

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sascha Müller, Katharina Beck, Dr. Moritz Heuberger, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 21/553 –**

Fiskalische, verteilungspolitische und umweltpolitische Folgen einer Anhebung der Entfernungspauschale

Vorbemerkung der Fragesteller

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-zu-r-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/faust-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 sowie 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-verzernte-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.

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)?

Die Angaben können der Anlage 1 entnommen werden.*

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?

Die Fragen 2 bis 5 werden zusammen beantwortet.

Die Bundesregierung weist darauf hin, dass es zur Ausweitung der Entfernungspauschale zunächst eines Gesetzgebungsvorschlages bedarf. Schlussfolgerungen bleiben insoweit dem Gesetzgebungsverfahren vorbehalten.

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?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Prognosen vor.

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?

* Von einer Drucklegung der Anlage wird abgesehen. Diese ist auf Bundestagsdrucksache 21/1145 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

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?

Die Fragen 7 bis 9 werden zusammen beantwortet.

Schlussfolgerungen bleiben dem Gesetzgebungsverfahren vorbehalten.

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?

Etwilige Erwägungen bleiben einem Gesetzgebungsverfahren vorbehalten. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 5 hingewiesen.

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?

Die Fragen 11 und 12 werden zusammen beantwortet.

Die Entfernungspauschale steht in ihrer bisherigen Ausgestaltung als Regelung im Spannungsverhältnis zum Grundsatz der Besteuerung nach der individuellen wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit im Einklang mit höchstrichterlicher Rechtsprechung (u. a. BVerfG vom 9. Dezember 2008 – 2 BvL 1/07, 2 BvL 2/07, 2 BvL 1/08, 2 BvL 2/08, BGBl. 2008 I, 2888 sowie BFH VI R 17/07 vom 10. Januar 2008, BStBl. II S. 234; BFH VI R 4/15 vom 15. November 2016, BStBl. 2017 II S. 228; BFH vom 4. April 2019 – VI R 27/17, BStBl. II S. 536 et al.). Die vereinbarte Anhebung der Entfernungspauschale steht den von der Rechtsprechung aufgestellten Grundsätzen nicht entgegen.

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)?

Statistische Daten zu Haushaltstypen sind in der Lohn- und Einkommensteuerstatistik nicht verfügbar.

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 Wegeketten zur Kinderbetreuung oder Pflege?

Die Fragen 14 bis 17 werden zusammen beantwortet.

Auf die Antwort zur Frage 9 wird verwiesen.

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?

Die Bundesregierung nimmt vorhandene Studien zur Kenntnis und prüft ob und inwieweit dortige Erkenntnisse in der Ausgestaltung Berücksichtigung finden können. Darüber hinaus liegen keine Erkenntnisse hinsichtlich der sozialen Wirkung der Entfernungspauschale auf vulnerable Gruppen vor.

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?

Auf die Antwort zur Frage 9 wird verwiesen.

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?

Der Koalitionsvertrag sieht in Abschnitt 2.1. „Haushalt, Finanzen und Steuern“ unter der Überschrift: „Steuerbürokratie reduzieren“ (Zeile 1522–1526) vor, dass sich die Bundesregierung für eine Steuervereinfachung durch Typisierungen, Vereinfachungen und Pauschalierungen einsetzen wird, damit das Steuersystem von den Bürgerinnen und Bürgern akzeptiert wird. Dabei soll insbesondere eine Arbeitstagepauschale geprüft werden, mit der Werbungskosten für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zusammengefasst werden können. Das weitere Verfahren dazu bleibt abzuwarten.

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?

Auf die Antwort zur Frage 9 wird verwiesen.

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?

Die mit einem Steuersimulationsmodell auf Basis der fortgeschriebenen Lohn- und Einkommensteuerstatistik geschätzten Steuerentlastungen 2025 nach Einkommensdezilen und Entfernungskilometern können der Anlage 2 entnommen werden.*

Darüberhinausgehende Differenzierungen sind nicht verfügbar, da die steuerliche Wirkung ausschließlich für Steuerpflichtige (bei Zusammenveranlagung grundsätzlich zwei Personen) ermittelt werden kann.

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?

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse über die finanziellen Wirkungen der Entfernungspauschale nach Regionen vor.

24. Wie hoch ist der Anteil der Beschäftigten, die aufgrund ihres geringen Einkommens keine oder nur eine sehr geringe Steuerentlastung durch die Entfernungspauschale erhalten?

Zum Anteil der Beschäftigten, die aufgrund ihres geringen Einkommens keine oder nur eine sehr geringe Steuerentlastung durch die Entfernungspauschale erhalten, kann keine Aussage getroffen werden, da die Entfernungspauschale regelmäßig erst eine finanzielle Wirkung entfaltet, wenn dazu Angaben in der Steuererklärung gemacht werden und diese – ggf. zusammen mit anderen Werbungskosten – den Werbungskosten-Pauschbetrag überschreitet.

25. Welche genderbezogenen Wirkungsanalysen hat die Bundesregierung seit 2021 im Zusammenhang mit der Entfernungspauschale beauftragt oder selbst durchgeführt?

Die Bundesregierung hat solche Wirkungsanalysen weder beauftragt noch selbst durchgeführt.

26. Welche Überlegungen hat die Bundesregierung zur Einführung eines pauschalen, einkommensunabhängigen Mobilitätzuschusses 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?

Das Bundesministerium der Finanzen hat in der letzten Legislaturperiode die Entfernungspauschale insbesondere zur Prüfung einer ökologischeren und sozialeren Ausgestaltung auf den Prüfstand gestellt. Ergebnis dieser Prüfung war, dass die Entfernungspauschale in ihrer momentanen Ausgestaltung bereits so-

* Von einer Drucklegung der Anlage wird abgesehen. Diese ist auf Bundestagsdrucksache 21/1145 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

ziale und ökologische Aspekte berücksichtigt. So dient die verkehrsmittelunabhängige Pauschalierung maßgebend der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, denn die Entlastung fällt gleich hoch aus unabhängig davon, ob der Arbeitnehmer – vergleichsweise hohe – Aufwendungen für die Nutzung eines Kraftwagens oder – vergleichsweise geringe Aufwendungen – für die Inanspruchnahme öffentlicher Verkehrsmittel tätigt.

Teil dieser Prüfung war auch die Einführung eines Mobilitätzuschusses in Form eines progressionsunabhängigen Mobilitätsgeldes. Gegen diesen Reformansatz sprach der zusätzliche Bürokratieaufwand zur Ermittlung und Auszahlung eines solchen Mobilitätsgeldes sowie die – je nach Ausgestaltung – höheren steuerlichen Mindereinnahmen.

Gleichzeitig wurde bei der Prüfung deutlich, dass das Steuerrecht an moderne Mobilitätsformen angepasst werden sollte. Hierbei wurde es für sinnvoll erachtet, eine Pauschalversteuermöglichkeit für die Zurverfügungstellung von Mobilitätsbudgets in das Einkommensteuergesetz aufzunehmen. Ein entsprechender Gesetzgebungsvorschlag der Bundesregierung im Rahmen des Jahressteuergesetzes 2024 wurde vom Gesetzgeber allerdings nicht berücksichtigt.

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?

Die Bundesregierung verweist auf den Wortlaut des Koalitionsvertrags. Schlussfolgerungen bleiben insoweit dem Gesetzgebungsverfahren vorbehalten.

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?

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse vor, ob die entsprechenden Regelungen zum österreichischen Recht mit dem Deutschen Verfassungsrecht vereinbar sind.

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?

Der Bundesregierung liegen keine diesbezüglichen Erkenntnisse vor.

30. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Anwendung des steuerrechtlichen Nettoprinzips und des verfassungsrechtlichen Rahmens auf die Entfernungspauschale für deren künftige Ausgestaltung?

Auf die Antwort zur Frage 12 wird verwiesen.

31. Welche Reformmodelle der Entfernungspauschale wurden seit 2021 innerhalb der Bundesregierung geprüft oder in interministeriellen Abstimmungen thematisiert?

Auf die Antwort zur Frage 26 wird verwiesen.

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?

Auf die Antwort zur Frage 26 wird verwiesen. Eine Reform der Entfernungspauschale wurde in der letzten Legislaturperiode bereits geprüft.

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?

Die Bundesregierung hat das in § 13 Absatz 1 Satz 1 Bundes-Klimaschutzgesetz festgelegte Berücksichtigungsgebot beachtet. Aus Sicht der Bundesregierung bestand kein Erfordernis, das Umweltbundesamt und das Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung (Fraunhofer ISI) einzubeziehen.

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?

Die Anhebung der Entfernungspauschale stellt keine Neuregelung dar. Eine Beteiligung kann zudem im Wege der Anhörung im Gesetzgebungsverfahren erfolgen.

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?

Die Bundesregierung führt derzeit eine umfassende Prüfung im Rahmen der Erstellung des Klimaschutzprogramms durch.

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?

Die bisherige Ausgestaltung der Entfernungspauschale enthält bereits eine entsprechende Förderung. Eine Anhebung der Entfernungspauschale wird diese Förderung noch verstärken.

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?

Die Fragen 37 bis 39 werden zusammen beantwortet.

Die Klima-, Finanz- und Steuerpolitik der Bundesregierung ist unabhängig von Begriffsdefinitionen zu Subventionen. Im Subventionsbericht der Bundesregierung wird die Klimawirkung aller Subventionen im Rahmen der Nachhaltigkeitsprüfung überprüft. Daneben enthält der Klimaschutzbericht 2023 eine Arbeitsdefinition und erste Auflistung von „staatlichen Begünstigungen mit klimaschädlicher Wirkung“. Damit werden auch Maßnahmen in den Blick genommen werden, die nicht unter den Subventionsbegriff des Subventionsberichts der Bundesregierung fallen. Ob eine Maßnahme eine Subvention im Sinne des Subventionsberichts der Bundesregierung oder eine staatliche Begünstigung mit klimaschädlicher Wirkung im Sinne des Klimaschutzberichts der Bundesregierung darstellt, determiniert nicht ihre klimapolitische Einordnung oder ihren Reformbedarf.

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?

Im Koalitionsvertrag ist festgehalten, alle Subventionen einer eingehenden Prüfung zu unterziehen. Die Planbarkeit und Glaubwürdigkeit ihrer Klimapolitik bleiben davon unberührt.

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?

