

■ Überregional

Ein Relikt aus der Nachkriegszeit: Die Pendlerpauschale

aus SIGNAL 01/2004 (Februar/März 2004), Seite 7-8 (Artikel-Nr: 10002982)
DBV Bundesverband

Immer wieder taucht der Vorschlag in der aktuellen Steuersenkungsdebatte auf: Schafft die Pendlerpauschale ab. Es gibt dafür viele Befürworter, aber auch Gegner, vor allem aus der Richtung der Autofahrerlobby. Nicht von ungefähr.

Die Steuersubvention der Pendlerpauschale ist ein typisches Kind der Nachkriegsära. Viele berufstätige Menschen wurden aus den ausgebombten Innenstädte mit ihrer Altbausubstanz in die an der Peripherie der Städte gelegenen Neubaugebiete gedrängt, oft hinaus aufs Land, wo gerade in Bayern viele Vertriebene einquartiert wurden. Es entstanden neben den nunmehr höheren Neubaumieten auch längere und teure Anfahrtswege zu den Industrie- und Büroarbeitsplätzen in die größeren Städte. Die Pendlerpauschale sollte für Arbeitnehmer nunmehr höhere Wegekosten ausgleichen helfen.

Doch heute hat sich die gut gemeinte Subvention oft ins Gegenteil verkehrt. Sie begünstigt die Stadtflucht wegen der geringeren Miet- oder Grundstückskosten in das Umland, die als negative Folge den Ausbau von Verkehrswegen erfordert, zur Zersiedlung der Landschaft beiträgt etc. Dazu gehört in den wenigsten Fällen der Ausbau der Schieneninfrastruktur durch den Bau neuer S-Bahnen sondern mehr und mehr ein ungehemmter Straßenbau.

Als ein besonders krasses Beispiel sei der Großraum Rhein/Main herausgegriffen. Die Mieten in Frankfurt vor allem sind recht teuer, das eigene Haus für den Normalverdiener durch die hohen Grundkosten fast eine Utopie. Viele zieht es hinaus aufs Land, nicht nur in den nahen Taunus oder Odenwald, nein auch der Westerwald, die Rhön und der Spessart gehören zum Einzugsbereich von Frankfurt/Main. Dort sind die Kosen für das eigene Heim, auch vom Staat subventioniert, bedeutend geringer als in der unmittelbaren Nähe der Mainmetropole. Allerdings stehen den geringeren Miet- oder Hauskosten höhere Aufwendungen für die tägliche Fahrt zur Arbeit gegenüber, die jedoch der Staat oder besser gesagt, die Steuern zahlende Allgemeinheit übernimmt. Es gibt somit eigentliche eine doppelte Subvention: die für den Eigenheimbau und die für das Pendeln von und zur Arbeit. Mieten übrigens, das sei nebenbei angemerkt, werden nur bei geringer Verdienenden subventioniert (Wohngeld).

Bleibe also der höhere Zeitaufwand übrig. Eine inzwischen fast eher marginale Frage. Denn ob ein Pendler aus Regensburg nach Passau zur Arbeit fährt oder von Poppenbüttel nach Hamburg-Harburg: Der Zeitaufwand ist fast derselbe. Oder um beim Frankfurter Beispiel zu bleiben: Es ist zeitlich fast egal, von Oberursel zur Hauptwache in der City mit der U-Bahn zu fahren oder mit dem ICE von Fulda nach Frankfurt.

Kurz gesagt, die Wohnkosten im Umland sind allgemein geringer, die Fahrtkosten werden vom Staat erstattet, der noch für teures Geld die Verkehrsinfrastruktur ausbauen muss, es lohnt sich raus aus der Stadt aufs Land zu ziehen, es zu zersiedeln.

Mit dem Entfall der jetzigen Pendlerpauschale wäre es für potenzielle Stadtlüchter eher überlegenswert, sich für das teure Wohnen in der Innenstadt oder in der näheren Umgebung der Großstadt zu entscheiden, dafür aber an den Fahrtkosten zu sparen. Oder doch ins ländliche und billigere Umland zu ziehen mit dem Nachteil des erheblich höheren Aufwands für den Weg zur Arbeit.

Mit den gesparten Steuersubventionen sollten die Innenstädte wohnbarer gemacht werden: durch autofreie Zonen, mehr Spielplätze und bessere und kürzere Wege zum Einkauf. Nicht angesprochen wurde das Problem der Fernpendler, vor allen aus den neuen Ländern. Auch hier subventioniert der Staat durch die Pendlerpauschale und Abzugsmöglichkeiten für die doppelte Haushaltsführung eigentlich nur die Unlust der Betriebe in den westlichen Bundesländern, ihre Produktionsstätten in den Osten zu verlagern, dort, wo die Arbeitskräfte auch wohnen. Denn für viele der Ostfernpendler ist die weite Anreise, die mit an Wochenenden überfüllten Zügen und Straßen einhergeht, nur zu finanzieren wegen der Subvention der Arbeitswegkosten.

Stattdessen könnten die eingesparten Steuermillionen besser dafür eingesetzt werden, die Ansiedlung neuer Betriebe in den neuen Ländern zu fördern.

Obwohl diese Abhandlung nur ein grober Umriss des weitaus differenzierteren Problems der Pendlerpauschale sein kann, dürfte klarwerden, dass das Abschaffen der Pendlerpauschale aus ökonomischen und ökologischen Gründen seinen Sinn hat. Nur ob Politiker den Mut haben, auch einmal sinnvolle Entscheidungen zu fällen, steht auf einem anderen Blatt.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002982>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten