



Gutachten über die wirtschaftliche Lage des Hamburger Taxigewerbes

Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
Rechtsamt
(Zwischenbericht)

Februar / März 2006

LINNE+KRAUSE
Marketing-Forschung

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

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	3
2	Projektstand Januar 2006	5
2.1	Stand des Erhebung der betrieblichen Daten	5
2.2	Stand des Erhebung per Fiskaltaxameter	8
2.2.1	Leistungsphase 1: Vorlauf	8
2.2.2	Leistungsphase 2: Betriebsphase	11
3	Ergebnisse	13
3.1	Ergebnisse der formalen Überprüfung der betrieblichen Unterlagen	13
3.2	Kriterien für die Unterscheidung der Betriebstypen	14
3.2.1	Einfahrzeug -Unternehmen	14
3.2.2	Mehrfahrzeug -Unternehmen	15
3.3	Fahrzeugbeschaffung	16
3.4	Fahrleistung	19
3.5	Einsatzzeiten.....	21
3.5.1	Schichten	21
3.5.2	Touren.....	23
3.5.3	Tarifstruktur	26
4	Umsatz, Kosten und Überschuss	27
4.1	Umsatz.....	27
4.2	Kosten.....	31
4.3	Überschuss	35

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.

Ziel ist es, die wirtschaftliche Lage des Hamburger Taxengewerbes präzise beurteilen und einschätzen zu können. Die der Auftraggeberin bislang vorliegenden Erkenntnisse über Einnahmen, Kosten und den zur Einnahmeerzielung erforderlichen Zeitaufwand beruhen ausschließlich auf Angaben einzelner Gewerbevertreter. Aufgabe des Gutachtens ist es, die erforderlichen Daten zu erheben und aufzubereiten. Im Folgenden wird ein **Zwischenbericht** über den Verlauf und die bisherigen Ergebnisse des Projektes vorgelegt.

Die Untersuchung, die dem Gutachten zugrunde liegt, basiert auf zwei Ansätzen:

Fiskaltaxameter: Kernstück des Projektes ist die empirische Erhebung relevanter betriebswirtschaftlicher Daten des Hamburger Taxigewerbes mit Hilfe von Fiskaltaxametern. Zu diesem Zweck wird ein Fiskaltaxameter-Panel aufgebaut.

Betriebliche Daten: Für eine umfassende Beurteilung der wirtschaftlichen Lage des Hamburger Taxengewerbes ist weiterhin die Erhebung flankierender bzw. ergänzender betrieblicher Erlös-, Kostendaten- und Strukturdaten erforderlich.

Technisch betrachtet sind Fiskaltaxameter handelsübliche Taxameter. Taxameter haben grundsätzlich zwei Funktionen: Ermittlung des **Fahrtentgeltes** und **Abrechnung** zwischen Fahrer und Unternehmer. Das Konzept des Fiskaltaxameters fügt dem eine dritte Funktion hinzu: Die **Ermittlung und Bereitstellung von Fahrzeugdaten** für fiskalische Zwecke. Das Konzept Fiskaltaxameter ist also kein neues technisches Produkt, sondern die Nutzung einer bestehenden Technik zu einem zusätzlichen Zweck. Da der Einsatz von Fiskaltaxametern noch nicht gesetzlich geregelt ist, kann das Hamburger Projekt nur auf freiwilliger Basis erfolgen.

Die **Panelkonfiguration** des Hamburger Fiskaltaxameters besteht aus folgenden Elementen:

Testfahrzeuge: Das Test-Panel besteht im Endzustand aus 100 bis 110 Hamburger Taxifahrzeugen, die mit einem Fiskaltaxameter ausgerüstet werden. Mit Hilfe spezieller Datenträger (Keys) werden die Daten direkt aus dem Taxameter ausgelesen. Die BSU leistet einen Zuschuss für die Aus- bzw. Nachrüstung der Panelteilnehmer mit den erforderlichen Taxametern und Keys. Angesichts der beschränkten Kapazität der Taxameterspeicher, muss die Auslesung in einem relativ engen Rhythmus von ca. 2 bis 3 Wochen erfolgen – je nach Fahrleistung des einzelnen Taxis.

Taxameter mit Hale-Standard: Nach heutigem Stand der Technik sind dafür nur moderne Taxameter der österreichischen Marke **Hale (Modelle „SPT -01“ und „Micro-tax®-05“)** sowie die von der Hard- und Software weitgehend baugleichen Produkte der Marke **Kienzle-Argo (Modell „1155“)** einsetzbar.

Dezentrale Sample Points: Die Auslesung der Daten erfolgt möglichst „niederschwellig“ an so genannten **dezentralen Sample Points**, die an für das Taxigewerbe wichtigen Frequenzpunkten installiert werden. Die Sample Points gewährleisten eine weitgehende Flächendeckung des Hamburger Stadtgebiets. Die Auslesung erfolgt mit Hilfe eines Keys aus dem Taxameter. Am Sample Point ist ein Key-Lesegerät verfügbar, das als Peripheriegerät an einen Rechner angeschlossen ist. Die hier eingelesenen Daten werden auf der Festplatte des Rechners zwischengespeichert.

Zentraler Administrationspunkt: Neben den dezentralen Sample Points wurde ein zentraler Administrationspunkt eingerichtet. Der Administrator ist zentrale Anlaufstelle für die beteiligten Unternehmer und die BSU. Hier werden die dezentral gesammelten Daten der Panel-Fahrzeuge per ISDN-Verbindung oder Massenspeicher gesammelt, aufbereitet, von Dubletten gereinigt und in Fahrzeug-Konten erfasst. Am Administrationspunkt erfolgt die statistische Auswertung und die gutachterliche Bewertung der Daten.

Beide Erhebungsarten – Fiskaltaxameter und die Erhebung betrieblicher Daten – gewährleisten zusammen eine umfassende Beurteilung der wirtschaftlichen Lage des Hamburger Taxigewerbes.

2 PROJEKTSTAND JANUAR 2006

2.1 Stand des Erhebung der betrieblichen Daten

Ein Schwerpunkt der Arbeit lag auf der Erhebung der betrieblichen Daten. Dabei wurde ein **in der Praxis** bewährtes Verfahren angewandt: In Absprache mit der BSU, der Handelskammer und allen relevanten Vertretungen des Hamburger Taxigewerbes wurde ein **Erhebungsbogen** erstellt und von der BSU an die zur Teilnahme verpflichteten Taxibetriebe versandt.

Das gleiche Erhebungskonzept war zuvor erfolgreich in mehr als 45 Städten und Kreisen eingesetzt worden - u.a. in **Düsseldorf, Essen, Magdeburg** und **Hannover**. Gegenwärtig läuft der gleiche Fragebogen u.a. in **Frankfurt a.M., Neumünster** und **Bielefeld**.

Die interkommunale Kompatibilität der Erhebungsmethode **liefert einen umfangreichen Pool von Vergleichsdaten** - auch für die Hamburger Untersuchung. Hilfreich ist zudem die jahrelange Erfahrung mit der Erhebung, Aufbereitung und Analyse betriebswirtschaftlicher Massendaten des Taxigewerbes. Das über viele Jahre in ganz Deutschland erarbeitete **betriebswirtschaftliche, statistische und methodische Know-how** gewährleistet eine klare Einordnung der Situation auf dem Hamburger Taximarkt.

Bislang wurden Erhebungen auf Taximärkten i.d.R. als Vollerhebungen durchgeführt. In Hamburg mit seinen mehr als 1.900 Betrieben war jedoch auch eine **repräsentative Stichprobenerhebung** vertretbar. Für die Erhebung wurde eine **geschichtete Stichprobe** gezogen:

Vollerhebung bei Mehrwagenbetrieben: Bei den ca. 400 Hamburger Mehrwagenbetrieben wurde eine Vollerhebung durchgeführt. Mehrwagenbetriebe sind erfahrungsgemäß recht heterogen. Das Spektrum reicht hier vom 2 Fahrzeugbetrieb bis zum Betrieb mit mehreren Dutzend Fahrzeugen. Die mangelnde Homogenität verbietet eine belastbare Stichprobenziehung und erfordert eine Vollerhebung.

Stichprobenerhebung bei Einfahrzeugbetrieben: Eine andere Situation ergibt sich bei den Hamburger 1-Fahrzeugbetrieben mit einer Grundgesamtheit ca. 1.500 Betrieben: Erfahrungsgemäß handelt es sich bei diesem Betriebstyp um eine relativ homogene Gruppe, so dass eine repräsentative Stichprobenziehung von ca. 25% (N=376) vertretbar ist. Die Auswahl der Betriebe erfolgte zufallsgesteuert.

Erfassung von knapp 70% des Marktes: Mit Hilfe dieser Stichprobe (Ein - und Mehrfahrzeugbetriebe) wurden insgesamt 776 Betriebe ausgewählt, die zusammen knapp 70% des Hamburger Taximarktes darstellen.

FHH HAMBURG										
Grundgesamtheit, Stichprobe, Rückläufe und ausgewertete Erhebungsbögen										
	Grundgesamtheit 2005		Stichprobe		Rückläufer Jan 06		Rückläuferquote Jan 2006		ausgewertete Rückläufer	
	Betriebe	Fahrz.	Betriebe	Fahrz.	Betriebe	Fahrz.	Betriebe	Fahrz.	Betriebe	Fahrz.
Mehrwagen	400	1.990	400	1.990	357	1.826	89,3%	91,8%	244	1.279
1-Fahrzeug	1.500	1.500	376	376	322	322	85,6%	85,6%	253	253
gesamt	1.900	3.490	776	2.366	679	2.148	87,5%	90,8%	497	1.532

Ausschöpfungsquote: Die Erhebung begann im **April 2005** und dauert an. Im Januar 2006 war eine Rücklaufquote von ca. 88% bei den Betrieben und ca. 91% bei den Fahrzeugen erreicht. Den säumigen Unternehmern wurde seitens der BSU eine letzte Nachfrist bis Ende Februar 2006 gesetzt.

Cleaning: Sehr aufwändig gestaltete sich die inhaltliche Überprüfung der Angaben; das so genannte Cleaning der Daten, das gegenwärtig zu etwa zwei Dritteln durchgeführt werden konnte. Alle eingehenden Erhebungsbogen und sämtliche betriebswirtschaftlichen Einzeldaten werden mit Hilfe eines bewährten Analyseprogramms untersucht. Im Vordergrund standen dabei Vollständigkeit sowie rechnerische und betriebswirtschaftliche Plausibilität der Daten.

Basis der Auswertung: In die vorliegende Auswertung sind die Daten von knapp 500 Unternehmen mit zusammen 1.532 Fahrzeugen eingegangen. Wegen der stichprobenartigen Erfassung der 1-Fahrzeugbetriebe wird das Bild durch Mehrwagenbetriebe bestimmt.

Schriftliche Klärung: In bislang mehr als 200 Fällen war von Seiten des Gutachters eine Intervention erforderlich, um fehlende Daten anzufordern oder zu ergänzen. Häufig wurden die Taxiunternehmer aufgefordert, Daten zu plausibilisieren. In aller Regel wurden dazu die steuerlichen Unterlagen angefordert.

Datenqualität: Die eingehenden Erhebungsbögen waren von sehr unterschiedlicher Qualität: Neben sehr professionell ausgefüllten Unterlagen wurden leider auch zahlreiche Bögen mit erheblichen Mängeln eingereicht. Dies lässt darauf schließen, dass das Bewusstsein für die betriebswirtschaftliche Seite ihres Unternehmens bei vielen Hamburger Taxiunternehmern weit weniger ausgeprägt ist, als in anderen Städten.