Der Anlage 3 können die verfügbaren statistischen Daten der Veranlagungsjahre 2016 bis 2021 differenziert nach Bruttolöhnen und Geschlecht entnommen werden.* Aktuellere statistische Daten liegen wegen der den Steuerpflichtigen zugestandenen Fristen zur Abgabe der Steuererklärung und der Dauer der notwendigen Arbeiten zur Erstellung der Statistiken nicht vor. Angaben zur Entfernungspauschale und zur Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsstätte liegen nur für die Erwerbstätigen vor und werden von den Steuerpflichtigen mit Einkünften aus nichtselbständiger Arbeit in der Anlage N der Einkommensteuererklärung eingetragen. Es wurden nur Pendler erfasst, bei denen die Werbungskosten über dem Arbeitnehmer-Pauschbetrag von damals 1 000 Euro lagen (Steuerfälle mit „erhöhten Werbungskosten“). Diejenigen, die unterhalb dieses Betrags blieben, gaben ihre gependelten Kilometer häufig nicht in ihrer Steuererklärung an beziehungsweise reichten gar keine Steuererklärung ein. Für den Veranlagungszeitraum 2025 liegen keine derart differenzierten Prognosen oder Schätzungen vor.

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?

Die Bundesregierung nimmt vorhandene Studien zur Kenntnis und prüft ob und inwieweit dortige Erkenntnisse in der Ausgestaltung Berücksichtigung finden können. Schlussfolgerungen bleiben dem Gesetzgebungsverfahren vorbehalten.

43. Inwiefern wurde bei der geplanten Ausweitung der Entfernungspauschale geprüft, ob sie strukturell vor allem Personen mit höherem Einkommen und längeren Pendelwegen zugutekommt?

Auf die Antwort zur Frage 9 wird verwiesen.

44. Welche Alternativmodelle zur steuerlichen Berücksichtigung von Arbeitswegen (z. B. Mobilitätsgeld, Zuschussmodelle, Klimabonus) wurden in der aktuellen Legislaturperiode von der Bundesregierung diskutiert oder modelliert?

In der aktuellen Legislaturperiode wurden bislang keine alternativen Modelle diskutiert. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 26 hingewiesen.

* Von einer Drucklegung der Anlage wird abgesehen. Diese ist auf Bundestagsdrucksache 21/1145 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

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?

Die verfügbaren statistischen Daten für die Veranlagungszeiträume 2016 bis 2021 können der Anlage 4 entnommen werden.* Prognosen oder Schätzungen für 2025 liegen nicht vor.

Aufgrund der langen Fristen zur Abgabe der Steuererklärung und der Bearbeitungsdauer bei der Finanzverwaltung liegen die Angaben nur mit einer erheblichen zeitlichen Verzögerung vor. Daher sind die aktuellsten Daten für das Veranlagungsjahr 2021. Angaben zur Entfernungspauschale und zur Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsstätte liegen nur für die Erwerbstätigen vor und werden von den Steuerpflichtigen mit Einkünften aus nichtselbständiger Arbeit in der Anlage N der Einkommensteuererklärung eingetragen. Es wurden nur Pendler erfasst, bei denen die Werbungskosten über dem Arbeitnehmer-Pauschbetrag von damals 1 000 Euro lagen (Steuerfälle mit „erhöhten Werbungskosten“). Diejenigen, die unterhalb dieses Betrags blieben, gaben ihre gependelten Kilometer häufig nicht in ihrer Steuererklärung an beziehungsweise reichten gar keine Steuererklärung ein. Darüberhinausgehend sind Mehrfachnennungen von Verkehrsmitteln möglich. Da sich die Wahl des Verkehrsmittels nicht auf die Festsetzung der Entfernungspauschale auswirkt, ist davon auszugehen, dass diese Daten allgemein eine verminderte Qualität besitzen. Prognosen über die Höhe der Werbungskosten werden vom BMF nicht erstellt.

46. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, dass sich das Mobilitätsverhalten in den letzten sechs Jahren unter dem Einfluss von Homeofficeregelungen, Digitalisierung und Klimabewusstsein verändert hat, für die künftige Ausgestaltung der Entfernungspauschale?

Die aktuellen Überlegungen und Schlussfolgerungen spiegeln sich im Koalitionsvertrag wider.

47. Welche Informationen liegen der Bundesregierung zur durchschnittlichen Inanspruchnahme der Entfernungspauschale nach Bundesländern, Geschlecht, Alter und Beschäftigungsform vor?

Die dazu verfügbaren Informationen nach Bundesländern und Alter können der Anlage 5 entnommen werden.* Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 41 hingewiesen.

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?

Eine mittels Einkommensteuer-Simulationsmodell erstellte Schätzung der Entlastung 2025 infolge aller anderen Werbungskosten als durch Nutzung der Entfernungspauschale differenziert nach Einkommensklassen kann der Anlage 6

* Von einer Drucklegung der Anlage wird abgesehen. Diese ist auf Bundestagsdrucksache 21/1145 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

entnommen werden.* Die Übersicht ist nicht auf Steuerpflichtige mit berücksichtigter Entfernungspauschale beschränkt.

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 Mobilitätzulage oder eine Arbeitstagepauschale (siehe Vorbemerkung der Fragesteller) zu ersetzen?

Die Fragen 49 und 50 werden zusammen beantwortet.

Auf die Antwort zur Frage 20 wird verwiesen.

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?

Der Koalitionsvertrag sieht keine Einführung einer Kappungsgrenze vor. Eine solche ist unter Berücksichtigung des Sinns und Zwecks der Entfernungspauschale auch nicht angezeigt.

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)?

Die nach Bruttojahreslohn differenzierten Fallzahlen können der Anlage 3 entnommen werden.*

53. Wie viele dieser in Frage 52 erfragten Fälle entfallen dabei jeweils auf Angestellte, Selbstständige und Rentnerinnen und Rentner?

Auf die Antwort zur Frage 41 wird verwiesen.

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?

Die vom Fraunhofer FIT mittels Einkommensteuer-Simulationsmodell erstellte Schätzung für 2025 ist als Anlage 7 beigelegt.*

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?

Zur steuerlichen Wirkung der Entfernungspauschale liegen keine statistischen Daten vor.

* Von einer Drucklegung der Anlage wird abgesehen. Diese ist auf Bundestagsdrucksache 21/1145 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

Die geschätzte Gesamtwirkung für 2025 beträgt rund 4 930 Mio. Euro.

Eine Aufteilung nach Steuerklassen ist nicht möglich, da bis auf Ausnahmefälle die Entfernungspauschale die Einkommensteuerlast, nicht aber die Lohnsteuer reduziert.

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)?

Im Rahmen der Mikrozensushebungen werden Fragen zur Lage von Wohnort und Arbeitsstätte im Abstand von vier Jahren zu den „Pendlereigenschaften“ jeweils für den Hinweg zur Arbeitsstätte gestellt (Entfernung, Zeitaufwand, Verkehrsmittel). Im Mikrozensus wird jedoch die Entfernung nicht nach Durchschnittskilometern erfragt, sondern nach vordefinierten Entfernungsklassen. Diese alternative Auswertung für die Berichtsjahre 2016, 2020 und 2024 kann der Anlage 8 entnommen werden.*

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?

Ein Einfluss der Entfernungspauschale auf Pendeldistanzen ist möglich. Konkrete Zahlen zu einem Einfluss auf Pendeldistanzen liegen der Bundesregierung jedoch nicht vor.

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)?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Informationen vor.

59. Welche durchschnittliche Steuerentlastung haben Steuerpflichtige in den zuletzt verfügbaren Jahren, aufgeschlüsselt nach Fahrten mit dem Auto und mit öffentlichen Verkehrsmitteln, erhalten?

Zur steuerlichen Wirkung der Entfernungspauschale liegen keine statistischen Daten vor.

60. Wie verteilen sich die Nutzerinnen und Nutzer der Entfernungspauschale im Jahr 2025 nach Bundesländern und Gemeindegrößenklassen?

Für das Jahr 2025 sind statistische Daten noch nicht verfügbar.

* Von einer Drucklegung der Anlage wird abgesehen. Diese ist auf Bundestagsdrucksache 21/1145 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

61. Wie hoch ist der Anteil der Steuerpflichtigen, deren Werbungskosten überwiegend aus der Entfernungspauschale bestehen, im Vergleich zu denjenigen, die weitere Werbungskosten geltend machen?

Die Zahl der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und der Steuerfälle, bei denen die erhöhten Werbungskosten der Entfernungspauschale entspricht, können der Anlage 9 entnommen werden.*

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?

Es wurden in den letzten Jahren keine methodischen Änderungen oder Anpassungen in der statistischen Erfassung der Entfernungspauschale und der Werbungskosten vorgenommen.

63. Welche Änderungen an der Entfernungspauschale wurden seit dem Jahr 2010 vorgenommen, und wie haben sich diese auf die durchschnittliche Steuerentlastung pro Fall ausgewirkt?

Durch das Gesetz zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 vom 21. Dezember 2019 im Steuerrecht wurden Steuerpflichtige, die einen besonders langen Arbeitsweg haben, steuerlich entlastet. Die Entfernungspauschale wurde ab dem 21. Kilometer erhöht, um so pauschalierend die sich durch die CO₂-Bepreisung ergebende Erhöhung der Aufwendungen für die Fahrten zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte teilweise auszugleichen. Diese Entlastung gilt für einen begrenzten Zeitraum ab dem 1. Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2026. In einem ersten Schritt wurde die Entfernungspauschale für die Jahre 2021 bis 2023 ab dem 21. Kilometer um 5 Cent auf 35 Cent angehoben und in einem zweiten Schritt sollte für die Jahre 2024 bis 2026 eine weitere Erhöhung um 3 Cent auf 38 Cent erfolgen. Dieser zweite Schritt wurde mit dem Steuerentlastungsgesetz 2022 vom 23. Mai 2022 zur weiteren finanziellen Entlastung der Fernpendlerinnen und Fernpendler vorgezogen und gilt bereits seit dem Jahr 2022. Statistische Daten zur durchschnittlichen Wirkung der Entfernungspauschale liegen nicht vor.

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?

* Von einer Drucklegung der Anlage wird abgesehen. Diese ist auf Bundestagsdrucksache 21/1145 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

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“?

Die Fragen 64 bis 71 werden zusammen beantwortet.

Die Einschätzungen und Empfehlungen der Expertenkommission werden derzeit auch im Rahmen der Erstellung des Klimaschutzprogramms geprüft und diskutiert. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 20 hingewiesen.

