

# Die wirtschaftliche Lage des Hamburger Taxengewerbes 2017 – 2022

Im Auftrag der



# 1. Einleitung durch die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Nachdem die Auswertungen zur wirtschaftlichen Lage des Hamburger Taxengewerbes durch das Statistikamt Nord vorübergehend ruhen mussten, kann mit diesem Bericht für die Jahre 2017 bis 2022 an die vorhandenen Auswertungen bis einschließlich 2016 nahtlos angeschlossen werden.

Neu ist die auch digitale Darstellung in Form eines Dashboards. Diese hat den Vorteil, dass die Ergebnisse einfacher und übersichtlicher gestaltet sind und dass Folgejahre problemlos in die Zeitreihe integriert werden können. Damit sind insbesondere Entwicklungen über mehrere Jahre erkennbar. ([Dashboard zur wirtschaftlichen Lage des Hamburger Taxengewerbes](https://www.arcgis.com/apps/dashboards/b77e1501711a47b4b055966ffb721056))

Die bisherigen Auswertungen beruhten ausschließlich auf den Daten, die in Taxen über Fahrleistungen und Umsätze mit Hilfe der Taxameter automatisiert erfasst und an verschiedene Dienstleister übertragen werden.

## 2. Die wichtigsten Ergebnisse der Untersuchung

Die Leistungen des Hamburger Taxengewerbes waren in den Jahren 2017 bis 2022 durchaus inhomogen, in Teilen aber auch konstant. Für die Jahre 2020 und 2021 sind die Ergebnisse pandemiebedingt erkennbar eingebrochen. Während die aktuelle Anzahl der Touren und Schichten pro Jahr weiterhin unterhalb der Werte von 2019 liegen, sind die Umsätze nach der Pandemie angestiegen, zum 1. Juni 2022 erfolgte eine Erhöhung der Entgelte im Taxenverkehr um 9,62 %. Zu beachten sind die unterschiedlichen Ergebnisse differenziert nach Einwagen- und Mehrwagenunternehmen. Diese sind dem Dashboard zu entnehmen. Zu berücksichtigen ist darüber hinaus, dass eine erhebliche Anzahl der Taxen in den Jahren 2020 und 2021 nicht im Einsatz war (s. Tabelle 4).

Aus den Daten kann die Anzahl der in den Auswertungsjahren insgesamt durchgeführten Taxenfahrten hochgerechnet werden, auch hier ist ein leicht rückläufiger Trend erkennbar. Waren es im Jahr 2017 noch rd. 12,2 Mio. Touren, so sank die Anzahl im Jahr 2018 auf rd. 11,9 Mio. Touren und auf rd. 11,3 Mio. Touren im Jahr 2019. Im Pandemiejahr 2020 waren es nur noch rd. 5,7 Mio. Touren. In den Jahren 2021 und 2022 wurden 7,4 Mio. und 9,5 Mio. Touren gefahren. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass Touren, die ohne Nutzung des Taxameters gefahren wurden (Ferntouren, Touren nach und von Orten außerhalb des Tarifgebiets mit freierer Preisvereinbarung mit dem Fahrgast) in der Auswertung nicht berücksichtigt werden können.

**Table 1: Die wichtigsten Durchschnittsergebnisse auf einen Blick**

Kennzahl	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Nettoumsatz pro Tour	16,96 €	17,52 €	17,55 €	17,04 €	17,53 €	19,17 €
Nettoumsatz pro Schicht	199,64 €	201,14 €	197,84 €	147,38 €	172,14 €	211,07 €
Nettoumsatz pro Arbeitsstunde	23,09 €	23,57 €	23,10 €	17,42 €	20,21 €	25,01 €
Nettoumsatz pro Kilometer	1,24 €	1,27 €	1,26 €	1,16 €	1,20 €	1,30 €
Besetztanteil der Laufleistung pro Schicht	48,0 %	48,0 %	47,7 %	42,9 %	44,9 %	47,1 %
Besetztanteil der Arbeitszeit pro Schicht	33,6 %	33,8 %	33,5 %	25,3 %	29,8 %	34,3 %
Arbeitszeit pro Jahr	3 245 Std.	3 127 Std.	3 034 Std.	2 429 Std.	2 758 Std.	2 919 Std.
Touren pro Jahr	4 021	3 800	3 599	2 214	3004	3 596
Schichten pro Jahr	400	387	368	294	338	352

Eine detaillierte Auflistung und Darstellung der wichtigsten Kennzahlen erfolgt unter Punkt 5.

### 3. Weitere Daten und Informationen

Folgende 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.

**Table 2: Anzahl der Taxen in Hamburg zum Stichtag 01.01.**

Jahr	Anzahl der Taxen
2014	3 367
2015	3 238
2016	3 172
2017	3 138
2018	3 088
2019	3 213
2020	3 179
2021	2 930
2022	2 702
2023	2 787

**Tabelle 3: Durchschnittliche Anzahl der konzessionierten Taxen in den vergangenen Jahren**

Jahr	Anzahl der Taxen
2014	3 288
2015	3 188
2016	3 151
2017	3 081
2018	3 154
2019	3 186
2020	3 086
2021	2 793
2022	2 705

**Tabelle 4: Durchschnittliche Anzahl der von der Betriebspflicht entbundenen Taxen in Hamburg in den vergangenen Jahren**

Jahr	Anzahl der Taxen
2014	46
2015	46
2016	41
2017	42
2018	41
2019	44
2020	510
2021	318
2022	58

**Tabelle 5: Anzahl der Taxenunternehmen in Hamburg zum Stichtag 01.07.**

Jahr	Taxenunternehmen insgesamt	Davon	
		Einwagenunternehmen	Mehrwagenunternehmen
2014	2 122	1 834	288
2015	2 128	1 857	271
2016	2 136	1 855	281
2017	2 102	1 826	276
2018	2 131	1 830	301
2019	2 149	1 857	301
2020	2 086	1 784	302
2021	1 929	1 652	277
2022	1 857	1 612	245

**Tabelle 6: Entwicklung der Anzahl der Betriebsaufgaben von Taxenunternehmen in Hamburg in den vergangenen Jahren**

Jahr	Insgesamt	Davon aufgrund von		
		Wirtschaftlichkeit	Rente/ Krankheit/ Tod	Keine Angaben
2014	135	17	47	71
2015	118	9	45	64
2016	124	14	61	49
2017	103	13	48	42
2018	74	19	27	28
2019	93	20	38	35
2020	173	112	23	29
2021	114	52	28	34
2022	127	28	39	60

