

## Ab 2025 müssen alle neuen Wiener Taxis E-Autos sein – doch bisher zeigen die Taxler kein Interesse

### Dekarbonisierung

## Ab 2025 müssen alle neuen Wiener Taxis E-Autos sein – doch bisher zeigen die Taxler kein Interesse

Derzeit sind gerade einmal 2,6 Prozent der Flotte vollelektrisch. Fördertöpfe der Stadt Wien und des Bundes sind prall gefüllt, werden aber kaum abgerufen. Woher kommt die Skepsis?



Das Taxigewerbe ist hart umkämpft. Auf E-Autos wird bis dato kaum gesetzt – trotz Förderungen. Bei großen Vermittlern wie Taxi 40100 sind Hybride deutlich beliebter.

Wer ab Jänner ein Taxi in Wien anmelden möchte, braucht dafür ein Elektroauto. So sieht es die entsprechende Landesverordnung vor. Wien ist damit das einzige Bundesland, das das – rechtlich nicht bindende – Ziel vom "Mobilitätsmasterplan 2030" von Umweltschutzministerin Leonore Gewessler (Grüne) umsetzt. Die rund 8200 Taxis in Wien werden somit sukzessive durch lokal emissionsfreie Autos ersetzt werden. Noch hat die Dekarbonisierung der Flotten aber einen weiten Weg vor sich. Laut Erhebung der Wirtschaftskammer Wien sind nur 220 Taxis bzw. 2,6 Prozent der Flotte vollelektrisch betrieben. Selbst üppige Förderungen scheinen Bedenken nicht ausräumen zu können. Von einem millionenschweren Fördertopf der Stadt Wien wurde – mangels Nachfrage – nur ein Bruchteil ausgeschüttet.

Deutlich beliebter sind Hybride, die mit 5500 Stück häufiger als klassische Verbrenner sind. Bei den großen Vermittlern wie Taxi 40100 oder Taxi 31300 machen diese gemeinsam mit E-Autos mittlerweile 75 bzw. 70 Prozent aus. Der Überhang von Hybriden gegenüber E-Autos ist eklatant. Das wird sich ändern, denn auch Hybride werden ab Jänner nicht mehr neu zugelassen. Geht ein Taxi kaputt oder fällt aus anderen Gründen aus der Flotte, folgt darauf ein E-Auto. Bis die Flotte vollständig dekarbonisiert ist, dürfte es angesichts der üblichen Nutzungsdauer eines Taxis wohl sieben bis zehn Jahre dauern.

Nutzen die Anbieter die Möglichkeit noch aus, Verbrenner und Hybride anzuschaffen, bevor die Regelung in Kraft tritt? Darauf gibt es keine konkrete Antwort. Nur so viel: "Manche" würden das machen. Nachvollziehen lasse sich das aber kaum, sagt Eveline Hruza von Taxi 40100. "Wir haben ständig An-, Ab- und Ummeldungen. Bislang können wir keine eindeutigen Trends erkennen."

## Doppelt gefördert, wenig beansprucht

Eines ist jedenfalls klar, der Umstieg auf E-Autos verläuft schleppend. Auch wenn es im ersten Halbjahr 2024 einen merklichen Anstieg gab: Der Anteil bleibt schwindend gering. Daran ändern selbst üppige Förderungen und Versprechen aus dem Umweltschutzministerium (BMK) und der Stadt Wien kaum etwas. Im Büro Gewesslers verweist man etwa auf steuerliche Begünstigungen wie die wegfallende Normverbrauchsabgabe (NoVA) und die motorbezogene Versicherungssteuer. Wirklich überzeugend ist das nicht, sind Taxis doch ohnehin NoVA-befreit – und auch die motorbezogene Besteuerung ist im Vergleich zu den Anschaffungskosten, die neben der fehlenden Ladeinfrastruktur als Hauptmotiv für das Zögern angeführt werden, überschaubar.

Verlockender sind die Förderungen. Das Klimaministerium kofinanziert die Anschaffung eines E-Taxis noch bis Ende März 2025 mit 1000 Euro, die Stadt Wien bezuschusst mit bis zu 10.000 Euro je Auto – auf unbestimmte Zeit. Um unrechtmäßige Doppelförderungen zu vermeiden, macht Wien die Auszahlung von den gefahrenen Kilometern abhängig, bei dem zahlende Kundschaft befördert wird. Fünf Euro pro Kilometer gibt es dafür. Die Förderschiene läuft so lange, bis die 6,4 Millionen Euro ausgeschöpft sind. Noch ist das nicht der Fall – wie viel noch übrig ist, darüber wird geschwiegen.



Unter Koordination der WK Wien werden automatische Ladeflächen des Start-ups Easelink in Wien und Graz ausgetestet. Über Pilotprojekte hinaus gibt es wenig Zählbares.