Einheitliche Entfernungspauschale 38 Cent

(Steuermehr- / -mindereinnahmen (-) in Mio. €)

Ifd. Nr.	Maßnahme	Steuerart / Gebietskörperschaft	Volle Jahreswirkung ¹					Kassenjahr				
			2026	2027	2028	2029	2030	2026	2027	2028	2029	2030
1	<u>§ 9 Absatz 1 EStG</u>	Insg.	- 1.135	- 1.885	- 1.910	- 1.935	- 1.960	- 25	- 940	- 1.740	- 1.905	- 1.930
	Entfernungspauschale von 0,38 €/km	EST	- 1.095	- 1.810	- 1.835	- 1.855	- 1.880	.	- 875	- 1.665	- 1.830	- 1.850
	einheitlich ab dem ersten Kilometer ab 2026	LSt	- 30	- 55	- 55	- 55	- 55	- 25	- 55	- 55	- 55	- 55
		SolZ	- 10	- 20	- 20	- 25	- 25	.	- 10	- 20	- 20	- 25
		Bund	- 488	- 812	- 823	- 836	- 847	- 11	- 405	- 751	- 821	- 834
		EST	- 465	- 769	- 780	- 788	- 799	.	- 372	- 708	- 778	- 786
		LSt	- 13	- 23	- 23	- 23	- 23	- 11	- 23	- 23	- 23	- 23
		SolZ	- 10	- 20	- 20	- 25	- 25	.	- 10	- 20	- 20	- 25
		Länder	- 478	- 793	- 804	- 813	- 823	- 10	- 396	- 731	- 801	- 810
		EST	- 466	- 769	- 780	- 789	- 799	.	- 372	- 707	- 777	- 786
		LSt	- 12	- 24	- 24	- 24	- 24	- 10	- 24	- 24	- 24	- 24
		Gem.	- 169	- 280	- 283	- 286	- 290	- 4	- 139	- 258	- 283	- 286
		EST	- 164	- 272	- 275	- 278	- 282	.	- 131	- 250	- 275	- 278
		LSt	- 5	- 8	- 8	- 8	- 8	- 4	- 8	- 8	- 8	- 8

Anmerkungen:

¹⁾ Wirkung für einen vollen (Veranlagungs-)Zeitraum von 12 Monaten.

Durch Nutzung der Entfernungspauschale im Jahr 2025 Entlastete - Klassifizierung nach Einkommensdezilen			
Dezil	GdE	Steuereffekt in Mio. Euro	Zahl der Betroffenen in Tsd.
1	bis 16.951	71	461
2	16.952 - 24.514	120	512
3	24.515 - 32.088	247	831
4	32.089 - 39.442	340	1.048
5	39.443 - 47.469	420	1.303
6	47.470 - 57.146	514	1.459
7	57.147 - 70.121	586	1.585
8	70.122 - 88.881	728	1.720
9	88.882 - 122.918	895	1.861
10	ab 122.919	1.015	1.682
Gesamt		4.934	12.461

Durch Nutzung der Entfernungspauschale im Jahr 2025 Entlastete - Klassifizierung nach Entfernungskilometern		
Kilometer	Steuereffekt in Mio. Euro	Zahl der Betroffenen in Tsd.
bis 10	195	1.313
10 bis 20	368	2.394
20 bis 40	1.457	4.829
40 bis 60	1.226	2.160
60 bis 80	729	873
80 bis 100	400	386
ab 101	560	508
Gesamt	4.934	12.462

Lohn- und Einkommensteuerstatistik 2016

Pendlerpauschale nach Größenklassen des Bruttolohns

Größenklassen des Bruttolohns von ... bis unter ... Euro	Anzahl der Steuerfälle insgesamt ¹⁾	Anzahl der veranlagten Steuerfälle ¹⁾	Anzahl der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale	Durchschnittliche Kilometer der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale	Anzahl der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale mit eigenem PKW	Durchschnittliche Kilometer der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale mit eigenem PKW
unter 0 bis 5 000	6 589 937	2 163 385	61 932	37,1	39 886	39,3
5 000 - 10 000	3 620 757	1 872 154	187 799	34,3	137 137	34,3
10 000 - 20 000	7 107 115	4 686 571	1 392 634	28,0	1 083 140	27,9
20 000 - 30 000	7 365 478	5 511 861	2 472 986	28,0	2 011 599	28,0
30 000 - 40 000	6 659 283	5 393 371	2 871 342	27,5	2 393 516	27,6
40 000 - 50 000	4 471 273	3 811 234	2 176 460	27,9	1 825 081	27,8
50 000 - 60 000	2 626 155	2 312 465	1 407 139	28,6	1 170 929	28,5
60 000 - 70 000	1 529 990	1 379 576	867 209	29,6	716 472	29,6
70 000 - 80 000	906 849	829 961	519 893	31,3	428 289	31,2
80 000 - 90 000	580 244	538 438	329 334	32,6	272 253	32,5
90 000 - 100 000	379 244	355 293	212 962	33,1	177 059	33,0
100 000 - 150 000	725 400	688 952	397 375	32,3	334 415	32,3
150 000 - 200 000	178 389	171 911	91 606	30,6	77 759	30,7
200 000 - 250 000	72 118	69 790	35 381	29,9	29 981	30,1
250 000 - 500 000	76 238	74 046	36 874	27,6	31 096	27,9
500 000 - 1 000 000	13 179	12 815	6 635	24,6	5 526	25,1
1 000 000 oder mehr	3 992	3 896	2 178	22,1	1 816	22,9
Insgesamt	42 905 641	29 875 719	13 069 739	28,7	10 735 954	28,6

1) Bei den Steuerfällen insgesamt und mit Veranlagung handelt es sich um die Steuerfälle, die einen Bruttolohn in ihrer Einkommensteuer angegeben haben.

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2025

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Lohn- und Einkommensteuerstatistik 2017

Pendlerpauschale nach Größenklassen des Bruttolohns

Größenklassen des Bruttolohns von ... bis unter ... Euro	Anzahl der Steuerfälle insgesamt ¹⁾	Anzahl der veranlagten Steuerfälle ¹⁾	Anzahl der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale	Durchschnittliche Kilometer der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale	Anzahl der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale mit eigenem PKW	Durchschnittliche Kilometer der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale mit eigenem PKW
unter 0 bis 5 000	6 511 206	2 182 765	63 484	35,9	39 676	38,7
5 000 - 10 000	3 588 056	1 857 132	182 386	34,6	130 243	34,8
10 000 - 20 000	7 000 835	4 579 205	1 324 588	28,2	1 019 387	28,2
20 000 - 30 000	7 442 275	5 519 572	2 443 849	27,7	1 971 019	27,7
30 000 - 40 000	6 784 523	5 468 779	2 896 185	27,3	2 398 509	27,4
40 000 - 50 000	4 657 143	3 964 397	2 252 542	27,8	1 878 036	27,8
50 000 - 60 000	2 781 570	2 443 440	1 479 365	28,5	1 223 437	28,5
60 000 - 70 000	1 653 695	1 490 522	938 143	29,3	770 731	29,3
70 000 - 80 000	975 521	892 228	559 345	31,1	457 163	31,1
80 000 - 90 000	623 646	578 141	355 429	32,3	290 798	32,3
90 000 - 100 000	407 170	381 190	228 852	32,9	188 159	32,9
100 000 - 150 000	786 511	746 642	431 637	32,5	359 819	32,5
150 000 - 200 000	192 483	185 216	98 811	30,6	83 229	30,7
200 000 - 250 000	77 029	74 525	37 833	30,4	31 858	30,6
250 000 - 500 000	81 834	79 485	40 105	28,3	33 497	28,6
500 000 - 1 000 000	14 418	14 103	7 331	25,1	6 084	25,3
1 000 000 oder mehr	4 422	4 298	2 369	21,9	1 941	22,3
Insgesamt	43 582 337	30 461 640	13 342 254	28,6	10 883 586	28,6

1) Bei den Steuerfällen insgesamt handelt es sich um die Steuerfälle, die einen Bruttolohn in ihrer Einkommensteuer angegeben haben.

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2025

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Lohn- und Einkommensteuerstatistik 2018

Pendlerpauschale nach Größenklassen des Bruttolohns

Größenklassen des Bruttolohns von ... bis unter ... Euro	Anzahl der Steuerfälle insgesamt ¹⁾	Anzahl der veranlagten Steuerfälle ¹⁾	Anzahl der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale	Durchschnittliche Kilometer der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale	Anzahl der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale mit eigenem PKW	Durchschnittliche Kilometer der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale mit eigenem PKW
unter 0 bis 5 000	6 304 216	2 197 855	63 277	35,8	38 634	38,9
5 000 - 10 000	3 517 126	1 841 894	177 552	34,9	124 573	35,5
10 000 - 20 000	6 840 397	4 453 410	1 250 410	28,7	951 688	28,8
20 000 - 30 000	7 407 980	5 454 813	2 359 785	27,7	1 883 829	27,7
30 000 - 40 000	6 912 752	5 534 578	2 919 494	27,4	2 406 544	27,5
40 000 - 50 000	4 926 454	4 177 962	2 359 164	27,5	1 961 345	27,5
50 000 - 60 000	2 957 604	2 592 257	1 565 122	28,5	1 290 073	28,5
60 000 - 70 000	1 810 796	1 627 940	1 023 659	29,1	837 075	29,2
70 000 - 80 000	1 066 742	975 204	613 046	30,8	497 663	30,8
80 000 - 90 000	682 341	631 744	391 044	32,1	317 155	32,1
90 000 - 100 000	447 503	418 341	252 952	32,8	206 454	32,8
100 000 - 150 000	866 355	821 723	479 021	32,5	394 948	32,6
150 000 - 200 000	209 169	201 337	107 817	30,7	90 063	31,1
200 000 - 250 000	83 077	80 237	40 981	30,6	34 187	30,8
250 000 - 500 000	89 357	86 841	43 891	29,0	36 335	29,1
500 000 - 1 000 000	15 659	15 280	8 011	26,4	6 527	26,2
1 000 000 oder mehr	4 544	4 395	2 458	22,8	1 991	23,6
Insgesamt	44 142 072	31 115 811	13 657 684	28,6	11 079 084	28,6

1) Bei den Steuerfällen insgesamt handelt es sich um die Steuerfälle, die einen Bruttolohn in ihrer Einkommensteuer angegeben haben.

