

Bachelorarbeit

Untersuchung der Wirkungen und Wirksamkeit des Pendlerpauschale

Patrick Brandstetter

Datum: 05.11.2019

Kurzfassung

In dieser Arbeit wird die Funktionsweise des Pendlerpauschale hinsichtlich mehrerer Kriterien untersucht. Etwa wird im Detail erklärt, wie das Pendlerpauschale wirkt, wer am meisten profitiert und wo die Bezieherinnen und Bezieher sind. Im Detail beschäftigt sich diese Arbeit damit, aufzuschlüsseln, wie die Verteilung der Gelder nach Geschlecht, Ort und Einkommen stattfindet, und beleuchtet mögliche Änderungskonzepte. Es findet ebenso ein Vergleich zwischen den bestehenden Konzepten in Österreich und Konzepten anderer Länder statt. Zum Einsatz kommen zahlreiche Statistiken, um das Verhalten der Pendlerinnen und Pendler zu analysieren, wie auch Veröffentlichungen von Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern rund um das Thema. Letztlich kann nach eindringlicher Bearbeitung des Themas festgestellt werden, dass das Pendlerpauschale in der heutigen Form nicht mehr zeitgemäß ist. Sie hat im Laufe der Zeit mehr und mehr an sozialer Treffsicherheit verloren, und auch berücksichtigt sie ökologische Gesichtspunkte viel zu wenig.

1 Einleitung

Das Automobil prägte die Menschheit seit seiner Erfindung Ende des 19. Jahrhunderts. Nach dem zweiten Weltkrieg und dem damit verbundenen wirtschaftlichen Aufschwung in den 50er Jahren, wurde dieses auch einer breiten Masse zugänglich. Seither haben sich die Gewohnheiten der Menschen verändert. Früher unerreichbare, zu weit entfernte Ziele gibt es nun nicht mehr. Dies galt auch für den Berufsort. So kam es, dass immer weitere Distanzen zum Arbeitsplatz in Kauf genommen wurden. Fortan siedelte sich auch viel Industrie am ländlichen Raum an. Um die Arbeitnehmer zu entlasten, wurde das Pendlerpauschale eingeführt.

Mehr und mehr entsteht heute das Bewusstsein, dass das Automobil einer der Hauptverursacher des Klimawandels ist, sehr viel zur Verschmutzung der Luft beiträgt und auch andere Faktoren wie die Zersiedelung mit sich bringt. Es stellt sich die Frage, ob die Förderung eben jenes Transportmittels noch zeitgemäß ist, ob das vorhandene System sozial treffsicher ist, beziehungsweise welche Alternativen es gibt. Der Staat gibt für die Pendlerinnen- und Pendlerförderung über 1 Mrd. € jährlich aus. Ist das Geld in dieser Form sinnvoll angelegt? Wer sind die „Pendlerinnen und Pendler“? Und gäbe es sinnvollere Konzepte dieses Geld zu verwenden? In der nachfolgenden Untersuchung werden all diese Fragen beantwortet.

2 Funktionsweise

Bei dem Pendlerpauschale handelt es sich grundsätzlich um einen Verkehrsabsatzbetrag, der auf zwei Arten geltend gemacht werden kann: Zum einen kann das Pendlerpauschale im Zuge der Arbeitnehmerveranlagung im Rahmen der Werbungskosten geltend gemacht werden. Zum anderen kann es durch Vorlegen eines Ausdrucks des Pendlerrechners, beziehungsweise des passenden Formulars „L33“ über die Lohnabrechnung der Arbeitgeberin oder des Arbeitgebers berücksichtigt werden. [1]

Konkret wird demnach der Brutto-Jahreslohn um das Pauschale vermindert, was folglich zu einer geringeren Lohnsteuerbemessungsgrundlage führt. Die Höhe der Steuerersparnis hängt demnach sowohl von der Entfernung, der Pauschalkategorie sowie der Steuerklasse ab.

Prinzipiell gibt es eine Unterscheidung in 2 Kategorien: Das kleine Pendlerpauschale, welches Autofahrerinnen und Autofahrer jedenfalls nutzen können ab mindestens 20 Pendelkilometern. Es stellt eine finanzielle Unterstützung für alle dar, die öffentliche Verkehrsmittel zur Verfügung hätten, das Auto aber vorziehen. Das Große Pendlerpauschale stellt eine größere finanzielle Entlastung für die Pendlerinnen und Pendler dar, setzt jedoch voraus, dass die Benützung öffentlicher Verkehrsmittel unzumutbar ist. Beide sind wiederum eingeteilt in unterschiedliche Entfernungen von Wohnort zum Arbeitsort. Das Unterscheidungsmerkmal zwischen den Kategorien, die Zumutbarkeit den Dienort allenfalls mit einem öffentlichen Verkehrsmittel erreichen zu können ist wie folgt definiert:

Die Benützung öffentlicher Verkehrsmittel ist nicht zumutbar, wenn:

- für zumindest Hin- oder Rückfahrt kein öffentlicher Verkehr stattfindet (z.B. bei Nachtarbeit)
- eine Gehbehinderung vorliegt
- der Arbeitsweg 120 Minuten (einfache Fahrt) überschreitet
- die Anreisezeit zwischen 60-120 Minuten liegt, die Entfernungsabhängige Höchstdauer allerdings überschritten wird (sollten für 60km Anreiseweg mehr als 120 Minuten benötigt werden)
- der Gehweg zu den öffentlichen Verkehrsmitteln 2km überschreitet [2]

Feier-, Urlaubs- oder Krankenstandstage haben keine Auswirkung auf den Anspruch. Auch kann das Pendlerpauschale für Teilzeitbeschäftigte nach folgenden Regelungen geltend gemacht werden:

- Bei Fahrten an mindestens 11 Arbeitstagen im Monat, erhält die Pendlerin oder der Pendler den vollen Pauschalbetrag
- Zwei Drittel der Pauschale können bei der Anfahrt von 8 – 10 Tagen im Kalendermonat geltend gemacht werden.
- Ein Drittel des errechneten Absatzbetrags können geltend gemacht werden, wenn an 4 – 7 Tagen gependelt wird.

Eine Ausnahme zu allen oben genannten Punkten und somit keinen Anspruch haben Besitzerinnen und Besitzer eines Firmenwagens. [3]

2.1 Sonstige Zuschüsse für Pendler

2.1.1 Pendlereuro

Über das Pendlerpauschale hinaus wurde mit 1. Jänner 2013 auch der Pendlereuro eingeführt. Dafür wird die zurückzulegende einfache Wegstrecke zwischen Arbeitsplatz und Wohnort mit 2 multipliziert. Das Ergebnis wird pro Jahr errechnet und ist ebenfalls ein Absetzbetrag. Er wird daher direkt von der zu entrichtenden Steuer abgezogen. Teilzeitkräfte haben ebenso Anspruch, jedoch wird der Betrag aliquotiert. [4]

2.2 Sonderleistungen einzelner Bundesländer

Jedes Bundesland hat zusätzlich zu den bundesweiten Zuschüssen eigene Förderungen für Pendlerinnen und Pendler. [2] Diese werden in alphabetischer Reihenfolge der Bundesländer im Folgenden erklärt:

2.2.1 Burgenland – Fahrtkostenzuschuss

Voraussetzung zum Erhalt eines Fahrtkostenzuschusses ist, dass sich der Hauptwohnsitz im Burgenland befindet, sowie eine Mindestwegstrecke zum Arbeitsplatz von 20km mittels Bmvit-Routenplaner erreicht wird. Weiters muss die Benützung öffentlicher Verkehrsmittel unzumutbar sein. Darüber hinaus darf das Bruttoeinkommen als Alleinverdienerin oder Alleinverdiener 3200€ (+10% für jedes Kind und Ehepartner), sowie das Familieneinkommen 5120€ nicht übersteigen. [5] Sind alle Punkte erfüllt, so errechnet sich der Zuschuss folgendermaßen:

Tab. 1: Fahrtkostenzuschuss Burgenland

<i>Kilometer</i>	<i>Basisbetrag</i>	<i>Pro zusätzlichem Kilometer</i>
<i>Ab 20km</i>	109€	2€
<i>Ab 25km</i>	207€	2€
<i>Ab 50km</i>	274€	2€
<i>Ab 100km</i>	410€	2€

2.2.2 Kärnten – Fahrtkostenzuschuss

Um Anspruch auf einen Fahrtkostenzuschuss zu haben, muss die Arbeitnehmerin oder der Arbeitnehmer den Hauptwohnsitz in Kärnten haben. Es muss eine Mindestdistanz vom Wohnsitz zum Dienstort von mindestens 5 Kilometer in eine Richtung vorliegen. Zusätzlich muss für die Pendeldistanz von 5 – 20km ein Nachweis für den Anspruch auf das große Pendlerpauschale erbracht werden. Voller Zuschuss gilt ab 4 Pendeltagen pro Woche. Eingeschränkt wird der Fahrtkostenzuschuss durch den Maximalverdienst von 26400€ jährlich, wobei das monatlich gerechnete Einkommen bei Alleinverdienern um 300€ reduziert wird. Auch wirkt jedes Kind um 150€ mindernd auf den monatlichen Bruttoverdienst. [6]

Tab. 2: Fahrtkostenzuschuss Kärnten

<i>jährlich bis</i>	<i>13.200 €</i>	<i>16.500 €</i>	<i>19.800 €</i>	<i>23.100 €</i>	<i>26.400 €</i>
<i>km (einfache Wegstrecke)</i>	Auszahlungsbetrag jährlich				
<i>ab 5 km</i>	100 €	75 €	50 €	0 €	0 €
<i>ab 10 km</i>	100 €	75 €	50 €	0 €	0 €
<i>ab 20 km</i>	200 €	150 €	75 €	50 €	0 €
<i>ab 30 km</i>	250 €	200 €	100 €	75 €	50 €
<i>ab 40 km</i>	350 €	250 €	150 €	100 €	75 €
<i>ab 50 km</i>	450 €	300 €	200 €	150 €	100 €
<i>ab 60 km</i>	550 €	450 €	300 €	250 €	200 €
<i>WochenpendlerIn</i>	300 €	250 €	200 €	150 €	100 €

2.2.3 Niederösterreich – Pendlerhilfe

Niederösterreicherinnen und Niederösterreicher deren Hauptwohnsitz sich in selbigem Bundesland befindet haben bei einer Mindestdistanz von 25km Anspruch auf die Pendlerhilfe. Einschränkung findet diese durch eine Einkommensgrenze: Pro Person 1660€ plus 800€ je Kind ist der monatliche Bruttomaximalverdienst.

