



# **Gutachten über die wirtschaftliche Lage des Hamburger Taxigewerbes**

Im Auftrag der

**Freien und Hansestadt Hamburg**

**Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt  
*Rechtsamt***

2. Zwischenbericht

Februar/März 2007



Rosenstraße 3  
20095 Hamburg  
Tel. 040 / 32 90 87 9 - 0  
Fax 040 / 3 29 08 79 - 19  
Email: [mail@linne-krause.de](mailto:mail@linne-krause.de)

---

**Inhalt**

1	Einleitung .....	3
2	Struktur des Taxipanel.....	3
3	Erlössituation im Hamburger Taxigewerbe .....	6
	3.1 Umsatz pro km .....	6
	3.2 Umsatz pro Tour .....	9
	3.3 Umsatz pro Stunde .....	10
	3.4 Tagesumsatz pro Fahrzeug.....	11
4	Kosten .....	12
5	Einsatzzeiten .....	14
	5.1 Schichten.....	14
	5.2 Touren.....	16
	5.3 Auslastung.....	19
6	Besondere Einflussgrößen .....	21
	6.1 Einflussgröße Wochenverlauf.....	22
	6.2 Einflussgröße Monatsverlauf.....	23
	6.3 Einflussgröße Schulferien.....	24
	6.4 Einflussgröße Feiertage und Events .....	25
	6.5 Einflussgröße Sportereignisse.....	27
	6.6 Einflussgröße Wetter.....	28
	6.7 Einflussgröße Tarifierhöhung.....	30
7	Zusammenfassung.....	34

---

## 1 EINLEITUNG

Am 21. Dezember 2004 beauftragte die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) die Fa. Linne + Krause mit der Erstellung eines Gutachten über die wirtschaftliche Lage des Hamburger Taxigewerbes.

**1. Zwischenbericht:** Im März 2006 wurde ein 1. Zwischenbericht vorgelegt, der primär die Auswertungsergebnisse der schriftlichen Erhebung der betrieblichen Daten des Hamburger Taxigewerbes beinhaltet und daneben erste Ergebnisse der Fiskaltaxametererhebung vorstellte.

**2. Zwischenbericht:** Seit Beginn der Fiskaltaxameter-Erhebung im Juli 2005 liegen mittlerweile die detaillierten Erlös- und Fahrdaten für 1,5 Jahre vor. Im Folgenden wird ein 2. Zwischenbericht über den bisherigen Verlauf des Projektes vorgelegt, der sich mit den Auswertungsergebnissen der in dieser Zeit gewonnenen Daten beschäftigt.

## 2 STRUKTUR DES TAXIPANELS

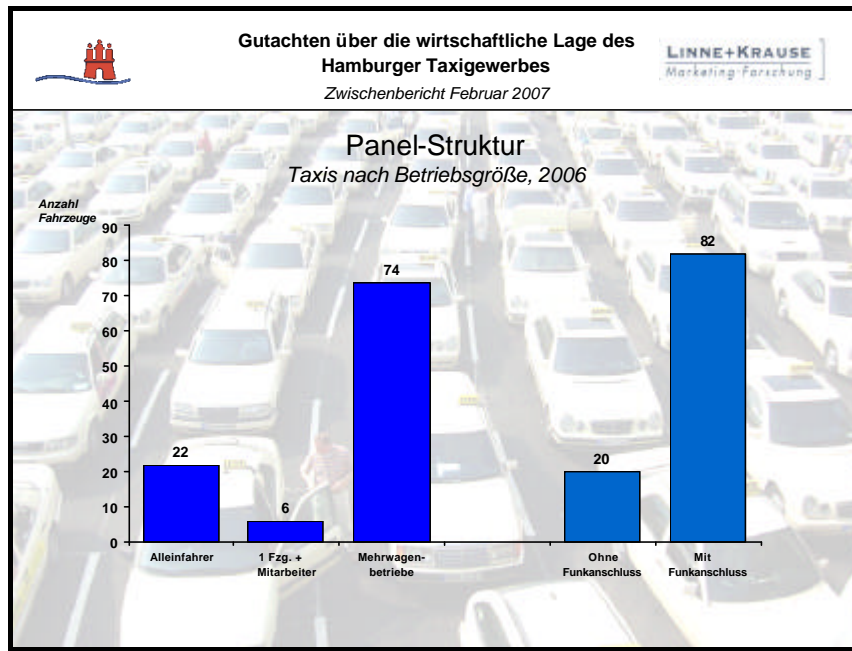
Das Jahr 2006 war durch den **Aufbau** und die **Konsolidierung** eines beständigen und zuverlässigen Taxi-Panels geprägt:

**Panelaufbau:** Im Laufe des Jahres stieg die Zahl der ausgemessenen Taxis von 58 auf 102 im Dezember 2006. Darüber hinaus haben sich noch weitere Unternehmer für eine Teilnahme beworben, mussten jedoch zunächst unberücksichtigt bleiben, um die angestrebte Repräsentativität des Panels nicht zu gefährden.

**Repräsentative Quotierung:** Große Sorgfalt wurde auf eine repräsentative Quotierung gelegt. Als Quotierungskriterien werden Funkzugehörigkeit und Betriebsgröße angelegt. Bei optimaler Quotierung ist eine Panelgröße von ca. 75 erforderlich. Da das Panel nahezu optimal quotiert ist, wird gegenwärtig mit einer Panelüberbesetzung von etwa 25% gearbeitet.

**Panel-Sterblichkeit:** Erfreulicherweise hielt sich die Panel-Sterblichkeit in engen Grenzen. Abgänge beschränkten sich auf wenige Einzelfälle. Demzufolge war es nicht erforderlich, alle bereitgestellten Mittel abzurufen.

**Stabilität der Datenlogistik:** Das gewählte Prinzip der dezentralen Datenlogistik hat sich bewährt. Neben drei bestehenden Datenterminals wurde Mitte 2006 ein vierter Terminal in der Taxizentrale Bergedorf errichtet, an dem die Taxiunternehmer Daten einlesen können. Damit wurde eine den gegenwärtigen Anforderungen entsprechende Infrastruktur aufgebaut.



**Abb. 1** Panel-Struktur



**Abb. 2** Basisdaten – Fiskaltaxameter-Erhebung

**Stabilität der Taxametertechnik:** Das Panel verzichtet auf einen an das Taxameter angeschlossenen externen (jedoch im Fahrzeug befindlichen) Datenspeicher mit hoher Speicherkapazität - die sogenannte Black-Box - und setzt stattdessen auf die verhältnismäßig aufwändige fortlaufende Direktauslesung der Taxameter mit Hilfe so genannter Daten-Keys. Dieses Konzept hat sich als richtig erwiesen, weil mit dem Zugriff auf den (begrenzten) internen Taxameter-Speicher Zugriff auf eine nahezu manipulationssichere Datenquelle besteht. Mit Hilfe von Plausibilitätsroutinen wurden tatsächlich **vereinzelt Störungen** innerhalb der Taxameter festgestellt, die aber sämtlich durch **zulässige Eingriffe** (Reparatur, Konfiguration, Tarifumstellung) zu erklären waren.

**Erheblicher Interventionsaufwand:** Vor dem Hintergrund der Freiwilligkeit der Teilnahme am Panel ist die permanente Panel-Kontrolle im Sinne einer genauen **Terminüberwachung** von zentraler Bedeutung für den Panelbetrieb. Dies gilt für den Betrieb jedes Fiskaltaxameter-Systems. Nur ein straffes Interventionsmanagement sorgt für Kontinuität im Datenfluss. In diesem Sinne wurde das EDV-gestützte Remindersystem weiterentwickelt. Dadurch konnten Kontinuitätsbrüche im Datenfluss deutlich reduziert werden.

**Schwachpunkt Fahrer:** Während die teilnehmenden Unternehmer deutliches Engagement zeigen, kann dies von ihren Fahrern nicht in gleichem Maße erwartet werden. Besondere Sorgfalt wird in diesem Zusammenhang darauf verwandt, den Fahrern zu vermitteln, dass es sich für sie bei der - mit einer Unterbrechung des Betriebsablaufes verbundenen - Auslesung nicht um eine Überwachung handelt.

**Grenzen sichtbar:** Die Praxis macht deutlich, dass das manuelle Verfahren per Key- Auslesung - dass einen erheblichen Aufwand für Interventionsmanagement und Fahreransprache beinhaltet - nur für eine **überschaubare Zahl** von Taxis (max. ca. 200 –250 Fahrzeuge) in einem „freundlichen Milieu“ geeignet ist.

**Korrekturen bei Alleinfahrern:** Gegenüber den für 2005 vorgelegten Ergebnissen mussten leichte Korrekturen vorgenommen werden. Für Alleinfahrer war zunächst ein Kilometerumsatz von 0,65 € ausgewiesen worden. Die genaue Analyse der Daten brachte jedoch einen systematischen Fehler ans Tageslicht: Eine Reihe von Alleinfahrern hatte sich gewohnheitsgemäß nach Schichtende nicht im Taxameter abgemeldet, so dass übermäßig viele Privatnutzungsfahrten- und zeiten in die Berechnung eingeflossen waren. Nach dem Ausfiltern dieser „irregulären Schichten“ konnte der Wert für 2005 auf 0,73 €/ km korrigiert werden. 2006 kamen Alleinfahrer auf 0,75 €/ Kilometer.

**Eigenverbrauch:** Insbesondere bei Alleinfahrern ist weiterhin ein Betrag für den Eigenverbrauch anzusetzen. Eine Orientierung bietet hier die so genannte 1%-Regelung, nach der der Eigenverbrauch monatlich mit 1% des historischen Fahrzeugkaufpreises angesetzt wird. Geht man von einem typischen Listenpreis von ca. 22.000 € aus, so errechnet sich hieraus ein Eigenverbrauch von 220 € pro Monat bzw. 2.640 € pro Jahr. Bei einer angenommenen Fahrleistung von 40.000 km bis 45.000 km ergibt sich so ein kalkulatorischer Eigenverbrauch in Höhe von ca. 0,06 €/ km.

**Darstellung von Nettobeträgen:** Im Sinne einer einheitlichen Darstellung werden in diesem Zwischenbericht alle monetären Werte als Nettobeträge (ohne MwSt.) dargestellt.

### 3 ERLÖSSITUATION IM HAMBURGER TAXIGEWERBE

#### 3.1 Umsatz pro km

Eine Größe von nahezu mathematischer Konstanz und Berechenbarkeit ist die Kennzahl „Umsatz pro Kilometer“. Zugleich spielt dieser Wert eine ausschlaggebende Rolle, wenn es z.B. um die Verprobung oder Schätzung von Taxiumsätzen durch die Steuerbehörden geht. Für die Berechnung werden die Taximeter-Umsätze auf die Gesamtzahl der gefahrenen Kilometer bezogen.