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2025

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Lohn- und Einkommensteuerstatistik 2019

Pendlerpauschale nach Größenklassen des Bruttolohns

Größenklassen des Bruttolohns von ... bis unter ... Euro	Anzahl der Steuerfälle insgesamt ¹⁾	Anzahl der veranlagten Steuerfälle ¹⁾	Anzahl der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale	Durchschnittliche Kilometer der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale	Anzahl der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale mit eigenem PKW	Durchschnittliche Kilometer der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale mit eigenem PKW
unter 0 bis 5 000	6 089 262	2 188 691	57 554	35,4	36 775	38,6
5 000 - 10 000	3 391 237	1 783 772	166 240	35,0	121 197	35,8
10 000 - 20 000	6 693 757	4 309 361	1 168 624	28,8	919 377	28,9
20 000 - 30 000	7 299 895	5 323 931	2 234 786	27,6	1 838 338	27,6
30 000 - 40 000	6 980 549	5 538 298	2 882 381	27,3	2 453 686	27,3
40 000 - 50 000	5 162 145	4 347 463	2 431 997	27,3	2 088 795	27,3
50 000 - 60 000	3 140 736	2 739 996	1 639 780	28,4	1 395 596	28,4
60 000 - 70 000	1 948 537	1 744 005	1 085 418	28,9	915 768	29,0
70 000 - 80 000	1 175 078	1 070 597	673 879	30,4	563 222	30,5
80 000 - 90 000	744 130	686 613	426 556	31,8	356 671	31,8
90 000 - 100 000	491 567	457 996	277 970	32,8	233 567	32,8
100 000 - 150 000	942 102	889 965	518 407	32,7	438 768	32,8
150 000 - 200 000	226 659	217 282	116 896	31,0	99 693	31,3
200 000 - 250 000	87 297	84 014	43 293	30,6	36 826	30,6
250 000 - 500 000	94 052	90 826	45 764	28,6	38 401	28,7
500 000 - 1 000 000	16 292	15 757	8 168	25,7	6 719	26,3
1 000 000 oder mehr	4 671	4 486	2 494	22,7	2 053	23,4
Insgesamt	44 487 966	31 493 053	13 780 207	28,5	11 545 452	28,5

1) Bei den Steuerfällen insgesamt handelt es sich um die Steuerfälle, die einen Bruttolohn in ihrer Einkommensteuer angegeben haben.

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2025

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Lohn- und Einkommensteuerstatistik 2020

Pendlerpauschale nach Größenklassen des Bruttolohns

Größenklassen des Bruttolohns von ... bis unter ... Euro	Anzahl der Steuerfälle insgesamt ¹⁾	Anzahl der veranlagten Steuerfälle ¹⁾	Anzahl der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale	Durchschnittliche Kilometer der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale	Anzahl der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale mit eigenem PKW	Durchschnittliche Kilometer der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale mit eigenem PKW
unter 0 bis 5 000	5 957 899	2 311 318	58 900	36,4	39 311	39,4
5 000 - 10 000	3 490 388	1 955 003	188 984	34,8	139 169	35,8
10 000 - 20 000	6 857 579	4 574 080	1 221 794	28,9	965 943	29,3
20 000 - 30 000	7 055 260	5 289 975	2 188 804	27,5	1 819 396	27,7
30 000 - 40 000	6 842 142	5 487 087	2 837 225	26,8	2 429 819	27,1
40 000 - 50 000	5 165 699	4 374 231	2 451 732	26,7	2 110 400	27,1
50 000 - 60 000	3 137 912	2 754 367	1 660 521	27,8	1 408 452	28,2
60 000 - 70 000	1 924 612	1 733 013	1 080 108	28,2	903 507	28,8
70 000 - 80 000	1 176 926	1 075 972	688 703	29,3	567 654	30,1
80 000 - 90 000	731 054	675 998	428 986	30,8	354 149	31,5
90 000 - 100 000	484 403	452 018	278 420	31,9	230 168	32,5
100 000 - 150 000	914 833	863 402	503 608	31,8	420 085	32,4
150 000 - 200 000	229 625	219 402	118 251	30,9	99 436	31,4
200 000 - 250 000	89 968	86 258	43 911	29,9	36 903	30,7
250 000 - 500 000	97 028	93 204	46 352	27,8	38 423	28,4
500 000 - 1 000 000	16 889	16 196	8 254	26,2	6 718	25,6
1 000 000 oder mehr	4 803	4 520	2 376	22,8	1 923	24,3
Insgesamt	44 177 020	31 966 044	13 806 929	28,1	11 571 456	28,4

1) Bei den Steuerfällen insgesamt handelt es sich um die Steuerfälle, die einen Bruttolohn in ihrer Einkommensteuer angegeben haben.

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2025

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Lohn- und Einkommensteuerstatistik 2021

Pendlerpauschale nach Größenklassen des Bruttolohns

Größenklassen des Bruttolohns von ... bis unter ... Euro	Anzahl der Steuerfälle insgesamt ¹⁾	Anzahl der veranlagten Steuerfälle ¹⁾	Anzahl der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale	Durchschnittliche Kilometer der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale	Anzahl der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale mit eigenem PKW	Durchschnittliche Kilometer der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale mit eigenem PKW
unter 0 bis 5 000	5 802 094	2 324 131	59 169	38,6	40 365	41,1
5 000 - 10 000	3 341 472	1 869 287	181 067	36,9	134 327	37,6
10 000 - 20 000	6 668 970	4 353 170	1 137 524	29,7	897 867	30,1
20 000 - 30 000	6 934 036	5 133 935	2 085 086	27,8	1 725 249	28,0
30 000 - 40 000	6 922 457	5 482 933	2 826 360	27,1	2 418 922	27,3
40 000 - 50 000	5 400 865	4 525 930	2 530 793	26,7	2 183 009	27,1
50 000 - 60 000	3 323 843	2 896 280	1 740 222	27,8	1 483 523	28,3
60 000 - 70 000	2 053 653	1 836 999	1 133 177	28,6	954 316	29,2
70 000 - 80 000	1 290 535	1 174 034	741 578	29,6	615 339	30,5
80 000 - 90 000	794 659	730 177	455 381	31,5	378 040	32,3
90 000 - 100 000	533 424	494 042	298 624	32,7	248 136	33,4
100 000 - 150 000	1 003 828	941 008	536 654	32,9	449 193	33,6
150 000 - 200 000	248 043	235 591	123 950	31,6	104 276	32,3
200 000 - 250 000	98 229	93 350	45 958	31,7	38 527	32,0
250 000 - 500 000	109 242	104 161	49 720	29,7	41 085	30,3
500 000 - 1 000 000	18 947	18 049	8 894	27,4	7 225	28,3
1 000 000 oder mehr	5 773	5 347	2 796	25,9	2 208	27,8
Insgesamt	44 550 070	32 218 424	13 956 953	28,4	11 721 607	28,8

1) Bei den Steuerfällen insgesamt handelt es sich um die Steuerfälle, die einen Bruttolohn in ihrer Einkommensteuer angegeben haben.

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2025

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Lohn- und Einkommensteuerstatistik 2016

Pendlerpauschale nach dem Geschlecht

Geschlecht	Anzahl der Steuerfälle insgesamt	Anzahl der veranlagten Steuerfälle	Anzahl der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale	Durchschnittliche Kilometer der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale	Anzahl der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale mit eigenem PKW	Durchschnittliche Kilometer der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale mit eigenem PKW
Männlich	26 697 104	20 179 138	7 911 174	30,2	6 620 004	30,0
Weiblich	22 970 458	17 750 499	5 159 155	26,4	4 114 308	26,4
Insgesamt	49 667 562	37 929 637	13 070 329	28,7	10 734 312	28,6

Anmerkungen:

Das Geschlecht wird bei der Einkommensteuerveranlagung nicht explizit festgestellt und für die Zwecke der Lohn- und Einkommensteuerstatistik technisch abgeleitet.

Für einzeln oder getrennt Veranlagte wird das Merkmal aus dem Anredeschlüssel bei der Finanzverwaltung ermittelt. Bei Zusammenveranlagung wird der Steuerfall A als Mann geschlüsselt und der Fall B als Frau.

Eine Zuordnung zur Kategorie "divers" ist nicht möglich.

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2025

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Lohn- und Einkommensteuerstatistik 2017

Pendlerpauschale nach dem Geschlecht

Geschlecht	Anzahl der Steuerfälle insgesamt	Anzahl der veranlagten Steuerfälle	Anzahl der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale	Durchschnittliche Kilometer der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale	Anzahl der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale mit eigenem PKW	Durchschnittliche Kilometer der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale mit eigenem PKW
Männlich	27 180 183	20 532 584	8 064 475	30,1	6 696 626	30,0
Weiblich	23 455 329	18 182 317	5 278 886	26,3	4 185 639	26,4
Insgesamt	50 635 512	38 714 901	13 343 361	28,6	10 882 265	28,6

Anmerkungen:

Das Geschlecht wird bei der Einkommensteuerveranlagung nicht explizit festgestellt und für die Zwecke der Lohn- und Einkommensteuerstatistik technisch abgeleitet.

Für einzeln oder getrennt Veranlagte wird das Merkmal aus dem Anredeschlüssel bei der Finanzverwaltung ermittelt. Bei Zusammenveranlagung wird der Steuerfall A als Mann geschlüsselt und der Fall B als Frau.

Eine Zuordnung zur Kategorie "divers" ist nicht möglich.

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2025

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Lohn- und Einkommensteuerstatistik 2018

Pendlerpauschale nach dem Geschlecht

Geschlecht	Anzahl der Steuerfälle insgesamt	Anzahl der veranlagten Steuerfälle	Anzahl der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale	Durchschnittliche Kilometer der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale	Anzahl der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale mit eigenem PKW	Durchschnittliche Kilometer der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale mit eigenem PKW
Männlich	27 633 205	20 952 642	8 240 789	30,1	6 799 332	30,0
Weiblich	24 004 373	18 728 676	5 417 709	26,3	4 278 279	26,4
Insgesamt	51 637 578	39 681 318	13 658 498	28,6	11 077 611	28,6

Anmerkungen:

Das Geschlecht wird bei der Einkommensteueranmeldung nicht explizit festgestellt und für die Zwecke der Lohn- und Einkommensteuerstatistik technisch abgeleitet.