**Tabelle 7: Durchschnittsalter der Hamburger Taxenflotte**

<b>Jahr</b>	<b>Durchschnittsalter in Jahren</b>
2004	6,7
...	...
2016	3,6
...	...
Nov. 2018	3,2
April 2020	3,05
Juli 2021	3,76
Juli 2022	4,16

**Tabelle 8: Einfahrten am Flughafen in den speziell für Taxen geschaffenen Wartebereich (Speicher) in Hamburg**

<b>Jahr</b>	<b>Anzahl der Einfahrten</b>
2014	1 018 897
2015	1 034 825
2016	1 055 076
2017	1 085 503
2018	1 078 791
2019	1 029 822
2020	288 490
2021	298 003
2022	677 503

## 4. Methodik und Verteilung

Der vorliegende Bericht beruht auf einer Untersuchung der wichtigsten Kennzahlen des Hamburger Taxengewerbes. Dafür hat das Statistikamt Nord eine geeignete Stichprobe aus der Grundgesamtheit der Hamburger Taxenunternehmen gezogen. Für jedes der ausgewerteten Jahre von 2017 bis 2022 wurden die entsprechenden Daten durch die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) zusammengefasst und an das Statistikamt Nord übermittelt, wo diese plausibilisiert und analysiert wurden. Insgesamt wurden bereits mehr als 23,7 Millionen Einzeldaten ausgewertet.

### 4.1. Methodik und Datensatz

Die Untersuchung basiert auf folgenden Variablen, auf deren Grundlage alle weiteren Kennzahlen errechnet wurden: anonymisierte fortlaufende 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.

Diese im Taxameter generierten Daten werden mit Hilfe einer sogenannten TIM Karte<sup>1</sup> signiert, gespeichert und über eine SIM-Karte aus den Fahrzeugen direkt an einen Datendienstleister übersandt. Für die Auswertung wurden in einem ersten Schritt diese Daten von den Taxendienstleistern an die BVM übermittelt. Hier fand die Zuordnung der Daten zu den Fahrzeugen statt. Da TIM Karten ihre Gültigkeit nach drei Jahren verlieren und ein TIM Kartenwechsel unterhalb des Jahres stattfinden kann, gibt es für einige in dieser Auswertung berücksichtigten Fahrzeuge keine vollständigen Jahresdaten. Außerdem können unvollständige Jahresdaten aufgrund der im Jahr 2020 vorherrschenden Pandemiesituation in Deutschland vorliegen.

Für die Auswertung der Daten wurde zwischen drei Ebenen unterschieden: Fahrzeugebene, Schichtebene und Tourenebene. Ein Fahrzeug eines Unternehmens fand nur dann eine Berücksichtigung auf Fahrzeugebene, sofern dieses ganzjährig im Taxenbetrieb eingesetzt wurde. Dies war im Durchschnitt bei nur ca. 50 bis 65 Prozent der in den Datensätzen enthaltenen Fahrzeugen der Fall.

Die Touren- und Schichtebene wurde – unabhängig von der Vollständigkeit der Daten auf Fahrzeugebene – betrachtet. Dies bedeutet, dass plausible Touren und Schichten eines Fahrzeugs Berücksichtigung in der Auswertung gefunden haben, obwohl dieses Fahrzeug für eine Auswertung auf Jahresebene nicht geeignet war. Es gibt aber auch Touren und Schichten, die keine Berücksichtigung für die Auswertung fanden. Auf Schichtebene wurden extrem kurze Schichten (unterhalb 4 Stunden) und Schichten ohne Fahrten nicht mit in die Berechnung der Kennzahlen aufgenommen. Eine maximale Schichtdauer wurde hingegen nicht festgelegt. Allerdings wurden Schichten, die sich über mehrere Tage erstreckten und wo eine lange Fahrtpause zwischen zwei Touren eindeutig auf einen Schichtwechsel hindeutete, plausibilisiert, indem an entsprechender Stelle eine Unterbrechung, also ein nachträglich erzeugtes Schichtende und ein neuer Schichtbeginn, vorgenommen wurde. Nach der Plausibilisierung standen für die Jahre 2017 bis 2019 zwischen 310 000 und 320 000 Schichten, für das Jahr 2020 rd.

---

<sup>1</sup> „Eine TIM Karte ist eine Smardcard, die nach der INSIKA-Spezifikation 2.0 implementiert ist und die buchungsrelevanten Taxameterdaten absichert.“ (Quelle: [TIM Card \(bundesdruckerei.de\)](https://www.bundesdruckerei.de))

217 000 Schichten sowie für die Jahre 2021 und 2022 zwischen 200 000 und 260 000 Schichten für die Auswertung zur Verfügung.

Für die Untersuchung und vor Plausibilisierung der Daten standen für die Jahre 2017 bis 2019 in allen drei Jahren rund 4,2 Millionen Touren, für das Jahr 2020 rund 2 Millionen Touren und für die Jahre 2021 und 2022 ca. 5,1 Millionen Touren zur Verfügung. Eine Tour mit einer Fahrtstrecke von unter einem Kilometer und einem Bruttoumsatz von nur 3,20 Euro unter der Rubrik Testfahrt fand allerdings keine Beachtung in der Auswertung, sodass sich die Anzahl der Touren nach Plausibilisierung in den Jahren 2017 bis 2019 um jeweils 13 Prozent, für das Jahr 2020 um 3,4 Prozent und für die Jahre 2021 und 2022 um 2,3 Prozent verringerte.

Die Berechnung einer jeden Kennzahl basiert auf der Grundlage der oben genannten Datenbasis. Die Vollständigkeit aller Daten war nicht durchgehend gegeben, wodurch die Anzahl der zugrundeliegenden Touren, Schichten oder Fahrzeuge für die Ermittlung der jeweiligen Kennzahl variieren kann. Jede der insgesamt 17 ermittelten Kennzahlen wurde für die Einwagenunternehmen, die Mehrwagenunternehmen und auf Unternehmensebene insgesamt errechnet. Die Ergebnisse auf Fahrzeugebene wurden entsprechend des Verhältnisses von Hamburger Einwagentaxen zu Hamburger Mehrwagentaxen gewichtet. Die Gewichtung konnte mithilfe der durchschnittlichen Anzahl der im jeweiligen Betrachtungsjahr konzessionierten Taxen ermittelt werden.

## 4.2. Eingeschränkter Vergleich zu Vorjahresergebnissen

Die Ergebnisse der Auswertungen für die Erhebungsjahre 2017 bis 2022 sind nur eingeschränkt mit den Auswertungen der vorangegangenen Jahre vergleichbar. Dies liegt daran, dass die Kennzahlen erstmals auf Grundlage einer Stichprobe berechnet wurden. In den Jahren zuvor lagen Daten für 70 Prozent der konzessionierten Fahrzeuge vor.

