

Schumpeter School
of Business and Economics



SCHUMPETER DISCUSSION PAPERS

Berufsbedingte Mobilität - empirische Befunde für Deutschland

**Claudia Wesselbaum-
Neugebauer**

The Schumpeter Discussion Papers are a publication of the Schumpeter School of Business and Economics, University of Wuppertal, Germany
For editorial correspondence please contact
SSBEditor@wiwi.uni-wuppertal.de
SDP 2009-009
ISSN 1867-5352

Impressum
Bergische Universität Wuppertal
Gaußstraße 20
42119 Wuppertal
www.uni-wuppertal.de
© by the author



BERGISCHE
UNIVERSITÄT
WUPPERTAL

Berufsbedingte Mobilität - empirische Befunde für Deutschland

Claudia Wesselbaum-Neugebauer

Schumpeter School of Business and Economics

Bergische Universität Wuppertal

42097 Wuppertal

wesselbaum@wiwi.uni-wuppertal.de

JEL Classifications: D1, H24, H31, H36

Keywords: mobility, commuting allowance, commuting cost, labor,

Stichworte: Mobilität, Pendlerpauschale, Fahrtkosten, Arbeitnehmer,

Abstract

The deductibility of commuting costs in Germany is discussed permanently. The paper addresses the question, whether the taxpayers do react to the commuting allowances (Entfernungspauschale). It is shown that individual mobility depends on the responsibilities for companion, children and relatives. The commuting allowances are unsuitable to realize aims of urban, traffic and regional planning. Hence a return back to the system of full deductibility of work-related expenses is necessary if they choose public transportation. Furthermore a tax-deductible flat-rate per kilometer is required if they go by car.

Zusammenfassung

Die steuerliche Abzugsfähigkeit der Fahrtenkosten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte ist ein häufig und sehr konträr diskutierter Bereich in der Finanzwissenschaft, der Betriebswirtschaftlichen Steuerlehre und den Juristen. Die vorliegenden empirischen Befunde verdeutlichen, dass der berufliche Veranlassungsgrund die Wohnortwahl umso stärker prägt, je weniger Verpflichtungen gegenüber einem Partner, Kindern oder aber Angehörigen existieren. Als lenkungspolitische Maßnahme zur Realisierung von verkehrs-, siedlungs-, umwelt- und finanzpolitischen Zielen sind die Fahrtkosten auf Grund der vielfältigen Einflussgrößen ungeeignet. Aus diesem Grunde ist eine Rückkehr zum System des Abzugs der tatsächlichen Wegekosten bei Nutzung des Öffentlichen Personenverkehrs sowie einer an den Kosten für einen Mittelklassewagen orientierten Kilometerpauschale als typisierende Vereinfachung geboten.

Inhalt

1 Einleitung.....	2
2. Der „typische“ Sachverhalt	3
2.1 Entfernung als Typisierungsmerkmal.....	4
2.1.1 Optimierungstheorie.....	5
2.1.2 Co-Location-Hypothese.....	6
2.2 Sachgerechte Typisierungsmerkmale	7
2.2.1 Regionale Verteilung von Arbeitsplätzen und Bevölkerungsdichte.....	8
2.2.2 Suburbanisierung	11
2.2.3 Reurbanisierung.....	13
2.3 Familiäre Aspekte.....	14
2.4 Charakteristika von mobilen Beschäftigten	16
2.5 Entfernungspauschale.....	18
3. Fazit	20
Literaturverzeichnis.....	23

1 Einleitung

Die Einführung einer Abzugsbeschränkung für Pendelkosten ab 2007 hat eine heftige Debatte um die partielle Einführung des Werktorprinzips sowie die Klassifizierung der Aufwendungen für Fahrten zwischen Wohnung und Erwerbstätigkeit ausgelöst.¹ Unumstritten ist, dass natürliche Personen eine Wohnung benötigen, wobei die Wahl des Wohnortes durch individuell variierende Präferenzen determiniert wird. Ohne Berücksichtigung weiterer Aspekte, ist daher die Annahme zutreffend, dass die Wohnortwahl in die Sphäre der allgemeinen privaten Lebensführung fällt. Probleme treten dann auf, wenn die natürliche Person steuerpflichtige Einnahmen realisiert und hierfür den Erwerbssort aufsuchen muss. Durch die Überbrückung der Distanz zwischen Wohnung und Arbeitsstätte entstehen Pendelkosten, welche ohne Aufnahme der Tätigkeit nicht angefallen wären. Aus diesem Grunde liegt die Schlussfolgerung nahe, dass es sich hierbei um Werbungskosten gem. § 9 Abs. 1 EStG handelt. Dies wird von *Richter*² mit dem Argument bestritten, dass der Begriff „Werbungskosten“ nicht aus dem Blickwinkel des Arbeitnehmers, sondern aus dem des Arbeitgebers betrachtet werden müsse. Demnach könnten nur solche Aufwendungen als abzugsfähige Werbungskosten anerkannt werden, „die durch Leistungen verursacht werden, für die man einem Dritten....eine Zahlungsbereitschaft unterstellen darf.“ Dies könne man zwar für Fortbildungskosten bejahen, nicht aber bei regelmäßigen Fahrten des Arbeitnehmers zum Arbeitsplatz.³ Doch selbst unter Zugrundelegung dieser, dem Steuerrecht fremden Definition des Begriffs der Werbungskosten, würden die Fahrtkosten hierunter fallen. Ebenso wie Fortbildungskosten nicht generell vom Arbeitgeber getragen werden, leisten zwar nicht alle Zuschüsse zu den Fahrtkosten bzw. stellen Dienstwagen für diese Fahrten zur Verfügung. Doch ist dies nicht unüblich oder dem Steuerrecht unbekannt. So regelt § 40 Abs. 2 S. 2 EStG, dass diese Zuschüsse des Arbeitgebers mit einem Pauschalsteuersatz von 15 % besteuert werden dürfen. Die Höhe der Pendelkosten wird indes wiederum durch die Wohnortwahl beeinflusst. Hieraus kann darauf geschlossen werden, dass die Aufwendungen gemischt veranlasst sind.⁴ Die Wegekosten wären in diesem Fall in vollem Umfang den nicht abzugsfähigen Kosten der privaten Lebensführung gem. § 12 EStG zuzurechnen.

Für die verfassungsrechtlich gebotene Besteuerung nach der finanziellen Leistungsfähigkeit muss der Gesetzgeber neben dem objektiven Nettoprinzip, welches dem Produktionseffi-

¹ Vgl. hierzu auch die Literaturübersicht bei *Richter/Söhn* (2008), S. 117 u. S. 126.

² Vgl. *Richter* (2004), S. 8.

³ Vgl. *Richter* (2004), S. 8.

⁴ Ausführlich hierzu *Wissenschaftlicher Beirat des Fachbereichs Steuern bei der Ernst&Young AG* (2004), S. 1024.

zientztheorem entspricht,⁵ auch das subjektive Nettoprinzip beachten. Folglich ist nicht nur die Unterscheidung zwischen beruflichem und privatem Veranlassungsgrund für die Beurteilung der steuerlichen Abzugsfähigkeit der Pendelaufwendungen relevant, sondern auch, ob es sich um eine freie oder beliebige Einkommensverwendung handelt oder aber um zwangsläufigen, pflichtbestimmten Aufwand.⁶ Aus dem subjektiven Nettoprinzip kann nicht der Anspruch abgeleitet werden, dass der Gesetzgeber den steuerlichen Abzug aller Kosten zulassen muss, die durch die freie Entscheidung des Steuerpflichtigen verursacht werden.⁷ Auf Grund des ertragsteuerlichen Massenfallrechts ist es ebenfalls problematisch, alle mit der Berufstätigkeit im Zusammenhang stehenden Kosten hinsichtlich ihrer Notwendigkeit oder Angemessenheit im Einzelnen zu prüfen. Der Gesetzgeber ist daher berechtigt, Vereinfachungen und Typisierungen zu bilden, die nach dem ihn vorliegenden Erfahrungen die regelungsbedürftigen Sachverhalte zutreffend wiedergeben. Diese pauschalierenden Lösungen können durchaus zu Härten führen, ohne damit gleichzeitig gegen den allgemeinen Gleichheitssatz zu verstoßen. Die Grenze der gesetzlichen Typisierung wird erst dann überschritten, wenn sie keine realitätsgerechte Orientierung am typischen Fall darstellt.⁸ Nachfolgen wird überprüft, inwieweit die pauschalierte Beschränkung der Wegekosten für Fahrten zwischen Wohnung und Erwerbsstätte den „typischen“ Sachverhalt widerspiegelt.

2. Der „typische“ Sachverhalt

Die Beschränkung des Werbungskostenabzugs wurde mit dem StÄndG 2007 v. 19.7.2006⁹ in das Steuergesetz aufgenommen. Dem allgemeinen Teil des Gesetzesentwurfs ist nicht zu entnehmen, welcher typische Sachverhalt dieser Kürzung zugrunde lag. Der Gesetzgeber verweist lediglich auf die Daten des Mikrozensus 2004, wonach die Distanz zwischen Wohnung und Arbeitsstätte bei 52 % der Steuerpflichtigen unter 10 km liegt, 31 % eine Distanz von 10 bis 25 km bewältigen, 12 % täglich zwischen 26 bis 50 km pendeln und nur 5 % eine Entfernung von über 50 km zurücklegen. Zur Vermeidung von „Härten“ wurden für jene Steuerpflichtigen, die „überdurchschnittlich“ weite Wege zurückzulegen haben (Fernpendler), die behindert sind oder einen doppelten Haushalt führen, Ausnahmen zugelassen. Nach Auffassung des Gesetzgebers waren weitergehende Regelungen nicht erforderlich, da der „typische“ Arbeitnehmer durch die Nichtabzugsfähigkeit der Wegekosten keineswegs belastet sei.

⁵ Vgl. *Homburg* (2008), S. 48.

⁶ Vgl. BVerfG-Urt. v. 9.12.2008 - 2 BvL 1/07, 2 BvL 2/07, 2 BvL 1/08, 2 BvL 2/08, FR 2009, S. 76.

⁷ Vgl. *Richter/Söhn* (2008), S. 118ff.

⁸ Vgl. BFH-Urt. v. 26.11.2008 - X R 15/07, DSStR 2009, S. 41.

⁹ BGBl. I 2006, S. 1652.