Die Förderhöhe ist in diesem Fall bei 25-40km Pendeldistanz einmalig 160€. Bei mehr als 40km Pendeldistanz werden zusätzlich 4€ pro Tageskilometer (Hin- und Rückfahrt) gewährt. Ermittelt wird diese Distanz vom Zuständigen Amt der Niederösterreichischen Landesregierung mittels dieses Rechners: **AnachB.vor.at** [7]

2.2.4 Oberösterreich – Fernpendlerbeihilfe

Grundsätzlich haben Personen mit Hauptwohnsitz in Oberösterreich deren Arbeitsort mindestens 25km entfernt liegt Anspruch. Die Ermittlung der Distanz obliegt dem Amt der Oberösterreichischen Landesregierung. Die Höhe der Beihilfe ist entfernungsabhängig und durch ein maximales jährliches Einkommen von 26000€ beschränkt. Die Einkommensobergrenze erhöht sich zusätzlich für jedes unterhaltspflichtige Kind um 2600€. [8] Die nachfolgende **Tab. 3** zeigt den Betrag der Fernpendlerbeihilfe nach Kilometer:

Tab. 3: Fernpendlerbeihilfe Oberösterreich

<i>Kilometer</i>	<i>Fernpendlerbeihilfe pro Jahr</i>
<i>Ab 25km</i>	177€
<i>Ab 50km</i>	248€
<i>Ab 75km</i>	342€

2.2.5 Steiermark – Pendlerbeihilfe

Für Personen mit Hauptwohnsitz in der Steiermark deren Arbeitsweg mindestens 25km beträgt und deren Jahresbruttoeinkommen 31800€ nicht übersteigt besteht Anspruch auf die Pendlerbeihilfe. Diese gliedert sich folgendermaßen:

Tab. 4: Pendlerbeihilfe Steiermark

Bruttojahreseinkommen	Einfache Entfernung von Wohnort zum Arbeitsort		
	25 - 49 km	50 – 74 km	Ab 75 km
bis 13040€	194€	286€	389€
bis 19330€	140€	205€	286€
bis 25510€	113€	124€	157€
bis 31800€	92€	108€	124€

2.2.6 Tirol – Fahrtkostenbeihilfe

Anspruch auf die Fahrtkostenbeihilfe besteht für Personen mit Hauptwohnsitz in Tirol, deren einfacher Arbeitsweg 20km nicht unterschreitet. Die Pendlerin oder der Pendler muss mehr als 6 Monate innerhalb eines Jahres gearbeitet haben und darf keinerlei Zuschüsse von ihrer Arbeitsstelle erhalten. Zusätzlich muss die Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln unzumutbar sein. Es gilt eine Nettoverdienstobergrenze die sich wie folgt gliedert: [9]

Tab. 5: Einkommensobergrenze Tirol

Personenzahl im Haushalt	Obergrenze Netto
1	1900€
2	2700€
3	2900€
4	3100€
5	3300€
Jede weitere Person	200€

Wurden alle oben genannten Faktoren erfüllt, so erhalten Pendlerinnen und Pendler einen jährlichen Betrag, der abhängig von der Entfernung zum Arbeitsplatz gestaffelt ist:

Tab. 6: Fahrkostenbeihilfe nach Kilometer

Kilometer	Fahrtkostenbeihilfe
Ab 20km	200€
Ab 40km	250€
Ab 50km	300€
Wochenpendler bei Entfernung ab 100km	300€

3 Geschichte des Pendlerpauschale

Das Pendlerpauschale wurde mit dem Einkommenssteuergesetz 1988 zur Entlastung der mit dem Auto zur Arbeitsstelle pendelnden Personen eingeführt. Seither wurde dieses immer wieder den steigenden Spritpreisen angepasst (**Tab. 1**):

Tab. 7: Höhe des Pendlerpauschale in der Vergangenheit

Jahr	Kleines Pendlerpauschale			Großes Pendlerpauschale			Spritpreis		
	20-40	40-60	60+	2-20	20-40	40-60	60+	Diesel	Benzin
1988	262	523	785	131	523	916	1.308	0,618	0,56
1992	349	698	1.046	174	698	1.221	1.744	0,698	0,56
1995	384	767	1.151	209	837	1.465	2.093	0,799	0,581
2001	384	768	1.152	210	840	1.470	2.100	0,895	0,755
2004	450	891	1.332	243	972	1.692	2.421	0,931	0,802
2006	495	981	1.467	270	1.071	1.863	2.664	1,088	1,008
2007	546	1.080	1.614	297	1.179	2.052	2.931	1,113	1,03
2008	630	1.242	1.857	343	1.356	2.361	3.372	1,221	1,245
2011	696	1.356	2.016	372	1.476	2.568	3.672	1,379	1,344
2012	696	1.356	2.016	372	1.476	2.568	3.672	1,454	1,408
2015	696	1.356	2.016	372	1.476	2.568	3.672	1,195	1,110
2018	696	1.356	2.016	372	1.476	2.568	3.672	1,260	1,215

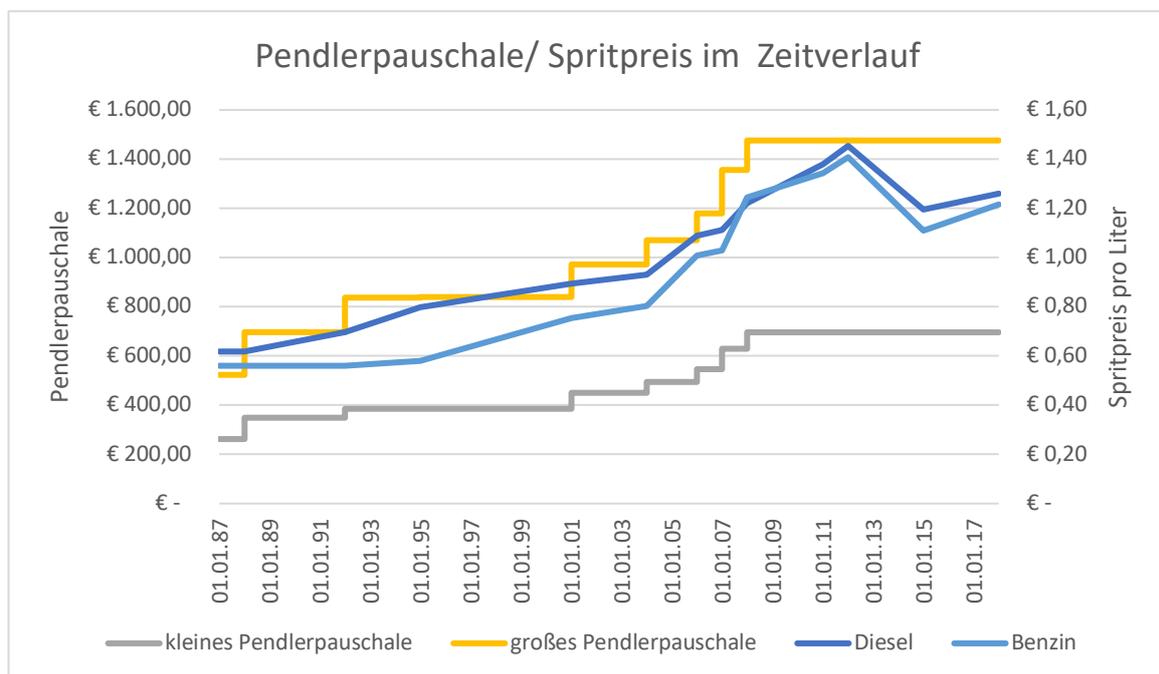


Abb. 1: Verlauf Pendlerpauschale und Treibstoffpreis

Aus **Tab. 1** und der dazugehörigen **Abb. 1** lässt sich erkennen, dass seit Einführung des Pendlerpauschale diese in regelmäßigen Abständen den steigenden Spritpreisen angeglichen wurde. Durch die seit 2012 gesunkenen Kosten gab es 2011 die letzte Anpassung.

Die einzige Änderung seither war im Jahr 2013 eine zusätzliche eingeführte Entlastung von Teilzeitbeschäftigten:

„Auch Teilzeitbeschäftigten, die mindestens an einem Tag pro Woche zu ihrer Arbeitsstätte fahren, steht ein Pendlerpauschale zu. Wird die Strecke Wohnung-Arbeitsstätte im Kalendermonat an mindestens elf Kalendertagen zurückgelegt, steht das volle Pendlerpauschale zu. Wird die Strecke Wohnung-Arbeitsstätte an mindestens acht, aber nicht mehr als zehn Kalendertagen im Kalendermonat zurückgelegt, steht das Pendlerpauschale zu zwei Dritteln zu. Wird die Strecke Wohnung-Arbeitsstätte an mindestens vier, aber nicht mehr als sieben Kalendertagen im Kalendermonat zurückgelegt, steht das Pendlerpauschale zu einem Drittel zu.“ [10]

4 Entwicklung der Motorisierung in Österreich

Um grundsätzlich weite Wege in kurzer Zeit zurücklegen zu können, spielt die Motorisierung der Bevölkerung eine wichtige Rolle. Erst das Auto machte es der breiten Masse möglich, sich unabhängig von Zugverbindungen zu bewegen. Daher ist auch die Zahl der Pendlerinnen und Pendler mit der Anzahl der zugelassenen PKW verbunden.