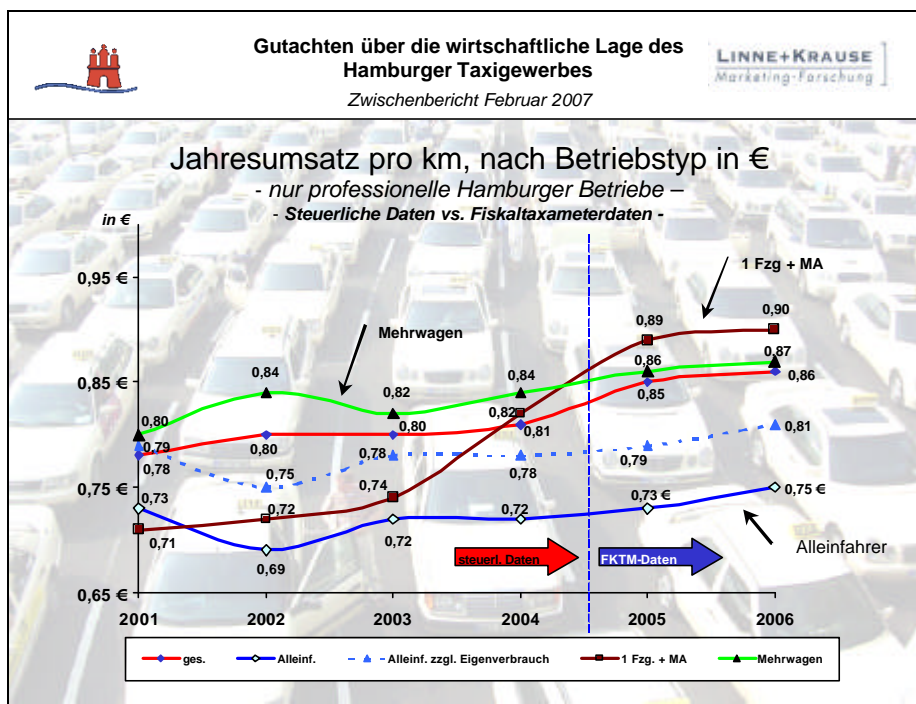
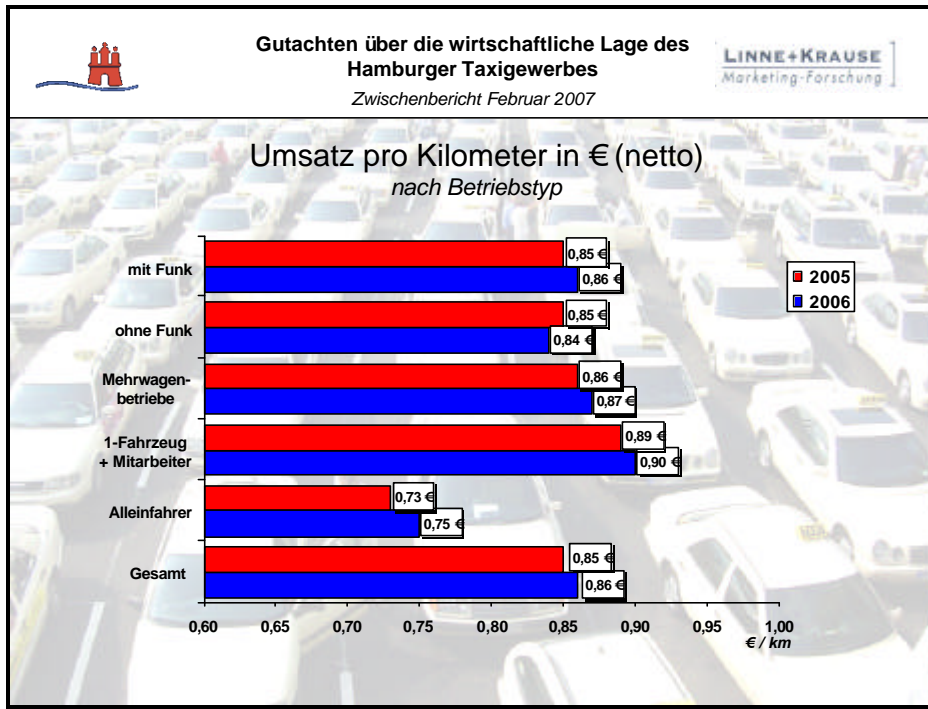


Abb. 3 Umsatz pro km, nach Betriebstyp, in Euro

**Leichte Verbesserung:** Nach Neuauswertung der Daten des Jahres 2005 hat sich 2006 die Ertragslage des Hamburger Taxigewerbes – bezogen auf den Umsatz pro gefahrenem Kilometer – minimal verbessert: Von ca. 0,85 €/ km (netto) in 2005 stieg der durchschnittliche Wert auf nunmehr ca. 0,86 €/ km – ein Plus von ca. 1,2%. Zuwächse können bei allen Betriebstypen festgestellt werden. Ein überdurchschnittliches Plus von 0,02 € km findet sich bei den Alleinfahrern.





**Abb. 4** Umsatz pro Kilometer, in Euro

**Gutachten über die wirtschaftliche Lage des Hamburger Taxigewerbes**  
Zwischenbericht Februar 2007

**LINNE+KRAUSE**  
Marketing-Forschung

**Umsatz pro Kilometer und Monat in € (netto)**  
nach Funkzugehörigkeit und Betriebstyp

2006	Gesamt	Fahrzeuge ohne Funk	Fahrzeuge mit Funk	Alleinfahrer*	1 Fzg-Betriebe mit angestellten Mitarbeitern*	Mehrwagenbetriebe*
Januar	0,85	0,83	0,85	0,73	0,93	0,86
Februar	0,85	0,81	0,86	0,78	0,96	0,85
März	0,87	0,84	0,87	0,69	0,93	0,88
April	0,84	0,84	0,84	0,75	0,90	0,84
Mai	0,82	0,84	0,82	0,69	0,87	0,83
Juni	0,86	0,86	0,86	0,77	0,86	0,87
Juli	0,83	0,83	0,83	0,74	0,88	0,84
August	0,86	0,86	0,86	0,77	0,86	0,87
September	0,87	0,82	0,88	0,76	0,88	0,89
Oktober	0,86	0,84	0,86	0,75	0,89	0,88
November	0,88	0,85	0,89	0,74	0,93	0,91
Dezember	0,89	0,88	0,89	0,79	0,94	0,91

\* Fahrzeuge mit und ohne Funk

**Abb. 5** Umsatz pro Kilometer und Monat, in Euro, 2006

---

**Leichte Verschiebungen:** Praktisch kein Unterschied war 2005 zwischen den fahrleistungsbezogenen Umsätzen von Funk- und Nichtfunk-Taxis zu erkennen (beide 0,85 €/ km). Im Jahre 2006 erreichten die Fahrzeuge mit Funkanschluss ein verbessertes Ergebnis von 0,86 €/km, die Taxis ohne Funkanschluss erzielten mit 0,84 €/ km dagegen ein schlechteres Ergebnis als 2005.

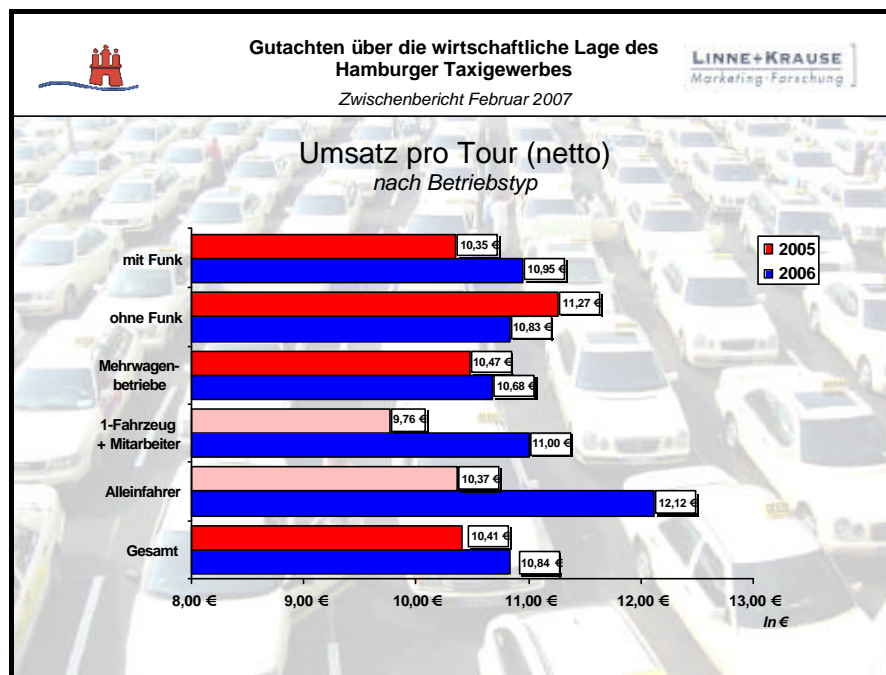
**Sonderfall Vorortzentralen:** Insbesondere Fahrzeuge der so genannten Vorortzentralen kommen auf einen deutlich unterdurchschnittlichen Umsatz/km. Bedingt durch die städtische Randlage sowie genossenschaftsinterne Sonderregelungen (z.B. die Rückkehrpflicht an den örtlichen Taxiposten), legen diese Fahrzeuge längere Strecken zurück als Taxis, die vorwiegend im Innenstadtbereich aktiv sind.

**Außertarifliche Sonderfahrten:** 2006 stellten 4 Unternehmer mit zusammen 9 Fahrzeugen auch ihre „ohne Uhr gefahrenen“ Umsätze zur Verfügung. Die Umsätze stammten aus nicht-tarifpflichtigen Fahrten, wie z.B. aus Kurierfahrten oder aus Fahrten außerhalb des Pflichtfahrtgebiets. Die Auswertung dieser (nicht repräsentativen) Umsätze ergab zusätzliche Einnahmen von etwa **360,00 Euro pro Monat und Fahrzeug** - ca. **7% bis 10%** des durchschnittlichen Monatsumsatzes.



### 3.2 Umsatz pro Tour

Auch mit Blick auf die Kennzahl „Umsatz pro Tour“ ist ein leichtes Plus zu verzeichnen. Schlug 2005 die durchschnittliche Tour noch mit 10,41 € zu Buche, so waren es 2006 bereits 10,84 € - ein Plus von ca. 4,1%.



**Abb. 6** Umsatz pro Tour (netto), in Euro

Bei der Messgröße Umsatz/Tour sind deutliche Abweichungen zwischen den einzelnen Betriebstypen erkennbar: Die längsten Touren wurden von Alleinfahrern gefahren (12,12 €/Tour). Mehrwagenbetriebe kommen auf einen etwas niedrigeren Betrag (ca. 10,47 €/Tour). Der Grund dürfte im Fahrverhalten zu suchen sein: Alleinfahrer stehen häufiger an Hauptbahnhof und Flughafen – an Frequenzpunkten mit tendenziell längeren Touren. Die längsten Touren fahren erwartungsgemäß die Fahrzeuge der Vorortzentralen (12,20 €/Tour).

Die Werte des Jahres 2005 bei Alleinfahrern (10,37 €/Tour) und 1-Fahrzeugbetrieben mit angestellten Fahrern (9,76 €/Tour) sind aufgrund der seinerzeit noch sehr niedrigen Zahl Panelteilnehmer nicht repräsentativ und sollten daher als Vergleichswerte nicht herangezogen werden.

### 3.3 Umsatz pro Stunde

Von besonderem Gewicht ist die Kennzahl „Umsatz pro Stunde“ – eine Kennzahl die den wirtschaftlichen Erlös in Beziehung zum zeitlichen Aufwand setzt und damit zentrale Aussagekraft für die Wirtschaftlichkeit des Taxigewerbes besitzt.

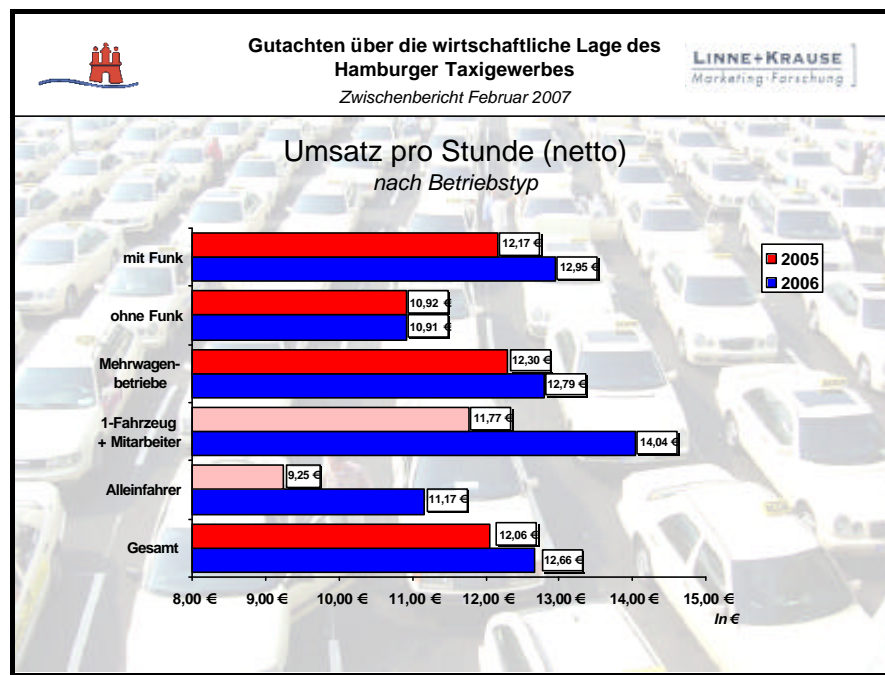


Abb. 7 Umsatz pro Stunde (netto), in Euro

**Leichtes Plus:** Im Durchschnitt lag der Erlös Hamburger Taxis 2006 bei netto **12,66 €/ Stunde**. Gegenüber dem Vorjahr (12,06 €/ Std.) ergibt sich so ein Plus von ca. 5%. In dieser Hinsicht ist also eine Verbesserung der Wirtschaftlichkeit eingetreten.

**Funk-Taxis:** Zu den Gewinnern zählten in erster Linie die **Funk-Taxis**, die den Stundenumsatz von 12,17 €/ Std. auf 12,95 €/ Std. steigern konnten (+ 6%). Allerdings sind erhebliche Unterschiede zwischen den Funkzentralen festzustellen, die im Einzelfall bis zu 50% ausmachen können.

