

Ungleichheit und Arbeit

Autoren

Adrian Rinscheid

Marius R. Busemeyer

Die heilige Kuh des deutschen Steuerrechts: Wie sich das verzerrte Bild von der Entfernungspauschale korrigieren ließe

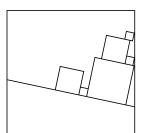
Abstract

Die Entfernungspauschale ist beliebt als Instrument zur Senkung der eigenen Steuerlast. Dabei ist sie doppelt problematisch: Sie verstärkt die Verteilungsungleichheit und wirkt sich negativ auf Umwelt und Klima aus. In diesem Policy Paper zeigen wir, dass diese Zusammenhänge häufig nicht richtig wahrgenommen werden. Erhalten Bürger*innen jedoch objektive Informationen über die Verteilungs- und Umweltwirkungen, so erhöht dies ihre Zustimmung zu Vorschlägen für eine Reform der Pauschale. Eine solche Wahrnehmungskorrektur könnte ein Hebel sein, um die Unterstützung für eine Reform zu erhöhen und die Entfernungspauschale sozial wie ökologisch nachhaltiger zu gestalten.



Weitere Policy Papers des Clusters
„The Politics of Inequality“

→ [https://www.progressives-zentrum.org/
the-politics-of-inequality/](https://www.progressives-zentrum.org/the-politics-of-inequality/)



Zur Umfrage

Die in diesem Policy Paper verwendeten Daten basieren auf einer deutschlandweiten Befragung der Konstanzer Arbeitsgruppe für Vergleichende Politische Ökonomie. Die Befragung wurde im August 2022 durch das Umfrageinstitut Bilendi über ein Online-Access-Panel mit 4.500 Befragten durchgeführt. Die Umfrage ist repräsentativ für die erwachsene Wohnbevölkerung in Deutschland.

Einleitung

Kaum ein Thema wird regelmäßig so kontrovers diskutiert wie die Entfernungspauschale. Mit der Entfernungspauschale – besser bekannt als „Pendlerpauschale“ – können Arbeitnehmer*innen und Selbstständige in Deutschland ihre Wegekosten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte als Werbungskosten in der Einkommensteuererklärung geltend machen. Aktuell (Stand Januar 2023) beträgt die Entfernungspauschale 30 ct je Entfernungskilometer und Arbeitstag, wobei nur die einfache Distanz zwischen Wohnort und Arbeitsstätte berücksichtigt wird. Im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 wurde die Entfernungspauschale vom 21. Entfernungskilometer an auf 38 ct angehoben – ein Ausgleich für die Einführung des CO₂-Preises.

Über 20 Millionen Steuerzahler*innen nutzen die Entfernungspauschale in ihrer jährlichen Steuererklärung. Auch wenn die Gewährung der Pauschale prinzipiell unabhängig vom Verkehrsmittel ist, entfallen die meisten gefahrenen Kilometer auf das Auto: So gaben 2017 18,4 Millionen Pendelnde in der Steuererklärung an, dass sie zumindest einen Teil der Wegstrecke mit dem Auto zurücklegen.¹ Insofern kann die Pauschale in ihrer Wirkung auch als Subvention für den individuellen Autoverkehr betrachtet werden.

In politischen Debatten zur Entfernungspauschale entsteht häufig der Eindruck, dass die Regelung insbesondere Bezieher*innen von kleineren Einkommen zugute kommt. Dies ist allerdings nicht der Fall. Von der Entfernungspauschale profitieren vor allem einkommensstarke Gruppen, deren Steuerlast um bis zu 2.000 Euro sinken kann. Bezieher*innen kleinerer Einkommen hingegen zahlen seltener Einkommensteuern und landen mit der Entfernungspauschale seltener oberhalb des Werbungskostenpauschalbetrags. Die Entfernungspauschale verstärkt daher die Einkommensungleichheit² und belastet gleichzeitig den Staatshaushalt durch entgangene Steuereinnahmen in Milliardenhöhe.³

Darüber hinaus hat die Entfernungspauschale nachteilige Auswirkungen auf Umwelt- und Klimaschutz. Sie fördert das Wachstum des Verkehrsaufkommens und den Trend zu langen Arbeitswegen, da die Kosten langer Pendlerwege durch die Pauschale teils kompensiert werden. Dadurch begünstigt sie Zersiedelung, Luftverschmutzung, Lärm und den Verlust an Biodiversität.⁴ Das Umweltbundesamt hat zudem ermittelt, dass die Entfernungspauschale jährlich zu Treibhausgasemissionen in Höhe von 4 Mio. Tonnen CO₂-Äq. führt.⁵

Kurzum: In ihrer Verteilungswirkung verstärkt die Entfernungspauschale tendenziell die Einkommensungleichheit und sie trägt zu einer Verschärfung der Umweltbelastung bei.