In **Abb. 2** wird die Anzahl der zugelassenen PKW im Zeitverlauf dargestellt. Zu erkennen ist hier, dass nach dem zweiten Weltkrieg mit der guten wirtschaftlichen Entwicklung Österreichs und den damit verbunden steigenden Lebensstandards für viele Personen Autos leistbar wurden. Der blaue Graph zeigt, dass von 1959 bis heute PKW Anmeldungen annähernd konstant steigen. Der Rückgang im Zeitraum 2001 bis 2002 ist hauptsächlich auf eine Bereinigung der Daten zurückzuführen. [11]

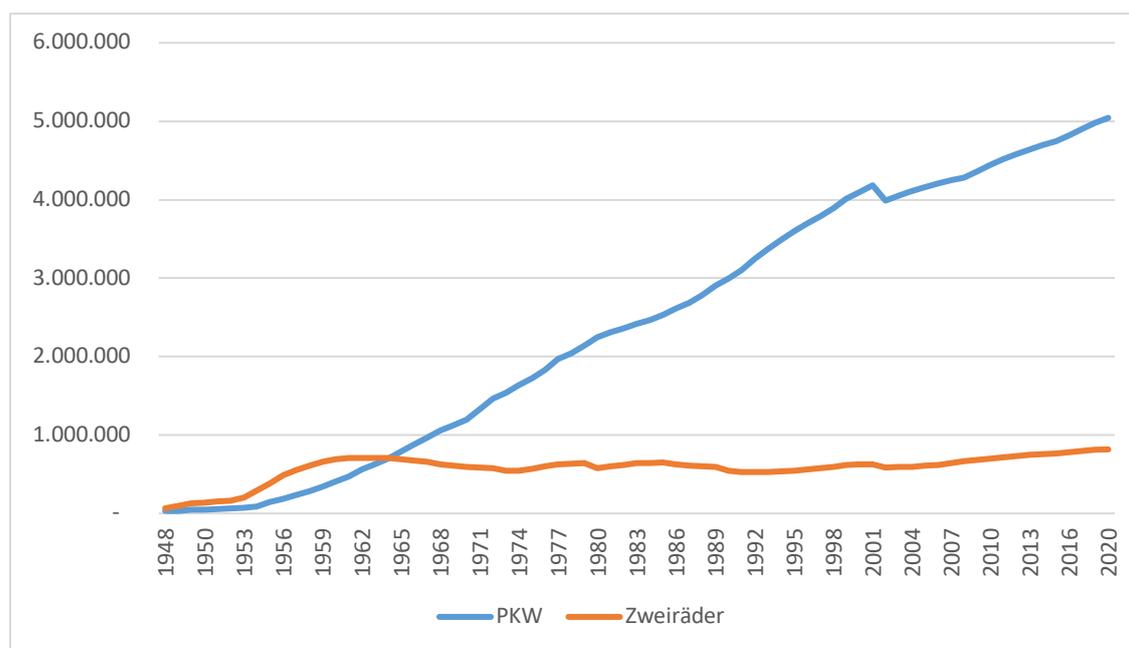


Abb. 2: Anzahl der Fahrzeuge in Österreich von 1937 bis 2018 [12]

5 Bezieherinnen und Bezieher des Pendlerpauschale

Um ein tiefgreifendes Verständnis für das Pendlerpauschale zu erlangen, ist es wichtig zu wissen, wer grundsätzlich die Bezieherinnen und Bezieher in Österreich sind. Es gilt herauszufinden, wo eine Vielzahl an Personen einen weiten Arbeitsweg auf sich nehmen, und wer diese Personen sind. Dies wird in diesem Kapitel untersucht.

5.1 Pendlerdistanzen

Um die Bezieherinnen und Bezieher zu erfassen, wurde im Rahmen dieser Arbeit eine Datenbankrecherche auf Statistik-Austria durchgeführt. Ziel ist es, die absolute Anzahl, beziehungsweise die Entwicklung von Pendlerinnen und Pendlern in den letzten Jahren darzustellen. Berücksichtigt wurde dabei im ersten Schritt lediglich die Pendlerdistanz. Eine genauere Betrachtung nach Geschlecht, Einkommen und Bundesland wird im Folgenden vorgenommen.

Tab. 8: Pendlerinnen und Pendler nach Pendlermerkmalen [13]

Entfernungskategorie	2009	2013	2017
Insgesamt	3.865.904	4.014.749	4.207.013
Nichtpendler/-innen)	369.448	389.678	409.543
Gemeindebinnenpendler/-innen	1.489.178	1.518.173	1.564.650
Auspendler/-innen zusammen	2.007.278	2.106.898	2.232.820
in andere Gemeinde eines Politischen Bez.	769.946	731.746	772.126
in anderen Politischen Bez. d. Bundeslandes	731.802	840.774	894.904
in ein anderes Bundesland oder ins Ausland	505.530	534.378	565.790

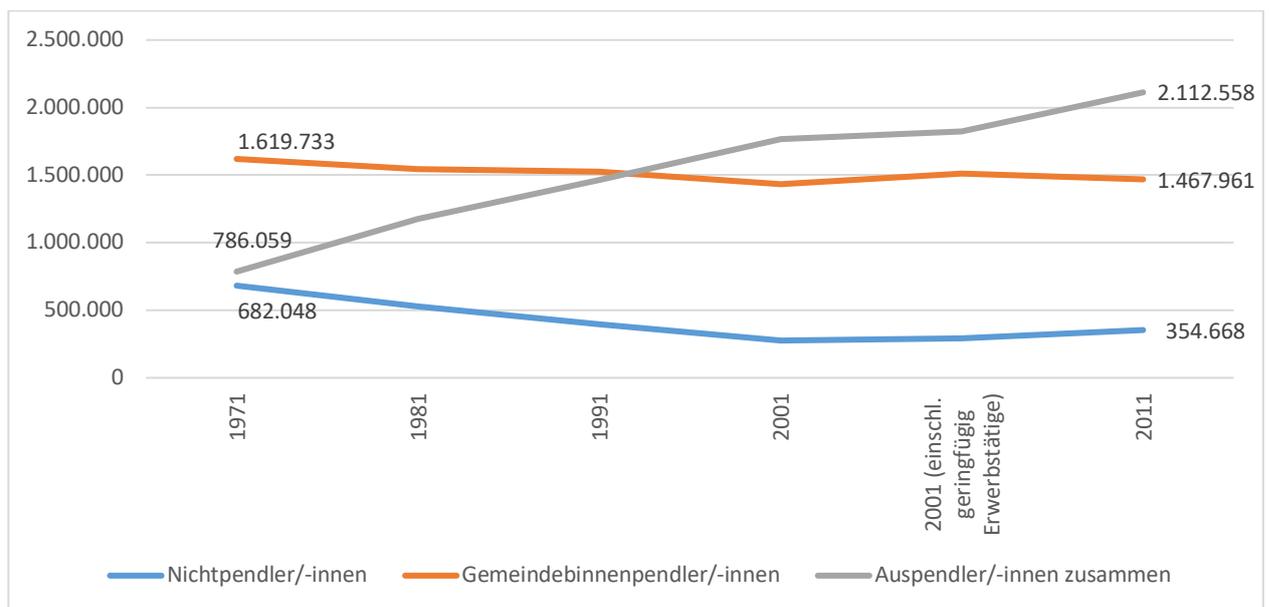


Abb. 3: Relative Veränderung der Pendlerinnen und Pendler [13]

Tab. 8 sowie die dazugehörige Abb. 3 veranschaulichen die Veränderung des Pendlerverhaltens österreichweit im Zeitverlauf. Die einzelnen Kategorien wurden hinsichtlich des Pendelverhaltens gegliedert, wobei als Nichtpendlerinnen und Nichtpendler jene Personen gemeint sind, die ihren Arbeitsplatz direkt im Wohngebäude haben. Gemeindebinnenpendler haben ihren Arbeitsplatz folglich in derselben Gemeinde wie auch ihren Hauptwohnsitz. Als Auspendlerinnen und Auspendler werden all jene bezeichnet, auf die die eben genannte Kriterien nicht zutreffen. Abb. 3 zeichnet somit ein deutliches Bild, wie stark sich das Pendelverhalten der Österreicherinnen und Österreichern verändert hat. Die Anzahl Auspendlerinnen und Auspendler hat sich fast verdreifacht, wo bei den anderen Kategorien ein leichter Rückgang erkennbar ist.

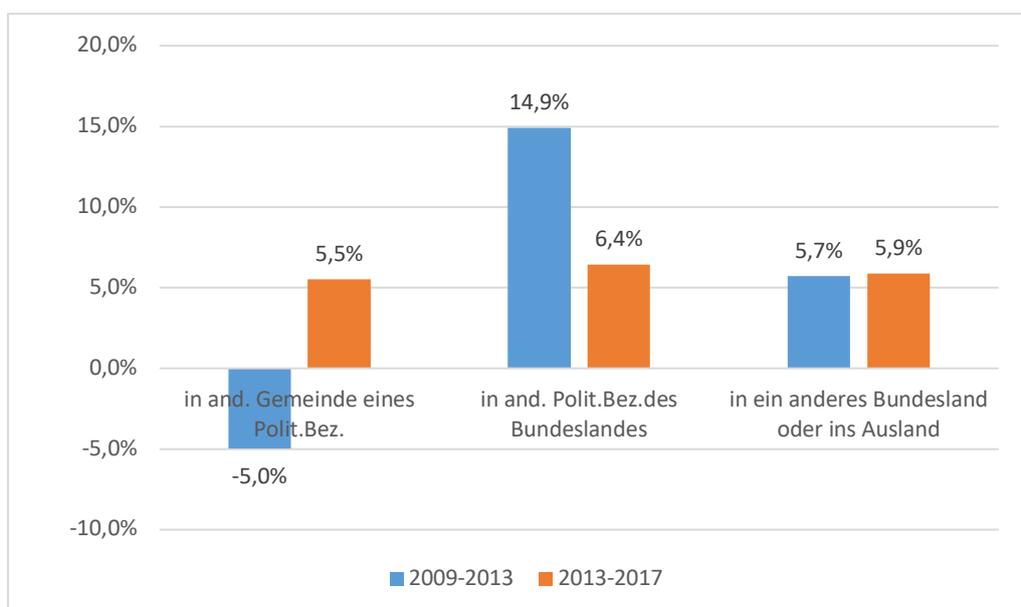


Abb. 4: Detailansicht Auspendlerinnen und Auspendler

Abb. 4 zeigt im Detail die Entwicklung der Pendlerinnen und Pendler in andere Gemeinden des selben Bezirks, andere Bezirke im selben Bundesland, sowie andere Bundesländer oder ins Ausland. Diese Auswertung veranschaulicht zum einen, dass es in beinahe jeder Kategorie zu einem Anstieg der Bezieherinnen und Bezieher des Pendlerpauschale kommt und zum anderen, dass die größeren Pendeldistanzen überproportional zunehmen.