Dies begründete er damit, dass der Arbeitnehmer-Pauschbetrag in Höhe von 920 € bei einer Vielzahl von Steuerpflichtigen zu einem höheren Werbungskostenabzug führen würde, als inklusive Fahrtkosten tatsächlich angefallen wären. Der Bund erwartete aus der Einschränkung des Werbungskostenabzugs ein Steuermehraufkommen in Höhe von 2,5 Mrd. €¹⁰

Unberücksichtigt blieben bei dieser Berechnung die aus der steuerlichen Änderung resultierenden Folgewirkungen im Ertragsteuerrecht, z.B. bezüglich der Gewährung des Entlastungsbetrags für Alleinerziehende sowie des Kindergeldes. Darüber hinaus wurden weder die Wechselwirkungen mit anderen Gesetzen, z.B. BAföG, WoPG, noch die sozialversicherungsrechtlichen Konsequenzen beachtet.¹¹ So konnten die Arbeitgeberzuschüsse zu den Aufwendungen des Arbeitnehmers für die Wegekosten vor Einführung der Abzugsbeschränkung gem. § 40 Abs. 2 S. 2 EStG pauschal mit 15 % besteuert oder gem. § 8 Abs. 3 EStG steuerfrei gestellt werden. Da das lohnsteuerpflichtige Entgelt sich gem. § 14 SGB IV mit dem sozialversicherungsrechtlichen Entgelt deckt, waren diese Zuschüsse sozialversicherungsfrei. Mit dem Fortfall der Pauschalierungsmöglichkeit unterlagen die vertraglich vereinbarten Arbeitgeberzuschüsse nunmehr auch in voller Höhe der Sozialversicherung. Während die Einkommensteuerbescheide gem. § 165 AO vorläufig erlassen wurden und nun problemlos korrigiert werden können, gilt dies für die Sozialversicherungsbeiträge nicht. Die für die Jahre 2007 und 2008 erstellten Meldebescheinigungen müssen nunmehr manuell geändert und entsprechende Mitteilungen an die Arbeitnehmer und Finanzämter gesandt werden.

Für die Frage der typisierenden Sachverhaltsgestaltung ist es allerdings irrelevant, inwieweit der Steuerpflichtige durch die getroffene Regelung tatsächlich be- bzw. entlastet wird. Maßgeblich ist vielmehr, dass die Vereinfachungen und Typisierungen den regelungsbedürftigen Sachverhalt zutreffend wiedergeben.

2.1 Entfernung als Typisierungsmerkmal

Die Analyse der Daten des Mikrozensus 2004 verdeutlicht bereits, dass der „typische“ Erwerbstätige zwar in der Nähe seiner Arbeitsstätte wohnt, es ihm dennoch nicht möglich ist, Wegekosten komplett zu vermeiden. Je geringer dabei die Entfernung zum Arbeitsplatz ist, um so eher ist davon auszugehen, dass der Kostenaufwand zur Überwindung der Entfernung als angemessener und unausweichlich beruflich bedingter Aufwand zu werten ist.¹² Inwieweit diese These zutreffend ist, bedarf einer näheren Analyse.

¹⁰ Vgl. BT-Drs. 16/1545, S. 9 u. S. 13

¹¹ Vgl. *Wesselbaum-Neugebauer* (2006), S. 815f.

¹² Vgl. BVerfG-Urt. v. 9.12.2008 - 2 BvL 1/07, 2 BvL 2/07, 2 BvL 1/08, 2 BvL 2/08, FR 2009, S. 78.

2.1.1 Optimierungstheorie

Im Rahmen wirtschaftswissenschaftlicher Modelle wird ebenfalls der Frage nachgegangen, nach welchen Kriterien die Wohnortwahl des Arbeitnehmers erfolgt. Dabei steht nicht die Frage der Angemessenheit bzw. der Notwendigkeit der aus der Wohnortnahme resultierenden Pendelkosten im Vordergrund, sondern die der Kostenoptimierung. Aus Vereinfachungsgründen wird im Rahmen dieser Modelle von dem rational handelnden Single ausgegangen. Für die Verteilung der Arbeitsplätze wird unterstellt, dass eine Konzentration im Regionskern vorliegt.¹³ Unabhängig von der Wahl des Verkehrsmittels, wird unterstellt, dass die Pendelkosten mit zunehmender Distanz zur Kernregion steigen. Ohne verzerrende Einflüsse wird der Arbeitnehmer daher einen arbeitsplatznahen Wohnort wählen, um Wegekosten und Pendelzeit zu minimieren. Aus diesen Annahmen resultiert eine erhöhte Nachfrage nach Wohnraum in der monozentrischen Stadt, welche höhere Wohnkosten gegenüber dem suburbanen Umland nach sich zieht. Wird nun zusätzlich die steuerliche Abzugsfähigkeit der Pendelkosten bei gleichzeitiger Nichtberücksichtigung von Wohnkosten in das Modell eingeführt, resultiert hieraus, dass der rational handelnde Erwerbstätige sein frei disponierbares Einkommen maximieren kann, indem er einen suburbanen Wohnort mit niedrigeren Boden- und Mietpreisen und höheren Wegekosten wählt. Steuerlich nicht zu berücksichtigende Kosten der privaten Lebensführung werden demgemäß in abzugsfähige Fahrtkosten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte umgewandelt. Hieraus realisiert der betrachtete Single simultan eine Minimierung des steuerlich nicht abzugsfähigen Anteils seiner Fixkosten¹⁴ und zugleich eine Maximierung seines frei verfügbaren Einkommens. Unter Zugrundelegung dieses Modells sind die Pendelkosten nicht notwendig, da der Single aus freien Stücken die Entfernung zum Arbeitsort erhöht hat. Dieses wissenschaftliche Modell bestätigt die Annahme, dass je geringer die Entfernung zum Arbeitsplatz ist, um so eher ist davon auszugehen, dass die Kosten angemessen und notwendig sind. Folgerichtig müsste die Entfernungspauschale für Fernpendler gekürzt werden. Negative Effekte, wie z.B. die aus dem Pendeln resultierenden gesundheitlichen Belastungen sowie Zeitaspekte bleiben bei dem obigen Modell ebenso außer Betracht, wie die mehrdimensionale Entscheidungsstruktur bei beiderseits berufstätigen Ehegatten mit und ohne Kinder.

¹³ Vgl. *Siedentop* (2007), S. 105.

¹⁴ Vgl. *Einig/Pütz* (2007), S. 73; *Homburg* (2008), S. 45; *Pasch/Höreth/Renn* (2001), S. 306; *Richter/Söhn* (2008), S. 117; *Richter/Theile* (1998), S. 353; *Siedentop* (2007), S. 105; *Wrede* (2001), S. 80; *Wrede* (2000), S. 216.

2.1.2 Co-Location-Hypothese

Die zeitliche Komponente wird indes in der in der angloamerikanischen verkehrsorientierten Suburbanisierungsforschung verbreiteten Co-Location-Hypothese einbezogen. Hier wird von der Prämisse ausgegangen, dass suburbane Standortstrukturen es dem rational Handelnden ermöglichen, seinen Wohnflächenkonsum bei gegebener Zahlungsbereitschaft zu erhöhen. Diese im privaten Bereich liegenden Argumente werden kompensiert durch die gleichzeitig zu realisierenden Zeitvorteile, welche sich daraus ergeben, dass der Erwerbstätige für den Weg zur Arbeit verkehrsmäßig weniger belastete Straßen befahren könne. Die Standortwahl der Haushalte ist demzufolge auf eine Minimierung der Pendelkosten in Form des Zeitaufwands ausgerichtet. Dies hat zur Konsequenz, dass der Erwerbstätige einen verkehrstechnisch günstig gelegenen Wohnort in der Nähe zum Arbeitsplatz präferiert,¹⁵ was nicht identisch ist mit der geringst möglichen Entfernung zum Erwerbort. Die Wohnortentscheidung stellt demgemäß eine Optimierung von Wohnflächenkonsum und Pendelzeit dar. Unter Berücksichtigung des Zeitaspektes können demgemäß auch jene Pendelkosten angemessen und notwendig sein, die von der kürzesten Distanz abweichen.

In Abhängigkeit von dem Wohnort, wählen die Erwerbstätigen unterschiedliche Verkehrsmittel, um zum Tätigkeitsort zu fahren. Bewohner von Kernregionen greifen verstärkt auf den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zurück. In Abhängigkeit von Taktung, Umsteigehäufigkeit etc. weist dieser eine geringere Reisegeschwindigkeit gegenüber dem Individualverkehr aus. Da die ÖPNV-Infrastruktur im Umland kein vergleichbares Niveau ausweist wie in der Stadt, fahren Umlandbewohner überwiegend mit dem PKW zur Arbeit. Im Vergleich zur Kernregion weist der suburbane Raum dabei jedoch eine überproportional hohe Reisegeschwindigkeit auf.¹⁶ Der durchschnittliche Zeitaufwand für den Weg von der Wohnung zur Arbeit differiert daher zwischen Umland- und Stadtbewohnern weiter weniger als die Entfernung.

Die Einbeziehung der zeitlichen Komponente ist dem deutschen Steuerrecht nicht fremd. So ist gem. § 9 Abs. 2 S. 4 EStG für die Bestimmung der Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsstätte neben der kürzesten Straßenverbindung eine andere zu berücksichtigen, wenn diese offensichtlich verkehrsgünstiger ist und vom Arbeitnehmer regelmäßig für die Wege zwischen Wohnung und Arbeitsstätte benutzt wird. Aufwendungen für einen Umzug stellen gemäß gängiger Rechtsprechung des Bundesfinanzhofs Werbungskosten dar, wenn infolge

¹⁵ Vgl. *Einig/Pütz* (2007), S. 74; *Siedentop* (2007), S. 105f.

¹⁶ Vgl. *Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS); Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR)* (2007), S. 14; *Einig/Pütz* (2007), S. 74ff.

des Umzugs eine arbeitstägliche Fahrzeitverkürzung von mindestens einer Stunde eintritt. Ist dies der Fall, treten mit einem Umzug einhergehende private Begleitumstände regelmäßig in den Hintergrund und können deshalb vernachlässigt werden.¹⁷ Die Entfernung zwischen Tätigkeits- und Wohnort ist demgemäß als alleiniger Maßstab für eine sachgerechte Typisierung ungeeignet. Vor diesem Hintergrund, stellt sich die Frage, welches Kriterium geeignet ist, um auf die Angemessenheit und Notwendigkeit von Pendelkosten folgern zu können.