Im internationalen Vergleich nimmt die deutsche Entfernungspauschale eine Sonderstellung ein.⁶ Viele Länder kennen die Möglichkeit, die Kosten für das Pendeln von der Einkommensteuer abzusetzen, gar nicht. In anderen Ländern ist die steuerliche Absetzbarkeit der Kosten an Bedingungen geknüpft (z. B. ein unzureichendes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln, wie in Schweden und der Schweiz). Vor diesem Hintergrund zielen aktuelle Vorschläge aus Politik und Zivilgesellschaft darauf ab, die Entfernungspauschale abzuschaffen oder grundlegend zu reformieren.

¹ Statistisches Bundesamt / Destatis (2021). Pressemitteilung Nr. N 038 vom 16. Juni 2021, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2021/06/PD21_N038_73111.html

² Blanck, R., Kreye, K. (2021). Verteilungswirkungen ausgewählter klimapolitischer Maßnahmen im Bereich Mobilität. Berlin: Öko-Institut e. V.; Postpischil, R., Jacob, K., Acht, M., & Schäfer, M. (2021). Forschungsstand verkehrsbezogener Umwelt- und Verteilungswirkungen: Eine Literaturstudie zu den Verteilungswirkungen bisheriger und potenzieller Verkehrs- und Umweltpolitik. Berlin: Forschungszentrum für Umweltpolitik.

³ Im Jahr 2016 betragen die Steuerausfälle als Folge der Entfernungspauschale laut Schätzung des Bundesministeriums der Finanzen 6,0 Milliarden Euro, siehe Umweltbundesamt (2021). Umweltschädliche Subventionen in Deutschland, Aktualisierte Ausgabe 2021. Dessau-Roßlau.

⁴ Umweltbundesamt (2021).

⁵ Umweltbundesamt (2019). Kein Grund zur Lücke So erreicht Deutschland seine Klimaschutzziele im Verkehrssektor für das Jahr 2030. Dessau-Roßlau.

⁶ Potter, S., Enoch, M., Rye, T., Black, C., & Ubbels, B. (2006). Tax treatment of employer commuting support: An international review. *Transport Reviews*, 26(2):221–237.

In diesem Policy Paper untersuchen wir, inwiefern in der Bevölkerung ein Bewusstsein über die negativen Folgewirkungen der Pauschale verbreitet ist. In einem Experiment ermitteln wir zudem, ob die Befragten ihre Einschätzung zur aktuellen Regelung und verschiedenen Reformoptionen ändern, wenn sie korrekte Informationen über Verteilungs- und Umweltwirkungen erhalten. Die Resultate deuten an, dass die Wirkungen der Entfernungspauschale einem Großteil der Bevölkerung nicht bewusst sind. Informationen über Effekte der Regelung führen zu einer geringeren Akzeptanz des Status quo und erhöhen die Bereitschaft, eine Reform zu unterstützen.

Wahrnehmungen: Wem nützt die Entfernungspauschale?

In einem ersten Schritt erheben wir Wahrnehmungen zu den Auswirkungen der Pendlerpauschale (vgl. Abb. 1). Das Schaubild (a) zeigt, dass sich die Befragten recht unsicher sind hinsichtlich der Verteilungswirkungen. Die Antworten sind normalverteilt um die Mittelkategorie („teils/teils“) und der Anteil der Befragten, die mit „weiß nicht“ antworten, ist hoch (19 %). Das zweite Schaubild (b) deutet sogar darauf hin, dass eine Mehrheit der Befragten meint, dass die Ungleichheit bei Abschaffung der Pauschale tendenziell zunimmt – die Pauschale sich also prinzipiell dämpfend auf die Ungleichheit auswirken würde. Wie oben kurz dargestellt, ist allerdings objektiv betrachtet aktuell das Gegenteil richtig, da die oberen Einkommensklassen begünstigt werden. Das Narrativ, die Pauschale komme vor allem dem „kleinen Mann“ zugute, verfängt also bis zu einem gewissen Grad.