### 4.2.1. Verteilung

Touren: Für die Auswertung der Einwagenunternehmen wurden im Jahr 2017 über 880 000 Touren herangezogen. Die Kennzahlen der Mehrwagenunternehmen wurden auf Basis von knapp 3 Millionen Touren errechnet. Im Jahr 2020 waren es nur noch 560 000 Touren, welche für die Auswertung der Einwagenunternehmen herangezogen wurden und 1,4 Millionen Touren, die für die Auswertung der Mehrwagenunternehmen betrachtet wurden. Im Vergleich zu den Vorjahren war die Anzahl der zugrunde liegenden Touren deutlich geringer. In den letzten beiden Jahren des gesamten Betrachtungszeitraumes sind die zugrundeliegenden Touren wieder auf über 880 000 Touren der Einwagenunternehmen angestiegen. Bei den Mehrwagenunternehmen konnten ca. 2 Millionen Touren für die Auswertung herangezogen werden.

**Tabelle 9: Anzahl der Touren nach Betriebsart**

Betriebsart	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Einwagenunternehmen	881 827	805 844	791 392	562 793	737 358	883 257
Mehrwagenunternehmen	2 933 267	2 846 200	2 898 831	1 393 420	1 309 821	2 068 203



Schichten: Im Bereich der Einwagenunternehmen dienten im Jahr 2017 etwas mehr als 80 000 Schichten als Datengrundlage. Bei den Mehrwagenunternehmen lag dieser Wert bei ca. 236 000 Schichten. Im Jahr 2018 wurden die Kennzahlen auf Basis einer leicht geringeren Anzahl berechnet, bevor die Datengrundlage sich ein Jahr später wieder verbesserte, sodass knapp 244 000 Schichten in die Auswertung der Kennzahlen für Mehrwagenunternehmen einfließen. Im Jahr 2020 dienten knapp 70 000 Schichten im Bereich der Einwagenunternehmen als Datengrundlage. Bei den Mehrwagenunternehmen lag dieser Wert bei ca. 148 000 Schichten. Im Jahr 2022 stieg die Datengrundlage auf 90 000 Schichten bei den Einwagenunternehmen an. Für die Auswertung der Mehrwagenunternehmen lagen nur ca. 170 000 Schichten zugrunde.

**Tabelle 10: Anzahl der Schichten nach Betriebsart**

Betriebsart	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Einwagenunternehmen	81 117	76 173	77 239	69 153	83 004	90 260
Mehrwagenunternehmen	236 023	234 865	243 922	148 128	114 545	171 801

Fahrzeuge: Obwohl durchaus mehr Fahrzeuge mit ihren Touren und Schichten im Datensatz enthalten sind, eigneten sich 2017 nur 212 Einwagenunternehmen und 115 Mehrwagenfahrzeuge für die Auswertung auf Fahrzeugebene. Im Jahr 2018 waren es nur 154 Einwagenfahrzeuge und 110 Mehrwagenfahrzeuge, während sich die Datengrundlage im Jahr 2019 wieder ein wenig verbesserte. Im Jahr 2020 dienten 151 Einwagenunternehmen und 218 Mehrwagenfahrzeuge als Datengrundlage für die Auswertung auf Fahrzeugebene. 2022 wurden 256 Einwagenunternehmen und 302 Taxen der Mehrwagenunternehmen für die Auswertung der Kennzahlen herangezogen.

**Tabelle 11: Verteilung der Taxen nach Betriebsart**

Betriebsart	2017	2018	2019	2020	2021	2022
	<i>Jahresbetrachtung</i>					
Einwagenunternehmen	212	154	205	151	229	256
Mehrwagenunternehmen	115	110	137	218	174	302

## 5. Wichtige Kennzahlen im Detail

### 5.1. 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.

Im Durchschnitt erwirtschafteten die Hamburger Taxen von 2017 bis 2021 zwischen 17 und 17,50 Euro pro Tour. In einem Viertel der Touren wurden Umsätze von knapp 23 Euro erreicht. Den größten Anstieg zum Vorjahreszeitraum gab es 2022. In diesem Jahr erwirtschafteten die Hamburger Taxen im Durchschnitt 19,17 Euro pro Tour. Dies entspricht neun Prozent mehr als im Jahr 2021. Bei Betrachtung der Betriebsebenen ist erkenntlich, dass der Nettoumsatz

pro Tour bei den Einwagenunternehmen zwischen 2017 und 2021 im Durchschnitt 0,60 Euro über dem Nettoumsatz pro Tour der Mehrwagenunternehmen lag. Ausnahme war das Jahr 2022, in dem nur eine Differenz von 0,05 Euro zwischen dem durchschnittlichen Nettoumsatz pro Tour der beiden Betriebsebenen beobachtet wird.

**Tabelle 12: Nettoumsatz in Euro pro Tour nach Betriebsart und Jahr – Mittelwert und Quartile**

Statistische Maßzahl — Datengrundlage	Jahre					
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
	Einwagenunternehmen					
Mittelwert	17,37 €	18,05 €	18,10 €	17,49 €	17,83 €	19,21 €
25%-Quantil	9,81 €	10,20 €	10,19 €	9,91 €	10,19 €	10,75 €
50%-Quantil (Median)	14,77 €	15,42 €	15,42 €	14,58 €	14,95 €	15,98 €
75%-Quantil	22,90 €	23,74 €	23,83 €	22,71 €	23,08 €	25,05 €
Anzahl der Touren <sup>1</sup>	881 827	805 844	791 392	562 793	719 939	883 256
	Mehrwagenunternehmen					
Mittelwert	16,83 €	17,37 €	17,40 €	16,85 €	17,37 €	19,16 €
25%-Quantil	9,81 €	10,19 €	10,09 €	9,91 €	10,28 €	11,12 €
50%-Quantil (Median)	14,39 €	14,86 €	14,77 €	14,21 €	14,67 €	16,26 €
75%-Quantil	21,96 €	22,71 €	22,80 €	21,40 €	22,15 €	24,67 €
Anzahl der Touren <sup>1</sup>	2 933 266	2 846 200	2 898 831	1 393 420	1 279 540	2 068 202
	Unternehmen insgesamt					
Mittelwert	16,96 €	17,52 €	17,55 €	17,04 €	17,53 €	19,17 €
25%-Quantil	9,81 €	10,19 €	10,09 €	9,91 €	10,19 €	11,03 €
50%-Quantil (Median)	14,49 €	14,95 €	14,95 €	14,30 €	14,77 €	16,17 €
75%-Quantil	22,15 €	22,99 €	22,99 €	21,78 €	22,52 €	24,77 €
Anzahl der Touren <sup>1</sup>	3 815 093	3 652 044	3 690 223	1 956 213	1 999 479	2 951 458

<sup>1</sup> Anzahl der Touren, die als Datengrundlage für die Berechnung des Nettoumsatzes pro Tour dienen.