2.2 Sachgerechte Typisierungsmerkmale

Um sachgerechte Typisierungsmerkmale herauskristallisieren zu können, ist es zunächst relevant zu betrachten, inwieweit die in den oben dargestellten Modellen getroffenen Annahmen die Realität sachgerecht widerspiegeln. Empirische Tests, die überwiegend in der angloamerikanischen Suburbanisierungsforschung durchgeführt wurden, konnten bezüglich der zu berücksichtigten Präferenzen bei der Wohnortwahl von Erwerbstätigen weder die Annahmen der Optimierungs- noch die der Co-Location-Hypothese bestätigen.¹⁸ Vielmehr gelangten diese¹⁹ zu dem Resultat, dass die Wohnortwahl durch eine Vielzahl von diametral wirkenden Determinanten beeinflusst wird, wie z.B. Geschlecht, Partnerschaft, Kinder, Ausgestaltung des Arbeitsvertrages, Qualität der Infrastruktur, Branche etc.²⁰ Auf Grund des subjektiven Nettoprinzips ist es dem Gesetzgeber einerseits nicht freigestellt, diese Faktoren im Rahmen einer sachgerechten Typisierung unberücksichtigt zu lassen. Andererseits erlaubt das ertragsteuerliche Massenfallrecht es nicht, jede Sachverhaltsgestaltung individuell zu prüfen und hinsichtlich des Veranlassungsgrundes zu analysieren und zu charakterisieren. Hierzu bedürfte es zudem konkreter Vorgaben, um abgrenzen zu können, wann die Wohnortwahl privat bzw. beruflich veranlasst ist. Dabei muss berücksichtigt werden, dass infolge exogener Faktoren nicht allen Beschäftigten die Möglichkeit geboten werden kann, in der Nähe des Arbeitsortes zu wohnen, da weder der Arbeits- noch der Wohnungsmarkt vollständig flexibel sind.²¹ Existiert ein örtliches Ungleichgewicht zwischen Arbeitsplatznachfrage und -angebot, kann es ebenfalls schwierig sein, eine den Präferenzen des Erwerbstätigen entsprechende Wohnung am Tätigkeitsort zu finden.²² Nachfolgend wird anhand der regionalen Verteilung

¹⁷ Vgl. BFH-Beschl. v. 26.5.2003 - VI B 28/03, BFH/NV 2003, S. 1183; BFH-Urt. v. 23.3.2001 - VI R 175/99, FR 2001, S. 903.

¹⁸ Vgl. *Einig/Pütz* (2007), S. 74f. m.w.H.

¹⁹ Vgl. *Ruppenthal/Limmer/Bonß* (2006), S. 87 m.w.H.

²⁰ Vgl. *Schneider/Ruppenthal/Lück/Dauber* (2008), S. 122ff.; *Siedentop* (2007), S. 121f.

²¹ Ein Grund hierfür kann die Konkurrenzsituation zwischen Gewerbegebieten und Wohnbebauung sein. Einige suburbane Gemeinden weisen Bauland für Wohnraum nur restriktiv aus, dafür aber verstärkt Gewerbegebiete. Zum Teil kann dies auch auf das Baurecht zurück zu führen sein, welches eine Trennung unterschiedlicher Grundstücksnutzungen vorschreibt. Vgl. *Bach/Kloas/Kuhfeld*, (2007), S. 207.

²² Vgl. *Siedentop* (2007), S. 110.

von Arbeitsplätzen und der Bevölkerungsdichte betrachtet, welche Faktoren relevant sind, anhand derer auf die Zwangsläufigkeit und Pflichtbestimmtheit der Wegekosten geschlossen werden kann.

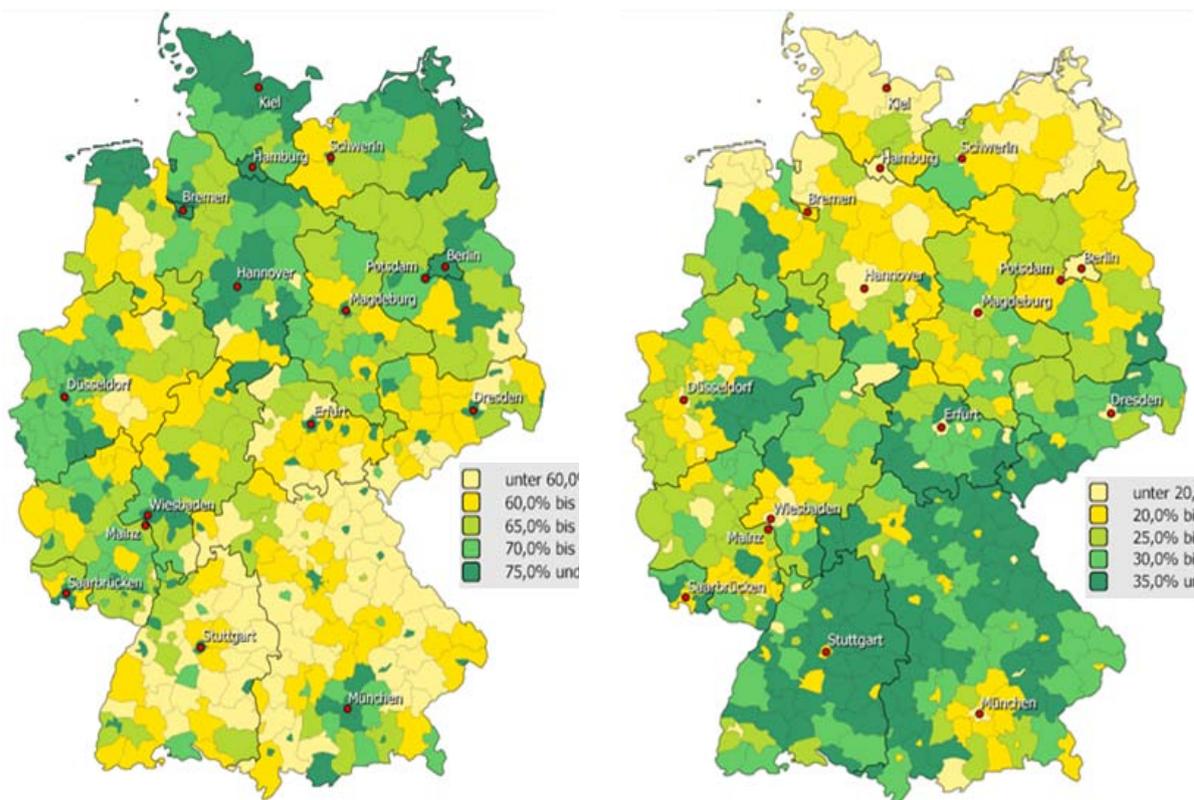
2.2.1 Regionale Verteilung von Arbeitsplätzen und Bevölkerungsdichte

Für Deutschland gilt, dass die Arbeitsplätze nicht gleichmäßig im Raum verteilt sind. Entgegen der Annahme in der wirtschaftswissenschaftlichen Optimierungstheorie, konzentriert sich die Erwerbstätigkeit nicht auf monozentrische Stadtregionen, sondern auf eine Vielzahl von Unterzentren und polyzentrischen Regionen.²³ Darüber hinaus existiert eine sektorale Differenzierung. In Abbildung 1 wird dies anhand der Daten über die Erwerbstätigen im Dienstleistungsbereich sowie im Produzierenden Gewerbe veranschaulicht. Im Jahr 2006 arbeiteten laut Statistischem Bundesamt 72,3 % der Erwerbstätigen im Dienstleistungsbereich.²⁴

Abbildung 1: Erwerbstätige im Dienstleistungsbereich sowie im Produzierenden Gewerbe

a) Erwerbstätige im Dienstleistungsbereich 2005

b) Erwerbstätige im Produzierenden Gewerbe 2005



Quelle: Atlas zur Regionalstatistik, Statistisches Bundesamt.

²³ Vgl. Einig/Pütz (2007), S. 82.

²⁴ Vgl. Wingerter (2008), S. 115.

Der Abbildung 1 ist zu entnehmen, dass dieser überdurchschnittlich stark in München und seinem Umland, Frankfurt am Main, Düsseldorf, Hannover, Hamburg sowie Berlin ausgeprägt ist. Im Produzierenden Gewerbe arbeiteten im Bundesdurchschnitt 25,5 % der Erwerbstätigen.²⁵ Abbildung 1 verdeutlicht, dass das produzierende Gewerbe überwiegend außerhalb der oben genannten Agglomerationsräume angesiedelt ist. Starke Zentren liegen in der Region Stuttgart/Rhein-Neckar, dem Kreis Olpe, dem Märkischen-Kreis, dem Oberbergischen Kreis sowie an der tschechischen Grenze. Generell zeigt sich, dass die Zahl der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten besonders hoch ist in den großen Städten und deren Ballungsräumen. Wird die Bevölkerungsdichte in die Analyse einbezogen, so ist Deutschland untergliedert in dicht besiedelte städtisch-ländliche Bereiche, z.B. Berlin und München, sowie in zentrale und peripher gelegene Räume, wie z.B. der ostdeutsche Norden sowie Teile Niedersachsens.²⁶ Auffällig ist, dass die Bevölkerungsdichte umso größer ist, je höher das Angebot an Arbeitsplätzen ausfällt. Hieraus lässt sich herleiten, dass die Beschäftigten durchaus einen Standort in der Nähe des Arbeitsplatzes wählen. Dies hat allerdings nicht zu einer Verringerung der Pendeldistanzen geführt. Vielmehr nahmen sowohl die Entfernung als auch der Zeitaufwand für die Berufswege zu.²⁷ Abbildung 2 verdeutlicht die Pendelverflechtungen für das Jahr 2006. Abbildung 2 ist zu entnehmen, dass die Pendelstrecken in Abhängigkeit von dem jeweiligen Agglomerationsraum stark variieren. Während in der Rhein-Ruhr Region, Mannheim, Stuttgart sowie Dresden der Anteil der Pendler mit einer Distanz von über 50 km in 2006 unter 12 % lag, legten in den Einzugsbereichen Berlin-Brandenburg, Hamburg, München, Erfurt und Frankfurt am Main mehr als 24 % der Pendler diese Entfernung zurück.²⁸ Eine verstärkte Stadtumlandwanderung könnte allerdings eine Bestätigung dafür sein, dass die Wegekosten nicht zwangsläufig, sondern freiwillig sind. Auf die Suburbanisierung soll daher im Folgenden eingegangen werden.

