

Wochenbericht

Königin-Luise-Straße 5
14195 Berlin

Tel. +49-30-897 89-0
Fax +49-30-897 89-200

www.diw.de
postmaster@diw.de

DIW Berlin

Wirtschaft Politik Wissenschaft

Entfernungspauschale: Bezieher hoher Einkommen begünstigt

Aktuelle Ergebnisse zum Verkehrsverhalten privater Haushalte

Jutta Kloas
jkloas@diw.de

Hartmut Kuhfeld
hkuhfeld@diw.de

Um das Vorziehen der Steuerreform zum 1. Januar 2004 finanzieren zu können, soll u. a. die Entfernungspauschale verringert werden.¹ Mit den Ergebnissen der neuesten Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten „Mobilität in Deutschland 2002“ (Kasten) kann diese politische Diskussion empirisch fundiert werden. Neben den Daten des Mikrozensus und denen des Sozio-oekonomischen Panels (SOEP)² ist damit eine differenzierte Betrachtung der Berufspendler und der Wirkung der Entfernungspauschale möglich.

Die Analyse des Berufsverkehrs zeigt, dass die Kosten der Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsort nur zum Teil ausschließlich durch die Erwerbstätigkeit veranlasst sind. Bei 30 % der Berufsfahrten werden neben dem Arbeitsplatz noch andere Ziele angesteuert. Bei der Auswahl der Wohnung ist offensichtlich eine Vielfalt überwiegend privater Motive ausschlaggebend; eine Verringerung der Entfernung zum Arbeitsplatz spielt kaum eine Rolle. Insofern wäre eine Herabsetzung des steuerlich absetzbaren Betrages, wie von der Bundesregierung jetzt vorgeschlagen, gerechtfertigt.

Die Analyse zeigt aber auch, dass es ca. 350 000 Erwerbstätige gibt, deren zeitliche und finanzielle Belastungen durch lange Wege zum Arbeitsplatz hoch sind, obwohl sie nur über sehr niedrige Einkünfte verfügen. In diesen Fällen sollte zumindest keine Schlechterstellung erfolgen.

Struktur des Berufsverkehrs 2002

Der durchschnittliche Weg zur Arbeit³ im Jahre 2002 war in Deutschland rund 15,6 Kilometer lang und dauerte 24 Minuten. Zwei Drittel aller Wege sind kürzer als dieser Durchschnittswert, gut ein Fünftel länger als 20 Kilometer; knapp 5 % der Wege sind sogar länger als 50 Kilometer (Abbildung). Die Hälfte der Erwerbstätigen erreicht den Arbeitsplatz in weniger als 20 Minuten; lediglich 4 % benötigen mehr als eine Stunde für den Weg.

¹ Vgl.: Entfernungspauschale: Kürzung gerechtfertigt. Bearb.: Stefan Bach. In: Wochenbericht des DIW Berlin, Nr. 40/2003.

² Eine genauere Beschreibung des Sozio-oekonomischen Panels findet sich in John P. Haisken-DeNew und Joachim R. Frick (Hrsg.): Desktop Companion to the German Socio-Economic Panel. DIW Berlin 2001 (www.diw.de/deutsch/sop/service/dtc/dtc.pdf).

³ Betrachtet werden die täglichen Arbeitswege; Fahrten von Wochenendpendlern sind nicht einbezogen.

Nr. 42/2003

70. Jahrgang / 16. Oktober 2003

Inhalt

Entfernungspauschale: Bezieher hoher Einkommen begünstigt Seite 623

Zahlenbeilage

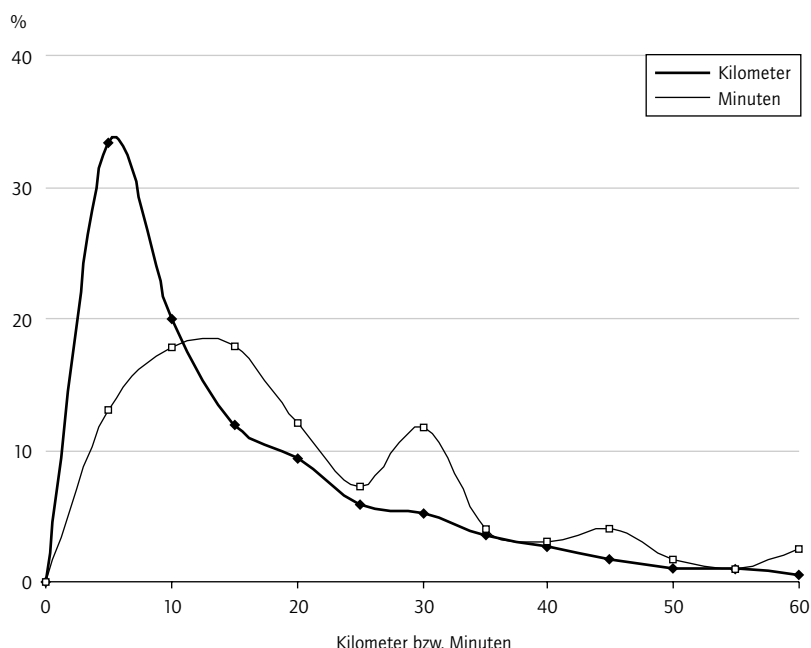
Unkorrigiert!