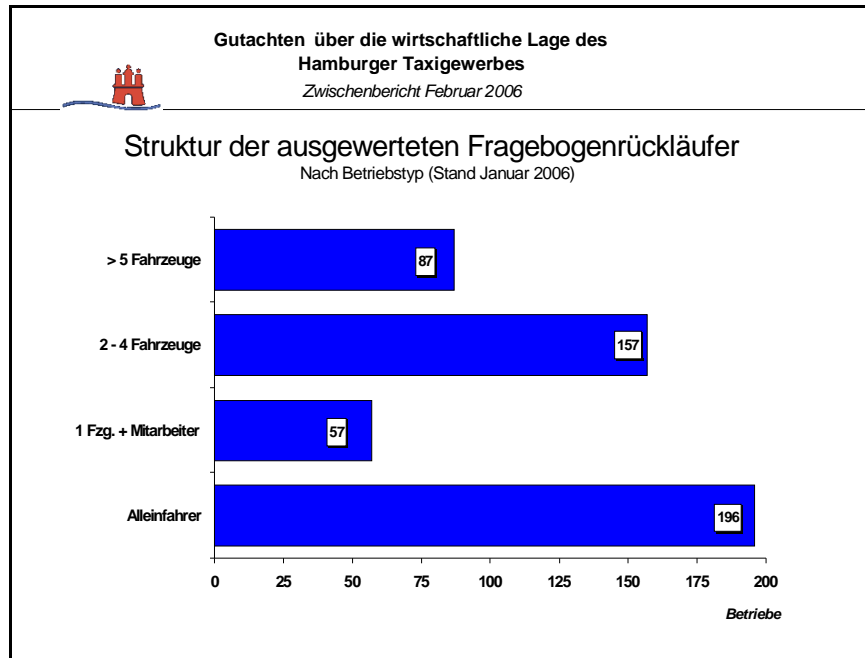


Abb. 1: Struktur der ausgewerteten Erhebungsbogen, nach Betriebstyp Stand Jan. 2006 (Quelle: Erhebung betrieblicher Daten)

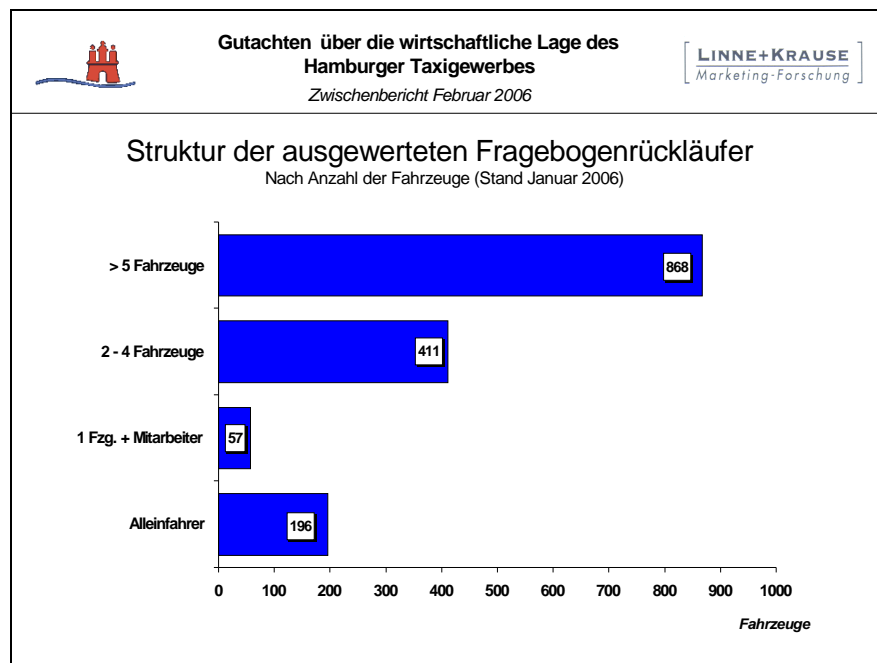


Abb. 2: Struktur der ausgewerteten Erhebungsbogen, nach Anzahl der Fahrzeuge Stand Jan. 2006 (Quelle: Erhebung betrieblicher Daten)

2.2 Stand der Erhebung per Fiskaltaxameter

Nach sechsmonatiger Vorlaufzeit wurden am 1. Juli 2005 die ersten Testfahrzeuge in das Fiskaltaxameter-Panel aufgenommen. Das halbe Jahr vor Inbetriebnahme war durch administrative und EDV-technische Aufgaben geprägt:

2.2.1 Leistungsphase 1: Vorlauf

Verwaltungssoftware: In Abstimmung mit dem Hersteller Hale wurde eine Verwaltungssoftware für das Projekt erstellt. Die Software hat sich mittlerweile in der Praxis bewährt. Sie ist in der Lage, anfallende Massendaten effizient zu sammeln und aufzubereiten.

Datenschutzkonzept: Das Projekt beschreitet rechtliches und technisches Neuland, so dass eine ausführliche Begleitung durch den Hamburgischen Datenschutzbeauftragten erforderlich war. In enger Abstimmung mit der Dienststelle wurde ein sehr umfangreiches Datenschutzkonzept erstellt, das die Interessen von beteiligten Fahrern, Unternehmern, Gutachter und BSU ins Gleichgewicht gebracht hat. Nach abschließender Überprüfung hat der Hamburgische Datenschutzbeauftragte die Verwaltungssoftware und die damit verbundenen Prozeduren abgenommen.

Zuwendungsbescheid: Als bislang höchste Hürde erwies sich die finanztechnische Abwicklung des Projektes. Schwierigkeiten bereitete das gewählte Zuwendungsverfahren. Obwohl die Mittel bereits im Februar 2005 genehmigt worden waren, zog sich die Auszahlung bis November 2005 hin. Die ersten Mittel konnten so erst knapp 5 Monate nach Projektbeginn ausgezahlt werden. Bis dahin musste das Projekt auf „Sparflamme“ gefahren werden – ermöglicht durch die engagierte Mitarbeit einiger Unternehmer, durch Eigenmittel des Gutachters und durch Lieferantenkredite der Vertragswerkstätten.

Vertragswerkstätten: Für die technische Durchführung und Betreuung des Projektes haben sich die 4 wichtigsten Hamburger Taxameter-Vertragswerkstätten der Hersteller Hale und Kienzle zu einer Anbietergemeinschaft zusammengeschlossen. Inzwischen hat sich eine effektive Zusammenarbeit zwischen Gutachter und Vertragswerkstätten eingestellt, die geholfen hat, anfängliche technische Probleme zu beseitigen.

Samplepoints: Verteilt über das Hamburger Stadtgebiet wurden insgesamt vier Terminals für die dezentrale Datensammlung eingerichtet. Ursprünglich war an die Installation an Tankstellen geplant. Abweichend davon wurden die Terminals an wichtigen Frequenzpunkten des Taxigewerbes installiert, wo sie unter ständiger Betreuung stehen. Samplepoints stehen bei der Hansa Taxi eG, beim LPVG und im Büro des Gutachters. Ein weiteres Terminal in der Autoruf-Zentrale wurde zwar installiert, wird bislang aber noch nicht eingesetzt. Die mit Abstand höchste Frequenz herrscht am Terminal des Gutachterbüros in der Hamburger City. Die Erfahrung der letzten Monate hat gezeigt, dass die Kapazität des bestehenden Samplepoint-Netztes für ca. 200 bis 300 Panelteilnehmer ausreichen würde.

Grundgesamtheit: Um zu abgesicherten Daten zu gelangen, wird mit einem Stichprobenverfahren gearbeitet, das auf der einzelnen **Tour**, d.h. auf der kleinsten messbaren Größe im Taxigewerbe, aufsetzt. Grundgesamtheit ist also die Gesamtzahl der in Hamburg durchgeführten Taxitouren. Schätzungsweise werden jährlich **ca. 20 Mio. bezahlte Taxitouren** gefahren.

Stichprobenbildung : Eine zufallsgesteuerte Stichprobenbildung auf Basis von Fahrzeugen (N=3.490) oder Betrieben (N= ca. 1.900) kommt wegen der fehlenden Rechtsgrundlage nicht in Betracht. §54a ist für das Erhebungsinstrument Fiskaltaxameter nicht anwendbar. Angesichts der auf die Tarife und die Generierung von steuerlichen Richtwerten konzentrierten Aufgabenstellung, ist eine Erhebung auf Basis von Fahrzeugen und Betrieben aber auch nicht erforderlich.

Stichprobenbildung auch freiwillig möglich: Die Rekrutierung der Stichprobe kann unter bestimmten Bedingungen auch auf freiwilliger Basis erfolgen. Eine Zufallsauswahl – wie sie für eine repräsentative Betriebs- oder Fahrzeugstichprobe notwendig ist – ist bei einer Touren-Stichprobe nicht erforderlich. Der Grund: Bei der Taxitour handelt es sich um ein tariflich genau definiertes, amtlich geeichtes Ereignis. Eine Manipulation ist zwar in der Menge, nicht aber in Preis und Struktur der einzelnen Tour möglich. Aufgrund der (weitgehenden) Manipulationsresistenz einzelner Tourendaten, entfällt **in diesem Ausnahmefall** die Notwendigkeit der Ziehung einer Zufallsstichprobe.

Panelgröße, netto: Um repräsentative Aussagen liefern zu können, muss eine ausreichend dimensionierte Stichprobe gezogen werden. Angesichts einer Grundgesamtheit von jährlich ca. 20 Mio. Touren, liefert eine Nettostichprobe von $n = 500.000$ eine ausreichende Datenqualität mit einer zu vernachlässigenden stichprobenbedingten Abweichung von weniger als 0,1%. Für die Generierung einer solchen Stichprobe ist eine Panelgröße von mindestens 75 Taxifahrzeugen erforderlich.

Panelgröße, brutto: Um langfristig ein Panel mit einer Nettostichprobe von $n=75$ zu erhalten, ist erfahrungsgemäß eine Übersetzung erforderlich. Angesichts der zu erwartenden „Panelsterblichkeit“ ist eine Reserve von mindestens 30% bis 50% vorzuhalten. Insofern ist von einer Bruttoanzahl von ca. 100 – 150 Taxis auszugehen.

Quotierung nach Betriebstyp: Das dargestellte Verfahren der Stichprobengewinnung setzt die Quotierung der Stichprobe entsprechend der Struktur des Hamburger Taxigewerbes voraus. Es besteht Konsens, dass die relevante Marktsegmentierung entlang der Kriterien „Betriebsgröße“ und „Funkanschluss“ verläuft.

Rekrutierung: Nach wie vor ist die Rekrutierung der Panel-Teilnehmer nicht vollständig abgeschlossen. Angestrebt wird eine Sollstärke von 100 bis 110 Teilnehmern. Zum Jahresende 2005 waren 58 Fahrzeuge angeschlossen. Die bis Ende November unklare Finanzierung des Projektes hat zu einer wesentlichen Verzögerung der Rekrutierung geführt. Zahlreiche Unternehmer, die sich ursprünglich für eine Panelteilnahme gemeldet hatten nahmen u.a. die Unsicherheit zum Anlass, ihre Zusagen zurückzuziehen.

Aktueller Stand 85 Fahrzeuge: Im Februar 2006 bestehen Teilnehmerverträge und Absprachen für 85 Taxis. Von diesen Fahrzeugen sind 74 an eine Zentrale angeschlossen, 11 Fahrzeuge fahren ohne Funk (vgl. auch Grafik Seite 9).

