

## Wiedereinführung der Entfernungspauschale?

*Rede der Finanzministerin Sigrid Keler  
zu den Anträgen der FDP und der Linkspartei  
zur Wiedereinführung der ursprünglichen Entfernungspauschale  
am 5. Juni vor dem Landtag Mecklenburg-Vorpommern*

Sehr geehrte Frau Präsidentin,  
meine Damen und Herren Abgeordnete,

seit dem 1. Januar 2007 sind Aufwendungen von Arbeitnehmern für die Fahrt vom Wohnort zum Arbeitsort nur noch ab dem 21. Kilometer steuerlich abzugsfähig. Diese Regelung war Teil eines breit angelegten Programms zum Abbau von Steuersubventionen.

Inzwischen haben verschiedene Gerichte, auch der Bundesfinanzhof, Zweifel geäußert, ob dies mit dem Grundgesetz vereinbar ist. Im Kern sind es drei Argumente, die hier ins Feld geführt werden:

Erstens heißt es, dass es sich bei den Wegen zwischen Wohnung und Arbeitsplatz um ausschließlich beruflich veranlasste Fahrten handeln würde, die steuerlich anerkannt werden müssten.

Zweitens argumentieren die Richter, dass die Neuregelung gegen den im Grundgesetz festgeschriebenen Schutz von Ehe und Familie verstoßen würde, weil berufstätige Ehepartner gezwungen wären, auseinander zu ziehen.

Drittens heißt es, das Gleichheitsgebot würde verletzt werden, weil die Nahpendler gegenüber den Fernpendlern benachteiligt würden.

Meine Damen und Herren,  
ich kann diese Rechtsauffassung nicht teilen. Gemeinsam mit dem Bundesfinanzministerium und mit den Finanzgerichten in Mecklenburg-Vorpommern, Baden-Württemberg und Köln halte ich die jetzige Regelung für verfassungsgemäß. Ich bin zuversichtlich, dass auch das Bundesverfassungsgericht dies bestätigen wird.

Denn erstens sehe ich das Gleichheitsprinzip in keiner Weise ausgehebelt: Die Tatsache, dass Fahrten ab dem 21. Entfernungskilometer Steuer mindernd geltend gemacht werden können, ist vom Gesetzgeber ausdrücklich als Härtefallregelung aus sozialen Gründen eingeführt worden. Der Gesetzgeber hat seit jeher das anerkannte Recht, bestimmte Grenzen festzulegen und praktiziert dies auch in allen Politikbereichen.

Zweitens stellt die genannte Härtefallregelung ab dem 21. Kilometer sicher, dass die Besonderheiten auch von Doppelverdienern berücksichtigt werden. Von einer Unvereinbarkeit von Ehe und Berufstätigkeit bei Ehegatten kann also nicht die Rede sein.

Drittens – und jetzt komme ich zum Hauptargument der Gegner – sind die Aufwendungen für die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsplatz durchaus nicht nur beruflich veranlasste Kosten. Denn die Entscheidung beispielsweise ein Häuschen im Grünen vor den Toren der Stadt zu bauen und nicht in einer Wohnung im Stadtkern zu leben, ist ganz sicher auch privat begründet. Dies hat im Übrigen das Bundesverfassungsgericht im Jahr 2002 bestätigt.

Insofern handelt es sich also um gemischte Aufwendungen und hier hat der Gesetzgeber weiten Spielraum, ob und wie er dies berücksichtigt.

Neben den rechtlichen Argumenten wird von den Antragsstellern jedoch einhellig auf die vermeintlich besondere Situation des Flächenlandes Mecklenburg-Vorpommern hingewiesen. Anders als es häufig behauptet wird, ist jedoch die Zahl der Fernpendler in unserem Land nicht überdurchschnittlich hoch. Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung Berlin hat im Jahr 2003 hierzu aufschlussreiche Berechnungen durchgeführt - aktuellere Zahlen liegen uns nicht vor - hier dürften sich aber innerhalb von fünf Jahren keine gravierenden Verschiebungen ergeben haben. Danach müssen nur rund 23% der Pendler im Land eine Wegstrecke von über 20 km zurücklegen, davon rund 5% über 50 km. Damit liegen wir ziemlich genau im Bundesdurchschnitt. Überdurchschnittlich ist jedoch bei uns die Zahl der im Nahbereich des Arbeitsplatzes Wohnenden.

21% aller Berufstätigen wohnen nicht mehr als einen Kilometer von ihrem Arbeitsplatz entfernt – in keinem anderen Bundesland in Deutschland lebt so ein hoher Anteil der Menschen so nah am Arbeitsort. Von einer besonderen Belastung unseres Bundeslandes kann daher sicher nicht die Rede sein. Aber führen wir uns doch einmal vor Augen, was passieren würde, wenn die Bundesregierung zur alten Regelung zurückkehren oder das Bundesverfassungsgericht die jetzige Regelung für verfassungswidrig erklären würde.

Angela Merkel hat dies Ende des letzten Jahres schon einmal verkünden lassen: Falls es zu einer Neuregelung kommen sollte, bleibt für sie das Ziel bestehen, 2,5 Milliarden Euro einzusparen. Die Konsequenz wäre eine deutliche Senkung der Pauschale auf unter 20 Cent pro Kilometer oder eine Reduzierung des Arbeitnehmerpauschbetrages. Eine Senkung der Pendlerpauschale würde allerdings die Nahpendler mit dem Häuschen im Grünen gegenüber den Fernpendlern deutlich bevorzugen. Von einer Senkung des Arbeitnehmerpauschbetrages wären zudem sehr viele Bürgerinnen und Bürger zusätzlich negativ betroffen. Das wären ganz sicher die ungerechteren Alternativen. Im Kern reiht sich die Forderung nach Wiedereinführung der alten Pendlerpauschale jedoch ein in eine diffuse Steuersenkungsdebatte, die derzeit die Republik beschäftigt. Ich halte derartige Forderungen für unverantwortlich und auch sozialpolitisch für falsch. Denn würden wir ihnen nachgeben, würden wir erneut einen schwerwiegenden finanzpolitischen Fehler wiederholen: In Aufschwungsphasen Mehreinnahmen für neue Ausgaben und/oder Steuersenkungen zu verwenden, die dann zu explodierenden Neuschulden im Abschwung führen. Bei einem Schuldenberg des Bundes von über eintausend Milliarden Euro, der täglich weiter anwächst, muss ein ausgeglichener Haushalt Priorität haben.

Besonders falsch ist die Behauptung, Steuersenkungen wären sozialpolitisch der richtige Weg, um insbesondere die kleinen Einkommen stärker am Aufschwung zu beteiligen. Viele Kleinverdiener und Rentner zahlen so wenig Steuern, dass sich steuerliche Entlastungen kaum spürbar bemerkbar machen würden – das gilt im Übrigen auch für die Pendlerpauschale. Von Steuersenkungen profitieren Besserverdienende immer überdurchschnittlich.

Aber andersherum wird ein Schuh daraus. Gravierende Steuersenkungen hätten negative sozialpolitische Auswirkungen, weil der Sozialstaat finanziell weiter unter Druck geraten würde: Wer soll denn die Kinder vom Kindergarten bis zur Universität gut ausbilden, wer soll die Verkehrswege ausbauen, wer soll für öffentliche Sicherheit sorgen, für eine leistungsfähige und bürgerfreundliche Verwaltung?

Sind 20 oder 30 Euro Netto mehr im Monat wirklich wertvoller, als ein guter Kindergarten? Nein, denn von einem handlungsfähigen Staat profitieren die Schwachen und Schwächsten besonders.

Meine Damen und Herren Abgeordnete, vielen ist sicher nicht aufgefallen, dass uns in Kürze durchaus eine Steuerreform bevorsteht, die die Bürger um mindestens 9 Milliarden Euro entlasten wird.

Allerdings ist dies eine gerichtlich erzwungene Reform: Das Bundesverfassungsgericht hat kürzlich in einem Urteil eine höhere Absetzbarkeit von Krankenkassenbeiträgen verlangt. Bei einer Mindest-Gesamtwirkung von 9 Mrd. Euro wird das Land Mecklenburg-Vorpommern mindestens 85 Mio. Euro und die Kommunen 13 Mio. Euro Steuerausfälle pro Jahr zu verkraften haben. Dies hat nicht nur eine hohe zusätzliche Belastung für die öffentlichen Haushalte zur Folge, sondern auch neue Steuerungerechtigkeiten: Eine bessere Absetzbarkeit von Krankenkassenbeiträgen entlastet vor allem jene, die gut verdienen. Daher noch einmal: Für weitere Steuersenkungen gibt es ganz offensichtlich keinen Spielraum, viel eher sollte man darüber nachdenken, ob neu entstandene Ungerechtigkeiten im Steuersystem durch Umverteilungen ausgeglichen werden können. So wird derzeit von vielen Seiten die so genannte „kalte Progression“ ins Feld geführt – also der inflationsbedingte Anstieg der realen Steuerlast - und gravierende Änderungen im Steuersystem eingefordert. Auch denkbar und zu Recht derzeit diskutiert, ist ein Umstieg auf eine stärker steuerbasierte Finanzierung der Sozialsysteme. Sie sehen, es gibt momentan so viele steuerpolitische Baustellen, dass – im Sinne einer stimmigen Gesamtlösung - eine vorgezogene Einzellösung bei der Entfernungspauschale genau der falsche Weg wäre!

Aber eines bleibt grundsätzlich festzuhalten: Die Strategie, die Einnahmen durch Steuersenkungen zu vermindern und gleichzeitig mehr ausgeben zu wollen, untergräbt über kurz oder lang den Sozialstaat. Ein soziales Deutschland kann sich solch einen schwachen Staat nicht leisten!

Es gilt das gesprochene Wort.

## Wiedereinführung der Entfernungspauschale?

*Rede der Finanzministerin Sigrid Keler  
zu den Anträgen der FDP und der Linkspartei  
zur Wiedereinführung der ursprünglichen Entfernungspauschale  
am 5. Juni vor dem Landtag Mecklenburg-Vorpommern*

Sehr geehrte Frau Präsidentin,  
meine Damen und Herren Abgeordnete,

seit dem 1. Januar 2007 sind Aufwendungen von Arbeitnehmern für die Fahrt vom Wohnort zum Arbeitsort nur noch ab dem 21. Kilometer steuerlich abzugsfähig. Diese Regelung war Teil eines breit angelegten Programms zum Abbau von Steuersubventionen.

Inzwischen haben verschiedene Gerichte, auch der Bundesfinanzhof, Zweifel geäußert, ob dies mit dem Grundgesetz vereinbar ist. Im Kern sind es drei Argumente, die hier ins Feld geführt werden:

Erstens heißt es, dass es sich bei den Wegen zwischen Wohnung und Arbeitsplatz um ausschließlich beruflich veranlasste Fahrten handeln würde, die steuerlich anerkannt werden müssten.

Zweitens argumentieren die Richter, dass die Neuregelung gegen den im Grundgesetz festgeschriebenen Schutz von Ehe und Familie verstoßen würde, weil berufstätige Ehepartner gezwungen wären, auseinander zu ziehen.

Drittens heißt es, das Gleichheitsgebot würde verletzt werden, weil die Nahpendler gegenüber den Fernpendlern benachteiligt würden.

Meine Damen und Herren,  
ich kann diese Rechtsauffassung nicht teilen. Gemeinsam mit dem Bundesfinanzministerium und mit den Finanzgerichten in Mecklenburg-Vorpommern, Baden-Württemberg und Köln halte ich die jetzige Regelung für verfassungsgemäß. Ich bin zuversichtlich, dass auch das Bundesverfassungsgericht dies bestätigen wird.

Denn erstens sehe ich das Gleichheitsprinzip in keiner Weise ausgehebelt: Die Tatsache, dass Fahrten ab dem 21. Entfernungskilometer Steuer mindernd geltend gemacht werden können, ist vom Gesetzgeber ausdrücklich als Härtefallregelung aus sozialen Gründen eingeführt worden. Der Gesetzgeber hat seit jeher das anerkannte Recht, bestimmte Grenzen festzulegen und praktiziert dies auch in allen Politikbereichen.

Zweitens stellt die genannte Härtefallregelung ab dem 21. Kilometer sicher, dass die Besonderheiten auch von Doppelverdienern berücksichtigt werden. Von einer Unvereinbarkeit von Ehe und Berufstätigkeit bei Ehegatten kann also nicht die Rede sein.

Drittens – und jetzt komme ich zum Hauptargument der Gegner – sind die Aufwendungen für die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsplatz durchaus nicht nur beruflich veranlasste Kosten. Denn die Entscheidung beispielsweise ein Häuschen im Grünen vor den Toren der Stadt zu bauen und nicht in einer Wohnung im Stadtkern zu leben, ist ganz sicher auch privat begründet. Dies hat im Übrigen das Bundesverfassungsgericht im Jahr 2002 bestätigt.

Insofern handelt es sich also um gemischte Aufwendungen und hier hat der Gesetzgeber weiten Spielraum, ob und wie er dies berücksichtigt.

Neben den rechtlichen Argumenten wird von den Antragsstellern jedoch einhellig auf die vermeintlich besondere Situation des Flächenlandes Mecklenburg-Vorpommern hingewiesen. Anders als es häufig behauptet wird, ist jedoch die Zahl der Fernpendler in unserem Land nicht überdurchschnittlich hoch. Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung Berlin hat im Jahr 2003 hierzu aufschlussreiche Berechnungen durchgeführt - aktuellere Zahlen liegen uns nicht vor - hier dürften sich aber innerhalb von fünf Jahren keine gravierenden Verschiebungen ergeben haben. Danach müssen nur rund 23% der Pendler im Land eine Wegstrecke von über 20 km zurücklegen, davon rund 5% über 50 km. Damit liegen wir ziemlich genau im Bundesdurchschnitt. Überdurchschnittlich ist jedoch bei uns die Zahl der im Nahbereich des Arbeitsplatzes Wohnenden.

21% aller Berufstätigen wohnen nicht mehr als einen Kilometer von ihrem Arbeitsplatz entfernt – in keinem anderen Bundesland in Deutschland lebt so ein hoher Anteil der Menschen so nah am Arbeitsort. Von einer besonderen Belastung unseres Bundeslandes kann daher sicher nicht die Rede sein. Aber führen wir uns doch einmal vor Augen, was passieren würde, wenn die Bundesregierung zur alten Regelung zurückkehren oder das Bundesverfassungsgericht die jetzige Regelung für verfassungswidrig erklären würde.

Angela Merkel hat dies Ende des letzten Jahres schon einmal verkünden lassen: Falls es zu einer Neuregelung kommen sollte, bleibt für sie das Ziel bestehen, 2,5 Milliarden Euro einzusparen. Die Konsequenz wäre eine deutliche Senkung der Pauschale auf unter 20 Cent pro Kilometer oder eine Reduzierung des Arbeitnehmerpauschbetrages. Eine Senkung der Pendlerpauschale würde allerdings die Nahpendler mit dem Häuschen im Grünen gegenüber den Fernpendlern deutlich bevorzugen. Von einer Senkung des Arbeitnehmerpauschbetrages wären zudem sehr viele Bürgerinnen und Bürger zusätzlich negativ betroffen. Das wären ganz sicher die ungerechteren Alternativen. Im Kern reiht sich die Forderung nach Wiedereinführung der alten Pendlerpauschale jedoch ein in eine diffuse Steuersenkungsdebatte, die derzeit die Republik beschäftigt. Ich halte derartige Forderungen für unverantwortlich und auch sozialpolitisch für falsch. Denn würden wir ihnen nachgeben, würden wir erneut einen schwerwiegenden finanzpolitischen Fehler wiederholen: In Aufschwungsphasen Mehreinnahmen für neue Ausgaben und/oder Steuersenkungen zu verwenden, die dann zu explodierenden Neuschulden im Abschwung führen. Bei einem Schuldenberg des Bundes von über eintausend Milliarden Euro, der täglich weiter anwächst, muss ein ausgeglichener Haushalt Priorität haben.

Besonders falsch ist die Behauptung, Steuersenkungen wären sozialpolitisch der richtige Weg, um insbesondere die kleinen Einkommen stärker am Aufschwung zu beteiligen. Viele Kleinverdiener und Rentner zahlen so wenig Steuern, dass sich steuerliche Entlastungen kaum spürbar bemerkbar machen würden – das gilt im Übrigen auch für die Pendlerpauschale. Von Steuersenkungen profitieren Besserverdienende immer überdurchschnittlich.

Aber andersherum wird ein Schuh daraus. Gravierende Steuersenkungen hätten negative sozialpolitische Auswirkungen, weil der Sozialstaat finanziell weiter unter Druck geraten würde: Wer soll denn die Kinder vom Kindergarten bis zur Universität gut ausbilden, wer soll die Verkehrswege ausbauen, wer soll für öffentliche Sicherheit sorgen, für eine leistungsfähige und bürgerfreundliche Verwaltung?

Sind 20 oder 30 Euro Netto mehr im Monat wirklich wertvoller, als ein guter Kindergarten? Nein, denn von einem handlungsfähigen Staat profitieren die Schwachen und Schwächsten besonders.

Meine Damen und Herren Abgeordnete, vielen ist sicher nicht aufgefallen, dass uns in Kürze durchaus eine Steuerreform bevorsteht, die die Bürger um mindestens 9 Milliarden Euro entlasten wird.

Allerdings ist dies eine gerichtlich erzwungene Reform: Das Bundesverfassungsgericht hat kürzlich in einem Urteil eine höhere Absetzbarkeit von Krankenkassenbeiträgen verlangt. Bei einer Mindest-Gesamtwirkung von 9 Mrd. Euro wird das Land Mecklenburg-Vorpommern mindestens 85 Mio. Euro und die Kommunen 13 Mio. Euro Steuerausfälle pro Jahr zu verkraften haben. Dies hat nicht nur eine hohe zusätzliche Belastung für die öffentlichen Haushalte zur Folge, sondern auch neue Steuerungerechtigkeiten: Eine bessere Absetzbarkeit von Krankenkassenbeiträgen entlastet vor allem jene, die gut verdienen. Daher noch einmal: Für weitere Steuersenkungen gibt es ganz offensichtlich keinen Spielraum, viel eher sollte man darüber nachdenken, ob neu entstandene Ungerechtigkeiten im Steuersystem durch Umverteilungen ausgeglichen werden können. So wird derzeit von vielen Seiten die so genannte „kalte Progression“ ins Feld geführt – also der inflationsbedingte Anstieg der realen Steuerlast - und gravierende Änderungen im Steuersystem eingefordert. Auch denkbar und zu Recht derzeit diskutiert, ist ein Umstieg auf eine stärker steuerbasierte Finanzierung der Sozialsysteme. Sie sehen, es gibt momentan so viele steuerpolitische Baustellen, dass – im Sinne einer stimmigen Gesamtlösung - eine vorgezogene Einzellösung bei der Entfernungspauschale genau der falsche Weg wäre!

Aber eines bleibt grundsätzlich festzuhalten: Die Strategie, die Einnahmen durch Steuersenkungen zu vermindern und gleichzeitig mehr ausgeben zu wollen, untergräbt über kurz oder lang den Sozialstaat. Ein soziales Deutschland kann sich solch einen schwachen Staat nicht leisten!

Es gilt das gesprochene Wort.

## Wiedereinführung der Entfernungspauschale?

*Rede der Finanzministerin Sigrid Keler  
zu den Anträgen der FDP und der Linkspartei  
zur Wiedereinführung der ursprünglichen Entfernungspauschale  
am 5. Juni vor dem Landtag Mecklenburg-Vorpommern*

Sehr geehrte Frau Präsidentin,  
meine Damen und Herren Abgeordnete,

seit dem 1. Januar 2007 sind Aufwendungen von Arbeitnehmern für die Fahrt vom Wohnort zum Arbeitsort nur noch ab dem 21. Kilometer steuerlich abzugsfähig. Diese Regelung war Teil eines breit angelegten Programms zum Abbau von Steuersubventionen.

Inzwischen haben verschiedene Gerichte, auch der Bundesfinanzhof, Zweifel geäußert, ob dies mit dem Grundgesetz vereinbar ist. Im Kern sind es drei Argumente, die hier ins Feld geführt werden:

Erstens heißt es, dass es sich bei den Wegen zwischen Wohnung und Arbeitsplatz um ausschließlich beruflich veranlasste Fahrten handeln würde, die steuerlich anerkannt werden müssten.