Ein Grund dafür ist die im Betrachtungszeitraum gestiegene Motorisierung, wie in **Kapitel 4** veranschaulicht. Für ein profundes allgemeines Verständnis ist es zudem relevant zu erläutern, wer die Hauptnutzerinnen und Hauptnutzer sind und wo sie zu finden sind.

5.2 Pendlerinnen und Pendler nach Geschlecht

Die folgende Darstellung zeigt das Verhalten von Männern beziehungsweise Frauen hinsichtlich der Pendlermerkmale.

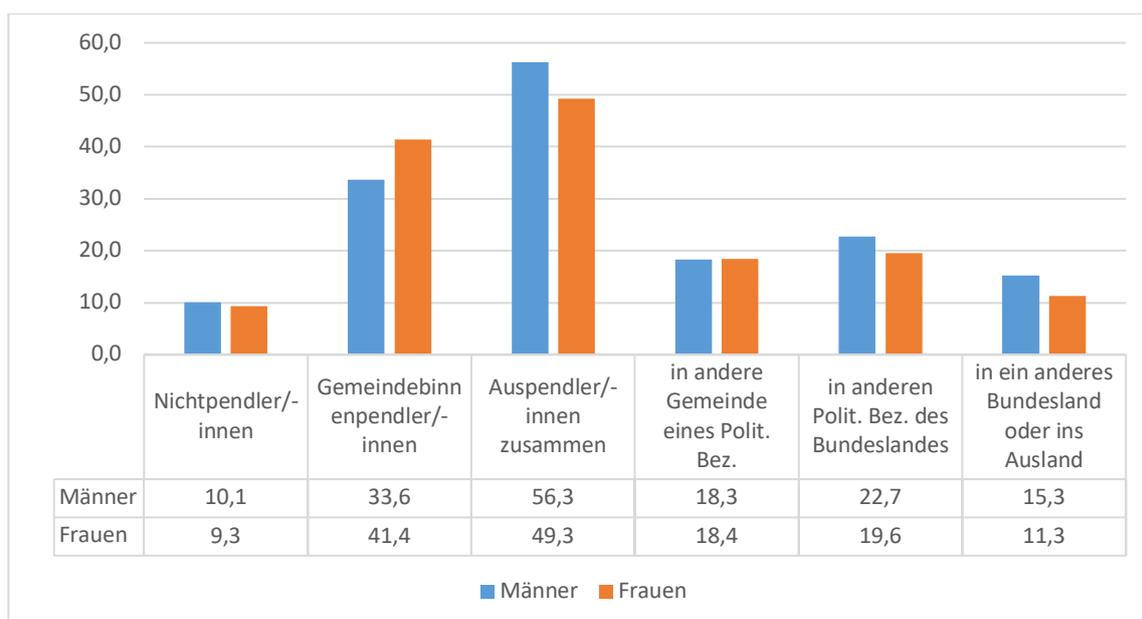


Abb. 5: Pendlerinnen und Pendler nach Geschlecht und Merkmalen [14]

Abb. 5 zeigt das Pendelverhalten der Geschlechter eingeteilt in die schon in **5.1** verwendeten Kategorien. Diese Illustration soll in erster Linie darstellen, inwiefern es Unterschiede in den Distanzen zur Arbeitsstätte zwischen Männern und Frauen gibt. Die verwendeten Daten aus dem Jahr 2017 zeigen, dass der Frauenanteil am Arbeitsmarkt 46,1% beträgt. Generell zeigen Männer eine größere Tendenz weitere Strecken zum Arbeitsplatz zurückzulegen. Deutlich ist etwa der Unterschied bei der Kategorie der Gemeindebinnenpendler/-innen, wo der Frauenanteil mit 51,3% überwiegt. Einen gegensätzlichen Trend zeigt hingegen das Pendeln in andere Bundesländer beziehungsweise ins Ausland, wo der Frauenanteil bei lediglich 34,1% liegt. Weiters kann festgehalten werden, dass 56,3% aller Männer auspendeln, während dies Frauen 7 Prozentpunkte weniger, also nur 49,3% machen.

5.3 Pendlerinnen und Pendler nach Bundesland

Interessant ist auch der Vergleich der einzelnen Bundesländer. Folgende Grafik zeigt, wie viele Personen innerhalb der Gemeinde arbeiten, beziehungsweise die Heimatgemeinde zum Arbeiten verlassen.

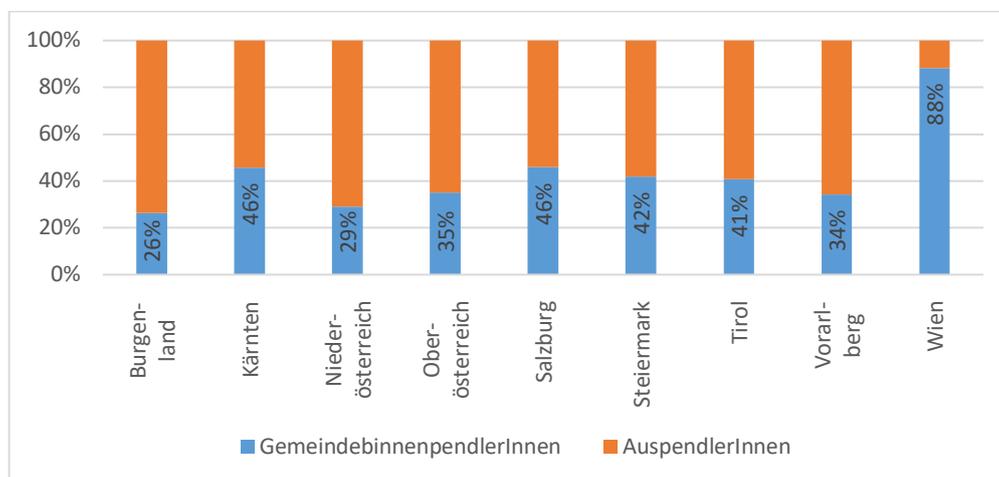


Abb. 6: Pendlerinnen und Pendler in den Bundesländern 2 [15]

Abb. 6 veranschaulicht, wie viel Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner des jeweiligen Bundeslandes innerhalb des Gemeindegebiets, beziehungsweise innerhalb der Stadt arbeiten. Die blauen Balken mit zugehöriger Beschriftung repräsentieren dies. Auffallend ist vor allem, dass sehr ländliche Gebiete eine höhere Tendenz zeigen, weitere Wege zum Arbeitsplatz zurückzulegen. Wie die Statistik Austria auch in ihrem Bericht erwähnt, beträgt der durchschnittliche Arbeitsweg der Österreicherinnen und Österreicher 36km (Stand 2011). 32,9% aller Pendlerinnen und Pendler arbeiten in einem der zehn großen Einpendlerzentren wie Wien, Graz, Salzburg, Linz, Klagenfurt am Wörthersee, Innsbruck, Sankt Pölten, Wiener Neustadt, Wels und Schwechat.

6 Finanzielle Verteilung

6.1 Finanzielle Verteilung des Pendlerpauschale nach Bundesland

In Punkt **5** wurde der Hauptgrund für die Einführung des Pendlerpauschale, die Pendeldistanz, näher beleuchtet. In **5.3** zeigt im Speziellen, wie weit entfernt die Pendlerinnen und Pendler in den einzelnen Bundesländern von der Arbeit wohnen. Interessant ist nun der Vergleich zwischen den staatlichen finanziellen Aufwänden und den jeweils anfallenden Distanzen beziehungsweise der Bevölkerungsanzahl. Dies wird im folgenden Diagramm veranschaulicht:

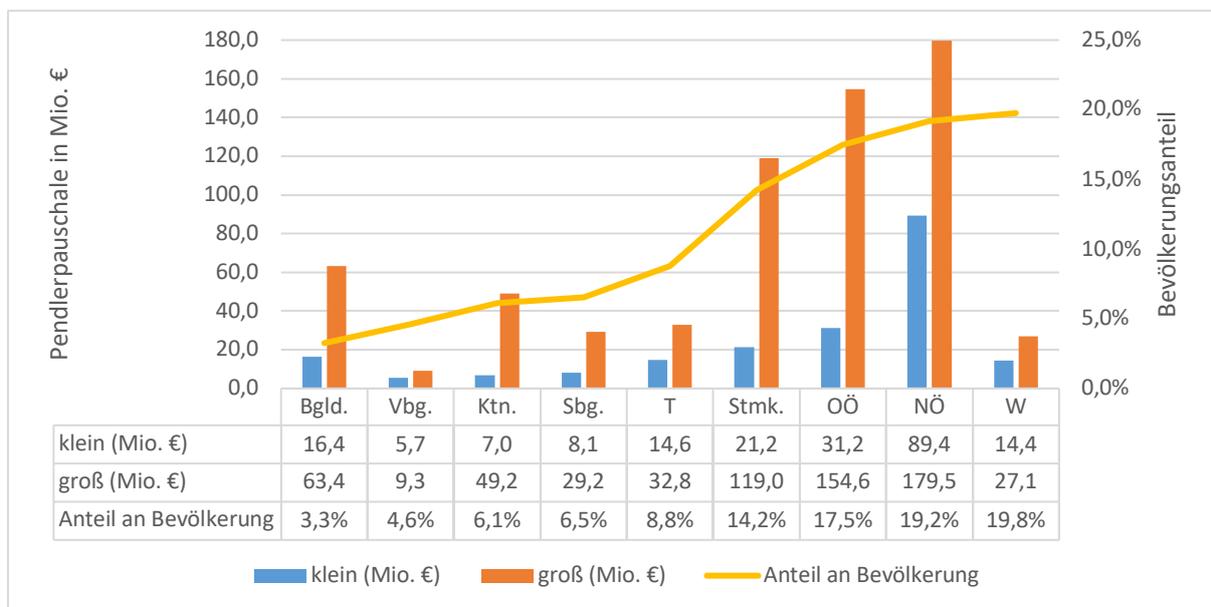


Abb. 7: Verteilung des Pendlerpauschale in den Bundesländern

Abb. 7 schlüsselt die prozentuellen Anteile an den Gesamtkosten des Pendlerpauschale für den Staat auf. Dargestellt werden sowohl die kleine (blau), die große (orange) sowie das kumulierte Pendlerpauschale anteilmäßig. Die gelbe Linie repräsentiert den Anteil an Arbeitskräften des jeweiligen Bundeslandes an den Arbeitskräften insgesamt. Somit lässt sich ein guter Vergleich zwischen dem Anteil der Bevölkerung und dem Anteil der staatlichen Ausgaben für das Pendlerpauschale ziehen.