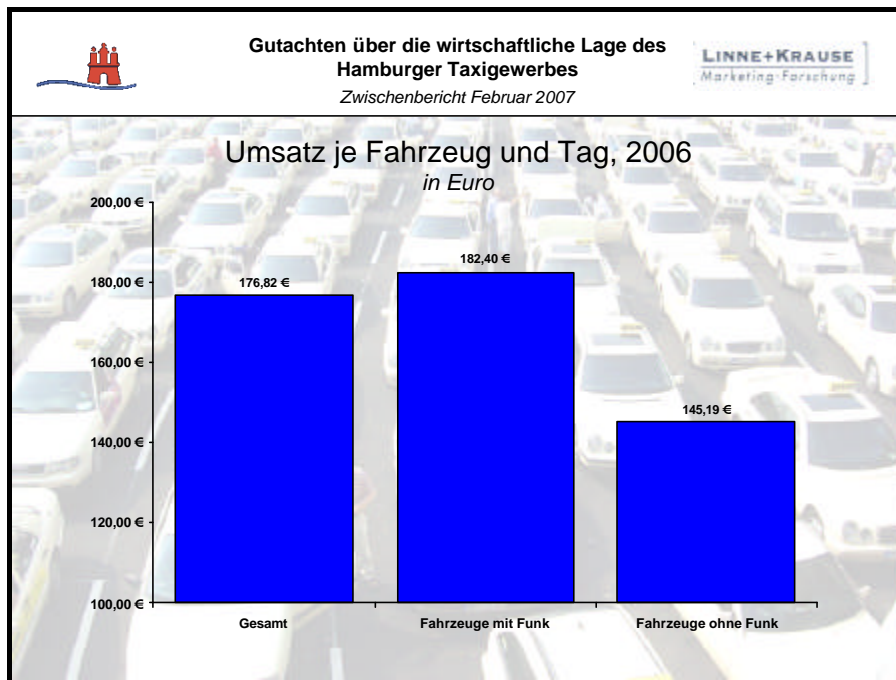
**„Graupen“:** Problematisch ist die Situation der Taxis **ohne Funkanschluss**, die bei einem Umsatz von ca. 10,90 €/ Std. stagnieren. Die so genannten „Graupen“ gehören somit zu den Verlierern des (leichten) Konsolidierungsprozesses.

**Korrekturen bei Alleinfahrern:** Auf relativ niedrige Umsätze kommen die Alleinfahrer. Auch hier hatte die erforderliche Datenbereinigung Folgen: Für 2005 war ursprünglich ein fehlerhafter Stundenumsatz ermittelt worden. Nach Ausfilterung „nicht verwertbarer“ Schichten wurde der Wert auf 9,25 €/ Std. korrigiert.

Die Werte für die Messgröße Umsatz/Stunde des Jahres 2005 für Alleinfahrer (9,25 €/ Stunde) und 1-Fahrzeugbetriebe mit angestellten Fahrern (11,77 €/ Tour) sind aufgrund der seinerzeit noch sehr niedrigen Zahl der Panelteilnehmer nicht repräsentativ (in Abb. 7 schraffiert dargestellt) und sollten daher als Vergleichswerte nicht herangezogen werden.

### 3.4 Tagesumsatz pro Fahrzeug

Im Schnitt erzielten die Panelfahrzeuge 2006 einen täglichen Umsatz von 176,82 € Funkfahrzeuge kamen auf 182,40 € Fahrzeuge ohne Funkanschluss erreichten lediglich 145,19 € Bei der Bewertung dieser Zahlen ist zu berücksichtigen, dass die Grundgesamtheit Ein- und Mehrschichtbetriebfahrzeuge umfasst und das eine einfache Hochrechnung der Tagesumsätze zur Ermittlung des Jahresumsatzes daher nicht zulässig ist.



**Abb. 8** Umsatz je Fahrzeug und Tag (netto), in Euro

#### 4 KOSTEN

Die elektronische Erhebung der Erlös- und Fahrdaten kann keine Daten zu den Kosten eines Taxis liefern. Für den 1. Zwischenbericht wurden die betrieblichen Daten der Hamburger Taxibetriebe bis zum Jahr 2003 aufbereitet und dargestellt. Auf Basis später erhobener Daten aus anderen deutschen Städten (Frankfurt a.M. / Bielefeld) und laufend angestellter Recherchen wurden die Kostendaten auf den aktuellen Stand fortgeschrieben. Das Ergebnis der Fortschreibung ist noch mit den Verbänden des Hamburger Taxigewerbes abzustimmen. Vorläufig ergibt sich die gegenwärtige Kostensituation:

Musterkalkulation für Betriebstypen (netto)						
Funkanschluss	Funkfahrzeuge mit Funk			Fahrzeuge ohne Funk		
Betriebstyp	1 Fzg. mit Fahrer	Mehrwagen *	Alleinfahrer	1 Fzg. mit Fahrer	Mehrwagen *	Alleinfahrer
Fahrleistung	65.000 km	65.000 km	45.000 km	60.000 km	60.000 km	40.000 km
<b>Fixe Kosten</b>						
Rechtsschutz	130,00 €	130,00 €	130,00 €	130,00 €	130,00 €	130,00 €
Eichgebühren	52,60 €	52,60 €	52,60 €	52,60 €	52,60 €	52,60 €
TÜV, BOKraft und ASU	85,54 €	85,54 €	85,54 €	85,54 €	85,54 €	85,54 €
Berufsgenossenschaft	1.227,41 €	906,63 €	450,00 €	1.227,41 €	712,35 €	450,00 €
Funkgebühren	3.450,00 €	3.450,00 €	3.450,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Verbandsbeitrag	138,00 €	138,00 €	138,00 €	138,00 €	138,00 €	138,00 €
Telefon	300,00 €	150,00 €	300,00 €	300,00 €	150,00 €	300,00 €
Wagenpflege	428,00 €	428,00 €	428,00 €	428,00 €	428,00 €	428,00 €
Jahresabschluss	500,00 €	103,31 €	500,00 €	500,00 €	103,31 €	500,00 €
Gemeinkosten	1.000,00 €	1.000,00 €	1.000,00 €	1.000,00 €	1.000,00 €	1.000,00 €
Abschreibung	3.000,00 €	3.000,00 €	3.000,00 €	3.000,00 €	3.000,00 €	3.000,00 €
Kapitalzins 5 %	895,00 €	895,00 €	895,00 €	895,00 €	895,00 €	895,00 €
Kfz-Steuer	400,00 €	400,00 €	400,00 €	400,00 €	400,00 €	400,00 €
Kfz-Haftpflicht	3.000,00 €	3.000,00 €	3.000,00 €	3.000,00 €	3.000,00 €	3.000,00 €
Vollkasko, 300,00 € SB	1.900,00 €	1.900,00 €	1.900,00 €	1.900,00 €	1.900,00 €	1.900,00 €
Garagenmiete	450,00 €	450,00 €	450,00 €	450,00 €	450,00 €	450,00 €
<b>Summe Fixe Kosten</b>	<b>16.956,55 €</b>	<b>16.089,08 €</b>	<b>16.179,14 €</b>	<b>13.506,55 €</b>	<b>12.444,80 €</b>	<b>12.729,14 €</b>
<b>Fixe Kosten / km</b>	<b>0,26 €</b>	<b>0,25 €</b>	<b>0,36 €</b>	<b>0,23 €</b>	<b>0,21 €</b>	<b>0,32 €</b>

\* = Berücksichtigung von durchschnittlich 4,84 Taxen pro Mehrwagenunternehmer, Stand 12.12.06

Musterkalkulation für Betriebstypen (netto)						
Funkanschluss	Funkfahrzeuge mit Funk			Fahrzeuge ohne Funk		
Betriebstyp	1 Fzg. mit Fahrer	Mehrwagen *	Alleinfahrer	1 Fzg. mit Fahrer	Mehrwagen	Alleinfahrer
Fahrleistung	65.000 km	65.000 km	45.000 km	60.000 km	60.000 km	40.000 km
<b>Variable Kosten</b>						
Treibstoffkosten (9 l Diesel / 100 Km, 1,10 €/l)	6.500,00 €	6.500,00 €	4.500,00 €	6.000,00 €	6.000,00 €	4.000,00 €
Wartung und Reparatur	1.800,00 €	1.800,00 €	1.350,00 €	1.800,00 €	1.800,00 €	1.200,00 €
<b>Summe Variable Kosten</b>	<b>8.300,00 €</b>	<b>8.300,00 €</b>	<b>5.850,00 €</b>	<b>7.800,00 €</b>	<b>7.800,00 €</b>	<b>5.200,00 €</b>
<b>Variable Kosten / km</b>	<b>0,13 €</b>	<b>0,13 €</b>	<b>0,13 €</b>	<b>0,13 €</b>	<b>0,13 €</b>	<b>0,13 €</b>
<b>Personalkosten</b>						
Personalkosten inkl. Sozialversicherung / Pauschalbeträge	9.000,00 €	28.000,00 €	0,00 €	9.000,00 €	28.000,00 €	0,00 €
<b>Summe Personalkosten</b>	<b>9.000,00 €</b>	<b>28.000,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>9.000,00 €</b>	<b>28.000,00 €</b>	<b>0,00 €</b>
<b>Personalkosten / km</b>	<b>0,14 €</b>	<b>0,43 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,15 €</b>	<b>0,47 €</b>	<b>0,00 €</b>
<b>Sozialversicherungsbeiträge Unternehmer</b>						
Kranken- (14,9%) und Pflegeversich. (1,7%)	3.715,56 €	767,68 €	3.715,56 €	3.715,56 €	767,68 €	3.715,56 €
Rentenversicherung	1.952,00 €	403,31 €	1.952,00 €	1.952,00 €	403,31 €	1.952,00 €
<b>Summe Sozialversicherungsbeiträge</b>	<b>5.667,56 €</b>	<b>1.170,99 €</b>	<b>5.667,56 €</b>	<b>5.667,56 €</b>	<b>1.170,99 €</b>	<b>5.667,56 €</b>
<b>Sozialversicherung / km</b>	<b>0,09 €</b>	<b>0,02 €</b>	<b>0,13 €</b>	<b>0,09 €</b>	<b>0,02 €</b>	<b>0,14 €</b>
<b>Gesamtkosten + Sozialversicherungen</b>						
<b>Gesamtkosten + Sozialversicherungen</b>	<b>39.924,11 €</b>	<b>53.560,07 €</b>	<b>27.696,70 €</b>	<b>35.974,11 €</b>	<b>49.415,79 €</b>	<b>23.596,70 €</b>
<b>(Gesamtkosten + Sozialversicherung) / km</b>	<b>0,62 €</b>	<b>0,83 €</b>	<b>0,62 €</b>	<b>0,60 €</b>	<b>0,82 €</b>	<b>0,59 €</b>
<b>Überschussrechnung</b>						
Taxameterumsatz, netto 2006 / km	0,91 €	0,87 €	0,74 €	0,82 €	0,84 €	0,86 €
Umsatz zzgl. ca. 8% Nebeneinkünfte (z.B. Sonderfahrten) / km	0,07 €	0,07 €	0,06 €	0,07 €	0,07 €	0,07 €
<b>Umsatz gesamt / km</b>	<b>0,98 €</b>	<b>0,94 €</b>	<b>0,80 €</b>	<b>0,89 €</b>	<b>0,91 €</b>	<b>0,93 €</b>
<b>Überschuss / km (zzgl. Nebeneinkünfte)</b>	<b>0,36 €</b>	<b>0,11 €</b>	<b>0,18 €</b>	<b>0,29 €</b>	<b>0,09 €</b>	<b>0,34 €</b>
<b>Gesamtüberschuss</b>	<b>23.400,00 €</b>	<b>7.260,92 €</b>	<b>8.120,86 €</b>	<b>17.693,45 €</b>	<b>5.155,2 €</b>	<b>13.670,86 €</b>

\* = Berücksichtigung von durchschnittlich 4,84 Taxen pro Mehrwagenunternehmer, Stand 12.12.06

## 5 EINSATZZEITEN

### 5.1 Schichten

Seit 2005 sind die Einsatzzeiten der Hamburger Taxifahrzeuge leicht gestiegen. Auch mit Blick auf diese Kenngröße mussten die Ergebnisse des 1. Zwischenberichts leicht korrigiert werden.

