

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Sascha Müller, Katharina Beck, Dr. Moritz Heuberger, Max Lucks, Karoline Otte, Stefan Schmidt, Tarek Al-Wazir, Sebastian Schäfer und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Fiskalische, verteilungspolitische und umweltpolitische Folgen einer Anhebung der Entfernungspauschale

Die Entfernungspauschale nach § 9 Absatz 1 Nummer 4 des Einkommensteuergesetzes (EstG) wurde 1995 eingeführt, um beruflich bedingte Wege zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte steuerlich zu berücksichtigen. Ursprünglich als verkehrsmittelunabhängige Pauschale konzipiert, ist sie heute nach diesbezüglichen Studien eines der größten und umstrittensten Instrumente der steuerlichen Mobilitätsförderung in Deutschland (Fraunhofer-Institut für Angewandte Informationstechnik FIT, Institut für Energiewirtschaft und Rationelle Energieanwendung (IER) Universität Stuttgart, 2023, www.fit.fraunhofer.de/de/presse/23-02-23_studie-empfehl-mobilitaetsgeld-als-alternative-zur-entfernungspauschale.html). In der Praxis führt diese Regelung zu erheblichen sozialen, geschlechterspezifischen, fiskalischen und klimapolitischen Verzerrungen (Sachverständigenkommission für den Vierten Gleichstellungsbericht der Bundesregierung, 2025, Bundestagsdrucksache 20/15105, Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS), 2023, foes.de/publikationen/2023/2023-11_Subventionssteckbrief-Entfernungspauschale.pdf).

Haushalte mit höherem Einkommen und langen Pendelwegen profitieren überproportional, während Geringverdienende häufig leer ausgehen, da sie unter dem steuerlichen Grundfreibetrag liegen oder nur geringe Werbungskosten geltend machen können (FÖS, 2023). Über 40 Prozent der Subvention fließen laut FÖS-Studie an die 30 Prozent mit den höchsten Einkommen; mehr als 50 Prozent der steuerlichen Vorteile entfallen auf das oberste Einkommensdezil (Fraunhofer FIT, Freie Universität Berlin, IER Universität Stuttgart, 2024, www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/11850/publikationen/134_2024_texte_verteilungswirkungen_verkehrswende.pdf). Frauen profitieren seltener, da sie häufiger in Teilzeit arbeiten, durchschnittlich 18 Prozent weniger verdienen (Statistisches Bundesamt, 2024, www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2025/02/PD25_056_621.html) und unbezahlte Wegeketten wie Kinderbetreuung oder Pflege nicht steuerlich berücksichtigt werden (Wirtschafts- und Sozialwissenschaftliches Institut (WSI), 2025, www.wsi.de/de/faut-detail.htm?sync_id=HBS-009090).

Trotz der im Koalitionsvertrag 2025 zwischen CDU, CSU und SPD in den Zeilen 899 ff. festgelegten Klimaziele – Erreichung der Klimaneutralität bis 2045 und Umsetzung des Pariser Klimaabkommens – sieht die Bundesregierung eine Ausweitung der Entfernungspauschale vor. Ab 2026 soll die Pauschale bereits ab dem ersten Kilometer auf 38 Cent pro Kilometer erhöht werden. Durch diese Maßnahme werden nach diesbezüglichen Gutachten längere Pendelstrecken so-

wie insbesondere die Nutzung CO₂-intensiver Verkehrsmittel wie Pkw begünstigt, während steuerliche Anreize für klimaschonende Alternativen ausbleiben (Umweltbundesamt (UBA), 2024, www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/verkehrsmanagement/mobilitaetswende; Kopernikus-Projekt, 2023, ariadneprojekt.de/publikation/kurzdossier-klimaschaedliche-subventionen-entsprechen-negativen-co2-preisen/). Über 80 Prozent der Förderung kommt Pkw-Pendlerinnen und Pkw-Pendlern zugute, ein Großteil der Steuerzahlenden profitiert überhaupt nicht von der Pauschale, weil sie unter der Werbungskostenpauschale bleiben, während umweltfreundliche Alternativen, wie öffentlicher Nahverkehr oder Fahrrad, nicht differenziert gefördert werden (FÖS, 2023).