Ebenso fehlgeleitet sind die Wahrnehmungen zu den ökologischen Auswirkungen der Pauschale. Bei einer direkten Frage zu diesem Aspekt sieht man auch hier eine fast symmetrische Verteilung über alle Antwortoptionen und einen sehr hohen Anteil an unentschiedenen („teils, teils“) Antworten (Schaubild (c)). Und nur eine Minderheit (17 %) stimmt der Aussage zu, dass eine Abschaffung der Pendlerpauschale positive Folgen für die Umwelt hätte (Schaubild (d)). Im Umkehrschluss sieht die Mehrheit der Befragten die Pauschale unter Gesichtspunkten des Umweltschutzes als irrelevant an oder befürchtet bei einer Abschaffung sogar negative Auswirkungen auf die Umwelt – im Gegensatz zu den objektiv feststellbaren negativen Nebenwirkungen der Pauschale.

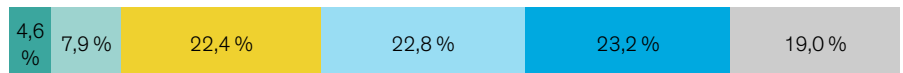
Abbildung 1: Wahrnehmungen der Befragten zu Verteilungs- und Umweltwirkungen der Entfernungspauschale.

- Stimme überhaupt nicht zu
- Stimme eher nicht zu
- Teils, teils
- Stimme eher zu
- Stimme voll und ganz zu
- Weiß nicht

a) „Die Pendlerpauschale in ihrer derzeitigen Form kommt v.a. Personen mit niedrigem Verdienst zugute.“



b) „Wenn die Pendlerpauschale abgeschafft würde, würde das die Ungleichheit in Deutschland erhöhen.“



c) „Die Pendlerpauschale in ihrer derzeitigen Form ist aus ökologischer Sicht begrüßenswert.“



d) „Wenn die Pendlerpauschale abgeschafft würde, hätte dies positive Folgen für die Umwelt.“



Wie Informationen über die Wirkungen der Entfernungspauschale die Zustimmung zu einer Reform beeinflussen

Die Wahrnehmungen der Bevölkerung spiegeln die tatsächlichen Wirkungen der Entfernungspauschale also nicht sehr genau wider. Daher könnte vermutet werden, dass die öffentliche Unterstützung für die aktuelle Regelung der Pendlerpauschale sinkt, wenn in der Bevölkerung ein besseres Verständnis der tatsächlichen Effekte der Pauschale verbreitet wäre. In einem Experiment mit den Befragten haben wir diese Annahme überprüft. Zunächst wurden die Befragten nach dem Zufallsprinzip in drei Gruppen eingeteilt: Gruppe A erhielt Informationen über die Verteilungseffekte der aktuell geltenden Regelung („Spitzenverdiener profitieren wesentlich stärker von der Pendlerpauschale als Geringverdiener“), während Gruppe B Informationen über die Auswirkungen der Regelung auf die Umwelt bekam („Die Entfernungspauschale begünstigt ein hohes Verkehrsaufkommen, erhöht die Luftverschmutzung und erschwert die Erreichung der Klimaziele“). Gruppe C diente als Kontrollgruppe und erhielt daher keine weiteren Informationen. Anschließend wurden den Befragten vier verschiedene Reformoptionen vorgelegt (siehe Box). Die Befragten bewerteten jede Option auf einer Skala von 1 = Sehr schlechte Idee bis 5 = Sehr gute Idee.