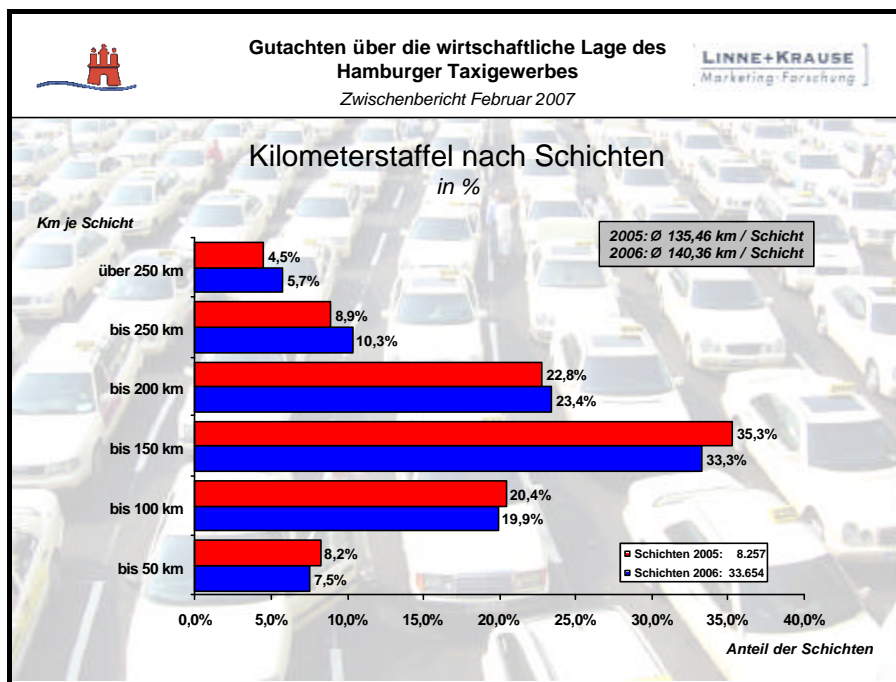


Abb. 9 Kilometerstaffel nach Schichten, in %

**Durchschnittsschicht ca. 140 km:** In der Regel legt ein Taxi eine Entfernung von 100 bis 200 km pro Schicht zurück. Im Durchschnitt wurden 2006 in einer Schicht knapp 140 km gefahren – gegenüber dem Vorjahr (135,5 km) ein Plus von ca. 3,3%.

**Durchschnittsumsatz ca. 120 €** In ähnlichem Maße stieg der Umsatz. Pro Schicht erlösen die Taxis 2006 im Durchschnitt einen Nettoumsatz von ca. 120 €. Im Vorjahr hatte der Wert noch bei ca. 115 € gelegen (+3,5%). Dabei zeichnen sich jedoch erhebliche Unterschiede zwischen Funkfahrzeugen (ca. 124 €) und Taxis ohne Funkanschluss ab (ca. 100 €).



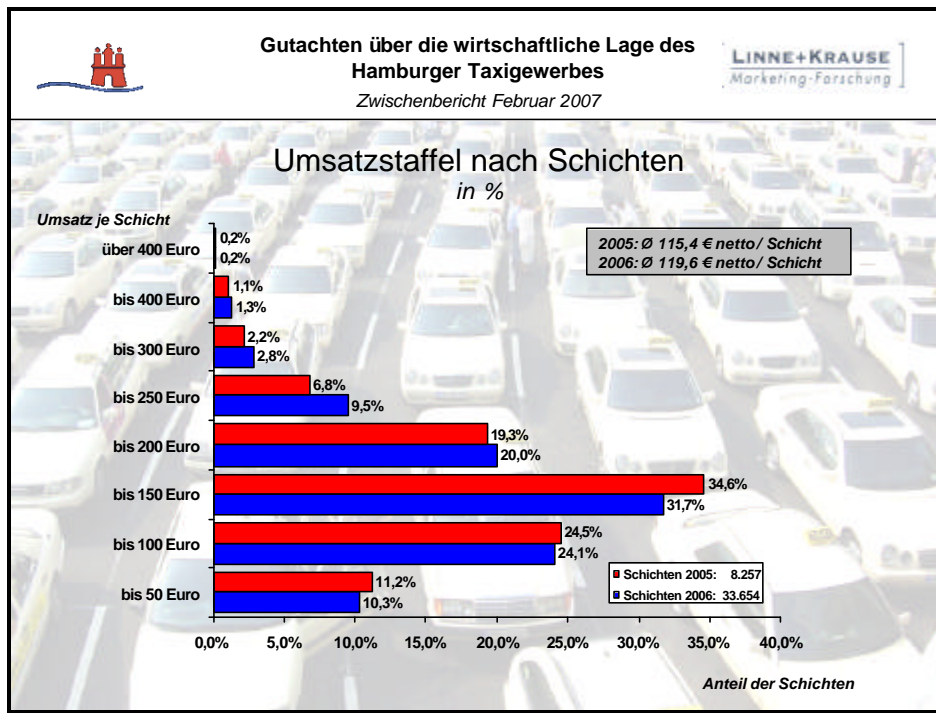


Abb. 10 Umsatzstaffel nach Schichten, in %

Ein Blick auf die Schichtdauer zeigt, dass 2006 die Mehrzahl der Schichten über 8 bis 12 Stunden dauerte (53,4%). Die Angaben beziehen sich auf Erhebungen im Hamburger Taxipanel und sind - gemessen an den Grundsätzen der Statistik - nicht repräsentativ.

Die Zahl der Kurzschichten (bis 5 Stunden) stellte mit 9,3% einen durchaus bemerkenswerten Anteil dar. Das lässt vermuten, dass gezielt umsatzstarke Tageszeiten ausgewählt wurden. In der Klasse von 5 bis 8 Stunden kann ein Anteil von 19,3% verzeichnet werden. Lediglich 17,9% aller Schichten dauern länger als 12 Stunden und nur 6,4% länger als 14 Stunden.

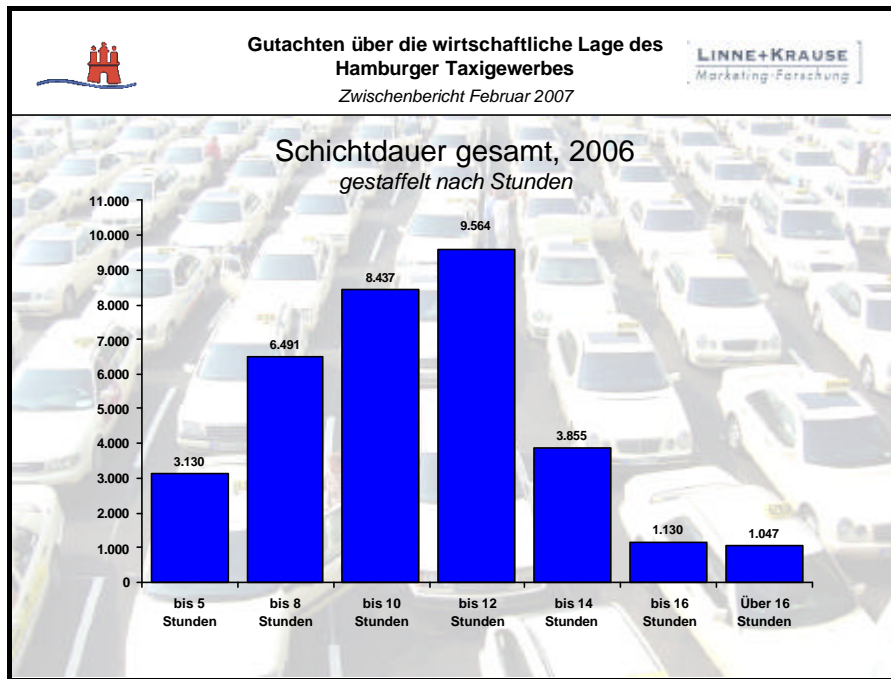


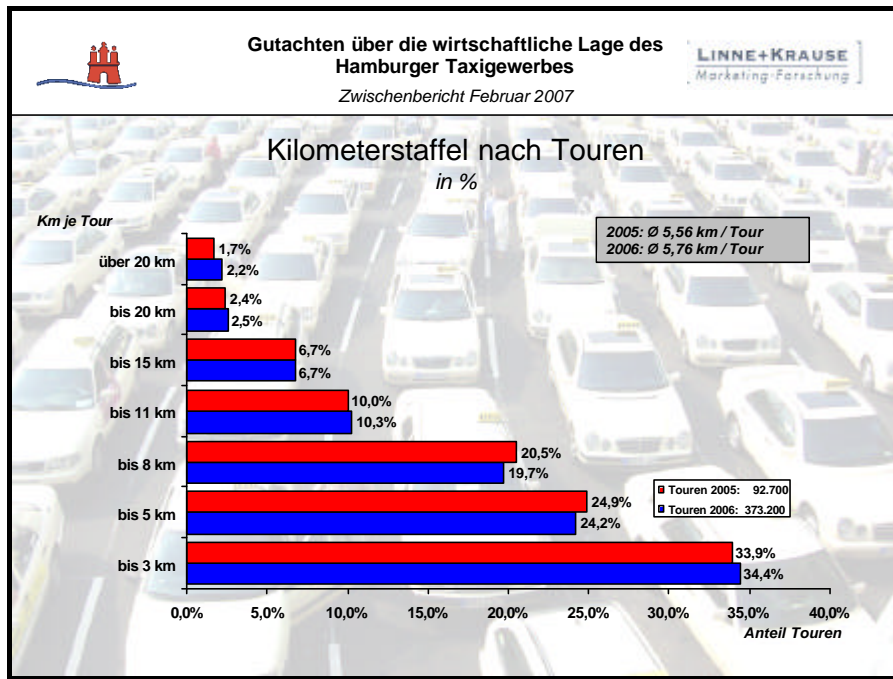
Abb. 11 Schichtdauer, gestaffelt nach Stunden

Pro Fahrzeug wird eine **durchschnittliche tägliche Einsatzzeit von rd. 14 Stunden** erreicht. Bei der Bewertung dieser Zahl ist – vergleichbar der Größe Umsatz pro Tag - zu berücksichtigen, dass die Grundgesamtheit Ein- und Mehrschichtbetriebfahrzeuge umfasst und das eine einfache Hochrechnung der durchschnittlichen täglichen Schichtzeit zur Ermittlung der jährlichen Einsatzzeit daher nicht zulässig ist.

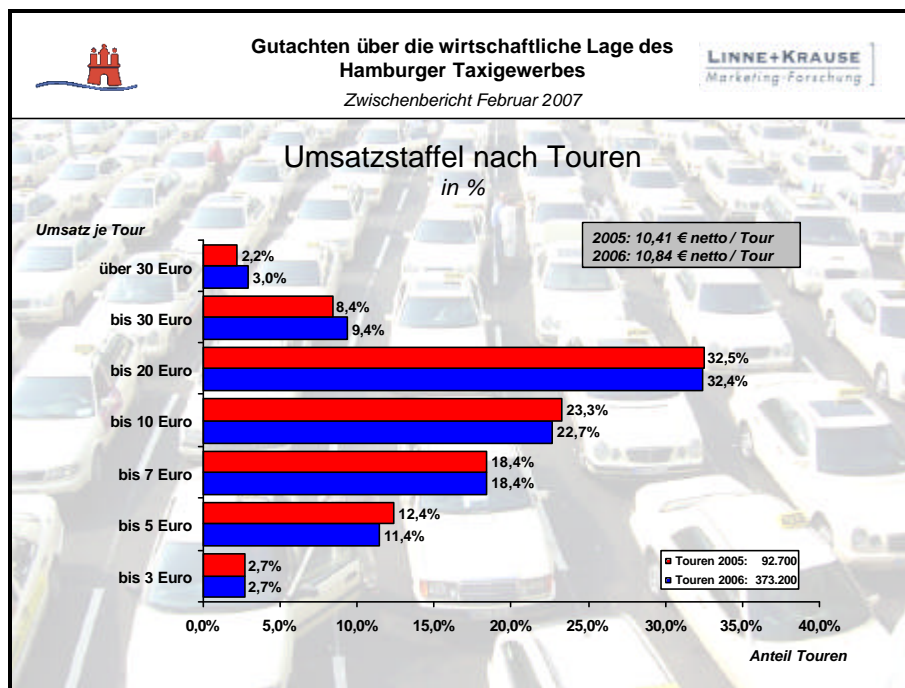
## 5.2 Touren

Die durchschnittliche Tour eines Hamburger Taxis lag 2006 bei etwa 5,8 km (Vorjahr: 5,6 km). Knapp die Hälfte des Tourengeschehens bewegt sich im Entfernungsbereich unter 5 km.

Hinsichtlich der Tourenstruktur präsentiert sich das Hamburger Taxigewerbe nahezu einheitlich – egal ob und zu welcher Funkzentrale das Taxi angehört. Lediglich die Fahrzeuge der **Vorortzentralen** kommen erwartungsgemäß auf leicht überdurchschnittliche Touren (ca. 6,9 km).