Die Entfernungspauschale verursacht jährlich Steuermindereinnahmen in Milliardenhöhe. Nach Berechnungen des Forums Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft beliefen sich diese 2022 auf rund 6 Mrd. Euro (FÖS, 2023). Das Entlastungsvolumen schmälert laut Studienautorinnen und Studienautoren die finanziellen Spielräume für Investitionen in klimafreundliche Verkehrsinfrastruktur. Bundesländer befürchten, einen erheblichen Teil der Steuerausfälle tragen zu müssen, und fordern die Bundesregierung auf, die finanziellen Folgen nicht auf Länder und Kommunen abzuwälzen (Ländervertretung, 2025, www.mdr.de/nachrichten/deutschland/politik/laender-gegen-steuerplaene-pendlerpauschale-100.html). Nach diesbezüglichen Studien zählt die Pauschale zu den größten klimaschädlichen Subventionen im deutschen Steuersystem und wirkt wie ein negativer CO₂-Preis, da sie emissionsintensive Mobilität wirtschaftlich attraktiver macht als klimafreundliche Alternativen (UBA, 2024; Kopernikus-Projekt, 2023).

Der Bundesrechnungshof bemängelt, dass die Entfernungspauschale soziale Ungleichheiten verstärkt und Klimaschutzaspekte unzureichend berücksichtigt. Im Bericht von 2022 fordert er eine umfassende Reform, die den Fokus auf soziale Gerechtigkeit legt und klimaschonendes Mobilitätsverhalten stärker fördert. Der Rechnungshof verweist auf Defizite im Verwaltungsvollzug und fordert eine Überprüfung der gesetzlichen Grundlagen, etwa zur Berücksichtigung von Unfallkosten (Bundesrechnungshof, 2022, www.bundesrechnungshof.de/SharedDocs/Downloads/DE/Berichte/2022/steuervollzug-entfernungspauschale-volltext.pdf?__blob=publicationFile&v=1). Die vom Bundesministerium der Finanzen (BMF) eingesetzte Expertenkommission „Bürgernahe Einkommensteuer“ äußert in ihrem Bericht (November 2024) deutliche Kritik an der Entfernungspauschale. Sie bewertet die Regelung als bürokratisch, ungenau und sozial unausgewogen; der wahrscheinlich hohe Verwaltungsaufwand und fehleranfällige Nachweise führten zu erheblichen Vollzugsproblemen. Besonders würden Pendelnde mit hohen Einkommen profitieren, während viele Geringverdienende leer ausgingen. Zudem widerspreche die Pauschale den verkehrs- und klimapolitischen Zielen der Bundesregierung. Die Kommission empfiehlt daher eine grundlegende Reform hin zu einem einfacheren, sozial gerechteren und klimaverträglicheren System (www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Downloads/Broschueren_Bestellservice/bericht-kommission-buergernahe-einkommensteuer.pdf?__blob=publicationFile&v=5). Einschlägige Studien empfehlen eine grundlegende Reform, die soziale Gerechtigkeit und Klimaschutz stärker berücksichtigt (Öko-Institut, 2021, www.oeko.de/publikationen/p-details/reform-der-entfernungspauschale-fuer-klimaschutz-und-soziale-gerechtigkeit; Fraunhofer FIT und IER Stuttgart, 2023, Universität Konstanz, 2023, www.uni-konstanz.de/forschen/exzellenzstrategie/in-den-medien-1/presseinformationen/presseinformationen-detail/das-verzerrte-bild-der-entfernungspauschale/). Angesichts der sozialen, fiskalischen, gleichstellungs- und klimapolitischen Herausforderungen ist nach Ansicht der Fragestellenden eine umfassende und transparente Überprüfung der Entfernungspauschale erforderlich, um ihre tatsächlichen Verteilungswirkungen im Jahr 2025 sowie die damit verbundenen

sozialen, ökologischen und gleichstellungspolitischen Effekte bewerten zu können.