Reformoptionen			
Abschaffung der Entfernungspauschale	Einkommensunabhängiges Mobilitätsgeld	„Skandinavisches Modell“	Anhebung der Pendlerpauschale
Ersatzloses Streichen der Absetzbarkeit gemäß dem „Werkstorprinzip“. ⁷	Alle Pendler*innen erhalten unabhängig von ihrem Einkommen denselben Betrag (10 Cent) pro Kilometer.	Fahrten mit dem PKW können nur abgesetzt werden, wenn die Benutzung öff. Verkehrsmittel nicht möglich/zumutbar ist.	Erhöhung auf 50 Cent pro Entfernungskilometer.

Abbildung 2 illustriert die Ergebnisse unseres Experiments basierend auf einer detaillierten statistischen Auswertung (lineare Regressionsanalyse). Hierbei zeigt sich, dass die Bereitstellung von bestimmten Informationen einen deutlichen Effekt auf die Zustimmung zu unterschiedlichen Reformoptionen hat. Wenn die Befragten beispielsweise über die Verteilungswirkung der Pendlerpauschale informiert werden (Gruppe A), sind sie eher für die Einführung eines einkommensunabhängigen „Mobilitätsgeldes“. Dieser Vorschlag würde die unteren Einkommensklassen im Vergleich zur aktuellen Regelung bevorzugen. Wenn sie gut informiert sind, möchten die Befragten die negativen Auswirkungen der aktuellen Pendlerpauschale auf die Einkommensverteilung also tendenziell umdrehen.

⁷ Im Sinne des insbesondere im angelsächsischen Rechtsbereich verbreiteten Werkstorprinzips beginnt die Arbeit steuerrechtlich erst hinter dem „Werkstor“; Zeit- und Kostenaufwand bis zum Erreichen des Werkstores werden demzufolge der Privatsphäre zugerechnet.

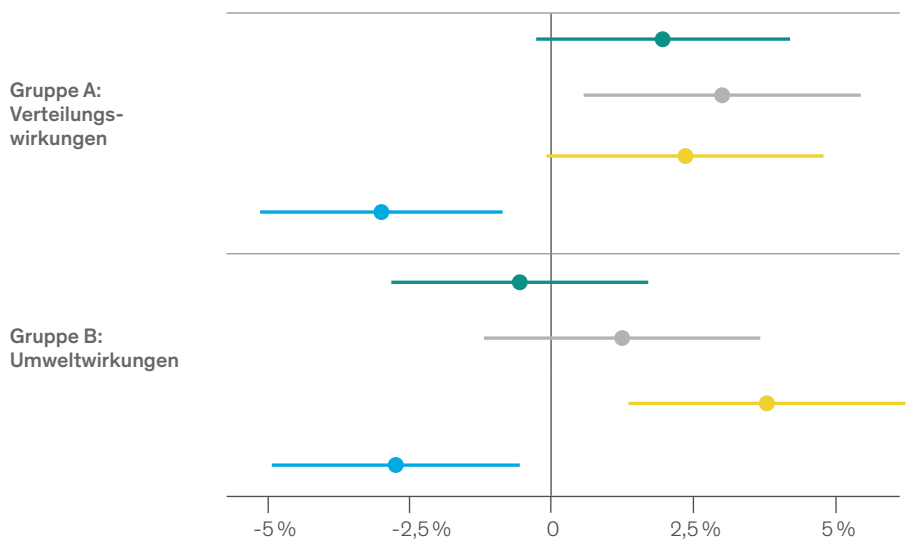
In die gleiche Richtung zeigt ein weiterer Effekt in der Gruppe A: Diejenigen, die über die negativen Verteilungswirkungen der Pendlerpauschale informiert werden, sind eher dagegen, die Pauschale von 30 auf 50 Cent zu erhöhen. Dies ist schlüssig, denn diese Erhöhung würde die negative Verteilungswirkung verstärken. Beide Befunde zeigen, dass Befragte durchaus sensibel auf Informationen zu den Ungleichheits-verstärkenden Effekten der Pendlerpauschale reagieren.