Rekrutierungsdefizite: Um repräsentative Daten zu generieren, muss das Panel quotiert werden. Wie schon in der Planungsphase vermutet worden war, zeigte sich, dass einzelne Segmente des Hamburger Taximarktes nur schwer zu gewinnen sind. Hierzu zählen insbesondere Fahrzeuge ohne Funk, Autoruf-Fahrzeuge und Teilnehmer der Vorortzentralen. Die Rekrutierung dieser Defizitgruppen erfordert erheblichen Überzeugungsaufwand. Ein „Überangebot“ an Freiwilligen besteht dagegen bei Taxi-Hamburg (6*6) und bei Hansa-Taxi. Erschwerend kommt hinzu, dass mit Auftreten der neuen Funkvermittlungsmarke „311 311“ ein neues Marktsegment entstanden ist.

„Graupen“-Defizit: Ein „Engpass“ ist in diesem Zusammenhang die verfügbare Zahl der Kandidaten ohne Funkanschluss. Für ein repräsentatives Panel wären ca. 12 - 13 Taxis ohne Funkanschluss erforderlich. Gegenwärtig laufen 11 der so genannten „Graupen“ im Panel.

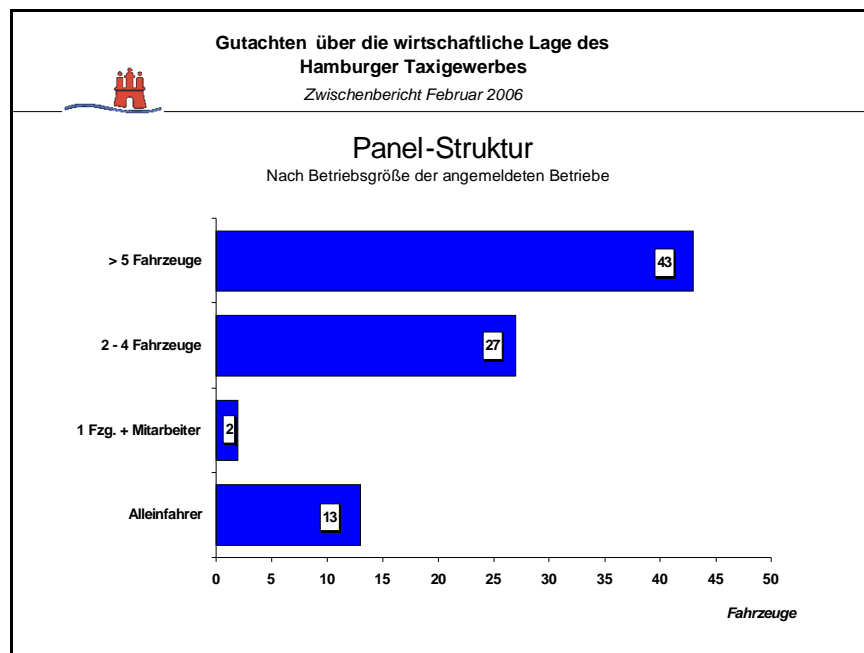


Abb. 3: Panel-Struktur (Quelle: FKTM -Panel)

Gezielte Ansprache: Verließ die Rekrutierung zunächst mit Hilfe der Verbände, so hat sich in letzter Zeit ein neuer Ansatz bewährt: Basierend auf der Analyse der vorliegenden betrieblichen Daten werden gezielt Betriebe in den Defizitgruppen angesprochen. Insbesondere beim Neuerwerb eines Fahrzeuges erweist sich die angebotene Finanzierung des Taximeters zudem als starkes Incentive, so dass Quotierungsdefizite in absehbarer Zeit bereinigt sein werden.

Repräsentativität, grundsätzlich: Rechtliche und methodische Restriktionen beschränken die Repräsentativität und Aussagekraft der Daten. Gewonnene Daten sind nur mit Blick auf die Auswertungsdimensionen „pro km“, „pro Tour“ und „pro Schicht“ repräsentativ. Repräsentative Daten, mit den Auswertungsdimensionen „pro Fahrzeug“ oder „pro Betrieb“ können unter den gegebenen rechtlichen Rahmenbedingungen grundsätzlich nicht generiert werden.

Repräsentativität in der Aufbauphase: Das Panel befindet sich in der Aufbauphase, so dass gegenwärtig noch nicht alle Quoten aufgefüllt sind. Eine vollständige Repräsentativität der Daten ist also noch nicht gegeben. Dennoch zeichnen sich die gewonnenen Daten durch hohe Stabilität und Beständigkeit aus, so dass sie bereits heute – wenn auch eingeschränkt - Aussagekraft besitzen.

2.2.2 Leistungsphase 2: Betriebsphase

Seit dem 1. Juli 2005 ist das Fiskaltaxameter -Projekt in die praktische Umsetzungsphase getreten. Insgesamt haben sich Technik, Software und Erhebungskonzept seit dem in der Praxis bewährt – trotz einiger erforderlicher Änderungen und Detailanpassungen:

Auslesung durch Gutachter: Ursprünglich war geplant, die Fahrer aktiv in die Auslesung der Daten einzubeziehen. Diese Vorstellung war nicht zu realisieren. Stattdessen hat sich ein Auslesungsverfahren bewährt, bei dem das Gutachterbüro die Daten mit einem sogenannten „Unternehmer -Key“ selbst aus dem Taxameter ausliest. Die erforderliche Zeit für eine vollständige Taxameterauslesung ist kaum länger als die für die Aufnahme einer Funkbestellung: ca. 4 bis 5 Minuten – ein auch für die Fahrer akzeptabler Aufwand. Sobald sie sich an das Verfahren gewöhnt haben, stellt sich bei den Fahrern i.d.R. spürbare Akzeptanz und nicht selten sogar Sympathie für das Projekt ein. Häufig nutzen sie die Unterbrechung auch für eine Kaffeepause im Gutachterbüro.

Auslesung durch Unternehmer: Viele Unternehmen verfahren mittlerweile ähnlich und lesen ihre gefüllten Keys selbständig an einem der Terminals ein. Das Verfahren ist praktikabel. Eine Manipulation durch die Unternehmer ist bei den vorhandenen Kontrollmechanismen ausgeschlossen.

Remindersystem: Alle Panel-Teilnehmer sind Freiwillige. Dennoch erfordert das Panel eine permanente Ansprache durch den Gutachter, um die Kontinuität des Datenflusses nicht zu gefährden. Hierfür wurde ein EDV -gestütztes Remindersystem aufgebaut, das die Fahrzeuge je nach individuellem Fahrverhalten vor Überlauf des internen Taxameterspeichers zur Auslesung bestellt. Das System hat sich in der Praxis sehr gut bewährt. Nur in wenigen Einzelfällen konnte bislang der Bruch im Datenfluss nicht verhindert werden. Je nach Fahrverhalten schwankt der Rhythmus der Auslesung zwischen 8 und 20 Tagen.

Schichten und Touren: Der Datenbestand stützt sich Ende 2005 auf die Auswertung von ca. 9.150 Schichten (davon 8.411 mit Umsatz) bzw. ca. 92.700 Touren.

Umsätze: Die erfassten Bruttoumsätze haben ein Volumen von ca. 1,04 Mio. € (netto: ca. 0,97 Mio. €).

Fahrleistung: Der kontinuierlich gemessene Zeitraum umfasst insgesamt ca. 247.300 Stunden und eine Fahrleistung von ca. 1,17 Mio. km.

Unternehmen nach Funkanbindung : Bis Ende 2005 sind die Fahrzeuge von insgesamt 21 Hamburger Taxibetrieben gemessen und in den Datenbestand übernommen worden. Von diesen Betrieben sind 17 komplett an eine Funkvermittlung angeschlossen, Zwei Unternehmen haben keine Funkanbindung. Weitere zwei Unternehmen verfügen sowohl über Fahrzeuge mit als auch über Fahrzeuge ohne Funkanschluss.

Unternehmen nach Betriebsgröße: Acht der teilnehmenden Betriebe sind 1 - Fahrzeugunternehmen, sechs Betriebe verfügen über 2 bis 4 Fahrzeuge ; sieben Betriebe über 5 und mehr Fahrzeuge.

Das Konzept des Hamburger Fiskaltaxameterprojektes hat sich als technisch durchführbar und inhaltlich aussagekräftig erwiesen. Ziel der nächsten Monate ist es, die Rekrutierung abzuschließen und die gewonnenen Ergebnisse effizient zu nutzen.

3 ERGEBNISSE

Im Folgenden werden die vorläufigen Ergebnisse beider Untersuchungsteile vorgestellt. Sofern möglich und sinnvoll werden die Resultate beider Ansätze aufeinander bezogen.

3.1 Ergebnisse der formalen Überprüfung der betrieblichen Unterlagen

Die inhaltliche Überprüfung der eingereichten betrieblichen Daten und Unterlagen ist noch nicht abgeschlossen. Die bislang erkennbaren Trends sind jedoch sehr deutlich und stabil. Es ist kaum zu erwarten, dass die ausstehenden Daten und Informationen die bislang gewonnenen Erkenntnisse noch wesentlich verändern.

Die in Hamburg erhobenen Daten unterscheiden sich grundsätzlich von den Daten, wie sie zuvor und gegenwärtig in anderen deutschen Städten mit gleicher Methode ermittelt und aufbereitet wurden. Wie auch in anderen Städten hat sich der Gutachter entschieden, bei der Darstellung der Auswertungen der Daten zur wirtschaftlichen Lage jeweils zwischen zwei Gruppen zu unterscheiden:

Betriebe, deren Unterlagen nach den Erfahrungen des Gutachters weitgehend **plausibel** sind. Hier kann i.d.R. ein regulärer und professioneller Geschäftsgang angenommen werden.

Betriebe, deren Unterlagen die betriebswirtschaftliche Logik und **Plausibilität fehlt**.

3.2 Kriterien für die Unterscheidung der Betriebstypen

Als ein maßgebliches Kriterium für die oben getroffene Unterscheidung kann aus Sicht des Gutachters die Höhe des Jahresumsatzes herangezogen werden.

3.2.1 Einfahrzeug-Unternehmen

Liegt bei Betrieben mit nur einem Fahrzeug der Jahresumsatz nachhaltig unter 25.000 € wird der Eindruck eines Nebenerwerbsbetriebs vermittelt. Der Deutsche Taxi- und Mietwagenverband (BZP) geht 2004 / 2005 für einen Alleinfahrerbetrieb von einem Mindestumsatz von ca. 35.300 € aus. Der vom Gutachter angenommene Schwellenwert von ca. 25.000 € ist also bereits sehr niedrig angesetzt.

Niedrige Umsätze können im Einzelfall durchaus vertretbare Gründe haben; Gründe, die z.B. in der Person des Unternehmers liegen: fortgeschrittenes Lebensalter, schwere, langjährige Krankheit oder eine besondere familiäre Situation. Sie lassen also nicht zwingend den Rückschluss auf unzutreffende Angaben der Unternehmen zu. Auf alle Fälle liegt hier aber kein professioneller Geschäftsbetrieb vor.

Ca. die Hälfte der 1-Fahrzeugbetriebe geben Jahresumsätze unter 25.000 € an. Das „semiprofessionelle“ Feld umfasst ca. 750 Betriebe. Das entspricht einem Anteil von **knapp 40%** der Hamburger Taxibetriebe. Der Anteil an der gesamten Hamburger Taxi-Flotte liegt bei ca. 22%.

In anderen Großstädten schwankt der „semiprofessionelle“ Anteil der 1-Fahrzeugbetriebe mit Umsätzen unter 25.000 € erfahrungsgemäß zwischen 10% und 20%. In Extremfällen wie z.B. in der Stadt Essen wurde sogar ein Anteil von ca. 26% erreicht. Auf überschaubaren und funktionsfähigen Taximärkten wie z.B. dem der Stadt Fulda, besteht dagegen kein einziges Unternehmen dieser Kategorie – unter Zugrundelegung der gleichen Maßstäbe wie in Hamburg.