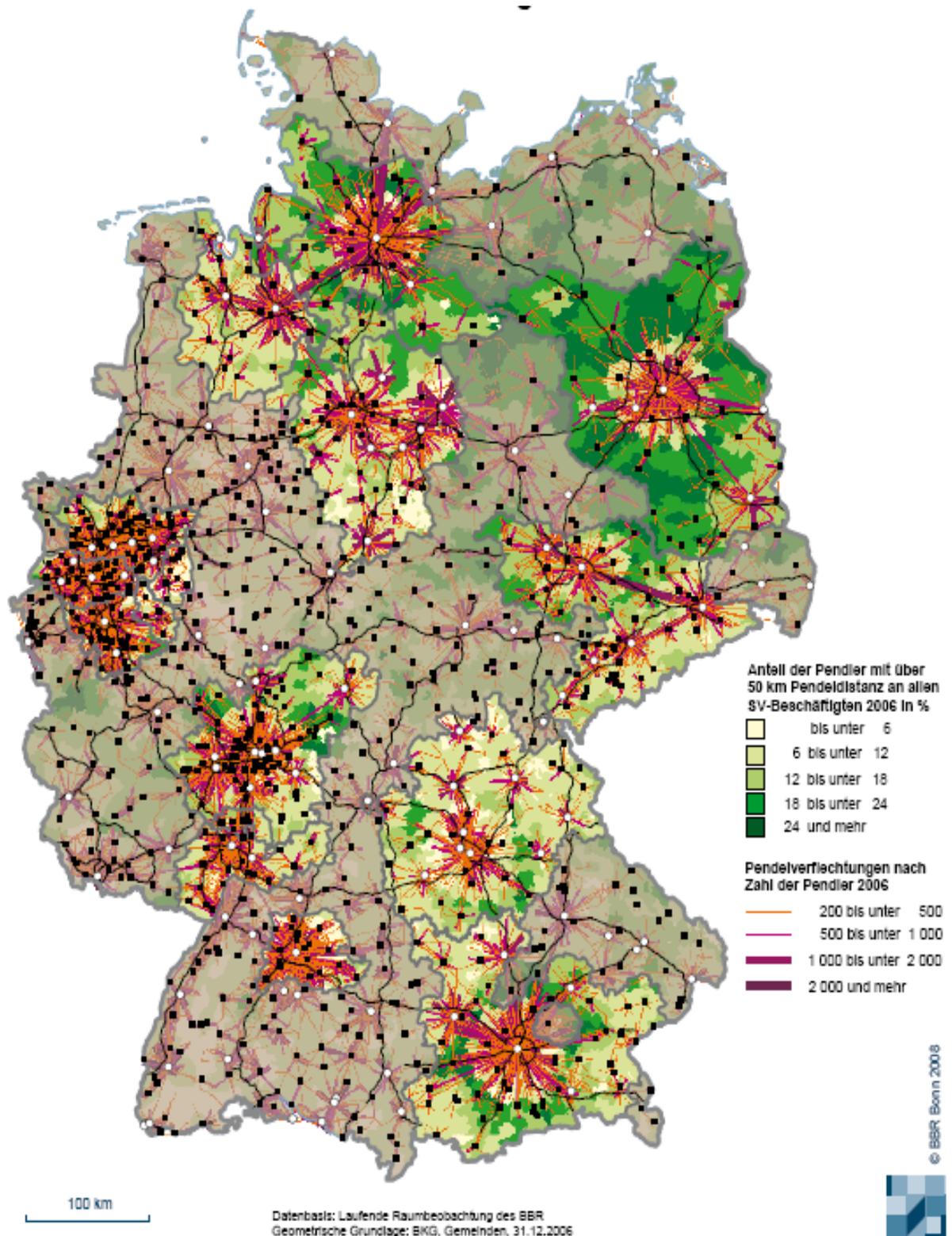
²⁵ Vgl. *Wingerter* (2008), S. 115.

²⁶ Vgl. *Habich/Spellerberg* (2008), S. 323.

²⁷ Vgl. u.a. *Bach/Kloas/Kuhfeld* (2007), S. 203; *Einig/Pütz* (2007), S. 73; *Limmer/Schneider* (2008), S. 13ff.; *Ruppenthal/Limmer/Bonß* (2006), S. 87.

²⁸ Vgl. *Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung* (2008), S. 23.

Abbildung 2: Pendelverflechtungen



Quelle: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Regionales Monitoring 2008, S. 23.

2.2.2 Suburbanisierung

Wie in allen westlichen Industriestaaten, so ist auch in der Bundesrepublik seit den 1970er Jahren ein räumlicher Dekonzentrationstrend feststellbar. Die Entwicklung in den einzelnen Metropolregionen war in dem Zeitraum 1997 bis 2006 jedoch sehr unterschiedlich, wie aus Abbildung 3 zu ersehen ist. Während die Kernstädte wegen negativer Externalitäten in Form von Verkehrsstaus und hohen Bodenpreisen einen deutlichen Arbeitsplatzverlust zu verzeichnen hatten, konnten die im Umland liegenden Regionen infolge besserer Flächenverfüg- und Erreichbarkeit sowie günstigeren Bodenpreisen einen Arbeitskräftezuwachs verzeichnen.²⁹ Die Dekonzentration der Beschäftigung hat nicht generell zu einer signifikanten Verringerung des Maßes intraregionaler Funktionstrennung von wohnen und arbeiten geführt.³⁰ Dies wird zum einen auf die Anspannung der Arbeitsmärkte zurückgeführt, welche den privaten Haushalten eine enge räumliche Kopplung von Wohn- und Arbeitsplatzstandortwahl erschwere.³¹ Zum anderen hat in einigen Regionen der Dekonzentrationsprozess der Bevölkerung die Arbeitsplatzzuwächse quantitativ überkompensiert.³² Darüber hinaus hat die Verflechtung der Regionen stark zugenommen, so dass es schwer fällt, sie gegeneinander abzugrenzen. Die Suburbanisierung von Beschäftigung und Bevölkerung bei simultaner Schaffung von dezentralen Einzelhandels- und Freizeiteinrichtungen sowie Dienstleistungsstandorten hat letztlich zu einer Urbanisierung dieses Raumes geführt. Die Beziehung des Umlands zur Kernregion ist damit nicht reduziert, sondern ergänzt worden. Da sich der Prozess der Suburbanisierung nicht an den administrativen Grenzen einer Stadt orientiert,³³ sind diese für die Analyse der Ein- und Auspendlerverflechtungen irrelevant geworden. Dennoch wird zur Darstellung der Pendlerströme vielfach auf die Kreis- bzw. Gemeindeebene abgestellt.³⁴ Für die Determination einer sachgerechten Vereinfachung ist diese Abgrenzung ungeeignet.

²⁹ Vgl. *Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS); Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR)* (2007), S. 5; *Haas/Hamann* (2008), S. 5; *Siedentop* (2007), S. 113f.; *Wiethölter/Wesling* (2008), S. 39.

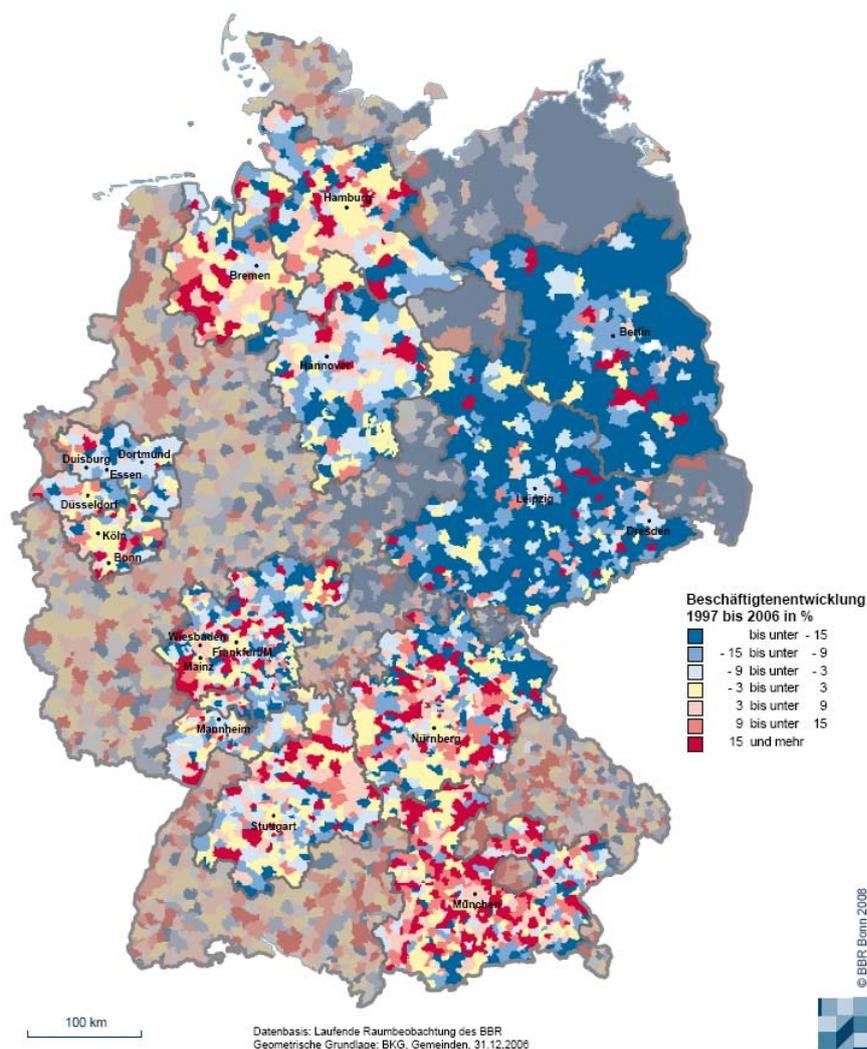
³⁰ Vgl. *Haas/Hamann* (2008), S. 2.

³¹ Vgl. *Einig/Siedentop* (2007), S. II.

³² Vgl. *Siedentop* (2007), S. 115.

³³ Vgl. *Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS); Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR)* (2007), S. 12ff.

³⁴ Vgl. u.a. *Döll* (2009), S. 43; *Brinkmann/Dittrich-Wesbuer/Mielke* (2007), S. 95f.

Abbildung 3: Beschäftigtenentwicklung

Quelle: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Regionales Monitoring 2008, S. 17.

Unter den Stand-Umland-Wanderern befindet sich ein hoher Anteil an Erwerbstätigen.³⁵ Im Rahmen des von dem Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS) sowie des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung (BBR) in Auftrag gegebenen Forschungsprojektes zur Untersuchung der Stadt-Umland-Wanderungsmotive wurden diese bezüglich ihrer Motive befragt. Fast 50 % der befragten Haushaltsmitglieder gaben an, ihren Arbeitsort bereits vor dem Umzug innerhalb eines 40km-Radius³⁶ vom Zentrum der Kernregion bzw. am neuen Wohnort gehabt zu haben. Weitere rund 2,5 % verlagerten sowohl ihren Wohnort als auch ihren Arbeitsplatz in dieselbe Umlandgemeinde. Im Gegensatz zu den

³⁵ Vgl. *Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS); Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (2007), S. 110ff.; Jeschke (2004), S. 248.*

³⁶ Vgl. Um den funktionalen Verflechtungsbereich der Kernstadt weitestgehend abzudecken, wurde dieser Luftlinien-Radius um die Kernstadt gewählt. Kreis- bzw. Gemeindegrenzen bleiben somit außer Betracht. Vgl. *Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS); Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (2007), S. 26.*

Prämissen der wirtschaftswissenschaftlichen Modelle, beziehen die Haushalte die aus der Wohnstandortwahl im Umland resultierende Erhöhung der Mobilitätskosten nicht in ihre Standortentscheidung ein.³⁷ Der beobachtbare Dekonzentrationsprozess lässt demnach nicht zwangsläufig den Rückschluss auf einen privaten bzw. steuerlich motivierten Veranlassungsgrund zu. In einigen Agglomerationsräumen lässt sich zudem eine Rückkehr der Städte beobachten.