Auch Informationen zu den Umweltwirkungen der Pendlerpauschale gehen teilweise mit einer veränderten Einschätzung verschiedener Reformoptionen einher. So liegt die Zustimmung zum Skandinavischen Modell in Gruppe B deutlich höher als in der Kontrollgruppe. Zur Erinnerung: Das Skandinavische Modell sieht vor, dass Fahrten mit dem PKW nur dann abgesetzt werden können, wenn es im konkreten Fall keine Alternative durch öffentlichen Nahverkehr gibt. Diese Regelung ist also wesentlich umweltfreundlicher ausgestaltet. Auch die Unterstützung für eine Anhebung der Pauschale auf 50 Cent pro Kilometer ändert sich, wenn Befragte zuvor Informationen zu den negativen Umwelteffekten erhalten. Konkret wird diese Option von Befragten in Gruppe B systematisch schlechter bewertet als in der Kontrollgruppe. Die Ergebnisse deuten also darauf hin, dass Befragte sich in ihren Einschätzungen verschiedener Reformoptionen von Informationen über die Umweltwirkungen der aktuellen Regelung leiten lassen.

Abbildung 2: Zustimmung zu Reformmodellen in Abhängigkeit von Informationen.

Die Punkte entsprechen den geschätzten Effekten, welche Informationen zu Wirkungen der Entfernungspauschale auf die Zustimmung zu verschiedenen Reformoptionen haben. Die farbigen Balken zeigen die dazu gehörigen 95%-Konfidenzintervalle (Vertrauensbereich) an. Die Interpretation der Effekte bezieht sich immer auf die Kontrollgruppe, die durch die vertikale Linie durch den Nullpunkt dargestellt wird. Beispiel: Informationen zu Verteilungswirkungen der Pauschale senken die Zustimmung zu einer Anhebung der Pauschale auf 50 ct./km um 3,0 % (siehe blauer Punkt im oberen Teil der Abbildung).

- Abschaffung
- Einkommensunabhängiges Mobilitätsgeld
- Skandinavisches Modell
- Anhebung auf 50 ct./km



Schlussfolgerungen

Unsere Ergebnisse lassen sich auf zwei zentrale Punkte kondensieren. Erstens zeigen unsere Daten, dass weite Teile der Bevölkerung die tatsächlichen Auswirkungen der Pendlerpauschale auf Umwelt und ökonomische Ungleichheit falsch wahrnehmen oder zumindest unterschätzen. Eine Mehrheit der Befragten bewertet die Verteilungs- und Umweltwirkungen der Pauschale nicht als problematisch, obwohl die negativen Auswirkungen der aktuellen Regelung objektiv betrachtet unstrittig sind. Warum ist das so?

Eine erste Erklärung könnte die lange Geschichte der Pendlerpauschale sein. Die Vorläufer der Pendlerpauschale reichen bis in das Deutsche Reich zurück. Auch wenn die Mechanismen dieser Regelung vielen Bürger*innen nicht vollends klar sind, handelt es sich für viele um ein lieb gewonnenes Instrument zur Senkung der eigenen Steuerlast. Die Wahrnehmung, dass die Pendlerpauschale insbesondere Beziehende*innen kleiner und mittlerer Einkommen zugute kommt, wird von der Komplexität der Regelung und der Kommunikation politischer Akteure begünstigt, für die Umweltschutz und Verringerung der Einkommensungleichheit keine Priorität haben.

Eine zweite mögliche Erklärung für das Auseinanderklaffen von Wahrnehmungen und Wirklichkeit könnte sein, dass sich eine tiefgreifende Reform der Regelung immer wieder als politisch kaum durchsetzbar erwiesen hat, so dass es keinen wirklichen Diskurs über mögliche Alternativen gab. Nicht zuletzt das Urteil des Bundesverfassungsgerichts 2 BvL 1/07 vom 9. Dezember 2008, das den Gesetzgeber zur Wiedereinführung der zuvor kurzzeitig abgeschafften Regelung verpflichtete, dürfte dazu beitragen, dass eine Reform der Pendlerpauschale auf politischen und juristischen Widerstand stoßen würde. Daher verwundert es nicht, dass die Pauschale als heilige Kuh des deutschen Steuerrechts bezeichnet wurde.⁸

Der zweite zentrale Befund unserer Untersuchung deutet allerdings darauf hin, dass die öffentliche Meinung zur Pendlerpauschale nicht in Stein gemeißelt ist. Wenn Bürger*innen besser über die tendenziell negativen Auswirkungen der aktuellen Regelung auf Umwelt und Ungleichheit informiert werden, steigt ihre Unterstützung für alternative Modelle. Und zwar für solche Modelle, die genau diese negativen Auswirkungen abfedern, wie das Ungleichheit-reduzierende Mobilitäts-geld oder das umweltfreundlichere Skandinavische Modell. Dagegen sinkt bei entsprechender Information die Unterstützung für die aktuelle Regelung bzw. deren Ausweitung.