Zweitens argumentieren die Richter, dass die Neuregelung gegen den im Grundgesetz festgeschriebenen Schutz von Ehe und Familie verstoßen würde, weil berufstätige Ehepartner gezwungen wären, auseinander zu ziehen.

Drittens heißt es, das Gleichheitsgebot würde verletzt werden, weil die Nahpendler gegenüber den Fernpendlern benachteiligt würden.

Meine Damen und Herren,  
ich kann diese Rechtsauffassung nicht teilen. Gemeinsam mit dem Bundesfinanzministerium und mit den Finanzgerichten in Mecklenburg-Vorpommern, Baden-Württemberg und Köln halte ich die jetzige Regelung für verfassungsgemäß. Ich bin zuversichtlich, dass auch das Bundesverfassungsgericht dies bestätigen wird.

Denn erstens sehe ich das Gleichheitsprinzip in keiner Weise ausgehebelt: Die Tatsache, dass Fahrten ab dem 21. Entfernungskilometer Steuer mindernd geltend gemacht werden können, ist vom Gesetzgeber ausdrücklich als Härtefallregelung aus sozialen Gründen eingeführt worden. Der Gesetzgeber hat seit jeher das anerkannte Recht, bestimmte Grenzen festzulegen und praktiziert dies auch in allen Politikbereichen.

Zweitens stellt die genannte Härtefallregelung ab dem 21. Kilometer sicher, dass die Besonderheiten auch von Doppelverdienern berücksichtigt werden. Von einer Unvereinbarkeit von Ehe und Berufstätigkeit bei Ehegatten kann also nicht die Rede sein.

Drittens – und jetzt komme ich zum Hauptargument der Gegner – sind die Aufwendungen für die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsplatz durchaus nicht nur beruflich veranlasste Kosten. Denn die Entscheidung beispielsweise ein Häuschen im Grünen vor den Toren der Stadt zu bauen und nicht in einer Wohnung im Stadtkern zu leben, ist ganz sicher auch privat begründet. Dies hat im Übrigen das Bundesverfassungsgericht im Jahr 2002 bestätigt.

Insofern handelt es sich also um gemischte Aufwendungen und hier hat der Gesetzgeber weiten Spielraum, ob und wie er dies berücksichtigt.

Neben den rechtlichen Argumenten wird von den Antragsstellern jedoch einhellig auf die vermeintlich besondere Situation des Flächenlandes Mecklenburg-Vorpommern hingewiesen. Anders als es häufig behauptet wird, ist jedoch die Zahl der Fernpendler in unserem Land nicht überdurchschnittlich hoch. Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung Berlin hat im Jahr 2003 hierzu aufschlussreiche Berechnungen durchgeführt - aktuellere Zahlen liegen uns nicht vor - hier dürften sich aber innerhalb von fünf Jahren keine gravierenden Verschiebungen ergeben haben. Danach müssen nur rund 23% der Pendler im Land eine Wegstrecke von über 20 km zurücklegen, davon rund 5% über 50 km. Damit liegen wir ziemlich genau im Bundesdurchschnitt. Überdurchschnittlich ist jedoch bei uns die Zahl der im Nahbereich des Arbeitsplatzes Wohnenden.

21% aller Berufstätigen wohnen nicht mehr als einen Kilometer von ihrem Arbeitsplatz entfernt – in keinem anderen Bundesland in Deutschland lebt so ein hoher Anteil der Menschen so nah am Arbeitsort. Von einer besonderen Belastung unseres Bundeslandes kann daher sicher nicht die Rede sein. Aber führen wir uns doch einmal vor Augen, was passieren würde, wenn die Bundesregierung zur alten Regelung zurückkehren oder das Bundesverfassungsgericht die jetzige Regelung für verfassungswidrig erklären würde.

Angela Merkel hat dies Ende des letzten Jahres schon einmal verkünden lassen: Falls es zu einer Neuregelung kommen sollte, bleibt für sie das Ziel bestehen, 2,5 Milliarden Euro einzusparen. Die Konsequenz wäre eine deutliche Senkung der Pauschale auf unter 20 Cent pro Kilometer oder eine Reduzierung des Arbeitnehmerpauschbetrages. Eine Senkung der Pendlerpauschale würde allerdings die Nahpendler mit dem Häuschen im Grünen gegenüber den Fernpendlern deutlich bevorzugen. Von einer Senkung des Arbeitnehmerpauschbetrages wären zudem sehr viele Bürgerinnen und Bürger zusätzlich negativ betroffen. Das wären ganz sicher die ungerechteren Alternativen. Im Kern reiht sich die Forderung nach Wiedereinführung der alten Pendlerpauschale jedoch ein in eine diffuse Steuersenkungsdebatte, die derzeit die Republik beschäftigt. Ich halte derartige Forderungen für unverantwortlich und auch sozialpolitisch für falsch. Denn würden wir ihnen nachgeben, würden wir erneut einen schwerwiegenden finanzpolitischen Fehler wiederholen: In Aufschwungsphasen Mehreinnahmen für neue Ausgaben und/oder Steuersenkungen zu verwenden, die dann zu explodierenden Neuschulden im Abschwung führen. Bei einem Schuldenberg des Bundes von über eintausend Milliarden Euro, der täglich weiter anwächst, muss ein ausgeglichener Haushalt Priorität haben.

Besonders falsch ist die Behauptung, Steuersenkungen wären sozialpolitisch der richtige Weg, um insbesondere die kleinen Einkommen stärker am Aufschwung zu beteiligen. Viele Kleinverdiener und Rentner zahlen so wenig Steuern, dass sich steuerliche Entlastungen kaum spürbar bemerkbar machen würden – das gilt im Übrigen auch für die Pendlerpauschale. Von Steuersenkungen profitieren Besserverdienende immer überdurchschnittlich.

Aber andersherum wird ein Schuh daraus. Gravierende Steuersenkungen hätten negative sozialpolitische Auswirkungen, weil der Sozialstaat finanziell weiter unter Druck geraten würde: Wer soll denn die Kinder vom Kindergarten bis zur Universität gut ausbilden, wer soll die Verkehrswege ausbauen, wer soll für öffentliche Sicherheit sorgen, für eine leistungsfähige und bürgerfreundliche Verwaltung?

Sind 20 oder 30 Euro Netto mehr im Monat wirklich wertvoller, als ein guter Kindergarten? Nein, denn von einem handlungsfähigen Staat profitieren die Schwachen und Schwächsten besonders.

Meine Damen und Herren Abgeordnete, vielen ist sicher nicht aufgefallen, dass uns in Kürze durchaus eine Steuerreform bevorsteht, die die Bürger um mindestens 9 Milliarden Euro entlasten wird.

Allerdings ist dies eine gerichtlich erzwungene Reform: Das Bundesverfassungsgericht hat kürzlich in einem Urteil eine höhere Absetzbarkeit von Krankenkassenbeiträgen verlangt. Bei einer Mindest-Gesamtwirkung von 9 Mrd. Euro wird das Land Mecklenburg-Vorpommern mindestens 85 Mio. Euro und die Kommunen 13 Mio. Euro Steuerausfälle pro Jahr zu verkraften haben. Dies hat nicht nur eine hohe zusätzliche Belastung für die öffentlichen Haushalte zur Folge, sondern auch neue Steuerungerechtigkeiten: Eine bessere Absetzbarkeit von Krankenkassenbeiträgen entlastet vor allem jene, die gut verdienen. Daher noch einmal: Für weitere Steuersenkungen gibt es ganz offensichtlich keinen Spielraum, viel eher sollte man darüber nachdenken, ob neu entstandene Ungerechtigkeiten im Steuersystem durch Umverteilungen ausgeglichen werden können. So wird derzeit von vielen Seiten die so genannte „kalte Progression“ ins Feld geführt – also der inflationsbedingte Anstieg der realen Steuerlast - und gravierende Änderungen im Steuersystem eingefordert. Auch denkbar und zu Recht derzeit diskutiert, ist ein Umstieg auf eine stärker steuerbasierte Finanzierung der Sozialsysteme. Sie sehen, es gibt momentan so viele steuerpolitische Baustellen, dass – im Sinne einer stimmigen Gesamtlösung - eine vorgezogene Einzellösung bei der Entfernungspauschale genau der falsche Weg wäre!

Aber eines bleibt grundsätzlich festzuhalten: Die Strategie, die Einnahmen durch Steuersenkungen zu vermindern und gleichzeitig mehr ausgeben zu wollen, untergräbt über kurz oder lang den Sozialstaat. Ein soziales Deutschland kann sich solch einen schwachen Staat nicht leisten!

Es gilt das gesprochene Wort.

## Wiedereinführung der Entfernungspauschale?

*Rede der Finanzministerin Sigrid Keler  
zu den Anträgen der FDP und der Linkspartei  
zur Wiedereinführung der ursprünglichen Entfernungspauschale  
am 5. Juni vor dem Landtag Mecklenburg-Vorpommern*

Sehr geehrte Frau Präsidentin,  
meine Damen und Herren Abgeordnete,

seit dem 1. Januar 2007 sind Aufwendungen von Arbeitnehmern für die Fahrt vom Wohnort zum Arbeitsort nur noch ab dem 21. Kilometer steuerlich abzugsfähig. Diese Regelung war Teil eines breit angelegten Programms zum Abbau von Steuersubventionen.

Inzwischen haben verschiedene Gerichte, auch der Bundesfinanzhof, Zweifel geäußert, ob dies mit dem Grundgesetz vereinbar ist. Im Kern sind es drei Argumente, die hier ins Feld geführt werden:

Erstens heißt es, dass es sich bei den Wegen zwischen Wohnung und Arbeitsplatz um ausschließlich beruflich veranlasste Fahrten handeln würde, die steuerlich anerkannt werden müssten.

Zweitens argumentieren die Richter, dass die Neuregelung gegen den im Grundgesetz festgeschriebenen Schutz von Ehe und Familie verstoßen würde, weil berufstätige Ehepartner gezwungen wären, auseinander zu ziehen.

Drittens heißt es, das Gleichheitsgebot würde verletzt werden, weil die Nahpendler gegenüber den Fernpendlern benachteiligt würden.

Meine Damen und Herren,  
ich kann diese Rechtsauffassung nicht teilen. Gemeinsam mit dem Bundesfinanzministerium und mit den Finanzgerichten in Mecklenburg-Vorpommern, Baden-Württemberg und Köln halte ich die jetzige Regelung für verfassungsgemäß. Ich bin zuversichtlich, dass auch das Bundesverfassungsgericht dies bestätigen wird.

Denn erstens sehe ich das Gleichheitsprinzip in keiner Weise ausgehebelt: Die Tatsache, dass Fahrten ab dem 21. Entfernungskilometer Steuer mindernd geltend gemacht werden können, ist vom Gesetzgeber ausdrücklich als Härtefallregelung aus sozialen Gründen eingeführt worden. Der Gesetzgeber hat seit jeher das anerkannte Recht, bestimmte Grenzen festzulegen und praktiziert dies auch in allen Politikbereichen.

Zweitens stellt die genannte Härtefallregelung ab dem 21. Kilometer sicher, dass die Besonderheiten auch von Doppelverdienern berücksichtigt werden. Von einer Unvereinbarkeit von Ehe und Berufstätigkeit bei Ehegatten kann also nicht die Rede sein.

Drittens – und jetzt komme ich zum Hauptargument der Gegner – sind die Aufwendungen für die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsplatz durchaus nicht nur beruflich veranlasste Kosten. Denn die Entscheidung beispielsweise ein Häuschen im Grünen vor den Toren der Stadt zu bauen und nicht in einer Wohnung im Stadtkern zu leben, ist ganz sicher auch privat begründet. Dies hat im Übrigen das Bundesverfassungsgericht im Jahr 2002 bestätigt.

Insofern handelt es sich also um gemischte Aufwendungen und hier hat der Gesetzgeber weiten Spielraum, ob und wie er dies berücksichtigt.

Neben den rechtlichen Argumenten wird von den Antragsstellern jedoch einhellig auf die vermeintlich besondere Situation des Flächenlandes Mecklenburg-Vorpommern hingewiesen. Anders als es häufig behauptet wird, ist jedoch die Zahl der Fernpendler in unserem Land nicht überdurchschnittlich hoch. Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung Berlin hat im Jahr 2003 hierzu aufschlussreiche Berechnungen durchgeführt - aktuellere Zahlen liegen uns nicht vor - hier dürften sich aber innerhalb von fünf Jahren keine gravierenden Verschiebungen ergeben haben. Danach müssen nur rund 23% der Pendler im Land eine Wegstrecke von über 20 km zurücklegen, davon rund 5% über 50 km. Damit liegen wir ziemlich genau im Bundesdurchschnitt. Überdurchschnittlich ist jedoch bei uns die Zahl der im Nahbereich des Arbeitsplatzes Wohnenden.

21% aller Berufstätigen wohnen nicht mehr als einen Kilometer von ihrem Arbeitsplatz entfernt – in keinem anderen Bundesland in Deutschland lebt so ein hoher Anteil der Menschen so nah am Arbeitsort. Von einer besonderen Belastung unseres Bundeslandes kann daher sicher nicht die Rede sein. Aber führen wir uns doch einmal vor Augen, was passieren würde, wenn die Bundesregierung zur alten Regelung zurückkehren oder das Bundesverfassungsgericht die jetzige Regelung für verfassungswidrig erklären würde.

Angela Merkel hat dies Ende des letzten Jahres schon einmal verkünden lassen: Falls es zu einer Neuregelung kommen sollte, bleibt für sie das Ziel bestehen, 2,5 Milliarden Euro einzusparen. Die Konsequenz wäre eine deutliche Senkung der Pauschale auf unter 20 Cent pro Kilometer oder eine Reduzierung des Arbeitnehmerpauschbetrages. Eine Senkung der Pendlerpauschale würde allerdings die Nahpendler mit dem Häuschen im Grünen gegenüber den Fernpendlern deutlich bevorzugen. Von einer Senkung des Arbeitnehmerpauschbetrages wären zudem sehr viele Bürgerinnen und Bürger zusätzlich negativ betroffen. Das wären ganz sicher die ungerechteren Alternativen. Im Kern reiht sich die Forderung nach Wiedereinführung der alten Pendlerpauschale jedoch ein in eine diffuse Steuersenkungsdebatte, die derzeit die Republik beschäftigt. Ich halte derartige Forderungen für unverantwortlich und auch sozialpolitisch für falsch. Denn würden wir ihnen nachgeben, würden wir erneut einen schwerwiegenden finanzpolitischen Fehler wiederholen: In Aufschwungsphasen Mehreinnahmen für neue Ausgaben und/oder Steuersenkungen zu verwenden, die dann zu explodierenden Neuschulden im Abschwung führen. Bei einem Schuldenberg des Bundes von über eintausend Milliarden Euro, der täglich weiter anwächst, muss ein ausgeglichener Haushalt Priorität haben.

Besonders falsch ist die Behauptung, Steuersenkungen wären sozialpolitisch der richtige Weg, um insbesondere die kleinen Einkommen stärker am Aufschwung zu beteiligen. Viele Kleinverdiener und Rentner zahlen so wenig Steuern, dass sich steuerliche Entlastungen kaum spürbar bemerkbar machen würden – das gilt im Übrigen auch für die Pendlerpauschale. Von Steuersenkungen profitieren Besserverdienende immer überdurchschnittlich.

Aber andersherum wird ein Schuh daraus. Gravierende Steuersenkungen hätten negative sozialpolitische Auswirkungen, weil der Sozialstaat finanziell weiter unter Druck geraten würde: Wer soll denn die Kinder vom Kindergarten bis zur Universität gut ausbilden, wer soll die Verkehrswege ausbauen, wer soll für öffentliche Sicherheit sorgen, für eine leistungsfähige und bürgerfreundliche Verwaltung?

Sind 20 oder 30 Euro Netto mehr im Monat wirklich wertvoller, als ein guter Kindergarten? Nein, denn von einem handlungsfähigen Staat profitieren die Schwachen und Schwächsten besonders.

Meine Damen und Herren Abgeordnete, vielen ist sicher nicht aufgefallen, dass uns in Kürze durchaus eine Steuerreform bevorsteht, die die Bürger um mindestens 9 Milliarden Euro entlasten wird.

Allerdings ist dies eine gerichtlich erzwungene Reform: Das Bundesverfassungsgericht hat kürzlich in einem Urteil eine höhere Absetzbarkeit von Krankenkassenbeiträgen verlangt. Bei einer Mindest-Gesamtwirkung von 9 Mrd. Euro wird das Land Mecklenburg-Vorpommern mindestens 85 Mio. Euro und die Kommunen 13 Mio. Euro Steuerausfälle pro Jahr zu verkraften haben. Dies hat nicht nur eine hohe zusätzliche Belastung für die öffentlichen Haushalte zur Folge, sondern auch neue Steuerungerechtigkeiten: Eine bessere Absetzbarkeit von Krankenkassenbeiträgen entlastet vor allem jene, die gut verdienen. Daher noch einmal: Für weitere Steuersenkungen gibt es ganz offensichtlich keinen Spielraum, viel eher sollte man darüber nachdenken, ob neu entstandene Ungerechtigkeiten im Steuersystem durch Umverteilungen ausgeglichen werden können. So wird derzeit von vielen Seiten die so genannte „kalte Progression“ ins Feld geführt – also der inflationsbedingte Anstieg der realen Steuerlast - und gravierende Änderungen im Steuersystem eingefordert. Auch denkbar und zu Recht derzeit diskutiert, ist ein Umstieg auf eine stärker steuerbasierte Finanzierung der Sozialsysteme. Sie sehen, es gibt momentan so viele steuerpolitische Baustellen, dass – im Sinne einer stimmigen Gesamtlösung - eine vorgezogene Einzellösung bei der Entfernungspauschale genau der falsche Weg wäre!

Aber eines bleibt grundsätzlich festzuhalten: Die Strategie, die Einnahmen durch Steuersenkungen zu vermindern und gleichzeitig mehr ausgeben zu wollen, untergräbt über kurz oder lang den Sozialstaat. Ein soziales Deutschland kann sich solch einen schwachen Staat nicht leisten!

Es gilt das gesprochene Wort.

## Wiedereinführung der Entfernungspauschale?

*Rede der Finanzministerin Sigrid Keler  
zu den Anträgen der FDP und der Linkspartei  
zur Wiedereinführung der ursprünglichen Entfernungspauschale  
am 5. Juni vor dem Landtag Mecklenburg-Vorpommern*

Sehr geehrte Frau Präsidentin,  
meine Damen und Herren Abgeordnete,

seit dem 1. Januar 2007 sind Aufwendungen von Arbeitnehmern für die Fahrt vom Wohnort zum Arbeitsort nur noch ab dem 21. Kilometer steuerlich abzugsfähig. Diese Regelung war Teil eines breit angelegten Programms zum Abbau von Steuersubventionen.

Inzwischen haben verschiedene Gerichte, auch der Bundesfinanzhof, Zweifel geäußert, ob dies mit dem Grundgesetz vereinbar ist. Im Kern sind es drei Argumente, die hier ins Feld geführt werden:

Erstens heißt es, dass es sich bei den Wegen zwischen Wohnung und Arbeitsplatz um ausschließlich beruflich veranlasste Fahrten handeln würde, die steuerlich anerkannt werden müssten.

Zweitens argumentieren die Richter, dass die Neuregelung gegen den im Grundgesetz festgeschriebenen Schutz von Ehe und Familie verstoßen würde, weil berufstätige Ehepartner gezwungen wären, auseinander zu ziehen.

Drittens heißt es, das Gleichheitsgebot würde verletzt werden, weil die Nahpendler gegenüber den Fernpendlern benachteiligt würden.

Meine Damen und Herren,  
ich kann diese Rechtsauffassung nicht teilen. Gemeinsam mit dem Bundesfinanzministerium und mit den Finanzgerichten in Mecklenburg-Vorpommern, Baden-Württemberg und Köln halte ich die jetzige Regelung für verfassungsgemäß. Ich bin zuversichtlich, dass auch das Bundesverfassungsgericht dies bestätigen wird.