Sperrfrist:

Mittwoch, 15. Oktober 2003, 17 Uhr!

A 22127 C

Abbildung

Wege zur Arbeit im Jahre 2002 nach Entfernung und Zeitaufwand

Quellen: Mobilität in Deutschland; Berechnungen des DIW Berlin.

DIW Berlin 2003

Tabelle 1

Wege zur Arbeit im Jahre 2002 nach Bundesländern und Verkehrsarten

In %

Bundesland	Zu Fuss	Fahrrad	MIV ¹ -Fahrer	MIV ¹ -Mitfahrer	Öffentlicher Verkehr	Insgesamt
Schleswig-Holstein	9,9	10,8	65,0	5,9	8,3	100
Hamburg	7,0	8,8	44,6	5,3	34,3	100
Niedersachsen	7,6	13,6	66,2	6,3	6,4	100
Bremen	9,0	19,2	47,5	3,5	20,8	100
Nordrhein-Westfalen	7,4	9,7	67,5	4,4	11,0	100
Hessen	7,6	6,4	64,9	5,2	15,9	100
Rheinland-Pfalz	9,6	4,7	72,3	5,8	7,7	100
Baden-Württemberg	10,2	7,5	68,1	4,8	9,4	100
Bayern	8,8	7,4	69,6	4,5	9,7	100
Saarland	6,9	3,7	77,1	5,6	6,7	100
Berlin	5,1	9,1	43,6	3,1	39,1	100
Brandenburg	5,9	13,4	62,8	4,5	13,5	100
Mecklenburg-Vorpommern	13,7	14,4	59,4	6,1	6,4	100
Sachsen	12,2	7,6	63,8	6,4	10,0	100
Sachsen-Anhalt	9,1	9,5	70,4	5,9	5,2	100
Thüringen	10,1	7,2	70,1	7,0	5,7	100
Deutschland	8,6	8,9	66,0	5,1	11,5	100

¹ MIV = Motorisierter Individualverkehr: Verkehr mit Personenkraftwagen und motorisierten Zweirädern.

Quellen: Mobilität in Deutschland 2002; Berechnungen des DIW Berlin.

DIW Berlin 2003

Zu Fuß und mit dem Fahrrad kommen jeweils knapp 9 % aller Beschäftigten, öffentliche Verkehrsmittel nutzen 11,5 %. Bei zwei Dritteln der Wege zur Arbeit sitzt der Erwerbstätige selbst am

Lenkrad; als Mitfahrer in einem Auto kommen 5 % der Erwerbstätigen zur Arbeit (Tabelle 1).

Aber auch aus anderen Gründen bleiben die Beifahrersitze nicht immer leer. Bei jeder zehnten Fahrt sitzt – zumindest auf einer Teilstrecke – noch jemand im Auto; meist wird ein Kind zum Kindergarten oder zur Schule gebracht. Nur knapp 70 % der Wege vom und zum Arbeitsplatz sind Direktfahrten; vielfach wird der Weg zur Arbeit mit weiteren Aktivitäten verknüpft. Hierbei werden häufig Einkäufe getätigt oder Kinder zu einer Betreuungseinrichtung oder zur Schule gebracht. Bei Unterbrechungen auf der Rückfahrt überwiegen Einkäufe und Freizeitaktivitäten. Jeder siebte Erwerbstätige steuert seinen Arbeitsplatz mindestens zweimal täglich an.

Große Unterschiede zwischen den Bundesländern

Bei der Verkehrsmittelwahl, der Entfernung und dem Zeitbedarf des Berufsverkehrs gibt es zwischen den einzelnen Bundesländern erhebliche Unterschiede (Tabellen 1 und 2). In Berlin benutzen 40 % aller Berufstätigen öffentliche Verkehrsmittel, in Hamburg ist es noch gut ein Drittel. In Flächenländern wie Sachsen-Anhalt und Thüringen fahren dagegen die wenigsten mit Bus und Bahn zur Arbeit (5 % bzw. 6 %). Sicherlich spielt hierbei eine Rolle, dass sowohl das Verkehrsangebot als auch das Verkehrsverhalten in Stadtstaaten wie Berlin und Hamburg naturgemäß homogener sind als in den übrigen Bundesländern, deren Gebiete teilweise sowohl große Städte als auch weniger dicht besiedelte Räume umfassen und deren Ergebnisse damit einen Durchschnitt aus sehr unterschiedlichen Gebieten darstellen.

In Bremen steuert nahezu jeder fünfte Erwerbstätige seinen Arbeitsplatz mit dem Fahrrad an. Topographische Gegebenheiten gepaart mit einem fahrradfreundlichen Umfeld haben dazu beigetragen; der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel ist hier allerdings erheblich geringer als in Berlin und Hamburg.