Deshalb fragen wir die Bundesregierung:

1. Welche fiskalischen Auswirkungen erwartet die Bundesregierung durch die geplante Ausweitung der Entfernungspauschale auf die Haushalte des Bundes, der Länder und der Kommunen, und wie hoch schätzt sie die jährlichen Mindereinnahmen jeweils für jede Ebene (bitte in voller Jahreswirkung und Kassenwirkung angeben)?
2. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der geplanten Ausweitung der Entfernungspauschale im Hinblick auf fiskalische Nachhaltigkeit und Steuerfairness, insbesondere vor dem Hintergrund wachsender Haushaltsrisiken sowie der haushaltspolitischen Zielvorgaben wie Schuldenbremse, Klimafonds-Engpässen und mittelfristiger Finanzplanung?
3. Welche Überlegungen gibt es seitens der Bundesregierung, um die durch die Ausweitung der Entfernungspauschale verursachten Steuermindereinnahmen für Länder und Kommunen auszugleichen?
4. Welche Auswirkungen erwartet die Bundesregierung von der geplanten Ausweitung der Entfernungspauschale auf die Finanzkraft strukturschwacher Kommunen, insbesondere im Hinblick auf deren Abhängigkeit von Einkommensteueranteilen, und welche Konsequenzen zieht sie daraus für das eigene politische Handeln?
5. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass die fiskalpolitischen Auswirkungen der Entfernungspauschale im Rahmen des Länderfinanzausgleichs und der kommunalen Finanzausgleichssysteme angemessen berücksichtigt werden?
6. Welche Prognosen liegen der Bundesregierung zu den langfristigen fiskalischen Effekten der Entfernungspauschale auf die Einnahmensituation der öffentlichen Haushalte bis 2045 vor, insbesondere im Hinblick auf die Finanzierung öffentlicher Infrastruktur und Daseinsvorsorge?
7. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der fiskalischen Zielgenauigkeit der Entfernungspauschale im Vergleich zu alternativen Förderinstrumenten (insbesondere Mobilitätzuschuss, ÖPNV(öffentlicher Personennahverkehr)-Förderung) im Hinblick auf die Wirkung auf die Haushalte von Bund, Ländern und Kommunen?
8. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der geplanten Ausweitung der Entfernungspauschale im Lichte der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts, insbesondere im Hinblick auf das objektive Nettoprinzip, des Gleichheitsgrundsatzes gemäß Artikel 3 Absatz 1 des Grundgesetzes (GG) und der Folgerichtigkeit der steuerlichen Belastungsentscheidung, und welche Konsequenzen ergeben sich daraus für die weitere Ausgestaltung der Regelung?
9. Welche verfassungsrechtlichen Erwägungen hat die Bundesregierung bei der geplanten Ausweitung der Entfernungspauschale insbesondere im Hinblick auf die steuerliche Gleichbehandlung von Kurz- und Fernpendlerinnen und Kurz- und Fernpendlern angestellt?
10. Wie möchte die Bundesregierung garantieren, dass die Ausgestaltung der Entfernungspauschale nicht zu einer verfassungswidrigen Ungleichbehandlung von Steuerpflichtigen mit unterschiedlichen Arbeitswegen führen könnte, insbesondere vor dem Hintergrund der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts zur steuerlichen Gleichbehandlung?