3.2.2 Mehrfahrzeug -Unternehmen

In Hamburg existiert – anders als nach den bisherigen Erfahrungen des Gutachters aus anderen Städten – neben den „semiprofessionellen 1 -Fahrzeugbetrieben ein relevanter Anteil von Mehrfahrzeugbetrieben, deren steuerliche Unterlagen einen auffallend niedrigen Jahresumsatz ausweisen.

Das Feld der Mehrfahrzeugunternehmen mit Jahresumsätzen unter 25.000 € zeichnet sich durch folgende Besonderheiten aus:

Fehlende betriebswirtschaftliche Plausibilität: Die aus den steuerlichen Unterlagen zu entnehmenden Umsätze rangieren häufig um 20.000 € pro Jahr und Fahrzeug. Zur Einordnung: Für den Betrieb eines Taxi mit angestellten Fahrer setzt der Gutachter einen Jahresumsatz von 43.000 € bis 44.000 € voraus – ein Wert, wie er von Hamburger Mehrwagenbetrieben mit plausiblen betrieblichen Daten tatsächlich erzielt wird. Um sicherzugehen, wurde der Schwellenwert, bei dem von unplausiblen Umsatzdaten ausgegangen wird, ebenfalls bei ca. 25.000 € Jahresumsatz pro Fahrzeug angesetzt.

Ebenso wenig wie die Umsatzdaten sind aus den betrieblichen Unterlagen dieser Betriebe die **Kostendarstellungen** nachvollziehbar. Dies betrifft insbesondere die variablen Kosten (besonders die Kraftstoffkosten) und die Personalkosten. Details werden im Kapitel Kosten genauer dargestellt.

Der Marktanteil der Mehrfahrzeugbetriebe mit nicht plausiblen betrieblichen Unterlagen ist erheblich. Nach der Schätzung des Gutachters – basierend auf der Durchsicht aller eingegangenen Erhebungsbögen – gehören ca. 240 der Hamburger Taxiunternehmen (ca. 13%) zu dieser Gruppe. Es ist davon auszugehen, dass ca. **1.250 Hamburger Taxen**, also etwa 36% der Hamburger Flotte, von dieser Gruppe betrieben werden.

Zusammen mit der Gruppe der „semiprofessionellen Einfahrzeugunternehmen mit auffallend niedrigen Umsätzen (22%) macht der Marktanteil der Taxenfahrzeuge mit unplausiblen betrieblichen Daten ca. 58% aus.

3.3 Fahrzeugbeschaffung

Auch in der Fahrzeugflotte spiegelt sich die problematische Situation des Hamburger Taxi-gewerbes wider.

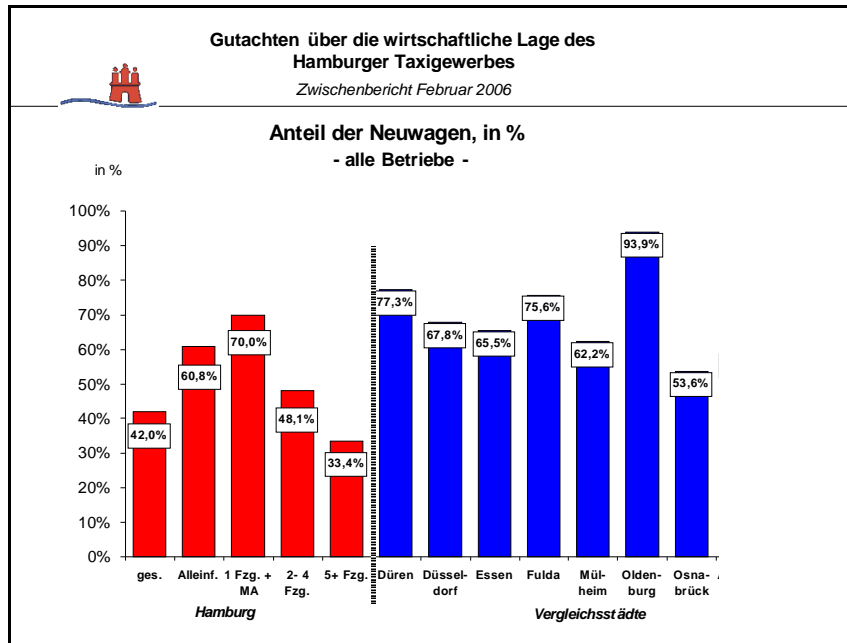


Abb. 4: Anteil der Neuwagen (Quelle: Erhebung betrieblicher Daten)

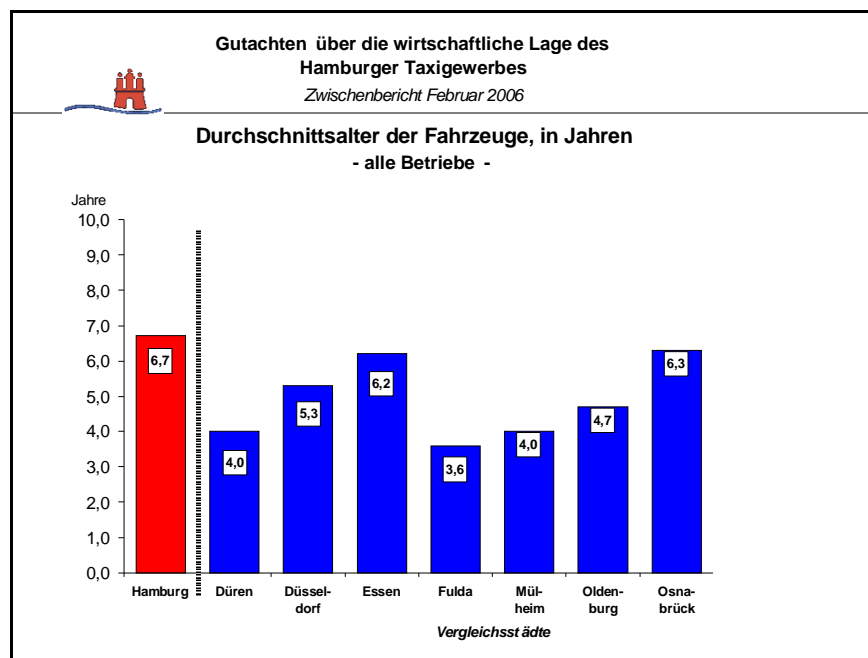


Abb. 5: Durchschnittsalter der Fahrzeuge (Quelle: BSU / Linne + Krause)

Nur ca. 42% aller ausgewerteten Fahrzeuge sind **Neufahrzeuge**. Zum Vergleich: In Städten mit funktionsfähigen Taximärkten, wie Düren (ca. 77%), Fulda (ca. 76%) oder Mühlheim (62%) liegt der Neuwagenanteil wesentlich höher. Kritisch ist der Neuwagenanteil insbesondere bei den Hamburger Großbetrieben (33%).

Gegenwärtig kommen Hamburger Taxis auf ein **Durchschnittsalter** von ca. 6,7 Jahren (Stand Februar 2006). Zum Vergleich in Städten mit funktionsfähigem Taximarkt sind Mittelwerte von 3,6 bis 4,0 Jahren üblich.

FHH HAMBURG FAHRZEUGBESCHAFFUNG - IN % / IN € -											
		Hamburg, gesamt					Vergleichsstädte				
		ges.	Allein- fahrer	1 Fzg.+ MA	2 - 4 Fzge	5+ Fzg.	Düssel- dorf	Essen	Fulda	Mühl- heim	Osna- brück
Neu		42,4%	60,8%	70,0%	48,1%	33,4%	67,8%	65,5%	75,6%	62,2%	53,6%
Gebraucht		57,6%	39,2%	30,0%	51,9%	66,6%	32,2%	34,5%	24,4%	37,8%	46,4%
Summe		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Preis in	Neu	26.659	26.464	27.056	26.489	26.823	26.340	25.389	24.869	25.917	24.741
	Gebraucht	8.336	9.838	11.677	8.742	7.888	11.625	10.362	9.292	16.594	10.388
	Gesamt	16.073	19.952	22.475	17.189	14.245	21.711	20.296	20.585	23.729	18.088
Quelle: Erhebung betrieblicher Daten											

FHH HAMBURG FAHRZEUGBESCHAFFUNG - IN % / IN € -											
		Hamburg, plausible Betriebsdaten					Vergleichsstädte				
		ges.	Allein- fahrer	1 Fzg.+ MA	2 - 4 Fzge	5+ Fzg.	Düssel- dorf	Essen	Fulda	Mühl- heim	Osna- brück
Neu		60,9%	65,9%	68,6%	63,3%	55,1%	67,8%	65,5%	75,6%	62,2%	53,6%
Gebraucht		39,1%	34,1%	31,4%	36,7%	44,9%	32,2%	34,5%	24,4%	37,8%	46,4%
Summe		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Preis in	Neu	27.022	26.544	28.276	26.279	27.951	26.340	25.389	24.869	25.917	24.741
	gebraucht	10.425	11.780	12.590	9.866	10.294	11.625	10.362	9.292	16.594	10.388
	gesamt	20.551	21.260	23.783	20.307	20.078	21.711	20.296	20.585	23.729	18.088
Quelle: Erhebung betrieblicher Daten											

FHH HAMBURG KOSTEN - IN €/ TAXI -											
		Hamburg, unplausible Betriebsdaten				Vergleichsstädte					
		ges.	Allein- fahrer	1 Fzg.+ MA*	2 - 4 Fzge	5+ Fzg.	Düssel- dorf	Essen	Fulda	Mülheim	Osna- brück
Neu		30,2%	57,0%	78,6%	25,3%	25,2%	67,8%	65,5%	75,6%	62,2%	53,6%
Gebraucht		69,8%	43,0%	21,4%	74,7%	74,8%	32,2%	34,5%	24,4%	37,8%	46,4%
Summe		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Preis in	Neu	25.995	26.519	21.221	27.058	25.805	26.340	25.389	24.869	25.917	24.741
	gebraucht	7.241	7.951	8.331	6.970	7.224	11.625	10.362	9.292	16.594	10.388
	gesamt	12.968	18.986	19.053	11.795	11.970	21.711	20.296	20.585	23.729	18.088
* geringe Fallzahl, Quelle: Erhebung betrieblicher Daten											

3.4 Fahrleistung

Auch mit Blick auf die Fahrleistungen unterscheiden sich die unterschiedlichen Betriebstypen grundlegend:

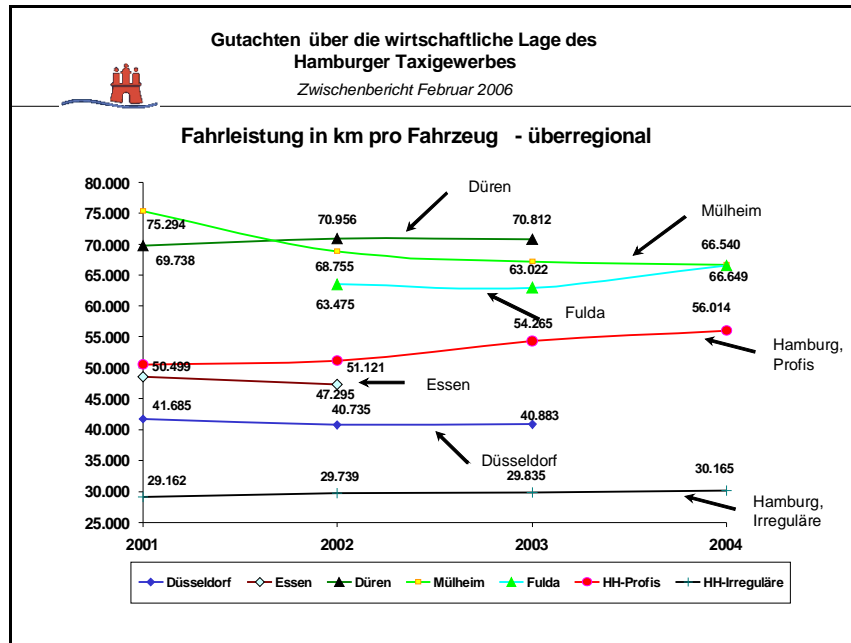


Abb. 6: Fahrleistung in km pro Fahrzeug (Quelle: Erhebung betrieblicher Daten)

Fahrleistung: Mit einer jährlichen Fahrleistung von knapp 53.000 km pro Fahrzeug kommen die professionell betriebenen Taxifahrzeuge im Durchschnitt der letzten Jahre auf ein auch anderenorts übliches Niveau. Ganz anders die Fahrzeuge mit unplanmäßigen Betriebsdaten, die im gleichen Zeitraum nicht einmal 30.000 km einführen.