## 5.2. 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.

Im Jahr 2017 wurden im Durchschnitt 199,64 Euro pro Schicht erwirtschaftet. Der durchschnittliche Nettoumsatz pro Schicht lag bei den Einwagenunternehmen bei nur 182,70 Euro, während der Nettoumsatz der Mehrwagenunternehmen einen Wert von über 200 Euro pro Schicht annahm. In einem Viertel der Schichten wurden bei den Mehrwagenunternehmen knapp 250 Euro pro Schicht erwirtschaftet. In 25 Prozent der Schichten lag der Nettoumsatz hingegen bei maximal 149,36 Euro. Im Jahr 2018 wirtschafteten die Hamburger Taxen der Einwagen- und

Mehrwagenunternehmen in Bezug auf den Nettoumsatz pro Schicht ähnlich wie im Vorjahr. Erst in den beiden Folgejahren kam es zu Umsatzeinbußen pro Schicht. Während der Rückgang des durchschnittlichen Nettoumsatzes pro Schicht bei den Hamburger Taxen zwischen 2018 und 2019 bei 1,6 Prozent lag – Einwagenunternehmen erwirtschafteten im Durchschnitt drei Prozent weniger Umsatz pro Schicht als im Vorjahr – folgten 2020 höhere Einbußen. In diesem Jahr lag der durchschnittliche Nettoumsatz pro Schicht 50 Euro (25,5 Prozent) unterhalb des Vorjahresniveaus. Bei einem Viertel der Schichten lag der Nettoumsatz bei unter 100 Euro pro Schicht. Im Jahr 2021 stiegen die Umsätze pro Schicht wieder an und erreichten im Jahr 2022 einen Wert von durchschnittlich 211,07 Euro pro Schicht. Während die Einwagenunternehmen im Durchschnitt weiterhin unterhalb des Niveaus von 2017 lagen, erwirtschafteten die Hamburger Mehrwagenunternehmen im Jahr 2022 ca. 22 Euro (10,8 Prozent) mehr als im Jahr 2017. Bei einem Viertel der Schichten wurden in den Mehrwagenunternehmen Nettoumsätze von mehr als 282 Euro erzielt.

**Tabelle 13: Nettoumsatz in Euro pro Schicht nach Betriebsart und Jahr – Mittelwert und Quartile**

Statistische Maßzahl — Datengrundlage	Jahre					
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
	Einwagenunternehmen					
Mittelwert	182,70 €	184,51 €	178,73 €	132,05 €	146,04 €	179,69 €
25%-Quantil	125,42 €	126,75 €	121,59 €	83,74 €	90,57 €	114,85 €
50%-Quantil (Median)	172,99 €	174,12 €	168,33 €	120,47 €	133,26 €	168,03 €
75%-Quantil	226,44 €	228,98 €	222,90 €	169,24 €	188,14 €	229,90 €
Anzahl der Schichten <sup>1</sup>	81 117	76 173	77 239	69 153	83 003	90 260
	Mehrwagenunternehmen					
Mittelwert	205,46 €	206,53 €	203,89 €	154,54 €	191,06 €	227,55 €
25%-Quantil	149,36 €	151,12 €	148,80 €	104,86 €	133,92 €	165,69 €
50%-Quantil (Median)	197,01 €	198,78 €	196,83 €	145,79 €	183,08 €	218,88 €
75%-Quantil	249,44 €	250,75 €	248,52 €	193,75 €	236,16 €	282,46 €
Anzahl der Schichten <sup>1</sup>	236 023	234 865	243 922	148 128	114 545	171 801
	Unternehmen insgesamt					
Mittelwert	199,64 €	201,14 €	197,84 €	147,38 €	172,14 €	211,07 €
25%-Quantil	142,81 €	144,57 €	141,41 €	97,23 €	111,95 €	145,15 €
50%-Quantil (Median)	191,51 €	193,45 €	190,76 €	137,95 €	162,71 €	202,51 €
75%-Quantil	244,01 €	246,06 €	243,08 €	187,31 €	218,41 €	267,20 €
Anzahl der Schichten <sup>1</sup>	317 140	311 038	321 161	217 281	197 548	262 061

<sup>1</sup> Anzahl der Schichten, die als Datengrundlage für die Berechnung des Nettoumsatzes pro Schicht dienten.

### 5.3. Nettoumsatz pro Arbeitsstunde und Schicht

Der Nettoumsatz pro Arbeitsstunde ergibt sich aus dem Verhältnis der Summe des Nettoumsatzes innerhalb einer Schicht zu der Arbeitszeit innerhalb der Schicht.

Im Jahr 2017 erwirtschafteten die Hamburger Taxen durchschnittlich 23,09 Euro pro Arbeitsstunde und Schicht. Wird diese Kennzahl nur auf Ebene der Mehrwagenunternehmen betrachtet, so lag der Wert bei 24,01 Euro. In über der Hälfte der Schichten wurde bei den Mehrwagenunternehmen mindestens 23,52 Euro erwirtschaftet, während auf Ebene der Einwagenunternehmen der Nettoumsatz pro Arbeitsstunde und Schicht bei der Hälfte der Schichten nur bei 19,71 Euro lag. Der durchschnittliche Nettoumsatz pro Arbeitsstunde und Schicht hielt sich bei den Einwagen- und bei den Mehrwagenunternehmen über drei Jahre relativ konstant, bevor im Jahr 2020 Einbußen im Bereich von 23 bis 25 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zu verzeichnen waren. Die Einwagenunternehmen erwirtschafteten in einem Viertel ihrer Schichten nur noch maximal 10,24 Euro pro Arbeitsstunde. Bei den Mehrwagenunternehmen lag das 25 %-Quantil bei 13,72 Euro. Die beiden darauffolgenden Auswertungsjahre zeigen einen Anstieg in dem durchschnittlichen Nettoumsatz pro Arbeitsstunde und Schicht für beide Betriebsarten. Die Hamburger Taxen erwirtschafteten im Jahr 2022 im Durchschnitt 25 Euro pro Arbeitsstunde und Schicht und lagen damit 44 Prozent höher als noch zwei Jahre zuvor.