Am häufigsten fahren die Erwerbstätigen im Saarland mit dem Auto zur Arbeit, und das Rad wird dort am wenigsten genutzt. Überdurchschnittliche Bedeutung hat das Auto auch im Berufsverkehr von Rheinland-Pfalz, Sachsen-Anhalt und Thüringen. Im ländlich geprägten Mecklenburg-Vorpommern ist bei jedem fünften Erwerbstätigen der Arbeitsplatz höchstens einen Kilometer entfernt. Entsprechend hoch ist in diesem Bundesland auch der Fußwegeanteil im Berufsverkehr. Am längsten sind die Berliner und die Brandenburger unter-

Kasten

Mobilität in Deutschland 2002 – Neue umfassende Datenbasis zum Personenverkehr

Die amtliche Statistik weist nur Angaben zu Teilbereichen des Verkehrs aus. So werden der Verkehr mit Pkw und motorisierten Zweirädern sowie der Rad- und der Fußgängerverkehr nicht erfasst. Daher werden in größeren Abständen Querschnitterhebungen zum Verkehrsverhalten der Haushalte in Deutschland¹ durchgeführt. Im Jahre 2002 fand unter dem Titel „Mobilität in Deutschland 2002“ (MiD 2002)² die jüngste Erhebung dazu statt. Die Studie wurde vom Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen beauftragt und gemeinsam von infas und dem DIW Berlin durchgeführt.

Die bundesweite repräsentative Stichprobe umfasst 25 000 Haushalte. Grundgesamtheit ist die Wohnbevölkerung; die Auswahl erfolgte durch Ziehung aus dem Einwohnermelderegister. Die Erhebung richtete sich an alle Mitglieder des Haushalts der gezogenen Person. Sie wurde im Schwerpunkt telefonisch (Computer Assisted Telephone Interview) durchgeführt; der Erhebungszeitraum reichte von Dezember 2001 bis Dezember 2002.

Von den Stichprobenhaushalten wurden neben soziodemographischen Angaben für den Haushalt (z. B. Haushaltsgröße, Fahrzeugausstattung, Wohnlage, Einkommen) und die Personen (z. B. Alter, Geschlecht, Führerscheinbesitz, Pkw-Verfügbarkeit) Informationen zur Mobilität aller Haushaltsmitglieder für den vorgegebenen Stichtag erhoben (u. a. Zahl der Wege, benutzte Verkehrsmittel, Wegezweck, Wegedauer, Wegeentfernung, gemeinsame Wege mit Haushaltsmitgliedern, Nutzung des Haushalts-Pkw). Für die im Haushalt vorhandenen Kraftfahrzeuge wurden differenzierte Angaben zu technischen Merkmalen erhoben, und es wurde nach der Jahresfahrleistung gefragt.

Die Erhebung liefert Jahreswerte für das Verkehrsaufkommen, die Verkehrsleistung und die Verkehrseteiligungsdauer nach Zwecken und Verkehrsarten sowie die Fahrleistung der Haushaltsfahrzeuge. Aus den Daten können personenbezogene Mobilitätsraten abgeleitet werden. Auf Haushalts-, Personen-, Wege- und Fahrzeugebene steht darüber hinaus eine Fülle weiterer inhaltlicher Differenzierungsmöglichkeiten zur Verfügung.³ Die Stichprobe wurde so ausgelegt, dass die Ableitung repräsentativer Eckwerte für einzelne Bundesländer möglich ist.

¹ Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten, im Auftrag des Bundesministers für Verkehr durchgeführt von 1975–77, 1982 und 1989.

² Vgl. infas und DIW Berlin: Mobilität in Deutschland 2002 – Endbericht. Projekt im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. Manuskript. Berlin und Bonn 2003 (www.kontiv2002.de).

³ Vgl. hierzu Kay Engelhardt et al.: Mobilität in Deutschland – 2002: Repräsentative Daten zum Personenverkehr/Design der Erhebung. In: Internationales Verkehrswesen, Nr. 5/2002, S. 206–209 (www.eurailpress.com/archiv/artikel.php?id=2235&recherche=&annual).

Tabelle 2

Wege zur Arbeit im Jahre 2002 nach Bundesländern und Entfernungsstufen

In %

Bundesland	Berufswege in Kilometern nach Entfernungsstufen								Insgesamt
	0 – 1	> 1 – 2	> 2 – 5	> 5 – 10	> 10 – 15	> 15 – 20	> 20 – 50	> 50	
Schleswig-Holstein	13,7	7,5	17,6	16,5	13,6	9,2	17,9	4,1	100
Hamburg	6,7	6,9	17,8	26,8	20,1	8,4	10,7	2,6	100
Niedersachsen	13,1	8,3	19,1	16,7	9,3	7,2	21,6	4,9	100
Bremen	12,4	9,4	20,4	24,9	10,4	9,2	11,0	2,4	100
Nordrhein-Westfalen	9,6	8,1	21,6	19,9	11,0	8,0	18,1	3,8	100
Hessen	10,2	8,4	15,7	18,6	13,5	7,6	19,0	7,0	100
Rheinland-Pfalz	12,1	7,6	22,7	13,2	11,8	7,9	18,9	5,9	100
Baden-Württemberg	13,3	8,7	20,2	16,0	12,9	8,8	16,7	3,3	100
Bayern	13,7	8,3	20,3	13,9	10,4	9,1	18,4	5,9	100
Saarland	8,1	8,1	21,3	20,2	13,7	8,0	17,2	3,5	100
Berlin	6,3	4,7	19,8	25,8	18,0	11,1	13,0	1,4	100
Brandenburg	12,6	8,7	16,5	14,4	6,4	10,6	24,8	6,0	100
Mecklenburg-Vorpommern	20,6	8,2	18,0	14,7	8,5	7,7	17,2	5,3	100
Sachsen	14,4	8,9	16,7	20,1	12,0	8,0	15,3	4,6	100
Sachsen-Anhalt	14,4	9,5	19,9	15,6	11,0	7,1	18,0	4,5	100
Thüringen	14,4	10,5	15,0	20,3	14,3	8,4	12,0	5,2	100
Deutschland	12,0	8,2	19,6	17,6	11,8	8,4	17,8	4,6	100

Quellen: Mobilität in Deutschland 2002; Berechnungen des DIW Berlin.

