



AUTOR



Prof. Dr. Thomas Straubhaar
Direktor des HWWI und Profes-
sor an der Universität Hamburg
Tel: 040 - 34 05 76 - 100

PENDLERSTEUER

Pendlersteuer statt Pendlerpauschale?

Höhere Spritpreise sorgen für eine wachsende Empörung der Autofahrenden. Politiker(innen) erkennen im anschwellenden Wutpotenzial der Massen eine exzellente Chance, mit populären bis populistischen Forderungen auf Stimmenfang zu gehen. Das Spektrum der Ideen reicht von Dirigismus bei der Preisbildung und Regulierung der Mineralölindustrie bis hin zu vielerlei Vorschlägen, wie mit Steuern und Subventionen gegen steigende Benzinpreise vorzugehen sei. Weit oben auf der Beliebtheitsliste steht eine Anhebung der Pendlerpauschale. Gerade auch der FDP-Wirtschaftsminister hat sich mehrfach dafür stark gemacht. Das zeugt für ein merkwürdiges Verständnis von Freiheit, Eigenverantwortung und Marktwirtschaft. Denn zunächst wird der Staat ermächtigt, allen Autofahrern über Mineralöl-, Öko- und Mehrwertsteuer viel und immer mehr Geld wegzunehmen. Momentan sind das bei einem Zapfpreis von 1,60 Euro etwa 90 Cent (nämlich 65,5 Cent Mineralölsteuer und 25 Cent Mehrwertsteuer). Dann fordert man den Staat auf, das Geld zurückzugeben, aber bitteschön nur den Pendlern.

Gemeinhin nennt man eine solche Umverteilung, für die alle bezahlen, aber nur einige begünstigt werden, eine Privilegien-Wirtschaft. Dass von einer höheren Pendlerpauschale vor allem gut verdienende Alleinstehende besonders profitieren, lässt erst recht den Anschein von Klientelpolitik entstehen.

Die Pendlerpauschale verströmt einen Ruch von Paternalismus. Damit ist gemeint, dass der sich so klug fühlende Staat – hier repräsentiert durch den Wirtschaftsminister –

wie der gütige Vater, zu wissen vorgibt, dass Pendler das Auto aus wichtigeren und damit eben zu privilegierenden Gründen benutzen, als andere, die vielleicht den Wagen benutzen, um Kinder in die Schule oder Kranke ehrenamtlich zur Dialyse zu fahren. Warum sollen nur Pendler begünstigt werden, nicht jedoch andere Menschen, die unter steigenden Benzinpreisen genauso leiden? Wenn der Wirtschaftsminister das Gefühl hat, dass Autofahrer in Deutschland für den Sprit zu viel bezahlen und deshalb staatlich entlastet werden müssen, dann soll er schlicht die enorme steuerliche Belastung für Benzin senken.

Natürlich ist es richtig, dass die Pendlerpauschale die Mobilität fördert. Aber selbst wenn sie (temporär) mithelfen kann, Ungleichgewichte auf dem Arbeitsmarkt zu verringern, heißt das noch lange nicht, dass man diesen positiven Effekt nicht durch andere Maßnahmen billiger und besser erreichen kann. Denn auch hier gilt, wie an vielen Orten der Steuerpolitik, dass der warme Privilegien-Regen aus einer Gießkanne zu wenig präzise und mit zu vielen negativen Nebenwirkungen verbunden ist. Wenn schon räumliche Mobilität zur Arbeitsaufnahme gefördert werden soll, wäre es effizienter, vorübergehende staatliche Mobilitätshilfen nur gezielt an unmittelbar Betroffene zu leisten. Und nicht dauerhafte Privilegien zugunsten aller Pendler zu schaffen, als auch für jene, die aus ganz anderen Gründen mit dem Auto zur Arbeit fahren.

Die Pendlerpauschale soll dem Schutz von Ehe und Familie dienen. Man will Pendler einen finanziellen Anreiz geben, abends noch nach Hause zurückzukehren. Eine berufsbe-

dingt getrennte Haushaltsführung wird familienpolitisch als unzumutbar angesehen. Selbst wenn man dieser Argumentation folgt, ist festzuhalten, dass nur ganz wenige Berufspendler einen Arbeitsweg von mehr als 50 Kilometer zurücklegen. Die Maße der Pendler fährt nicht weiter als 25 Kilometer zur Arbeit. In aller Regel dürfte sich daraus keine Notwendigkeit einer getrennten Haushaltsführung ergeben.