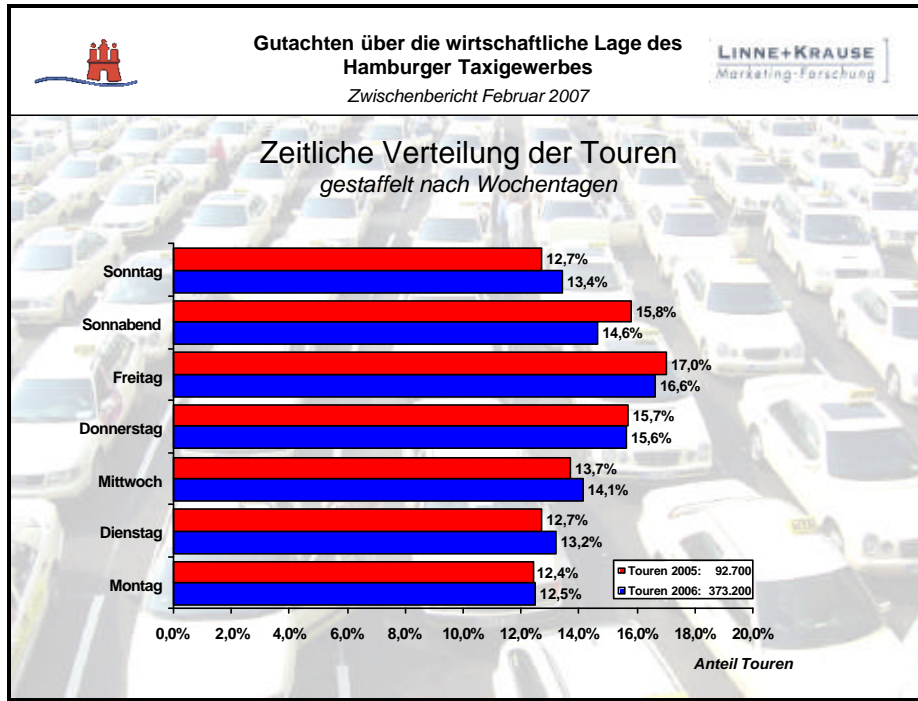


**Abb. 12** Kilometerstaffel nach Touren, in %



**Abb. 13** Umsatzstaffel nach Touren, in %

Die zeitliche Verteilung der Schichten gestaltete sich im Jahr 2006 wie folgt:



**Abb. 14** Zeitliche Verteilung der Touren, nach Wochentagen

In Bezug auf das Tourenaufkommen - gestaffelt nach Wochentagen - zeigen die Jahre 2005 und 2006 keine signifikanten Unterschiede. Besonders stark ist das Tourenaufkommen gegen Ende der Woche - zum Donnerstag (2006: 15,7% aller gefahrenen Touren), Freitag (16,6%) und Samstag (14,6%). Hier kommt das für Hamburg charakteristische Wochenendgeschäft (vgl. Kap. 6) deutlich zum Tragen. Das geringste Tourenaufkommen ist am Montag und Dienstag zu verzeichnen (2006: 12,5% bzw. 13,2%).

### 5.3 Auslastung

Gegenüber 2005 hat sich die Auslastung – bezogen auf die Fahrleistung – nur unwesentlich geändert. Bei fast allen Betriebsformen rangierte die **fahrleistungsbezogene Auslastung** 2006 um ca. 45,5% (2005: 46,1%). Eine Ausnahme bilden die Vorortzentralen, deren Auslastung deutlich niedriger liegt – eine Folge der weiträumigen Fahrweise in den Stadtrandgebieten.

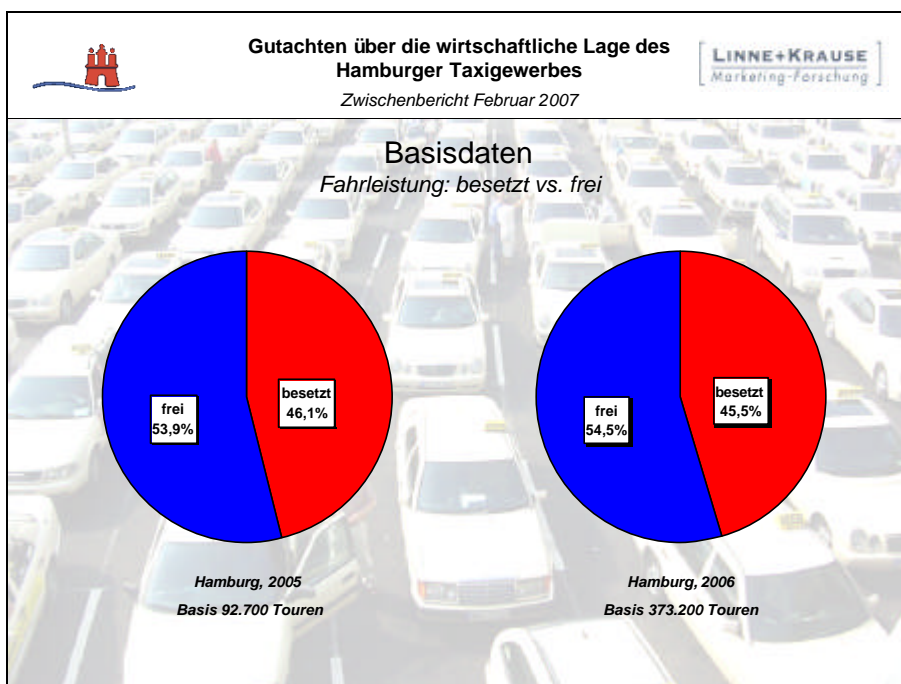
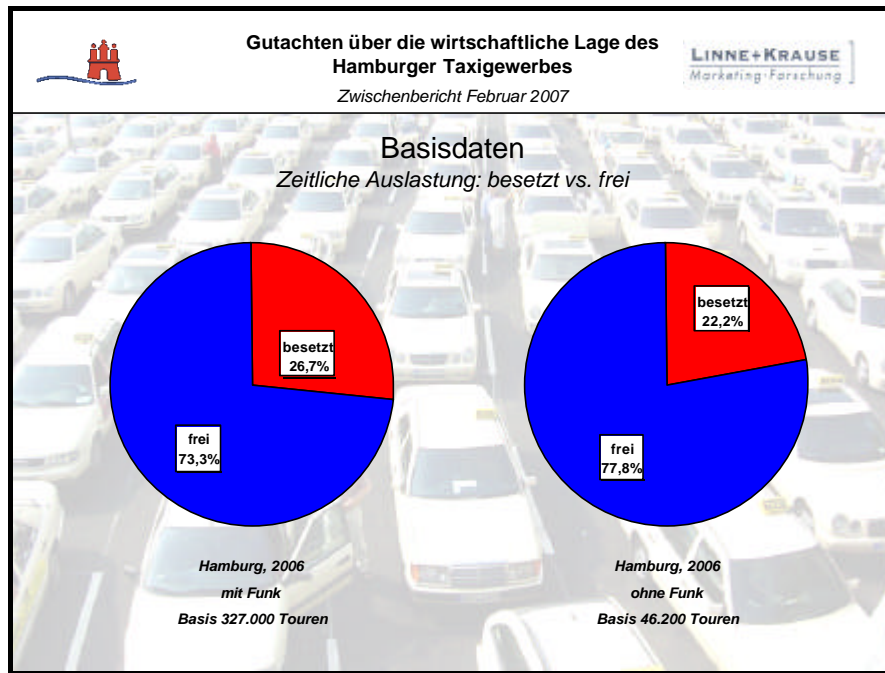


Abb. 15 Anteil Besetzkilometer, in %

Mit Blick auf die **zeitliche Auslastung** hat sich der Auslastungsgrad nur leicht verbessert und rangiert mit 26,1% (2005: 25,6%) nach wie vor auf einem unbefriedigenden Niveau. Abweichungen zeichnen sich zwischen Funktaxis (ca. 26,7%) und Taxis ohne Funk (22,2%) ab.





**Abb. 16** Anteil Besetztzeiten, in %



## 6 BESONDERE EINFLUSSGRÖSSEN

Die Hamburger Nachfrage nach Taxidienstleistungen speist sich aus einem breiten Spektrum, so dass eine klare und eindeutige Bestimmung einzelner Nachfragefaktoren nicht immer möglich ist.

Die äußerst kleinteilige Erhebung der Fahr- und Umsatzdaten erlaubt allerdings eine taggenaue Beobachtung der wirtschaftlichen Situation des Hamburger Taxigewerbes. Damit eröffnet sich auch eine analytische Perspektive auf nachfragerrelevante Einflussfaktoren.

Anhand ausgewählter analytischer Querschnitte werden im Folgenden eine Reihe struktureller und punktueller Einflussfaktoren untersucht. Als Maßstab für die wirtschaftliche Effizienz wird das Verhältnis von Erlös zu eingesetzter Zeit (**Umsatz pro Stunde**) herangezogen.

### 6.1 Einflussgröße Wochenverlauf

Eine Besonderheit des Hamburger Taxigewerbes liegt in der zeitlichen Verteilung der Nachfrage: Während z.B. das Frankfurter Taxigewerbe klar auf das Tagesgeschäft mit Geschäftskunden orientiert ist, liegt der Schwerpunkt in Hamburg stärker auf dem Wochenendgeschäft mit Privatkunden. Der Wochenrhythmus bildet einen prägenden **Nachfragefaktor** im Hamburger Taxigewerbe. Während die Stundenerlöse von Montag bis Mittwoch zwischen ca. 11,50 € und ca. 11,70 € schwanken, steigen sie am Freitag (ca. 13,70 €) und am Samstag (ca. 14,50 €) deutlich. Auch die guten Ergebnisse der Sonntage (ca. 13,30 €) resultieren in erster Linie aus dem Samstagnachtgeschäft.

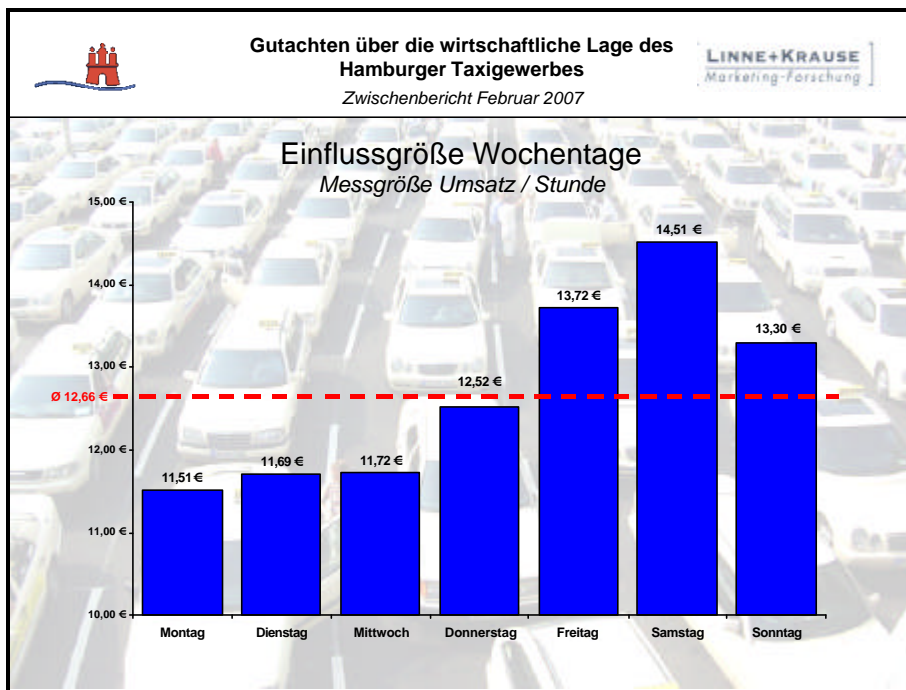
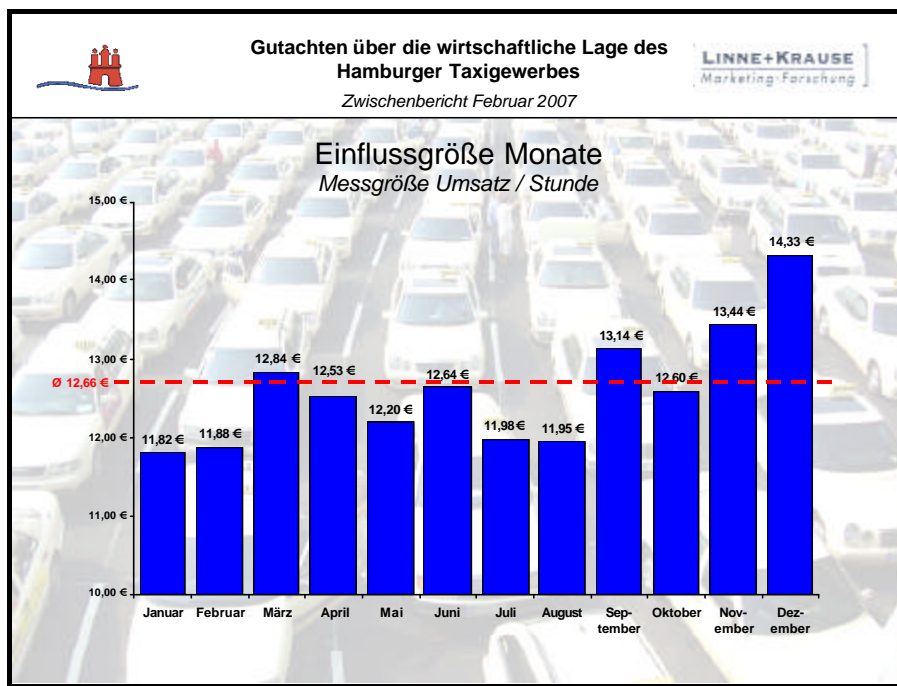


Abb. 17 Einflussgröße Wochentage

## 6.2 Einflussgröße Monatsverlauf

Ähnlich prägende Wirkungen wie der Wochenverlauf besitzt der Monatsverlauf: Zwischen dem umsatzstärksten Monat und dem schwächsten Monat liegt eine Abweichung von mehr als 20%.