**Tabelle 14: Nettoumsatz in Euro pro Arbeitsstunde und Schicht nach Betriebsart und Jahr – Mittelwert und Quartile**

Statistische Maßzahl — Datengrundlage	Jahre					
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
	Einwagenunternehmen					
Mittelwert	20,41 €	20,84 €	20,20 €	15,14 €	17,24 €	21,29 €
25%-Quantil	14,88 €	15,33 €	14,85 €	10,24 €	11,58 €	14,85 €
50%-Quantil (Median)	19,71 €	20,21 €	19,56 €	14,25 €	16,32 €	20,51 €
75%-Quantil	25,22 €	25,79 €	24,96 €	19,14 €	21,86 €	26,84 €
Anzahl der Schichten <sup>1</sup>	81 117	76 173	77 239	69 153	83 003	90 260
	Mehrwagenunternehmen					
Mittelwert	24,01 €	24,46 €	24,02 €	18,48 €	22,37 €	26,96 €
25%-Quantil	18,86 €	19,40 €	18,97 €	13,72 €	16,91 €	20,90 €
50%-Quantil (Median)	23,52 €	24,07 €	23,69 €	17,89 €	21,79 €	26,55 €
75%-Quantil	28,56 €	29,03 €	28,57 €	22,56 €	27,12 €	32,59 €
Anzahl der Schichten <sup>1</sup>	236 023	234 865	243 922	148 128	114 545	171 801
	Unternehmen insgesamt					
Mittelwert	23,09 €	23,57 €	23,10 €	17,42 €	20,21 €	25,01 €
25%-Quantil	17,12 €	18,27 €	17,82 €	12,44 €	14,32 €	18,50 €
50%-Quantil (Median)	22,64 €	23,23 €	22,79 €	16,81 €	19,63 €	24,61 €
75%-Quantil	27,84 €	28,36 €	27,86 €	21,66 €	25,30 €	31,01 €
Anzahl der Schichten <sup>1</sup>	317 140	311 038	321 161	217 281	197 548	262 061

<sup>1</sup> Anzahl der Schichten, die als Datengrundlage für die Berechnung des Nettoumsatzes pro Arbeitsstunde und Schicht dienen.

Wird der durchschnittliche Nettoumsatz pro Arbeitsstunde und Schicht auf Quartalsebene betrachtet, so zeichnet sich im Jahr 2017 ein Anstieg zum Ende des Jahres bei beiden Betriebsarten ab. Im ersten Quartal befand sich der Durchschnittswert der Einwagenunternehmen bei 18,62 Euro. Im letzten Quartal des Jahres lag dieser im Durchschnitt 3,15 Euro darüber. Bei den Mehrwagenunternehmen ist ein Unterschied von 3,86 Euro zwischen dem durchschnittlichen Nettoumsatz pro Arbeitsstunde und Schicht im ersten und im letzten Quartal des Jahres zu verzeichnen. In den ersten drei Quartalen 2018 stieg der durchschnittliche Nettoumsatz pro Arbeitsstunde und Schicht sowohl auf Ebene der Einwagenunternehmen als auch auf Ebene der Mehrwagenunternehmen an. Im dritten Quartal lag dieser somit bei 21,27 Euro für die Einwagenunternehmen und 24,86 Euro für die Mehrwagenunternehmen. Zum Ende des Jahres fiel der Durchschnittswert leicht ab und befand sich demnach auf einem Niveau unterhalb des dritten Quartals bei beiden Betriebsarten. Anders als in den Vorjahren kann im Jahr 2019 kein klarer Trend der Mittelwerte im Jahresverlauf beobachtet werden. Nachdem der durchschnittliche Nettoumsatz pro Arbeitsstunde und Jahr im zweiten Quartal auf 20,75 Euro für die Einwagenunternehmen und 24,40 Euro für die Mehrwagenunternehmen anstieg, fiel dieser leicht ab, bevor ein erneuter Anstieg auf 20,51 Euro auf Ebene der Einwagenunternehmen und auf 24,85 Euro auf Ebene der Mehrwagenunternehmen zu verzeichnen war. Wird der durchschnittliche Nettoumsatz pro Arbeitsstunde und Schicht im Jahr 2020 auf Quartalsebene betrachtet, so zeichnet sich ein Rückgang zum Ende des Jahres bei beiden Betriebsarten ab. Im ersten Quartal befand sich der Durchschnittswert der Einwagenunternehmen bei 17,15 Euro. In den letzten drei Quartalen des Jahres lag der durchschnittliche Mittelwert sogar unterhalb des durchschnittlichen Jahreswertes von 15,14 Euro. Bei den Mehrwagenunternehmen war ein Unterschied von 3,88 Euro zwischen dem durchschnittlichen Nettoumsatz pro Arbeitsstunde und Schicht im ersten und im letzten Quartal des Jahres zu verzeichnen. Die Entwicklung des durchschnittlichen Nettoumsatzes pro Arbeitsstunde und Schicht ist in den Jahren 2021 und 2022 mit dem Jahr 2018 zu vergleichen. Bei beiden Betriebsarten stieg der Mittelwert bis zum dritten Quartal an, bevor er zum Ende des Jahres wieder leicht sank. Zu beobachten ist, dass die Hamburger Taxen im Jahr 2022 in den letzten drei Quartalen im Durchschnitt einen Nettoumsatz von über 25,90 Euro pro Arbeitsstunde und Schicht erwirtschafteten, was höher war als in den fünf Vergleichsjahren zuvor.

**Tabelle 15: Nettoumsatz in Euro pro Arbeitsstunde und Schicht nach Betriebsart und Jahr – Mittelwerte**

Quartal	Jahre					
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
	Einwagenunternehmen					
1. Quartal	18,62 €	20,00 €	19,32 €	17,15 €	13,67 €	17,12 €
2. Quartal	20,21 €	21,03 €	20,75 €	14,47 €	15,68 €	22,22 €
3. Quartal	21,14 €	21,27 €	20,21 €	14,95 €	19,43 €	23,35 €
4. Quartal	21,77 €	21,12 €	20,51 €	13,34 €	19,33 €	22,26 €
	Mehrwagenunternehmen					
1. Quartal	21,74 €	23,46 €	22,57 €	19,95 €	17,09 €	21,42 €
2. Quartal	23,75 €	24,76 €	24,40 €	18,25 €	20,20 €	28,37 €
3. Quartal	24,97 €	24,86 €	24,23 €	18,63 €	24,77 €	29,33 €
4. Quartal	25,60 €	24,75 €	24,85 €	16,07 €	24,10 €	27,70 €
	Unternehmen insgesamt					
1. Quartal	20,93 €	22,59 €	21,79 €	19,16 €	15,41 €	19,82 €
2. Quartal	22,84 €	23,85 €	23,51 €	16,87 €	18,06 €	26,29 €
3. Quartal	23,99 €	23,98 €	23,25 €	17,46 €	22,61 €	27,29 €
4. Quartal	24,65 €	23,88 €	23,83 €	15,15 €	22,38 €	25,91 €