Denn erstens sehe ich das Gleichheitsprinzip in keiner Weise ausgehebelt: Die Tatsache, dass Fahrten ab dem 21. Entfernungskilometer Steuer mindernd geltend gemacht werden können, ist vom Gesetzgeber ausdrücklich als Härtefallregelung aus sozialen Gründen eingeführt worden. Der Gesetzgeber hat seit jeher das anerkannte Recht, bestimmte Grenzen festzulegen und praktiziert dies auch in allen Politikbereichen.

Zweitens stellt die genannte Härtefallregelung ab dem 21. Kilometer sicher, dass die Besonderheiten auch von Doppelverdienern berücksichtigt werden. Von einer Unvereinbarkeit von Ehe und Berufstätigkeit bei Ehegatten kann also nicht die Rede sein.

Drittens – und jetzt komme ich zum Hauptargument der Gegner – sind die Aufwendungen für die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsplatz durchaus nicht nur beruflich veranlasste Kosten. Denn die Entscheidung beispielsweise ein Häuschen im Grünen vor den Toren der Stadt zu bauen und nicht in einer Wohnung im Stadtkern zu leben, ist ganz sicher auch privat begründet. Dies hat im Übrigen das Bundesverfassungsgericht im Jahr 2002 bestätigt.

Insofern handelt es sich also um gemischte Aufwendungen und hier hat der Gesetzgeber weiten Spielraum, ob und wie er dies berücksichtigt.

Neben den rechtlichen Argumenten wird von den Antragsstellern jedoch einhellig auf die vermeintlich besondere Situation des Flächenlandes Mecklenburg-Vorpommern hingewiesen. Anders als es häufig behauptet wird, ist jedoch die Zahl der Fernpendler in unserem Land nicht überdurchschnittlich hoch. Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung Berlin hat im Jahr 2003 hierzu aufschlussreiche Berechnungen durchgeführt - aktuellere Zahlen liegen uns nicht vor - hier dürften sich aber innerhalb von fünf Jahren keine gravierenden Verschiebungen ergeben haben. Danach müssen nur rund 23% der Pendler im Land eine Wegstrecke von über 20 km zurücklegen, davon rund 5% über 50 km. Damit liegen wir ziemlich genau im Bundesdurchschnitt. Überdurchschnittlich ist jedoch bei uns die Zahl der im Nahbereich des Arbeitsplatzes Wohnenden.

21% aller Berufstätigen wohnen nicht mehr als einen Kilometer von ihrem Arbeitsplatz entfernt – in keinem anderen Bundesland in Deutschland lebt so ein hoher Anteil der Menschen so nah am Arbeitsort. Von einer besonderen Belastung unseres Bundeslandes kann daher sicher nicht die Rede sein. Aber führen wir uns doch einmal vor Augen, was passieren würde, wenn die Bundesregierung zur alten Regelung zurückkehren oder das Bundesverfassungsgericht die jetzige Regelung für verfassungswidrig erklären würde.

Angela Merkel hat dies Ende des letzten Jahres schon einmal verkünden lassen: Falls es zu einer Neuregelung kommen sollte, bleibt für sie das Ziel bestehen, 2,5 Milliarden Euro einzusparen. Die Konsequenz wäre eine deutliche Senkung der Pauschale auf unter 20 Cent pro Kilometer oder eine Reduzierung des Arbeitnehmerpauschbetrages. Eine Senkung der Pendlerpauschale würde allerdings die Nahpendler mit dem Häuschen im Grünen gegenüber den Fernpendlern deutlich bevorzugen. Von einer Senkung des Arbeitnehmerpauschbetrages wären zudem sehr viele Bürgerinnen und Bürger zusätzlich negativ betroffen. Das wären ganz sicher die ungerechteren Alternativen. Im Kern reiht sich die Forderung nach Wiedereinführung der alten Pendlerpauschale jedoch ein in eine diffuse Steuersenkungsdebatte, die derzeit die Republik beschäftigt. Ich halte derartige Forderungen für unverantwortlich und auch sozialpolitisch für falsch. Denn würden wir ihnen nachgeben, würden wir erneut einen schwerwiegenden finanzpolitischen Fehler wiederholen: In Aufschwungsphasen Mehreinnahmen für neue Ausgaben und/oder Steuersenkungen zu verwenden, die dann zu explodierenden Neuschulden im Abschwung führen. Bei einem Schuldenberg des Bundes von über eintausend Milliarden Euro, der täglich weiter anwächst, muss ein ausgeglichener Haushalt Priorität haben.

Besonders falsch ist die Behauptung, Steuersenkungen wären sozialpolitisch der richtige Weg, um insbesondere die kleinen Einkommen stärker am Aufschwung zu beteiligen. Viele Kleinverdiener und Rentner zahlen so wenig Steuern, dass sich steuerliche Entlastungen kaum spürbar bemerkbar machen würden – das gilt im Übrigen auch für die Pendlerpauschale. Von Steuersenkungen profitieren Besserverdienende immer überdurchschnittlich.

Aber andersherum wird ein Schuh daraus. Gravierende Steuersenkungen hätten negative sozialpolitische Auswirkungen, weil der Sozialstaat finanziell weiter unter Druck geraten würde: Wer soll denn die Kinder vom Kindergarten bis zur Universität gut ausbilden, wer soll die Verkehrswege ausbauen, wer soll für öffentliche Sicherheit sorgen, für eine leistungsfähige und bürgerfreundliche Verwaltung?

Sind 20 oder 30 Euro Netto mehr im Monat wirklich wertvoller, als ein guter Kindergarten? Nein, denn von einem handlungsfähigen Staat profitieren die Schwachen und Schwächsten besonders.

Meine Damen und Herren Abgeordnete, vielen ist sicher nicht aufgefallen, dass uns in Kürze durchaus eine Steuerreform bevorsteht, die die Bürger um mindestens 9 Milliarden Euro entlasten wird.

Allerdings ist dies eine gerichtlich erzwungene Reform: Das Bundesverfassungsgericht hat kürzlich in einem Urteil eine höhere Absetzbarkeit von Krankenkassenbeiträgen verlangt. Bei einer Mindest-Gesamtwirkung von 9 Mrd. Euro wird das Land Mecklenburg-Vorpommern mindestens 85 Mio. Euro und die Kommunen 13 Mio. Euro Steuerausfälle pro Jahr zu verkraften haben. Dies hat nicht nur eine hohe zusätzliche Belastung für die öffentlichen Haushalte zur Folge, sondern auch neue Steuerungerechtigkeiten: Eine bessere Absetzbarkeit von Krankenkassenbeiträgen entlastet vor allem jene, die gut verdienen. Daher noch einmal: Für weitere Steuersenkungen gibt es ganz offensichtlich keinen Spielraum, viel eher sollte man darüber nachdenken, ob neu entstandene Ungerechtigkeiten im Steuersystem durch Umverteilungen ausgeglichen werden können. So wird derzeit von vielen Seiten die so genannte „kalte Progression“ ins Feld geführt – also der inflationsbedingte Anstieg der realen Steuerlast - und gravierende Änderungen im Steuersystem eingefordert. Auch denkbar und zu Recht derzeit diskutiert, ist ein Umstieg auf eine stärker steuerbasierte Finanzierung der Sozialsysteme. Sie sehen, es gibt momentan so viele steuerpolitische Baustellen, dass – im Sinne einer stimmigen Gesamtlösung - eine vorgezogene Einzellösung bei der Entfernungspauschale genau der falsche Weg wäre!

Aber eines bleibt grundsätzlich festzuhalten: Die Strategie, die Einnahmen durch Steuersenkungen zu vermindern und gleichzeitig mehr ausgeben zu wollen, untergräbt über kurz oder lang den Sozialstaat. Ein soziales Deutschland kann sich solch einen schwachen Staat nicht leisten!

Es gilt das gesprochene Wort.

## Wiedereinführung der Entfernungspauschale?

*Rede der Finanzministerin Sigrid Keler  
zu den Anträgen der FDP und der Linkspartei  
zur Wiedereinführung der ursprünglichen Entfernungspauschale  
am 5. Juni vor dem Landtag Mecklenburg-Vorpommern*

Sehr geehrte Frau Präsidentin,  
meine Damen und Herren Abgeordnete,

seit dem 1. Januar 2007 sind Aufwendungen von Arbeitnehmern für die Fahrt vom Wohnort zum Arbeitsort nur noch ab dem 21. Kilometer steuerlich abzugsfähig. Diese Regelung war Teil eines breit angelegten Programms zum Abbau von Steuersubventionen.

Inzwischen haben verschiedene Gerichte, auch der Bundesfinanzhof, Zweifel geäußert, ob dies mit dem Grundgesetz vereinbar ist. Im Kern sind es drei Argumente, die hier ins Feld geführt werden:

Erstens heißt es, dass es sich bei den Wegen zwischen Wohnung und Arbeitsplatz um ausschließlich beruflich veranlasste Fahrten handeln würde, die steuerlich anerkannt werden müssten.

Zweitens argumentieren die Richter, dass die Neuregelung gegen den im Grundgesetz festgeschriebenen Schutz von Ehe und Familie verstoßen würde, weil berufstätige Ehepartner gezwungen wären, auseinander zu ziehen.

Drittens heißt es, das Gleichheitsgebot würde verletzt werden, weil die Nahpendler gegenüber den Fernpendlern benachteiligt würden.

Meine Damen und Herren,  
ich kann diese Rechtsauffassung nicht teilen. Gemeinsam mit dem Bundesfinanzministerium und mit den Finanzgerichten in Mecklenburg-Vorpommern, Baden-Württemberg und Köln halte ich die jetzige Regelung für verfassungsgemäß. Ich bin zuversichtlich, dass auch das Bundesverfassungsgericht dies bestätigen wird.

Denn erstens sehe ich das Gleichheitsprinzip in keiner Weise ausgehebelt: Die Tatsache, dass Fahrten ab dem 21. Entfernungskilometer Steuer mindernd geltend gemacht werden können, ist vom Gesetzgeber ausdrücklich als Härtefallregelung aus sozialen Gründen eingeführt worden. Der Gesetzgeber hat seit jeher das anerkannte Recht, bestimmte Grenzen festzulegen und praktiziert dies auch in allen Politikbereichen.

Zweitens stellt die genannte Härtefallregelung ab dem 21. Kilometer sicher, dass die Besonderheiten auch von Doppelverdienern berücksichtigt werden. Von einer Unvereinbarkeit von Ehe und Berufstätigkeit bei Ehegatten kann also nicht die Rede sein.

Drittens – und jetzt komme ich zum Hauptargument der Gegner – sind die Aufwendungen für die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsplatz durchaus nicht nur beruflich veranlasste Kosten. Denn die Entscheidung beispielsweise ein Häuschen im Grünen vor den Toren der Stadt zu bauen und nicht in einer Wohnung im Stadtkern zu leben, ist ganz sicher auch privat begründet. Dies hat im Übrigen das Bundesverfassungsgericht im Jahr 2002 bestätigt.

Insofern handelt es sich also um gemischte Aufwendungen und hier hat der Gesetzgeber weiten Spielraum, ob und wie er dies berücksichtigt.

Neben den rechtlichen Argumenten wird von den Antragsstellern jedoch einhellig auf die vermeintlich besondere Situation des Flächenlandes Mecklenburg-Vorpommern hingewiesen. Anders als es häufig behauptet wird, ist jedoch die Zahl der Fernpendler in unserem Land nicht überdurchschnittlich hoch. Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung Berlin hat im Jahr 2003 hierzu aufschlussreiche Berechnungen durchgeführt - aktuellere Zahlen liegen uns nicht vor - hier dürften sich aber innerhalb von fünf Jahren keine gravierenden Verschiebungen ergeben haben. Danach müssen nur rund 23% der Pendler im Land eine Wegstrecke von über 20 km zurücklegen, davon rund 5% über 50 km. Damit liegen wir ziemlich genau im Bundesdurchschnitt. Überdurchschnittlich ist jedoch bei uns die Zahl der im Nahbereich des Arbeitsplatzes Wohnenden.

21% aller Berufstätigen wohnen nicht mehr als einen Kilometer von ihrem Arbeitsplatz entfernt – in keinem anderen Bundesland in Deutschland lebt so ein hoher Anteil der Menschen so nah am Arbeitsort. Von einer besonderen Belastung unseres Bundeslandes kann daher sicher nicht die Rede sein. Aber führen wir uns doch einmal vor Augen, was passieren würde, wenn die Bundesregierung zur alten Regelung zurückkehren oder das Bundesverfassungsgericht die jetzige Regelung für verfassungswidrig erklären würde.

Angela Merkel hat dies Ende des letzten Jahres schon einmal verkünden lassen: Falls es zu einer Neuregelung kommen sollte, bleibt für sie das Ziel bestehen, 2,5 Milliarden Euro einzusparen. Die Konsequenz wäre eine deutliche Senkung der Pauschale auf unter 20 Cent pro Kilometer oder eine Reduzierung des Arbeitnehmerpauschbetrages. Eine Senkung der Pendlerpauschale würde allerdings die Nahpendler mit dem Häuschen im Grünen gegenüber den Fernpendlern deutlich bevorzugen. Von einer Senkung des Arbeitnehmerpauschbetrages wären zudem sehr viele Bürgerinnen und Bürger zusätzlich negativ betroffen. Das wären ganz sicher die ungerechteren Alternativen. Im Kern reiht sich die Forderung nach Wiedereinführung der alten Pendlerpauschale jedoch ein in eine diffuse Steuersenkungsdebatte, die derzeit die Republik beschäftigt. Ich halte derartige Forderungen für unverantwortlich und auch sozialpolitisch für falsch. Denn würden wir ihnen nachgeben, würden wir erneut einen schwerwiegenden finanzpolitischen Fehler wiederholen: In Aufschwungsphasen Mehreinnahmen für neue Ausgaben und/oder Steuersenkungen zu verwenden, die dann zu explodierenden Neuschulden im Abschwung führen. Bei einem Schuldenberg des Bundes von über eintausend Milliarden Euro, der täglich weiter anwächst, muss ein ausgeglichener Haushalt Priorität haben.

Besonders falsch ist die Behauptung, Steuersenkungen wären sozialpolitisch der richtige Weg, um insbesondere die kleinen Einkommen stärker am Aufschwung zu beteiligen. Viele Kleinverdiener und Rentner zahlen so wenig Steuern, dass sich steuerliche Entlastungen kaum spürbar bemerkbar machen würden – das gilt im Übrigen auch für die Pendlerpauschale. Von Steuersenkungen profitieren Besserverdienende immer überdurchschnittlich.

Aber andersherum wird ein Schuh daraus. Gravierende Steuersenkungen hätten negative sozialpolitische Auswirkungen, weil der Sozialstaat finanziell weiter unter Druck geraten würde: Wer soll denn die Kinder vom Kindergarten bis zur Universität gut ausbilden, wer soll die Verkehrswege ausbauen, wer soll für öffentliche Sicherheit sorgen, für eine leistungsfähige und bürgerfreundliche Verwaltung?

Sind 20 oder 30 Euro Netto mehr im Monat wirklich wertvoller, als ein guter Kindergarten? Nein, denn von einem handlungsfähigen Staat profitieren die Schwachen und Schwächsten besonders.

Meine Damen und Herren Abgeordnete, vielen ist sicher nicht aufgefallen, dass uns in Kürze durchaus eine Steuerreform bevorsteht, die die Bürger um mindestens 9 Milliarden Euro entlasten wird.

Allerdings ist dies eine gerichtlich erzwungene Reform: Das Bundesverfassungsgericht hat kürzlich in einem Urteil eine höhere Absetzbarkeit von Krankenkassenbeiträgen verlangt. Bei einer Mindest-Gesamtwirkung von 9 Mrd. Euro wird das Land Mecklenburg-Vorpommern mindestens 85 Mio. Euro und die Kommunen 13 Mio. Euro Steuerausfälle pro Jahr zu verkraften haben. Dies hat nicht nur eine hohe zusätzliche Belastung für die öffentlichen Haushalte zur Folge, sondern auch neue Steuerungerechtigkeiten: Eine bessere Absetzbarkeit von Krankenkassenbeiträgen entlastet vor allem jene, die gut verdienen. Daher noch einmal: Für weitere Steuersenkungen gibt es ganz offensichtlich keinen Spielraum, viel eher sollte man darüber nachdenken, ob neu entstandene Ungerechtigkeiten im Steuersystem durch Umverteilungen ausgeglichen werden können. So wird derzeit von vielen Seiten die so genannte „kalte Progression“ ins Feld geführt – also der inflationsbedingte Anstieg der realen Steuerlast - und gravierende Änderungen im Steuersystem eingefordert. Auch denkbar und zu Recht derzeit diskutiert, ist ein Umstieg auf eine stärker steuerbasierte Finanzierung der Sozialsysteme. Sie sehen, es gibt momentan so viele steuerpolitische Baustellen, dass – im Sinne einer stimmigen Gesamtlösung - eine vorgezogene Einzellösung bei der Entfernungspauschale genau der falsche Weg wäre!

Aber eines bleibt grundsätzlich festzuhalten: Die Strategie, die Einnahmen durch Steuersenkungen zu vermindern und gleichzeitig mehr ausgeben zu wollen, untergräbt über kurz oder lang den Sozialstaat. Ein soziales Deutschland kann sich solch einen schwachen Staat nicht leisten!

Es gilt das gesprochene Wort.

## Wiedereinführung der Entfernungspauschale?

*Rede der Finanzministerin Sigrid Keler  
zu den Anträgen der FDP und der Linkspartei  
zur Wiedereinführung der ursprünglichen Entfernungspauschale  
am 5. Juni vor dem Landtag Mecklenburg-Vorpommern*

Sehr geehrte Frau Präsidentin,  
meine Damen und Herren Abgeordnete,

seit dem 1. Januar 2007 sind Aufwendungen von Arbeitnehmern für die Fahrt vom Wohnort zum Arbeitsort nur noch ab dem 21. Kilometer steuerlich abzugsfähig. Diese Regelung war Teil eines breit angelegten Programms zum Abbau von Steuersubventionen.

Inzwischen haben verschiedene Gerichte, auch der Bundesfinanzhof, Zweifel geäußert, ob dies mit dem Grundgesetz vereinbar ist. Im Kern sind es drei Argumente, die hier ins Feld geführt werden:

Erstens heißt es, dass es sich bei den Wegen zwischen Wohnung und Arbeitsplatz um ausschließlich beruflich veranlasste Fahrten handeln würde, die steuerlich anerkannt werden müssten.

Zweitens argumentieren die Richter, dass die Neuregelung gegen den im Grundgesetz festgeschriebenen Schutz von Ehe und Familie verstoßen würde, weil berufstätige Ehepartner gezwungen wären, auseinander zu ziehen.

Drittens heißt es, das Gleichheitsgebot würde verletzt werden, weil die Nahpendler gegenüber den Fernpendlern benachteiligt würden.

Meine Damen und Herren,  
ich kann diese Rechtsauffassung nicht teilen. Gemeinsam mit dem Bundesfinanzministerium und mit den Finanzgerichten in Mecklenburg-Vorpommern, Baden-Württemberg und Köln halte ich die jetzige Regelung für verfassungsgemäß. Ich bin zuversichtlich, dass auch das Bundesverfassungsgericht dies bestätigen wird.

Denn erstens sehe ich das Gleichheitsprinzip in keiner Weise ausgehebelt: Die Tatsache, dass Fahrten ab dem 21. Entfernungskilometer Steuer mindernd geltend gemacht werden können, ist vom Gesetzgeber ausdrücklich als Härtefallregelung aus sozialen Gründen eingeführt worden. Der Gesetzgeber hat seit jeher das anerkannte Recht, bestimmte Grenzen festzulegen und praktiziert dies auch in allen Politikbereichen.

Zweitens stellt die genannte Härtefallregelung ab dem 21. Kilometer sicher, dass die Besonderheiten auch von Doppelverdienern berücksichtigt werden. Von einer Unvereinbarkeit von Ehe und Berufstätigkeit bei Ehegatten kann also nicht die Rede sein.