2.2.3 Reurbanisierung

Seit 2000 weisen zahlreiche Großstädte, z.B. München, Stuttgart, Frankfurt am Main, wieder positive Wachstumsraten auf,³⁸ während z.B. Leipzig und Dresden bis 2003 eine Dekonzentration von Bevölkerung und Beschäftigung zu verzeichnen hatten. Zurzeit weist nur noch Berlin eine Suburbanisierung auf, wobei hier kein starkes Wachstum mehr erwartet wird.³⁹ Der Trend zur Reurbanisierung hat unterschiedliche Gründe, die sowohl in der Entwicklung des Arbeitsmarkts als auch der Bevölkerung liegen. Nach einer Periode starken Wachstums geht die Beschäftigung vor allem in Branchen zurück, die eine Phase der Marktsättigung durchlaufen. Hiervon ist vor allem das Produzierende Gewerbe betroffen. Die deutlichsten Wachstumsimpulse auf den Arbeitsmarkt gehen derzeit von den wirtschaftsbezogenen Dienstleistungen und vom Gesundheits- und Sozialwesen aus, welche vorwiegend in den Kernregionen angesiedelt sind.⁴⁰ In Berlin ist z.B. ein gravierender Beschäftigtenabbau in der Bauwirtschaft zu verzeichnen, während im Dienstleistungsbereich Zuwächse realisiert werden konnten, welche jedoch nicht genügten, um den Arbeitsplatzabbau im Produzierenden Gewerbe zu kompensieren.⁴¹ Andererseits schaffen steigende Einkommen die Voraussetzung dafür, dass Beschäftigte in die Lage versetzt werden, das breit gefächerte Angebot an Konsummöglichkeiten und kulturellen Angeboten einer Großstadt zu nutzen und auch höhere Mieten bzw. Bodenpreise zu zahlen. Darüber hinaus zwingen längere Arbeitszeiten, unregelmäßige Arbeitsrhythmen und ein zunehmender Anteil befristeter Beschäftigungen zu einer flexibleren Alltagsorganisation. In Folge dessen versuchen die Erwerbstätigen immer häufiger, die frühere Trennung zwischen Arbeit, Freizeit und Wohnen aufzugeben und das berufliche, soziale und private Leben stärker zu verflechten.⁴² Der demografische Wandel bewirkt zudem eine Veränderung der Wohnbedürfnisse. Das Umland wird häufig als geeigneter

³⁷ Vgl. *Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS); Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR)* (2007), S. 19 u. 105.

³⁸ Vgl. *Siedentop* (2008), S. 196ff.

³⁹ Vgl. *Habich/Spellerberg* (2008), S. 325.

⁴⁰ Vgl. *Farhauer/Granato* (2006), S. 3; *Siedentop* (2008), S. 197.

⁴¹ Vgl. *Wiethölter/Wesling* (2008), S. 9f.

⁴² Vgl. *Siedentop* (2008), S. 196ff.

Wohnstandort für die Lebensphase mit kleinen Kindern präferiert. Sobald die Kinder aus dem Haus sind oder aber Umbrüche im Lebensverlauf stattgefunden haben, z.B. Trennung, Scheidung bzw. Tod des Partners, die zu einer Verringerung der Wohnfläche führen, erfolgt vielfach ein Rückumzug in infrastrukturell gut angebundene Standorte in der Stadt.⁴³ Bei Festsetzung der generalisierenden, typisierenden und pauschalierenden Regelungen muss der Gesetzgeber gem. Art. 6 GG diese aus der Lebensphase resultierenden familiären Zwänge beachten und sie unter verkehrs-, siedlungs- und umweltpolitischen Aspekten würdigen.⁴⁴

2.3 Familiäre Aspekte

In Abhängigkeit von Familienstand und Haushaltsgröße verändern sich die Anforderungen an den Wohnstandort. Die Stadt-Umland-Wanderung wird bereits seit den 1970er Jahren geprägt durch die Abwanderung von unbefristet angestellten Familienhaushalten mittleren Einkommens in der Altersgruppe der 30 bis 44-jährigen.⁴⁵ Nur zu einem geringen Teil wandern die Haushalte ab, weil sie die Kernstadt verlassen wollen. Hohe Miet- und Bodenpreise, das Fehlen gut ausgestatteter familiengerechter Wohnungen in weniger dicht besiedelten Stadtteilen sowie eine bessere Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes führen zur Suburbanisierung. Die Stadt-Umland-Wanderung geht für einen Großteil der Haushalte mit einer deutlichen Zunahme der individuellen Wohnfläche und des Wohnkomforts einher, verbunden mit einer Erhöhung der Wohnkosten und vielfach mit der Bildung von Eigentum.⁴⁶ Das Wanderungsverhalten variiert in Abhängigkeit vom familiären Stand und Einkommen. Singlehaushalte und Paare ohne Kind siedeln sich überwiegend in den ÖV-Achsenräumen⁴⁷ an. Sie sind tendenziell in größeren Umlandgemeinden mit einer besseren Infrastrukturausstattung belegen. Die Erreichbarkeit durch den Öffentlichen Personennahverkehr bedeutet eine Wertsteigerung der Grundstücke und impliziert höhere Immobilien- bzw. Bodenpreise im Vergleich zu den Achsenzwischenräumen. Hier sind vorwiegend kleinere Gemeinden mit einer schlechteren In-

⁴³ Vgl. *Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS); Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR)* (2007), S. 110ff. u. 139; *Jeschke* (2004), S. 248.

⁴⁴ Vgl. BVerfG-Urt. v. 9.12.2008 - 2 BvL 1/07, 2 BvL 2/07, 2 BvL 1/08, 2 BvL 2/08, FR 2009, S. 78.

⁴⁵ Vgl. *Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS); Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung* (2007), S. 5; *Schneider/Ruppenthal/Lück/Dauber* (2008), S. 135.

⁴⁶ Vgl. *Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS); Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR)* (2007), S. 95 u. 106; *Jeschke* (2004), S. 249.

⁴⁷ Im Rahmen des Projekts „Stadt-Umland-Wanderungen“ des BMVBS/BBR wurde der ÖV-Achsenraum definiert. Die ÖV-Verbindung in das Zentrum der jeweiligen Kernstadt muss mit maximal einem Wechsel des öffentlichen Verkehrsmittels verbunden sein; die Anbindung erfolgt mit mindestens 30 min. Taktung zur Berufsverkehrszeit (6-9 Uhr und 15-19 Uhr); die Fahrtzeit muss „zumutbar“ sein, d.h. Verbindungen mit mehr als doppelt so langen Fahrtzeiten als der kürzesten Fahrtzeit wurden nicht berücksichtigt, und der Radius für Zubringerverkehre zu den schienengebundenen ÖV-Haltepunkten beträgt max. 2 km. Alle übrigen Ortsteile wurden den ÖV-Achsenzwischenräumen zugeordnet. *Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS); Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR)* (2007), S. 39.

frastrukturausstattung belegen, die niedrigere Miet- und Bodenpreisen ausweisen. Die in diese Region abwandernden Familienhaushalte weisen tendenziell ein niedrigeres Äquivalenzeinkommen auf als vergleichbare Paare in ÖV-Achsenräumen.

Das Wanderungsverhalten hat zur Konsequenz, dass Haushalte mit einem Netto-Einkommen zwischen 1.600 € und 2.600 € überdurchschnittlich häufig pendeln, wohingegen jene mit einem Netto-Einkommen über 4.001 € die geringste Mobilität über große Distanzen aufweisen.⁴⁸ Nach der Verlegung des Wohnortes in den ÖV-Achsenraum bzw. den Achsenzwischenraum steigt der Zeitaufwand für den Weg zur Arbeit dennoch nur marginal. In dem ÖV-Achsenzwischenraum erhöhen sich die Mobilitätskosten dagegen deutlich stärker als im ÖV-Achsenraum. Das fehlende verkehrsinfrastrukturelle Angebot, die nicht in das ÖPNV integrierte Lage des großflächigen Einzelhandels auf der grünen Wiese sowie die Begleitmobilität für Kinder, erfordert die individuelle Motorisierung. In den ÖV-Achsenzwischenräumen ist demzufolge die Motorisierung der Haushalte mit zwei oder drei Pkws überdurchschnittlich stark; in den ÖV-Achsenräumen verfügen die Haushalte vielfach nur über einen oder gar keinen Pkw.⁴⁹

Obwohl die Regionen keine identische ÖPNV-Infrastruktur ausweisen, bewirkt die Verkehrsmittel unabhängige Entfernungspauschale eine Gleichbehandlung beider Raumlagen. Haushalte mit einem höheren Äquivalenzeinkommen im ÖV-Achsenraum werden begünstigt. In dieser Raumlage existiert nicht notwendigerweise eine Korrelation von Wegekosten und Entfernung. Dies ist nur der Fall, wenn die Tarifzone sich verändert oder aber der Verkehrsverbund wechselt. Auf Grund der Einkommensverhältnisse, des familienbedingten Wohnbedarfs und der sich daraus ergebenden familiären Verpflichtungen ist es Haushalten des ÖV-Achsenzwischenraums nicht möglich, verkehrstechnisch günstiger gelegene Wohnorte zu wählen. Aus der Definition des Achsenzwischenraums resultiert, dass der Radius für Zubringerverkehre zu den schienengebundenen ÖV-Haltestellen zu einem mehr als 2 km beträgt. Zum anderen ist die Nutzung des ÖPNV mit mehr als einem Wechsel des Verkehrsmittels verbunden bzw. die Anbindung erfolgt nicht mit einer Taktung von mindestens 30 Minuten zur Berufsverkehrszeit (6-9 Uhr und 15-19 Uhr). Die hieraus resultierende Fahrtzeit verlängert sich erheblich gegenüber der Nutzung eines PKW. Damit die Familien Beruf, Kinder und Haushalt miteinander vereinbaren können, müssen sie das schnellste Verkehrsmittel wählen, d.h. den PKW. Diesen Haushalten ist es infolge einer fehlenden Infrastrukturausstattung somit

⁴⁸ Vgl. *Schneider/Ruppenthal/Lück/Dauber* (2008), S. 127.

⁴⁹ Vgl. *Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS); Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR)* (2007), S. 88, 90 u. 110ff.

nicht möglich, auf den ÖPNV umzusteigen. Das mit der Entfernungspauschale verbundene Lenkungsziel läuft unter diesen Bedingungen ins Leere. Unabhängig von dem gewählten Verkehrsmittel, stellen bei den in den ÖV-Achsenzwischenräumen wohnenden Familien mit Kindern die Wegekosten einen zwangsläufigen Aufwand dar, der unter Beachtung des subjektiven Nettoprinzips in Verbindung mit Art. 6 GG bei der Bemessung der Einkommensteuer berücksichtigt werden muss. Im Folgenden soll abschließend betrachtet werden, welche weiteren Faktoren einen Einfluss auf die Wohnortwahl nehmen.