DIW Berlin 2003

Tabelle 3

Erwerbstätige¹ 1996 und 2000 nach Entfernung, Zeitaufwand und Verkehrsmitteln für den Weg zur Arbeitsstätte

	Personen in 1 000		Anteil in %	
	1996	2000	1996	2000
Entfernung für den Hinweg von ... bis unter ... Kilometer				
Unter 10	17 026	15 751	53,7	50,2
10 – 25	9 144	9 683	28,8	30,8
25 – 50	3 030	3 366	9,6	10,7
50 und mehr	1 249	1 434	3,9	4,6
Ohne oder wechselnder Weg	1 270	1 160	4,0	3,7
Insgesamt	31 719	31 394	100	100
Zeitaufwand für den Hinweg von ... bis unter ... Minuten				
Unter 10	8 442	8 125	26,7	26,5
10 – 30	15 250	14 594	48,2	47,6
30 – 60	5 242	5 319	16,6	17,3
60 und mehr	1 438	1 491	4,5	4,9
Ohne oder wechselnder Weg	1 270	1 160	4,0	3,8
Insgesamt	31 642	30 689	100	100
Für die längste Wegstrecke benutztes Verkehrsmittel				
Zu Fuß	3 452	3 094	11,0	10,1
Fahrrad	2 416	2 379	7,7	7,8
Pkw, Motorrad	19 937	20 043	63,7	65,4
Bus, Bahn, Sonstige	4 431	3 992	14,2	13,0
Ohne oder wechselnder Weg	1 038	1 160	3,3	3,8
Insgesamt	31 274	30 668	100	100

¹ Ohne Erwerbstätige, die keine Angaben machten.

Quellen: Verkehr in Zahlen; Mikrozensus 1996 und 2000; Berechnungen des DIW Berlin.

DIW Berlin 2003

Tabelle 4

Erwerbstätige und die Entfernung von Berufswegen bei Wohnungs- oder Arbeitsplatzwechseln 1995 bis 2001

Erwerbstätige, deren Berufsweg ...	Mindestens ein Umzug (U) und/oder Arbeitsplatzwechsel (AW)			Kein Wechsel	Insgesamt
	U: Ja AW: Ja	U: Ja AW: Nein	U: Nein AW: Ja		
... 2001 länger war als 1995	225	375	203	X	803
Kilometer je Berufsweg					
1995	9,1	9,4	11,3	X	9,8
2001	42,2	21,2	31,5	X	29,7
... 2001 kürzer war als 1995	168	202	134	X	504
Kilometer je Berufsweg					
1995	33,1	18,6	24,7	X	25,1
2001	11,4	10,0	11,7	X	10,9
... 2001 und 1995 gleich lang war	47	151	84	X	282
Kilometer je Berufsweg					
1995	11,7	11,8	13,2	X	12,2
2001	11,7	11,8	13,2	X	12,2
Erwerbstätige insgesamt	440	728	421	1 373	2 962
Kilometer je Berufsweg					
1995	18,5	12,5	16,0	12,5	13,9
2001	27,2	16,1	21,6	13,0	17,1

Quellen: Sozio-oekonomisches Panel; Berechnungen des DIW Berlin.

DIW Berlin 2003

wegs, um ihren Arbeitsplatz zu erreichen (30 Minuten). Während im Durchschnitt nur 22 % aller Erwerbstätigen mehr als 20 Kilometer zum Arbeitsplatz fahren müssen, sind es in Brandenburg 31 %.

Zunahme der Entfernungen zwischen Wohnung und Arbeitsplatz

Informationen darüber, wie sich die Länge der Berufswege im Zeitverlauf entwickelt hat, finden sich im Mikrozensus. Hiernach ist von 1996 bis 2000 der Anteil der kürzeren Wege (bis zu 10 Kilometern) von 54 auf 50 % zurückgegangen und dafür in allen übrigen Entfernungsklassen gestiegen (Tabelle 3). Vergleichbares gilt in abgeschwächter Form auch für die Dauer des Arbeitsweges: Der Anteil der Berufswege von bis zu einer halben Stunde blieb nahezu unverändert, während die Anteile der länger dauernden Wege etwas größer wurden. Im selben Zeitraum gingen der Anteil der Fußwege und die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zurück. Zugenommen hat die Pkw-Nutzung; fast zwei Drittel aller Berufswege wurden im Jahre 2000 mit dem Auto (bzw. einem Motorrad) zurückgelegt. Ein Teil des durch längere Wege eigentlich erforderlichen zusätzlichen Zeitaufwands ist somit durch eine veränderte Verkehrsmittelwahl – überwiegend durch Nutzung des Autos – vermieden worden. Die Verkehrsleistung (Kilometer im Jahr) des Berufverkehrs ist im betrachteten Zeitraum weiter gestiegen, während z. B. der Freizeitverkehr, der vielfach als Verursacher des Verkehrswachstums genannt wird, zurückgegangen ist.⁴