⁸ Gröpl, C. (2007). Die „Pendlerpauschale“ – eine „heilige Kuh“ des deutschen Steuerrechts? Magazin Forschung der Universität des Saarlandes, 2/2007:8–13.

Handlungsempfehlungen

Unsere Handlungsempfehlungen betonen die hohe Bedeutung einer guten Informations- und Kommunikationspolitik für die Durchsetzung alternativer Modelle zur aktuellen Pendlerpauschale. Im Einzelnen lauten diese Empfehlungen:

1. Die Informations- und Kommunikationspolitik zu den tatsächlichen Auswirkungen der aktuellen Regelung verbessern.

Unsere Ergebnisse zeigen eindrücklich, dass ein Mehr an Informationen durchaus Muster der öffentlichen Meinung beeinflussen kann. Die teilweise weit verbreiteten Fehlwahrnehmungen zu den Folgewirkungen der Pauschale können nur dann korrigiert werden, wenn solide Evidenz für die tatsächlichen Wirkungen vorliegt. Insbesondere wäre die Bereitstellung von Informationen zur Verteilungswirkung der Pendlerpauschale ein effektiver Hebel. Die Lücke zwischen der weit verbreiteten Wahrnehmung der Pauschale als steuerpolitisches Instrument zur Unterstützung der „kleinen Leute vom Land“ und ihrer tatsächlichen Auswirkung, die tendenziell Reiche begünstigt, ist hier besonders groß. Gleichzeitig ist – wie andere Studien zeigen⁹ – die allgemeine Unterstützung für umverteilende Politik, die auf eine Verringerung der Ungleichheit abzielt, in der Bevölkerung groß.

2. Den Diskussionsraum für Alternativen zur aktuellen Pendlerpauschale erweitern.

Flankierend zur genannten Informations- und Kommunikationspolitik sollte versucht werden, den Diskussionsraum für mögliche Alternativen zur Pendlerpauschale zu erweitern. Gegenwärtig konzentrieren sich viele Reformdiskussionen auf Fragen der Anpassung des „Instrumentensettings“, d.h. ob der Pauschalbetrag erhöht oder gesenkt werden oder ab wie viel Kilometern der „normale“ und „erhöhte“ Satz der Pauschale gelten soll. Stattdessen müsste systematischer darauf hingewirkt werden, Alternativmodelle, die auf weiterreichende Änderungen zielen, in die Diskussion einzubringen. Die Ergänzung der Entfernungspauschale durch die sogenannte Mobilitätsprämie, die einige Geringverdiener*innen seit 2021 nutzen können, zeigt, dass die finanzielle Kompensation von berufsbedingter Mobilität Aspekte der Verteilungsgerechtigkeit stärker berücksichtigen kann. Um den problematischen Wirkungen der Entfernungspauschale effektiv entgegenzuwirken, bedarf es allerdings weiter gehender Reformen. Unsere Ergebnisse zeigen, dass es insbesondere für das Skandinavische Modell und das einkommensunabhängige Mobilitätsgeld signifikante Unterstützung geben könnte.

⁹ Bellani, L./Bledow, N./Busemeyer, M.R./Schwerdt, G. (2021). Wenn alle Teil der Mittelschicht sein wollen: (Fehl-)Wahrnehmungen von Ungleichheit und warum sie für Sozialpolitik wichtig sind. Policy Paper No 6, Exzellenzcluster „The Politics of Inequality“.

Autoren



Adrian Rinscheid

Dr. Adrian Rinscheid ist Assistenzprofessor für Umweltpolitik an der Radboud University in Nijmegen (Niederlande) und Gastforscher am Exzellenzcluster „The Politics of Inequality“ an der Universität Konstanz. In Forschung und Lehre befasst er sich mit der Schnittstelle von Umwelt-, Verkehrs- und Energiepolitik, der politischen Organisation des Ausstiegs aus fossilen Technologien sowie umwelt-politisch relevanten Verhaltensweisen und Einstellungen von Bürger*innen.