Drittens – und jetzt komme ich zum Hauptargument der Gegner – sind die Aufwendungen für die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsplatz durchaus nicht nur beruflich veranlasste Kosten. Denn die Entscheidung beispielsweise ein Häuschen im Grünen vor den Toren der Stadt zu bauen und nicht in einer Wohnung im Stadtkern zu leben, ist ganz sicher auch privat begründet. Dies hat im Übrigen das Bundesverfassungsgericht im Jahr 2002 bestätigt.

Insofern handelt es sich also um gemischte Aufwendungen und hier hat der Gesetzgeber weiten Spielraum, ob und wie er dies berücksichtigt.

Neben den rechtlichen Argumenten wird von den Antragsstellern jedoch einhellig auf die vermeintlich besondere Situation des Flächenlandes Mecklenburg-Vorpommern hingewiesen. Anders als es häufig behauptet wird, ist jedoch die Zahl der Fernpendler in unserem Land nicht überdurchschnittlich hoch. Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung Berlin hat im Jahr 2003 hierzu aufschlussreiche Berechnungen durchgeführt - aktuellere Zahlen liegen uns nicht vor - hier dürften sich aber innerhalb von fünf Jahren keine gravierenden Verschiebungen ergeben haben. Danach müssen nur rund 23% der Pendler im Land eine Wegstrecke von über 20 km zurücklegen, davon rund 5% über 50 km. Damit liegen wir ziemlich genau im Bundesdurchschnitt. Überdurchschnittlich ist jedoch bei uns die Zahl der im Nahbereich des Arbeitsplatzes Wohnenden.

21% aller Berufstätigen wohnen nicht mehr als einen Kilometer von ihrem Arbeitsplatz entfernt – in keinem anderen Bundesland in Deutschland lebt so ein hoher Anteil der Menschen so nah am Arbeitsort. Von einer besonderen Belastung unseres Bundeslandes kann daher sicher nicht die Rede sein. Aber führen wir uns doch einmal vor Augen, was passieren würde, wenn die Bundesregierung zur alten Regelung zurückkehren oder das Bundesverfassungsgericht die jetzige Regelung für verfassungswidrig erklären würde.

Angela Merkel hat dies Ende des letzten Jahres schon einmal verkünden lassen: Falls es zu einer Neuregelung kommen sollte, bleibt für sie das Ziel bestehen, 2,5 Milliarden Euro einzusparen. Die Konsequenz wäre eine deutliche Senkung der Pauschale auf unter 20 Cent pro Kilometer oder eine Reduzierung des Arbeitnehmerpauschbetrages. Eine Senkung der Pendlerpauschale würde allerdings die Nahpendler mit dem Häuschen im Grünen gegenüber den Fernpendlern deutlich bevorzugen. Von einer Senkung des Arbeitnehmerpauschbetrages wären zudem sehr viele Bürgerinnen und Bürger zusätzlich negativ betroffen. Das wären ganz sicher die ungerechteren Alternativen. Im Kern reiht sich die Forderung nach Wiedereinführung der alten Pendlerpauschale jedoch ein in eine diffuse Steuersenkungsdebatte, die derzeit die Republik beschäftigt. Ich halte derartige Forderungen für unverantwortlich und auch sozialpolitisch für falsch. Denn würden wir ihnen nachgeben, würden wir erneut einen schwerwiegenden finanzpolitischen Fehler wiederholen: In Aufschwungsphasen Mehreinnahmen für neue Ausgaben und/oder Steuersenkungen zu verwenden, die dann zu explodierenden Neuschulden im Abschwung führen. Bei einem Schuldenberg des Bundes von über eintausend Milliarden Euro, der täglich weiter anwächst, muss ein ausgeglichener Haushalt Priorität haben.

Besonders falsch ist die Behauptung, Steuersenkungen wären sozialpolitisch der richtige Weg, um insbesondere die kleinen Einkommen stärker am Aufschwung zu beteiligen. Viele Kleinverdiener und Rentner zahlen so wenig Steuern, dass sich steuerliche Entlastungen kaum spürbar bemerkbar machen würden – das gilt im Übrigen auch für die Pendlerpauschale. Von Steuersenkungen profitieren Besserverdienende immer überdurchschnittlich.

Aber andersherum wird ein Schuh daraus. Gravierende Steuersenkungen hätten negative sozialpolitische Auswirkungen, weil der Sozialstaat finanziell weiter unter Druck geraten würde: Wer soll denn die Kinder vom Kindergarten bis zur Universität gut ausbilden, wer soll die Verkehrswege ausbauen, wer soll für öffentliche Sicherheit sorgen, für eine leistungsfähige und bürgerfreundliche Verwaltung?

Sind 20 oder 30 Euro Netto mehr im Monat wirklich wertvoller, als ein guter Kindergarten? Nein, denn von einem handlungsfähigen Staat profitieren die Schwachen und Schwächsten besonders.

Meine Damen und Herren Abgeordnete, vielen ist sicher nicht aufgefallen, dass uns in Kürze durchaus eine Steuerreform bevorsteht, die die Bürger um mindestens 9 Milliarden Euro entlasten wird.

Allerdings ist dies eine gerichtlich erzwungene Reform: Das Bundesverfassungsgericht hat kürzlich in einem Urteil eine höhere Absetzbarkeit von Krankenkassenbeiträgen verlangt. Bei einer Mindest-Gesamtwirkung von 9 Mrd. Euro wird das Land Mecklenburg-Vorpommern mindestens 85 Mio. Euro und die Kommunen 13 Mio. Euro Steuerausfälle pro Jahr zu verkraften haben. Dies hat nicht nur eine hohe zusätzliche Belastung für die öffentlichen Haushalte zur Folge, sondern auch neue Steuerungerechtigkeiten: Eine bessere Absetzbarkeit von Krankenkassenbeiträgen entlastet vor allem jene, die gut verdienen. Daher noch einmal: Für weitere Steuersenkungen gibt es ganz offensichtlich keinen Spielraum, viel eher sollte man darüber nachdenken, ob neu entstandene Ungerechtigkeiten im Steuersystem durch Umverteilungen ausgeglichen werden können. So wird derzeit von vielen Seiten die so genannte „kalte Progression“ ins Feld geführt – also der inflationsbedingte Anstieg der realen Steuerlast - und gravierende Änderungen im Steuersystem eingefordert. Auch denkbar und zu Recht derzeit diskutiert, ist ein Umstieg auf eine stärker steuerbasierte Finanzierung der Sozialsysteme. Sie sehen, es gibt momentan so viele steuerpolitische Baustellen, dass – im Sinne einer stimmigen Gesamtlösung - eine vorgezogene Einzellösung bei der Entfernungspauschale genau der falsche Weg wäre!

Aber eines bleibt grundsätzlich festzuhalten: Die Strategie, die Einnahmen durch Steuersenkungen zu vermindern und gleichzeitig mehr ausgeben zu wollen, untergräbt über kurz oder lang den Sozialstaat. Ein soziales Deutschland kann sich solch einen schwachen Staat nicht leisten!

Es gilt das gesprochene Wort.

## Wiedereinführung der Entfernungspauschale?

*Rede der Finanzministerin Sigrid Keler  
zu den Anträgen der FDP und der Linkspartei  
zur Wiedereinführung der ursprünglichen Entfernungspauschale  
am 5. Juni vor dem Landtag Mecklenburg-Vorpommern*

Sehr geehrte Frau Präsidentin,  
meine Damen und Herren Abgeordnete,

seit dem 1. Januar 2007 sind Aufwendungen von Arbeitnehmern für die Fahrt vom Wohnort zum Arbeitsort nur noch ab dem 21. Kilometer steuerlich abzugsfähig. Diese Regelung war Teil eines breit angelegten Programms zum Abbau von Steuersubventionen.

Inzwischen haben verschiedene Gerichte, auch der Bundesfinanzhof, Zweifel geäußert, ob dies mit dem Grundgesetz vereinbar ist. Im Kern sind es drei Argumente, die hier ins Feld geführt werden:

Erstens heißt es, dass es sich bei den Wegen zwischen Wohnung und Arbeitsplatz um ausschließlich beruflich veranlasste Fahrten handeln würde, die steuerlich anerkannt werden müssten.

Zweitens argumentieren die Richter, dass die Neuregelung gegen den im Grundgesetz festgeschriebenen Schutz von Ehe und Familie verstoßen würde, weil berufstätige Ehepartner gezwungen wären, auseinander zu ziehen.

Drittens heißt es, das Gleichheitsgebot würde verletzt werden, weil die Nahpendler gegenüber den Fernpendlern benachteiligt würden.

Meine Damen und Herren,  
ich kann diese Rechtsauffassung nicht teilen. Gemeinsam mit dem Bundesfinanzministerium und mit den Finanzgerichten in Mecklenburg-Vorpommern, Baden-Württemberg und Köln halte ich die jetzige Regelung für verfassungsgemäß. Ich bin zuversichtlich, dass auch das Bundesverfassungsgericht dies bestätigen wird.

Denn erstens sehe ich das Gleichheitsprinzip in keiner Weise ausgehebelt: Die Tatsache, dass Fahrten ab dem 21. Entfernungskilometer Steuer mindernd geltend gemacht werden können, ist vom Gesetzgeber ausdrücklich als Härtefallregelung aus sozialen Gründen eingeführt worden. Der Gesetzgeber hat seit jeher das anerkannte Recht, bestimmte Grenzen festzulegen und praktiziert dies auch in allen Politikbereichen.

Zweitens stellt die genannte Härtefallregelung ab dem 21. Kilometer sicher, dass die Besonderheiten auch von Doppelverdienern berücksichtigt werden. Von einer Unvereinbarkeit von Ehe und Berufstätigkeit bei Ehegatten kann also nicht die Rede sein.

Drittens – und jetzt komme ich zum Hauptargument der Gegner – sind die Aufwendungen für die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsplatz durchaus nicht nur beruflich veranlasste Kosten. Denn die Entscheidung beispielsweise ein Häuschen im Grünen vor den Toren der Stadt zu bauen und nicht in einer Wohnung im Stadtkern zu leben, ist ganz sicher auch privat begründet. Dies hat im Übrigen das Bundesverfassungsgericht im Jahr 2002 bestätigt.

Insofern handelt es sich also um gemischte Aufwendungen und hier hat der Gesetzgeber weiten Spielraum, ob und wie er dies berücksichtigt.

Neben den rechtlichen Argumenten wird von den Antragsstellern jedoch einhellig auf die vermeintlich besondere Situation des Flächenlandes Mecklenburg-Vorpommern hingewiesen. Anders als es häufig behauptet wird, ist jedoch die Zahl der Fernpendler in unserem Land nicht überdurchschnittlich hoch. Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung Berlin hat im Jahr 2003 hierzu aufschlussreiche Berechnungen durchgeführt - aktuellere Zahlen liegen uns nicht vor - hier dürften sich aber innerhalb von fünf Jahren keine gravierenden Verschiebungen ergeben haben. Danach müssen nur rund 23% der Pendler im Land eine Wegstrecke von über 20 km zurücklegen, davon rund 5% über 50 km. Damit liegen wir ziemlich genau im Bundesdurchschnitt. Überdurchschnittlich ist jedoch bei uns die Zahl der im Nahbereich des Arbeitsplatzes Wohnenden.

21% aller Berufstätigen wohnen nicht mehr als einen Kilometer von ihrem Arbeitsplatz entfernt – in keinem anderen Bundesland in Deutschland lebt so ein hoher Anteil der Menschen so nah am Arbeitsort. Von einer besonderen Belastung unseres Bundeslandes kann daher sicher nicht die Rede sein. Aber führen wir uns doch einmal vor Augen, was passieren würde, wenn die Bundesregierung zur alten Regelung zurückkehren oder das Bundesverfassungsgericht die jetzige Regelung für verfassungswidrig erklären würde.

Angela Merkel hat dies Ende des letzten Jahres schon einmal verkünden lassen: Falls es zu einer Neuregelung kommen sollte, bleibt für sie das Ziel bestehen, 2,5 Milliarden Euro einzusparen. Die Konsequenz wäre eine deutliche Senkung der Pauschale auf unter 20 Cent pro Kilometer oder eine Reduzierung des Arbeitnehmerpauschbetrages. Eine Senkung der Pendlerpauschale würde allerdings die Nahpendler mit dem Häuschen im Grünen gegenüber den Fernpendlern deutlich bevorzugen. Von einer Senkung des Arbeitnehmerpauschbetrages wären zudem sehr viele Bürgerinnen und Bürger zusätzlich negativ betroffen. Das wären ganz sicher die ungerechteren Alternativen. Im Kern reiht sich die Forderung nach Wiedereinführung der alten Pendlerpauschale jedoch ein in eine diffuse Steuersenkungsdebatte, die derzeit die Republik beschäftigt. Ich halte derartige Forderungen für unverantwortlich und auch sozialpolitisch für falsch. Denn würden wir ihnen nachgeben, würden wir erneut einen schwerwiegenden finanzpolitischen Fehler wiederholen: In Aufschwungsphasen Mehreinnahmen für neue Ausgaben und/oder Steuersenkungen zu verwenden, die dann zu explodierenden Neuschulden im Abschwung führen. Bei einem Schuldenberg des Bundes von über eintausend Milliarden Euro, der täglich weiter anwächst, muss ein ausgeglichener Haushalt Priorität haben.

Besonders falsch ist die Behauptung, Steuersenkungen wären sozialpolitisch der richtige Weg, um insbesondere die kleinen Einkommen stärker am Aufschwung zu beteiligen. Viele Kleinverdiener und Rentner zahlen so wenig Steuern, dass sich steuerliche Entlastungen kaum spürbar bemerkbar machen würden – das gilt im Übrigen auch für die Pendlerpauschale. Von Steuersenkungen profitieren Besserverdienende immer überdurchschnittlich.

Aber andersherum wird ein Schuh daraus. Gravierende Steuersenkungen hätten negative sozialpolitische Auswirkungen, weil der Sozialstaat finanziell weiter unter Druck geraten würde: Wer soll denn die Kinder vom Kindergarten bis zur Universität gut ausbilden, wer soll die Verkehrswege ausbauen, wer soll für öffentliche Sicherheit sorgen, für eine leistungsfähige und bürgerfreundliche Verwaltung?

Sind 20 oder 30 Euro Netto mehr im Monat wirklich wertvoller, als ein guter Kindergarten? Nein, denn von einem handlungsfähigen Staat profitieren die Schwachen und Schwächsten besonders.

Meine Damen und Herren Abgeordnete, vielen ist sicher nicht aufgefallen, dass uns in Kürze durchaus eine Steuerreform bevorsteht, die die Bürger um mindestens 9 Milliarden Euro entlasten wird.

Allerdings ist dies eine gerichtlich erzwungene Reform: Das Bundesverfassungsgericht hat kürzlich in einem Urteil eine höhere Absetzbarkeit von Krankenkassenbeiträgen verlangt. Bei einer Mindest-Gesamtwirkung von 9 Mrd. Euro wird das Land Mecklenburg-Vorpommern mindestens 85 Mio. Euro und die Kommunen 13 Mio. Euro Steuerausfälle pro Jahr zu verkraften haben. Dies hat nicht nur eine hohe zusätzliche Belastung für die öffentlichen Haushalte zur Folge, sondern auch neue Steuerungerechtigkeiten: Eine bessere Absetzbarkeit von Krankenkassenbeiträgen entlastet vor allem jene, die gut verdienen. Daher noch einmal: Für weitere Steuersenkungen gibt es ganz offensichtlich keinen Spielraum, viel eher sollte man darüber nachdenken, ob neu entstandene Ungerechtigkeiten im Steuersystem durch Umverteilungen ausgeglichen werden können. So wird derzeit von vielen Seiten die so genannte „kalte Progression“ ins Feld geführt – also der inflationsbedingte Anstieg der realen Steuerlast - und gravierende Änderungen im Steuersystem eingefordert. Auch denkbar und zu Recht derzeit diskutiert, ist ein Umstieg auf eine stärker steuerbasierte Finanzierung der Sozialsysteme. Sie sehen, es gibt momentan so viele steuerpolitische Baustellen, dass – im Sinne einer stimmigen Gesamtlösung - eine vorgezogene Einzellösung bei der Entfernungspauschale genau der falsche Weg wäre!

Aber eines bleibt grundsätzlich festzuhalten: Die Strategie, die Einnahmen durch Steuersenkungen zu vermindern und gleichzeitig mehr ausgeben zu wollen, untergräbt über kurz oder lang den Sozialstaat. Ein soziales Deutschland kann sich solch einen schwachen Staat nicht leisten!

Es gilt das gesprochene Wort.

## Wiedereinführung der Entfernungspauschale?

*Rede der Finanzministerin Sigrid Keler  
zu den Anträgen der FDP und der Linkspartei  
zur Wiedereinführung der ursprünglichen Entfernungspauschale  
am 5. Juni vor dem Landtag Mecklenburg-Vorpommern*

Sehr geehrte Frau Präsidentin,  
meine Damen und Herren Abgeordnete,

seit dem 1. Januar 2007 sind Aufwendungen von Arbeitnehmern für die Fahrt vom Wohnort zum Arbeitsort nur noch ab dem 21. Kilometer steuerlich abzugsfähig. Diese Regelung war Teil eines breit angelegten Programms zum Abbau von Steuersubventionen.

Inzwischen haben verschiedene Gerichte, auch der Bundesfinanzhof, Zweifel geäußert, ob dies mit dem Grundgesetz vereinbar ist. Im Kern sind es drei Argumente, die hier ins Feld geführt werden:

Erstens heißt es, dass es sich bei den Wegen zwischen Wohnung und Arbeitsplatz um ausschließlich beruflich veranlasste Fahrten handeln würde, die steuerlich anerkannt werden müssten.

Zweitens argumentieren die Richter, dass die Neuregelung gegen den im Grundgesetz festgeschriebenen Schutz von Ehe und Familie verstoßen würde, weil berufstätige Ehepartner gezwungen wären, auseinander zu ziehen.

Drittens heißt es, das Gleichheitsgebot würde verletzt werden, weil die Nahpendler gegenüber den Fernpendlern benachteiligt würden.

Meine Damen und Herren,  
ich kann diese Rechtsauffassung nicht teilen. Gemeinsam mit dem Bundesfinanzministerium und mit den Finanzgerichten in Mecklenburg-Vorpommern, Baden-Württemberg und Köln halte ich die jetzige Regelung für verfassungsgemäß. Ich bin zuversichtlich, dass auch das Bundesverfassungsgericht dies bestätigen wird.

Denn erstens sehe ich das Gleichheitsprinzip in keiner Weise ausgehebelt: Die Tatsache, dass Fahrten ab dem 21. Entfernungskilometer Steuer mindernd geltend gemacht werden können, ist vom Gesetzgeber ausdrücklich als Härtefallregelung aus sozialen Gründen eingeführt worden. Der Gesetzgeber hat seit jeher das anerkannte Recht, bestimmte Grenzen festzulegen und praktiziert dies auch in allen Politikbereichen.

Zweitens stellt die genannte Härtefallregelung ab dem 21. Kilometer sicher, dass die Besonderheiten auch von Doppelverdienererehen berücksichtigt werden. Von einer Unvereinbarkeit von Ehe und Berufstätigkeit bei Ehegatten kann also nicht die Rede sein.

Drittens – und jetzt komme ich zum Hauptargument der Gegner – sind die Aufwendungen für die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsplatz durchaus nicht nur beruflich veranlasste Kosten. Denn die Entscheidung beispielsweise ein Häuschen im Grünen vor den Toren der Stadt zu bauen und nicht in einer Wohnung im Stadtkern zu leben, ist ganz sicher auch privat begründet. Dies hat im Übrigen das Bundesverfassungsgericht im Jahr 2002 bestätigt.

Insofern handelt es sich also um gemischte Aufwendungen und hier hat der Gesetzgeber weiten Spielraum, ob und wie er dies berücksichtigt.

Neben den rechtlichen Argumenten wird von den Antragsstellern jedoch einhellig auf die vermeintlich besondere Situation des Flächenlandes Mecklenburg-Vorpommern hingewiesen. Anders als es häufig behauptet wird, ist jedoch die Zahl der Fernpendler in unserem Land nicht überdurchschnittlich hoch. Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung Berlin hat im Jahr 2003 hierzu aufschlussreiche Berechnungen durchgeführt - aktuellere Zahlen liegen uns nicht vor - hier dürften sich aber innerhalb von fünf Jahren keine gravierenden Verschiebungen ergeben haben. Danach müssen nur rund 23% der Pendler im Land eine Wegstrecke von über 20 km zurücklegen, davon rund 5% über 50 km. Damit liegen wir ziemlich genau im Bundesdurchschnitt. Überdurchschnittlich ist jedoch bei uns die Zahl der im Nahbereich des Arbeitsplatzes Wohnenden.