## Voller Fördertopf, reichlich Skepsis

Da nur 220 E-Taxis auf den Straßen sind, dürfte der Fördertopf bei weitem nicht geleert sein. Selbst bei voller Ausschöpfung der Fördermittel pro Auto wären damit noch vier Millionen Euro übrig. Tatsächlich dürfte es noch mehr sein, weil nicht alle E-Taxis gefördert wurden und nicht jeder Fördernehmer die volle Summe ausgeschöpft hat. Eine reichlich mäßige Bilanz nach zweijährigem Förderzeitraum, der eigentlich dieses Jahr hätte auslaufen sollen. Woran liegt das?

Für Eveline Hruza kommt vieles zusammen. "Als Taxiunternehmer braucht man für die Ausübung seines Berufs ein Auto. Da setzt man sich mit allen Details auseinander." Da wären etwa altbekannte Bedenken wie die hohen Anschaffungskosten im Vergleich zu Hybriden und das Warten auf günstigere Preise im E-Auto-Segment. Selbst üppige Förderungen konnten daran bislang wenig ändern. Dabei haben E-Autos selbst im Taxibetrieb einen – wenn auch knappen – Kostenvorteil im Betrieb, wie eine Analyse unter Leitung des WU-Transportexperten Sebastian Kummer vom April 2022 im Auftrag der Stadt Wien nahelegt.

Und da wäre das Laden, das noch Unsicherheiten birgt. "Charging bedeutet Standzeit und damit einen potenziellen Umsatzentgang", erklärt Manuel Tuscher, Forscher am Institut für Transportwirtschaft und Logistik der WU Wien. Zudem sei ein E-Auto aufgrund der hohen Fahrleistung zwar aus Kostensicht günstiger;

das Stromtanken aber stelle Taxiunternehmer vor Herausforderungen, weil lange tägliche Betriebsdauern mit kurzen Aufenthalten verbunden sind.

"Bei klassischen Stationen mit 11 kW dauert das Laden mehrere Stunden", bemängelt auch Hruza. Das Sorge etwa bei jenen mit Zweischichtbetrieb für Probleme. "Wenn der Wagen zwischen den beiden Fahrern laden muss: zu wessen Ungunsten geht das dann?"

## Mehr als 77 Prozent weniger CO<sub>2</sub>

Ein weiteres Problem sei ein fehlendes Reservoirsystem für öffentliche Ladestellen. So könne es sein, dass man zwischen zwei Fahrten Zeit zum Laden habe, aber keine Ladestation in der Nähe frei sei, erklärt die Unternehmenssprecherin von Taxi 40100. Und was ist mit Wallboxen auf dem eigenen Betriebsgelände – schließlich werden auch diese gefördert? "Ein Unternehmer, der in einer Mietwohnung lebt, wird kaum die Möglichkeit haben, eine solche zu installieren." Viele Taxifahrer seien Ein- oder Zweimannunternehmen, ein eigenes Betriebsgelände gebe es da nicht. Darauf verweist auch WU-Transportexperte Tuscher. "Im Gegensatz zur Paketbranche, wo die Elektrifizierung bereits weiter vorangeschritten ist, sind im Taxigewerbe viele selbstständige Unternehmer tätig."

Was würde eine vollständige Dekarbonisierung der Taxiflotten überhaupt bringen? Laut einer Studie der Universität Dublin vom März 2023 könnte die Umstellung von Verbrennern auf E-Autos 77 Prozent weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen bedeuten. Eingerechnet ist hier der Strommix, der in Irland wesentlich CO<sub>2</sub>-intensiver ist als jener in Österreich. Laut Europäischer Umweltagentur fallen in Irland pro Kilowattstunde Strom 260 Gramm CO<sub>2</sub>-Äquivalent an, in Österreich nur 85 Gramm. Die Emissionsreduktion dürfte insofern noch einmal deutlich erheblicher ausfallen als in der irischen Fallstudie. Interessant: Die reine Umstellung auf Plug-in-Hybride würde den Ausstoß nur um 29 Prozent reduzieren. Die Schlussfolgerung der Autoren: Will man die Verkehrsemissionsziele erreichen, führt kein Weg an der vollständigen Elektrifizierung der Flotte vorbei. (Nicolas Dworak, 21.11.2024)

## Artikel-Tools

:

Das könnte Sie auch interessieren

## Forum: 886 Postings

## Ihre Meinung zählt.

Die Kommentare im Forum geben nicht notwendigerweise die Meinung der Redaktion wieder. Die Redaktion behält sich vor, Kommentare, welche straf- oder zivilrechtliche Normen verletzen, den guten Sitten widersprechen oder sonst dem Ansehen des Mediums zuwiderlaufen ([siehe ausführliche Forenregeln](#)), zu entfernen. Benutzer:innen können diesfalls keine Ansprüche stellen. Weiters behält sich die STANDARD Verlagsgesellschaft m.b.H. vor, Schadenersatzansprüche geltend zu machen und strafrechtlich relevante Tatbestände zur Anzeige zu bringen.



Sofort informiert: Bleiben Sie mit unseren kostenlosen Pushnachrichten am Laufenden und wählen Sie die Themen selbst. Stornierung jederzeit möglich. Weitere Informationen zur Verarbeitung Ihrer Daten können Sie unserer Datenschutzerklärung entnehmen.