11. Welche verfassungsrechtlichen Risiken sieht die Bundesregierung im Hinblick auf eine mögliche Diskriminierung bestimmter Gruppen, insbesondere Teilzeitbeschäftigte, Menschen mit Behinderung, Alleinerziehende, durch die geplante Neuregelung der Entfernungspauschale?
12. Inwiefern hat die Bundesregierung im Zusammenhang mit der im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD vereinbarten Anhebung der Entfernungspauschale geprüft, ob die steuerliche Berücksichtigung von Wegekosten mit dem Prinzip der Besteuerung nach Leistungsfähigkeit vereinbar ist und wie sie sich im Hinblick auf eine gleichmäßige steuerliche Behandlung verschiedener Einkommens- und Erwerbsgruppen auswirkt?
13. Welche Haushaltsgruppen – differenziert nach Typen wie Alleinstehende mit geringem Einkommen, Alleinerziehende mit Kindern, Paarhaushalte mit und ohne Kinder, Haushalte ohne eigenes Kraftfahrzeug, Doppelverdienendenhaushalte mit langen Pendelstrecken sowie Haushalten von Rentnerinnen und Rentnern – erhalten nach Kenntnis der Bundesregierung durch die Entfernungspauschale
 - a) die höchsten absoluten Steuerentlastungen (bitte in Euro angeben),
 - b) die höchsten relativen Steuerentlastungen (bitte in Prozent des verfügbaren Haushaltseinkommens angeben), und
 - c) in welchen Gruppen entfaltet eine Anhebung der Entfernungspauschale nur eine geringe oder keine steuerliche Entlastungswirkung (bitte jeweils differenziert nach Haushaltstypen und Einkommensgruppen angeben)?
14. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung – vor dem Hintergrund der in Frage 13 erfragten Informationen – im Hinblick auf die soziale Gerechtigkeit?
15. Welche Ziele verfolgt die Bundesregierung mit der geplanten Ausweitung der Entfernungspauschale auf 38 Cent ab dem ersten Kilometer ab dem 1. Januar 2026 im Lichte der im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD 2025 (Zeilen 899 ff.) formulierten Verpflichtung zur Klimaneutralität bis 2045 und zur Umsetzung des Pariser Klimaabkommens, insbesondere vor dem Hintergrund, dass Studien und Stellungnahmen (siehe Vorbemerkung der Fragesteller) belegen, dass die Entfernungspauschale negative Umwelt- und Klimaschutzwirkungen entfalten kann, indem sie längere und überwiegend mit dem Pkw zurückgelegte Arbeitswege steuerlich begünstigt und somit zu erhöhten CO₂-Emissionen beitragen kann?
16. Welche verteilungspolitischen, gleichstellungsbezogenen und klimapolitischen Auswirkungen – insbesondere in Bezug auf unterschiedliche Einkommensgruppen, Geschlechter sowie das Mobilitätsverhalten – hat die Bundesregierung im Zuge der geplanten Erhöhung der Entfernungspauschale auf 38 Cent ab dem ersten Kilometer ab dem 1. Januar 2026 geprüft oder untersucht, und welche politischen Schlussfolgerungen zieht sie daraus für eine sozial und ökologisch ausgewogene Ausgestaltung der Regelung?
17. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass die künftige Ausgestaltung der Entfernungspauschale, dem im Koalitionsvertrag 2025 zwischen CDU, CSU und SPD formulierten Gleichstellungsziel gerecht wird, und welche Konsequenzen zieht sie daraus für ihr eigenes politisches Handeln – insbesondere im Hinblick auf unterschiedliche Arbeitsformen, Einkommensunterschiede zwischen Frauen und Männern sowie unterschiedliche Mobilitätsmuster, wie etwa Wegekettens zur Kinderbetreuung oder Pflege?

18. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung hinsichtlich der sozialen Wirkung der Entfernungspauschale auf vulnerable Gruppen (z. B. Menschen mit Behinderungen, Alleinerziehende, Teilzeitbeschäftigte, geringfügig Beschäftigte, Migrantinnen und Migranten) vor, und welche Maßnahmen werden ergriffen oder geplant, um soziale Benachteiligungen dieser Gruppen zu vermeiden oder zu adressieren?
19. In welchem Umfang hat die Bundesregierung bei der Planung der künftigen Ausgestaltung der Entfernungspauschale geprüft oder untersucht, wie Menschen mit geringem Einkommen von der befristet eingeführten Mobilitätsprämie (Teil des Klimapakets 2019/2020, befristet bis 2026) profitieren, und welche Überlegungen gibt es hinsichtlich eines einkommensunabhängigen Mobilitätszuschusses als mögliche Alternative oder Ergänzung zur bisherigen Regelung?
20. Welche konkreten Überlegungen und Zielsetzungen verfolgt die Bundesregierung mit der im von CDU, CSU und SPD vereinbarten Koalitionsvertrag 2025 angekündigten Einführung einer pauschalen Arbeitstagepauschale zur Zusammenfassung der Werbungskosten für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, und wie soll diese Pauschale nach aktuellem Planungsstand ausgestaltet werden, insbesondere im Hinblick auf die steuerliche Berücksichtigung von Homeofficetagen und dem häuslichen Arbeitszimmer?
21. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus dem steuerlichen Nebeneinander sowie möglichen Zielkonflikten zwischen der im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD angekündigten Einführung einer pauschalen Arbeitstagepauschale zur Vereinfachung der Werbungskosten und der geplanten Erhöhung der Entfernungspauschale auf 38 Cent ab dem ersten Kilometer ab dem 1. Januar 2026, und welche Maßnahmen sind, soweit bereits geprüft oder erwogen, vorgesehen, um eine systematische Doppelstruktur oder widersprüchliche Anreize im Steuersystem zu vermeiden?
22. Wie stellt sich die Verteilung der steuerlichen Entlastung durch die Entfernungspauschale nach Einkommensgruppen, Geschlecht, Pendeldistanzen und Beschäftigungsprofilen dar, und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung daraus für eine sozial ausgewogene Ausgestaltung der Entfernungspauschale?
23. Wie verteilen sich die sozialen und finanziellen Wirkungen der Entfernungspauschale nach Regionen, insbesondere zwischen städtischen, ländlichen und strukturschwachen Gebieten, und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung auch daraus für eine sozial ausgewogene Ausgestaltung?
24. Wie hoch ist der Anteil der Beschäftigten, die aufgrund ihres geringen Einkommens keine oder nur eine sehr geringe Steuerentlastung durch die Entfernungspauschale erhalten?
25. Welche genderbezogenen Wirkungsanalysen hat die Bundesregierung seit 2021 im Zusammenhang mit der Entfernungspauschale beauftragt oder selbst durchgeführt?
26. Welche Überlegungen hat die Bundesregierung zur Einführung eines pauschalen, einkommensunabhängigen Mobilitätszuschusses oder zur stärkeren Verknüpfung der steuerlichen Förderung an die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel angestellt, und welche Schlussfolgerungen zieht sie daraus für ihr weiteres Vorgehen im Hinblick auf soziale Gerechtigkeit und Klimaschutz?