21% aller Berufstätigen wohnen nicht mehr als einen Kilometer von ihrem Arbeitsplatz entfernt – in keinem anderen Bundesland in Deutschland lebt so ein hoher Anteil der Menschen so nah am Arbeitsort. Von einer besonderen Belastung unseres Bundeslandes kann daher sicher nicht die Rede sein. Aber führen wir uns doch einmal vor Augen, was passieren würde, wenn die Bundesregierung zur alten Regelung zurückkehren oder das Bundesverfassungsgericht die jetzige Regelung für verfassungswidrig erklären würde.

Angela Merkel hat dies Ende des letzten Jahres schon einmal verkünden lassen: Falls es zu einer Neuregelung kommen sollte, bleibt für sie das Ziel bestehen, 2,5 Milliarden Euro einzusparen. Die Konsequenz wäre eine deutliche Senkung der Pauschale auf unter 20 Cent pro Kilometer oder eine Reduzierung des Arbeitnehmerpauschbetrages. Eine Senkung der Pendlerpauschale würde allerdings die Nahpendler mit dem Häuschen im Grünen gegenüber den Fernpendlern deutlich bevorzugen. Von einer Senkung des Arbeitnehmerpauschbetrages wären zudem sehr viele Bürgerinnen und Bürger zusätzlich negativ betroffen. Das wären ganz sicher die ungerechteren Alternativen. Im Kern reiht sich die Forderung nach Wiedereinführung der alten Pendlerpauschale jedoch ein in eine diffuse Steuersenkungsdebatte, die derzeit die Republik beschäftigt. Ich halte derartige Forderungen für unverantwortlich und auch sozialpolitisch für falsch. Denn würden wir ihnen nachgeben, würden wir erneut einen schwerwiegenden finanzpolitischen Fehler wiederholen: In Aufschwungsphasen Mehreinnahmen für neue Ausgaben und/oder Steuersenkungen zu verwenden, die dann zu explodierenden Neuschulden im Abschwung führen. Bei einem Schuldenberg des Bundes von über eintausend Milliarden Euro, der täglich weiter anwächst, muss ein ausgeglichener Haushalt Priorität haben.

Besonders falsch ist die Behauptung, Steuersenkungen wären sozialpolitisch der richtige Weg, um insbesondere die kleinen Einkommen stärker am Aufschwung zu beteiligen. Viele Kleinverdiener und Rentner zahlen so wenig Steuern, dass sich steuerliche Entlastungen kaum spürbar bemerkbar machen würden – das gilt im Übrigen auch für die Pendlerpauschale. Von Steuersenkungen profitieren Besserverdienende immer überdurchschnittlich.

Aber andersherum wird ein Schuh daraus. Gravierende Steuersenkungen hätten negative sozialpolitische Auswirkungen, weil der Sozialstaat finanziell weiter unter Druck geraten würde: Wer soll denn die Kinder vom Kindergarten bis zur Universität gut ausbilden, wer soll die Verkehrswege ausbauen, wer soll für öffentliche Sicherheit sorgen, für eine leistungsfähige und bürgerfreundliche Verwaltung?

Sind 20 oder 30 Euro Netto mehr im Monat wirklich wertvoller, als ein guter Kindergarten? Nein, denn von einem handlungsfähigen Staat profitieren die Schwachen und Schwächsten besonders.

Meine Damen und Herren Abgeordnete, vielen ist sicher nicht aufgefallen, dass uns in Kürze durchaus eine Steuerreform bevorsteht, die die Bürger um mindestens 9 Milliarden Euro entlasten wird.

Allerdings ist dies eine gerichtlich erzwungene Reform: Das Bundesverfassungsgericht hat kürzlich in einem Urteil eine höhere Absetzbarkeit von Krankenkassenbeiträgen verlangt. Bei einer Mindest-Gesamtwirkung von 9 Mrd. Euro wird das Land Mecklenburg-Vorpommern mindestens 85 Mio. Euro und die Kommunen 13 Mio. Euro Steuerausfälle pro Jahr zu verkraften haben. Dies hat nicht nur eine hohe zusätzliche Belastung für die öffentlichen Haushalte zur Folge, sondern auch neue Steuerungerechtigkeiten: Eine bessere Absetzbarkeit von Krankenkassenbeiträgen entlastet vor allem jene, die gut verdienen. Daher noch einmal: Für weitere Steuersenkungen gibt es ganz offensichtlich keinen Spielraum, viel eher sollte man darüber nachdenken, ob neu entstandene Ungerechtigkeiten im Steuersystem durch Umverteilungen ausgeglichen werden können. So wird derzeit von vielen Seiten die so genannte „kalte Progression“ ins Feld geführt – also der inflationsbedingte Anstieg der realen Steuerlast - und gravierende Änderungen im Steuersystem eingefordert. Auch denkbar und zu Recht derzeit diskutiert, ist ein Umstieg auf eine stärker steuerbasierte Finanzierung der Sozialsysteme. Sie sehen, es gibt momentan so viele steuerpolitische Baustellen, dass – im Sinne einer stimmigen Gesamtlösung - eine vorgezogene Einzellösung bei der Entfernungspauschale genau der falsche Weg wäre!

Aber eines bleibt grundsätzlich festzuhalten: Die Strategie, die Einnahmen durch Steuersenkungen zu vermindern und gleichzeitig mehr ausgeben zu wollen, untergräbt über kurz oder lang den Sozialstaat. Ein soziales Deutschland kann sich solch einen schwachen Staat nicht leisten!

Es gilt das gesprochene Wort.

## Wiedereinführung der Entfernungspauschale?

*Rede der Finanzministerin Sigrid Keler  
zu den Anträgen der FDP und der Linkspartei  
zur Wiedereinführung der ursprünglichen Entfernungspauschale  
am 5. Juni vor dem Landtag Mecklenburg-Vorpommern*

Sehr geehrte Frau Präsidentin,  
meine Damen und Herren Abgeordnete,

seit dem 1. Januar 2007 sind Aufwendungen von Arbeitnehmern für die Fahrt vom Wohnort zum Arbeitsort nur noch ab dem 21. Kilometer steuerlich abzugsfähig. Diese Regelung war Teil eines breit angelegten Programms zum Abbau von Steuersubventionen.

Inzwischen haben verschiedene Gerichte, auch der Bundesfinanzhof, Zweifel geäußert, ob dies mit dem Grundgesetz vereinbar ist. Im Kern sind es drei Argumente, die hier ins Feld geführt werden:

Erstens heißt es, dass es sich bei den Wegen zwischen Wohnung und Arbeitsplatz um ausschließlich beruflich veranlasste Fahrten handeln würde, die steuerlich anerkannt werden müssten.

Zweitens argumentieren die Richter, dass die Neuregelung gegen den im Grundgesetz festgeschriebenen Schutz von Ehe und Familie verstoßen würde, weil berufstätige Ehepartner gezwungen wären, auseinander zu ziehen.

Drittens heißt es, das Gleichheitsgebot würde verletzt werden, weil die Nahpendler gegenüber den Fernpendlern benachteiligt würden.

Meine Damen und Herren,  
ich kann diese Rechtsauffassung nicht teilen. Gemeinsam mit dem Bundesfinanzministerium und mit den Finanzgerichten in Mecklenburg-Vorpommern, Baden-Württemberg und Köln halte ich die jetzige Regelung für verfassungsgemäß. Ich bin zuversichtlich, dass auch das Bundesverfassungsgericht dies bestätigen wird.

Denn erstens sehe ich das Gleichheitsprinzip in keiner Weise ausgehebelt: Die Tatsache, dass Fahrten ab dem 21. Entfernungskilometer Steuer mindernd geltend gemacht werden können, ist vom Gesetzgeber ausdrücklich als Härtefallregelung aus sozialen Gründen eingeführt worden. Der Gesetzgeber hat seit jeher das anerkannte Recht, bestimmte Grenzen festzulegen und praktiziert dies auch in allen Politikbereichen.

Zweitens stellt die genannte Härtefallregelung ab dem 21. Kilometer sicher, dass die Besonderheiten auch von Doppelverdienern berücksichtigt werden. Von einer Unvereinbarkeit von Ehe und Berufstätigkeit bei Ehegatten kann also nicht die Rede sein.

Drittens – und jetzt komme ich zum Hauptargument der Gegner – sind die Aufwendungen für die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsplatz durchaus nicht nur beruflich veranlasste Kosten. Denn die Entscheidung beispielsweise ein Häuschen im Grünen vor den Toren der Stadt zu bauen und nicht in einer Wohnung im Stadtkern zu leben, ist ganz sicher auch privat begründet. Dies hat im Übrigen das Bundesverfassungsgericht im Jahr 2002 bestätigt.

Insofern handelt es sich also um gemischte Aufwendungen und hier hat der Gesetzgeber weiten Spielraum, ob und wie er dies berücksichtigt.

Neben den rechtlichen Argumenten wird von den Antragsstellern jedoch einhellig auf die vermeintlich besondere Situation des Flächenlandes Mecklenburg-Vorpommern hingewiesen. Anders als es häufig behauptet wird, ist jedoch die Zahl der Fernpendler in unserem Land nicht überdurchschnittlich hoch. Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung Berlin hat im Jahr 2003 hierzu aufschlussreiche Berechnungen durchgeführt - aktuellere Zahlen liegen uns nicht vor - hier dürften sich aber innerhalb von fünf Jahren keine gravierenden Verschiebungen ergeben haben. Danach müssen nur rund 23% der Pendler im Land eine Wegstrecke von über 20 km zurücklegen, davon rund 5% über 50 km. Damit liegen wir ziemlich genau im Bundesdurchschnitt. Überdurchschnittlich ist jedoch bei uns die Zahl der im Nahbereich des Arbeitsplatzes Wohnenden.

21% aller Berufstätigen wohnen nicht mehr als einen Kilometer von ihrem Arbeitsplatz entfernt – in keinem anderen Bundesland in Deutschland lebt so ein hoher Anteil der Menschen so nah am Arbeitsort. Von einer besonderen Belastung unseres Bundeslandes kann daher sicher nicht die Rede sein. Aber führen wir uns doch einmal vor Augen, was passieren würde, wenn die Bundesregierung zur alten Regelung zurückkehren oder das Bundesverfassungsgericht die jetzige Regelung für verfassungswidrig erklären würde.

Angela Merkel hat dies Ende des letzten Jahres schon einmal verkünden lassen: Falls es zu einer Neuregelung kommen sollte, bleibt für sie das Ziel bestehen, 2,5 Milliarden Euro einzusparen. Die Konsequenz wäre eine deutliche Senkung der Pauschale auf unter 20 Cent pro Kilometer oder eine Reduzierung des Arbeitnehmerpauschbetrages. Eine Senkung der Pendlerpauschale würde allerdings die Nahpendler mit dem Häuschen im Grünen gegenüber den Fernpendlern deutlich bevorzugen. Von einer Senkung des Arbeitnehmerpauschbetrages wären zudem sehr viele Bürgerinnen und Bürger zusätzlich negativ betroffen. Das wären ganz sicher die ungerechteren Alternativen. Im Kern reiht sich die Forderung nach Wiedereinführung der alten Pendlerpauschale jedoch ein in eine diffuse Steuersenkungsdebatte, die derzeit die Republik beschäftigt. Ich halte derartige Forderungen für unverantwortlich und auch sozialpolitisch für falsch. Denn würden wir ihnen nachgeben, würden wir erneut einen schwerwiegenden finanzpolitischen Fehler wiederholen: In Aufschwungsphasen Mehreinnahmen für neue Ausgaben und/oder Steuersenkungen zu verwenden, die dann zu explodierenden Neuschulden im Abschwung führen. Bei einem Schuldenberg des Bundes von über eintausend Milliarden Euro, der täglich weiter anwächst, muss ein ausgeglichener Haushalt Priorität haben.

Besonders falsch ist die Behauptung, Steuersenkungen wären sozialpolitisch der richtige Weg, um insbesondere die kleinen Einkommen stärker am Aufschwung zu beteiligen. Viele Kleinverdiener und Rentner zahlen so wenig Steuern, dass sich steuerliche Entlastungen kaum spürbar bemerkbar machen würden – das gilt im Übrigen auch für die Pendlerpauschale. Von Steuersenkungen profitieren Besserverdienende immer überdurchschnittlich.

Aber andersherum wird ein Schuh daraus. Gravierende Steuersenkungen hätten negative sozialpolitische Auswirkungen, weil der Sozialstaat finanziell weiter unter Druck geraten würde: Wer soll denn die Kinder vom Kindergarten bis zur Universität gut ausbilden, wer soll die Verkehrswege ausbauen, wer soll für öffentliche Sicherheit sorgen, für eine leistungsfähige und bürgerfreundliche Verwaltung?

Sind 20 oder 30 Euro Netto mehr im Monat wirklich wertvoller, als ein guter Kindergarten? Nein, denn von einem handlungsfähigen Staat profitieren die Schwachen und Schwächsten besonders.

Meine Damen und Herren Abgeordnete, vielen ist sicher nicht aufgefallen, dass uns in Kürze durchaus eine Steuerreform bevorsteht, die die Bürger um mindestens 9 Milliarden Euro entlasten wird.

Allerdings ist dies eine gerichtlich erzwungene Reform: Das Bundesverfassungsgericht hat kürzlich in einem Urteil eine höhere Absetzbarkeit von Krankenkassenbeiträgen verlangt. Bei einer Mindest-Gesamtwirkung von 9 Mrd. Euro wird das Land Mecklenburg-Vorpommern mindestens 85 Mio. Euro und die Kommunen 13 Mio. Euro Steuerausfälle pro Jahr zu verkraften haben. Dies hat nicht nur eine hohe zusätzliche Belastung für die öffentlichen Haushalte zur Folge, sondern auch neue Steuerungerechtigkeiten: Eine bessere Absetzbarkeit von Krankenkassenbeiträgen entlastet vor allem jene, die gut verdienen. Daher noch einmal: Für weitere Steuersenkungen gibt es ganz offensichtlich keinen Spielraum, viel eher sollte man darüber nachdenken, ob neu entstandene Ungerechtigkeiten im Steuersystem durch Umverteilungen ausgeglichen werden können. So wird derzeit von vielen Seiten die so genannte „kalte Progression“ ins Feld geführt – also der inflationsbedingte Anstieg der realen Steuerlast - und gravierende Änderungen im Steuersystem eingefordert. Auch denkbar und zu Recht derzeit diskutiert, ist ein Umstieg auf eine stärker steuerbasierte Finanzierung der Sozialsysteme. Sie sehen, es gibt momentan so viele steuerpolitische Baustellen, dass – im Sinne einer stimmigen Gesamtlösung - eine vorgezogene Einzellösung bei der Entfernungspauschale genau der falsche Weg wäre!

Aber eines bleibt grundsätzlich festzuhalten: Die Strategie, die Einnahmen durch Steuersenkungen zu vermindern und gleichzeitig mehr ausgeben zu wollen, untergräbt über kurz oder lang den Sozialstaat. Ein soziales Deutschland kann sich solch einen schwachen Staat nicht leisten!

Es gilt das gesprochene Wort.

## Wiedereinführung der Entfernungspauschale?

*Rede der Finanzministerin Sigrid Keler  
zu den Anträgen der FDP und der Linkspartei  
zur Wiedereinführung der ursprünglichen Entfernungspauschale  
am 5. Juni vor dem Landtag Mecklenburg-Vorpommern*

Sehr geehrte Frau Präsidentin,  
meine Damen und Herren Abgeordnete,

seit dem 1. Januar 2007 sind Aufwendungen von Arbeitnehmern für die Fahrt vom Wohnort zum Arbeitsort nur noch ab dem 21. Kilometer steuerlich abzugsfähig. Diese Regelung war Teil eines breit angelegten Programms zum Abbau von Steuersubventionen.

Inzwischen haben verschiedene Gerichte, auch der Bundesfinanzhof, Zweifel geäußert, ob dies mit dem Grundgesetz vereinbar ist. Im Kern sind es drei Argumente, die hier ins Feld geführt werden:

Erstens heißt es, dass es sich bei den Wegen zwischen Wohnung und Arbeitsplatz um ausschließlich beruflich veranlasste Fahrten handeln würde, die steuerlich anerkannt werden müssten.

Zweitens argumentieren die Richter, dass die Neuregelung gegen den im Grundgesetz festgeschriebenen Schutz von Ehe und Familie verstoßen würde, weil berufstätige Ehepartner gezwungen wären, auseinander zu ziehen.

Drittens heißt es, das Gleichheitsgebot würde verletzt werden, weil die Nahpendler gegenüber den Fernpendlern benachteiligt würden.

Meine Damen und Herren,  
ich kann diese Rechtsauffassung nicht teilen. Gemeinsam mit dem Bundesfinanzministerium und mit den Finanzgerichten in Mecklenburg-Vorpommern, Baden-Württemberg und Köln halte ich die jetzige Regelung für verfassungsgemäß. Ich bin zuversichtlich, dass auch das Bundesverfassungsgericht dies bestätigen wird.

Denn erstens sehe ich das Gleichheitsprinzip in keiner Weise ausgehebelt: Die Tatsache, dass Fahrten ab dem 21. Entfernungskilometer Steuer mindernd geltend gemacht werden können, ist vom Gesetzgeber ausdrücklich als Härtefallregelung aus sozialen Gründen eingeführt worden. Der Gesetzgeber hat seit jeher das anerkannte Recht, bestimmte Grenzen festzulegen und praktiziert dies auch in allen Politikbereichen.

Zweitens stellt die genannte Härtefallregelung ab dem 21. Kilometer sicher, dass die Besonderheiten auch von Doppelverdienern berücksichtigt werden. Von einer Unvereinbarkeit von Ehe und Berufstätigkeit bei Ehegatten kann also nicht die Rede sein.

Drittens – und jetzt komme ich zum Hauptargument der Gegner – sind die Aufwendungen für die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsplatz durchaus nicht nur beruflich veranlasste Kosten. Denn die Entscheidung beispielsweise ein Häuschen im Grünen vor den Toren der Stadt zu bauen und nicht in einer Wohnung im Stadtkern zu leben, ist ganz sicher auch privat begründet. Dies hat im Übrigen das Bundesverfassungsgericht im Jahr 2002 bestätigt.

Insofern handelt es sich also um gemischte Aufwendungen und hier hat der Gesetzgeber weiten Spielraum, ob und wie er dies berücksichtigt.

Neben den rechtlichen Argumenten wird von den Antragsstellern jedoch einhellig auf die vermeintlich besondere Situation des Flächenlandes Mecklenburg-Vorpommern hingewiesen. Anders als es häufig behauptet wird, ist jedoch die Zahl der Fernpendler in unserem Land nicht überdurchschnittlich hoch. Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung Berlin hat im Jahr 2003 hierzu aufschlussreiche Berechnungen durchgeführt - aktuellere Zahlen liegen uns nicht vor - hier dürften sich aber innerhalb von fünf Jahren keine gravierenden Verschiebungen ergeben haben. Danach müssen nur rund 23% der Pendler im Land eine Wegstrecke von über 20 km zurücklegen, davon rund 5% über 50 km. Damit liegen wir ziemlich genau im Bundesdurchschnitt. Überdurchschnittlich ist jedoch bei uns die Zahl der im Nahbereich des Arbeitsplatzes Wohnenden.

21% aller Berufstätigen wohnen nicht mehr als einen Kilometer von ihrem Arbeitsplatz entfernt – in keinem anderen Bundesland in Deutschland lebt so ein hoher Anteil der Menschen so nah am Arbeitsort. Von einer besonderen Belastung unseres Bundeslandes kann daher sicher nicht die Rede sein. Aber führen wir uns doch einmal vor Augen, was passieren würde, wenn die Bundesregierung zur alten Regelung zurückkehren oder das Bundesverfassungsgericht die jetzige Regelung für verfassungswidrig erklären würde.