2.4 Charakteristika von mobilen Beschäftigten

Die Mobilitätsbereitschaft ist je nach Erwerbsperson sehr unterschiedlich ausgeprägt. Eine erste repräsentative Studie zu berufsbedingter räumlicher Mobilität in Europa von *Schneider/Meil*⁵⁰ gelangt zu dem Resultat, dass die Europäer eher sesshaft sind. Als Grund für die Sesshaftigkeit gilt die europäische Sozialisierung, welche im Vergleich zu Amerika eine stärkere Bindung zur Heimatgemeinde bewirkt und damit simultan eine geringere Umzugsbereitschaft mit sich bringt. Dies führt dazu, dass Eltern und Kinder auch im Erwachsenenalter überwiegend in nicht allzu weiter Entfernung voneinander wohnen.⁵¹ Neben der Sesshaftigkeit wird der stark regulierte Arbeitsmarkt, der z.B. mit einem stärkeren Kündigungsschutz einhergeht, als Grund für eine geringere Mobilitätsbereitschaft genannt. Bei Familien stellt die föderale Struktur Deutschlands mit seinen unterschiedlichen Bildungssystemen ein gravierendes Umzugshemmnis dar.⁵² Das Zusammenwirken dieser diversen Einflussgrößen hat zur Konsequenz, dass Erwerbslose lieber einen Berufswechsel, eine geringer qualifizierte Beschäftigung oder aber lange Wege zur Arbeit in Kauf nehmen. Bei Bewohnern von Regionen mit einer angespannten Arbeitsmarktlage ist beispielweise zu beobachten, dass sie verstärkt pendeln.⁵³ Insbesondere seit Umsetzung des SGB II ist zu verzeichnen, dass der Widerstandskoeffizient gegen das Pendeln geringer ist und die Beschäftigten eher dazu bereit sind, längere Wege zur Arbeit zu akzeptieren, um keinen sozialen Abstieg hinnehmen zu müssen.⁵⁴

Die Mobilität variiert stark in Abhängigkeit von Geschlecht, Alter, Bildung, Familienstand, Arbeitszeit- und Vertragsgestaltung. Entgegen den Prämissen in wirtschaftswissenschaftlichen Modellen, wählen beispielsweise Singles und Erwerbstätige unter 35 Jahren bevorzugt einen Wohnort in der Nähe des Arbeitsplatzes. Sie sind dazu bereit, in Agglomerationsräume

⁵⁰ *Schneider/Meil* (2008).

⁵¹ Vgl. *Wieck* (2008), S. 44.

⁵² Vgl. *Ruppenthal/Limmer/Bonß* (2006), S. 92ff.

⁵³ Vgl. *Eckey/Kosfeld/Türck* (2007), S. 213; *Einig/Pütz* (2007), S. 89; *Sondermann/Ludwig-Mayerhofer/Behrend* (2007), S. 179.

⁵⁴ Vgl. *Eckey/Kosfeld/Türck* (2007), S. 213; *Einig/Pütz* (2007), S. 89; *Koch/Kupka/Steinke* (2009), S. 1ff.; *Follmer/Kunert/Kloas/Kuhfeld* (2004), S. 140.

zu ziehen anstelle des suburbanen Umlands, während Verheiratete bzw. Erwerbstätige in festen Partnerschaften pendeln. Paare ohne Kinder tendieren eher dazu, eine Wochenendbeziehung zu führen. Solange Frauen ungebunden sind, liegt ihre Mobilität über der von Männern in vergleichbarer Situation (21 % zu 14 %). Ihre Mobilität erhöht sich im Falle einer Partnerschaft (38 % zu 23 %). Sobald Kinder geboren werden, verändert sich das Pendelverhalten von Frauen gravierend. Obwohl 60 % der erwerbstätigen Frauen und 59 % der Männer in einer festen Partnerschaft mit Kindern leben, sind nur noch 30 % der Mütter mobil gegenüber 61 % der berufstätigen Väter. Beiderseits berufstätige Partner mit Kindern versuchen vielfach eine Optimierung ihrer Bedürfnisse dadurch zu realisieren, indem der Mann pendelt, während die Frau einer wohnortsnahen Beschäftigung nachgeht, um Beruf, Kinder und Haushalt miteinander vereinbaren zu können. Mobilität über größere Distanzen ist demgemäß vornehmlich ein „männliches“ Phänomen.⁵⁵ In Hessen ist zum Beispiel beobachtbar, dass der Anteil der Einpendler bei den Vollzeitbeschäftigten mit 90,7 % deutlicher höher ist als bei den Teilzeitbeschäftigten mit 9,3 %. Dies hat einen höheren Pendleranteil bei Männern zur Folge, da diese zu 95 % Vollzeit arbeiten, während Frauen mit 33 % einen höheren Teilzeitanteil aufweisen.⁵⁶ In Berlin erhöhte sich zum Beispiel der Anteil der einpendelnden männlichen Brandenburger 2007 im Vergleich zu 1995 um 48,4 %, während sich die Zahl der weiblichen Einpendler im selben Zeitraum mehr als verdoppelte.⁵⁷

In Bezug auf das Bildungsniveau zeigt sich, dass von den Hochqualifizierten lediglich 8 % immobil und 20 % mobil sind. Bei den übrigen Schulabschlüssen ergibt sich demgegenüber eine Gleichverteilung. Innerhalb der Pendler bilden mit 43 % diejenigen mit einem Realschulabschluss die größte Gruppe. Dies unterstreicht die These, dass höher qualifizierte Berufe mit einem erhöhten Mobilitätsanspruch an die Arbeitnehmer einhergehen. Da dies bereits bei der Berufswahl bekannt ist, sind Hochqualifizierte verstärkt dazu bereit, an den Arbeitsort zu ziehen und pendeln daher weit weniger über große Distanzen.⁵⁸

Bezüglich der Mobilität ergibt sich ferner eine Differenzierung nach Staatsangehörigkeit bzw. Migrationshintergrund. Ausländer weisen einen geringeren Pendelwiderstand auf gegenüber deutschen Erwerbstätigen, was zu häufigeren Betriebs- und Berufswechsel führt, ggf. um schlechtere Berufschancen auszugleichen.⁵⁹ Daneben bewirkt die zunehmende Anzahl an

⁵⁵ Vgl. *Eckey/Kosfeld/Türck* (2007), S. 213f.; *Ismer/Kaul/Rath* (2008), S. 60; *Schneider/Ruppenthal/Lück/Dauber* (2008), S. 128, 129 u. 140; *Siedentop* (2008), S. 204; *Viry/Lück* (2006), S. 207.

⁵⁶ Vgl. *Burkert/Kirchhof/Röhrig/Schaade* (2007), S. 10.

⁵⁷ Vgl. *Wiethölter/Wesling* (2008), S. 10 u. 39.

⁵⁸ Vgl. *Haas/Hamann* (2008), S. 5f.; *Ruppenthal/Limmer/Bonß* (2006), S. 99; *Schneider/Ruppenthal/Lück/Dauber* (2008), S. 126.

⁵⁹ Vgl. *Eckey/Kosfeld/Türck* (2007), S. 215.

befristeten Arbeitsverträgen⁶⁰ eine Erhöhung der Pendlerströme, da diese Erwerbstätigen mobiler sind gegenüber jenen mit unbefristeten Verträgen.⁶¹ Über zwei Drittel aller Leiharbeiter sind zudem Männer, die im sekundären Sektor tätig sind,⁶² welcher vornehmlich nicht in Großstädten angesiedelt ist. Gleichzeitig sind vornehmlich Geringqualifizierte betroffen, die gegenüber Hochqualifizierten versuchen, ihre eigene Arbeitsmarktsituation durch Pendeln zu verbessern, um gleichzeitig Umzugskosten zu vermeiden.⁶³ Von befristeten Arbeitsverträgen ist hauptsächlich die Gruppe der 25 bis 34-jährigen betroffen, welche allerdings eher dazu neigt, an den Arbeitsort zu ziehen.⁶⁴ Da das typische Leiharbeitsverhältnis eher von kurzer Dauer ist, ist ein Umzug an den Arbeitsort eher unwahrscheinlich.⁶⁵

Die kurze Zusammenfassung der empirischen Untersuchungsergebnisse zeigt, dass die Wohnortwahl von vielfältigen Faktoren beeinflusst wird. Bei der Bemessung der generalisierenden, typisierenden und pauschalierenden Regelung steht es dem Gesetzgeber nicht frei, nur das objektive Nettoprinzip als Maßstab zu berücksichtigen, wie dies im Rahmen wirtschaftswissenschaftlicher Analysen geschieht. Die gesetzliche Verallgemeinerung muss auch das subjektive Nettoprinzip umsetzen und die sich aus der familiären und sozialen Verpflichtung ergebenden Einflüsse auf die Entfernung zum Arbeitsort mit in die Ermittlung der steuerlichen Bemessungsgrundlage einbeziehen. Unter Beachtung dieser Aspekte wird abschließend analysiert, inwieweit es sich bei der derzeitigen Entfernungspauschale um eine angemessene Typisierung handelt.

2.5 Entfernungspauschale

Mit der Entfernungspauschale soll bei einer auf Dauer und Nachhaltigkeit angelegten regelmäßigen Arbeitsstätte ein Anreiz gewährt werden, die Wegekosten durch die Bildung von Fahrgemeinschaften, die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel oder eine zielgerichtete Wohnsitznahme in Nähe der regelmäßigen Arbeitsstätte gering zu halten.⁶⁶ Die Pauschale pro Entfernungskilometer mindert die ertragsteuerliche Bemessungsgrundlage unabhängig vom tatsächlichen Fahraufwand. Sie kann selbst dann geltend gemacht werden, wenn infolge von

⁶⁰ Obwohl die Bestandszahlen der Arbeitnehmerüberlassungen in den letzten Jahren deutlich zugenommen haben, ist ihre Bedeutung, gemessen an der Gesamtzahl der Erwerbstätigen, relativ gering. In 2006 lag er bei 1,3 %. (Vgl. *Mai* (2008), S. 475f.). Wird die Art der Arbeitsverträge in die Betrachtung einbezogen, so zeigt sich, dass der unbefristete Arbeitsvertrag zwar nach wie vor die Regel ist, aber der Anteil der befristeten Arbeitsverhältnisse ständig steigt. Vgl. *Sachverständigenrat* (2008), S. 432.

⁶¹ Vgl. *Schneider/Ruppenthal/Lück/Dauber* (2008), S. 135.

⁶² Vgl. *Mai* (2008), S. 474.

⁶³ Vgl. *Grobecker/Krack-Roberg/Sommer* (2008), S. 44; *Mai* (2008), S. 474.

⁶⁴ Vgl. *Schneider/Ruppenthal/Lück/Dauber* (2008), S. 135.

⁶⁵ Vgl. *Mai* (2008), S. 474; *Sachverständigenrat* (2008), S. 445.