Leistungsstarke Profis: Fahrleistungsstärkster Betriebstyp ist der 1-Fahrzeugaufwärtiger Betrieb mit Mitarbeitern (ca. 57.600 km), wohingegen Alleinfahrer erwartungsgemäß auf die geringste Fahrleistung kommen (ca. 47.500 km). Mit Fahrleistungen zwischen 52.300 km und ca. 54.000 km kommen Hamburgs professionelle Mehrwagenbetriebe auch im internationalen Vergleich auf akzeptable Werte.

Positiver Trend: Insgesamt ist – zumindest bei den professionellen Betrieben – von 2001 bis 2004 ein ebenso kontinuierliches wie deutliches Plus von knapp 10% zu verzeichnen. Dem entspricht auch ein deutliches Plus bei den Umsätzen (siehe unten). Verantwortlich für die positive Entwicklung dürfte aber auch das erkennbare Bestreben vieler Unternehmer sein, steuerliche und betriebliche Realität wieder in Einklang zu bringen – nicht zuletzt vor dem Hintergrund eines verschärften strafrechtlichen Sanktionsrahmens. Wirkung dürfte in diesem Zusammenhang auch ein gewachsener Verfolgungsdruck durch die Finanz- und Aufsichtsbehörden zeigen.

FHH HAMBURG FAHRLEISTUNG, 2001 - 2004 - IN KM / TAXI -										
	Hamburg, plausible					Vergleichsstädte				
	ges.	Allein- fahrer	1 Fzg.+ MA	2 - 4 Fzge	5+ Fzg.	Düssel- dorf	Essen	Fulda*	Magde- burg	Mül- heim*
2001	50.499	47.813	53.965	50.525	50.215	41.685	48.551		49.230	75.294
2002	51.121	47.689	58.511	51.974	48.692	40.735	47.295	63.475	48.713	68.755
2003	54.265	46.701	60.163	55.610	53.969	40.883		63.022	49.973	67.195
2004	56.014	47.665	57.717	58.065	56.177			66.540	50.132	66.649
Ø	52.975	47.467	57.589	54.044	52.263	41.101	47.923	64.346	49.512	69.473

Quelle: Erhebung betrieblicher Daten, / * Taximärkte mit flächigem Fahrverhalten bedingen höhere Fahrleistungen

Konstruierte Daten : Davon unberücksichtigt bleiben dagegen die Betriebe mit unplausiblen Daten, die quasi unverrückbar Fahrleistungen um 30.000 km „produzieren“. Ein weiterer deutlicher Hinweis auf den konstruierten Charakter dieser Zahlen.

FHH HAMBURG FAHRLEISTUNG, 2001 - 2004 - IN KM / TAXI -											
	Hamburg, unplausible Daten					Vergleichsstädte					
	ges.	Allein- fahrer	1 Fzg.+ MA	2+ Fzge	5+ Fzg.	Düssel- dorf	Essen	Fulda	Magde- burg	Mül- heim	Osna- brück
2001	29.162	29.357	22.753	30.517	28.878	41.685	48.551		49.230	75.294	50.311
2002	29.739	27.039	29.328	28.066	30.698	40.735	47.295	63.475	48.713	68.755	51.356
2003	29.835	27.634	27.064	27.288	30.981	40.883		63.022	49.973	67.195	51.161
2004	30.165	27.662	23.040	29.434	32.046			66.540	50.132	66.649	
Ø	29.725	27.923	25.546	28.826	30.651	41.101	47.923	64.346	49.512	69.473	50.943

Quelle: Erhebung betrieblicher Daten / * Taximärkte mit flächigem Fahrverhalten bedingen höhere Fahrleistungen

3.5 Einsatzzeiten

Die im Folgenden vorgestellten Daten zu den Einsatzzeiten stammen aus der Auswertung der Paneldaten.

3.5.1 Schichten

Die Daten weisen auf ein sehr zeitaufwändiges Geschehen hin:

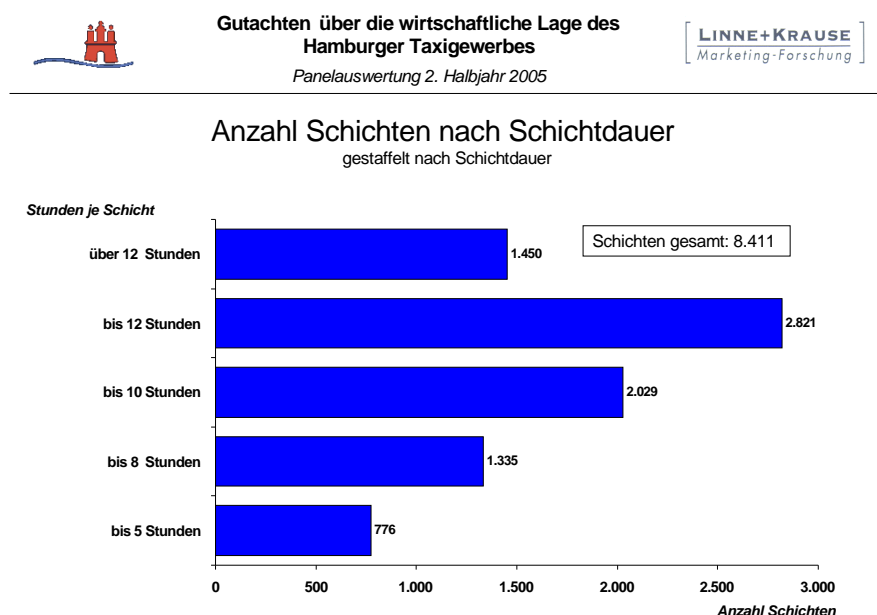


Abb. 7: Anzahl bezahlten Schichten nach Schichtdauer
(Quelle: FKTM -Panel, 2. Halbjahr 2005)

Überlange Schichten: Etwa die Hälfte aller gemessenen Schichten im Hamburger Taxigewerbe dauern länger als 10 Stunden; etwa 18% aller Schichten überschreiten sogar die 12-Stundenmarke. Lediglich ein Viertel der Schichten bewegen sich im Rahmen eines normalen 8-Studentages.

Einsatzzeiten der „Grauen“: Ein ausgesprochen exzessiver Arbeitseinsatz findet sich bei den Fahrzeugen ohne Funk. Allein der Anteil von Schichten von mehr als 12 Stunden liegt bei ca. 32%.



**Gutachten über die wirtschaftliche Lage des
Hamburger Taxigewerbes**
Panelauswertung 2. Halbjahr 2005



Kilometerstaffel nach Schichten

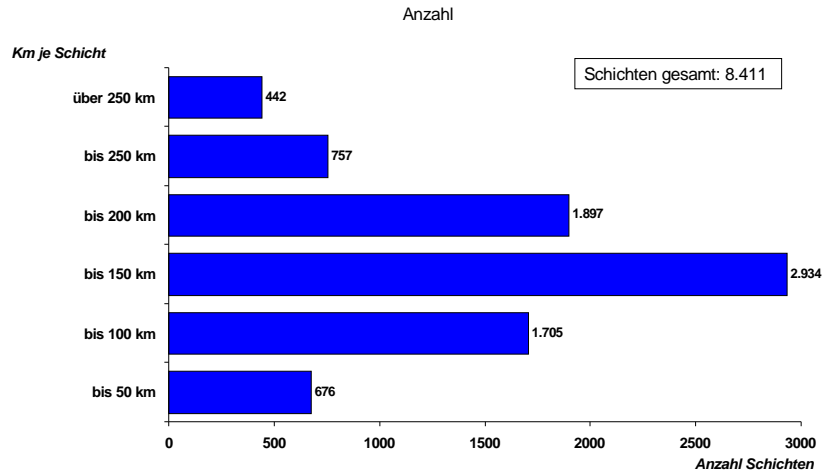


Abb. 8: Kilometerstaffel nach Schichten
(Quelle: FKTM -Panel, 2. Halbjahr 2005)

Durchschnittsschicht 138 km: In der Regel legt ein Hamburger Taxi eine Entfernung von 150 km bis 200 km pro Schicht zurück. Im Durchschnitt werden in einer Schicht knapp 138 km gefahren.

Durchschnittsumsatz 124 € Pro Schicht erlösen die Taxis im Durchschnitt einen Bruttoumsatz von knapp 124 € (netto: 115,90 €). Dabei zeichnen sich jedoch erhebliche Unterschiede zwischen den verschiedenen Funkzentralen bzw. zwischen Funkfahrzeugen und Taxis ohne Funkanschluss ab.



Umsatzstaffel nach Schichten

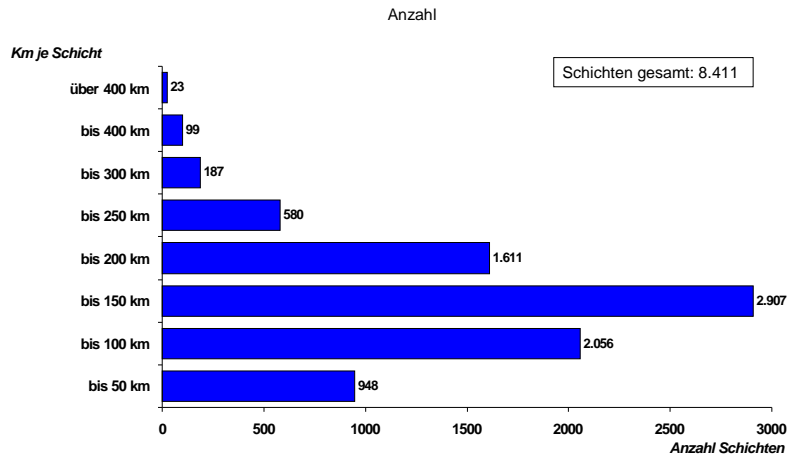


Abb. 9: Umsatzstaffel nach Schichten
(Quelle: FKTM -Panel, 2. Halbjahr 2005)

3.5.2 Touren

Hinsichtlich der Tourenstruktur präsentiert sich das Hamburger Taxigewerbe nahezu einheitlich – egal ob und zu welcher Funkzentrale das Taxi angehört.

Tourenlänge: Die durchschnittliche Tour eines Hamburger Taxis ist etwa 5,7 km lang. Knapp die Hälfte des Tourengeschehens bewegt sich im Entfernungsbereich unter 5 km. Lediglich „Graupen“-Fahrzeuge (Fahrzeuge ohne Funk) kommen auf einen leicht höheren Anteil längerer Touren – ein Folge der Konzentration dieser Fahrzeuge auf das Flughafen-geschäft.