Der größte Anteil liegt mit 28,4% im Mittel in Niederösterreich. Auffällig ist, dass hier ein sehr großer Unterschied zwischen den Anteilen an kleiner, beziehungsweise großer Pendlerpauschale auftritt. Die Ursache hierfür kann lediglich sein, dass trotz vorhandener öffentlicher Anbindung viele Niederösterreicherinnen und Niederösterreicher die Fahrt mit dem PKW zum Arbeitsplatz bevorzugen. Bei sehr zersiedelten Bundesländern wie etwa Oberösterreich oder der Steiermark wird ebenfalls ein höherer Anteil an großen Pendlerpauschlaufwänden deutlich. Grund dafür ist ein wesentlich unattraktiver gestaltetes und schlechter ausgebautes öffentliches Verkehrsnetz, welches zudem aufgrund der geringeren Bevölkerungsdichte schwieriger finanzierbar ist. Eine interessante Darstellung der Pendlerströme liefert eine Karte mit dargestellten Pendlersaldos. Der Pendlersaldo gibt an, wie viele Erwerbstätige sich am Arbeitsort je 100 Erwerbstätige am Wohnort befinden. Anhand der Karte (**Abb. 8**) kann gut entnommen werden, wo industrielle Ballungsräume und somit viele Arbeitsplätze sind.

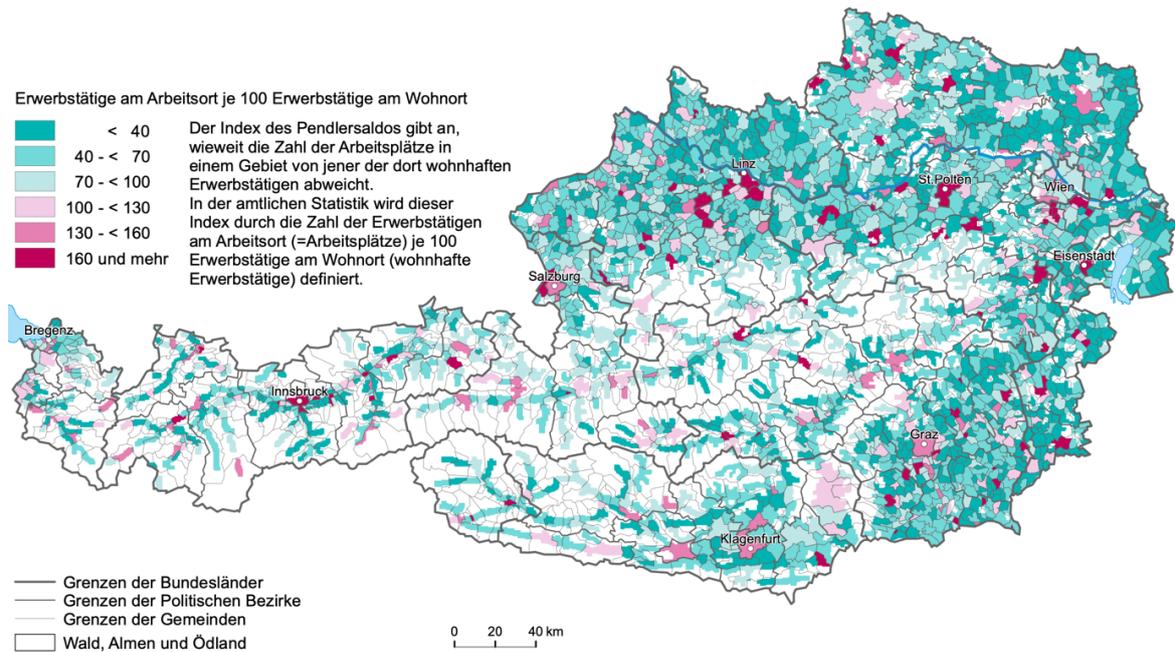


Abb. 8: Pendlersaldo in Österreich [16]

6.2 Finanzielle Verteilung des Pendlerpauschale nach Einkommen

Große Kritik an das Pendlerpauschale gibt es etwa vom VCÖ, einer gemeinwohlorientierten Organisation, die das Ziel verfolgt ein verträgliches, ökonomisch effizientes und sozial gerechtes Verkehrssystem zu implementieren. „Als das Pendlerpauschale in den 70er Jahren eingeführt wurde, kam sie vor allem schlechter verdienenden Pendlerinnen und Pendlern aus strukturschwachen Regionen zugute. Heute hat das Pendlerpauschale ihre soziale Treffsicherheit verloren. Auch viele, die ein hohes Einkommen haben und aus der Stadt ins Grüne Umland gezogen sind und so erst zu Pendlerinnen und Pendlern wurden, erhalten heute Pendlerpauschale“, so VCÖ-Experte Mag. Markus Gansterer [17]. Wie sich die Verteilung des Pendlerpauschale nach Einkommensklassen tatsächlich verhält, kann der nachfolgenden Grafik entnommen werden:

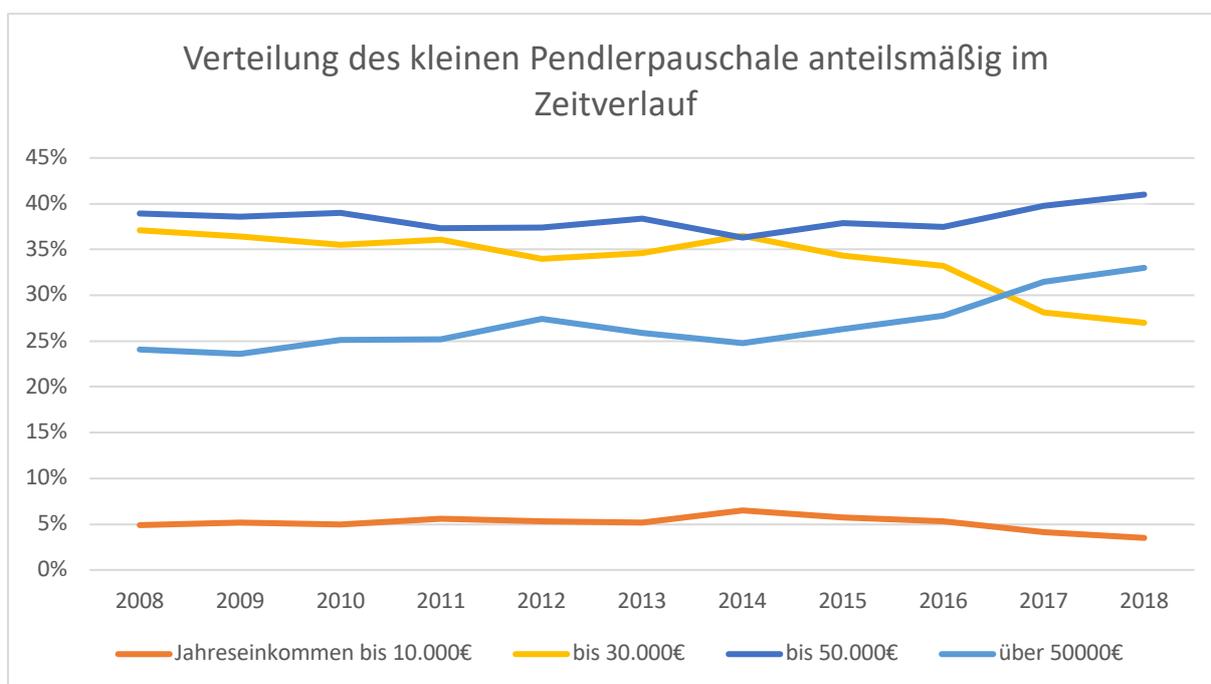


Abb. 9: Verlauf der Anteile des kleinen Pendlerpauschales nach Einkommensklassen 2008-2018 [18]

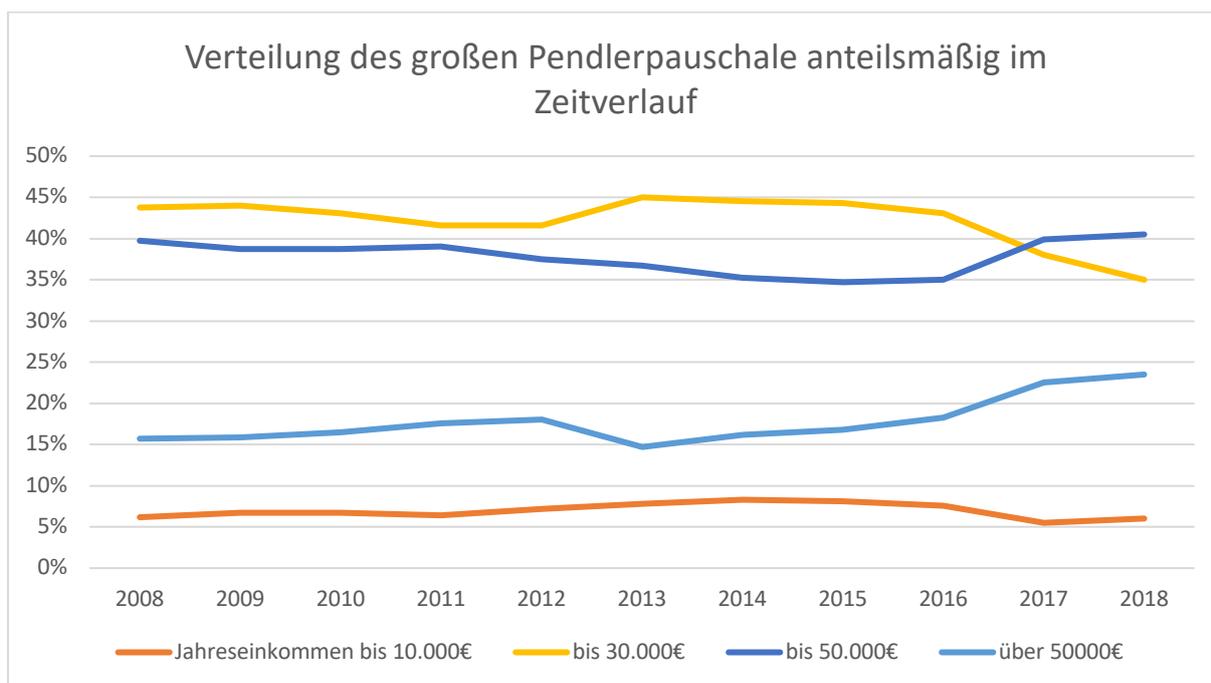


Abb. 10: Verlauf des großen Pendlerpauschales nach Einkommensklassen 2008-2018 [18]