Für einzeln oder getrennt Veranlagte wird das Merkmal aus dem Anredeschlüssel bei der Finanzverwaltung ermittelt. Bei Zusammenveranlagung wird der Steuerfall A als Mann geschlüsselt und der Fall B als Frau.

Eine Zuordnung zur Kategorie "divers" ist nicht möglich.

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2025

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Lohn- und Einkommensteuerstatistik 2019

Pendlerpauschale nach dem Geschlecht

Geschlecht	Anzahl der Steuerfälle insgesamt	Anzahl der veranlagten Steuerfälle	Anzahl der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale	Durchschnittliche Kilometer der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale	Anzahl der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale mit eigenem PKW	Durchschnittliche Kilometer der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale mit eigenem PKW
Männlich	27 931 618	21 213 066	8 298 104	30,1	7 060 405	30,0
Weiblich	24 461 861	19 150 223	5 482 085	26,1	4 483 152	26,2
Insgesamt	52 393 479	40 363 289	13 780 189	28,5	11 543 557	28,5

Anmerkungen:

Das Geschlecht wird bei der Einkommensteuerveranlagung nicht explizit festgestellt und für die Zwecke der Lohn- und Einkommensteuerstatistik technisch abgeleitet.

Für einzeln oder getrennt Veranlagte wird das Merkmal aus dem Anredeschlüssel bei der Finanzverwaltung ermittelt. Bei Zusammenveranlagung wird der Steuerfall A als Mann geschlüsselt und der Fall B als Frau.

Eine Zuordnung zur Kategorie "divers" ist nicht möglich.

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2025

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Lohn- und Einkommensteuerstatistik 2020

Pendlerpauschale nach dem Geschlecht

Geschlecht	Anzahl der Steuerfälle insgesamt	Anzahl der veranlagten Steuerfälle	Anzahl der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale	Durchschnittliche Kilometer der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale	Anzahl der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale mit eigenem PKW	Durchschnittliche Kilometer der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale mit eigenem PKW
Männlich	27 740 391	21 558 936	8 298 533	29,8	7 064 448	30,0
Weiblich	24 368 119	19 600 764	5 507 573	25,5	4 504 739	26,0
Insgesamt	52 108 510	41 159 700	13 806 106	28,1	11 569 187	28,4

Anmerkungen:

Das Geschlecht wird bei der Einkommensteueranmeldung nicht explizit festgestellt und für die Zwecke der Lohn- und Einkommensteuerstatistik technisch abgeleitet.

Für einzeln oder getrennt Veranlagte wird das Merkmal aus dem Anredeschlüssel bei der Finanzverwaltung ermittelt. Bei Zusammenveranlagung wird der Steuerfall A als Mann geschlüsselt und der Fall B als Frau.

Eine Zuordnung zur Kategorie "divers" ist nicht möglich.

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2025

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Lohn- und Einkommensteuerstatistik 2021

Pendlerpauschale nach dem Geschlecht

Geschlecht	Anzahl der Steuerfälle insgesamt	Anzahl der veranlagten Steuerfälle	Anzahl der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale	Durchschnittliche Kilometer der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale	Anzahl der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale mit eigenem PKW	Durchschnittliche Kilometer der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale mit eigenem PKW
Männlich	28 063 255	21 781 692	8 354 221	30,2	7 121 916	30,5
Weiblich	24 792 282	19 931 236	5 601 089	25,7	4 597 010	26,2
Insgesamt	52 855 537	41 712 928	13 955 310	28,4	11 718 926	28,8

Anmerkungen:

Das Geschlecht wird bei der Einkommensteuerveranlagung nicht explizit festgestellt und für die Zwecke der Lohn- und Einkommensteuerstatistik technisch abgeleitet.

Für einzeln oder getrennt Veranlagte wird das Merkmal aus dem Anredeschlüssel bei der Finanzverwaltung ermittelt. Bei Zusammenveranlagung wird der Steuerfall A als Mann geschlüsselt und der Fall B als Frau.

Eine Zuordnung zur Kategorie "divers" ist nicht möglich.

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2025

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Lohn- und Einkommensteuerstatistik 2016

Pendlerpauschale nach dem genutztem Verkehrsmittel und Aufwendungen für Fahrten mit dem ÖP(N)V

Art des Verkehrsmittels	Anzahl der Steuerfälle insgesamt	Anzahl der veranlagten Steuerfälle	Anzahl der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale	Durchschnittliche Kilometer der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale	Durchschn. Tage der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale, an denen gependelt wurde
Eigenes oder zur Nutzung überl. PKW	14.420.231	14.420.231	10.734.312	28,9	207
Sammelbeförderung des Arbeitsgebers	32.567	32.567	12.660	54,2	201
ÖPNV, zu Fuß, Rad oder Fahrgemeinschaft	4.106.488	4.106.488	2.632.876	30,0	203
Aufwendungen für ÖPNV	1.024.646	1.024.646	656.654	28,5	202

Anmerkungen:

Die Vorspalte "Art des Verkehrsmittels" bezieht sich jeweils auf Steuerfälle, die das betreffende Verkehrsmittel an mindestens einem Tag nutzten bzw. mindestens einen Euro Aufwand für ÖPNV geltend machten.

Es gilt jedoch zu beachten, dass viele Steuerfälle Eintragungen bei mehreren Verkehrsmitteln aufweisen bzw. zusätzlich Aufwendungen für Fahrten mit ÖPNV geltend machen.

Da sich die Wahl des Verkehrsmittels nicht auf die Festsetzung der Entfernungspauschale auswirkt, ist davon auszugehen, dass diese Daten allgemein eine verminderte Qualität besitzen.

Die Angaben zu den durchschnittlichen gependelten Km bzw. Tagen beziehen sich jeweils auf die Gesamtsumme der mit allen Verkehrsmitteln gependelten Km bzw. Tage.

Die in der Steuerveranlagung festgesetzte Entfernungspauschale lässt sich nicht auf die einzelnen Verkehrsmittel aufteilen, sondern bezieht sich immer auf die Summe der Angaben zu den mit den einzelnen Verkehrsmitteln zurückgelegten Wegstrecken.

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2025

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Lohn- und Einkommensteuerstatistik 2017

Pendlerpauschale nach dem genutztem Verkehrsmittel und Aufwendungen für Fahrten mit dem ÖP(N)V

Art des Verkehrsmittels	Anzahl der Steuerfälle insgesamt	Anzahl der veranlagten Steuerfälle	Anzahl der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale	Durchschnittliche Kilometer der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale	Durchschn. Tage der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale, an denen gependelt wurde
Eigenes oder zur Nutzung überl. PKW	14.756.202	14.756.202	10.882.265	28,8	206
Sammelbeförderung des Arbeitsgebers	36.252	36.252	13.781	54,3	199
ÖPNV, zu Fuß, Rad oder Fahrgemeinschaft	4.372.548	4.372.548	2.766.221	29,6	201
Aufwendungen für ÖPNV	1.132.596	1.132.596	727.182	27,7	200

Anmerkungen:

Die Vorspalte "Art des Verkehrsmittels" bezieht sich jeweils auf Steuerfälle, die das betreffende Verkehrsmittel an mindestens einem Tag nutzten bzw. mindestens einen Euro Aufwand für ÖPNV geltend machten.

Es gilt jedoch zu beachten, dass viele Steuerfälle Eintragungen bei mehreren Verkehrsmitteln aufweisen bzw. zusätzlich Aufwendungen für Fahrten mit ÖPNV geltend machen.

Da sich die Wahl des Verkehrsmittels nicht auf die Festsetzung der Entfernungspauschale auswirkt, ist davon auszugehen, dass diese Daten allgemein eine verminderte Qualität besitzen.

Die Angaben zu den durchschnittlichen gependelten Km bzw. Tagen beziehen sich jeweils auf die Gesamtsumme der mit allen Verkehrsmitteln gependelten Km bzw. Tage.

Die in der Steuerveranlagung festgesetzte Entfernungspauschale lässt sich nicht auf die einzelnen Verkehrsmittel aufteilen, sondern bezieht sich immer auf die Summe der Angaben zu den mit den einzelnen Verkehrsmitteln zurückgelegten Wegstrecken.

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2025

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Lohn- und Einkommensteuerstatistik 2018

Pendlerpauschale nach dem genutztem Verkehrsmittel und Aufwendungen für Fahrten mit dem ÖP(N)V

Art des Verkehrsmittels	Anzahl der Steuerfälle insgesamt	Anzahl der veranlagten Steuerfälle	Anzahl der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale	Durchschnittliche Kilometer der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale	Durchschn. Tage der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale, an denen gependelt wurde
Eigenes oder zur Nutzung überl. PKW	15.087.064	15.087.064	11.077.611	28,9	206
Sammelbeförderung des Arbeitsgebers	39.163	39.163	14.566	53,6	199
ÖPNV, zu Fuß, Rad oder Fahrgemeinschaft	4.607.333	4.607.333	2.902.955	29,4	201
Aufwendungen für ÖPNV	1.239.117	1.239.117	802.738	27,0	199

Anmerkungen:

Die Vorspalte "Art des Verkehrsmittels" bezieht sich jeweils auf Steuerfälle, die das betreffende Verkehrsmittel an mindestens einem Tag nutzten bzw. mindestens einen Euro Aufwand für ÖPNV geltend machten.

Es gilt jedoch zu beachten, dass viele Steuerfälle Eintragungen bei mehreren Verkehrsmitteln aufweisen bzw. zusätzlich Aufwendungen für Fahrten mit ÖPNV geltend machen.

Da sich die Wahl des Verkehrsmittels nicht auf die Festsetzung der Entfernungspauschale auswirkt, ist davon auszugehen, dass diese Daten allgemein eine verminderte Qualität besitzen.

Die Angaben zu den durchschnittlichen gependelten Km bzw. Tagen beziehen sich jeweils auf die Gesamtsumme der mit allen Verkehrsmitteln gependelten Km bzw. Tage.

Die in der Steuerveranlagung festgesetzte Entfernungspauschale lässt sich nicht auf die einzelnen Verkehrsmittel aufteilen, sondern bezieht sich immer auf die Summe der Angaben zu den mit den einzelnen Verkehrsmitteln zurückgelegten Wegstrecken.

