

Wie sich Wirtschaft und Umwelt verknüpfen

Der Klimawandel ist eine der großen Herausforderungen unserer Zeit. Die Auswirkungen und der Umgang damit spielen auch an der DHBW Villingen-Schwenningen eine Rolle. Hier wird Nachhaltigkeit als hochschulweite Gemeinschaftsaufgabe verstanden. Nicht nur, was konkrete Maßnahmen betrifft, um die Effekte abzumildern - sondern auch in der Forschung.



Prof. Dr. Wolfgang Habla

Prof. Dr. Wolfgang Habla ist ausgebildeter Umweltökonom. Seit 2023 unterrichtet er als Professor für Volkswirtschaftslehre an der DHBW Villingen-Schwenningen. Dort ist er auch im Arbeitskreis für eine nachhaltige Hochschule aktiv. „Mir geht es darum, den Begriff der Nachhaltigkeit auch mit Leben zu füllen“, erklärt er.

Beim Studium der Volkswirtschaftslehre interessiert er sich sehr stark für die Angebote aus dem Bereich der Umweltökonomik, ist schließlich als Praktikant beim Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung und danach drei Monate bei der australischen Forschungsbehörde CSIRO: „Dort gab es schon vor über 15 Jahren eine langanhaltende Dürre und damit verbundene Wasserknappheit.“ Das nehme extreme Züge an: „Da steht dann ein Eimer in der Dusche, um das Wasser aufzufangen und weiter verwenden zu können“, beschreibt Habla. Seine Erfahrungen beflügeln ihn, die Auswirkungen von Umweltpolitik zu studieren.

Umwelt und Wirtschaft stärker zu verknüpfen, das will er auch in der Lehre an der DHBW Villingen-Schwenningen tun. So haben sich von den internationalen Studierenden bereits etliche in seinen Kurs „Sustaina-

bility Economics“ eingeschrieben, der zum ersten Mal im Frühjahr angeboten wird. Neben dem Lehrangebot zu Nachhaltigkeit in verschiedenen Studiengängen gibt es an der DHBW Villingen-Schwenningen auch das Green Office. Es ist die Anlaufstelle für alle, die sich für Nachhaltigkeit interessieren, Projekte entwickeln möchten oder an diesen mitwirken wollen.

Umwelt als Bestandteil wirtschaftlicher Forschung

In der Forschung ist das Thema Nachhaltigkeit schon längst ein großer Bestandteil von Hablas Arbeit. So befindet sich eine Studie kurz vor der Veröffentlichung, die untersucht, welche klimapolitischen Maßnahmen im Verkehr in der Bevölkerung ankommen. Die Studie stützt sich dabei auf eine repräsentative Befragung in Deutschland und Schweden und untersucht, welche Faktoren genau mit einer höheren Zustimmung entsprechender Maßnahmen einhergehen. „Ich denke, besonders im Verkehrsbereich ist die Herausforderung, klimaneutral zu werden, enorm“, sagt Wolfgang Habla. Das habe damit zu tun, dass dort „wahnsinnig viele Komponenten“ zusammenspielen und praktisch jeder und jede von den Maßnahmen in der ein oder anderen Weise betroffen sei.

Grundsätzlich werde in der Klimapolitik zwischen Push- und Pull-Maßnahmen unterschieden. „Pull-Maßnahmen setzen auf Förderung, etwa von nachhaltigen Verkehrsmitteln oder von Lade-Infrastruktur. Sie sind kostspieliger für den Staat als Push-Maßnahmen.“ Unter letzteren verstehe man steuerliche Anreize, wie etwa die CO₂-Steuer oder eine Maut. Die Akzeptanz – das zeigt die Studie – ist bei Pull-Maßnahmen deutlich höher: „Damit sind diese Maßnahmen politisch besser umsetzbar, kosten den Steuerzahler aber auch

Geld“, sagt Habla. Eine weitere Erkenntnis sei, dass finanzielles Eigeninteresse – gemessen an der Nutzung des von einer Maßnahme betroffenen Verkehrsmittels – ein starker Faktor für die Zustimmung zu einer verkehrspolitischen Maßnahme sei: Menschen neigen dazu, Maßnahmen für gut zu befinden, wenn sie ihrem finanziellen Eigeninteresse dienen, und solche abzulehnen, die diesem Interesse entgegenstehen. So befürworteten beispielweise Autofahrer*innen weniger häufig die Einführung einer Autobahnmaut, aber auch weniger häufig die Förderung öffentlicher Verkehrsmittel. Hier sei, so Habla, die Politik gefragt, um z.B. mit dem geplanten Klimageld für einen finanziellen Ausgleich angesichts höherer CO₂-Steuern zu sorgen.

Besonders spannend seien bei der Umfrage auch die Ergebnisse rund um ein Tempolimit auf deutschen Autobahnen: „Es sind mehr dafür als dagegen, viele sind noch unentschieden.“ Hier würden sich auch Experimente anbieten, wie sie in der ökonomischen Forschung immer öfter zum Einsatz kommen, um kausale Effekte aufzuzeigen und evidenzbasierte Ergebnisse abzuleiten: „Man könnte auf zufällig ausgewählten Autobahn-Abschnitten vorübergehend ein Tempolimit einführen und schauen, welche Effekte das hätte. Etwa auf die Qualität der Luft oder was die Anzahl der Unfälle betrifft.“ Es gebe starke Hinweise aus anderen Ländern, dass Tempolimits durchaus ökonomisch gerechtfertigt sein könnten. ■

Projekt mit großem dualem Partner

Daneben arbeitet Habla noch an einem Projekt mit einem großen dualen Partner der DHBW. „In diesem Unternehmen haben viele Mitarbeitende einen Dienstwagen. Um Elektromobilität zu fördern, wurde den Mitarbeitenden mit einem teil- oder vollelektrischen Dienstwagen auf Firmenkosten eine Wallbox zum Laden der Fahrzeuge finanziert“, erklärt Habla. Die Daten zum Projekt – und zwar jene der Nutzung der Elektroautos vor und nach der Installation der Wallbox – konnte er zusammen mit seinen Ko-Autoren von der Universität Mannheim auswerten: „Wir sehen, dass Mitarbeitende mit einem Plug-in-Hybrid-Fahrzeug mit einer Wallbox zuhause deutlich länger elektrisch fahren und auch deutlich häufiger beim nächsten Mal ein vollelektrisches Auto bestellen. „Umgerechnet senkt die Installation einer Wallbox die Fahrzeugemissionen um 38 Prozent, auf ein Jahr gerechnet entspricht das fast einer Tonne CO₂ pro Fahrzeug – ein ordentlicher Beitrag.“ Und das Beste sei, dass sich die Anschaffungskosten für die Wallbox nach spätestens acht Jahren amortisiert hätten, so Habla: „Alles in allem also eine Win-win-Situation: ein Gewinn für das Unternehmen und für die Umwelt.“