27. Welche Erwägungen haben die Bundesregierung dazu veranlasst, die Entfernungspauschale zu erhöhen, und welche möglichen Zielkonflikte sieht sie dabei insbesondere im Hinblick auf soziale Ausgewogenheit und potenzielle umweltpolitisch kontraproduktive Auswirkungen?
28. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung zum österreichischen Modell der Pendlerpauschale vor, insbesondere hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem deutschen Verfassungsrecht (insbesondere steuerliches Nettoprinzip), seiner administrativen Umsetzbarkeit sowie möglicher Hürden bei einer Übertragung auf das deutsche Steuersystem?
29. Hat die Bundesregierung im Rahmen der Reformüberlegungen zum deutschen System einen Austausch oder eine Nachfrage bei der österreichischen Regierung oder zuständigen Stellen zum dortigen Modell der Pendlerpauschale durchgeführt oder angestrebt, und welche Ergebnisse liegen dazu vor, und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus diesen Erkenntnissen und dem Austausch für die Weiterentwicklung der Entfernungspauschale?
30. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Anwendung des steuerrechtlichen Nettoprinzips und des verfassungsrechtlichen Rahmens auf die Entfernungspauschale für deren künftige Ausgestaltung?
31. Welche Reformmodelle der Entfernungspauschale wurden seit 2021 innerhalb der Bundesregierung geprüft oder in interministeriellen Abstimmungen thematisiert?
32. Welche wirtschaftlichen, verteilungspolitischen, klimapolitischen und konjunkturellen Auswirkungen erwartet die Bundesregierung von einer weitergehenden oder strukturellen Reform der Entfernungspauschale, die eine stärkere soziale Staffelung vorsieht, das genutzte Verkehrsmittel stärker berücksichtigt und gezielt Anreize für klimafreundliche Mobilität setzt, soweit solche Reformmodelle seit 2021 geprüft oder in Erwägung gezogen wurden?
33. Falls seit 2021 im Zusammenhang mit Reformmodellen der Entfernungspauschale Prüfungen oder Abstimmungen innerhalb der Bundesregierung stattgefunden haben, wurden dabei interministerielle Fachstellen mit klimapolitischer oder steuerlicher Expertise sowie öffentlich finanzierte Forschungseinrichtungen, insbesondere das Umweltbundesamt und das Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung (Fraunhofer ISI), einbezogen, und wenn nein oder falls keine Prüfungen erfolgt sind, welche Gründe liegen hierfür aus Sicht der Bundesregierung vor?
34. Inwieweit wurden Umwelt- und Sozialverbände sowie Gleichstellungsstellen in die Planung und Bewertung der Neuregelung der Entfernungspauschale einbezogen, und wie wird die Beteiligung relevanter Akteure künftig sichergestellt?
35. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um sicherzustellen, dass steuerliche Mobilitätsregelungen künftig sozial gerechter, klimaschutzorientierter und geschlechtergerechter ausgestaltet und unbeabsichtigte soziale oder geschlechterspezifische Ungleichheiten vermieden werden?
36. Welche Maßnahmen prüft die Bundesregierung, um bei der Entfernungspauschale gezielt die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel oder emissionsarmer Mobilität zu fördern und die steuerliche Förderung an die tatsächliche Umweltwirkung des gewählten Verkehrsmittels zu koppeln?

37. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den unterschiedlichen Definitionen des Subventionsbegriffs (Bundesregierung gemäß Subventionsbericht gemäß § 12 des Stabilitätsgesetzes (StabG), Umweltbundesamt, Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD), Internationaler Währungsfonds (IWF), EU) für die klimapolitische Einordnung und mögliche Reformen der Entfernungspauschale?
38. Vor dem Hintergrund, dass der Koalitionsvertrag der Regierungsparteien CDU, CSU und SPD beim Thema Subventionen den engen Subventionsbegriff der Bundesregierung (Subventionsbericht gemäß § 12 StabG) zugrunde legt, inwiefern berücksichtigt die Bundesregierung erweiterte Subventionsbegriffe, wie sie das Umweltbundesamt, das Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS) sowie internationale Organisationen (OECD, IWF, EU, Welthandelsorganisation (WTO)) verwenden, und welche Schlussfolgerungen zieht sie daraus für die Ausgestaltung ihrer Finanz- und Steuerpolitik im Bereich Klimaschutz?
39. Welche Auswirkungen hat aus Sicht der Bundesregierung die Beschränkung auf den engen Subventionsbegriff gemäß § 12 StabG im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD auf die Transparenz, internationale Vergleichbarkeit und Wirksamkeit der deutschen Klimaschutzpolitik, insbesondere im Hinblick auf die systematische Erfassung und den effektiven Abbau klimaschädlicher Subventionen?
40. Wie nimmt die Bundesregierung die Tatsache auf, dass der Koalitionsvertrag der Regierungsparteien CDU, CSU und SPD keine konkreten Zielvorgaben oder einen Zeitplan für den Abbau klimaschädlicher Subventionen enthält, und welche Schlussfolgerungen zieht sie daraus für die Planbarkeit und Glaubwürdigkeit ihrer Klimapolitik?
41. Welche Daten zur tatsächlichen Nutzungshäufigkeit der Entfernungspauschale durch verschiedene Bevölkerungsgruppen (z. B. Erwerbstätige, Rentnerinnen und Rentner, Selbstständige) liegen der Bundesregierung für die letzten sechs Jahre vor, und welche Prognosen oder Schätzungen gibt es für 2025?
42. Welche Erkenntnisse oder Schlussfolgerungen liegen der Bundesregierung im Hinblick auf die sozialpolitische Treffsicherheit der Entfernungspauschale vor, und welche Konsequenzen zieht sie daraus für die künftige Ausgestaltung der Regelung?
43. Inwiefern wurde bei der geplanten Ausweitung der Entfernungspauschale geprüft, ob sie strukturell vor allem Personen mit höherem Einkommen und längeren Pendelwegen zugutekommt?
44. Welche Alternativmodelle zur steuerlichen Berücksichtigung von Arbeitswegen (z. B. Mobilitätsgeld, Zuschussmodelle, Klimabonus) wurden in der aktuellen Legislaturperiode von der Bundesregierung diskutiert oder modelliert?
45. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über das tatsächliche Mobilitätsverhalten (z. B. Verkehrsmittelwahl, Wegelängen, Nutzung des ÖPNV) der Steuerpflichtigen im Zusammenhang mit der Entfernungspauschale für die letzten sechs Jahre vor, und welche Prognosen bzw. Schätzungen gibt es für 2025?
46. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, dass sich das Mobilitätsverhalten in den letzten sechs Jahren unter dem Einfluss von Homeoffice-Regelungen, Digitalisierung und Klimabewusstsein verändert hat, für die künftige Ausgestaltung der Entfernungspauschale?