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2025

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Lohn- und Einkommensteuerstatistik 2019

Pendlerpauschale nach dem genutztem Verkehrsmittel und Aufwendungen für Fahrten mit dem ÖP(N)V

Art des Verkehrsmittels	Anzahl der Steuerfälle insgesamt	Anzahl der veranlagten Steuerfälle	Anzahl der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale	Durchschnittliche Kilometer der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale	Durchschn. Tage der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale, an denen gependelt wurde
Eigenes oder zur Nutzung überl. PKW	15.879.009	15.879.009	11.543.557	28,8	205
Sammelbeförderung des Arbeitsgebers	35.456	35.456	13.150	53,8	197
ÖPNV, zu Fuß, Rad oder Fahrgemeinschaft	4.151.802	4.151.802	2.549.663	29,4	199
Aufwendungen für ÖPNV	1.413.918	1.413.918	917.342	27,1	198

Anmerkungen:

Die Vorspalte "Art des Verkehrsmittels" bezieht sich jeweils auf Steuerfälle, die das betreffende Verkehrsmittel an mindestens einem Tag nutzten bzw. mindestens einen Euro Aufwand für ÖPNV geltend machten.

Es gilt jedoch zu beachten, dass viele Steuerfälle Eintragungen bei mehreren Verkehrsmitteln aufweisen bzw. zusätzlich Aufwendungen für Fahrten mit ÖPNV geltend machen.

Da sich die Wahl des Verkehrsmittels nicht auf die Festsetzung der Entfernungspauschale auswirkt, ist davon auszugehen, dass diese Daten allgemein eine verminderte Qualität besitzen.

Die Angaben zu den durchschnittlichen gependelten Km bzw. Tagen beziehen sich jeweils auf die Gesamtsumme der mit allen Verkehrsmitteln gependelten Km bzw. Tage.

Die in der Steuerveranlagung festgesetzte Entfernungspauschale lässt sich nicht auf die einzelnen Verkehrsmittel aufteilen, sondern bezieht sich immer auf die Summe der Angaben zu den mit den einzelnen Verkehrsmitteln zurückgelegten Wegstrecken.

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2025

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Lohn- und Einkommensteuerstatistik 2020

Pendlerpauschale nach dem genutztem Verkehrsmittel und Aufwendungen für Fahrten mit dem ÖP(N)V

Art des Verkehrsmittels	Anzahl der Steuerfälle insgesamt	Anzahl der veranlagten Steuerfälle	Anzahl der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale	Durchschnittliche Kilometer der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale	Durchschn. Tage der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale, an denen gependelt wurde
Eigenes oder zur Nutzung überl. PKW	16.096.736	16.096.736	11.569.187	28,6	183
Sammelbeförderung des Arbeitsgebers	34.300	34.300	12.541	50,6	174
ÖPNV, zu Fuß, Rad oder Fahrgemeinschaft	4.062.284	4.062.284	2.518.012	27,6	162
Aufwendungen für ÖPNV	1.422.553	1.422.553	976.750	24,9	150

Anmerkungen:

Die Vorspalte "Art des Verkehrsmittels" bezieht sich jeweils auf Steuerfälle, die das betreffende Verkehrsmittel an mindestens einem Tag nutzten bzw. mindestens einen Euro Aufwand für ÖPNV geltend machten.

Es gilt jedoch zu beachten, dass viele Steuerfälle Eintragungen bei mehreren Verkehrsmitteln aufweisen bzw. zusätzlich Aufwendungen für Fahrten mit ÖPNV geltend machen.

Da sich die Wahl des Verkehrsmittels nicht auf die Festsetzung der Entfernungspauschale auswirkt, ist davon auszugehen, dass diese Daten allgemein eine verminderte Qualität besitzen.

Die Angaben zu den durchschnittlichen gependelten Km bzw. Tagen beziehen sich jeweils auf die Gesamtsumme der mit allen Verkehrsmitteln gependelten Km bzw. Tage.

Die in der Steuerveranlagung festgesetzte Entfernungspauschale lässt sich nicht auf die einzelnen Verkehrsmittel aufteilen, sondern bezieht sich immer auf die Summe der Angaben zu den mit den einzelnen Verkehrsmitteln zurückgelegten Wegstrecken.

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2025

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Lohn- und Einkommensteuerstatistik 2016

Pendlerpauschale nach Bundesländern

Bundesland	Anzahl der Steuerfälle insgesamt	Anzahl der veranlagten Steuerfälle	Anzahl der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale	Durchschnittliche Kilometer der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale	Anzahl der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale mit eigenem PKW	Durchschnittliche Kilometer der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale mit eigenem PKW
Schleswig-Holstein	1 739 843	1 299 692	422 036	31,2	349 661	30,8
Hamburg	1 129 115	786 363	227 301	22,8	131 967	25,0
Niedersachsen	4 797 267	3 580 858	1 280 763	29,7	1 099 592	29,1
Bremen	372 402	245 897	71 948	27,4	52 372	27,5
Nordrhein-Westfalen	10 400 440	7 930 708	2 776 062	27,7	2 331 794	27,9
Hessen	3 797 066	2 918 155	1 059 546	29,8	862 249	29,6
Rheinland-Pfalz	2 454 396	1 892 269	691 529	30,7	602 880	30,2
Baden-Württemberg	6 881 045	5 379 995	1 836 736	26,1	1 531 281	26,0
Bayern	8 334 557	6 593 602	2 217 948	29,1	1 800 128	28,8
Saarland	570 284	436 781	163 034	26,4	146 379	26,3
Berlin	2 038 084	1 429 684	437 143	22,5	218 502	24,4
Brandenburg	1 451 021	1 123 507	466 036	34,0	371 266	33,1
Mecklenburg-Vorpommern	896 026	664 574	222 465	35,0	192 863	34,6
Sachsen	2 326 651	1 799 662	569 447	27,9	487 183	27,9
Sachsen-Anhalt	1 238 701	910 430	318 548	33,7	280 642	33,1
Thüringen	1 240 664	937 460	309 787	30,8	275 553	30,6
Insgesamt	49 667 562	37 929 637	13 070 329	28,7	10 734 312	28,6

Lohn- und Einkommensteuerstatistik 2017

Pendlerpauschale nach Bundesländern

Bundesland	Anzahl der Steuerfälle insgesamt	Anzahl der veranlagten Steuerfälle	Anzahl der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale	Durchschnittliche Kilometer der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale	Anzahl der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale mit eigenem PKW	Durchschnittliche Kilometer der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale mit eigenem PKW
Schleswig-Holstein	1 770 465	1 329 195	432 899	31,2	357 174	30,8
Hamburg	1 152 867	802 569	235 487	22,9	133 143	25,4
Niedersachsen	4 874 165	3 649 320	1 302 171	29,6	1 113 260	29,1
Bremen	377 609	251 349	74 394	27,5	53 545	27,7
Nordrhein-Westfalen	10 595 817	8 059 140	2 827 720	27,7	2 360 088	27,9
Hessen	3 869 994	2 969 232	1 082 876	29,7	872 939	29,6
Rheinland-Pfalz	2 491 879	1 929 786	706 101	30,7	613 472	30,2
Baden-Württemberg	7 017 512	5 510 132	1 893 514	26,0	1 568 589	25,9
Bayern	8 491 433	6 717 602	2 274 757	29,0	1 833 920	28,7
Saarland	577 627	442 921	165 212	26,5	148 106	26,4
Berlin	2 097 651	1 470 546	450 189	22,4	217 220	24,5
Brandenburg	1 488 544	1 153 861	472 478	33,9	374 172	32,9
Mecklenburg-Vorpommern	917 656	683 776	223 598	34,6	193 357	34,3
Sachsen	2 382 613	1 850 468	573 675	27,7	488 571	27,8
Sachsen-Anhalt	1 265 848	936 900	319 907	33,3	281 210	32,7
Thüringen	1 263 832	958 104	308 383	30,7	273 499	30,5
Insgesamt	50 635 512	38 714 901	13 343 361	28,6	10 882 265	28,6

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2025

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Lohn- und Einkommensteuerstatistik 2018

Pendlerpauschale nach Bundesländern

Bundesland	Anzahl der Steuerfälle insgesamt	Anzahl der veranlagten Steuerfälle	Anzahl der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale	Durchschnittliche Kilometer der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale	Anzahl der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale mit eigenem PKW	Durchschnittliche Kilometer der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale mit eigenem PKW
Schleswig-Holstein	1 804 076	1 361 203	443 431	31,3	365 392	31,0
Hamburg	1 173 854	824 835	245 689	23,0	135 776	25,5
Niedersachsen	4 961 792	3 732 284	1 334 044	29,6	1 138 433	29,1
Bremen	385 595	259 300	76 422	27,3	54 656	27,7
Nordrhein-Westfalen	10 747 959	8 191 841	2 881 384	27,7	2 393 014	27,8
Hessen	3 930 695	3 017 257	1 109 103	29,9	887 446	29,8
Rheinland-Pfalz	2 534 291	1 963 005	718 718	30,8	623 839	30,4
Baden-Württemberg	7 141 515	5 667 099	1 963 113	26,0	1 619 668	26,0
Bayern	8 641 448	6 874 495	2 341 483	29,1	1 878 327	28,9
Saarland	586 215	449 830	167 977	26,5	150 396	26,3
Berlin	2 163 232	1 532 308	468 184	22,3	217 282	24,8
Brandenburg	1 538 703	1 196 054	478 026	34,1	376 514	32,9
Mecklenburg-Vorpommern	945 179	707 754	224 320	34,4	193 481	34,0
Sachsen	2 462 125	1 923 695	578 009	27,7	489 882	27,7
Sachsen-Anhalt	1 308 632	975 918	320 407	32,9	281 350	32,4
Thüringen	1 312 267	1 004 440	308 188	30,7	272 155	30,4
Insgesamt	51 637 578	39 681 318	13 658 498	28,6	11 077 611	28,6