Die Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsplatz kann sich durch einen Umzug des Haushalts und/oder durch den Wechsel des Arbeitsplatzes verändern. Ein Wohnungswechsel dürfte in erster Linie private Gründe haben (z. B. Wohnungskosten, Umgebung, Wohnungsgröße); ein Motiv könnte jedoch auch sein, den täglichen Aufwand zum Erreichen des Arbeitsplatzes zu reduzieren. Der Wechsel des Arbeitsplatzes kann aufgrund einer freiwilligen Entscheidung oder wegen des Verlustes des vorherigen Arbeitsplatzes stattfinden. Angesichts der Situation auf dem Arbeitsmarkt dürfte für viele Arbeitsplatzsuchende eine neue Anstellung die höchste Priorität haben, die damit verbundenen Entfernungen spielen demgegenüber eine eher untergeordnete Rolle. Gegebenenfalls lassen sich diese durch einen Umzug reduzieren.

⁴ Vgl.: Stagnation des Personenverkehrs in Deutschland. Bearb.: Jutta Kloas und Hartmut Kuhfeld. In: Wochenbericht des DIW Berlin, Nr. 42/2002.

Mithilfe der Daten des SOEP wurde für den Zeitraum 1995 bis 2001 die Entwicklung der Entfernung zum Arbeitsplatz im Zusammenhang mit Veränderungen des Wohnstandortes und/oder des Arbeitsplatzes untersucht. Auch hier zeigt sich eine deutliche Zunahme der durchschnittlichen Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsplatz⁵ (Tabelle 4).

15 % der Erwerbstätigen wechselten mindestens einmal sowohl die Wohnung als auch den Arbeitsplatz; ein Viertel der Erwerbstätigen zog mindestens einmal um, weitere 14 % der Erwerbstätigen wechselten den Arbeitsplatz. Für 46 % der Erwerbstätigen gab es im genannten Zeitraum weder eine Veränderung des Wohnstandortes noch einen Wechsel des Arbeitsplatzes. Bei denen, die Wohnort und/oder Arbeitsplatz gewechselt haben, stiegen die durchschnittlichen Entfernungen zwischen Wohnung und Arbeitsplatz. Nur 32 % hatten kürzere Wege, 50 % hingegen längere Wege zurückzulegen. Damit ist auch die Verkehrsleistung im Berufsverkehr insgesamt gestiegen: Die durchschnittliche Wegelänge der letztgenannten Gruppe ist von 10 auf 30 Kilometer gestiegen; bei den Erwerbstätigen mit kürzeren Wegen im Jahre 2001 ging die durchschnittliche Entfernung von 25 Kilometern hingegen auf nur durchschnittlich 11 Kilometer zurück.

Effekte der Entfernungspauschale

Die Pkw-Ausstattung ist stark vom jeweiligen Haushaltseinkommen abhängig⁶ (Tabelle 5). Be-

reits bei einem Haushaltseinkommen von 500 bis unter 900 Euro beträgt der Motorisierungsgrad über 40 % und steigt auf 98 % für die höchste Einkommensklasse (monatliches Haushaltsnettoeinkommen 3 600 Euro und mehr). 67 % dieser Haushalte besitzen sogar mehrere Pkw. Die Verkehrsausgaben insgesamt der privaten Haushalte machen etwa ein Sechstel des Haushaltsbudgets aus.⁷

Die derzeitige Werbungskostenpauschale beträgt für einen Arbeitnehmer 1 044 Euro. Bei einem Arbeitsweg von bis zu 10 Kilometern ergeben sich aus der Entfernungspauschale Werbungskosten in Höhe von 792 Euro, d. h. die Werbungskostenpauschale wird zu drei Vierteln erreicht. Arbeitswege mit dieser Entfernung sind daher nur dann steuermindernd relevant, wenn noch weitere Werbungskosten (mindestens 253 Euro) neben denen für den Arbeitsweg anfallen und die Werbungskostenpauschale damit überschritten wird. Etwa die Hälfte der Erwerbstätigen hat einen kurzen Arbeitsweg. Sofern sie keine weiteren erheblichen Werbungskosten haben, wären sie von einer Verringerung der Entfernungspauschale nicht betroffen. Dies gilt auch für diejenigen Teilzeitbeschäftigten, de-

⁵ Erwerbstätige, deren Arbeitsplatz auf demselben Grundstück liegt wie die Wohnung, und Erwerbstätige mit wechselndem Arbeitsplatz wurden nicht einbezogen. Den Analysen liegen ungewichtete Fallzahlen zugrunde.

⁶ In „Mobilität in Deutschland 2002“ wurde nach dem verfügbaren Haushaltsnettoeinkommen (nach Abzug von Steuern und Sozialversicherungsbeiträgen) gefragt.

⁷ Vgl.: Weiter wachsende Bedeutung der privaten Ausgaben für den motorisierten Individualverkehr. Bearb.: Ulrich Voigt. In: Wochenbericht des DIW Berlin, Nr. 9/2000.

