

Teilen Sie FALTER.morgen mit dem Link den Sie [hier](#) erhalten und sammeln Sie Prämienpunkte!  
Ihren aktuellen Punktestand und die Prämien finden Sie [hier](#).



**FALTER.morgen**  
DER WIEN-NEWSLETTER

# Grüner wird's nicht



12. Dezember 2024 • Sie starten in den Tag mit  
**VIKTORIA KLIMPFINGER**

**Ab Jänner werden nur mehr E-Taxis neu zugelassen, die Fahrer kritisieren fehlende Ladestationen >> Anrainer protestierten gegen die Wien Holding-Arena >> Lokaltipp: T'averna >> Der Fassadenleser über die türkisweißen Pavillons am Naschmarkt**

***Wetterkritik:** Sonne, bist du es? Heute stehen die Chancen auf etwas Sonnenschein tatsächlich ganz gut, auch wenn sie sich immer wieder die Wolkendecke über den Kopf zieht. Bei maximal 3 Grad können wir ihr das allerdings nachfühlen.*

---

Guten Morgen!

Tanken Sie noch oder laden Sie schon? Etwa vier Prozent der Wienerinnen und Wiener haben emissionsfreie PKWs, dieses Verhältnis spiegelt sich auch bei den Taxis wider. Zwar machen diese bloß ein Prozent der Wiener Autos aus, gleichzeitig sind sie aber diejenigen, die am meisten Meter machen. Prinzipiell ist es also sicher sinnvoll, bei ihnen anzusetzen: Ab 1. Jänner 2025 dürfen neu zugelassene Taxis nur mehr E-Autos sein. Warum das die Taxi-Branche skeptisch sieht, erzähle ich Ihnen gleich.

Außerdem hat sich **Soraya Pechtl** angesehen, warum man in St. Marx gegen die Wien-Holding-Arena aufbegehrt. **Florian Holzer** macht Ihnen das Lokal T'averna schmackhaft und unser Fassadenleser **Klaus-Jürgen Bauer** schaut sich die Pavillons am Naschmarkt genauer an.

Einen schönen Tag wünscht

**Viktoria Klimpfinger**

## ANZEIGE



Dagobert Peche, Stoffbahn Regenbogen, 1919 © MAK

**PECHE POP: Dagobert Peche und seine Spuren in der Gegenwart**

Dagobert Peche (1887–1923), das „Enfant terrible“ der Wiener Werkstätte, ließ deren Formensprache explodieren. Die MAK Ausstellung zeigt die faszinierende Wirkung, die Peches Arbeiten auf das Design des 20. und 21. Jahrhunderts hatten und haben: vom Art-déco-Stil über die Postmoderne bis in die Gegenwart.

[Jetzt im MAK zu sehen!](#)

**Theorie und Praxis**

*Ab Jänner werden in Wien nur mehr emissionsfreie Taxis neu zugelassen. Schrittweise soll damit eine Dekarbonisierung aller Taxiflotten erfolgen. Die Taxifahrer sind allerdings skeptisch.*

Am Taxi-Standplatz an der Unteren Donaustraße vor dem SO/ Hotel stehen am Mittwochmorgen fünf Taxis – drei davon Hybride, zwei Verbrenner. Die sieben **Ladeplatten**, die ins Kopfsteinpflaster eingelassen sind, schauen auf den ersten Blick aus wie Gullideckel, die unter den Autos vor sich hin existieren.

Will man in Wien ab 1. Jänner 2025 ein **neues Taxi** anmelden, muss es ein elektrisches sein. Hybride und Verbrenner werden nicht mehr zugelassen. Das besagt eine Landesverordnung für Wien, die sich aus dem „Mobilitätsmasterplan 2030“ des Klimaschutzministeriums ableitet. Rund 8.200 Taxis gibt es in der Stadt, ein Großteil davon sind Hybride, 220 sind E-Autos. Längerfristiges Ziel ist es, die **gesamte Flotte zu dekarbonisieren**. Theoretisch eine gute Idee, sind sich die betreffenden Parteien weithin einig, praktisch gibt es aber noch ein paar Wachstumsschmerzen.