Abb. 9 und **Abb. 10** stützen die von Gansterer in **6.2** zitierte These, wonach die soziale Treffsicherheit des Pendlerpauschales über die Jahre verloren gegangen sei. Zu erkennen ist, dass im Zeitverlauf ein steigender Anteil der Pauschalgeber in Richtung besser situerter Personen gewandert ist. Im Gegensatz dazu zeigen die Grafiken, dass Förderungen für Pendlerinnen und Pendler mit sehr geringen Einkommen im Laufe der Zeit anteilmäßig zurückgegangen sind. Grund dafür ist die in Punkt **2** erklärte Funktionsweise des Pendlerpauschales: Die kategorieunabhängige Senkung der Bemessungsgrundlage der Lohnsteuer. Da geringe Einkommen weniger Lohnsteuer zahlen, profitieren Pendlerinnen und Pendler dieser Bevölkerungsgruppe weniger. Um dies zu veranschaulichen, kann das jährliche Ersparnis verschiedener Einkommen beispielhaft **Tab. 9** entnommen werden:

Tab. 9: Beispiele für Jahresersparnis durch Pendlerpauschale

Einkommen pro Jahr	60000€	40000€	20000€	10000€
Ersparnis durch Pendlerpauschale	775,2€	649,08€	458,58€	0€

Die in **Tab. 9** gezeigten Zahlen wurden mit Hilfe eines Brutto-Netto-Rechners [19] bestimmt. Beispielfähig wurde eine Pendeldistanz von 40-60km der großen Pendlerpauschale verwendet. Die errechneten Werte setzen sich aus Lohnsteuer bei vollem Bruttolohn minus Lohnsteuer des Bruttolohnes abzüglich der Pendlerpauschale zusammen. Erkennbar ist hier, dass sich der Betrag der Ersparnis bei höheren Einkommen steigert. Ein Besserverdiener kann wie in **Tab. 9** gezeigt rund 70% mehr von der Pendlerpauschale profitieren als Personen mit einem geringeren Einkommen (verglichen wurden ein Jahreseinkommen von 60000€ mit einem von 20000€).

6.3 Finanzielle Aufwände über die Zeit

Die Verschiebung der finanziellen Gesamtausgaben Österreichs für Pendlerinnen und Pendler werden in nachfolgender Tabelle dargestellt (Werte in Mio. €):

Tab. 10: Staatsausgaben für Pendlerpauschale 2008 – 2018 [18]

Jahr	insgesamt
2004	490,2
2005	516,2
2006	586,3
2007	631,7
2008	734,5
2009	774,7
2010	771,0
2011	843,2
2012	840,1
2013	760,1
2014	787,3
2015	749,7
2016	762,5
2017	780,3
2018	780,9

Tab. 10 zeigt die Höhe der staatlichen Aufwände im Zeitraum 2004 – 2018 zusammengefasst, wie von der Statistik Austria in ihren jährlichen Statistiken der Lohnsteuer veröffentlicht. Es lässt sich eine jährliche Steigerung der Ausgaben ablesen, wobei die maximalen Ausgaben für die Pauschale im Jahr 2011 und 2012 waren. Der Rückgang der Kosten im Jahr 2013 ist mit dem ausbleibenden Wirtschaftswachstum und der letzten gesetzlichen Änderung zu begründen. [20] [21]

Die in Punkt **6.2** erkennbare Verschiebung der Ausschüttungsbeträge hin zu Besserverdienern würde kombiniert mit der in **Tab. 9** gezeigten höheren Summen eine Steigerung der Gesamtausgaben nahelegen. Dies kann auf Basis der **Tab. 10** bestätigt werden, wobei sich dies nur schwach abzeichnet.

7 Systeme anderer Länder

7.1 Entfernungspauschale in Deutschland

Die Entfernungspauschale stellt das Pendant zur österreichischen Pendlerpauschale dar. Sie dient ebenso zur Entlastung von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern als auch von selbständig erwerbstätigen Personen. Genau wie in Österreich mindert die Entfernungspauschale die zu versteuernden Einkünfte. Seit dem Jahr 2004 kann in Deutschland jede Arbeitnehmerin und jeder Arbeitnehmer eine Entfernungspauschale von 0,30€ pro vollem Kilometer Distanz zwischen Wohnsitz und Arbeitsplatz geltend gemacht werden. Sollten mehrere Wohnsitze (Haupt- oder Nebenwohnsitze) in Frage kommen, so dient zur Bemessung jener, der den örtlichen Mittelpunkt der Lebensinteressen des Arbeitnehmers darstellt und nicht nur gelegentlich aufgesucht wird. [22]

Somit würden sich in Deutschland nach dem Beispiel aus **Tab. 9** (40km zum Arbeitsplatz) folgende Beträge ergeben:

Tab. 11: Ersparnis durch Entfernungspauschale nach Einkommen

Einkommen pro Jahr	60000€	40000€	20000€	10000€
Ersparnis durch Pendlerpauschale	1534,42€	1497,88€	1356,32€	153,16€

Die errechneten Werte wurden mit der Unterstützung eines Online-Brutto-Netto-Rechners [23] ermittelt. Die gewählten Parameter: Bundesland Bayern, Steuerklasse 1 (alleinstehend, kinderlos), gesetzlich pflichtversichert, 35 Jahre, 12 Gehälter pro Jahr und 40 Arbeitsstunden pro Woche. Zur Berechnung: Es wurden die zu bezahlenden Steuern + Sozialversicherungsbeträge für den jeweiligen Betrag mit den zu bezahlenden Steuern + Sozialversicherungsbeträge für den jeweiligen Betrag gemindert um die Entfernungspauschale für 40km täglich von einander subtrahiert. Die Differenz ist die jährliche Ersparnis für die Pendlerinnen und Pendler in Deutschland. Anzumerken ist, dass bei 30c pro Kilometer und 253 Arbeitstagen im Jahr 2020 die Entfernungspauschale für dieses Musterbeispiel 3036€ beträgt.

Es lässt sich erkennen, dass die Entlastung für Pendlerinnen und Pendler in Deutschland verglichen mit Österreich (Tab. 9) betragsmäßig größer und etwas weniger einkommensabhängig ist, jedoch ihre Wirkung bei Geringverdienern ebenso verfehlt.

7.2 Pendlerabzug Schweiz

In der Schweiz kann bei der direkten Bundessteuer jährlich einmalig ein maximaler Betrag von 3000 Schweizer Franken (2.845,09€) geltend gemacht werden, wobei dies bei den einzelnen Kantonen variiert. Dies ist für Pendlerinnen und Pendler, welche mit dem Auto zur Arbeit fahren nur dann möglich, wenn die Benützung öffentlichen Verkehrsmitteln unzumutbar ist (die Bestimmungen sind hier sehr ähnlich beziehungsweise in vielen Punkten identisch zu denen in Österreich). Geltend gemacht kann dieser Pendlerabzug sowohl für Fahrten mit dem Auto, als auch mit dem Motorrad. Es gilt:

- Motorrad 40 Rp. (0,38€) pro Fahrkilometer
- Auto 70 Rp. (0,66€) für die ersten 10000km
- Auto 55 Rp. (0,52€) für die zweiten 10000km
- Auto 35 Rp. (0,33€) für jeden weiteren Kilometer
- auch kann für Fahrten mit dem Fahrrad ein Pauschalbetrag von 700 CHF (667€) geltend gemacht werden

Wie viel in Summe maximal geltend machbar ist, hängt somit vom jeweiligen Kanton ab in welchem die Steuer bezahlt wird. Die Spanne ist hier durchaus sehr groß und reicht von maximal 500 CHF (473€) bis hin zu 9000 CHF (8523,15 €) [24]. Für die Berechnung des Betrages werden die Arbeitstage im Jahr (max. 220 Tage) mit der Wegstrecke (Hin- + Rückweg addiert) und mit dem Kilometersatz multipliziert. Somit würde sich in der Schweiz für das Beispiel aus **Tab. 9** (40km zum Arbeitsplatz) im Jahr 2020 ein maximal abzuziehender Betrag von 11.048 CHF (10490,16€) ergeben. [25]

Tab. 12: Ersparnis durch Pendlerabzug nach Einkommen

Einkommen pro Jahr	60000€	40000€	20000€	10000€
Ersparnis durch Pendlerpauschale	2703,92€	2323,46€	1985,18€	780,15€

Die errechneten Werte wurden mit der Unterstützung eines Online-Brutto-Netto-Rechners [26] ermittelt. Die gewählten Parameter lauten: Kanton Aargau, alleinstehend, bei der Kirche, Gesundheitsversichert, ledig, 12 Gehälter pro Jahr. Zur Berechnung wurde die gleiche Methode wie in Punkt 7.1 erklärt angewendet. Alle Beträge wurden von Schweizer Franken in Euro umgerechnet, um die Vergleichbarkeit zu verbessern.

Auch im Schweizer System ist erkennbar, dass Personen mit hohem Einkommen am meisten von dem Pendlerabzug profitieren. Pendlerinnen und Pendler mit geringerem Verdienst, welche somit weniger Steuern bezahlen, profitieren in der Schweiz, ähnlich wie in Österreich, weniger.