⁶⁶ Vgl. BFH-Urt. v. 11.5.2005 - VI R 70/03, FR 2005, S. 1101.

kostenfreien Mitfahrgelegenheiten keine Ausgaben entstehen. In diesem Fall stellt sie eine Subvention dar, mit Hilfe derer verkehrs- und umweltpolitische Zielsetzungen realisiert werden sollen.⁶⁷ Bereits durch das Steueränderungsgesetz 1966⁶⁸ wurde mit der Streichung der tatsächlich nachgewiesenen Wegekosten für einen PKW und dessen Ersatz durch einer an den tatsächlichen Kosten orientierten Pauschalen,⁶⁹ bei simultanem Vollabzug der Kosten für die Nutzung des ÖPNV, der Versuch unternommen, den Erwerbstätigen einen Anreiz zu geben, für die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte vom Kraftfahrzeug auf den Öffentlichen Personenverkehr umzusteigen. Die Verkehrsschwierigkeiten in Ballungsräumen sollten so gemildert bzw. der zunehmenden Verschlechterung der Verkehrsverhältnisse entgegengewirkt werden.⁷⁰ Grundlage für diese Vorgehensweise war der Bericht der Sachverständigenkommission,⁷¹ wonach die Möglichkeit der Steuerersparnis einen nicht zu unterschätzenden, mit rationalen Gründen allein nicht zu erklärenden Anreiz auf die Steuerpflichtigen ausüben würde, für die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte einen Personenkraftwagen zu nutzen. Das BVerfG⁷² kam unter Würdigung dieser lenkungspolitischen Maßnahme zu dem Ergebnis, dass der Gesetzgeber im Rahmen seines gesetzgeberischen Ermessens nach steuersystematischen sowie verkehrs-, siedlungs-, umwelt- und finanzpolitischen Gesichtspunkten bestimmen darf, dass die Aufwendungen für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte nur in der im Gesetz vorgesehenen Höhe als Werbungskosten berücksichtigt werden dürfen. Die Pauschalierung muss allerdings hinsichtlich ihres Regelungsziels sowie der zu erwartenden Wirkungen sachlich begründet, konsequent und konsistent sein. Simultan müssen die Grundregeln des objektiven und subjektiven Nettoprinzips umgesetzt werden.

Die obigen Ausführungen haben bereits verdeutlicht, dass die Wahl des Verkehrsmittels von exogenen Faktoren beeinflusst wird. In Abhängigkeit von der gegebenen Infrastruktur kann die Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs beliebig sein oder wegen des mangelnden Angebots praktisch nicht umsetzbar. Der Gesetzgeber kann dies nicht negieren, sondern muss diese Einflussgrößen unter Beachtung grundrechtlicher Bindungen in die Pauschalierung einfließen lassen.⁷³ Die Zunahme der Frauenerwerbstätigkeit, ein höherer Anteil an doppelverdienenden Haushalten, die Stadt-Umland-Wanderung von Familien sowie die zunehmende

⁶⁷ Vgl. BVerfG-Urt. v. 9.12.2008 - 2 BvL 1/07, 2 BvL 2/07, 2 BvL 1/08, 2 BvL 2/08, FR 2009, S. 79.

⁶⁸ Vgl. BT-Drs. V/1068, 23 u. IV/2661, S. 87 f.

⁶⁹ Die Entwicklung der Pauschalen über die Zeit können nachgelesen werden bei *Bach/Kloas/Kuhfeld* (2007), S. 201; *Ismer/Kaul/Rath* (2008), S. 59; *Wesselbaum-Neugebauer* (2004), S. 385.

⁷⁰ Vgl. BVerfG-Beschl. v. 2.10.1969 - 1 BvL 12/68, BStBl. 1970 II, S. 142.

⁷¹ Vgl. BT-Drucks IV/2661, S. 89.

⁷² Vgl. BVerfG-Beschl. v. 2.10.1969 - 1 BvL 12/68, BStBl. 1970 II, S. 143.

⁷³ Vgl. BVerfG-Urt. v. 9.12.2008 - 2 BvL 1/07, 2 BvL 2/07, 2 BvL 1/08, 2 BvL 2/08, FR 2009, S. 79f.

Anspannung der Arbeitsmärkte bewirken eine zunehmende Verkehrsdichte.⁷⁴ Insbesondere in den schlechter mit ÖPNV-Infrastruktur erschlossenen Achsenzwischenräumen steigt dabei die Abhängigkeit vom Pkw.⁷⁵ Entgegen der Annahme des Sachverständigenrates, übt der aus der Verkehrsmittel unabhängigen Pauschalen resultierende Vorteil bei Nutzung des ÖPNV keinen Anreiz aus, um den aus den familiären Verpflichtungen sowie der Einkommenssituation des Erwerbstätigen resultierenden Einfluss auf die Wohnstandortwahl entgegenzuwirken.

Zusätzliche Probleme treten auf, wenn ein befristeter Arbeitsvertrag vorliegt, wie dies z.B. bei Leiharbeitnehmern der Fall ist. Sie verfügen in aller Regel nicht über eine feste Arbeitsstelle bei ihrem Arbeitgeber. Vielmehr sind sie typischerweise beim Kunden tätig. Obwohl es an einer auf Dauer und Nachhaltigkeit angelegten regelmäßigen Arbeitsstätte fehlt, sollen sie für die zwangsläufigen Fahrten zwischen Wohnung und ihrem Einsatzort nur die Entfernungspauschale ansetzen dürfen⁷⁶ und zwar unabhängig von der zur Verfügung stehenden ÖPNV-Infrastruktur. Eine Reduzierung der Wegekosten durch eine arbeitsplatznahe Wohnsitznahme ist aufgrund der fehlenden Information über den zeitlichen Horizont der Beschäftigung an diesem Einsatzort nicht rational. Wird demgegenüber ein unbefristet angestellter Arbeitnehmer langfristig an dem Unternehmenssitz des Kunden tätig, kann er die tatsächlichen Kosten oder alternativ einen Betrag in Höhe von 0,30 € pro Kilometer für die Fahrten an die betriebliche Einrichtung des Kunden ansetzen. Hier wird berücksichtigt, dass die zeitliche Befristung der Tätigkeit kollidiert mit der Zielsetzung der Entfernungspauschalen. Dies gilt selbst für den Fall, dass er hier bei dem Kunden für mehrere Jahre eingesetzt wird.⁷⁷ Schließt der Kunde direkt mit dem Erwerbstätigen einen befristeten Arbeitsvertrag ab, kann dieser wiederum nur die Entfernungspauschale für die Fahrten zum Arbeitsort ansetzen. Eine hinreichende sachliche Legitimation für die divergente Abzugsfähigkeit der Wegekosten in Abhängigkeit von der Vertragsdauer bzw. dem Vertragspartner ist nicht gegeben. Insoweit ist auch die gültige Entfernungspauschale nicht folgerichtig umgesetzt und verstößt gegen Art. 3 GG.

3. Fazit

Mobilität im Sinne von räumlicher Beweglichkeit und zeitlicher Flexibilität ist ein Anspruch der heutigen Arbeitswelt an die Erwerbstätigen. Die Pendlerströme sind daher nicht

⁷⁴ Vgl. *Einig/Siedentop* (2007), S. II.

⁷⁵ Vgl. *Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS); Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR)* (2007), S. 91.

⁷⁶ Vgl. OFD Hannover v. 22.7.2008 - S 2353 - 161b - StO 217, www.juris.de.

⁷⁷ Vgl. BFH-Urt. v. 10.7.2008 - VI R 21/07, FR 2009, S. 184; v. 9.7.2009 - VI R 21/08, www.bundesfinanzhof.de.

allein das Resultat individueller Entscheidungen, sondern Ergebnis der veränderten Anforderungen an die Erwerbstätigen sowie der steigenden Zahl beiderseits berufstätiger Partner. Wegekosten lassen sich nicht vollständig vermeiden und zwar unabhängig davon, ob der Erwerbstätige auf Grund eines externen Effekts, z.B. der Verlagerung oder Schließung eines Betriebs, zum Pendler wird oder aber als Folge einer endogenen Entscheidung pendelt, z.B. infolge einer Wohnsitzverlagerung. Inwieweit die mit der Suburbanisierung verbundenen Dekonzentrations-, Dispersions- und Entdichtungsprozesse verbundenen externen Effekte zu einem steigenden Maß an „erzwungener“ Mobilität geführt haben oder aber diese auf einer freiwilligen Entscheidung des Erwerbstätigen beruhen, ist im Rahmen des einkommensteuerlichen Massenfallrechts nicht individuell überprüfbar.

Festzustellen bleibt, dass Wegekosten nicht vollständig vermeidbar sind. Demgemäß handelt es sich hierbei um zwangsläufigen Aufwand, der bei der ertragsteuerlichen Bemessungsgrundlage in Abzug gebracht werden muss.⁷⁸ Gleichfalls handelt es sich bei den Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte um gemischt veranlasste Aufwendungen, da die Wohnortwahl durch familiäre und soziale Bindungen beeinflusst wird. Allein aus dieser Tatsache kann der Gesetzgeber jedoch nicht das Recht ableiten, über den Umfang der Abzieh- und Nichtabziehbarkeit der Wegekosten zu entscheiden.⁷⁹ Die gesetzlichen Pauschalierungen müssen auf eine möglichst breite, alle betroffenen Gruppen und Regelungstatbestände einschließende Beobachtung aufbauen. Die Analyse hat verdeutlicht, dass der typische, realitätsgerechte Sachverhalt nicht für alle Arbeitnehmer existiert. Er variiert vielmehr in Abhängigkeit von sektoraler Tätigkeit, Alter, Qualifikation des Erwerbstätigen, Berufstätigkeit des Partners, schulisches und soziales Umfeld der Kinder, pflegebedürftige Angehörige, Sub- bzw. Reurbanisierung des Arbeitsplatzes etc. Der berufliche Veranlassungsgrund prägt die Wohnortwahl dabei umso stärker, je weniger Verpflichtungen gegenüber einem Partner, Kindern oder aber Angehörigen existieren. Unter diesem Aspekt ist die Beschränkung der Abzugsfähigkeit ab einer gewissen Entfernung vom Wohnort als Richtschnur für eine vereinfachende Typisierung ungeeignet. Die Gewährung einer verkehrsmittelunabhängigen Entfernungspauschale ignoriert zudem, dass nicht alle Regionen eine identische ÖPNV-Infrastrukturausstattung ausweisen. Studien, die belegen, dass die verkehrsmittelunabhängige Entfernungspauschale ein geeignetes Instrument ist, um die damit gesetzten umwelt- und verkehrspolitischen Zielsetzungen zu realisieren, liegen bisher nicht vor.

⁷⁸ Vgl. *Brinkmann/Dittrich-Wesbuer/Mielke* (2007), S. 103.

⁷⁹ Vgl. BT-Drs. 16/1545, S. 13.

Wird als Grundlage für eine verfassungskonforme Pauschalierung der im Rahmen des Forschungsprojekts von *Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)*; *Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR)* zur Abgrenzung der Fallregionen gewählte Entfernungsradius von 40km-Luftlinien um die Kernstadt zu Grunde gelegt, hätte dies bei fast 95 % der Erwerbstätigen zur Konsequenz, dass die Fahrt zwischen Wohnung und Arbeitsstätte ohne weitere Überprüfung als beruflich bedingt zu akzeptieren wäre. Werden die verbleibenden Fälle hinsichtlich familiärer Situation, Berufstätigkeit eines Partners, schulische Eingliederung von Kindern, Verfügbarkeit von Infrastruktur, vorliegen eines befristeten Arbeitsvertrags etc. analysiert, ist zu vermuten, dass die Anzahl jener Steuerpflichtiger, die aus rein privaten Motiven nicht in der Nähe des Erwerbortes wohnen, verschwindend gering ist. Im Rahmen des Massenfallrechts dürfte der Verwaltungsaufwand für das Auffinden dieser Berufstätigen höher sein, als eine einheitliche Pauschalierung für alle.