Lohn- und Einkommensteuerstatistik 2019

Pendlerpauschale nach Bundesländern

Bundesland	Anzahl der Steuerfälle insgesamt	Anzahl der veranlagten Steuerfälle	Anzahl der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale	Durchschnittliche Kilometer der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale	Anzahl der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale mit eigenem PKW	Durchschnittliche Kilometer der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale mit eigenem PKW
Schleswig-Holstein	1 833 865	1 387 257	451 609	31,4	385 659	30,9
Hamburg	1 189 393	843 727	250 124	22,8	144 861	25,2
Niedersachsen	5 028 812	3 784 388	1 347 628	29,6	1 186 344	29,1
Bremen	390 283	269 626	77 744	27,2	56 960	27,7
Nordrhein-Westfalen	10 883 402	8 312 280	2 910 823	27,6	2 496 884	27,8
Hessen	3 984 713	3 048 665	1 118 648	29,8	928 334	29,8
Rheinland-Pfalz	2 564 287	1 990 907	723 600	30,8	648 838	30,3
Baden-Württemberg	7 205 461	5 756 800	1 993 749	26,0	1 706 679	25,9
Bayern	8 762 785	6 974 576	2 361 735	29,1	1 948 137	28,9
Saarland	591 202	452 594	168 058	26,3	154 732	26,2
Berlin	2 210 804	1 576 888	476 099	22,0	229 423	24,8
Brandenburg	1 581 088	1 223 643	477 030	34,2	389 495	32,8
Mecklenburg-Vorpommern	970 150	728 675	223 232	34,3	199 521	34,0
Sachsen	2 525 102	1 979 458	576 468	27,5	501 919	27,5
Sachsen-Anhalt	1 337 789	1 005 250	318 246	32,6	288 114	32,1
Thüringen	1 334 343	1 028 555	305 396	30,5	277 657	30,3
Insgesamt	52 393 479	40 363 289	13 780 189	28,5	11 543 557	28,5

Lohn- und Einkommensteuerstatistik 2020

Pendlerpauschale nach Bundesländern

Bundesland	Anzahl der Steuerfälle insgesamt	Anzahl der veranlagten Steuerfälle	Anzahl der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale	Durchschnittliche Kilometer der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale	Anzahl der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale mit eigenem PKW	Durchschnittliche Kilometer der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale mit eigenem PKW
Schleswig-Holstein	1 835 181	1 420 177	453 789	31,1	390 608	31,0
Hamburg	1 175 644	862 149	265 466	21,9	150 214	25,1
Niedersachsen	4 993 796	3 841 878	1 344 670	29,4	1 188 972	29,2
Bremen	384 799	275 585	79 158	26,2	57 198	27,2
Nordrhein-Westfalen	10 801 949	8 500 290	2 921 248	27,1	2 514 706	27,5
Hessen	3 936 190	3 080 481	1 101 665	29,5	922 513	29,8
Rheinland-Pfalz	2 550 500	2 027 250	716 042	30,5	646 994	30,3
Baden-Württemberg	7 120 867	5 818 702	1 996 396	25,6	1 712 900	25,7
Bayern	8 693 924	7 084 367	2 372 956	28,6	1 955 008	28,8
Saarland	582 801	452 666	164 086	26,2	151 509	26,2
Berlin	2 206 127	1 625 321	500 729	21,1	230 394	25,0
Brandenburg	1 601 763	1 256 204	472 439	33,8	389 170	32,7
Mecklenburg-Vorpommern	983 726	755 203	220 776	34,0	197 649	33,9
Sachsen	2 548 847	2 053 019	580 616	27,0	501 686	27,3
Sachsen-Anhalt	1 349 942	1 038 542	315 039	32,2	285 662	31,9
Thüringen	1 342 454	1 067 866	301 031	30,1	274 004	30,0
Insgesamt	52 108 510	41 159 700	13 806 106	28,1	11 569 187	28,4

Lohn- und Einkommensteuerstatistik 2021

Pendlerpauschale nach Bundesländern

Bundesland	Anzahl der Steuerfälle insgesamt	Anzahl der veranlagten Steuerfälle	Anzahl der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale	Durchschnittliche Kilometer der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale	Anzahl der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale mit eigenem PKW	Durchschnittliche Kilometer der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale mit eigenem PKW
Schleswig-Holstein	1 866 172	1 447 145	462 231	31,5	398 780	31,4
Hamburg	1 184 526	865 861	268 863	22,6	153 187	25,7
Niedersachsen	5 063 167	3 899 596	1 356 022	29,8	1 201 357	29,6
Bremen	390 461	279 083	81 092	26,5	58 510	27,8
Nordrhein-Westfalen	10 962 864	8 591 872	2 951 826	27,4	2 545 330	27,8
Hessen	3 981 826	3 124 018	1 114 366	30,0	937 646	30,3
Rheinland-Pfalz	2 585 322	2 053 385	724 526	30,9	656 350	30,7
Baden-Württemberg	7 218 142	5 901 584	2 025 092	25,9	1 741 166	26,1
Bayern	8 804 331	7 174 736	2 408 935	29,0	1 989 277	29,3
Saarland	589 459	455 174	163 857	26,5	151 293	26,4
Berlin	2 247 135	1 640 279	494 827	22,2	227 889	25,9
Brandenburg	1 633 923	1 285 400	474 558	33,9	392 390	32,8
Mecklenburg-Vorpommern	1 001 795	766 665	221 476	34,2	198 348	34,2
Sachsen	2 589 526	2 081 966	587 822	27,2	505 677	27,6
Sachsen-Anhalt	1 372 714	1 060 045	317 168	32,3	287 055	31,9
Thüringen	1 364 174	1 086 119	302 649	30,3	274 671	30,3
Insgesamt	52 855 537	41 712 928	13 955 310	28,4	11 718 926	28,8

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2025

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Lohn- und Einkommensteuerstatistik 2016

Pendlerpauschale nach Altersklassen

Alter von ... bis unter ... Jahren	Anzahl der Steuerfälle insgesamt	Anzahl der veranlagten Steuerfälle	Anzahl der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale	Durchschnittliche Kilometer der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale	Anzahl der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale mit eigenem PKW	Durchschnittliche Kilometer der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale mit eigenem PKW
unter 20	1 130 023	228 130	51 308	36,4	37 053	33,8
20 - 30	7 349 787	3 957 338	1 992 196	30,2	1 574 930	30,7
30 - 40	8 350 359	6 329 060	2 991 323	29,2	2 400 294	29,5
40 - 50	9 368 126	7 646 491	3 334 299	28,6	2 783 596	28,4
50 - 60	10 925 557	9 269 103	3 708 468	27,7	3 117 310	27,5
60 - 65	3 961 252	3 527 861	897 165	26,8	744 232	26,5
65 oder älter	8 594 400	6 975 698	95 570	30,0	76 897	29,7
Insgesamt	49 667 562	37 929 637	13 070 329	28,7	10 734 312	28,6

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2025

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Lohn- und Einkommensteuerstatistik 2017

Pendlerpauschale nach Altersklassen

Alter von ... bis unter ... Jahren	Anzahl der Steuerfälle insgesamt	Anzahl der veranlagten Steuerfälle	Anzahl der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale	Durchschnittliche Kilometer der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale	Anzahl der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale mit eigenem PKW	Durchschnittliche Kilometer der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale mit eigenem PKW
unter 20	1 130 023	228 130	51 899	37,1	37 222	34,9
20 - 30	7 455 622	4 018 938	2 024 242	29,8	1 577 943	30,3
30 - 40	8 601 913	6 512 636	3 089 318	29,1	2 455 638	29,4
40 - 50	9 138 585	7 437 667	3 269 472	28,5	2 710 982	28,4
50 - 60	11 173 641	9 458 867	3 822 840	27,8	3 203 861	27,6
60 - 65	4 096 368	3 639 558	974 285	27,0	807 360	26,7
65 oder älter	9 039 360	7 419 105	111 305	29,9	89 259	29,6
Insgesamt	50 635 512	38 714 901	13 343 361	28,6	10 882 265	28,6

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2025

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Lohn- und Einkommensteuerstatistik 2018

Pendlerpauschale nach Altersklassen

Alter von ... bis unter ... Jahren	Anzahl der Steuerfälle insgesamt	Anzahl der veranlagten Steuerfälle	Anzahl der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale	Durchschnittliche Kilometer der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale	Anzahl der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale mit eigenem PKW	Durchschnittliche Kilometer der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale mit eigenem PKW
unter 20	1 141 173	232 253	55 771	36,9	39 698	35,3
20 - 30	7 502 215	4 056 256	2 057 059	29,6	1 587 415	30,2
30 - 40	8 856 627	6 723 485	3 212 260	28,9	2 533 767	29,4
40 - 50	8 935 086	7 269 262	3 225 177	28,6	2 659 553	28,5
50 - 60	11 353 476	9 606 742	3 927 576	27,9	3 282 580	27,7
60 - 65	4 247 483	3 772 016	1 052 857	27,2	872 233	26,9
65 oder älter	9 601 518	8 021 304	127 798	30,4	102 365	30,2
Insgesamt	51 637 578	39 681 318	13 658 498	28,6	11 077 611	28,6

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2025

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Lohn- und Einkommensteuerstatistik 2019

Pendlerpauschale nach Altersklassen

Alter von ... bis unter ... Jahren	Anzahl der Steuerfälle insgesamt	Anzahl der veranlagten Steuerfälle	Anzahl der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale	Durchschnittliche Kilometer der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale	Anzahl der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale mit eigenem PKW	Durchschnittliche Kilometer der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale mit eigenem PKW
unter 20	1 129 823	219 869	55 415	36,9	41 082	35,4
20 - 30	7 495 461	4 036 664	2 044 690	29,3	1 632 769	29,9
30 - 40	9 062 662	6 877 869	3 282 573	28,8	2 689 659	29,2
40 - 50	8 778 261	7 111 980	3 167 004	28,6	2 694 519	28,5
50 - 60	11 415 608	9 626 931	3 962 257	28,0	3 409 383	27,7
60 - 65	4 422 658	3 915 328	1 124 514	27,3	958 169	27,0
65 oder älter	10 089 006	8 574 648	143 736	30,2	117 976	30,1
Insgesamt	52 393 479	40 363 289	13 780 189	28,5	11 543 557	28,5

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2025

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Lohn- und Einkommensteuerstatistik 2020

Pendlerpauschale nach Altersklassen

Alter von ... bis unter ... Jahren	Anzahl der Steuerfälle insgesamt	Anzahl der veranlagten Steuerfälle	Anzahl der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale	Durchschnittliche Kilometer der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale	Anzahl der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale mit eigenem PKW	Durchschnittliche Kilometer der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale mit eigenem PKW
unter 20	1 034 979	189 348	49 278	36,4	37 104	35,1
20 - 30	7 240 538	3 979 723	1 987 451	28,9	1 587 913	29,9
30 - 40	9 095 331	7 046 161	3 368 938	28,0	2 745 674	28,9
40 - 50	8 645 142	7 089 128	3 158 561	28,1	2 686 593	28,3
50 - 60	11 303 136	9 616 164	3 923 259	27,8	3 387 449	27,7
60 - 65	4 589 524	4 077 609	1 165 742	27,2	998 398	27,2
65 oder älter	10 199 860	9 161 567	152 877	30,4	126 056	30,4
Insgesamt	52 108 510	41 159 700	13 806 106	28,1	11 569 187	28,4