Die Pendler würden so oder so abends nach Hause fahren. Für diese Gruppe wird die Pendlerpauschale schlicht zu einem Privileg. Dafür mag es Gründe geben. Sie ändern aber alle nichts daran, dass es eine Steuererleichterung bleibt, die nichts mehr mit der ursprünglichen familienpolitischen Zielsetzung zu tun hat.

Es gibt wenig gute Argumente, völlig freiwillig getroffene private Entscheidungen von Pendlern mit staatlichen Privilegien auf der Grundlage paternalistischer Werturteile belohnen zu wollen. Viele unterschiedliche Faktoren spielen bei der Wahl von Wohn- und Arbeitsort eine Rolle. Kosten für Wohnung, Eigenheim, Jobangebote und Verdienstmöglichkeiten, Wünsche und Erwartungen von Familienangehörigen und vieles mehr gehören dazu. Die Kosten, um von zu Hause zur Arbeit zu kommen, sind nur ein Aspekt von vielen. Und dabei geht

es erst noch nicht allein um direkte Kosten für Fahrrad, Auto, Zug oder Flugzeug, sondern genauso um die indirekten Zeitkosten, den Reisetress oder um Stau- und Unfallgefahren. Das durchaus komplexe Verfahren, über Wohn- und Arbeitsort zu entscheiden, ist einzig Sache der Betroffenen. Wieso sollte der Staat individuell getroffene Urteile beeinflussen oder gar belohnen wollen? Dafür gibt es keine andere Begründung als eben den Paternalismus, die anmaßende staatliche Besserwisserei

Wer sich auf die Ebene der Paternalisten begibt, kann den Spieß auch umdrehen. Statt einer Pendlerpauschale lässt sich eine Pendlersteuer fordern.

Denn die Mehrheit der Pendler fährt mit dem Auto zur Arbeit. Entsprechend wird eine (zusätzliche) Straßeninfrastruktur notwendig. Deren Abnutzung verursacht volkswirtschaftliche Kosten. Wer mit dem Auto zur Arbeit fährt, verschmutzt die Umwelt, erzeugt Emissionen von klimaschädlichen Treibhausgasen und verursacht somit ökologische Kosten. Die Pendlerpauschale widerspricht allen Einsparungs- und Effizienzbestrebungen zur Minderung des fossilen Energieverbrauchs. Und sie läuft anderweitigen Bemühungen zur Reduktion gerade von CO₂-Emissionen zuwider. Schließlich fördert die Pendlerpauschale Abwan-

dungstendenzen in die Peripherie und damit eine Zersiedelung der Landschaft. Auch das könnte für Paternalisten ein Grund für eine Pendlersteuer sein.

Heute werden Pendler staatlich privilegiert. Wieso sie und nicht die Städter? Denn die urbane Bevölkerung profitiert zwar von kürzeren (wenn auch nicht notwendigerweise schnelleren) Arbeitswegen. Sie ist aber dafür mit höheren Wohnraumkosten konfrontiert als die Pendler, die sich im Grünen über tiefe Landpreise, günstige Grundstücke und moderate Mieten freuen.

Dazu leiden Stadtbewohner unter Problemen, die ihnen die Pendler erst (mit) verursachen. Abgase, Verkehrslärm, Stau oder Parkplatzmangel könnten gute Gründe sein, die Pendlerpauschale abzuschaffen und sie durch eine Pendlersteuer zu ersetzen. Damit könnten Städter für das Leid entschädigt werden, das ihnen autofahrende Pendler antun. Wäre nicht die Pendlersteuer eine Forderung, mit der sich bei Millionen von Stadtmenschen politisch punkten ließe? Wieso nutzen Politiker(innen) diese brachliegende Chance nicht?

Eine gekürzte Fassung dieses Beitrags ist am 18. April 2012 im „Handelsblatt“ erschienen.