8 Kritik

8.1 Erhöhtes Verkehrsaufkommen

Durch die steuerliche Entlastung für Pendlerinnen und Pendler, werden längere Arbeitswege attraktiviert. Stehen 2 Jobs in unterschiedlicher Entfernung zur Auswahl, kann das Pendlerpauschale die Entscheidung hin zur größeren Pendeldistanz beeinflussen. Dies bewirkt somit ein größeres Verkehrsaufkommen, was zu mehr Lärm-, Klima- oder Luftschadstoffbelastung führt. Dies belastet sowohl die Gesundheit der Bevölkerung als auch die Infrastruktur im Land. Es führt folglich zu höheren Ausgaben für die Schaffung und Erhaltung selbiger. [27]

Bereits 2070 Quadratkilometer von Österreichs Fläche dienen dem Verkehr. Die entspricht der fünffachen Fläche Wiens. Die zunehmende Versiegelung des Bodens vergrößert zum einen bei Starkregen die Hochwassergefahr. Zum anderen dienen der Asphalt und Beton bei Hitze als Wärmespeicher und Katalysator für die Erwärmung. [28]

8.2 Zersiedelung und Suburbanisierung

Die Entlastung der Autofahrerinnen und Autofahrer hinsichtlich ihrer entstehenden Kosten für weitere Arbeitswege unterstützt das Zunehmen der Zersiedelung. Auch zeigen viele österreichische Ballungsräume deutliche Zuwächse. Speziell ländlicher Raum im Umland von Städten verzeichnet großen Wachstum. Belegbar ist dies durch **Abb. 11** [29], welche die Zu- und Abwanderung nach Urban-Rural-Typologie zeigt.

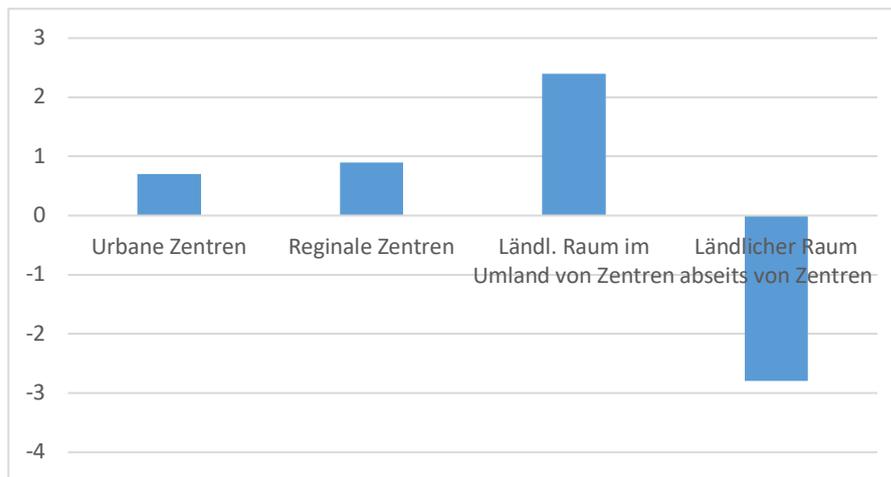


Abb. 11: Binnenwanderungssaldo Österreich, Statistik Austria [29]

Der Trend zur Suburbanisierung bringt folglich das Problem des hohen Bodenverbrauchs, die Zerstörung von Natur, größeres Verkehrsaufkommen in den Zentren, sowie Verödung von Innenstädten. [30]

8.3 Nachteil für Personen, welche näher am Arbeitsplatz wohnen

Personen, welche näher am Arbeitsplatz wohnen, profitieren weniger. Wird etwa um lange Pendeldistanzen zu vermeiden eine teurere Wohnung oder ein teureres Haus in der Nähe des Arbeitsplatzes gemietet, kann diese Miete nicht von der Steuer abgesetzt werden.

9 Änderungsvorschläge des Systems

9.1 Climate Change Centre Austria

Generell üben die Expertinnen und Experten in dem im September 2019 veröffentlichten Referenz-Nationaler Energie- und Klimaplan (Ref-NEKP) Kritik an Subventionen für umweltschädliches Verhalten. Neben Mineralölsteuerbefreiung für Kerosin, einer Steuervergünstigung für Diesel oder pauschaler Dienstwagenbesteuerung stellt die Pendlerpauschale eine nicht mehr zeitgemäße Steuervergünstigung dar. Es sollen deutlichere Anreize gesetzt werden, um verstärkt auf aktive Mobilität oder die Benützung umweltfreundlicher Transportmittel zu setzen. Ein im Ref-NEKP genannter Punkt ist das Steigern des Radfahrerinnen- und Radfahreranteils. Das aktuelle Pendlerpauschale enthalte keinerlei Berücksichtigung für Personen, die Rad fahren.

Die Expertinnen und Experten schlagen vor, Nutzerinnen und Nutzern dieser umweltfreundlichen Alternative zum Auto mit einer Gesundheitsprämie von mindestens 50 Cent pro Kilometer zu belohnen. Zudem solle das große Pendlerpauschale von 2 auf 5 Kilometer erhöht werden, was etwa einer 20-minütigen Fahrradfahrt entspricht. Auch wäre eine steuerliche Begünstigung für das Fahrrad, sowie eine Besserstellung eines Dienstfahrrads gegenüber einem Dienstwagen mittels Lohnsteuerbefreiungen wünschenswert. Darüber hinaus müsse laut CCCA der Ausbau und die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel stärker in den Vordergrund gestellt werden. [31]

9.2 Umweltbundesamt

Das Umweltbundesamt sieht als Hauptziel die Bewahrung und den Schutz von Naturraum und Umwelt. Die Expertinnen und Experten bemerken, dass diese oft im Interessenskonflikt mit anderen Zielen, wie etwa wirtschaftlichen Interessen stehen. Wirkungsziele, welche im Jahr 2011 im österreichischen Raumentwicklungskonzept ausgegeben wurden lauten:

- *„Aktive Bodenpolitik und flächensparende Widmungen reduzieren die Nachfrage nach Neuwidmungen, stärken eine nachhaltige Siedlungsentwicklung und schaffen Freiräume sowie Wirkungsmöglichkeiten*
- *Verankerung und langfristige Sicherung von hochwertigen Freiraumfunktionen*
- *Reduktion des gesamten Energieverbrauchs von Siedlungen*
- *Langfristige Sicherung einer siedlungsnahen Rohstoffversorgung“ [32]*

Unter anderem empfiehlt das Umweltbundesamt zersiedelungsfördernde Subventionen, wie das Pendlerpauschale, zu hinterfragen und nach ökologischen Gesichtspunkten neu zu gestalten. Das Konzept stellt in seiner jetzigen Form keinen Anreiz dar, auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen. Konkret wurde vorgeschlagen, das System so zu verändern, dass nur noch Personen die öffentlich zur Arbeit fahren Anspruch auf eine Förderung haben. Sollte sich in unmittelbarer Nähe zum Wohnort kein öffentliches Verkehrsmittel befinden, so soll ein reduzierter Satz geltend gemacht werden können, der die Distanz von zu Hause bis zur nächsten Zustiegsmöglichkeit zu Zug oder Bus berücksichtigen soll. Dies müsse allerdings einhergehen mit einer Takterhöhung der Transportmittel zu den klassischen Pendelzeiten und einer Verbesserung der Angebote im ländlichen Raum. Lediglich im Falle von Unzumutbarkeit oder Unmöglichkeit zur Benützung öffentlicher Verkehrsmittel soll das bestehende Modell des großen Pendlerpauschale bestehen bleiben.

9.3 SPÖ Änderungswünsche des Pendlerpauschale

Hauptkritikpunkt am aktuellen System sieht die SPÖ an der sozialen Schieflage der Pauschale. Diese ist stärker vom Einkommen als von den zurückgelegten Kilometern abhängig. Zusätzlich erhalten Familien mit kleinen Einkommen, die oftmals kein Auto besitzen, keine Unterstützung beim Pendeln.

Die SPÖ fordert daher die Einführung eines kilometerabhängigen Absetzbetrages anstatt des bisherigen Steuerfreibetrags.

Im Detail sieht dieses Konzept einen Sockelbetrag für die ersten 20km von 200€ vor. Überschreitet der Arbeitsweg 20km, so wird unterschieden, ob eine Zumutbarkeit zur Benützung öffentlicher Verkehrsmittel vorliegt. Ist dies der Fall und es wird dennoch der PKW verwendet, so sieht dieses Konzept 10€ pro km, maximal aber 800€ pro Jahr vor. Andernfalls, sofern öffentliche Verkehrsmittel unzumutbar sind oder die Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln nachgewiesen wird (Monats- oder Jahreskarte), werden 20€ pro km und maximal 1600€ pro Jahr gefördert. Bezogen auf das Beispiel in **Tab. 9**, liegt die Jahresersparnis im Konzept der SPÖ, unabhängig vom Einkommen, bei einer Fahrstrecke von 40km und Unzumutbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel bei 1000€. [33]

9.4 Antrag der NEOS

Der Nationalratsabgeordnete Michael Bernhard forderte im Jahr 2016 die Einführung einer Ministerien-übergreifenden Arbeitsgruppe. Diese soll die Vorbereitung der Umsetzung des Klimavertrags von Paris verantworten. Unter der Schirmherrschaft des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft sollen Expertinnen und Experten folgender Ministerien Vorschläge zur konkreten Reformierung des Pendlerpauschales und des Pendlereuros erarbeiten:

- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
- Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft und Forschung
- Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz

Ziel dabei muss die Einhaltung der klima-, raumordnungs- und verkehrspolitischen Ziele sein. Bernhard fordert in seinem eingebrachten Entschließungsantrag folgende Schwerpunkte:

1. Eine schrittweise Umwandlung des Pendlerpauschales im Rahmen einer Ökologisierung des Steuersystems, welche in ein zielgerichtetes Konzept zur Regionalförderung mündet.
2. Als Alternativen des Pendlerpauschales sollen zusätzliche Maßnahmen angeboten bzw. Anreize geschaffen werden, um mittels (über-)betrieblicher und privater Fahrgemeinschaften den täglichen Staus in den Ballungszentren, resultierend aus dem massiven Pendlerindividualverkehr, entgegenzuwirken. [34]

10 Fazit und Reformpotential

Nach eingehender Betrachtung der Wirkung und Wirkungsweise des Pendlerpauschales ist festzustellen, dass diese zunehmend an sozialer Treffsicherheit verliert. Wie in Punkt 6.2 dargestellt, entgleitet diese zunehmend hin zu Besserverdienerinnen und Besserverdienern und widerspricht somit den Grundsätzen des Sozialstaates. Ursache dafür ist die Tatsache, dass es sich beim Konzept des Pendlerpauschales um eine Verringerung der Lohnsteuerbemessungsgrundlage handelt, Geringverdienerinnen und Geringverdiener weniger Steuern zahlen und somit weniger Einsparpotential haben.