Tabelle 5

Haushalte im Jahre 2002 nach monatlichem Haushaltsnettoeinkommen und Pkw-Ausstattung

	Monatliches Haushaltsnettoeinkommen in Euro								Insgesamt
	unter 500	500 – < 900	900 – < 1 500	1 500 – < 2 000	2 000 – < 2 600	2 600 – < 3 000	3 000 – < 3 600	3 600 und mehr	
Haushalte in 1 000									
Ohne Pkw	668	2 106	2 788	1 082	439	126	92	75	7 376
Mit 1 Pkw	310	1 446	5 081	4 998	3 999	1 665	1 212	1 418	20 130
Mit 2 und mehr Pkw	33	68	523	1 171	2 174	1 558	1 646	3 033	10 205
Insgesamt	1 011	3 620	8 392	7 251	6 612	3 349	2 950	4 526	37 711
Haushalte in %									
Ohne Pkw	66,1	58,2	33,2	14,9	6,6	3,8	3,1	1,7	19,6
Mit 1 Pkw	30,7	39,9	60,6	68,9	60,5	49,7	41,1	31,3	53,4
Mit 2 und mehr Pkw	3,2	1,9	6,2	16,1	32,9	46,5	55,8	67,0	27,1
Insgesamt	100	100	100	100	100	100	100	100	100
<i>Nachrichtlich:</i>									
Personen in %	1,7	5,9	16,0	18,3	20,3	11,2	10,4	16,1	100
Personen je Haushalt	1,4	1,3	1,6	2,1	2,5	2,8	2,9	2,9	2,2

Quellen: Mobilität in Deutschland 2002; Berechnungen des DIW Berlin.

DIW Berlin 2003

Tabelle 6

Vollzeiterwerbstätige im Jahre 2002 nach monatlichem Haushaltsnettoeinkommen und Länge des Berufsweges

Erwerbstätige in %

Entfernungsstufen von ... bis unter ... km	Monatliches Haushaltsnettoeinkommen in Euro								Insgesamt
	unter 500	500 – < 900	900 – < 1 500	1 500 – < 2 000	2 000 – < 2 600	2 600 – < 3 000	3 000 – < 3 600	3 600 und mehr	
0 – 1	9,2	22,8	13,7	14,5	11,2	11,2	9,5	11,1	12,1
1 – 2	5,7	10,2	11,0	8,4	8,7	7,0	7,0	7,6	8,3
2 – 5	32,0	19,8	19,1	20,3	19,4	18,6	20,7	20,3	19,8
5 – 10	17,3	15,4	17,9	20,6	18,1	17,6	15,6	15,4	17,5
10 – 15	10,7	8,3	12,6	9,2	12,1	13,5	11,8	11,9	11,6
15 – 20	7,3	7,1	6,6	7,9	9,3	9,2	9,1	8,1	8,4
20 – 50	11,7	15,0	15,9	15,8	17,3	17,9	20,5	19,7	17,8
50 und mehr	6,0	1,5	3,3	3,4	3,9	5,1	5,7	6,0	4,5
Insgesamt	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Quellen: Mobilität in Deutschland 2002; Berechnungen des DIW Berlin.

DIW Berlin 2003

ren Kosten für den Berufsweg aufgrund der geringeren Zahl von Arbeitstagen ebenfalls deutlich unterhalb der Werbungskostenpauschale bleiben.

Auch für weitere rund 170 000 Erwerbstätige ergäbe sich keine Veränderung. Der Grund hierfür ist jedoch nicht die Entfernung zum Arbeitsplatz, sondern der niedrige Verdienst: Ihr Einkommen liegt unterhalb der Besteuerungsgrenze.

Überproportional profitieren dagegen Erwerbstätige mit hohem Einkommen von der Entfernungspauschale: Sie haben im Durchschnitt die längeren Wege, können also höhere Beträge geltend machen. Da sie progressionsbedingt im Allgemeinen einen höheren Grenzsteuersatz haben, ist ihre Entlastung am höchsten.

Der Steuerausfall durch die jetzige Regelung der Entfernungspauschale wird auf jährlich knapp 6 Mrd. Euro geschätzt. Wie eine Modellrechnung mit den Einkommens- und Entfernungsangaben aus „Mobilität in Deutschland 2002“ zeigt, kommt gut die Hälfte davon den Erwerbstätigen zugute, deren Arbeitswege 20 bis 50 Kilometer lang sind, weitere 2,2 Mrd. Euro gehen an Erwerbstätige mit Wegen über 50 Kilometern. Sollte ein ersatzloser Wegfall der Entfernungspauschale erwogen werden, würde dies für die Erwerbstätigen mit Berufswegen zwischen 20 bis 50 Kilometern eine Einbuße von knapp 3 % bei den Geringverdienenden (monatliches Haushaltsnettoeinkommen 900 bis unter 1 500 Euro) und von 1,5 % bei den gut Verdienenden (Haushaltsnettoeinkommen 3 600 Euro und mehr) bedeuten.

Wer einen Arbeitsweg von mehr als 50 Kilometern hat, hätte noch größere Einbußen: In den höheren Einkommensgruppen (über 3 000 Euro) läge

die Einkommensminderung bei 3 bis 4 %. Für rund 170 000 Erwerbstätige mit einem niedrigen Einkommen – von 900 bis unter 1 500 Euro monatlich – und solchen langen Arbeitswegen würden sich deutliche Einkommensverluste – von etwa 7 % – ergeben.