#### 5.4. Nettoumsatz pro Kilometer und Schicht

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

Der durchschnittliche Nettoumsatz pro Kilometer und Schicht lag im Jahr 2017 bei 1,24 Euro. Während ein Viertel der Mehrwagenunternehmen höchstens 1,11 Euro pro Kilometer und Schicht erwirtschafteten, betrug der Nettoumsatz bei 25 Prozent der Einwagenunternehmen höchstens 0,99 Euro. Im Folgejahr erzielten die Hamburger Taxen einen Nettoumsatz von durchschnittlich 1,27 Euro pro Kilometer, welches einem Anstieg von 2,4 Prozent entspricht. Im Vergleich zum Vorjahr erwirtschafteten die Mehrwagenunternehmen 0,03 Euro mehr pro Kilometer, womit der durchschnittliche Nettoumsatz 1,29 Euro pro Kilometer betrug. Dieser Wert liegt 0,09 Euro über dem durchschnittlichen Nettoumsatz pro Kilometer der Einwagenunternehmen. Im Jahr 2019 konnten Einbußen von unter zwei Prozent im Nettoumsatz pro Kilometer und Schicht im Vergleich zum Vorjahr verzeichnet werden. Im Verlauf des Folgejahres nahmen die Einbußen zu, sodass die Hamburger Taxen im Durchschnitt nur noch 1,16 Euro pro Kilometer und Schicht erwirtschafteten. Erst in den beiden darauffolgenden Jahren 2021 und 2022 konnte wieder ein Anstieg des Nettoumsatzes beobachtet werden. Im Vergleich zu 2020 nahm der durchschnittliche Nettoumsatz pro Arbeitsstunde und Schicht bei den Hamburger Taxen um 0,14 Euro zu und stieg somit auf 1,30 Euro pro Arbeitsstunde und Schicht. Die Mehrwagenunternehmen lagen 2021 und 2022 im Durchschnitt 0,10 Euro über dem durchschnittlichen Nettoumsatz pro Arbeitsstunde und Schicht der Einwagenunternehmen.

**Tabelle 16: Nettoumsatz in Euro pro Kilometer und Schicht nach Betriebsart und Jahr – Mittelwert und Quartile**

Statistische Maßzahl — Datengrundlage	Jahre					
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
	Einwagenunternehmen					
Mittelwert	1,17 €	1,20 €	1,18 €	1,10 €	1,13 €	1,23 €
25%-Quantil	0,99 €	1,02 €	1,01 €	0,92 €	0,96 €	1,04 €
50%-Quantil (Median)	1,16 €	1,20 €	1,18 €	1,09 €	1,13 €	1,23 €
75%-Quantil	1,35 €	1,38 €	1,36 €	1,27 €	1,31 €	1,42 €
Anzahl der Schichten <sup>1</sup>	78 556	73 762	74 201	67 498	81 214	88 275
	Mehrwagenunternehmen					
Mittelwert	1,26 €	1,29 €	1,28 €	1,19 €	1,24 €	1,33 €
25%-Quantil	1,11 €	1,14 €	1,13 €	1,03 €	1,09 €	1,16 €
50%-Quantil (Median)	1,26 €	1,29 €	1,28 €	1,19 €	1,25 €	1,33 €
75%-Quantil	1,42 €	1,45 €	1,44 €	1,35 €	1,41 €	1,51 €
Anzahl der Schichten <sup>1</sup>	229 567	224 532	234 701	147 090	113 602	170 776
	Unternehmen insgesamt					
Mittelwert	1,24 €	1,27 €	1,26 €	1,16 €	1,20 €	1,30 €
25%-Quantil	1,08 €	1,11 €	1,10 €	1,00 €	1,03 €	1,12 €
50%-Quantil (Median)	1,24 €	1,27 €	1,26 €	1,16 €	1,20 €	1,30 €
75%-Quantil	1,40 €	1,43 €	1,42 €	1,32 €	1,37 €	1,49 €
Anzahl der Schichten <sup>1</sup>	308 123	298 294	308 902	214 588	194 816	259 051

<sup>1</sup> Anzahl der Schichten, die als Datengrundlage für die Berechnung des Nettoumsatzes pro Arbeitsstunde und Schicht dienen.

Der durchschnittliche Nettoumsatz pro Kilometer und Schicht stieg im Laufe des Jahres 2017 für beide Betriebsarten um 0,09 Euro an und betrug im vierten Quartal durchschnittlich 1,21 Euro pro Kilometer bei den Einwagenunternehmen und 1,30 Euro pro Kilometer bei den Mehrwagenunternehmen. Im Verlauf des Folgejahres 2018 hielt sich der durchschnittliche Nettoumsatz pro Kilometer und Schicht bei den Hamburger Taxenunternehmen relativ konstant auf einem Niveau von 1,20 Euro bei den Einwagenunternehmen und 1,30 Euro bei den Mehrwagenunternehmen. Im Jahr 2019 waren ebenfalls nur geringe Schwankungen (0,02 bis 0,04 Euro) im Nettoumsatz pro Kilometer bei beiden Betriebsarten zu verzeichnen. 2020 ist bei den Einwagenunternehmen und bei den Mehrwagenunternehmen zum Ende des Jahres ein Rückgang des durchschnittlichen Nettoumsatzes pro Kilometer ersichtlich, welcher erst wieder im zweiten Quartal 2021 anstieg. Das Jahr endete mit einem durchschnittlichen Nettoumsatz von 1,16 Euro pro Kilometer für die Einwagenunternehmen und 1,26 Euro pro Kilometer für die Mehrwagenunternehmen. Den höchsten Nettoumsatz pro Kilometer der letzten sechs Jahre erzielten die Hamburger Taxen im dritten Quartal 2022 mit einem durchschnittli-

chen Wert von 1,36 Euro pro Kilometer. Die Mehrwagenunternehmen erwirtschafteten in diesem Quartal 1,39 Euro pro Kilometer, während der durchschnittliche Nettoumsatz der Einwagenunternehmen 0,10 Euro darunter lag.