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2025

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Lohn- und Einkommensteuerstatistik 2021

Pendlerpauschale nach Altersklassen

Alter von ... bis unter ... Jahren	Anzahl der Steuerfälle insgesamt	Anzahl der veranlagten Steuerfälle	Anzahl der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale	Durchschnittliche Kilometer der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale	Anzahl der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale mit eigenem PKW	Durchschnittliche Kilometer der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten und Entfernungspauschale mit eigenem PKW
unter 20	1 058 029	191 358	48 801	38,2	36 761	36,9
20 - 30	7 296 571	3 958 254	2 000 326	29,8	1 600 299	30,7
30 - 40	9 195 134	7 089 856	3 415 320	28,6	2 792 377	29,5
40 - 50	8 635 479	7 049 706	3 176 403	28,3	2 705 574	28,5
50 - 60	11 174 100	9 473 304	3 910 105	27,8	3 382 981	27,8
60 - 65	4 770 946	4 226 684	1 236 494	27,3	1 061 892	27,4
65 oder älter	10 725 278	9 723 766	167 861	30,7	139 042	30,8
Insgesamt	52 855 537	41 712 928	13 955 310	28,4	11 718 926	28,8

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2025

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Durch Nutzung von Werbungskosten (exkl. Entfernungspauschale) im Jahr 2025 Entlastete			
Dezil	GdE	Steuereffekt in Mio. Euro	Zahl der Betroffenen in Tsd.
1	bis 16.951	71	230
2	16.952 - 24.514	161	577
3	24.515 - 32.088	305	914
4	32.089 - 39.442	408	1.218
5	39.443 - 47.469	513	1.497
6	47.470 - 57.146	591	1.658
7	57.147 - 70.121	701	1.800
8	70.122 - 88.881	868	1.914
9	88.882 - 122.918	1.064	2.061
10	ab 122.919	1.774	1.881
Gesamt		6.455	13.750

Durchschnittliche Entlastung durch die Entfernungspauschale im Jahr 2025

Einkommensklasse	Durchschnittlicher Steuereffekt in €		
	je entlasteten Steuerpflichtigen	je Arbeitnehmer	Je Steuerpflichtigen
Unteren 20% (bis GdE von 24.514 €)	196	58	31
Mittlere 60% (GdE von 24.515 - 88.881 €)	357	166	153
Obere 20% (GdE ab 88.882 €)	539	214	309
Gesamt	396	169	160

Abhängig Beschäftigte mit Angabe zur Entfernung für den Hinweg zur Arbeitsstätte
Ergebnis des Mikrozensus

Merkmale / Berichtsjahr	Insgesamt	Unter 5 km	5 bis unter 10 km	10 bis unter 25 km	25 bis unter 50 km	50 km oder mehr	Arbeitsstätte liegt auf demselben Grundstück	Ständig wechselnde Arbeitsstätte	Unter 5 km	5 bis unter 10 km	10 bis unter 25 km	25 bis unter 50 km	50 km oder mehr	Arbeitsstätte liegt auf demselben Grundstück	Ständig wechselnde Arbeitsstätte	
	1000								Anteil am Insgesamt in %							
2024																
Insgesamt	36.306	9.613	8.117	10.700	5.277	1.954	197	447	26,5	22,4	29,5	14,5	5,4	0,5	1,2	
Männer	18.695	4.239	3.873	5.660	3.144	1.321	98	360	22,7	20,7	30,3	16,8	7,1	0,5	1,9	
Frauen	17.611	5.374	4.244	5.041	2.133	633	99	87	30,5	24,1	28,6	12,1	3,6	0,6	0,5	
unbefristeter Arbeitsvertrag	32.188	8.370	7.153	9.582	4.748	1.738	185	411	26,0	22,2	29,8	14,8	5,4	0,6	1,3	
befristeter Arbeitsvertrag	4.118	1.243	964	1.118	529	216	/	36	30,2	23,4	27,1	12,8	5,2	/	0,9	
Vollzeitbeschäftigung	24.924	5.617	5.319	7.715	4.164	1.623	111	374	22,5	21,3	31,0	16,7	6,5	0,4	1,5	
Teilzeitbeschäftigung	11.382	3.996	2.798	2.985	1.114	330	86	73	35,1	24,6	26,2	9,8	2,9	0,8	0,6	
Geringfügig beschäftigt	2.803	1.327	684	538	144	48	39	(23)	47,3	24,4	19,2	5,1	1,7	1,4	(0,8)	
Verkehrsmittel																
Bus / Bahn	5.666	1.012	1.752	1.698	738	420	/	45	17,9	30,9	30,0	13,0	7,4	/	0,8	
PKW	23.194	3.424	5.098	8.404	4.413	1.485	/	370	14,8	22,0	36,2	19,0	6,4	/	1,6	
Fahrrad	3.668	2.397	930	313	/	/	/	/	65,4	25,4	8,5	/	/	/	/	
Sonstiges Verkehrsmittel	468	150	124	112	39	(23)	/	(21)	32,1	26,4	23,9	8,2	(4,8)	/	(4,5)	
Kein Verkehrsmittel (zu Fuß)	2.545	2.468	62	/	/	/	/	/	96,9	2,5	/	/	/	/	/	
2020																
Insgesamt	35.824	9.257	8.001	10.852	5.310	1.831	166	407	25,8	22,3	30,3	14,8	5,1	0,5	1,1	
Männer	18.542	4.054	3.839	5.758	3.195	1.285	84	328	21,9	20,7	31,1	17,2	6,9	0,5	1,8	
Frauen	17.282	5.204	4.162	5.094	2.115	546	82	79	30,1	24,1	29,5	12,2	3,2	0,5	0,5	
unbefristeter Arbeitsvertrag	31.579	8.083	6.988	9.645	4.735	1.599	158	372	25,6	22,1	30,5	15,0	5,1	0,5	1,2	
befristeter Arbeitsvertrag	4.171	1.151	996	1.190	570	229	/	/	27,6	23,9	28,5	13,7	5,5	/	/	
Vollzeitbeschäftigung	25.255	5.521	5.397	8.021	4.316	1.571	90	339	21,9	21,4	31,8	17,1	6,2	0,4	1,3	
Teilzeitbeschäftigung	10.565	3.736	2.603	2.831	993	259	76	67	35,4	24,6	26,8	9,4	2,5	0,7	0,6	
Geringfügig beschäftigt	3.036	1.406	761	583	177	(46)	(39)	/	46,3	25,1	19,2	5,8	(1,5)	(1,3)	/	
Verkehrsmittel																
Bus / Bahn	5.038	776	1.492	1.618	758	361	/	(34)	15,4	29,6	32,1	15,0	7,2	/	(0,7)	
PKW	24.070	3.635	5.411	8.788	4.459	1.431	/	344	15,1	22,5	36,5	18,5	5,9	/	1,4	
Fahrrad	3.707	2.513	902	258	/	/	/	/	67,8	24,3	7,0	/	/	/	/	
Sonstiges Verkehrsmittel	403	138	102	99	/	/	/	/	34,2	25,2	24,5	/	/	/	/	
Kein Verkehrsmittel (zu Fuß)	2.147	2.116	/	/	/	/	/	/	98,6	/	/	/	/	/	/	
2016																
Insgesamt	30.549	8.386	6.360	8.957	4.306	1.444	432	663	27,5	20,8	29,3	14,1	4,7	1,4	2,2	
Männer	15.783	3.660	3.075	4.729	2.589	1.008	203	519	23,2	19,5	30,0	16,4	6,4	1,3	3,3	
Frauen	14.766	4.726	3.285	4.228	1.717	436	229	144	32,0	22,2	28,6	11,6	3,0	1,6	1,0	
unbefristeter Arbeitsvertrag	26.595	7.239	5.476	7.830	3.777	1.264	400	608	27,2	20,6	29,4	14,2	4,8	1,5	2,3	
befristeter Arbeitsvertrag	3.901	1.131	871	1.115	522	178	31	54	29,0	22,3	28,6	13,4	4,6	0,8	1,4	
Vollzeitbeschäftigung	21.720	5.008	4.377	6.734	3.573	1.261	220	547	23,1	20,2	31,0	16,4	5,8	1,0	2,5	
Teilzeitbeschäftigung	8.829	3.378	1.983	2.223	733	183	212	116	38,3	22,5	25,2	8,3	2,1	2,4	1,3	
Geringfügig beschäftigt	2.849	1.387	615	507	130	40	113	57	48,7	21,6	17,8	4,6	1,4	4,0	2,0	
Verkehrsmittel																
Bus / Bahn	4.266	672	1.211	1.373	650	294	/	66	15,7	28,4	32,2	15,2	6,9	/	1,6	
PKW	20.033	3.250	4.348	7.229	3.566	1.110	/	531	16,2	21,7	36,1	17,8	5,5	/	2,7	
Fahrrad	2.722	2.001	556	149	/	/	/	13	73,5	20,4	5,5	/	/	/	0,5	
Sonstiges Verkehrsmittel	358	130	89	79	24	14	/	22	36,2	24,9	22,1	6,8	3,9	/	6,1	
Kein Verkehrsmittel (zu Fuß)	2.195	2.148	37	/	/	/	/	10	97,9	1,7	/	/	/	/	0,5	

Ab 2020 eingeschränkte Vergleichbarkeit aufgrund Neuregelung des Mikrozensus, Erhebung der Pendlereigenschaften als Unterstichprobe.

2024: Erstergebnis.

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2025: Verbreitung mit Quellenangabe gestattet.

Lohn- und Einkommensteuerstatistik
Unbeschränkt steuerpflichtige Steuerfälle

Veranlagungsjahr	Anzahl der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten	Anzahl der Steuerfälle mit erhöhten Werbungskosten, bei denen die Entfernungspauschale dem Betrag der Werbungskosten insgesamt entspricht
2016	14.097.416	408.283
2019	14.824.972	341.164
2021	15.358.041	209.137

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2025

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.