Die Modellrechnung zeigt weiterhin, dass rund 180 000 Erwerbstätige bereits von der derzeitigen Entfernungspauschale gar nicht profitieren, obwohl sie mehr als 20 Kilometer zum Arbeitsplatz zurücklegen müssen. Ihr Einkommen ist mit weniger als 900 Euro so niedrig, dass keine Steuererstattungen anfallen.

Fazit

Die vorliegenden Daten zeigen übereinstimmend, dass die Entfernungen zwischen Wohnort und Arbeitsplatz in den vergangenen Jahren größer geworden sind. Umzüge und Arbeitsplatzwechsel haben per saldo zu längeren Berufswegen geführt. Die Entfernung zum Arbeitsplatz war bei vielen Haushalten offenbar kein vorrangiges Entscheidungskriterium beim Wechsel des Wohn- oder Arbeitsstandortes. Aus verkehrs- und umweltpolitischer Sicht setzt die Entfernungspauschale einen falschen Anreiz, da sie weite Wege belohnt, die aber mit einer stärkeren Inanspruchnahme der Infrastruktur und einer Belastung des Umweltsystems verbunden sind.

Als Instrument zur Verhinderung der Entleerung ländlicher Räume ist die Entfernungspauschale nur bedingt geeignet. Für die Bevölkerung sind neben dem Weg zur Arbeit andere Standortfaktoren, z. B. die Auswahl an Ausbildungseinrichtungen für die Kinder und die allgemeine Situation auf dem

Wohnungsmarkt, bei der Wahl bzw. Beibehaltung des Wohnortes wesentlich wichtiger.⁸ Bei langen Wegen zur Arbeit wird der zeitliche Aufwand als belastender genannt als die damit verbundenen Kosten.⁹ Um Einwohner in dünn besiedelten Gebieten zu halten, sind regionale Förderprogramme zur Schaffung von Arbeitsplätzen erforderlich.

Steuerpolitisch und -rechtlich wird die Notwendigkeit einer steuerlichen Berücksichtigung der Länge des Weges zur Arbeit bezweifelt.¹⁰ Die Kosten sind durch die Wohnortwahl bedingt und nur zum Teil beruflich verursacht. Wohnortwahl, Wahl des Verkehrsmittels und gegebenenfalls des Fahrzeugs sind komplexe Entscheidungen in jedem Haushalt; die Wege zwischen Wohnung und Arbeitsplatz dienen oft auch „berufsfremden“ Aktivitäten.

Sozial- und verteilungspolitisch würde ein ersatzloser Wegfall der Entfernungspauschale die Haushalte mit hohen Einkommen relativ nicht so stark

belasten wie die Bezieher niedriger Einkommen. Für rund 170 000 Bezieher niedriger Einkommen mit weiten Arbeitswegen würde eine ersatzlose Streichung der Entfernungspauschale eine deutliche Minderung des verfügbaren Einkommens nach sich ziehen. Sozialpolitisch sollte eine Reform der Entfernungspauschale auch die Situation der rund 180 000 Geringverdienenden berücksichtigen, die teilweise trotz niedriger Einkünfte weite Wege zur Arbeit haben, ohne eine Steuerermäßigung zu erhalten.

⁸ Vgl. Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.): Tägliches Fernpendeln und sekundär induzierter Verkehr. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Unterreihe „Verkehrstechnik“, Heft V 88. Bergisch-Gladbach 2001. Vgl. auch Stefan Krappweis (Hrsg.): Entfernungspauschale und Raumordnung. ISR Projektbericht Nr. 31. Technische Universität Berlin. Berlin 2003.

⁹ Vgl. Norbert F. Schneider, Ruth Limmer und Kerstin Ruckdeschel: Berufsmobilität und Lebensform: Sind berufliche Mobilitätsanforderungen in Zeiten der Globalisierung noch mit der Familie vereinbar? Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, Bd. 208. Stuttgart 2002.

¹⁰ Vgl.: Entfernungspauschale: Kürzung gerechtfertigt. Bearb.: Stefan Bach. In: Wochenbericht des DIW Berlin, Nr. 40/2003.

Aus den Veröffentlichungen des DIW Berlin

Diskussionspapiere

Erscheinen seit 1989

Nr. 366

Multinational Companies, Technology Spillovers, and Plant Survival

Von Holger Görg und Eric Strobl

September 2003

Nr. 367

Income Satisfaction Inequality and its Causes

Von Ada Ferrer-i-Carbonell und Bernard M. S. van Praag

September 2003

Nr. 368

Nobody to Play with? The Implications of Leisure Coordination

Von Stephen P. Jenkins und Lars Osberg

September 2003

Nr. 369

On the Choice of Public Pensions when Income and Life Expectancy are Correlated

Von Rainald Borck

September 2003

Nr. 370

Market Structure and the Taxation of International Trade

Von Andreas Haufler und Michael Pflüger

September 2003

Nr. 371

Lags and Leads in Life Satisfaction: A Test of the Baseline Hypothesis

Von Andrew E. Clark, Ed Diener, Yannis Georgellis und Richard E. Lucas

September 2003

Nr. 372

Private Savings in Eastern European EU-Accession Countries: Evidence from a Dynamic Panel Data Model

Von Mechthild Schrooten und Sabine Stephan

September 2003

Nr. 373

E-Business in Service Industries: Usage Patterns and Service Gaps

Von Brigitte Preissl

Oktober 2003

Nr. 374

National Climate Change Policy – Are the New German Energy Policy Initiatives in Conflict with WTO Law?