Marius R. Busemeyer

Marius R. Busemeyer ist Professor für Politikwissenschaft mit dem Schwerpunkt Vergleichende Politische Ökonomie an der Universität Konstanz und Sprecher des Exzellenzclusters „The Politics of Inequality“. Seine Forschungsschwerpunkte liegen im Bereich der Wohlfahrtsstaatenforschung, Bildungs- und Sozialpolitik, Theorien des institutionellen Wandels sowie der Digitalisierung.

Universität Konstanz
Exzellenzcluster
„The Politics of Inequality“

Universitätsstraße 10
78464 Konstanz
T +49 7531 88-5772
cluster.inequality@uni-konstanz.de

Vorstand: Marius R. Busemeyer,
Claudia Diehl, Gabriele Spilker
Geschäftsführung: Jessica Haase,
Thomas Wöhler

Alle Rechte vorbehalten. Abdruck
oder vergleichbare Verwendung von
Arbeiten des Progressiven Zentrums
auch in Auszügen ist nur mit vor-
heriger schriftlicher Genehmigung
gestattet.

© Cluster of Excellence
„The Politics of Inequality. Perceptions,
Participation and Policies“ und
Das Progressive Zentrum e. V.

Das Progressive Zentrum e. V.

V. i. S. d. P.: Dominic Schwickert
c/o Das Progressive Zentrum e. V.
Werftstraße 3, 10577 Berlin
T +49 30 400 542 55
mail@progressiveszentrum.org

Vorstand: Wolfgang Schroeder,
Judith Siller, Joachim Knodt,
Katarina Niewiedzial, Michael Miebach
Geschäftsführung: Dominic Schwickert

Bilder (S. 8)
Radboud University (links)
Ines Janas (rechts)

Redaktion
Paul Stoop

Gestaltung & Layout
yella park



Weitere Policy Papers des Clusters
„The Politics of Inequality“
→ [https://www.progressives-zentrum.org/
the-politics-of-inequality/](https://www.progressives-zentrum.org/the-politics-of-inequality/)

Impressum

The Politics of Inequality Perceptions, Participation and Policies

ist ein interdisziplinärer Exzellenzcluster an der Universität Konstanz und wird seit Januar 2019 im Rahmen der Exzellenzstrategie von Bund und Ländern gefördert. Die Kluft zwischen Arm und Reich, der weltweite Aufstieg von Populist*innen, die Lastenverteilung im Kampf gegen den Klimawandel, ungerecht verteilte Bildungschancen – in aktuellen Debatten geht es immer auch um Ungleichheit. Die Zusammenhänge sind komplex, an wissenschaftlich fundierten Antworten mangelt es aber noch. Hier setzen wir an und erforschen „The Politics of Inequality“ – die politischen Ursachen und Folgen von Ungleichheit.

– inequality.uni.kn  [@EXCInequality](https://twitter.com/EXCInequality)

Gefördert durch:

DFG Deutsche
Forschungsgemeinschaft
EXC-2035/1–390681379

Das Progressive Zentrum

ist ein unabhängiger und gemeinnütziger Think-Tank mit dem Ziel, neue Netzwerke progressiver Akteur*innen unterschiedlicher Herkunft zu stiften und eine tatkräftige Politik für den ökonomischen und gesellschaftlichen Fortschritt mehrheitsfähig zu machen. Dabei bezieht Das Progressive Zentrum besonders junge Vordenker*innen und Entscheidungsträger*innen aus Deutschland und Europa in die Debatten ein. Die Themenschwerpunkte liegen entlang der drei Programmbereiche „Zukunft der Demokratie“, „Strukturwandel“ sowie „Internationale Beziehungen“ mit einem besonderen Fokus auf die europäische Integration und transatlantische Partnerschaft. Die Organisation hat ihren Sitz in Berlin und wirkt darüber hinaus in vielen Ländern Europas (u. a. Frankreich, Polen, Großbritannien) sowie in den USA.

– progressives-zentrum.org  [@DPZ_Berlin](https://twitter.com/DPZ_Berlin)

 [@dasprogressivezentrum](https://www.facebook.com/dasprogressivezentrum)