

05. April 2017, von Michael Schöfer Den Blick auf die unzureichenden Investitionen richten

Natürlich ist die zunehmende Zersiedelung und die damit einhergehende Belastung von Mensch und Umwelt durch den motorisierten Individualverkehr wenig wünschenswert. Aber zu glauben, man könne diesen Trend durch eine Streichung der Pendlerpauschale umkehren, ignoriert die äußeren Zwänge, unter denen die Berufspendler zu leiden haben. Stefan Bach, Steuerexperte beim Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung, macht es sich leider viel zu einfach, wenn er das Pendeln kurzerhand als "private Entscheidung" deklariert. [1] Er plädiert dafür, Steuervergünstigungen wie die Pendlerpauschale zu reduzieren. Wohnen und Arbeiten an einem Ort wäre zwar in der Tat vernünftig, ist aber für immer weniger Arbeitnehmer realisierbar. Wer die Pendlerströme zurückfahren möchte, muss deren Ursachen beseitigen. Also das, was die Menschen zum Pendeln zwingt.

Nach Angaben des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) pendeln hierzulande so viele Menschen wie noch nie. Inzwischen kommt sogar die Mehrheit der Arbeitnehmer von außerhalb. 2016 fuhren 60 Prozent der Arbeitnehmer zu ihrem Arbeitsplatz in eine andere Gemeinde. [2] Die meisten Pendler gibt es in München, dicht gefolgt von Frankfurt am Main. Dazu beigetragen haben vor allem zwei Entwicklungen: Einerseits die stark gestiegene Anzahl der Jobs, die wiederum hauptsächlich in den Großstädten zu finden sind. Andererseits die Explosion der Wohnungspreise bzw. der Wohnungsmieten. In München, Deutschlands teuerster Großstadt, sind nach einer Studie der Sparda-Banken die **Wohnungspreise** zwischen dem 1. Halbjahr 2005 und dem 1. Halbjahr 2016 um 81,4 Prozent gestiegen, in Frankfurt am Main waren es 54,2 Prozent (in ganz Deutschland 21,5 %). [3] Wahnsinn! Bundesweit stiegen laut BBSR allein im vergangenen Jahr die **Durchschnittsmieten** von Wohnungen in den Großstädten mit mehr als 500.000 Einwohnern um 6,3 Prozent auf 9,97 Euro pro Quadratmeter. Am teuersten sind München mit 15,65 Euro und Frankfurt am Main mit 12,76 Euro. [4] Die Reallohnentwicklung fällt dagegen wesentlich bescheidener aus und hält diesem enormen Anstieg nicht mehr stand. Kein Wunder, wenn Arbeitnehmer ins Umland abwandern respektive als Zuzügler erst gar nicht in die Großstädte ziehen. Vor allem, wenn sie nur ein mittleres oder unterdurchschnittliches Einkommen beziehen.

Aber die Arbeitnehmer obendrein auch noch wegen der unbestrittenen Umweltbelastung (Stichwort: Feinstaub) mit der Streichung der Pendlerpauschale bestrafen zu wollen, ist der falsche Weg. Selbst wenn Pendeln dadurch wirklich unattraktiver würde, könnten sie sich in den sündhaft teuren Ballungsräumen nach wie vor keine Wohnung leisten. Es wird zwar wieder mehr gebaut, allerdings hauptsächlich im Hochpreissegment. Für Durchschnittsverdiener keine Option. Und ob sich das bald ändert, steht in den Sternen, denn der Staat kommt in puncto Errichtung von erschwinglichem Wohnraum einfach nicht in die Gänge. Der Bedarf übersteigt bei weitem das Angebot. Vermutlich wird das auf absehbare Zeit so bleiben. Jetzt rächt sich die Vernachlässigung des sozialen Wohnungsbaus, der Markt regelt eben doch nicht alles. Um wenigstens den motorisierten Individualverkehr aus den Städten herauszuhalten, müsste das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) drastisch ausgebaut werden. Doch hier hat der Staat ebenfalls viel zu wenig investiert. Regionen, in denen es noch preiswerte Wohnungen gibt, sind oft nur mangelhaft mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen. Ohne eigenes Auto geht da nichts.

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt lobt sich selbst: "Wir investieren in Autobahnen und Bundesstraßen eine Rekordsumme und geben Deutschland einen Modernisierungsschub. Mit Milliarden-Investitionen fördern wir Mobilität und sichern Wachstum, Arbeit und Wohlstand. Durch meinen Investitionshochlauf werden die Investitionen in unsere In-

frastruktur weiter steigen: bis 2018 um rund 40 Prozent." [5] Wer mehr Straßen baut, wird erfahrungsgemäß mehr Verkehr ernten. Was soll dabei auch anderes herauspringen? Im Gegensatz dazu fehlt den Städten und Kommunen das Geld für dringend nötige Investitionen in den öffentlichen Personennahverkehr. Der ÖPNV ist chronisch unterfinanziert, es existiert ein beträchtlicher Investitionsrückstand. Es überrascht kaum, dass die meisten Pendler ungeachtet der ebenso chronischen Verkehrsstaus mit dem Auto zur Arbeit fahren (2012: 66 %). Ökonomen sprechen hier von klassischer Fehlallokation (Falschverteilung von Haushaltsmitteln).

Es muss sich also viel ändern, doch allein mit der Streichung der Pendlerpauschale ist es nicht getan. Was wir vielmehr brauchen, ist ein Gesamtkonzept, das den konsequenten Ausbau des ÖPNV und die Förderung von erschwinglichem Wohnraum in den Städten beinhaltet. Da die Entfernungen, die die Pendler zurücklegen, immer größer werden (2015 lag der Durchschnitt für den einfachen Arbeitsweg bei 16,8 km), greift der Verweis aufs Fahrrad zu kurz. Das mag innerhalb der Städte eine Alternative sein, darüber hinaus ist es jedoch unzumutbar. Wir müssen deshalb auch bei der Elektromobilität einen entscheidenden Schritt vorankommen, momentan ist die dafür notwendige Infrastruktur (Stichwort: Ladestationen) in einem erbärmlichen Zustand und das Angebot an Elektroautos trotz staatlichem Zuschuss noch zu teuer. Deutschland müsste demzufolge viel mehr in seine Zukunft investieren. Man fragt sich unwillkürlich, wo die vielen Milliarden, die Deutschland in jedem Jahr beim Export erwirtschaftet, hinfließen. Anstatt sich über Steuersenkungen Gedanken zu machen, sollten wir den Blick auf die bislang unzureichenden Investitionen richten.

[1] Süddeutsche vom 03.04.2017

[2] BBSR, Immer mehr Menschen pendeln zur Arbeit

[3] Verband der Sparda-Banken, Sparda-Studie Wohnen in Deutschland 2017, Seite 55, PDF-Datei mit 2,7 MB

[4] BBSR vom 15.03.2017, Wohnungsmieten 2016 flächendeckend gestiegen

[5] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Bundesfernstraßen 2016: Länder profitieren vom Investitionshochlauf