

E-TAXIS AB 2025

Stockende Umstellung: Handelte Wien zu vorschnell?



Zukunftsweisendes Projekt, das stockt: Durch die Umstellung auf E-Taxis könnte die Feinstaubbelastung stark reduziert werden. (Bild: APA/ROLAND SCHLAGER, Krone KREATIV)

Der Plan ist bereits seit zwei Jahren bekannt: Ab 1. Jänner 2025 werden auf Wiens Straßen nur Taxis mit CO2-freien Antrieben zugelassen. Die Umstellung läuft schleppend, denn bisher sollen nur 2,6 Prozent der Taxis vollelektrisch betrieben sein – trotz prall gefüllter Förderkassen. Was läuft hier schief?

Die Umstellung auf E-Taxis ist bisher auf Wien beschränkt und Teil des vom Umweltministerium erstellten „Mobilitätsmasterplans 2030“. Die geplante Dekarbonisierung der Wiener Taxiflotte läuft jedoch alles andere als rund: Erst 220 Taxler sind bislang auf ein E-Fahrzeug umgestiegen.

Mangelnde Infrastruktur hindert Umstieg

„Das liegt nicht daran, dass unsere Taxifahrer nicht umweltbewusst sind oder nicht gerne auf ein E-Fahrzeug umsteigen würden – das ganz sicher nicht“, erklärt Eveline Hruza, Pressesprecherin von Taxi 40100 gegenüber krone.at. Die fehlende öffentliche und halb-öffentliche Ladeinfrastruktur sei das zentrale Problem. Diese würde Taxler daran hindern, umsteigen zu wollen.

Und das, obwohl die Stadt Wien mit vielen Förderungen winkt. Das Klimaministerium (BMK) möchte E-Taxler mit 1000 Euro für die Anschaffung eines elektrischen Taxis unterstützen. Die Stadt Wien stellt sogar 10.000 Euro pro Fahrzeug zur Verfügung – gestaffelt auf pro gefahrenen Kilometer bei zahlenden Fahrgästen, bis die Maximalsumme erreicht ist.



Es ist nicht so, dass unsere Taxifahrer kein Umweltbewusstsein besitzen – viele würden gerne auf ein E-Fahrzeug umsteigen. Doch die mangelnde Infrastruktur macht es ihnen trotz der finanziellen Förderungen unmöglich.

Eveline Hruza, Pressesprecherin Taxi 40100

E-Taxler auf öffentliche Ladeinfrastruktur angewiesen

Doch die finanziellen Anreize allein genügen nicht, wenn die praktische Umsetzung im Arbeitsalltag ineffizient organisiert ist. Man nehme einen Tesla oder einen E-Skoda: Hier betrage die Ladezeit bei einem Ladevolumen von 11kW circa drei bis vier Stunden bzw. sieben Stunden.

„Ein Taxler, der nach einer Schicht nach Hause kommt und seinen Skoda sieben Stunden laden und dann mitten in der Nacht aufstehen muss, um sein Taxi von der Ladestation zu nehmen – das ist zu umständlich“, erklärt Hruza. Denn lassen E-Lenker ihr Fahrzeug nach der vollen Ladung an der Station, drohen zusätzliche Strafzahlungen.



Über Ladeplatten im Boden können E-Taxis bereits kabellos geladen werden. Doch statt dies flächendeckend auszurollen, ist das immer noch ein Pilotprojekt. (Bild: etaxi-austria.at)

Idealerweise hätte jeder Taxifahrer eine Ladestation zu Hause, das entspreche aber nicht der Realität, vor allem wenn diese in Mietwohnungen zu Hause sind. Daher sind Taxler auf das öffentliche bzw. halb-öffentliche Ladenetz – wie bei Supermärkten oder Tankstellen – angewiesen. Auch müsse auch erst mal eine Ladestation frei sein, sollte ein Taxifahrer sein E-Auto laden wollen.

Ein Online-Reservierungssystem – wie das etwa schon in Finnland Anwendung findet – gebe es bisher nicht und auch die Preise sind an vielen Ladepunkten für E-Lenker nicht ersichtlich. Denn diese können je nach Ladestation variieren: „Anders als bei Benzin-Lenkern weiß ein Taxler erst am Ende seiner Ladung, wie viel er tatsächlich bezahlen muss“, erklärt Hruza.



Alle Taxler wissen, dass ein E-Fahrzeug auf lange Sicht günstiger ist und auch der hohe Komfort wird geschätzt. Aber was nützt das, wenn die notwendige Infrastruktur nicht vorhanden ist?

Eveline Hruza, Pressesprecherin Taxi 40100

Nur zehn Prozent Schnellladestationen verfügbar

Die Lösung wären Schnellladenetze, jene Ladeleistung 50 bis 150 kW umfassen. „Derzeit stehen aber nur zehn Prozent solcher Schnellladestationen in Wien zur Verfügung“, so die Sprecherin von Taxi 40100. Bei Schnellladepunkten könnte die Ladezeit um circa 50 Prozent reduziert werden, wie das bei herkömmlichen Ladestationen der Fall ist. Das ambitionierte Ziel der Stadt sei laut Hruza richtungsweisend und wichtig, jedoch wurde hier vermutlich ein Ziel gesetzt, ohne den Weg dorthin logistisch bis zum Ende durchzudenken.

Lesen Sie auch:



**„BEFRIEDIGENDE“ WERTE?
Wie schlecht die Luft in Wien nun wirklich ist**
11.11.2024

LADEN OHNE KABEL

Erster E-Taxi-Standplatz in Wien in Betrieb

14.09.2023

„ETAXI AUSTRIA“

Pilotprojekt erprobt kabelloses Laden für Taxis

14.08.2023

Hohe Feinstaubbelastung in Wien

„Wir sind definitiv für dieses Projekt“, so Hruza. Lediglich der Ausbau der Schnellladestationen wäre von erheblichem Wert. Denn die vollständige Dekarbonisierung der Taxiflotten würde die Feinstaubbelastung im städtischen Bereich erheblich senken, und diese stellt schon jetzt ein gesundheitliches Problem dar: Erst Mitte November war das in Wien merklich spürbar – Experten warnten sogar davor, im Freien Sport zu treiben. Denn nimmt man die kommenden EU-Werte für die zulässige Jahres-Höchstbelastung an PM 2,5 als Maßstab, wäre Wien in jedem einzelnen der letzten drei Jahre an den Vorgaben gescheitert.

Sandra Beck