47. Welche Informationen liegen der Bundesregierung zur durchschnittlichen Inanspruchnahme der Entfernungspauschale nach Bundesländern, Geschlecht, Alter und Beschäftigungsform vor?
48. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung zur steuerlichen Wirkung der Entfernungspauschale im Vergleich zu sonstigen steuerlichen Werbungskosten hinsichtlich ihrer Verteilungswirkung vor, und welche Schlussfolgerungen zieht sie daraus?
49. Welche Rolle spielt die Entfernungspauschale im Rahmen der von der Bundesregierung angestrebten Vereinfachung des Steuerrechts für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer?
50. Inwiefern wurde im Rahmen der Steuervereinfachung geprüft, die Entfernungspauschale durch eine kilometerunabhängige Pauschale, eine pauschale Mobilitätszulage oder eine Arbeitstagepauschale (siehe Vorbemerkung der Fragesteller) zu ersetzen?
51. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, dass die Entfernungspauschale auch für sehr lange Wege ohne Kappungsgrenze gilt, und inwiefern ist eine Begrenzung der Entfernung vorgesehen oder diskutiert worden?
52. Wie viele Steuerpflichtige haben in den letzten sechs Jahren die Entfernungspauschale nach § 9 Absatz 1 Satz 3 Nummer 4 EStG in Anspruch genommen (bitte nach Einkommensdezilen beziehungsweise Bruttojahreseinkommensgruppen in 10 000-Euro-Schritten aufschlüsseln)?
53. Wie viele dieser in Frage 52 erfragten Fälle entfallen dabei jeweils auf Angestellte, Selbstständige und Rentnerinnen und Rentner?
54. Wie hoch ist die durchschnittliche jährliche Steuerentlastung durch die Entfernungspauschale pro Steuerpflichtigen in den unteren 20 Prozent, mittleren 60 Prozent und oberen 20 Prozent der Einkommensverteilung?
55. Wie hoch war die kumulierte Steuerentlastung durch die Entfernungspauschale in den vergangenen sechs Jahren, welche Prognose gibt es für 2025, und wie verteilt sie sich nach Steuerklassen I bis VI?
56. Welche durchschnittliche Entfernung zwischen Wohnort und Arbeitsstätte wurde laut Bundesregierung in den Jahren 2016, 2019 und dem aktuellsten verfügbaren Jahr erfasst, und wie haben sich diese Entfernungen über die Zeit entwickelt (bitte differenziert nach Geschlecht, Beschäftigungsform und Verkehrsmittel, soweit verfügbar, angeben)?
57. Gibt es aus Sicht der Bundesregierung Hinweise darauf, dass die Entfernungspauschale einen Einfluss auf die durchschnittliche Länge der Arbeitswege hat, also beispielsweise längere Pendeldistanzen begünstigt?
58. Welche CO₂-Emissionen waren nach Einschätzung oder Modellierung der Bundesregierung im jeweils aktuellsten verfügbaren Berichtsjahr mit den durch die Entfernungspauschale steuerlich begünstigten Arbeitswegen verbunden (bitte nach Verkehrsmittelgruppen und Einkommensklassen, soweit möglich, aufschlüsseln)?
59. Welche durchschnittliche Steuerentlastung haben Steuerpflichtige in den zuletzt verfügbaren Jahren, aufgeschlüsselt nach Fahrten mit dem Auto und mit öffentlichen Verkehrsmitteln, erhalten?
60. Wie verteilen sich die Nutzerinnen und Nutzer der Entfernungspauschale im Jahr 2025 nach Bundesländern und Gemeindegrößenklassen?

