

Panel 2.3: TCO & E-Taxi im laufenden Betrieb

Das E-Taxi rechnet sich auch ohne Förderung. Nikolaus Engleitner (NiMiCo) zeigte in seinem Impulsvortrag, dass ein elektrischer Kompaktwagen über vier Jahre und 160.000 Kilometer rund 3.000 Euro günstiger fährt als ein Diesel – trotz höherem Kaufpreis und gerechnet mit öffentlichen Wiener Ladetarifen. Schon wenige geänderte Annahmen lassen den Vorsprung auf knapp 10.000 Euro wachsen.

In Wien sind derzeit 924 E-Taxis unterwegs, über zwölf Prozent der Flotte (Stand September 2026). Seit Jänner 2025 dürfen nur noch elektrische Taxis neu angemeldet werden. Im Alltag stößt das an Grenzen: Im Doppelschichtbetrieb hänge der Tagfahrer bei knappem Akku erst einmal ein paar Stunden an der Säule – in bezahlter Arbeitszeit, so Ekrem Gönültas (WKW). Die Taxiunternehmer Engin Mih und Ibram Gerges bestätigten das. Für Alleinfahrer funktioniere das E-Taxi gut, im Schichtbetrieb fehlten freie Schnelllader. „Immer wenn das Auto steht, verliert der Taxifahrer Geld“, brachte es Christian Bley (Leapmotor) auf den Punkt. Stephanie Ernst (Rainer Gruppe) lehnt die Elektropflicht grundsätzlich ab.

Gönültas forderte mehr Schnellladestationen und reservierbare Säulen für Gewerbetreibende. David Berger (Wien Energie) gab ihm beim Ausbau recht, mehr als zehn neue Schnellladehubs sollen in Wien entstehen. Bei der Reservierung blieb er aber hart: Ob der Stellplatz vor der Säule frei sei, könne niemand garantieren. Dass der E-Anteil weiter steigt, war unstrittig. Die Schätzungen für 2031 reichen von 20 bis 50 Prozent. Gönültas verweigerte eine Zahl: „Es muss jetzt endlich was getan werden.“