Von Susanne Dröge, Harald Trabold, Frank Biermann, Frédéric Böhm und Rainer Brohm

Oktober 2003

Die Volltextversionen der Diskussionspapiere liegen von 1998 an komplett als pdf-Dateien vor und können von der entsprechenden Website des DIW Berlin heruntergeladen werden (www.diw.de/deutsch/publikationen/diskussionspapiere).

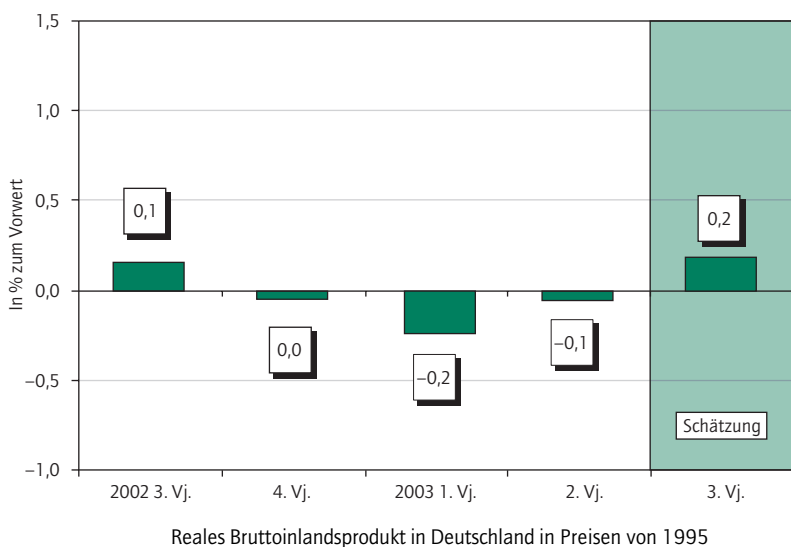
Das DIW-Konjunkturbarometer

Stand: 10. Oktober 2003

Konjunktur im leichten Vorwärtsgang

Erste Ergebnisse des DIW Berlin für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung im dritten Quartal dieses Jahres lassen eine leichte Zunahme des realen Bruttoinlandsprodukts um 0,2 % gegenüber dem Vorquartal erwarten. Das Produktionsergebnis in der Industrie war im Durchschnitt der Berichtsmonate Juli und August 2003 deutlich höher als im zweiten Jahresquartal. Auch der Baubereich lag spürbar im Plus. Nach der Besserung einiger Stimmungsindikatoren zur Jahresmitte zeigen nun auch realwirtschaftliche Daten eine leichte Beschleunigung an.

Das DIW-Konjunkturbarometer



DIW Berlin 2003

Das DIW Berlin präsentiert monatlich das DIW-Konjunkturbarometer als einen Indikator für die aktuelle Konjunkturtendenz in Deutschland. Es zeigt die Wachstumsrate des realen Bruttoinlandsprodukts für das abgelaufene bzw. laufende Quartal und stellt damit die gesamtwirtschaftliche Entwicklung dar. Die Berechnung des DIW-Konjunkturbarometers basiert auf monatlichen Indikatoren, die – abhängig vom Zeitpunkt der Berechnungen – mehr oder weniger Schätzelemente enthält. Dem hier vorgestellten Konjunkturbarometer liegen für die Mehrzahl der verwendeten Indikatoren offizielle Werte des Statistischen Bundesamtes zugrunde.

Das DIW-Konjunkturbarometer wird regelmäßig auch auf der Homepage des DIW Berlin veröffentlicht (www.diw.de/konjunkturbarometer).

Impressum

Herausgeber

Prof. Dr. Klaus F. Zimmermann (Präsident)
Dr. Tilman Brück (kommissarisch)
PD Dr. Gustav A. Horn
Dr. Kurt Hornschild
Prof. Dr. Georg Meran (kommissarisch)
Dr. Bernhard Seidel
Prof. Dr. Viktor Steiner
Prof. Dr. Gert G. Wagner
Dr. Hans-Joachim Ziesing

Redaktion

Dörte Höppner
Dr. Elke Holst
Jochen Schmidt
Dr. Mechthild Schrooten

Pressestelle

Dörte Höppner
Tel. +49-30-897 89-249
presse@diw.de

Verlag

Verlag Duncker & Humblot GmbH
Carl-Heinrich-Becker-Weg 9
12165 Berlin
Tel. +49-30-790 00 60

Bezugspreis

(unverbindliche Preisempfehlungen)
Jahrgang Euro 108,-/sFR 182,-
Einzelnnummer Euro 10,-/sFR 18,-
Zuzüglich Versandkosten
Abbestellungen von Abonnements
spätestens 6 Wochen vor Jahresende

ISSN 0012-1304

Bestellung unter www.diw.de

Konzept und Gestaltung

kognito, Berlin

Druck

Druckerei Conrad GmbH
Oranienburger Str. 172
13437 Berlin