

Einfluss von Nachtfahrverbot und LSVA auf die Marktdiffusion von Elektro-Lkw

Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum in der Schweiz bringen die Infrastruktur in gewissen Regionen fast täglich an ihre Kapazitätsgrenzen, dies ist vor allem im Verkehr sichtbar.

Zunehmende Verkehrsüberlastungen auf Strassen verursachen volkswirtschaftliche Staukosten im Milliardenbereich. Überproportional betroffen ist dabei der Binnengüterverkehr, der zu 80 % auf der Strasse abgewickelt wird. Verstärkt wird diese Problematik mit einer Schweizer Eigenheit in der Güterverkehrspolitik, dem Nachtfahrverbot. Wäre ein gangbarer Weg zur Entlastung des Binnengüterverkehrs, geräuscharme und lokal emissionsfreie Elektrolastwagen vom Nachtfahrverbot auszunehmen? Welchen Einfluss hätte diese Ausnahmeregelung auf den E-Lkw-Markt?

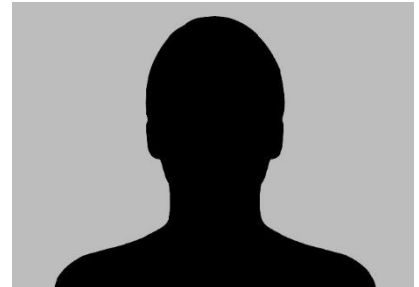
Hypothetische Szenarien in Bezug auf eine Ausnahmeregelung für Elektrolastwagen vom Nachtfahrverbot bilden die Basis für narrative Expertenbefragungen. Die Ergebnisse dieser Expertenbefragungen geben Aufschluss darüber, inwiefern sich eine Ausnahmeregelung auf die Marktdiffusion von Elektro-Lkws auswirkt.

Ein Grossteil der Arbeit umfasst die historische Dokumentation des Nachtfahrverbots. Das Nachtfahrverbot war ursprünglich per Gesetz definiert, als ein Instrument zur Durchsetzung der Arbeitszeit-vorschriften und der Wahrung der Nachtruhe. Heute ist der Zweck des Nachtfahrverbots nicht mehr gesetzlich festgelegt, wird jedoch politisch mit dem Verlagerungsziel begründet.

Nebst dem Nachtfahrverbot werden der Stand der Technik sowie der Fahrzeugmarkt des E-Lkws aufgezeigt. Mit diesem erarbeiteten Wissen wurden die hypothetischen Szenarien ausgearbeitet, welche als Grundlage für die Expertenbefragungen dienen.

Wichtige Erkenntnisse sind, dass das Nachtfahrverbot weiterhin als politisch delikates Thema betrachtet und die Marktdiffusion von Elektrolastwagen schliesslich über die Kosten definiert wird. Diese Kosten könnten gesenkt werden, wenn der Elektrolastwagen über Nacht eingesetzt würde. Bei welchen Unternehmen und in welchen Branchen der Elektrolastwagen über Nacht im Einsatz stehen könnte, erfordert noch weitere Forschungsarbeit. Die in dieser Arbeit skizzierten Szenarien sind stark auf den Stückgutverkehr fokussiert, wobei das Interesse einer Nachtanlieferung auf der Empfängerseite begrenzt sein dürfte.

Die Mehrheit der Experten schätzt, dass eine Ausnahmeregelung des Nachtfahrverbots die Dynamik im Elektrolastwagen-Markt unterstützen würde.



Diplomand
Marcel Sandro Schiavone

Dozent
Thomas Sauter-Servaes



Für das Jahr 2010 wurden die Staukosten auf CHF 1.6 Milliarden geschätzt. Jedoch haben sich die Staukosten seit 2010 fast verdoppelt.

“
Es könne einmal Zeiten geben, wo wir froh sein werden, wenn wir den Tagesverkehr entlasten und einen Teil des Verkehrs auf die Nacht verlegen können, damit unsere Strassen tagsüber nicht überlastet sind. Leider [...] haben wir heute nicht derartige Zeiten.
”

— Bundesrat Heinrich Häberlin
15. März 1934

Argument von Bundesrat Heinrich Häberlin für das Nachtfahrverbot, welches am 1. Juli 1934 in Kraft trat.