Gutachten über die wirtschaftliche Lage des
Hamburger Taxigewerbes
Panelauswertung 2. Halbjahr 2005



Kilometerstaffel nach Touren
Anzahl

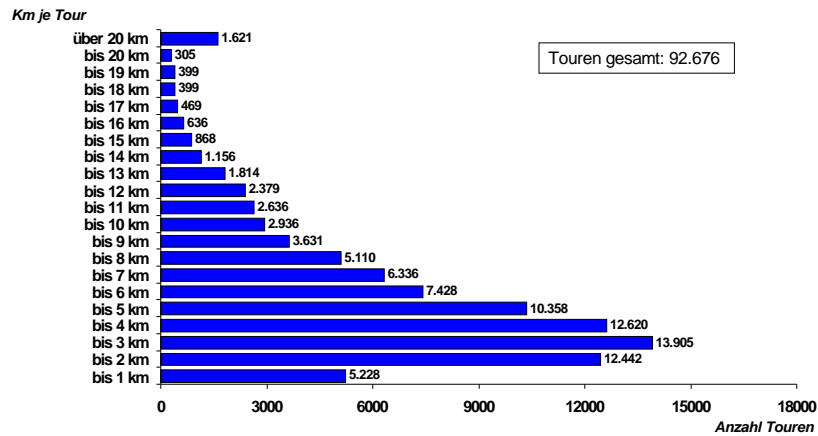


Abb. 10: Kilometerstaffel nach Touren
(Quelle: FKTM -Panel, 2. Halbjahr 2005)

Preis pro Tour: Im Durchschnitt kostet eine Tour ca. 11,10 € (netto: 10,37 €). Auch mit Blick auf die Umsätze existieren nur minimale Unterschiede zwischen den verschiedenen Typen des Hamburger Taxigewerbes. Lediglich „Graupen“-Fahrzeuge kommen auf einen etwas höheren Durchschnittsumsatz von ca. 12,79 € (netto: 11,95 €).

Wochenverlauf: Im Wochenverlauf konzentriert sich das Tourengeschehen auf das Wochenende: Gut 30% aller Touren werden am Freitag sowie am Samstag durchgeführt. Ein weiteres Highlight der Woche bildet daneben der Mittwoch mit einem Anteil von 16,6% am Tourenaufkommen. Sonntag (Tourenanteil ca. 11,5%) und Montag (11,4%) gehören dagegen zu den eher nachfrageschwachen Tagen.



**Gutachten über die wirtschaftliche Lage des
Hamburger Taxigewerbes**
Panelauswertung 2. Halbjahr 2005



Umsatz pro Tour

Nach Anzahl Mitarbeitern je Betrieb

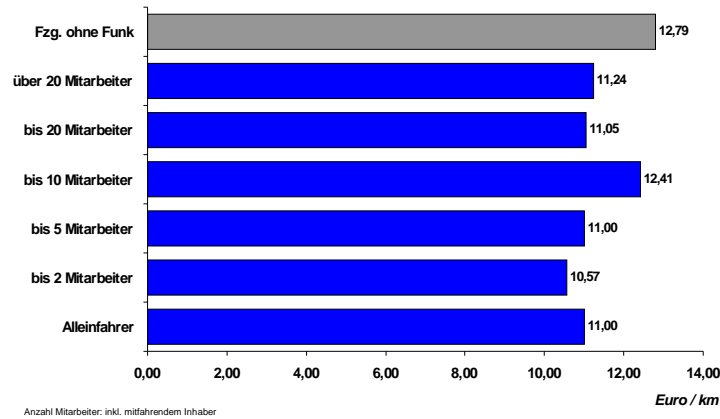


Abb. 11: Umsatz (brutto) pro Tour (Quelle: FKTM -Panel, 2. Halbjahr 2005)

Tagesverlauf: Im Tagesverlauf zeichnet sich eine deutliche Konzentration auf die Abend- und Nachtstunden ab: Etwa 21% aller Touren finden in der Zeit zwischen 22:00 und 2:00 Uhr statt. Zwei weitere Peaks finden sich zu Beginn und zu Ende des regulären Arbeitstages, d.h. in der Zeit zwischen 8:00 und 10:00 Uhr (9,6% Tourenaufkommen) sowie zwischen 18:00 und 20:00 Uhr (9,1% Tourenaufkommen).



**Gutachten über die wirtschaftliche Lage des
Hamburger Taxigewerbes**
Panelauswertung 2. Halbjahr 2005



Zeitliche Verteilung der Touren

gestaffelt nach Wochentagen

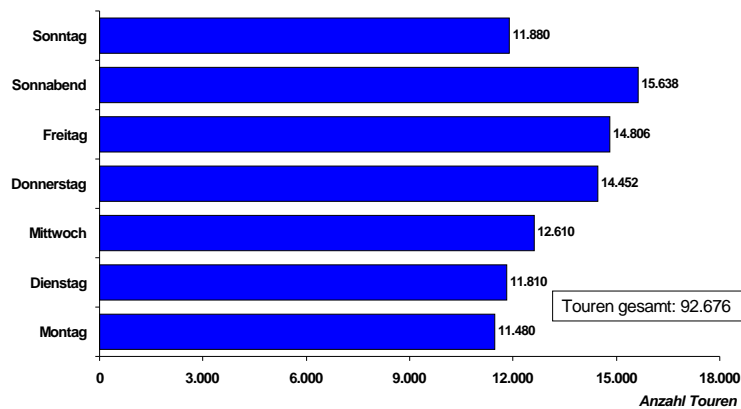


Abb. 12: Zeitliche Verteilung der Touren
(Quelle: FKTM -Panel, 2. Halbjahr 2005)

3.5.3 Tarifstruktur

Die Erlöse des Hamburger Taxigewerbes setzen sich aus den Komponenten Fahrtpreis, Grundpreis und Wartezeitentgelt zusammen.

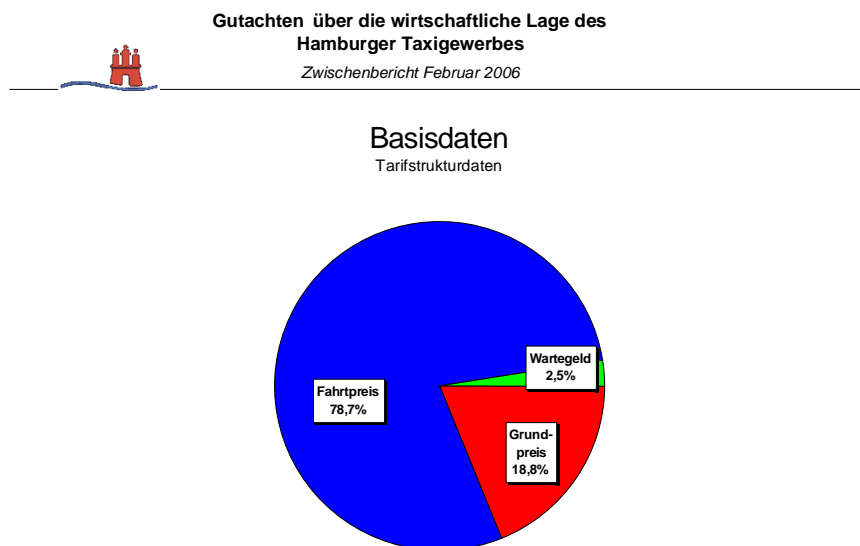


Abb. 13: Basisdaten (Quelle: FKTM -Panel)

Fahrtpreis: Mit Abstand wichtigstes Tarifelement ist der Fahrtpreis, der mit ca. 78,7% zum Gesamterlös beiträgt.

Grundpreis: Mit einem Anteil von ca. 18,8% schlägt der Grundpreis zu Buche.

Wartegeld: Lediglich ca. 2,5% der Hamburger Gesamterlöse werden gegenwärtig durch das Warteentgelt erzielt.

4 UMSATZ, KOSTEN UND ÜBERSCHUSS

Im Mittelpunkt der betriebswirtschaftlichen Untersuchung stand die Erhebung der **Umsatz-, Kosten- und Gewinnsituation** des Gewerbes. Um **Entwicklungstendenzen** aufzeigen zu können, wurden die Daten für die Zeit von 2001 bis 2004 erhoben.

4.1 Umsatz

Mit Blick auf die Erlössituation der **professionell-plausiblen Taxibetriebe** zählt der Hamburger Taximarkt zu den eher günstigen Taximärkten Deutschlands.

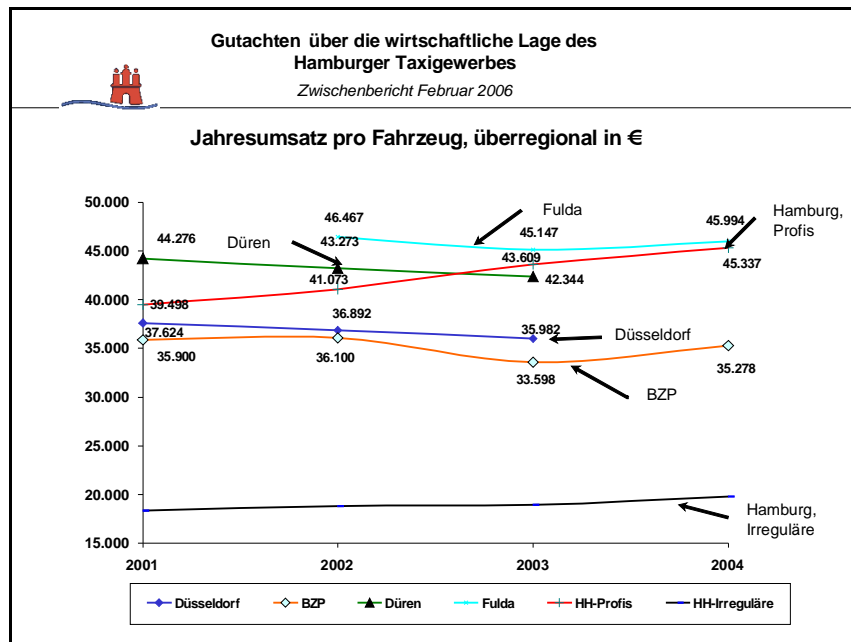


Abb. 14: Jahresumsatz (netto) pro Fahrzeug, überregional (Quelle: Erhebung betrieblicher Daten)

FHH HAMBURG UMSATZ (NETTO), 2001 - 2004 - IN €/ TAXI -										
	Hamburg, plausibel					Vergleichsstädte				
	ges.	Allein- fahrer	1 Fzg.+ MA	2 - 4 Fzge	5+ Fzg.	Düssel- dorf	Essen	Fulda	Mülheim	BZP
2001	39.498	34.744	38.238	41.200	39.369	37.624	33.260		44.207	35.900
2002	41.073	32.752	42.387	43.338	40.903	36.892	32.684	46.467	43.234	36.100
2003	43.609	33.856	44.739	45.270	44.863	35.982		45.147	42.668	33.598
2004	45.337	34.169	47.298	47.156	48.442			45.994	41.256	35.278
Ø	42.379	33.880	43.166	44.241	43.394	36.833	32.972	45.869	42.841	35.219
Quelle: Erhebung betrieblicher Daten										

Günstige Umsätze: Im Durchschnitt der Jahre 2001 bis 2004 erzielte das regulär arbeitende Hamburger Taxigewerbe einen relativ günstigen **Nettoumsatz** von ca. 42.400 € pro Fahrzeug. Damit steht es in Augenhöhe mit dem Gewerbe in Fulda (45.900 €) oder Mülheim (ca. 42.800 €) – zwei Taximärkten mit funktionsfähigem Taxigewerbe.

Unterschiedliches Umsatzniveau: Insgesamt zeichnet sich ein deutliches **Gefälle** ab: Zwar erlösen Alleinfahrer im mehrjährigen Mittel ca. 33.900 € pro Jahr und Fahrzeug, doch Mehrwagenbetriebe kommen mit 43.000 € bis 44.000 € auf wesentlich höhere Erlöse – eine Folge intensiven Personaleinsatzes.

Kräftiges Umsatzplus: Im Verlauf der Jahre hatten die professionellen Betriebe substantielle Umsatzzuwächse zu verbuchen: Von ca. 39.500 € in 2001 auf ca. 45.300 € in 2004 (+14,8%).