**Tabelle 17: Nettoumsatz in Euro pro Kilometer und Schicht nach Betriebsart und Jahr – Mittelwerte**

Quartal	Jahre					
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
	Einwagenunternehmen					
1. Quartal	1,12 €	1,19 €	1,17 €	1,13 €	1,08 €	1,12 €
2. Quartal	1,15 €	1,20 €	1,19 €	1,07 €	1,10 €	1,21 €
3. Quartal	1,20 €	1,20 €	1,18 €	1,10 €	1,16 €	1,29 €
4. Quartal	1,21 €	1,20 €	1,19 €	1,06 €	1,16 €	1,29 €
	Mehrwagenunternehmen					
1. Quartal	1,21 €	1,28 €	1,26 €	1,21 €	1,16 €	1,20 €
2. Quartal	1,25 €	1,30 €	1,28 €	1,17 €	1,22 €	1,33 €
3. Quartal	1,29 €	1,29 €	1,28 €	1,20 €	1,28 €	1,39 €
4. Quartal	1,30 €	1,30 €	1,30 €	1,14 €	1,26 €	1,37 €
	Unternehmen insgesamt					
1. Quartal	1,19 €	1,26 €	1,24 €	1,19 €	1,12 €	1,17 €
2. Quartal	1,22 €	1,27 €	1,26 €	1,13 €	1,16 €	1,29 €
3. Quartal	1,27 €	1,27 €	1,26 €	1,17 €	1,23 €	1,36 €
4. Quartal	1,28 €	1,27 €	1,27 €	1,12 €	1,23 €	1,35 €

## 5.5. Besetztanteil der Laufleistung pro Schicht

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

Zu 48 Prozent waren die Hamburger Taxen mit Fahrgästen während der zurückgelegten Strecke pro Schicht in den Jahren 2017 und 2018 besetzt. In einem Viertel der Schichten, die in den Einwagenunternehmen gefahren wurden, waren mindestens 51,5 Prozent der gefahrenen Strecke pro Schicht mit einem Fahrgast belegt, während bei einem Viertel der Mehrwagenunternehmen der Besetztanteil der Laufleistung pro Schicht bei mindestens 54,1 Prozent lag. Zwischen 2017 und 2018 gab es kaum Unterschiede in dem Besetztanteil der Laufleistung pro Schicht für beide Betriebsarten. Das Jahr 2019 zeigt ähnliche Ergebnisse in Bezug auf den Besetztanteil der Laufleistung pro Schicht für die Hamburger Taxen an. Zu 47,7 Prozent waren die Hamburger Taxen mit Fahrgästen während der zurückgelegten Strecke pro Schicht besetzt. Erst im darauffolgenden Jahr 2020 sank der Besetztanteil der Laufleistung pro Schicht merklich. Nur 40,5 Prozent der gefahrenen Strecke pro Schicht waren bei den Einwagenunternehmen mit einem Fahrgast belegt, während es bei den Mehrwagenunternehmen durchschnittlich 44 Prozent der zurückgelegten Strecke war. Bei einem Viertel der Einwagenunternehmen war der Besetztanteil der Laufleistung pro Schicht nur bei maximal 34,4 Prozent. 2021 nahmen



wieder mehr Fahrgäste das Angebot der Hamburger Taxen an, sodass der durchschnittliche Besetztanteil der Taxen auf ca. 45 Prozent anstieg. Im darauffolgenden Jahr 2022 wurde ein erneuter Anstieg zum Vorjahreszeitraum beobachtet. Die Hamburger Taxen erreichten damit ein ähnliches Ausgangsniveau wie 2019.

**Tabelle 18: Besetztanteil der Laufleistung in Prozent pro Schicht nach Betriebsart und Jahr – Mittelwert und Quartile**

Statistische Maßzahl — Datengrundlage	Jahre					
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
	Einwagenunternehmen					
Mittelwert	45,3%	45,4%	45,0%	40,5%	42,4%	44,4%
25%-Quantil	39,8%	40,0%	39,4%	34,3%	36,3%	38,7%
50%-Quantil (Median)	45,9%	45,9%	45,5%	41,1%	43,0%	45,1%
75%-Quantil	51,6%	51,5%	51,3%	47,1%	49,0%	51,0%
Anzahl der Schichten <sup>1</sup>	78 556	73 762	74 201	67 498	81 214	88 275
	Mehrwagenunternehmen					
Mittelwert	48,9%	48,9%	48,5%	44,0%	46,7%	48,5%
25%-Quantil	44,0%	44,0%	43,5%	38,6%	41,4%	43,4%
50%-Quantil (Median)	49,0%	49,0%	48,7%	44,4%	47,2%	50,0%
75%-Quantil	54,2%	54,1%	54,0%	49,9%	52,7%	54,4%
Anzahl der Schichten <sup>1</sup>	229 567	224 532	234 701	147 090	113 602	170 776
	Unternehmen insgesamt					
Mittelwert	48,0%	48,0%	47,7%	42,9%	44,9%	47,1%
25%-Quantil	43,0%	43,0%	42,5%	37,2%	39,2%	41,7%
50%-Quantil (Median)	48,3%	48,3%	48,0%	43,5%	45,5%	47,7%
75%-Quantil	53,6%	53,6%	53,4%	49,2%	51,4%	53,4%
Anzahl der Schichten <sup>1</sup>	308 123	298 294	308 902	214 588	194 816	259 051

<sup>1</sup> Anzahl der Schichten, die als Datengrundlage für die Berechnung des Besetztanteils der Laufleistung pro Schicht dienen.

Im Verlauf des Jahres 2017 schwankte der Besetztanteil der Laufleistung pro Schicht bei den Einwagenunternehmen nur leicht um 0,8 Prozentpunkte und bei den Mehrwagenunternehmen um 1,1 Prozentpunkte. Im Durchschnitt waren die Hamburger Taxen im Jahr 2017 in 48 Prozent der zurückgelegten Strecke mit einem Fahrgast besetzt. Im darauffolgenden Jahr 2018 stieg der Besetztanteil der Laufleistung pro Schicht sowohl bei den Einwagenunternehmen als auch bei den Mehrwagenunternehmen im Laufe des Jahres um ca. einen Prozentpunkt an. Die Mehrwagenunternehmen legten im vierten Quartal 49 Prozent der gefahrenen Strecke pro Schicht mit einem Fahrgast zurück. 2019 ist zu beobachten, dass der Besetztanteil der Laufleistung pro Schicht – wie auch in den Vorjahren – zum Ende des Jahres leicht anstieg. Während die Hamburger Taxen im ersten Quartal 2019 auf 46,6 Prozent der zurückgelegten Strecke mit Fahrgästen besetzt waren, lag dieser Prozentsatz im vierten Quartal des Jahres bei