Eine Ladeplatte des Pilotprojekts eTaxi Austria. (© Falter/Klimpfinger)

Daran, dass E-Autos in der Anschaffung teurer sind als Verbrenner, liegt es allerdings nicht. Zurzeit werden sie von Bund und Stadt stark gefördert. Die Skepsis vieler Taxifahrer bezieht sich vor allem auf die Anzahl der Ladestationen in der Stadt. „Ein Prozent aller Lenker in Wien hat Zugang zu einer eigenen Wallbox“, sagt **Eveline Hruza**, Sprecherin der Taxi-Vermittlung 40100. „Die anderen sind auf öffentliche und halböffentliche Ladestationen der Stadt Wien angewiesen.“ Mit Wallbox ist eine private Ladestation gemeint, halböffentlich sind Ladestationen auf Supermarkt-Parkplätzen oder vor Einkaufszentren.

In Wien gibt es laut Taxi-Innung 2.900 Ladepunkte (eine Ladestation kann mehrere Ladepunkte besitzen, wie eine Tankstelle, die mehrere Zapfhähne hat), davon 260 Schnellladepunkte. Und die sind gewissermaßen der Sand im Getriebe: Wenn ein E-Auto ein paar Stunden geladen werden muss, wäre das, so Hruza, ein Verdienstentgang im Vergleich zum Tanken. Zudem ist nicht gewährleistet, dass auf die Schnelle ein Ladepunkt frei ist: In Wien gibt es rund 28.000 Elektroautos. „Wünschenswert wären auch eigene Ladestationen, die von Gewerbetreibenden vorreserviert werden können“, schreibt die Taxi-Innung auf *Falter*-Anfrage.

Das bringt uns zurück zum Taxi-Standplatz an der Unteren Donaustraße. Die Ladeplatten, die sich hier in den Boden schmiegen, sind die Grundsteine des Pilotprojekts eTaxi Austria. Statt das Auto mit einem Kabel an eine Ladesäule zu hängen, verbindet sich der Unterboden des Fahrzeugs durch Knopfdruck mit der Ladeplatte. Die Autos werden automatisch aufgeladen, die Fahrer müssen sie währenddessen nicht verlassen. Laut Taxi-Innung sind derzeit 20 Taxis in Wien mit der entsprechenden Technologie ausgestattet, 42 Ladeflächen gebe es an sieben Standplätzen. Entwickelt hat sie das Grazer Start-up Easelink. Es sei das „weltweit größte E-Mobilitätsprojekt mit automatisiertem Laden“, so Gründer und Geschäftsführer Hermann Stockinger in einer Presseaussendung. Das Projekt läuft bis März 2025 in Wien und Graz, dann wird evaluiert.

**Christian Klejna, ÖAMTC-Experte** für Elektromobilität (der ÖAMTC ist Projektpartner), ist zuversichtlich, dass es erfolgreich ist, und ortet in der momentanen Verdrossenheit der Taxi-Fahrer die übliche Skepsis, die große Umstellungen oft mit sich bringen. Die meisten E-Autos hätten außerdem immer größere Reichweiten. **Michael Schwendinger** von der Mobilitätsorganisation VCÖ sieht das ähnlich: „Das Problem verringert sich mit der zunehmenden Reichweite der Autos.“ Soll die gesamte Flotte emissionsfrei sein, was ja das längerfristige Ziel der Umstellung ist, müsse der Ausbau der Schnellladestationen aber Schritt halten.

Bis es so weit ist, könnte es noch ein paar Jahre dauern. Jedes Jahr werden laut Taxi-Innung einige hundert Taxis außer Dienst gestellt und durch neue ersetzt. London lässt bereits seit 2018 nur mehr E-Taxis neu zu, sechs Jahre später ist mehr als die Hälfte des Bestands emissionsfrei unterwegs. Auch in anderen europäischen Großstädten wie Amsterdam und Hamburg dürfen ab 2025 nur mehr E-Taxis neu in Betrieb gehen, in Oslo müssen seit 1. November 2024 sogar alle Taxis in der Stadt vollelektrisch angetrieben sein. Norwegen lässt ab 2025 generell nur mehr emissionsfreie Fahrzeuge zu.

Den Schritt in Richtung Klimafreundlichkeit begrüßen sowohl die Taxi-Innung als auch Eveline Hruza von 40100 ausdrücklich: „Unsere Branche lebt von Autos. Also ist es selbstverständlich unsere Aufgabe, umweltfreundlich unterwegs zu sein“, sagt sie. Nur die Umsetzbarkeit ist es wohl wie so oft, an der es noch hapert.