Minimalumsatz Mehrwagenbetrieb: Ein Umsatz von ca. 42.000 € muss aus Sicht des Gutachters gegenwärtig als Minimalwert angesehen werden, zu dem ein Taxi mit angestellten Fahrern Substanz erhaltend und unter Beachtung der rechtlichen Bedingungen gefahren werden kann.

Minimalumsatz Alleinfahrerbetrieb: Bei Alleinfahrern gilt ein anderer Maßstab. Jedes Jahr gibt der BZP, der Dachverband der deutschen Taxi- und Mietwagenverbände, Vergleichszahlen für das Taxigewerbe heraus. Die darin enthaltenen Umsatzzahlen stellen den Mindestumsatz dar, mit dem ein Alleinfahrer-Taxi noch betriebswirtschaftlich vertretbar betrieben werden kann. Der hierfür exemplarisch herangezogene Betriebstyp ist der „klassische“ Normalfall eines allein fahrenden Unternehmers aus München. Für die Jahre 2001 bis 2004 errechnet sich für den **BZP-Betrieb** ein jährlicher Durchschnittsumsatz von ca. 35.200 € - ca. 4% mehr als in Hamburg. In den Jahren 2003 und 2004 hat sich die Schere zwischen Hamburger Alleinfahrer und BZP-Wert bis auf wenige 100 € geschlossen.

Nicht nachvollziehbares Umsatzniveau: Ganz anders das Bild bei den Betrieben mit nicht plausiblen Umsatzdaten: Im Durchschnitt der Jahre 2001 bis 2004 kommen sie auf Nettoumsätze von unter 19.000 €- weniger als die Hälfte der regulär arbeitenden Taxis.

FHH HAMBURG UMSATZ (NETTO), 2001 - 2004 - IN €/ TAXI -										
	Hamburg, nicht plausible Daten					Vergleichsstädte				
	ges.	Allein- fahrer	1 Fzg.+ MA	2 - 4 Fzge	5+ Fzg.	Düssel- dorf	Essen	Fulda	Magde- burg	BZP
2001	18.342	19.267	16.371	19.790	17.815	37.624	33.260		44.207	35.900
2002	18.821	18.845	19.775	19.035	18.715	36.892	32.684	46.467	43.234	36.100
2003	18.956	17.773	18.281	18.198	19.334	35.982		45.147	42.668	33.598
2004	19.832	18.073	17.073	19.471	20.587			45.994	41.256	35.278
Ø	18.988	18.490	17.875	19.124	19.113	36.833	32.972	45.869	42.841	35.219
Quelle: Erhebung betrieblicher Daten										

Mangelnde Plausibilität der Daten: Betriebswirtschaftlich nicht nachzuvollziehen ist insbesondere der in Hamburg in großer Zahl auftretende Typ des Mehrwagenfahrzeugs mit nicht erklärbar niedrigem Umsatz. Ca. 36% der Hamburger Taxiflotte weisen nach den betrieblichen Unterlagen Umsätze aus, die einer Plausibilitätsprüfung nicht standhalten. Das von einem angestellten Fahrer betriebene Taxi mit einem Umsatz von 20.000 € ist unter keinen Umständen denkbar. Zur Einordnung: Der letzte noch gültige Großstadt-Tarifvertrag für das Taxigewerbe (aus München) sieht allein für den angestellten Taxifahrer einen Bruttomindestlohn von 19.900 € vor - zuzüglich Arbeitgeberanteile zur Sozialversicherung. Ein Umsatz von 19.000 oder 20.000 € würde also noch nicht einmal zur Abdeckung der unabdingbaren Personalkosten reichen!

Relativ günstiger Umsatz pro km: Die Konzentration des Hamburger Taxigeschäfts auf den Kernbereich der Stadt hat eine kleinräumige Fahrweise zur Folge. Diese Tatsache schlägt sich auch in einem höheren fahrleistungsbezogenen Umsatz nieder: Im mehrjährigen Durchschnitt kommen die Fahrzeuge auf einen Umsatz von ca. 0,80 €/km. Günstiger sind die fahrleistungsbezogenen Umsätze der **größeren Betriebe** (Ø 0,83 €/km). In anderen Großstädten wie Düsseldorf werden bis zu 0,91 €/km Erlöst.

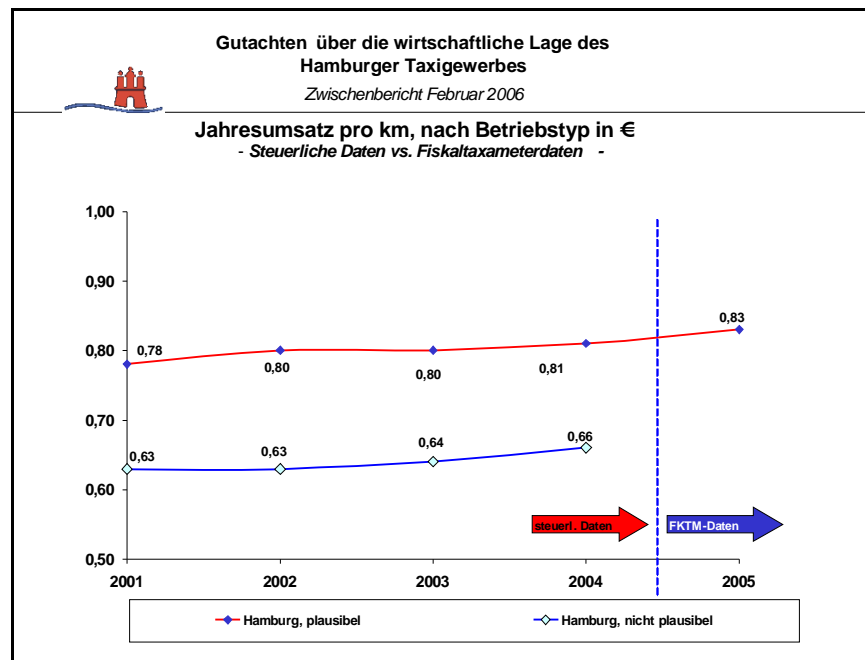


Abb. 15: Jahresumsatz (netto) pro km nach Betriebstyp
(Quelle: Erhebung betrieblicher Daten und FKTM-Panel)

Daten der plausiblen Betriebe kompatibel: Die auf dem Wege der Auswertung betrieblicher Daten professioneller Taxibetriebe gewonnenen Werte (2004: netto 0,81 €/km) sind kompatibel mit den per Fiskaltaxameter gewonnenen Daten (2005: netto 0,83 €/km).

Daten der unplausiblen Betriebe: Auf deutlich niedrigerem Niveau agieren dagegen die unplausiblen Betriebe. Im mehrjährigen Durchschnitt werden hier Umsätze zwischen 0,63 €/km und 0,66 €/km ausgewiesen.

4.2 Kosten

Überdurchschnittliche Kosten: Die **Gesamtkosten** der professionellen Hamburger Taxifahrer bewegen sich zwischen 2001 und 2003 mit durchschnittlich 37.700 € pro Fahrzeug auf relativ hohem Niveau – so wie aus Städten mit funktionsfähigem Taxigewerbe (Fulda / Mülheim) bekannt.

FHH HAMBURG KOSTEN , 2001 – 2003 - IN €/ TAXI -										
	Hamburg, plausible Daten					Vergleichsstädte				
	ges.	Alleinfahrer	1 Fzg.+ MA	2 – 4 Fzge	5+ Fzg.	Düsseldorf	Essen	Fulda	Mülheim	BZP
2001	35.711	19.449	32.118	39.032	38.759	32.426	25.344		37.862	19.258
2002	38.091	19.654	34.695	41.859	41.921	32.192		44.489	36.139	19.432
2003	39.174	18.632	36.813	41.843	45.062			39.571	36.279	18.518
2004								36.924		19.712
Ø	37.659	19.245	34.542	40.911	41.914	32.309	25.344	40.328		19.230
Quelle: Erhebung betrieblicher Daten										

Kosten der Alleinfahrer: Für die Belastbarkeit der Daten sprechen auch die Zahlen der regulär arbeitenden Alleinfahrer. Hamburgs Alleinfahrer kommen im mehrjährigen Durchschnitt auf ca. 19.200 € Gesamtkosten. Das entspricht nahezu exakt dem vom Branchenverband BZP vorgegebenen Kostenrahmen für diesen Betriebstyp.

Kostensprung: Insgesamt ist seit 2001 ein dramatischer Kostensprung zu erkennen (+11,1%) von dem insbesondere größere Mehrwagenbetriebe betroffen sind (+16,3%).

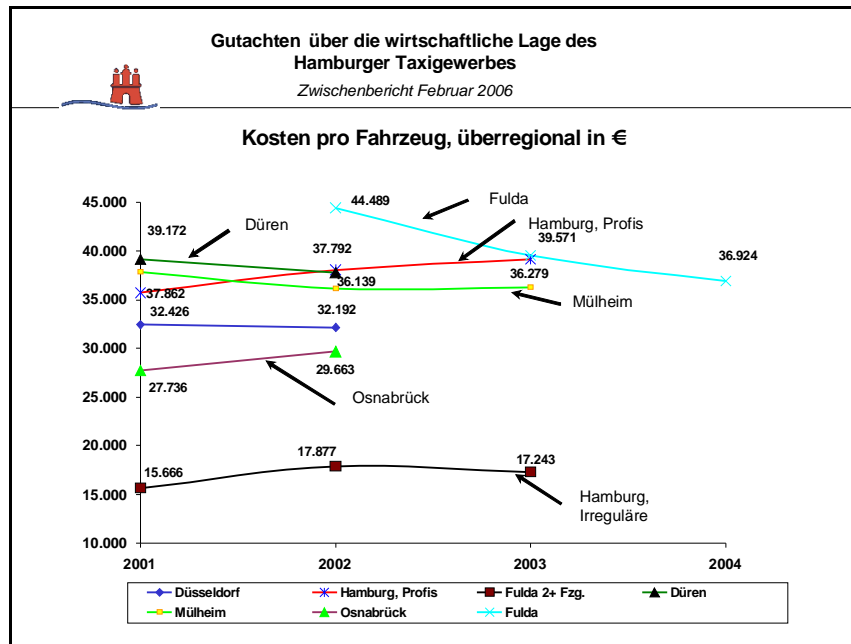


Abb. 16: Kosten pro Fahrzeug, überregional (Quelle: Erhebung betrieblicher Daten)

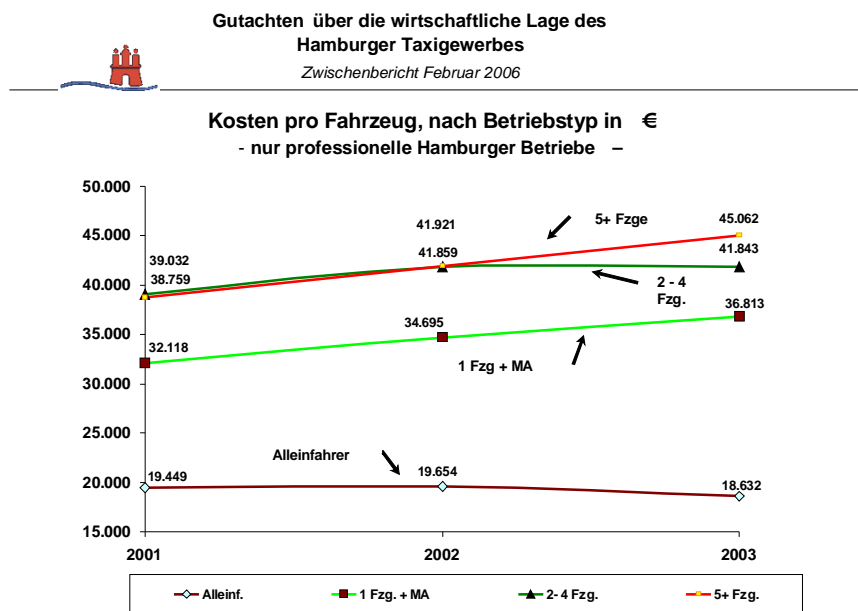


Abb. 17: Kosten pro Fahrzeug, nach Betriebstyp (Quelle: Erhebung betrieblicher Daten)