Angela Merkel hat dies Ende des letzten Jahres schon einmal verkünden lassen: Falls es zu einer Neuregelung kommen sollte, bleibt für sie das Ziel bestehen, 2,5 Milliarden Euro einzusparen. Die Konsequenz wäre eine deutliche Senkung der Pauschale auf unter 20 Cent pro Kilometer oder eine Reduzierung des Arbeitnehmerpauschbetrages. Eine Senkung der Pendlerpauschale würde allerdings die Nahpendler mit dem Häuschen im Grünen gegenüber den Fernpendlern deutlich bevorzugen. Von einer Senkung des Arbeitnehmerpauschbetrages wären zudem sehr viele Bürgerinnen und Bürger zusätzlich negativ betroffen. Das wären ganz sicher die ungerechteren Alternativen. Im Kern reiht sich die Forderung nach Wiedereinführung der alten Pendlerpauschale jedoch ein in eine diffuse Steuersenkungsdebatte, die derzeit die Republik beschäftigt. Ich halte derartige Forderungen für unverantwortlich und auch sozialpolitisch für falsch. Denn würden wir ihnen nachgeben, würden wir erneut einen schwerwiegenden finanzpolitischen Fehler wiederholen: In Aufschwungsphasen Mehreinnahmen für neue Ausgaben und/oder Steuersenkungen zu verwenden, die dann zu explodierenden Neuschulden im Abschwung führen. Bei einem Schuldenberg des Bundes von über eintausend Milliarden Euro, der täglich weiter anwächst, muss ein ausgeglichener Haushalt Priorität haben.

Besonders falsch ist die Behauptung, Steuersenkungen wären sozialpolitisch der richtige Weg, um insbesondere die kleinen Einkommen stärker am Aufschwung zu beteiligen. Viele Kleinverdiener und Rentner zahlen so wenig Steuern, dass sich steuerliche Entlastungen kaum spürbar bemerkbar machen würden – das gilt im Übrigen auch für die Pendlerpauschale. Von Steuersenkungen profitieren Besserverdienende immer überdurchschnittlich.

Aber andersherum wird ein Schuh daraus. Gravierende Steuersenkungen hätten negative sozialpolitische Auswirkungen, weil der Sozialstaat finanziell weiter unter Druck geraten würde: Wer soll denn die Kinder vom Kindergarten bis zur Universität gut ausbilden, wer soll die Verkehrswege ausbauen, wer soll für öffentliche Sicherheit sorgen, für eine leistungsfähige und bürgerfreundliche Verwaltung?

Sind 20 oder 30 Euro Netto mehr im Monat wirklich wertvoller, als ein guter Kindergarten? Nein, denn von einem handlungsfähigen Staat profitieren die Schwachen und Schwächsten besonders.

Meine Damen und Herren Abgeordnete, vielen ist sicher nicht aufgefallen, dass uns in Kürze durchaus eine Steuerreform bevorsteht, die die Bürger um mindestens 9 Milliarden Euro entlasten wird.

Allerdings ist dies eine gerichtlich erzwungene Reform: Das Bundesverfassungsgericht hat kürzlich in einem Urteil eine höhere Absetzbarkeit von Krankenkassenbeiträgen verlangt. Bei einer Mindest-Gesamtwirkung von 9 Mrd. Euro wird das Land Mecklenburg-Vorpommern mindestens 85 Mio. Euro und die Kommunen 13 Mio. Euro Steuerausfälle pro Jahr zu verkraften haben. Dies hat nicht nur eine hohe zusätzliche Belastung für die öffentlichen Haushalte zur Folge, sondern auch neue Steuerungerechtigkeiten: Eine bessere Absetzbarkeit von Krankenkassenbeiträgen entlastet vor allem jene, die gut verdienen. Daher noch einmal: Für weitere Steuersenkungen gibt es ganz offensichtlich keinen Spielraum, viel eher sollte man darüber nachdenken, ob neu entstandene Ungerechtigkeiten im Steuersystem durch Umverteilungen ausgeglichen werden können. So wird derzeit von vielen Seiten die so genannte „kalte Progression“ ins Feld geführt – also der inflationsbedingte Anstieg der realen Steuerlast - und gravierende Änderungen im Steuersystem eingefordert. Auch denkbar und zu Recht derzeit diskutiert, ist ein Umstieg auf eine stärker steuerbasierte Finanzierung der Sozialsysteme. Sie sehen, es gibt momentan so viele steuerpolitische Baustellen, dass – im Sinne einer stimmigen Gesamtlösung - eine vorgezogene Einzellösung bei der Entfernungspauschale genau der falsche Weg wäre!

Aber eines bleibt grundsätzlich festzuhalten: Die Strategie, die Einnahmen durch Steuersenkungen zu vermindern und gleichzeitig mehr ausgeben zu wollen, untergräbt über kurz oder lang den Sozialstaat. Ein soziales Deutschland kann sich solch einen schwachen Staat nicht leisten!

Es gilt das gesprochene Wort.

## Wiedereinführung der Entfernungspauschale?

*Rede der Finanzministerin Sigrid Keler  
zu den Anträgen der FDP und der Linkspartei  
zur Wiedereinführung der ursprünglichen Entfernungspauschale  
am 5. Juni vor dem Landtag Mecklenburg-Vorpommern*

Sehr geehrte Frau Präsidentin,  
meine Damen und Herren Abgeordnete,

seit dem 1. Januar 2007 sind Aufwendungen von Arbeitnehmern für die Fahrt vom Wohnort zum Arbeitsort nur noch ab dem 21. Kilometer steuerlich abzugsfähig. Diese Regelung war Teil eines breit angelegten Programms zum Abbau von Steuersubventionen.

Inzwischen haben verschiedene Gerichte, auch der Bundesfinanzhof, Zweifel geäußert, ob dies mit dem Grundgesetz vereinbar ist. Im Kern sind es drei Argumente, die hier ins Feld geführt werden:

Erstens heißt es, dass es sich bei den Wegen zwischen Wohnung und Arbeitsplatz um ausschließlich beruflich veranlasste Fahrten handeln würde, die steuerlich anerkannt werden müssten.

Zweitens argumentieren die Richter, dass die Neuregelung gegen den im Grundgesetz festgeschriebenen Schutz von Ehe und Familie verstoßen würde, weil berufstätige Ehepartner gezwungen wären, auseinander zu ziehen.

Drittens heißt es, das Gleichheitsgebot würde verletzt werden, weil die Nahpendler gegenüber den Fernpendlern benachteiligt würden.

Meine Damen und Herren,  
ich kann diese Rechtsauffassung nicht teilen. Gemeinsam mit dem Bundesfinanzministerium und mit den Finanzgerichten in Mecklenburg-Vorpommern, Baden-Württemberg und Köln halte ich die jetzige Regelung für verfassungsgemäß. Ich bin zuversichtlich, dass auch das Bundesverfassungsgericht dies bestätigen wird.

Denn erstens sehe ich das Gleichheitsprinzip in keiner Weise ausgehebelt: Die Tatsache, dass Fahrten ab dem 21. Entfernungskilometer Steuer mindernd geltend gemacht werden können, ist vom Gesetzgeber ausdrücklich als Härtefallregelung aus sozialen Gründen eingeführt worden. Der Gesetzgeber hat seit jeher das anerkannte Recht, bestimmte Grenzen festzulegen und praktiziert dies auch in allen Politikbereichen.

Zweitens stellt die genannte Härtefallregelung ab dem 21. Kilometer sicher, dass die Besonderheiten auch von Doppelverdienern berücksichtigt werden. Von einer Unvereinbarkeit von Ehe und Berufstätigkeit bei Ehegatten kann also nicht die Rede sein.

Drittens – und jetzt komme ich zum Hauptargument der Gegner – sind die Aufwendungen für die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsplatz durchaus nicht nur beruflich veranlasste Kosten. Denn die Entscheidung beispielsweise ein Häuschen im Grünen vor den Toren der Stadt zu bauen und nicht in einer Wohnung im Stadtkern zu leben, ist ganz sicher auch privat begründet. Dies hat im Übrigen das Bundesverfassungsgericht im Jahr 2002 bestätigt.

Insofern handelt es sich also um gemischte Aufwendungen und hier hat der Gesetzgeber weiten Spielraum, ob und wie er dies berücksichtigt.

Neben den rechtlichen Argumenten wird von den Antragsstellern jedoch einhellig auf die vermeintlich besondere Situation des Flächenlandes Mecklenburg-Vorpommern hingewiesen. Anders als es häufig behauptet wird, ist jedoch die Zahl der Fernpendler in unserem Land nicht überdurchschnittlich hoch. Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung Berlin hat im Jahr 2003 hierzu aufschlussreiche Berechnungen durchgeführt - aktuellere Zahlen liegen uns nicht vor - hier dürften sich aber innerhalb von fünf Jahren keine gravierenden Verschiebungen ergeben haben. Danach müssen nur rund 23% der Pendler im Land eine Wegstrecke von über 20 km zurücklegen, davon rund 5% über 50 km. Damit liegen wir ziemlich genau im Bundesdurchschnitt. Überdurchschnittlich ist jedoch bei uns die Zahl der im Nahbereich des Arbeitsplatzes Wohnenden.

21% aller Berufstätigen wohnen nicht mehr als einen Kilometer von ihrem Arbeitsplatz entfernt – in keinem anderen Bundesland in Deutschland lebt so ein hoher Anteil der Menschen so nah am Arbeitsort. Von einer besonderen Belastung unseres Bundeslandes kann daher sicher nicht die Rede sein. Aber führen wir uns doch einmal vor Augen, was passieren würde, wenn die Bundesregierung zur alten Regelung zurückkehren oder das Bundesverfassungsgericht die jetzige Regelung für verfassungswidrig erklären würde.

Angela Merkel hat dies Ende des letzten Jahres schon einmal verkünden lassen: Falls es zu einer Neuregelung kommen sollte, bleibt für sie das Ziel bestehen, 2,5 Milliarden Euro einzusparen. Die Konsequenz wäre eine deutliche Senkung der Pauschale auf unter 20 Cent pro Kilometer oder eine Reduzierung des Arbeitnehmerpauschbetrages. Eine Senkung der Pendlerpauschale würde allerdings die Nahpendler mit dem Häuschen im Grünen gegenüber den Fernpendlern deutlich bevorzugen. Von einer Senkung des Arbeitnehmerpauschbetrages wären zudem sehr viele Bürgerinnen und Bürger zusätzlich negativ betroffen. Das wären ganz sicher die ungerechteren Alternativen. Im Kern reiht sich die Forderung nach Wiedereinführung der alten Pendlerpauschale jedoch ein in eine diffuse Steuersenkungsdebatte, die derzeit die Republik beschäftigt. Ich halte derartige Forderungen für unverantwortlich und auch sozialpolitisch für falsch. Denn würden wir ihnen nachgeben, würden wir erneut einen schwerwiegenden finanzpolitischen Fehler wiederholen: In Aufschwungsphasen Mehreinnahmen für neue Ausgaben und/oder Steuersenkungen zu verwenden, die dann zu explodierenden Neuschulden im Abschwung führen. Bei einem Schuldenberg des Bundes von über eintausend Milliarden Euro, der täglich weiter anwächst, muss ein ausgeglichener Haushalt Priorität haben.

Besonders falsch ist die Behauptung, Steuersenkungen wären sozialpolitisch der richtige Weg, um insbesondere die kleinen Einkommen stärker am Aufschwung zu beteiligen. Viele Kleinverdiener und Rentner zahlen so wenig Steuern, dass sich steuerliche Entlastungen kaum spürbar bemerkbar machen würden – das gilt im Übrigen auch für die Pendlerpauschale. Von Steuersenkungen profitieren Besserverdienende immer überdurchschnittlich.

Aber andersherum wird ein Schuh daraus. Gravierende Steuersenkungen hätten negative sozialpolitische Auswirkungen, weil der Sozialstaat finanziell weiter unter Druck geraten würde: Wer soll denn die Kinder vom Kindergarten bis zur Universität gut ausbilden, wer soll die Verkehrswege ausbauen, wer soll für öffentliche Sicherheit sorgen, für eine leistungsfähige und bürgerfreundliche Verwaltung?

Sind 20 oder 30 Euro Netto mehr im Monat wirklich wertvoller, als ein guter Kindergarten? Nein, denn von einem handlungsfähigen Staat profitieren die Schwachen und Schwächsten besonders.

Meine Damen und Herren Abgeordnete, vielen ist sicher nicht aufgefallen, dass uns in Kürze durchaus eine Steuerreform bevorsteht, die die Bürger um mindestens 9 Milliarden Euro entlasten wird.

Allerdings ist dies eine gerichtlich erzwungene Reform: Das Bundesverfassungsgericht hat kürzlich in einem Urteil eine höhere Absetzbarkeit von Krankenkassenbeiträgen verlangt. Bei einer Mindest-Gesamtwirkung von 9 Mrd. Euro wird das Land Mecklenburg-Vorpommern mindestens 85 Mio. Euro und die Kommunen 13 Mio. Euro Steuerausfälle pro Jahr zu verkraften haben. Dies hat nicht nur eine hohe zusätzliche Belastung für die öffentlichen Haushalte zur Folge, sondern auch neue Steuerungerechtigkeiten: Eine bessere Absetzbarkeit von Krankenkassenbeiträgen entlastet vor allem jene, die gut verdienen. Daher noch einmal: Für weitere Steuersenkungen gibt es ganz offensichtlich keinen Spielraum, viel eher sollte man darüber nachdenken, ob neu entstandene Ungerechtigkeiten im Steuersystem durch Umverteilungen ausgeglichen werden können. So wird derzeit von vielen Seiten die so genannte „kalte Progression“ ins Feld geführt – also der inflationsbedingte Anstieg der realen Steuerlast - und gravierende Änderungen im Steuersystem eingefordert. Auch denkbar und zu Recht derzeit diskutiert, ist ein Umstieg auf eine stärker steuerbasierte Finanzierung der Sozialsysteme. Sie sehen, es gibt momentan so viele steuerpolitische Baustellen, dass – im Sinne einer stimmigen Gesamtlösung - eine vorgezogene Einzellösung bei der Entfernungspauschale genau der falsche Weg wäre!

Aber eines bleibt grundsätzlich festzuhalten: Die Strategie, die Einnahmen durch Steuersenkungen zu vermindern und gleichzeitig mehr ausgeben zu wollen, untergräbt über kurz oder lang den Sozialstaat. Ein soziales Deutschland kann sich solch einen schwachen Staat nicht leisten!

Es gilt das gesprochene Wort.

## Wiedereinführung der Entfernungspauschale?

*Rede der Finanzministerin Sigrid Keler  
zu den Anträgen der FDP und der Linkspartei  
zur Wiedereinführung der ursprünglichen Entfernungspauschale  
am 5. Juni vor dem Landtag Mecklenburg-Vorpommern*

Sehr geehrte Frau Präsidentin,  
meine Damen und Herren Abgeordnete,

seit dem 1. Januar 2007 sind Aufwendungen von Arbeitnehmern für die Fahrt vom Wohnort zum Arbeitsort nur noch ab dem 21. Kilometer steuerlich abzugsfähig. Diese Regelung war Teil eines breit angelegten Programms zum Abbau von Steuersubventionen.

Inzwischen haben verschiedene Gerichte, auch der Bundesfinanzhof, Zweifel geäußert, ob dies mit dem Grundgesetz vereinbar ist. Im Kern sind es drei Argumente, die hier ins Feld geführt werden:

Erstens heißt es, dass es sich bei den Wegen zwischen Wohnung und Arbeitsplatz um ausschließlich beruflich veranlasste Fahrten handeln würde, die steuerlich anerkannt werden müssten.

Zweitens argumentieren die Richter, dass die Neuregelung gegen den im Grundgesetz festgeschriebenen Schutz von Ehe und Familie verstoßen würde, weil berufstätige Ehepartner gezwungen wären, auseinander zu ziehen.

Drittens heißt es, das Gleichheitsgebot würde verletzt werden, weil die Nahpendler gegenüber den Fernpendlern benachteiligt würden.

Meine Damen und Herren,  
ich kann diese Rechtsauffassung nicht teilen. Gemeinsam mit dem Bundesfinanzministerium und mit den Finanzgerichten in Mecklenburg-Vorpommern, Baden-Württemberg und Köln halte ich die jetzige Regelung für verfassungsgemäß. Ich bin zuversichtlich, dass auch das Bundesverfassungsgericht dies bestätigen wird.

Denn erstens sehe ich das Gleichheitsprinzip in keiner Weise ausgehebelt: Die Tatsache, dass Fahrten ab dem 21. Entfernungskilometer Steuer mindernd geltend gemacht werden können, ist vom Gesetzgeber ausdrücklich als Härtefallregelung aus sozialen Gründen eingeführt worden. Der Gesetzgeber hat seit jeher das anerkannte Recht, bestimmte Grenzen festzulegen und praktiziert dies auch in allen Politikbereichen.

Zweitens stellt die genannte Härtefallregelung ab dem 21. Kilometer sicher, dass die Besonderheiten auch von Doppelverdienern berücksichtigt werden. Von einer Unvereinbarkeit von Ehe und Berufstätigkeit bei Ehegatten kann also nicht die Rede sein.

Drittens – und jetzt komme ich zum Hauptargument der Gegner – sind die Aufwendungen für die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsplatz durchaus nicht nur beruflich veranlasste Kosten. Denn die Entscheidung beispielsweise ein Häuschen im Grünen vor den Toren der Stadt zu bauen und nicht in einer Wohnung im Stadtkern zu leben, ist ganz sicher auch privat begründet. Dies hat im Übrigen das Bundesverfassungsgericht im Jahr 2002 bestätigt.

Insofern handelt es sich also um gemischte Aufwendungen und hier hat der Gesetzgeber weiten Spielraum, ob und wie er dies berücksichtigt.

Neben den rechtlichen Argumenten wird von den Antragsstellern jedoch einhellig auf die vermeintlich besondere Situation des Flächenlandes Mecklenburg-Vorpommern hingewiesen. Anders als es häufig behauptet wird, ist jedoch die Zahl der Fernpendler in unserem Land nicht überdurchschnittlich hoch. Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung Berlin hat im Jahr 2003 hierzu aufschlussreiche Berechnungen durchgeführt - aktuellere Zahlen liegen uns nicht vor - hier dürften sich aber innerhalb von fünf Jahren keine gravierenden Verschiebungen ergeben haben. Danach müssen nur rund 23% der Pendler im Land eine Wegstrecke von über 20 km zurücklegen, davon rund 5% über 50 km. Damit liegen wir ziemlich genau im Bundesdurchschnitt. Überdurchschnittlich ist jedoch bei uns die Zahl der im Nahbereich des Arbeitsplatzes Wohnenden.

21% aller Berufstätigen wohnen nicht mehr als einen Kilometer von ihrem Arbeitsplatz entfernt – in keinem anderen Bundesland in Deutschland lebt so ein hoher Anteil der Menschen so nah am Arbeitsort. Von einer besonderen Belastung unseres Bundeslandes kann daher sicher nicht die Rede sein. Aber führen wir uns doch einmal vor Augen, was passieren würde, wenn die Bundesregierung zur alten Regelung zurückkehren oder das Bundesverfassungsgericht die jetzige Regelung für verfassungswidrig erklären würde.

Angela Merkel hat dies Ende des letzten Jahres schon einmal verkünden lassen: Falls es zu einer Neuregelung kommen sollte, bleibt für sie das Ziel bestehen, 2,5 Milliarden Euro einzusparen. Die Konsequenz wäre eine deutliche Senkung der Pauschale auf unter 20 Cent pro Kilometer oder eine Reduzierung des Arbeitnehmerpauschbetrages. Eine Senkung der Pendlerpauschale würde allerdings die Nahpendler mit dem Häuschen im Grünen gegenüber den Fernpendlern deutlich bevorzugen. Von einer Senkung des Arbeitnehmerpauschbetrages wären zudem sehr viele Bürgerinnen und Bürger zusätzlich negativ betroffen. Das wären ganz sicher die ungerechteren Alternativen. Im Kern reiht sich die Forderung nach Wiedereinführung der alten Pendlerpauschale jedoch ein in eine diffuse Steuersenkungsdebatte, die derzeit die Republik beschäftigt. Ich halte derartige Forderungen für unverantwortlich und auch sozialpolitisch für falsch. Denn würden wir ihnen nachgeben, würden wir erneut einen schwerwiegenden finanzpolitischen Fehler wiederholen: In Aufschwungsphasen Mehreinnahmen für neue Ausgaben und/oder Steuersenkungen zu verwenden, die dann zu explodierenden Neuschulden im Abschwung führen. Bei einem Schuldenberg des Bundes von über eintausend Milliarden Euro, der täglich weiter anwächst, muss ein ausgeglichener Haushalt Priorität haben.