48,4 Prozent. Erstmals sank der Besetztanteil der Laufleistung pro Schicht im Laufe des Jahres 2020 zum Ende des Jahres sowohl bei den Einwagenunternehmen als auch bei den Mehrwagenunternehmen um mehr als 3,5 Prozentpunkte. Die Mehrwagenunternehmen legten im vierten Quartal 42 Prozent der gefahrenen Strecke pro Schicht mit einem Fahrgast zurück, während der Besetztanteil der Einwagenunternehmen in demselben Quartal nur bei 38,9 Prozent lag. 2021 ging der Trend wieder in die entgegengesetzte Richtung, sodass die Einwagenunternehmen, die im ersten Quartal des Jahres auf ihrer zurückgelegten Strecke nur zu 40 Prozent mit einem Fahrgast belegt waren, am Ende des Jahres einen Besetztanteil der Laufleistung pro Schicht von 43,9 Prozent aufwiesen. Bei den Mehrwagenunternehmen stieg der Besetztanteil der Laufleistung pro Schicht im Laufe des Jahres sogar um 5 Prozentpunkte auf 47,8 Prozent. Im Jahr 2022 stieg der Anteil der zurückgelegten Strecke, welche mit einem Fahrgast belegt war, bei den Einwagenunternehmen auf 45 Prozent und bei den Mehrwagenunternehmen auf 48,5 Prozent an. Im zweiten Quartal 2022 erreichten die Mehrwagenunternehmen sogar einen Besetztanteil der Laufleistung pro Schicht von knapp 50 Prozent.

**Tabelle 19: Besetztanteil der Laufleistung in Prozent pro Schicht nach Betriebsart und Jahr – Mittelwerte**

Quartal	Jahre					
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
	Einwagenunternehmen					
1. Quartal	44,9%	44,5%	44,4%	42,6%	40,0%	42,0%
2. Quartal	45,7%	45,4%	45,2%	39,0%	41,3%	45,1%
3. Quartal	45,3%	45,8%	45,0%	40,5%	43,8%	45,5%
4. Quartal	45,5%	45,7%	45,3%	38,9%	43,9%	45,0%
	Mehrwagenunternehmen					
1. Quartal	48,1%	47,9%	47,4%	45,5%	42,8%	45,4%
2. Quartal	49,2%	49,2%	48,5%	43,2%	45,3%	49,9%
3. Quartal	49,0%	49,2%	48,9%	44,2%	48,4%	49,6%
4. Quartal	49,2%	49,0%	49,3%	42,0%	47,8%	48,5%
	Unternehmen insgesamt					
1. Quartal	47,3%	47,1%	46,6%	44,7%	41,4%	44,1%
2. Quartal	48,3%	48,3%	47,7%	41,7%	43,4%	48,3%
3. Quartal	48,0%	48,4%	47,9%	43,0%	46,6%	48,2%
4. Quartal	48,3%	48,2%	48,4%	41,0%	46,4%	47,5%

## 5.6. 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.

Zwischen 2017 und 2019 waren die Hamburger Taxen während ihrer Arbeitszeit durchschnittlich zu 33,6 Prozent mit Fahrgästen pro Schicht besetzt. Die Mehrwagenunternehmen waren im Durchschnitt zu knapp 35 Prozent belegt, während die Einwagenunternehmen für denselben Zeitraum 5 Prozentpunkte unterhalb diesem Besetztanteil lagen. In einem Viertel der Schichten waren die Einwagenunternehmen maximal mit ca. 22 Prozent der Arbeitszeit pro Schicht mit einem Fahrgast belegt, während bei einem Viertel der Mehrwagenunternehmen der Besetztanteil der Arbeitszeit pro Schicht bei maximal 28 Prozent lag. Im darauffolgenden Jahr 2020 sank der Besetztanteil der Arbeitszeit pro Schicht merklich. Dabei waren nur noch 22 Prozent der Schichten bei den Einwagenunternehmen während der Arbeitszeit mit einem Fahrgast belegt, bei den Mehrwagenunternehmen waren es durchschnittlich 27 Prozent. Bei einem Viertel der Einwagenunternehmen lag der Besetztanteil der Arbeitszeit pro Schicht nur bei maximal 15,2 Prozent. 2021 nahmen wieder mehr Fahrgäste das Angebot der Hamburger Taxen an, sodass der durchschnittliche Besetztanteil der Taxen auf ca. 30 Prozent anstieg. Im darauffolgenden Jahr 2022 wurde ein erneuter Anstieg zum Vorjahreszeitraum beobachtet. Die Hamburger Taxen erreichten ein höheres Niveau als 2019.

**Tabelle 18: Besetztanteil der Arbeitszeit in Prozent pro Schicht nach Betriebsart und Jahr – Mittelwert und Quartile**

Statistische Maßzahl — Datengrundlage	Jahre					
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
	Einwagenunternehmen					
Mittelwert	30,0%	30,2%	29,6%	22,3%	25,6%	29,6%
25%-Quantil	22,4%	22,5%	22,1%	15,2%	17,3%	21,3%
50%-Quantil (Median)	29,4%	29,6%	29,0%	21,3%	24,7%	29,1%
75%-Quantil	37,2%	37,3%	36,5%	28,4%	32,9%	37,3%
Anzahl der Schichten <sup>1</sup>	78 556	73 762	74 201	67 498	81 214	88 275
	Mehrwagenunternehmen					
Mittelwert	34,8%	34,9%	34,7%	26,7%	32,7%	36,7%
25%-Quantil	27,9%	28,1%	27,8%	20,0%	25,0%	29,4%
50%-Quantil (Median)	34,6%	34,8%	34,7%	26,1%	32,5%	36,8%
75%-Quantil	41,5%	41,6%	41,5%	32,7%	40,0%	44,0%
Anzahl der Schichten <sup>1</sup>	229 567	224 532	234 701	147 090	113 602	170 776
	Unternehmen insgesamt					
Mittelwert	33,6%	33,8%	33,5%	25,3%	29,8%	34,3%
25%-Quantil	26,3%	26,6%	26,2%	18,3%	21,4%	26,3%
50%-Quantil (Median)	33,5%	33,7%	33,4%	24,7%	29,4%	34,4%
75%-Quantil	40,6%	40,7%	40,6%	31,6%	37,6%	42,2%
Anzahl der Schichten <sup>1</sup>	308 123	298 294	308 902	214 588	194 816	259 051

<sup>1</sup> Anzahl der Schichten, die als Datengrundlage für die Berechnung des Besetztanteils der Arbeitszeit pro Schicht dienen.