FHH HAMBURG KOSTENSTRUKTUR IM TA XIGEWERBE, 2003 - KOSTEN IN €/ TAXI -										
	Hamburg, plausible Daten					Vergleichsstädte				
	ges.	Allein- fahrer	1 Fzg.+ MA	2 – 4 Fzge	5+ Fzg.	Düssel- dorf	Fulda	Mülheim	Olden- burg	BZP
Fix	13.646	12.374	16.516	14.415	12.355	13.038	13.625	13.859	11.132	13.850
Variabel	7.435	6.258	7.516	7.845	7.408	6.535	8.936	9.759	8.763	4.668
Summe Kf+Kv	21.081	18.632	24.032	22.260	19.762	19.573	22.561	23.618	19.895	18.518
Personal	18.093	-	12.781	19.583	25.300	12.619	14.363	12.661	17.714	-
Gesamt	39.174	18.632	36.813	41.843	45.062	32.192	36.924	36.279	37.610	18.518
Quelle: Erhebung betrieblicher Daten										

Normale Fixkosten der Professionellen: Hinsichtlich der Kostenstruktur unterscheiden sich die professionellen Hamburger Betriebe positiv von den Betrieben in anderen Städten. Bei den Fixkosten rangieren Hamburger Betriebe (2003: ca. 13.600 €) auf Augenhöhe mit Unternehmen in funktionsfähigen Taximärkten wie Fulda (ca. 13.600 €) oder Mülheim (ca. 13.900 €) aber auch wie das BZP -Taxi (ca. 13.850 €).

Normale variable Kosten: Im Rahmen des Üblichen bewegen sich auch die variablen Kosten professioneller Hamburger Betriebe. Je nach Fahrleistung schwanken sie jährlich zwischen ca. 6.300 € bei den Alleinfahrern und ca. 7.800 € bei Mehrwagenbetrieben.

Plausible Personalkosten: Im Bereich des Vertretbaren bewegen sich auch die Personalkosten, die bei Hamburger Großbetrieben ca. 25.300 € erreichen. In dieser Hinsicht zeigen die professionellen Hamburger Taxiunternehmer ein „saubereres“ Bild als ihre Kollegen in anderen Städten. Mit zunehmender Betriebsgröße steigt der Personalaufwand. Der Grund: In Kleinbetrieben spielt die Arbeitskraft des Unternehmers eine große Rolle. Steuerlich bildet diese Arbeitskraft keinen Aufwand, sondern einen Gewinnbestandteil. Je größer der Betrieb, umso mehr wird die Arbeitskraft des Unternehmers – bezogen auf das einzelne Fahrzeug – zu einer vernachlässigbaren Größe; und umso höher wird so der steuerlich relevante Personalaufwand.

FHH HAMBURG KOSTEN , 2001 – 2003 - IN €/ TAXI -										
	Hamburg, nicht plausibel					Vergleichsstädte				
	ges.	Allein- fahrer	1 Fzg.+ MA	2 – 4 Fzge	5+ Fzg.	Düssel- dorf	Essen	Fulda	Mülheim	BZP
2001	15.666	12.395	14.805	16.694	16.541	32.426	25.344		37.862	19.258
2002	17.877	12.917	17.729	17.675	19.422	32.192		44.489	36.139	19.432
2003	17.243	11.914	17.041	16.293	18.966			39.571	36.279	18.518
2004								36.924		19.712
Ø	16.929	12.409	16.525	16.887	18.310	32.309	25.344	40.328		19.230
Quelle: Erhebung betrieblicher Daten										

Betriebe mit nicht plausiblen Daten: Ein völlig anderes Bild zeigt sich bei den irregulären Anbietern, die insgesamt auf Gesamtkosten von knapp 17.000 € kommen. Hier entsprechen sich mangelnde Plausibilität auf der Umsatzseite und auf der Kostenseite. Ganzlich absurd mit durchschnittlich ca. 18.300 € ist so das Kostenniveau der irregulären Mehrwagenbetriebe mit fünf oder mehr Fahrzeugen.

Realitätsnahe Fixkosten irreguläre Anbieter: Fixkosten wie Versicherungsprämien oder Beratungskosten sind nicht beliebig zu verkürzen. Daher dürften die von den irregulären Anbietern genannten Fixkosten vergleichsweise authentisch sein. Im Jahre 2003 bewegten sich die Fixkosten in dieser Gruppe bei ca. 7.900 € und damit etwa auf halber Höhe der professionellen Betrieben innerhalb und außerhalb Hamburgs.

FHH HAMBURG KOSTENSTRUKTUR IM TAXIGEWERBE, 2003 - KOSTEN IN €/ TAXI -										
	Hamburg, nicht plausible Daten					Vergleichsstädte				
	ges.	Alleinfahrer	1 Fzg.+ MA	2-4 Fzge	5+ Fzg.	Düsseldorf	Fulda	Mülheim	Oldenburg	BZP
Fix	7.932	8.006	8.418	7.723	7.795	13.038	13.625	13.859	11.132	13.850
Variabel	3.293	3.908	3.698	3.177	3.319	6.535	8.936	9.759	8.763	4.668
Summe Kf+Kv	11.225	11.914	12.116	10.900	11.114	19.573	22.561	23.618	19.895	18.518
Personal *	6.018	-	4.925	5.393	7.852	12.619	14.363	12.661	17.714	-
Gesamt	17.243	11.914	17.041	16.293	18.966	32.192	36.924	36.279	37.610	18.518

Quelle: Erhebung betrieblicher Daten / * Personalkosten ohne Unternehmerlohn

Nicht plausible variable Kosten: In dieser Gruppe werden die variablen Kosten mit ca. 3.300 € beziffert, was zwar mit der angegebenen Fahrleistung korrespondiert, angesichts der mangelnden Plausibilität der Angaben zur Fahrleistung jedoch ebenfalls nicht nachvollziehbar ist.

Nicht plausible Personalkosten: Hier fallen insbesondere die Angaben im Mehrwagensektor auf: Professionelle Großunternehmen wenden jährlich ca. 25.300 € pro Fahrzeug fürs Personal auf. Die Gruppe mit nicht plausiblen Betriebsdaten belässt es bei ca. 7.850 €. Dieser Personalaufwand reicht kaum für die Finanzierung von ein bis zwei 400-€ Kräften und ist bei größeren Mehrwagenunternehmens keinesfalls auskömmlich.

Bei den plausiblen Mehrwagenbetrieben mit bis zu 4 Fahrzeugen entstehen üblicherweise Personalkosten von ca. 19.600 €, die Gruppe der Unternehmen mit nicht plausiblen Betriebsdaten gibt lediglich ca. 5.400 € an – etwa die Kosten einer einzigen 400-€ Kraft!

4.3 Überschuss

Daten zur Gewinnsituation sind im Taxigewerbe nur unter Vorbehalt zu ermitteln, da sich der betriebliche Gewinn nicht unmittelbar aus der Differenz von Umsätzen und Kosten ergibt. Selbst bei wirtschaftlich identischem Sachverhalt können unterschiedliche steuerliche Gewinnermittlungsmethoden zu inkompatiblen Nominalgewinnen führen.

Unternehmer als angestellter Geschäftsführer: Besitzer größerer Betriebe sind oft als angestellte Geschäftsführer beschäftigt. Ihr Einkommen bestreiten sie nicht primär aus dem Gewinn, sondern mit dem **Geschäftsführergehalt** – und das ist als Kostenbestandteil Gewinn mindernd. So kann ein Betrieb mit einer „schwarzen Null“ im Gewinn durchaus auf gesundem wirtschaftlichem Fundament stehen.

Außerordentliche Erlöse: Darüber hinaus erzielen zahlreiche Taxiunternehmen **außerordentliche Erlöse**, die nicht in direktem Zusammenhang mit der Personenbeförderung stehen. Hierzu gehören beispielsweise Werbeeinnahmen, Verkaufserlöse, Lohnkostenzuschüsse der Agentur für Arbeit oder Versicherungszahlungen. Diese Werte sind zwar gewinnrelevant, haben aber mit dem operativen Taxigeschäft nur wenig zu tun.

Wegen unvermeidbarer Unsicherheiten bei der Bestimmung steuerlicher Gewinne, wurde anstatt dessen jeweils der **operative Überschuss aus dem Taxigewerbe** errechnet. Maßgeblich war dabei der Überschuss, der sich aus der Einnahme-/Überschussrechnung bzw. aus der Gewinn- und Verlustrechnung ergab – ohne Berücksichtigung der Mehrwertsteuer.

FHH HAMBURG ÜBERSCHUSS, 2001 – 2003 - IN €/ TAXI -										
	Hamburg, plausible Daten					Vergleichsstädte				
	ges.	Allein- fahrer	1 Fzg.+ MA	2 – 4 Fzge	5+ Fzg.	Düssel- dorf	Essen	Fulda	Mülheim	BZP
2001	3.787	15.295	6.120	2.168	610	5.198	7.916		6.345	16.642
2002	2.982	13.098	7.692	1.479	-1.018	4.700		1.978	7.095	16.668
2003	4.435	15.224	7.926	3.427	-199			5.576	6.389	15.080
2004								9.070		15.566
Ø	3.735	14.539	7.246	2.358	-202	4.949	7.916	5.541	6.610	15.989
Quelle: Erhebung betrieblicher Daten										

Unzureichende Gewinnsituation: Im Durchschnitt der Jahre 2001 bis 2003 erwirtschafteten die professionell arbeitenden Hamburger Taxis einen **Jahresüberschuss** von ca. 3.700 €- ein unbefriedigendes Niveau. Auch in anderen Städten zeigt sich ein kaum günstigeres Bild. Bei den Anbietern mit nicht plausiblen Betriebsdaten ergibt sich ein durchschnittlicher Überschuss von ca. 1.800 €

Alleinfahrer unter dem Branchenlimit: Professionelle Alleinfahrer haben im genannten Zeitraum durchschnittlich 14.500 €im Jahr erwirtschaftet. Dieser Wert rangiert unter dem Niveau, dass der BZP als Minimum für einen Alleinfahrer benennt (ca. 15.100 €).

Kritisch erscheint nach den oben genannten Zahlen die Situation der plausibel arbeitenden Großbetriebe, von denen viele seit Jahren allenfalls auf eine „rote Null“ kommen. Finanzieller Spielraum für eine angemessene Unternehmerentlohnung oder gar für Investitionen bleibt so nicht.

FHH HAMBURG ÜBERSCHUSS, 2001 – 2003 - IN €/ TAXI -										
	Hamburg, nicht plausible Daten					Vergleichsstädte				
	ges.	Allein- fahrer	1 Fzg.+ MA	2 – 4 Fzge	5+ Fzg.	Düssel- dorf	Essen	Fulda	Mülheim	BZP
2001	2.676	6.872	1.566	3.096	1.274	5.198	7.916		6.345	16.642
2002	944	5.928	2.046	1.360	- 707	4.700		1.978	7.095	16.668
2003	1.713	5.859	1.240	1.905	368			5.576	6.389	15.080
2004								9.070		15.566
Ø	1.778	6.220	1.617	2.120	312	4.949	7.916	5.541	6.610	15.989
Quelle: Erhebung betrieblicher Daten										