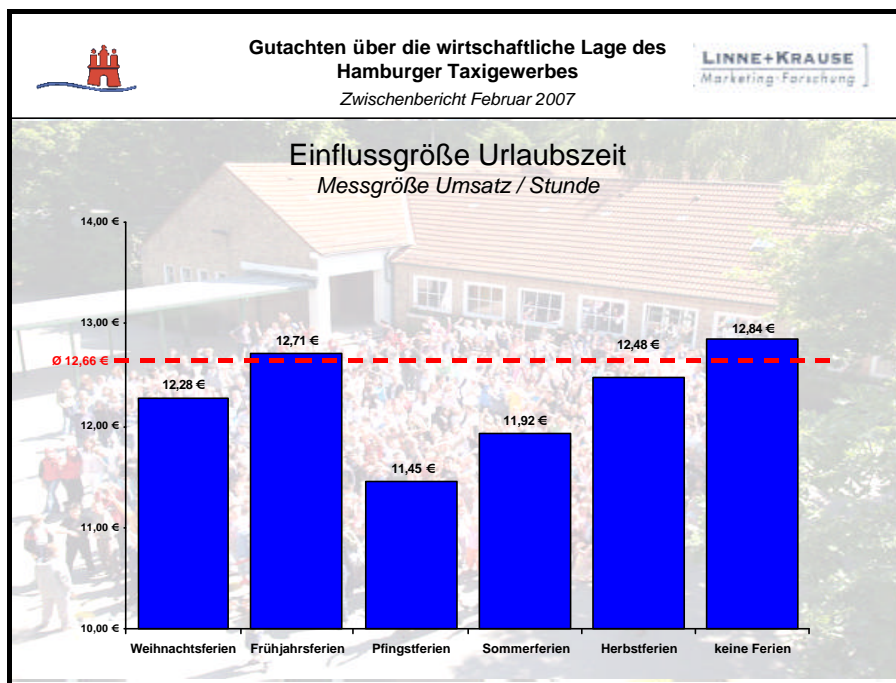


**Abb. 18** Einflussgröße Monatsverlauf

Abgesehen vom März 2006 (12,84 €/ Std.) mit einem ungewöhnlichen Wintereinbruch zog das Geschäft erst ab September spürbar an. Der Höhepunkt des Jahres wurde erst zum Jahresende erreicht: November (13,44 €/ Std.) und Dezember (14,33 €/ Std.) sind die mit Abstand die umsatzstärksten Monate des ganzen Jahres.

### 6.3 Einflussgröße Schulferien

Eine Größe, die das Umsatzgeschehen auf dem Hamburger Taximarkt ebenfalls beeinflusst, ist das Urlaubsgeschehen. Die Ferienzeiten der Hamburger Schulen gehören zu den umsatzschwächsten Wochen. In den sechswöchigen Sommerferien (6. Juli -16. August) sank der Stundenumsatz auf 11,92 €/ Std. Lediglich die Frühjahrsferien (6.-18. März) brachten leicht überdurchschnittliche Erlöse (12,71 €/ Std.).



**Abb. 19** Einflussgröße Urlaubszeit

## 6.4 Einflussgröße Feiertage und Events

Uneinheitlich sind die Auswirkungen von Feiertagen und regelmäßigen Events wie z.B. Hafengeburtstag oder Alstervergnügen.

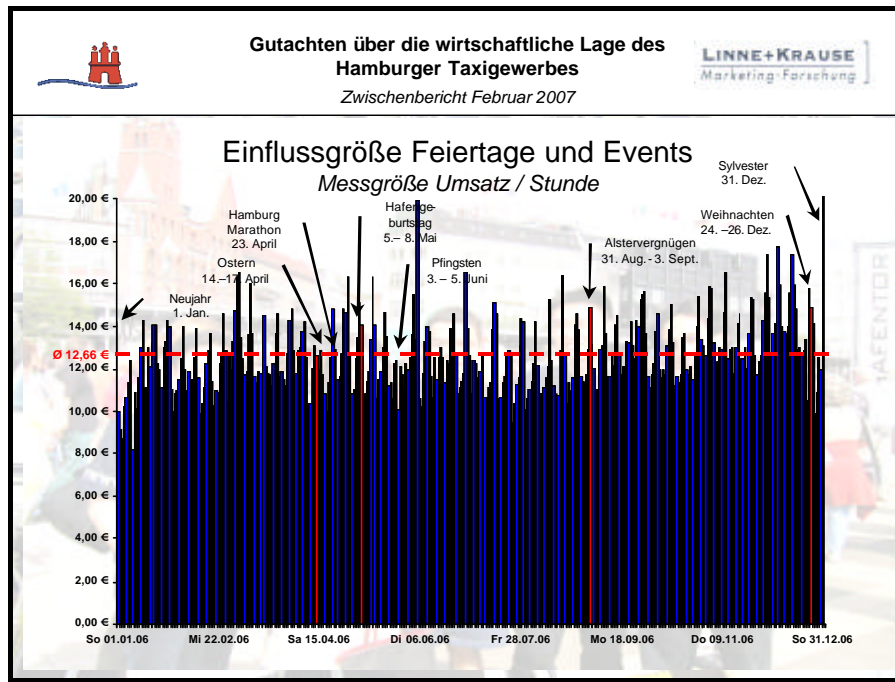


Abb. 20 Einflussgröße Feiertage und Events

**Regelmäßige Events:** Zu den nachfragerlevanten Events des Jahres zählen aus Sicht des Taxigewerbes in erster Linie Hafengeburtstag und Alstervergnügen mit überdurchschnittlicher Nachfrage.

**Gesetzliche Feiertage:** Gesetzliche Feiertage haben dagegen eine eher bremsende Wirkung auf die Taxiumsätze: Ostern, Pfingsten oder der Tag der Deutschen Einheit gehörten 2006 zu den Tagen mit unterdurchschnittlichem Stundenumsatz.

**Festmonat Dezember:** Ganz anders dagegen die Dezemberwochen: Weihnachten und besonders Sylvester / Neujahr sind die Tage mit dem höchsten Stundenumsatz im Jahr. Die Häufung der Betriebsfeiern in der Vorweihnachtszeit beschert dem Taxigewerbe einen Nachfrageschub, der jedoch zwischen 2. Weihnachtstag und 30. Dezember drastisch einbricht.

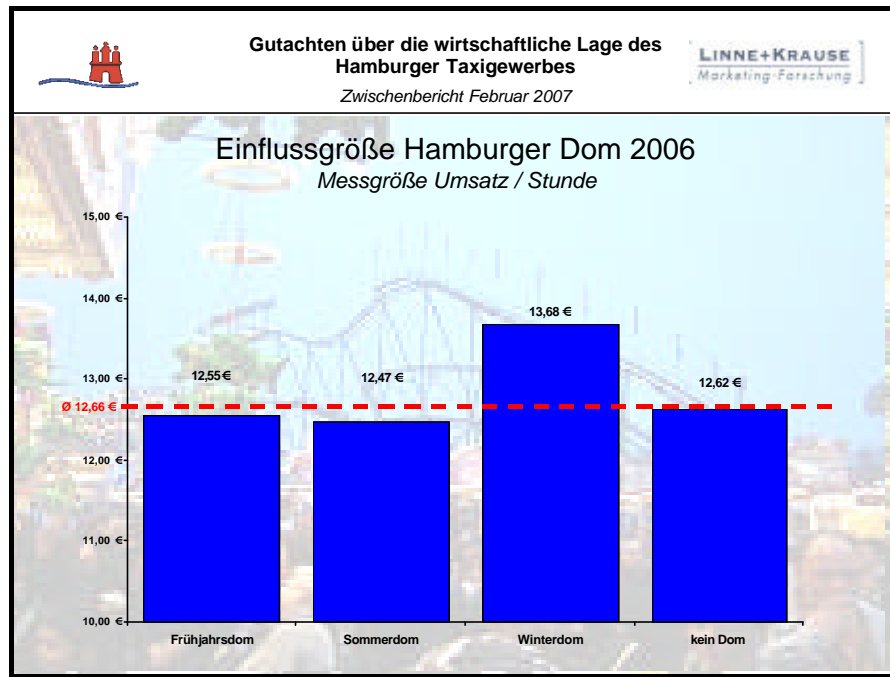


Abb. 21 Einflussgröße Hamburger Dom

**Hamburger Dom:** Kaum messbare Auswirkung auf die Taxinachfrage hat der dreimal jährlich stattfindende Hamburger Dom auf dem Heiligengeistfeld. Ledig in der Zeit des Winterdoms (3. Nov. - 3. Dez. 2006) ist eine Intensivierung des Geschäftes erkennbar, wobei die zeitliche Überlappung mit der anlaufenden Weihnachtsfeiersaison jedoch zu Verzerrungen führen kann.



## 6.5 Einflussgröße Sportereignisse

Beherrschendes Thema des Sommers 2006 war die Fußballweltmeisterschaft. Vom 9. Juni bis zum Endspiel am 9. Juli befand sich auch die Hansestadt im sportlichen Ausnahmezustand. Hamburg war zudem Austragungsort für fünf Spiele. Mit Blick auf die Umsätze des Hamburger Taxigewerbes ist das Geschehen aber kaum nachzuweisen:

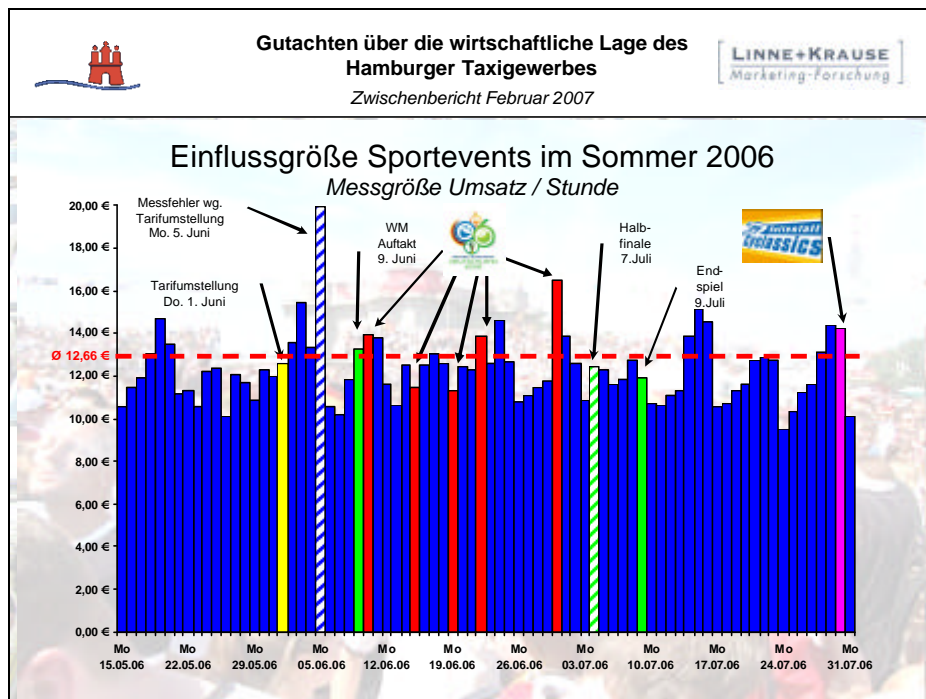


Abb. 22 Einflussgröße Sportevents

**Umsatzrückgang während WM:** Zwischen Auftakt- und Endspiel sank der Stundenumsatz gegenüber dem Jahresdurchschnitt sogar um ca. 0,20 € auf 12,49 €. Eine eindeutige Kausalität zwischen Spielen und Taxiumsätzen ist jedoch nicht herzustellen: Juni und Juli gehören traditionell zu den umsatzschwachen Monaten. Das freundliche Wetter setzte den Taxiumsätzen zusätzlich enge Grenzen.

**Spieltage in Hamburg:** Die fünf Junitage in denen Weltmeisterschaftsspiele in Hamburg ausgetragen wurden zeigten kein einheitliches Bild: Während am 10. Juni (13,93 €/ Std.), am 22. Juni (13,88 €/ Std.) und am 30. Juni (16,50 €/ Std.) gute bis hervorragende Umsätze gefahren wurden, zählten die Spieltage 15. Juni (11,49 €/ Std.) und 19. Juni (11,30 €/ Std.) zu den schwächsten Tagen des Jahres.

