



Pressemitteilung

24.03.2023 / Zur sofortigen Veröffentlichung

Studie: Deutsche halten Pendlerpauschale für ökologisch und gerecht - obwohl das Gegenteil der Fall ist

Mehr als 20 Millionen Steuerzahler:innen nutzen die Entfernungspauschale jährlich in ihrer Steuererklärung. Das als "Pendlerpauschale" bekannte Instrument gibt es hierzulande seit rund 100 Jahren und es gilt als "heilige Kuh" des Steuerrechts. Eine repräsentative Umfrage zeigt nun, dass die Deutschen die Pauschale mehrheitlich für gerecht und ökologisch sinnvoll halten - obwohl sie Einkommensungleichheiten fördert und für Millionen Tonnen CO₂-Ausstoß sorgt. Die Untersuchung zeigt auch, warum die Öffentlichkeit so ein falsches Bild hat und wie es durch die Politik korrigiert werden könnte.

Die Entfernungspauschale verstärkt nachweislich die Einkommensungleichheit in Deutschland und trägt zur Verschärfung der Umweltbelastung bei. Dennoch glauben weite Teile der deutschen Bevölkerung, dass das auch als "Pendlerpauschale" bekannte Steuerinstrument vor allem Haushalten mit kleinen und mittleren Einkommen zugute kommt und aus ökologischer Sicht begrüßenswert ist. Das zeigt eine repräsentative Analyse des Exzellenzclusters The Politics of Inequality der Universität Konstanz in Zusammenarbeit mit dem Berliner Think Tank Das Progressive Zentrum. Dabei ist das Gegenteil der Fall.

Mehr als 43 Prozent der Deutschen glauben der Umfrage zufolge nicht, dass eine Abschaffung der Pendlerpauschale eine positive Auswirkung auf die Umwelt hätte. Nur knapp 17 Prozent der Befragten glauben, dass eine Abschaffung positive Auswirkungen auf die Umwelt hätte. Mit einer anderen Aussage konfrontiert, gaben knapp 26 Prozent der Befragten an zu glauben, dass die Pendlerpauschale in ihrer derzeitigen Form "ökologisch begrüßenswert" sei. Rund 20 Prozent stimmen der Aussage nicht zu. Mehr als 30 Prozent sind in der Frage unentschlossen.

Dabei hat die Entfernungspauschale nachweislich nachteilige Auswirkungen auf Umwelt- und Klimaschutz. Sie fördert das Wachstum des Verkehrsaufkommens und den Trend zu langen Arbeitswegen, da lange Pendlerwege durch die Pauschale teils kompensiert werden. Dadurch begünstigt sie laut Umweltbundesamt (UBA) Zersiedelung, Luftverschmutzung, Lärm und den

Verlust an Biodiversität. Das UBA hat zudem ermittelt, dass die Entfernungspauschale jährlich zu Treibhausgasemissionen in Höhe von 4 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalent führt.

Ähnlich fehlgeleitet ist die öffentliche Wahrnehmung zu den Auswirkungen auf Einkommensungleichheiten. Dass die soziale Ungleichheit in Deutschland zunehmen würde, wenn die Entfernungspauschale abgeschafft wird, glauben der Umfrage zufolge mehr als 46 Prozent der Deutschen. Nur etwas mehr als 12 Prozent gehen davon aus, dass eine Abschaffung keine Auswirkung auf die Einkommensungleichheit habe. Bei der Aussage "Die Pendlerpauschale in ihrer derzeitigen Form kommt vor allem Personen mit niedrigem Verdienst zugute" reagierten die Befragten unentschieden. Jeweils rund 26 Prozent finden die Aussage zutreffend sowie nicht zutreffend. Die restlichen Stimmen verteilen sich auf "Teils teils" oder "weiß nicht".

In öffentlichen Debatten entsteht oft der Eindruck, die Regelung käme Haushalten mit kleinen Haushalten zugute. Dabei ist das Gegenteil der Fall. Von der Pendlerpauschale profitieren vor allem einkommensstarke Gruppen, deren Steuerlast um bis zu 2000 Euro sinken kann. Gruppen mit kleineren Einkommen hingegen zahlen weniger Steuern und landen mit der Entfernungspauschale seltener oberhalb des Werbungskostenpauschbetrags von 1.200 Euro. Die Entfernungspauschale verstärkt daher die Einkommensungleichheit und belastet gleichzeitig den Staatshaushalt durch entgangene Steuereinnahmen in Milliardenhöhe.

Mehr als 20 Millionen Steuerzahler:innen nutzen die Entfernungspauschale in ihrer jährlichen Steuererklärung. Und obwohl die Pauschale unabhängig vom Verkehrsmittel gewährt wird, gaben 18,4 Millionen Menschen an, mindestens einen Teil der Strecke mit dem Auto zu fahren. Insofern kann die Pauschale in ihrer Wirkung auch als Subvention für den individuellen Autoverkehr betrachtet werden.

Die Forschenden der Uni Konstanz vermuten, dass die öffentliche Unterstützung für die aktuelle Regelung auf mangelnden Kenntnissen der Bevölkerung über die Auswirkungen der Pendlerpauschale beruhen. In einem Experiment wurde diese Annahme überprüft. Die Teilnehmenden der Umfrage wurden dazu 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.

Hierbei zeigt sich, dass die Bereitstellung von Informationen einen deutlichen Effekt auf die Zustimmung zu unterschiedlichen Reformoptionen hat. Wenn beispielsweise die Befragten 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. Auch Informationen zu den Umweltwirkungen gehen 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 keine Alternative durch öffentlichen Nahverkehr gibt. Diese Regelung ist also wesentlich umweltfreundlicher.

Die Autor:innen der Studie formulieren auf dieser Grundlage folgende Vorschläge an die Politik. Zum einen sollten Informationen zur tatsächlichen Verteilungswirkung der

Pendlerpauschale bereitgestellt werden. 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, sei besonders groß. Außerdem sollte versucht werden, den Diskussionsraum für mögliche, völlig anders aufgebaute Alternativen zur Pendlerpauschale zu erweitern. Die Ergebnisse zeigen, dass es insbesondere für das skandinavische Modell und das einkommensunabhängige Mobilitätsgeld signifikante Unterstützung geben könnte.

Für die Umfrage hat die Universität Konstanz im August 2022 über das Umfrageinstitut Bilendi 4500 Menschen befragt. Die Umfrage ist repräsentativ für die erwachsene Wohnbevölkerung in Deutschland.

+++ Ende der Pressemitteilung +++

Pressekontakt:

Maren Hölscher
Kommunikationsmanagerin, Das Progressive Zentrum
presse@progressives-zentrum.org