Darüber hinaus hat sich gezeigt, dass die Möglichkeit der Steuerersparnis keinen zu unterschätzenden und mit rationalen Gründen allein nicht zu erklärenden Anreiz auf die Steuerpflichtigen ausübt, um auch dann auf den Öffentlichen Personenverkehr umzusteigen, wenn in Abhängigkeit von Taktung und Umsteigehäufigkeit die Reisegeschwindigkeit dazu führt, dass der Zeitaufwand für den Weg von der Wohnung zur Arbeit als unverhältnismäßig betrachtet wird. Demgegenüber muss Bewohnern von Kernregionen kein zusätzlicher Anreiz für einen Umstieg gewährt werden, da eine gut ausgebaute ÖPNV-Infrastruktur genügt, um einen Anreiz zur Nutzung zu geben.

Aus diesem Grunde ist eine Rückkehr zum System des Abzugs der tatsächlichen Wegekosten bei Nutzung des Öffentlichen Personenverkehrs sowie einer an den Kosten für einen Mittelklassewagen orientierten Kilometerpauschale als typisierende Vereinfachung geboten. Als lenkungspolitische Maßnahme zur Realisierung von verkehrs-, siedlungs-, umwelt- und finanzpolitischen Zielen sind die Fahrtkosten auf Grund der vielfältigen Einflussgrößen ungeeignet.

Literaturverzeichnis

- Bach, Stefan; Kloas, Jutta; Kuhfeld, Hartmut* (2007): Wem nützt die Entfernungspauschale?
in: Information zur Raumentwicklung, Heft 2/3, S. 201-209.
- Brinkmann, Wolfgang; Dittrich-Wesbuer, Andrea; Mielke, Bernd* (2007): Pendelverflechtungen in Nordrhein-Westfalen. Strukturen, Entwicklungen, Einschätzungen, in: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 2/3, S. 93-104.
- Bundesagentur für Arbeit* (2008): Arbeitsmarkt 2007. Arbeitsmarktanalyse für Deutschland, West- und Ostdeutschland, Amtliche Nachrichten der Bundesagentur für Arbeit, Sondernummer 2, 56. Jg., Nürnberg.
- Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung* (2008): Regionales Monitoring 2008, Daten und Karten zu den Europäischen Metropolregionen in Deutschland, Initiativkreis Europäische Metropolregionen in Deutschland IKM, Bonn.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS); Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (Hrsg.)* (2007): Akteure, Beweggründe, Triebkräfte der Suburbanisierung. Motive des Wegzugs - Einfluss der Verkehrsinfrastruktur auf Ansiedlungs- und Mobilitätsverhalten, BBR-Online-Publikation 21/2007, Berlin/Bonn.
- Burkert, Carola; Kirchhof, Kai; Röhrig, Annette; Schaade, Peter* (2007): Regionale Mobilität von Arbeitnehmern, Pendlerbericht Hessen 2005, IABRegional, Berichte und Analysen, No. 1.
- Eckey, Hans-Friedrich, Kosfeld, Reinhold; Türck, Matthias* (2007): Pendlerstruktur zwischen deutschen Arbeitsmarktregionen, in: Sozialer Fortschritt, 7-8, S. 207-216
- Einig, Klaus; Pütz, Thomas* (2007): Regionale Dynamik der Pendelgesellschaft. Entwicklung von Verflechtungsmustern und Pendeldistanzen, in: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 2/3, S. 73-91.
- Einig, Klaus; Siedentop, Stefan* (2007): Siedungsstruktur und Berufsverkehr, in: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 2/3, S. I-II.
- Farhauer, Oliver; Granato, Nadia* (2006): Regionale Arbeitsmärkte in Westdeutschland. Standortfaktoren und Branchenmix entscheidend für Beschäftigung. Eine vergleichende Länderstudie zeigt Vor- und Nachteile von Regionen und liefert erste Hinweise auf Handlungspotenziale, in: IAB Kurzbericht, Ausgabe Nr. 4.
- Follmer, Robert; Kunert, Uwe; Kloas, Jutta; Kuhfeld, Hartmut* (2004): Mobilität in Deutschland. Ergebnisbericht. Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen/infas/DIW, Bonn/Berlin.

- Grobecker, Claire; Krack-Roberg, Elle; Sommer, Bettina* (2008): Bevölkerungsentwicklung 2006, in: *Wirtschaft und Statistik*, S. 39-51.
- Haas, Anette; Hamann, Silke* (2008): Pendeln - einzunehmender Trend, vor allem bei Hochqualifizierten, Ost-West-Vergleich, in: *IAB-Kurzbericht*, 6/2008.
- Habich, Roland; Spellerberg, Annette* (2008): Räumliche Mobilität und regionale Disparitäten, in: *Statistisches Bundesamt (Hrsg.), Datenreport 2008, Kapitel 11*, S. 323-329.
- Homburg, Stefan* (2008): Die Entfernungspauschale als steuertheoretische Herausforderung, in: *Zeitschrift für Wirtschaftspolitik*, 57. Jg., S. 45-53.
- Jeschke, Markus A.* (2004): Bevölkerungsentwicklung und Stadt-Umland-Wanderungen im Ruhrgebiet, in: *RaumPlanung*, S. 245-250.
- Mai, Christoph-Martin* (2008): Arbeitnehmerüberlassungen - Bestand und Entwicklungen, in: *Wirtschaft und Statistik*, Heft 6, S. 469-476.
- Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen* (2007). *Mobilität in NRW - Daten und Fakten 2007. Straßenverkehr - ÖPNV und Eisenbahn - Binnenschiffsverkehr - Luftverkehr*, Düsseldorf.
- Mödinger, Patrizia; Philipp, Katja* (2007): Erweiterte Auswertungen mit dem Unternehmensregister, in: *Wirtschaft und Statistik*, Heft 7, S. 342-351.
- Niermann, Walter* (2009): Das Gesetz zur Fortführung der Gesetzeslage 2006 bei der Entfernungspauschale, in: *Der Betrieb*, Heft 15, S. 753-755.
- Reim, Uwe* (2008): Räumliche Mobilität und regionale Disparitäten, in: *Statistisches Bundesamt (Hrsg.), Datenreport 2008, Kapitel 11*, S. 311-322.
- Richter, Wolfram; Söhn, Hartmut* (2008): Streichung der Entfernungspauschale – (verfassungs-)rechtliche und ökonomische Aspekte – in: *Steuer und Wirtschaft*, S. 117-133.
- Richter, Wolfram* (2004): Ist die Abschaffung der Entfernung der Entfernungspauschale ökonomisch sinnvoll? In: *ifo-schnelldienst*, Heft 5, S. 5-8.
- Ruppenthal, Silvia; Limmer, Ruth; Bonß, Wolfgang* (2006): *Literature on Job Mobility in Germany. State-of-the-Art of Mobility Research*, Job Mobilities Working Paper No. 2006-01, Chapter 5, S. 87-112.
- Sachverständigenrat* (2008): *Die Finanzkrise meistern - Wachstumskräfte stärken. Jahresgutachten 2008/2009*, Wiesbaden.
- Schneider, Norbert F.; Meil, Gerado* (eds.) (2008): *Mobile Living Across Europe I, Relevance and Diversity of Job-Related Spatial Mobility in Six European Countries*, Verlag Barbara Budrich, Leverkusen Opladen.

- Schneider, Norbert F.; Ruppenthal, Silvia; Lück, Detlev; Rüger, Heiko; Dauber, Andrea* (2008): Germany – A Country of Locally Attached but Highly Mobile People, in: Schneider, Norbert F.; Meil, Gerado (eds.) (2008): Mobile Living Across Europe I, Relevance and Diversity of Job-Related Spatial Mobility in Six European Countries, Verlag Barbra Budrich, Leverkusen Opladen, S. 105-147.
- Siedentop, Stefan* (2008): Die Rückkehr der Städte? Zur Plausibilität der Reurbanisierungshypothese, in: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 3/4, S. 193-210.
- Siedentop, Stefan* (2007): Auswirkungen der Beschäftigungssuburbanisierung auf den Berufsverkehr. Führt die Suburbanisierung der Arbeitsplätze zu weniger Verkehr?, in: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 2/3, S. 105-124.
- Sondermann, Ariadne; Ludwig-Mayerhofer, Wolfgang; Behrend, Olaf* (2007): „Willst du deine Freunde, oder willst du Geld verdienen?“ Räumliche Mobilität in den Deutungen von Arbeitsvermittlern und Arbeitslosen, in: Sozialer Fortschritt, 7-8, S. 173-180.
- Statistisches Bundesamt* (2008): Datenreport 2008. Ein Sozialbericht für die Bundesrepublik Deutschland, Bonn.
- Viry, Gil; Lück, Detlev* (2006): Conclusion. State-of-the-Art of Mobility Research, Job Mobilities Working Paper No. 2006-01, Chapter 11, S. 205-222.
- Weick, Stefan* (2008): Familie und Lebensformen, in: in: Statistisches Bundesamt (Hrsg.), Datenreport 2008, Kapitel 2, S. 44-49.
- Wesselbaum-Neugebauer, Claudia* (2006): Beschränkung der Entfernungspauschale auf Fernpendler – Die Geister, die ich rief, in: Finanz-Rundschau, S. 807-817.
- Wesselbaum-Neugebauer, Claudia* (2004): Die Entfernungspauschale - Subvention oder Werbungskosten?, in: Finanz-Rundschau, S. 385-393.
- Wiethölter, Doris; Wesling, Mirko* (2008): Pendlerbericht Berlin-Brandenburg 2007, Arbeitskräftemobilität von Frauen und Männern, in: IABregional, IAB Berlin-Brandenburg, Nr. 2, Berlin-Brandenburg.
- Wingerter, Christian* (2008): Arbeitsmarkt und Erwerbstätigkeit, in: Statistisches Bundesamt (Hrsg.), Datenreport 2008, Kapitel 5, S. 109-121.
- Wissenschaftlicher Beirat des Fachbereichs Steuern bei der Ernst&Young AG* (2004): Aufteilungs- und Abzugsverbot nach § 12 Nr. 1 Satz 2 EStG? in: Betriebs-Berater, S. 1024-1030.
- Wrede, Matthias* (2001): Should Commuting Expenses be Tax Deductible? A Welfare Analysis, in: Journal of Urban Economics 49, S. 80-99.

Wrede, Matthias (2000): Tax Deductibility of Commuting Expenses and Leisure: On the Tax Treatment of Time-Saving Expenditure, in: *Finanz-Archiv: Public Finance Analysis* 2, S. 216-224.