**Vattenfall Cyclassics:** Zu den umsatzstärksten Sonntagen des Jahres (14,23 €/Std.) zählte dagegen der 30. Juli 2006, der Austragungstag der „Vattenfall Cyclassics“.

**Hamburg Marathon:** Ein weiteres Sport-Highlight des Jahres 2006 war der Hamburg Marathon am 23. April. Mit 12,90 €/ Std. brachte er nur leicht überdurchschnittliche Umsätze.

## 6.6 Einflussgröße Wetter

Deutlichen Einfluss auf die Umsätze im Taxigewerbe hat das Wetter. In dieser Hinsicht war das Jahr 2006 ein ausgesprochenes Ausnahmejahr:

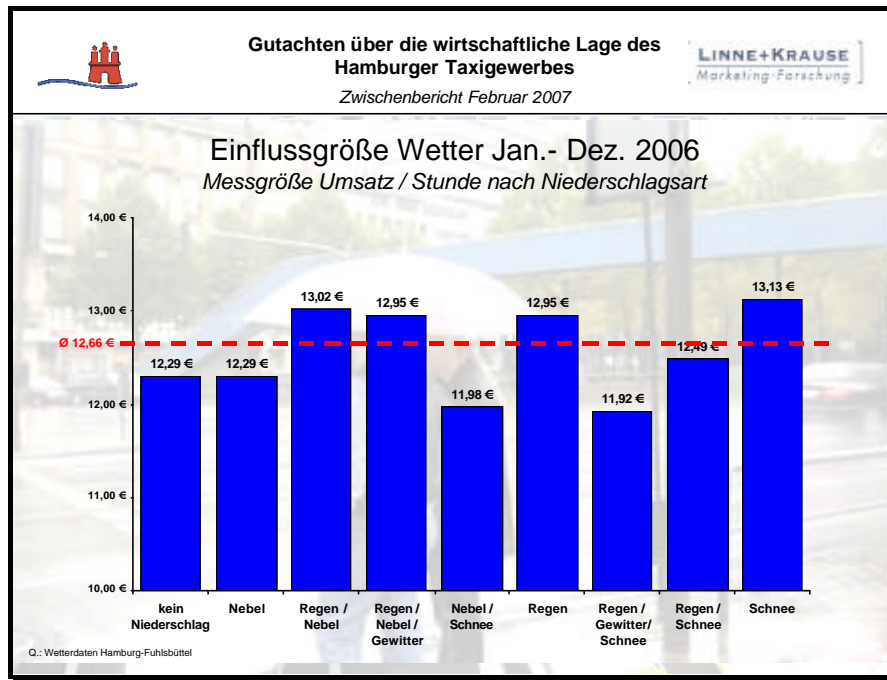
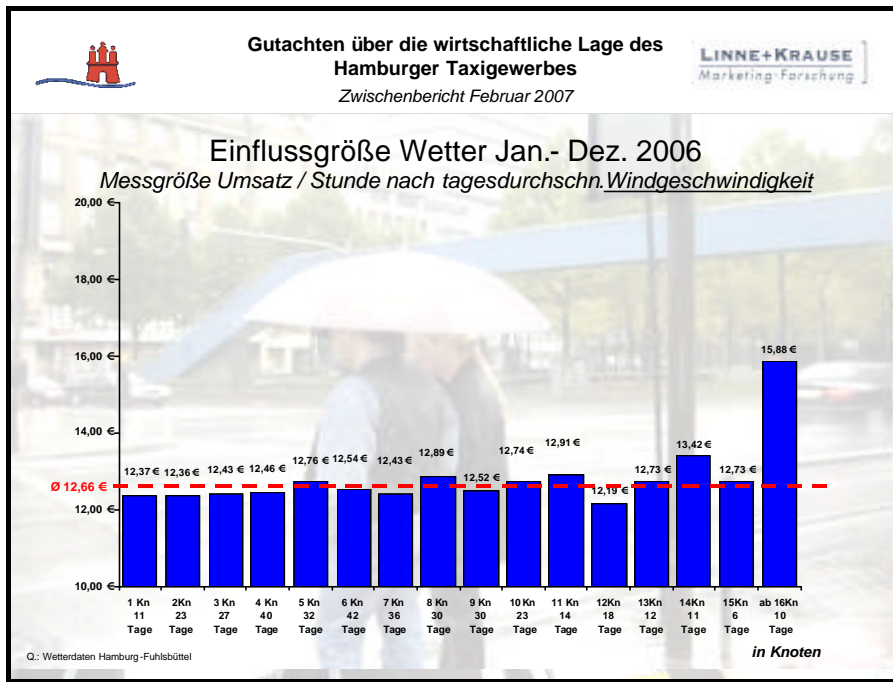


Abb. 23 Einflussgröße Wetter

**Außergewöhnlich langer Winter:** Als günstig für das Taxigewerbe erwies sich die Kaltwetterperiode der ersten Jahreshälfte, die sich in ungewöhnlicher Weise bis in den April zog. Anfang März erfolgte ein massiver Wintereinbruch, der dem Hamburger Taxigewerbe am 5. März den besten Sonntagsumsatz jenseits der Vorweihnachtszeit bescherte (16,58 €/ Std.). Der letzte Schnee fiel am 7. April (13,77 €/Std.)

**Außergewöhnlich warmer Sommer:** Einem außergewöhnlich kalten Winter folgte ein ebenso außergewöhnlich warmer Sommer: Bis weit in den Herbst hinein erlebte Hamburg ein relativ niederschlagsarmes und sonniges Wetter. Das bescherte dem Taxigewerbe mäßige Umsätze.

**Auswirkung Niederschlag:** Deutliche Auswirkung auf das Fahrgeschehen hat dagegen Niederschlag: Insbesondere Tage mit Schneefall (13,33 €/ Std.), Regen (12,95 €/ Std.) und Regen kombiniert mit Nebel (13,02 €/ Std.) erhöhen die Stundenumsätze spürbar. An niederschlagslosen Tagen werden dagegen deutlich niedrigere Umsätze (12,29 €/ Std.) erzielt.



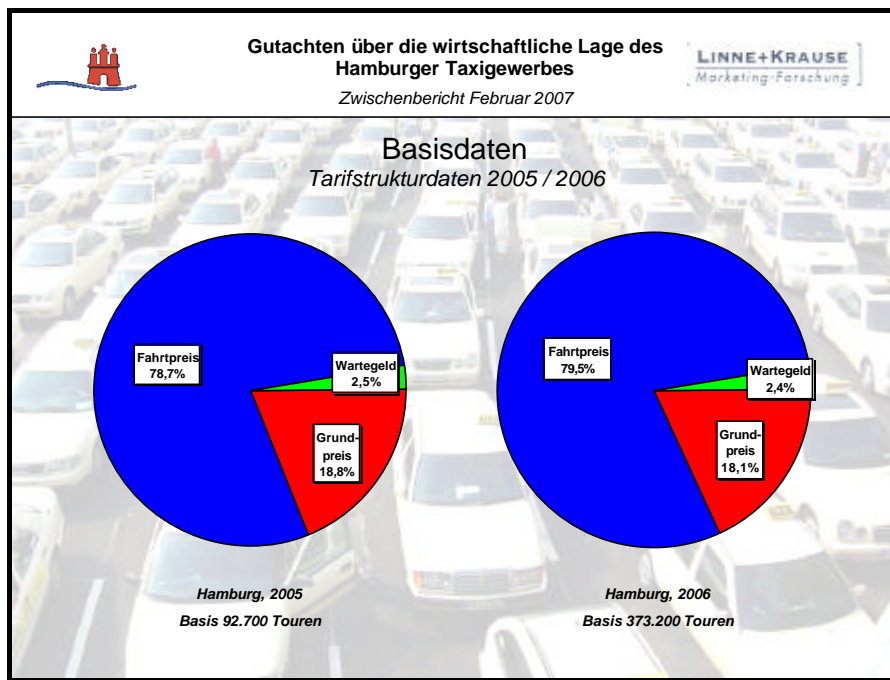
**Abb. 24** Einflussgröße Windgeschwindigkeit

**Auswirkung Windgeschwindigkeit:** Ein klarer Zusammenhang ist auch zwischen Windgeschwindigkeit und Taxiumsätzen zu erkennen: Bis zu einer tagesdurchschnittlichen Windgeschwindigkeit von 13 Knoten, die 2006 an ca. 340 Tage herrschte, ist die Windgeschwindigkeit praktisch irrelevant. Erst ab 14 Knoten werden die Fahrgäste praktisch ins Taxi getrieben.

### 6.7 Einflussgröße Tarifierhöhung

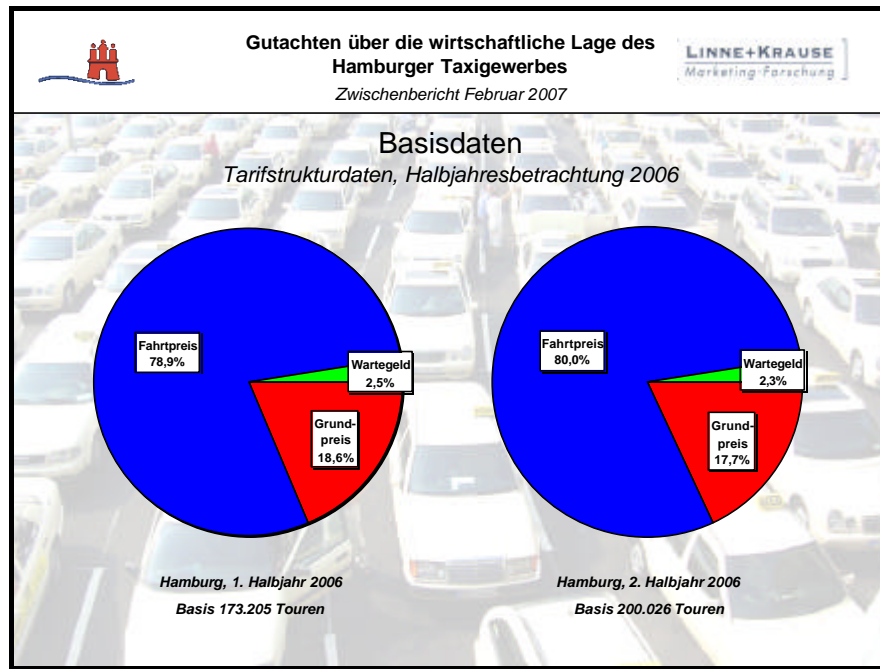
Am 1. Juni 2006 trat für das Hamburger Taxigewerbe ein neuer Taxitarif (u.a. Erhöhung des Grundpreises von 2,10 € auf 2,20 €, Erhöhung des Kilometerpreises – bis einschl. des 11. Kilometers – von 1,60 € auf 1,67 €) in Kraft. Im Folgenden wird versucht, die effektive Auswirkung der Tarifierhöhung darzustellen.

Grundsätzlich ist zu beachten, dass eine Tarifierhöhung in der genannten Größenordnung nur schwer statistisch nachweisbar ist. Das Umsatzgeschehen unterliegt einer Vielzahl ganz unterschiedlicher saisonaler Schwankungen, die den statistischen Nachweis im Sinne einer Ursache-Folge-Beziehung schwer machen.



**Abb. 25** Tarifstrukturdaten 2005 / 2006

Um den Effekt der Tarifierhöhung abzuschätzen, wurde das Umsatzgeschehen in den Monaten vor und in den Monaten nach der Umstellung am 1. Juni 2006 untersucht:



**Abb. 26** Tarifstrukturdaten, Halbjahresbetrachtung 2006

**Keine Tarifstrukturänderungen im 1. Halbjahr 2006:** Die Tarifstruktur des 2. Halbjahres 2005 und des ersten Halbjahres 2006 (gleicher Tarif) zeigen praktisch keine Abweichung. 2005 betrug der Anteil des Umsatzes, der über den Kilometerpreis realisiert wurde bei 78,7%, im ersten Halbjahr 2006\* waren es 78,9%. Der Grundpreisanteil betrug 2005 18,8%, im ersten Halbjahr 2006 18,6%. Der Wartegeldanteil blieb mit 2,5% konstant.

**Tarifstrukturveränderung nach Tarifierhöhung:** Mit der Tarifumstellung war auch eine leichte Strukturverschiebung verbunden: Erwartungsgemäß wirkt sich der Kilometerpreis als dynamischer Parameter stärker aus als der Grundpreis. Mit 80,0% Anteil am gesamten Umsatz (1. HJ 2006: 78,9%) vergrößerte sich der Anteil des Umsatzes, der über den Kilometerpreis realisiert wird, in der 2. Jahreshälfte 2006 um 1,1%. Im selben Zeitraum sank der Grundpreisanteil um 0,9% auf insgesamt 17,7% (1. HJ 2006: 18,6%). Der Wartegeldanteil verringerte sich um 0,2% auf 2,3% (1. HJ 2006: 2,5%)

\* Die Zeit der Taxameterumstellung im Juni 2006 wird der alten Tarifperiode zugeordnet.