61. Wie hoch ist der Anteil der Steuerpflichtigen, deren Werbungskosten überwiegend aus der Entfernungspauschale bestehen, im Vergleich zu denjenigen, die weitere Werbungskosten geltend machen?
62. Welche methodischen Änderungen oder Anpassungen in der statistischen Erfassung der Entfernungspauschale und der Werbungskosten wurden in den letzten fünf Jahren vorgenommen, und wie wirken sich diese auf die Vergleichbarkeit mit Vorjahren aus?
63. Welche Änderungen an der Entfernungspauschale wurden seit dem Jahr 2010 vorgenommen, und wie haben sich diese auf die durchschnittliche Steuerentlastung pro Fall ausgewirkt?
64. Welche Stellung nimmt die Bundesregierung zur Einschätzung der Expertenkommission ein, wonach die Entfernungspauschale derzeit mit erheblichem Verwaltungsaufwand und Vollzugsmängeln verbunden ist?
65. Welche Überlegungen und Schlussfolgerungen hat die Bundesregierung hinsichtlich der Empfehlung der Expertenkommission (siehe Vorbemerkung der Fragesteller), die bisherigen Regelungen für Entfernungspauschale, Homeoffice und Arbeitszimmer durch eine einheitliche Arbeitstagepauschale zu ersetzen, um Bürokratie und Nachweispflichten für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zu reduzieren?
66. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus dem Vorschlag, die Arbeitstagepauschale an der bisherigen Homeoffice-Pauschale von sechs Euro pro Tag zu orientieren, insbesondere im Hinblick auf die Auswirkungen auf die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer?
67. Welche Überlegungen hat die Bundesregierung zu der Empfehlung angestellt, für Fernpendlerinnen und Fernpendler eine steuerliche Pauschale für Kilometer ab einer bestimmten Entfernung einzuführen, und welche Schlussfolgerungen zieht sie daraus?
68. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung zu der Aussage der Expertenkommission vor, wonach die Entfernungspauschale vor allem höhere Einkommen und Fernpendler begünstigt, während Geringverdienende vergleichsweise wenig profitieren, und welche Schlussfolgerungen zieht sie daraus?
69. Welche Überlegungen hat die Bundesregierung zu den Auswirkungen der vorgeschlagenen Pauschalierung weiterer Werbungskosten, wie Arbeitsmittel und Beiträge zu Berufsverbänden, auf die Steuererklärungspflicht und die Steuerlast von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern angestellt?
70. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Einschätzung der Expertenkommission, dass die Entfernungspauschale keine Anreize für klimafreundliche Mobilität setzt und damit im Widerspruch zu klimapolitischen Zielen steht?
71. Welche Reformüberlegungen verfolgt die Bundesregierung vor dem Hintergrund der Empfehlungen der Expertenkommission „Bürgernahe Einkommensteuer“?

Berlin, den 23. Juni 2025

Katharina Dröge, Britta Habelmann und Fraktion