Besonders falsch ist die Behauptung, Steuersenkungen wären sozialpolitisch der richtige Weg, um insbesondere die kleinen Einkommen stärker am Aufschwung zu beteiligen. Viele Kleinverdiener und Rentner zahlen so wenig Steuern, dass sich steuerliche Entlastungen kaum spürbar bemerkbar machen würden – das gilt im Übrigen auch für die Pendlerpauschale. Von Steuersenkungen profitieren Besserverdienende immer überdurchschnittlich.

Aber andersherum wird ein Schuh daraus. Gravierende Steuersenkungen hätten negative sozialpolitische Auswirkungen, weil der Sozialstaat finanziell weiter unter Druck geraten würde: Wer soll denn die Kinder vom Kindergarten bis zur Universität gut ausbilden, wer soll die Verkehrswege ausbauen, wer soll für öffentliche Sicherheit sorgen, für eine leistungsfähige und bürgerfreundliche Verwaltung?

Sind 20 oder 30 Euro Netto mehr im Monat wirklich wertvoller, als ein guter Kindergarten? Nein, denn von einem handlungsfähigen Staat profitieren die Schwachen und Schwächsten besonders.

Meine Damen und Herren Abgeordnete, vielen ist sicher nicht aufgefallen, dass uns in Kürze durchaus eine Steuerreform bevorsteht, die die Bürger um mindestens 9 Milliarden Euro entlasten wird.

Allerdings ist dies eine gerichtlich erzwungene Reform: Das Bundesverfassungsgericht hat kürzlich in einem Urteil eine höhere Absetzbarkeit von Krankenkassenbeiträgen verlangt. Bei einer Mindest-Gesamtwirkung von 9 Mrd. Euro wird das Land Mecklenburg-Vorpommern mindestens 85 Mio. Euro und die Kommunen 13 Mio. Euro Steuerausfälle pro Jahr zu verkraften haben. Dies hat nicht nur eine hohe zusätzliche Belastung für die öffentlichen Haushalte zur Folge, sondern auch neue Steuerungerechtigkeiten: Eine bessere Absetzbarkeit von Krankenkassenbeiträgen entlastet vor allem jene, die gut verdienen. Daher noch einmal: Für weitere Steuersenkungen gibt es ganz offensichtlich keinen Spielraum, viel eher sollte man darüber nachdenken, ob neu entstandene Ungerechtigkeiten im Steuersystem durch Umverteilungen ausgeglichen werden können. So wird derzeit von vielen Seiten die so genannte „kalte Progression“ ins Feld geführt – also der inflationsbedingte Anstieg der realen Steuerlast - und gravierende Änderungen im Steuersystem eingefordert. Auch denkbar und zu Recht derzeit diskutiert, ist ein Umstieg auf eine stärker steuerbasierte Finanzierung der Sozialsysteme. Sie sehen, es gibt momentan so viele steuerpolitische Baustellen, dass – im Sinne einer stimmigen Gesamtlösung - eine vorgezogene Einzellösung bei der Entfernungspauschale genau der falsche Weg wäre!

Aber eines bleibt grundsätzlich festzuhalten: Die Strategie, die Einnahmen durch Steuersenkungen zu vermindern und gleichzeitig mehr ausgeben zu wollen, untergräbt über kurz oder lang den Sozialstaat. Ein soziales Deutschland kann sich solch einen schwachen Staat nicht leisten!

Es gilt das gesprochene Wort.

## Wiedereinführung der Entfernungspauschale?

*Rede der Finanzministerin Sigrid Keler  
zu den Anträgen der FDP und der Linkspartei  
zur Wiedereinführung der ursprünglichen Entfernungspauschale  
am 5. Juni vor dem Landtag Mecklenburg-Vorpommern*

Sehr geehrte Frau Präsidentin,  
meine Damen und Herren Abgeordnete,

seit dem 1. Januar 2007 sind Aufwendungen von Arbeitnehmern für die Fahrt vom Wohnort zum Arbeitsort nur noch ab dem 21. Kilometer steuerlich abzugsfähig. Diese Regelung war Teil eines breit angelegten Programms zum Abbau von Steuersubventionen.

Inzwischen haben verschiedene Gerichte, auch der Bundesfinanzhof, Zweifel geäußert, ob dies mit dem Grundgesetz vereinbar ist. Im Kern sind es drei Argumente, die hier ins Feld geführt werden:

Erstens heißt es, dass es sich bei den Wegen zwischen Wohnung und Arbeitsplatz um ausschließlich beruflich veranlasste Fahrten handeln würde, die steuerlich anerkannt werden müssten.

Zweitens argumentieren die Richter, dass die Neuregelung gegen den im Grundgesetz festgeschriebenen Schutz von Ehe und Familie verstoßen würde, weil berufstätige Ehepartner gezwungen wären, auseinander zu ziehen.

Drittens heißt es, das Gleichheitsgebot würde verletzt werden, weil die Nahpendler gegenüber den Fernpendlern benachteiligt würden.

Meine Damen und Herren,  
ich kann diese Rechtsauffassung nicht teilen. Gemeinsam mit dem Bundesfinanzministerium und mit den Finanzgerichten in Mecklenburg-Vorpommern, Baden-Württemberg und Köln halte ich die jetzige Regelung für verfassungsgemäß. Ich bin zuversichtlich, dass auch das Bundesverfassungsgericht dies bestätigen wird.

Denn erstens sehe ich das Gleichheitsprinzip in keiner Weise ausgehebelt: Die Tatsache, dass Fahrten ab dem 21. Entfernungskilometer Steuer mindernd geltend gemacht werden können, ist vom Gesetzgeber ausdrücklich als Härtefallregelung aus sozialen Gründen eingeführt worden. Der Gesetzgeber hat seit jeher das anerkannte Recht, bestimmte Grenzen festzulegen und praktiziert dies auch in allen Politikbereichen.

Zweitens stellt die genannte Härtefallregelung ab dem 21. Kilometer sicher, dass die Besonderheiten auch von Doppelverdienern berücksichtigt werden. Von einer Unvereinbarkeit von Ehe und Berufstätigkeit bei Ehegatten kann also nicht die Rede sein.

Drittens – und jetzt komme ich zum Hauptargument der Gegner – sind die Aufwendungen für die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsplatz durchaus nicht nur beruflich veranlasste Kosten. Denn die Entscheidung beispielsweise ein Häuschen im Grünen vor den Toren der Stadt zu bauen und nicht in einer Wohnung im Stadtkern zu leben, ist ganz sicher auch privat begründet. Dies hat im Übrigen das Bundesverfassungsgericht im Jahr 2002 bestätigt.

Insofern handelt es sich also um gemischte Aufwendungen und hier hat der Gesetzgeber weiten Spielraum, ob und wie er dies berücksichtigt.

Neben den rechtlichen Argumenten wird von den Antragsstellern jedoch einhellig auf die vermeintlich besondere Situation des Flächenlandes Mecklenburg-Vorpommern hingewiesen. Anders als es häufig behauptet wird, ist jedoch die Zahl der Fernpendler in unserem Land nicht überdurchschnittlich hoch. Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung Berlin hat im Jahr 2003 hierzu aufschlussreiche Berechnungen durchgeführt - aktuellere Zahlen liegen uns nicht vor - hier dürften sich aber innerhalb von fünf Jahren keine gravierenden Verschiebungen ergeben haben. Danach müssen nur rund 23% der Pendler im Land eine Wegstrecke von über 20 km zurücklegen, davon rund 5% über 50 km. Damit liegen wir ziemlich genau im Bundesdurchschnitt. Überdurchschnittlich ist jedoch bei uns die Zahl der im Nahbereich des Arbeitsplatzes Wohnenden.

21% aller Berufstätigen wohnen nicht mehr als einen Kilometer von ihrem Arbeitsplatz entfernt – in keinem anderen Bundesland in Deutschland lebt so ein hoher Anteil der Menschen so nah am Arbeitsort. Von einer besonderen Belastung unseres Bundeslandes kann daher sicher nicht die Rede sein. Aber führen wir uns doch einmal vor Augen, was passieren würde, wenn die Bundesregierung zur alten Regelung zurückkehren oder das Bundesverfassungsgericht die jetzige Regelung für verfassungswidrig erklären würde.

Angela Merkel hat dies Ende des letzten Jahres schon einmal verkünden lassen: Falls es zu einer Neuregelung kommen sollte, bleibt für sie das Ziel bestehen, 2,5 Milliarden Euro einzusparen. Die Konsequenz wäre eine deutliche Senkung der Pauschale auf unter 20 Cent pro Kilometer oder eine Reduzierung des Arbeitnehmerpauschbetrages. Eine Senkung der Pendlerpauschale würde allerdings die Nahpendler mit dem Häuschen im Grünen gegenüber den Fernpendlern deutlich bevorzugen. Von einer Senkung des Arbeitnehmerpauschbetrages wären zudem sehr viele Bürgerinnen und Bürger zusätzlich negativ betroffen. Das wären ganz sicher die ungerechteren Alternativen. Im Kern reiht sich die Forderung nach Wiedereinführung der alten Pendlerpauschale jedoch ein in eine diffuse Steuersenkungsdebatte, die derzeit die Republik beschäftigt. Ich halte derartige Forderungen für unverantwortlich und auch sozialpolitisch für falsch. Denn würden wir ihnen nachgeben, würden wir erneut einen schwerwiegenden finanzpolitischen Fehler wiederholen: In Aufschwungsphasen Mehreinnahmen für neue Ausgaben und/oder Steuersenkungen zu verwenden, die dann zu explodierenden Neuschulden im Abschwung führen. Bei einem Schuldenberg des Bundes von über eintausend Milliarden Euro, der täglich weiter anwächst, muss ein ausgeglichener Haushalt Priorität haben.

Besonders falsch ist die Behauptung, Steuersenkungen wären sozialpolitisch der richtige Weg, um insbesondere die kleinen Einkommen stärker am Aufschwung zu beteiligen. Viele Kleinverdiener und Rentner zahlen so wenig Steuern, dass sich steuerliche Entlastungen kaum spürbar bemerkbar machen würden – das gilt im Übrigen auch für die Pendlerpauschale. Von Steuersenkungen profitieren Besserverdienende immer überdurchschnittlich.

Aber andersherum wird ein Schuh daraus. Gravierende Steuersenkungen hätten negative sozialpolitische Auswirkungen, weil der Sozialstaat finanziell weiter unter Druck geraten würde: Wer soll denn die Kinder vom Kindergarten bis zur Universität gut ausbilden, wer soll die Verkehrswege ausbauen, wer soll für öffentliche Sicherheit sorgen, für eine leistungsfähige und bürgerfreundliche Verwaltung?

Sind 20 oder 30 Euro Netto mehr im Monat wirklich wertvoller, als ein guter Kindergarten? Nein, denn von einem handlungsfähigen Staat profitieren die Schwachen und Schwächsten besonders.

Meine Damen und Herren Abgeordnete, vielen ist sicher nicht aufgefallen, dass uns in Kürze durchaus eine Steuerreform bevorsteht, die die Bürger um mindestens 9 Milliarden Euro entlasten wird.

Allerdings ist dies eine gerichtlich erzwungene Reform: Das Bundesverfassungsgericht hat kürzlich in einem Urteil eine höhere Absetzbarkeit von Krankenkassenbeiträgen verlangt. Bei einer Mindest-Gesamtwirkung von 9 Mrd. Euro wird das Land Mecklenburg-Vorpommern mindestens 85 Mio. Euro und die Kommunen 13 Mio. Euro Steuerausfälle pro Jahr zu verkraften haben. Dies hat nicht nur eine hohe zusätzliche Belastung für die öffentlichen Haushalte zur Folge, sondern auch neue Steuerungerechtigkeiten: Eine bessere Absetzbarkeit von Krankenkassenbeiträgen entlastet vor allem jene, die gut verdienen. Daher noch einmal: Für weitere Steuersenkungen gibt es ganz offensichtlich keinen Spielraum, viel eher sollte man darüber nachdenken, ob neu entstandene Ungerechtigkeiten im Steuersystem durch Umverteilungen ausgeglichen werden können. So wird derzeit von vielen Seiten die so genannte „kalte Progression“ ins Feld geführt – also der inflationsbedingte Anstieg der realen Steuerlast - und gravierende Änderungen im Steuersystem eingefordert. Auch denkbar und zu Recht derzeit diskutiert, ist ein Umstieg auf eine stärker steuerbasierte Finanzierung der Sozialsysteme. Sie sehen, es gibt momentan so viele steuerpolitische Baustellen, dass – im Sinne einer stimmigen Gesamtlösung - eine vorgezogene Einzellösung bei der Entfernungspauschale genau der falsche Weg wäre!

Aber eines bleibt grundsätzlich festzuhalten: Die Strategie, die Einnahmen durch Steuersenkungen zu vermindern und gleichzeitig mehr ausgeben zu wollen, untergräbt über kurz oder lang den Sozialstaat. Ein soziales Deutschland kann sich solch einen schwachen Staat nicht leisten!

Es gilt das gesprochene Wort.

## Wiedereinführung der Entfernungspauschale?

*Rede der Finanzministerin Sigrid Keler  
zu den Anträgen der FDP und der Linkspartei  
zur Wiedereinführung der ursprünglichen Entfernungspauschale  
am 5. Juni vor dem Landtag Mecklenburg-Vorpommern*

Sehr geehrte Frau Präsidentin,  
meine Damen und Herren Abgeordnete,

seit dem 1. Januar 2007 sind Aufwendungen von Arbeitnehmern für die Fahrt vom Wohnort zum Arbeitsort nur noch ab dem 21. Kilometer steuerlich abzugsfähig. Diese Regelung war Teil eines breit angelegten Programms zum Abbau von Steuersubventionen.

Inzwischen haben verschiedene Gerichte, auch der Bundesfinanzhof, Zweifel geäußert, ob dies mit dem Grundgesetz vereinbar ist. Im Kern sind es drei Argumente, die hier ins Feld geführt werden:

Erstens heißt es, dass es sich bei den Wegen zwischen Wohnung und Arbeitsplatz um ausschließlich beruflich veranlasste Fahrten handeln würde, die steuerlich anerkannt werden müssten.

Zweitens argumentieren die Richter, dass die Neuregelung gegen den im Grundgesetz festgeschriebenen Schutz von Ehe und Familie verstoßen würde, weil berufstätige Ehepartner gezwungen wären, auseinander zu ziehen.

Drittens heißt es, das Gleichheitsgebot würde verletzt werden, weil die Nahpendler gegenüber den Fernpendlern benachteiligt würden.

Meine Damen und Herren,  
ich kann diese Rechtsauffassung nicht teilen. Gemeinsam mit dem Bundesfinanzministerium und mit den Finanzgerichten in Mecklenburg-Vorpommern, Baden-Württemberg und Köln halte ich die jetzige Regelung für verfassungsgemäß. Ich bin zuversichtlich, dass auch das Bundesverfassungsgericht dies bestätigen wird.

Denn erstens sehe ich das Gleichheitsprinzip in keiner Weise ausgehebelt: Die Tatsache, dass Fahrten ab dem 21. Entfernungskilometer Steuer mindernd geltend gemacht werden können, ist vom Gesetzgeber ausdrücklich als Härtefallregelung aus sozialen Gründen eingeführt worden. Der Gesetzgeber hat seit jeher das anerkannte Recht, bestimmte Grenzen festzulegen und praktiziert dies auch in allen Politikbereichen.

Zweitens stellt die genannte Härtefallregelung ab dem 21. Kilometer sicher, dass die Besonderheiten auch von Doppelverdienern berücksichtigt werden. Von einer Unvereinbarkeit von Ehe und Berufstätigkeit bei Ehegatten kann also nicht die Rede sein.

Drittens – und jetzt komme ich zum Hauptargument der Gegner – sind die Aufwendungen für die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsplatz durchaus nicht nur beruflich veranlasste Kosten. Denn die Entscheidung beispielsweise ein Häuschen im Grünen vor den Toren der Stadt zu bauen und nicht in einer Wohnung im Stadtkern zu leben, ist ganz sicher auch privat begründet. Dies hat im Übrigen das Bundesverfassungsgericht im Jahr 2002 bestätigt.

Insofern handelt es sich also um gemischte Aufwendungen und hier hat der Gesetzgeber weiten Spielraum, ob und wie er dies berücksichtigt.

Neben den rechtlichen Argumenten wird von den Antragsstellern jedoch einhellig auf die vermeintlich besondere Situation des Flächenlandes Mecklenburg-Vorpommern hingewiesen. Anders als es häufig behauptet wird, ist jedoch die Zahl der Fernpendler in unserem Land nicht überdurchschnittlich hoch. Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung Berlin hat im Jahr 2003 hierzu aufschlussreiche Berechnungen durchgeführt - aktuellere Zahlen liegen uns nicht vor - hier dürften sich aber innerhalb von fünf Jahren keine gravierenden Verschiebungen ergeben haben. Danach müssen nur rund 23% der Pendler im Land eine Wegstrecke von über 20 km zurücklegen, davon rund 5% über 50 km. Damit liegen wir ziemlich genau im Bundesdurchschnitt. Überdurchschnittlich ist jedoch bei uns die Zahl der im Nahbereich des Arbeitsplatzes Wohnenden.

21% aller Berufstätigen wohnen nicht mehr als einen Kilometer von ihrem Arbeitsplatz entfernt – in keinem anderen Bundesland in Deutschland lebt so ein hoher Anteil der Menschen so nah am Arbeitsort. Von einer besonderen Belastung unseres Bundeslandes kann daher sicher nicht die Rede sein. Aber führen wir uns doch einmal vor Augen, was passieren würde, wenn die Bundesregierung zur alten Regelung zurückkehren oder das Bundesverfassungsgericht die jetzige Regelung für verfassungswidrig erklären würde.

Angela Merkel hat dies Ende des letzten Jahres schon einmal verkünden lassen: Falls es zu einer Neuregelung kommen sollte, bleibt für sie das Ziel bestehen, 2,5 Milliarden Euro einzusparen. Die Konsequenz wäre eine deutliche Senkung der Pauschale auf unter 20 Cent pro Kilometer oder eine Reduzierung des Arbeitnehmerpauschbetrages. Eine Senkung der Pendlerpauschale würde allerdings die Nahpendler mit dem Häuschen im Grünen gegenüber den Fernpendlern deutlich bevorzugen. Von einer Senkung des Arbeitnehmerpauschbetrages wären zudem sehr viele Bürgerinnen und Bürger zusätzlich negativ betroffen. Das wären ganz sicher die ungerechteren Alternativen. Im Kern reiht sich die Forderung nach Wiedereinführung der alten Pendlerpauschale jedoch ein in eine diffuse Steuersenkungsdebatte, die derzeit die Republik beschäftigt. Ich halte derartige Forderungen für unverantwortlich und auch sozialpolitisch für falsch. Denn würden wir ihnen nachgeben, würden wir erneut einen schwerwiegenden finanzpolitischen Fehler wiederholen: In Aufschwungsphasen Mehreinnahmen für neue Ausgaben und/oder Steuersenkungen zu verwenden, die dann zu explodierenden Neuschulden im Abschwung führen. Bei einem Schuldenberg des Bundes von über eintausend Milliarden Euro, der täglich weiter anwächst, muss ein ausgeglichener Haushalt Priorität haben.

Besonders falsch ist die Behauptung, Steuersenkungen wären sozialpolitisch der richtige Weg, um insbesondere die kleinen Einkommen stärker am Aufschwung zu beteiligen. Viele Kleinverdiener und Rentner zahlen so wenig Steuern, dass sich steuerliche Entlastungen kaum spürbar bemerkbar machen würden – das gilt im Übrigen auch für die Pendlerpauschale. Von Steuersenkungen profitieren Besserverdienende immer überdurchschnittlich.