Eine mögliche Lösung präsentiert etwa, wie in Punkt 9.3 beschrieben, die SPÖ. Sie plädiert für die Unterstützung der Pendlerinnen und Pendler in Form eines Absetzbetrages. So könnten alle Lohngruppen gleichermaßen profitieren.

Darüber hinaus berücksichtigt das Pendlerpauschal keine ökologischen Verhaltensweisen, beispielsweise ob eine Pendlerin oder ein Pendler mit einem besonders umweltschonenden Fahrzeug, wie Fahrrad oder Elektroauto, zur Arbeit fährt. Es gibt nur schwache Anreize auf öffentlichen Nahverkehr zurückzugreifen und in ländlichen Gebieten sind diese ohnehin oft nach den geltenden Kriterien, wie in Kapitel 2 beschrieben, unzumutbar. Auch eine teilweise Anfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist im bestehenden Konzept nicht eingearbeitet.

Weiters ist das Pendlerpauschal nur grob hinsichtlich der Kilometer gestaffelt. Ist der Arbeitsweg geringfügig kürzer als die Stufengrenze, entsteht für Personen ein großer finanzieller Nachteil. Behebbar wäre dies durch die Festlegung eines Grundbetrages und einer Anhebung des Pauschals pro Kilometer. Dies würde zu faireren Konditionen führen.

Letztlich kann festgehalten werden, dass das Pendlerpauschal reformbedürftig ist. Das bestehende System kann den Anforderungen der heutigen Zeit nicht mehr gerecht werden und muss hinsichtlich genannter Kriterien verbessert werden.

11 Literaturverzeichnis 2

- [1] Arbeiterkammer, „Arbeiterkammer,“ 2019. [Online]. Available: https://www.arbeiterkammer.at/beratung/steuerundeinkommen/pendler/Pendlerpauschale_seit_2014.html#heading_Das_kleine_Pendlerpauschale. [Zugriff am 05 11 2019].
- [2] Österreich.gv.at, „Österreich.gv.at,“ 01 01 2019. [Online]. Available: https://www.oesterreich.gv.at/themen/steuern_und_finanzen/pendlerpauschale_und_kilometergeld/1/Seite.1930300.html. [Zugriff am 06 11 2019].
- [3] B. Mittermann, „stepstone.at,“ 07 10 2019. [Online]. Available: <https://www.stepstone.at/Karriere-Bewerbungstipps/pendlerpauschale/>. [Zugriff am 06 11 2019].
- [4] D. Herndler, „Finanz.at,“ 01 11 2019. [Online]. Available: <https://www.finanz.at/steuern/pendlerpauschale/>. [Zugriff am 06 11 2019].
- [5] „Land Burgenland,“ 01 01 2020. [Online]. Available: <https://www.burgenland.at/themen/arbeit/arbeitnehmerfoerderung/fahrtkostenzuschuss/>. [Zugriff am 03 03 2020].
- [6] A. Kärnten, „arbeitnehmerfoerderung.at,“ 01 01 2020. [Online]. Available: <https://www.arbeitnehmerfoerderung.at/berufspendler/Fahrtkostenzuschuss.html>. [Zugriff am 28 02 2020].
- [7] „Land Niederösterreich,“ 2 3 2020. [Online]. Available: http://www.noee.gv.at/noee/Arbeitsmarkt/Foerderung_NoeePendlerhilfe.html. [Zugriff am 5 3 2020].
- [8] „Land Oberösterreich,“ 01 01 2020. [Online]. Available: <https://www.land-oberoesterreich.gv.at/228391.htm>. [Zugriff am 02 03 2020].
- [9] „Land Tirol,“ 11 12 2018. [Online]. Available: <https://www.tirol.gv.at/leicht-lesen/bildung-kinder-betreuung/fahrtkosten-beihilfe/>. [Zugriff am 03 03 2020].
- [10] B. f. Finanzen, Pendlerpauschale, <https://www.bmf.gv.at/steuern/arbeitnehmerpensionisten/pendlerpauschale/pendlerpauschale-allgemein.html>, 01.01.2019.
- [11] M. Kords, „Statista,“ 09 08 2019. [Online]. Available: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/150173/umfrage/bestand-an-pkw-in-oesterreich/>. [Zugriff am 13 11 2019].
- [12] „Statistik Austria,“ 24 10 2019. [Online]. Available: http://www.statistik-austria.at/web_de/statistiken/energie_umwelt_innovation_mobilitaet/verkehr/strasse/index.html. [Zugriff am 07 11 2019].
- [13] E. 2. b. 2. n. Entfernungskategorie, „Statistik Austria,“ 28 06 2019. [Online]. Available: http://www.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/bevoelkerung/volk_szaehlungen_registerzaehlungen_abgestimmte_erwerbsstatistik/pendlerinnen_und_pendler/index.html. [Zugriff am 10 06 2019].
- [14] E. 2. n. G. u. Entfernungskategorie, „Statistik Austria,“ 28 06 2019. [Online]. Available: http://www.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/bevoelkerung/volk_szaehlungen_registerzaehlungen_abgestimmte_erwerbsstatistik/pendlerinnen_und_pendler/index.html. [Zugriff am 14 11 2019].
- [15] E. 2. b. 2. n. E. u. Bundesländern, „Statistik Austria,“ 28 06 2019. [Online]. Available: http://www.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/bevoelkerung/volk_szaehlungen_registerzaehlungen_abgestimmte_erwerbsstatistik/pendlerinnen_und_pendler/index.html. [Zugriff am 14 11 2019].
- [16] „Statistik Austria,“ 04 11 2013. [Online]. Available: http://www.statistik.at/wcm/idc/idcplg?IdcService=GET_NATIVE_FILE&RevisionSelectionMethod=LatestReleased&dDocName=073758. [Zugriff am 19 11 2019].
- [17] M. M. Gansterer, „VCÖ,“ 13 02 2015. [Online]. Available: <https://www.vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/vcoe-ein-fuenftel-der->

- pendlerpauschale-geht-an-personen-die-mehr-als-50000-euro-verdienen. [Zugriff am 2019 11 19].
- [18] H. Löger, „Parlament.gv.at,“ 27 07 2018. [Online]. Available: https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVI/AB/AB_00938/index.shtml. [Zugriff am 20 11 2019].
- [19] „Brutto-Netto-Rechner,“ haude electronica, 01 01 2019. [Online]. Available: <https://onlinerechner.haude.at/bmf/brutto-netto-rechner.html>. [Zugriff am 21 11 2019].
- [20] „RIS BKA GV,“ 20 03 2013. [Online]. Available: https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/BgblAuth/BGBLA_2013_I_53/BGBLA_2013_I_53.pdfig. [Zugriff am 09 04 2020].
- [21] „Statistik Austria,“ 01 01 2019. [Online]. Available: https://www.statistik.at/web_de/statistiken/wirtschaft/oeffentliche_finanzen_und_steuern/steuerstatistiken/lohnsteuerstatistik/index.html. [Zugriff am 13 04 2020].
- [22] „Bundesamt für Justiz,“ 01 03 2020. [Online]. Available: https://www.gesetze-im-internet.de/estg/_9.html. [Zugriff am 7 03 2020].
- [23] „Nettolohn,“ 01 01 2020. [Online]. Available: nettolohn.de. [Zugriff am 10 03 2020].
- [24] „LawMedia,“ 9 08 2017. [Online]. Available: <https://www.law-news.ch/2017/08/steuern-fabi-pendlerabzug-und-seine-umsetzung-durch-die-kantone-update-1>. [Zugriff am 15 03 2020].
- [25] „Steuerbuch Schweiz,“ 01 01 2020. [Online]. Available: <https://steuerbuch.so.ch/steuern/einkommenssteuer/steuerbare-einkuenfte-aus-unselbstaendiger-erwerbstaetigkeit-und-berufsauslagen/33-nr-1/>. [Zugriff am 15 03 2020].
- [26] „Lohncomputer,“ 01 01 2020. [Online]. Available: <https://www.lohncomputer.ch/de/ergebnis/>. [Zugriff am 15 03 2020].
- [27] L. Köder, „Umweltbundesamt,“ 01 01 2014. [Online]. Available: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/umwelt_schaedliche_subventionen_2014_0.pdf. [Zugriff am 16 03 2020].
- [28] U. Rasmussen, „VCÖ,“ 04 12 2019. [Online]. Available: <https://www.vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/vcoe-zu-weltbodentag-verkehr-beansprucht-in-oesterreich-bereits-5-fache-flaeche-wiens>. [Zugriff am 16 03 2020].
- [29] A. Bauer, „Statistik Austria,“ 01 01 2018. [Online]. Available: https://www.statistik.at/wcm/idc/idcplg?IdcService=GET_PDF_FILE&RevisionSelectionMethod=LatestReleased&dDocName=116702. [Zugriff am 18 03 2020].
- [30] J. A. Florian Prange, „nabu,“ 01 01 2007. [Online]. Available: <https://www.nabu.de/imperia/md/content/nabude/klimaschutz/6.pdf>. [Zugriff am 18 03 2020].
- [31] „Climate Change Centre Austria,“ 9 9 2019. [Online]. Available: https://ccca.ac.at/fileadmin/00_DokumenteHauptmuenue/03_Aktivitaeten/UniNetZ_SDG13/RefNEKP/Ref-NEKP_Gesamtdokument_PublVers-9.9.2019.pdf. [Zugriff am 20 03 2020].
- [32] „Umweltbundesamt,“ 01 01 2011. [Online]. Available: https://www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/raumordnung/rp_emfpehlungen/. [Zugriff am 21 03 2020].
- [33] „SPÖ.at,“ 14 08 2019. [Online]. Available: <https://www.spoe.at/wp-content/uploads/sites/739/2019/09/Klimabonus.pdf>. [Zugriff am 15 03 2020].
- [34] M. Bernhard, „parlament.gv.at,“ 21 09 2016. [Online]. Available: https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXV/A/A_01823/imfname_560796.pdf. [Zugriff am 16 03 2020].