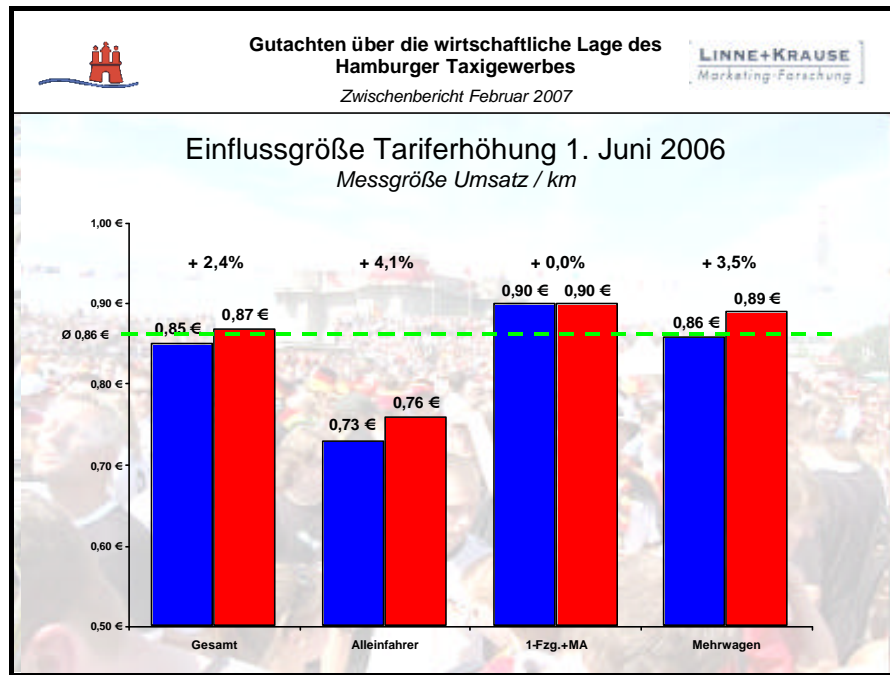
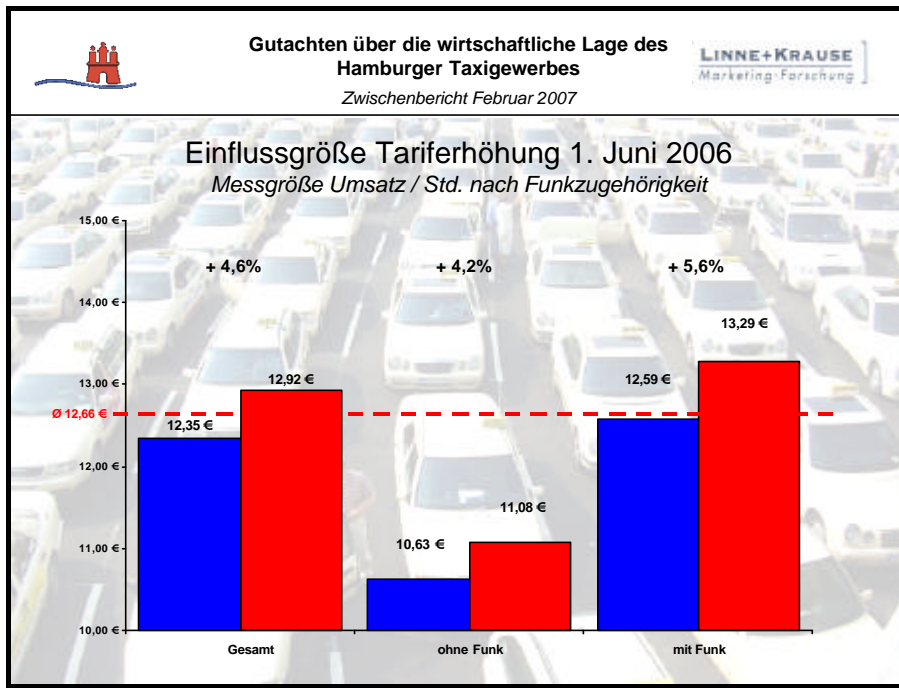


Abb. 27 Einflussgröße Tarifierhöhung, Messgröße Umsatz/km

**Umsatz pro km:** Am klarsten ist der Zusammenhang zwischen Tarifierhöhung und Umsatz auf der Straße jedoch an der Kennzahl „Umsatz pro km“ abzulesen: Der neue Tarif sah einen Anstieg des Kilometerentgelts von 1,60 €/ km auf 1,67 €/ km vor – ein Plus von 4,4%. Unter den Gegebenheiten des Hamburger Taximarktes lief dieser Anstieg in einem Umsatzplus von 2,4% aus. Leicht überdurchschnittlich haben Alleinfahrer (+4,1%) und Mehrwagenbetriebe (+3,5%) von der Tarifierhöhung profitiert. Auf die sehr effektiv und in einem hohen Leistungsbereich fahrende Gruppe der 1-Fahrzeugbetriebe mit angestellten Fahrern hatte die Tarifierhöhung im 2. Halbjahr 2006 offenkundig keinen messbaren Einfluss. Dies ist mit den fortlaufend erhobenen Daten des Jahres 2007 zu gegebener Zeit erneut zu prüfen.

**Umsatz pro Stunde:** Gemessen an der Kennziffer „Umsatz pro Stunde“ ergab sich nach der Tarifumstellung ein Umsatzplus von ca. 4,6%. Am stärksten profitierten wiederum Mehrwagenbetriebe (+4,7%) und Alleinfahrer (+13%). Zu den Gewinner zählten zudem eher die Funktaxis (+5,6%) als Taxis ohne Funk (+4,2%). Das Problem: Die Kennziffer „Umsatz pro Stunde“ reagiert auf eine Vielzahl saisonaler „Störgrößen“. So fand die Tarifierhöhung ungefähr zur Jahresmitte statt. Die 2. Jahreshälfte ist aber traditionell umsatzstärker, so dass der angestellte Vergleich nur bedingt Aussagen über den tatsächlichen Effekt der Tarifierhöhung zulässt.





**Abb. 28** Einflussgröße Tarifierhöhung, Messgröße Umsatz/Stunde

**Kurzfristig Wirkung:** Das Umsatzgeschehen unmittelbar vor und nach dem Stichtag 1. Juni zeigt keine Auffälligkeiten. Einzige Ausnahme: Montag der 5. Juni, dem Tag an dem die meisten Taxameter auf den neuen Tarif umgestellt wurden, brachte auffällige Fehlmessungen – eine Folge der an diesem Tage legitimen Taxametereingriffe.

---

## 7 ZUSAMMENFASSUNG

**Pilotprojekt erfolgreich etabliert:** Nach nunmehr 1,5 Jahren Laufzeit hat sich das Hamburger Fiskaltaxameter-Panel als Pilotprojekt etabliert und in der Praxis bewährt. Bewährt hat sich auch das Erhebungsdesign, das auf die aufwändige Direktauslesung aus dem manipulationsresistenten Taxameter setzt.

**Belastbare Richtwerte erstellt:** Das Panel liefert bereits heute belastbare Richtsätze für das großstädtische Taxigewerbe – für Hamburg aber auch für andere deutsche Städte.

**Wachsende Akzeptanz:** Aufbau und Betrieb des Hamburger Fiskaltaxameter-Panels haben bundesweite Aufmerksamkeit gefunden und wurden zunächst vielerorts skeptisch beobachtet. Die konkrete Erfahrung, dass die Panel-Daten gerade steuerehrliche Betriebe vor zuweilen Existenzvernichtender Zuschätzung durch die Steuer bewahren können, hat zu wachsender Akzeptanz geführt.

**Positives Konjunkturmilieu:** Das Jahr 2006 brachte der Freien- und Hansestadt Hamburg spürbare Wachstumsimpulse: wachsende Beschäftigung (+1,3%), sinkende Arbeitslosenzahlen (-1,8%-Punkte), ein spürbar steigendes Bruttosozialprodukt (preisbereinigt +2,9%), wachsende Kaufkraft und eine zweistellige Steigerungsraten im Fremdenverkehr (+11,4%) haben Hamburg ein wirtschaftlich erfreuliches Jahr beschert. Einen zusätzlichen psychologischen Beitrag hat die Fußballweltmeisterschaft geleistet.

**Nachfrage noch nicht im Taxi angekommen** Das Hamburger Taxigewerbe hat jedoch nur geringen Anteil an der positiven Wirtschaftsentwicklung des vergangenen Jahres genommen. Im Jahresdurchschnitt stieg der Umsatz gerade einmal um ca. 0,01 €/ km – von 0,85 €/ km auf 0,86 €/ km (+ 1,2%).

**Tariferhöhung:** Am 1. Juni 2006 trat eine Erhöhung der Hamburger Taxitarife in Kraft. Bezogen auf den Kilometer erhöhte sich der Kilometerpreis um ca. 4,4% - von 1,60 € auf 1,67 € / km. Daneben wurde der Grundpreis um ca. 4,8% angehoben – von 2,10 € auf 2,20 €. Gemessen an einer Durchschnittstour von 5,8 km lief die Tarifierhebung so auf ein Plus von ca. 4,5% hinaus.

**Effekt der Tarifierhöhung:** Die Tarifierhöhung war spürbar, fiel aber – gemessen an der relevanten Kennziffer Umsatz / km - mit einem effektiven Plus von 2,4% eher bescheiden aus. Im Klartext: Nur etwas mehr als die Hälfte der Tarifierhöhung ist effektiv „auf der Straße“ angekommen.

**Auslastung der Fahrzeuge:** Sowohl in zeitlicher Hinsicht (ca. 27%) wie auch mit Blick auf die Fahrleistung (ca. 46%) steht der Auslastungsgrad des Hamburger Taxigewerbes einer betriebswirtschaftlich vernünftigen Arbeitsweise noch deutlich entgegen. Beide Kennzahlen haben sich seit dem vergangenen Jahr nur marginal verbessert.

**Restriktiven Prüfung:** Der im März 2006 vorgelegte 1. Zwischenbericht des Gutachtens zur wirtschaftlichen Lage des Hamburger Taxigewerbes hat problematische Zustände im Hamburger Taxigewerbe dokumentiert. Mit der neuen, restriktiven Prüfung der Taxiunternehmen hat die BSU 2006 einen Weg zur Wiederherstellung geordneter Rahmenbedingungen im Taxigewerbe eingeschlagen, der auch außerhalb Hamburgs Beachtung findet. Nicht zuletzt aufgrund dieser Aktivitäten ist die Zahl der Taxis in Hamburg zur Zeit leicht rückläufig. Das Alter der Taxifahrzeuge sank von Februar 2006 bis Februar 2007 von durchschnittlich 6,49 Jahre auf 5,9 Jahre.

**Kostenkalkulation:** Weiterhin kann nunmehr eine allseits akzeptierte Kostenkalkulation für das großstädtische Taxigewerbe vorgelegt werden, die die vielfach auf Basis reiner Annahmen und Mutmaßungen geführte Diskussion um die Wirtschaftlichkeit von Taxitarifen auf eine neue Basis stellt.

**Einflussfaktor Wochen- und Monatsverlauf:** Das Hamburger Taxigewerbe ist in hohem Maße von der privaten Nachfrage abhängig – wesentlich stärker als z.B. das Taxigewerbe der Stadt Frankfurt a.M. Die höchsten Stundenumsätze werden an Wochenenden erzielt. Im Jahresverlauf wird deutlich, dass sich ein erheblicher Teil des Umsatzgeschehens im letzten Drittel des Jahres abspielt – hauptsächlich in der Vorweihnachtszeit.

**Einflussfaktor Feiertage und Events:** Die exakte Dokumentation der Umsatzdaten erlaubt eine taggenaue Beurteilung der Umsätze. Unter diesem Aspekt betrachtet gehören die gesetzlichen Feiertage zu den Schwachlastzeiten des Taxigewerbes – einmal abgesehen von den Feiertagen rund um den Jahreswechsel. Leichte positive Impulse gehen von Events wie dem Alstervergnügen oder dem Hafengeburtstag aus.

**Einflussfaktor Fußballweltmeisterschaft:** Die Fußballweltmeisterschaft hatte eher dämpfende Wirkung auf die Taxiumsätze: Zwischen Auftakt- und Endspiel sank der stündliche Umsatz um durchschnittlich 0,20 €. Nur an drei (von fünf) Tagen, an denen Spiele in Hamburg stattfanden, waren überdurchschnittliche Umsätze zu verzeichnen.

**Einflussfaktor Wetter:** Deutlichen Einfluss auf die Umsätze hat das Wetter: Schnee, Regen und Windgeschwindigkeiten ab 14 Knoten treiben die Fahrgäste in die Taxis.