Aber andersherum wird ein Schuh daraus. Gravierende Steuersenkungen hätten negative sozialpolitische Auswirkungen, weil der Sozialstaat finanziell weiter unter Druck geraten würde: Wer soll denn die Kinder vom Kindergarten bis zur Universität gut ausbilden, wer soll die Verkehrswege ausbauen, wer soll für öffentliche Sicherheit sorgen, für eine leistungsfähige und bürgerfreundliche Verwaltung?

Sind 20 oder 30 Euro Netto mehr im Monat wirklich wertvoller, als ein guter Kindergarten? Nein, denn von einem handlungsfähigen Staat profitieren die Schwachen und Schwächsten besonders.

Meine Damen und Herren Abgeordnete, vielen ist sicher nicht aufgefallen, dass uns in Kürze durchaus eine Steuerreform bevorsteht, die die Bürger um mindestens 9 Milliarden Euro entlasten wird.

Allerdings ist dies eine gerichtlich erzwungene Reform: Das Bundesverfassungsgericht hat kürzlich in einem Urteil eine höhere Absetzbarkeit von Krankenkassenbeiträgen verlangt. Bei einer Mindest-Gesamtwirkung von 9 Mrd. Euro wird das Land Mecklenburg-Vorpommern mindestens 85 Mio. Euro und die Kommunen 13 Mio. Euro Steuerausfälle pro Jahr zu verkraften haben. Dies hat nicht nur eine hohe zusätzliche Belastung für die öffentlichen Haushalte zur Folge, sondern auch neue Steuerungerechtigkeiten: Eine bessere Absetzbarkeit von Krankenkassenbeiträgen entlastet vor allem jene, die gut verdienen. Daher noch einmal: Für weitere Steuersenkungen gibt es ganz offensichtlich keinen Spielraum, viel eher sollte man darüber nachdenken, ob neu entstandene Ungerechtigkeiten im Steuersystem durch Umverteilungen ausgeglichen werden können. So wird derzeit von vielen Seiten die so genannte „kalte Progression“ ins Feld geführt – also der inflationsbedingte Anstieg der realen Steuerlast - und gravierende Änderungen im Steuersystem eingefordert. Auch denkbar und zu Recht derzeit diskutiert, ist ein Umstieg auf eine stärker steuerbasierte Finanzierung der Sozialsysteme. Sie sehen, es gibt momentan so viele steuerpolitische Baustellen, dass – im Sinne einer stimmigen Gesamtlösung - eine vorgezogene Einzellösung bei der Entfernungspauschale genau der falsche Weg wäre!

Aber eines bleibt grundsätzlich festzuhalten: Die Strategie, die Einnahmen durch Steuersenkungen zu vermindern und gleichzeitig mehr ausgeben zu wollen, untergräbt über kurz oder lang den Sozialstaat. Ein soziales Deutschland kann sich solch einen schwachen Staat nicht leisten!

Es gilt das gesprochene Wort.

## Wiedereinführung der Entfernungspauschale?

*Rede der Finanzministerin Sigrid Keler  
zu den Anträgen der FDP und der Linkspartei  
zur Wiedereinführung der ursprünglichen Entfernungspauschale  
am 5. Juni vor dem Landtag Mecklenburg-Vorpommern*

Sehr geehrte Frau Präsidentin,  
meine Damen und Herren Abgeordnete,

seit dem 1. Januar 2007 sind Aufwendungen von Arbeitnehmern für die Fahrt vom Wohnort zum Arbeitsort nur noch ab dem 21. Kilometer steuerlich abzugsfähig. Diese Regelung war Teil eines breit angelegten Programms zum Abbau von Steuersubventionen.

Inzwischen haben verschiedene Gerichte, auch der Bundesfinanzhof, Zweifel geäußert, ob dies mit dem Grundgesetz vereinbar ist. Im Kern sind es drei Argumente, die hier ins Feld geführt werden:

Erstens heißt es, dass es sich bei den Wegen zwischen Wohnung und Arbeitsplatz um ausschließlich beruflich veranlasste Fahrten handeln würde, die steuerlich anerkannt werden müssten.

Zweitens argumentieren die Richter, dass die Neuregelung gegen den im Grundgesetz festgeschriebenen Schutz von Ehe und Familie verstoßen würde, weil berufstätige Ehepartner gezwungen wären, auseinander zu ziehen.

Drittens heißt es, das Gleichheitsgebot würde verletzt werden, weil die Nahpendler gegenüber den Fernpendlern benachteiligt würden.

Meine Damen und Herren,  
ich kann diese Rechtsauffassung nicht teilen. Gemeinsam mit dem Bundesfinanzministerium und mit den Finanzgerichten in Mecklenburg-Vorpommern, Baden-Württemberg und Köln halte ich die jetzige Regelung für verfassungsgemäß. Ich bin zuversichtlich, dass auch das Bundesverfassungsgericht dies bestätigen wird.

Denn erstens sehe ich das Gleichheitsprinzip in keiner Weise ausgehebelt: Die Tatsache, dass Fahrten ab dem 21. Entfernungskilometer Steuer mindernd geltend gemacht werden können, ist vom Gesetzgeber ausdrücklich als Härtefallregelung aus sozialen Gründen eingeführt worden. Der Gesetzgeber hat seit jeher das anerkannte Recht, bestimmte Grenzen festzulegen und praktiziert dies auch in allen Politikbereichen.

Zweitens stellt die genannte Härtefallregelung ab dem 21. Kilometer sicher, dass die Besonderheiten auch von Doppelverdienern berücksichtigt werden. Von einer Unvereinbarkeit von Ehe und Berufstätigkeit bei Ehegatten kann also nicht die Rede sein.

Drittens – und jetzt komme ich zum Hauptargument der Gegner – sind die Aufwendungen für die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsplatz durchaus nicht nur beruflich veranlasste Kosten. Denn die Entscheidung beispielsweise ein Häuschen im Grünen vor den Toren der Stadt zu bauen und nicht in einer Wohnung im Stadtkern zu leben, ist ganz sicher auch privat begründet. Dies hat im Übrigen das Bundesverfassungsgericht im Jahr 2002 bestätigt.

Insofern handelt es sich also um gemischte Aufwendungen und hier hat der Gesetzgeber weiten Spielraum, ob und wie er dies berücksichtigt.

Neben den rechtlichen Argumenten wird von den Antragsstellern jedoch einhellig auf die vermeintlich besondere Situation des Flächenlandes Mecklenburg-Vorpommern hingewiesen. Anders als es häufig behauptet wird, ist jedoch die Zahl der Fernpendler in unserem Land nicht überdurchschnittlich hoch. Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung Berlin hat im Jahr 2003 hierzu aufschlussreiche Berechnungen durchgeführt - aktuellere Zahlen liegen uns nicht vor - hier dürften sich aber innerhalb von fünf Jahren keine gravierenden Verschiebungen ergeben haben. Danach müssen nur rund 23% der Pendler im Land eine Wegstrecke von über 20 km zurücklegen, davon rund 5% über 50 km. Damit liegen wir ziemlich genau im Bundesdurchschnitt. Überdurchschnittlich ist jedoch bei uns die Zahl der im Nahbereich des Arbeitsplatzes Wohnenden.

21% aller Berufstätigen wohnen nicht mehr als einen Kilometer von ihrem Arbeitsplatz entfernt – in keinem anderen Bundesland in Deutschland lebt so ein hoher Anteil der Menschen so nah am Arbeitsort. Von einer besonderen Belastung unseres Bundeslandes kann daher sicher nicht die Rede sein. Aber führen wir uns doch einmal vor Augen, was passieren würde, wenn die Bundesregierung zur alten Regelung zurückkehren oder das Bundesverfassungsgericht die jetzige Regelung für verfassungswidrig erklären würde.

Angela Merkel hat dies Ende des letzten Jahres schon einmal verkünden lassen: Falls es zu einer Neuregelung kommen sollte, bleibt für sie das Ziel bestehen, 2,5 Milliarden Euro einzusparen. Die Konsequenz wäre eine deutliche Senkung der Pauschale auf unter 20 Cent pro Kilometer oder eine Reduzierung des Arbeitnehmerpauschbetrages. Eine Senkung der Pendlerpauschale würde allerdings die Nahpendler mit dem Häuschen im Grünen gegenüber den Fernpendlern deutlich bevorzugen. Von einer Senkung des Arbeitnehmerpauschbetrages wären zudem sehr viele Bürgerinnen und Bürger zusätzlich negativ betroffen. Das wären ganz sicher die ungerechteren Alternativen. Im Kern reiht sich die Forderung nach Wiedereinführung der alten Pendlerpauschale jedoch ein in eine diffuse Steuersenkungsdebatte, die derzeit die Republik beschäftigt. Ich halte derartige Forderungen für unverantwortlich und auch sozialpolitisch für falsch. Denn würden wir ihnen nachgeben, würden wir erneut einen schwerwiegenden finanzpolitischen Fehler wiederholen: In Aufschwungsphasen Mehreinnahmen für neue Ausgaben und/oder Steuersenkungen zu verwenden, die dann zu explodierenden Neuschulden im Abschwung führen. Bei einem Schuldenberg des Bundes von über eintausend Milliarden Euro, der täglich weiter anwächst, muss ein ausgeglichener Haushalt Priorität haben.

Besonders falsch ist die Behauptung, Steuersenkungen wären sozialpolitisch der richtige Weg, um insbesondere die kleinen Einkommen stärker am Aufschwung zu beteiligen. Viele Kleinverdiener und Rentner zahlen so wenig Steuern, dass sich steuerliche Entlastungen kaum spürbar bemerkbar machen würden – das gilt im Übrigen auch für die Pendlerpauschale. Von Steuersenkungen profitieren Besserverdienende immer überdurchschnittlich.

Aber andersherum wird ein Schuh daraus. Gravierende Steuersenkungen hätten negative sozialpolitische Auswirkungen, weil der Sozialstaat finanziell weiter unter Druck geraten würde: Wer soll denn die Kinder vom Kindergarten bis zur Universität gut ausbilden, wer soll die Verkehrswege ausbauen, wer soll für öffentliche Sicherheit sorgen, für eine leistungsfähige und bürgerfreundliche Verwaltung?

Sind 20 oder 30 Euro Netto mehr im Monat wirklich wertvoller, als ein guter Kindergarten? Nein, denn von einem handlungsfähigen Staat profitieren die Schwachen und Schwächsten besonders.

Meine Damen und Herren Abgeordnete, vielen ist sicher nicht aufgefallen, dass uns in Kürze durchaus eine Steuerreform bevorsteht, die die Bürger um mindestens 9 Milliarden Euro entlasten wird.

Allerdings ist dies eine gerichtlich erzwungene Reform: Das Bundesverfassungsgericht hat kürzlich in einem Urteil eine höhere Absetzbarkeit von Krankenkassenbeiträgen verlangt. Bei einer Mindest-Gesamtwirkung von 9 Mrd. Euro wird das Land Mecklenburg-Vorpommern mindestens 85 Mio. Euro und die Kommunen 13 Mio. Euro Steuerausfälle pro Jahr zu verkraften haben. Dies hat nicht nur eine hohe zusätzliche Belastung für die öffentlichen Haushalte zur Folge, sondern auch neue Steuerungerechtigkeiten: Eine bessere Absetzbarkeit von Krankenkassenbeiträgen entlastet vor allem jene, die gut verdienen. Daher noch einmal: Für weitere Steuersenkungen gibt es ganz offensichtlich keinen Spielraum, viel eher sollte man darüber nachdenken, ob neu entstandene Ungerechtigkeiten im Steuersystem durch Umverteilungen ausgeglichen werden können. So wird derzeit von vielen Seiten die so genannte „kalte Progression“ ins Feld geführt – also der inflationsbedingte Anstieg der realen Steuerlast - und gravierende Änderungen im Steuersystem eingefordert. Auch denkbar und zu Recht derzeit diskutiert, ist ein Umstieg auf eine stärker steuerbasierte Finanzierung der Sozialsysteme. Sie sehen, es gibt momentan so viele steuerpolitische Baustellen, dass – im Sinne einer stimmigen Gesamtlösung - eine vorgezogene Einzellösung bei der Entfernungspauschale genau der falsche Weg wäre!

Aber eines bleibt grundsätzlich festzuhalten: Die Strategie, die Einnahmen durch Steuersenkungen zu vermindern und gleichzeitig mehr ausgeben zu wollen, untergräbt über kurz oder lang den Sozialstaat. Ein soziales Deutschland kann sich solch einen schwachen Staat nicht leisten!

Es gilt das gesprochene Wort.

## Wiedereinführung der Entfernungspauschale?

*Rede der Finanzministerin Sigrid Keler  
zu den Anträgen der FDP und der Linkspartei  
zur Wiedereinführung der ursprünglichen Entfernungspauschale  
am 5. Juni vor dem Landtag Mecklenburg-Vorpommern*

Sehr geehrte Frau Präsidentin,  
meine Damen und Herren Abgeordnete,

seit dem 1. Januar 2007 sind Aufwendungen von Arbeitnehmern für die Fahrt vom Wohnort zum Arbeitsort nur noch ab dem 21. Kilometer steuerlich abzugsfähig. Diese Regelung war Teil eines breit angelegten Programms zum Abbau von Steuersubventionen.

Inzwischen haben verschiedene Gerichte, auch der Bundesfinanzhof, Zweifel geäußert, ob dies mit dem Grundgesetz vereinbar ist. Im Kern sind es drei Argumente, die hier ins Feld geführt werden:

Erstens heißt es, dass es sich bei den Wegen zwischen Wohnung und Arbeitsplatz um ausschließlich beruflich veranlasste Fahrten handeln würde, die steuerlich anerkannt werden müssten.

Zweitens argumentieren die Richter, dass die Neuregelung gegen den im Grundgesetz festgeschriebenen Schutz von Ehe und Familie verstoßen würde, weil berufstätige Ehepartner gezwungen wären, auseinander zu ziehen.

Drittens heißt es, das Gleichheitsgebot würde verletzt werden, weil die Nahpendler gegenüber den Fernpendlern benachteiligt würden.

Meine Damen und Herren,  
ich kann diese Rechtsauffassung nicht teilen. Gemeinsam mit dem Bundesfinanzministerium und mit den Finanzgerichten in Mecklenburg-Vorpommern, Baden-Württemberg und Köln halte ich die jetzige Regelung für verfassungsgemäß. Ich bin zuversichtlich, dass auch das Bundesverfassungsgericht dies bestätigen wird.

Denn erstens sehe ich das Gleichheitsprinzip in keiner Weise ausgehebelt: Die Tatsache, dass Fahrten ab dem 21. Entfernungskilometer Steuer mindernd geltend gemacht werden können, ist vom Gesetzgeber ausdrücklich als Härtefallregelung aus sozialen Gründen eingeführt worden. Der Gesetzgeber hat seit jeher das anerkannte Recht, bestimmte Grenzen festzulegen und praktiziert dies auch in allen Politikbereichen.

Zweitens stellt die genannte Härtefallregelung ab dem 21. Kilometer sicher, dass die Besonderheiten auch von Doppelverdienern berücksichtigt werden. Von einer Unvereinbarkeit von Ehe und Berufstätigkeit bei Ehegatten kann also nicht die Rede sein.

Drittens – und jetzt komme ich zum Hauptargument der Gegner – sind die Aufwendungen für die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsplatz durchaus nicht nur beruflich veranlasste Kosten. Denn die Entscheidung beispielsweise ein Häuschen im Grünen vor den Toren der Stadt zu bauen und nicht in einer Wohnung im Stadtkern zu leben, ist ganz sicher auch privat begründet. Dies hat im Übrigen das Bundesverfassungsgericht im Jahr 2002 bestätigt.

Insofern handelt es sich also um gemischte Aufwendungen und hier hat der Gesetzgeber weiten Spielraum, ob und wie er dies berücksichtigt.

Neben den rechtlichen Argumenten wird von den Antragsstellern jedoch einhellig auf die vermeintlich besondere Situation des Flächenlandes Mecklenburg-Vorpommern hingewiesen. Anders als es häufig behauptet wird, ist jedoch die Zahl der Fernpendler in unserem Land nicht überdurchschnittlich hoch. Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung Berlin hat im Jahr 2003 hierzu aufschlussreiche Berechnungen durchgeführt - aktuellere Zahlen liegen uns nicht vor - hier dürften sich aber innerhalb von fünf Jahren keine gravierenden Verschiebungen ergeben haben. Danach müssen nur rund 23% der Pendler im Land eine Wegstrecke von über 20 km zurücklegen, davon rund 5% über 50 km. Damit liegen wir ziemlich genau im Bundesdurchschnitt. Überdurchschnittlich ist jedoch bei uns die Zahl der im Nahbereich des Arbeitsplatzes Wohnenden.

21% aller Berufstätigen wohnen nicht mehr als einen Kilometer von ihrem Arbeitsplatz entfernt – in keinem anderen Bundesland in Deutschland lebt so ein hoher Anteil der Menschen so nah am Arbeitsort. Von einer besonderen Belastung unseres Bundeslandes kann daher sicher nicht die Rede sein. Aber führen wir uns doch einmal vor Augen, was passieren würde, wenn die Bundesregierung zur alten Regelung zurückkehren oder das Bundesverfassungsgericht die jetzige Regelung für verfassungswidrig erklären würde.

Angela Merkel hat dies Ende des letzten Jahres schon einmal verkünden lassen: Falls es zu einer Neuregelung kommen sollte, bleibt für sie das Ziel bestehen, 2,5 Milliarden Euro einzusparen. Die Konsequenz wäre eine deutliche Senkung der Pauschale auf unter 20 Cent pro Kilometer oder eine Reduzierung des Arbeitnehmerpauschbetrages. Eine Senkung der Pendlerpauschale würde allerdings die Nahpendler mit dem Häuschen im Grünen gegenüber den Fernpendlern deutlich bevorzugen. Von einer Senkung des Arbeitnehmerpauschbetrages wären zudem sehr viele Bürgerinnen und Bürger zusätzlich negativ betroffen. Das wären ganz sicher die ungerechteren Alternativen. Im Kern reiht sich die Forderung nach Wiedereinführung der alten Pendlerpauschale jedoch ein in eine diffuse Steuersenkungsdebatte, die derzeit die Republik beschäftigt. Ich halte derartige Forderungen für unverantwortlich und auch sozialpolitisch für falsch. Denn würden wir ihnen nachgeben, würden wir erneut einen schwerwiegenden finanzpolitischen Fehler wiederholen: In Aufschwungsphasen Mehreinnahmen für neue Ausgaben und/oder Steuersenkungen zu verwenden, die dann zu explodierenden Neuschulden im Abschwung führen. Bei einem Schuldenberg des Bundes von über eintausend Milliarden Euro, der täglich weiter anwächst, muss ein ausgeglichener Haushalt Priorität haben.

Besonders falsch ist die Behauptung, Steuersenkungen wären sozialpolitisch der richtige Weg, um insbesondere die kleinen Einkommen stärker am Aufschwung zu beteiligen. Viele Kleinverdiener und Rentner zahlen so wenig Steuern, dass sich steuerliche Entlastungen kaum spürbar bemerkbar machen würden – das gilt im Übrigen auch für die Pendlerpauschale. Von Steuersenkungen profitieren Besserverdienende immer überdurchschnittlich.

Aber andersherum wird ein Schuh daraus. Gravierende Steuersenkungen hätten negative sozialpolitische Auswirkungen, weil der Sozialstaat finanziell weiter unter Druck geraten würde: Wer soll denn die Kinder vom Kindergarten bis zur Universität gut ausbilden, wer soll die Verkehrswege ausbauen, wer soll für öffentliche Sicherheit sorgen, für eine leistungsfähige und bürgerfreundliche Verwaltung?

Sind 20 oder 30 Euro Netto mehr im Monat wirklich wertvoller, als ein guter Kindergarten? Nein, denn von einem handlungsfähigen Staat profitieren die Schwachen und Schwächsten besonders.

Meine Damen und Herren Abgeordnete, vielen ist sicher nicht aufgefallen, dass uns in Kürze durchaus eine Steuerreform bevorsteht, die die Bürger um mindestens 9 Milliarden Euro entlasten wird.

Allerdings ist dies eine gerichtlich erzwungene Reform: Das Bundesverfassungsgericht hat kürzlich in einem Urteil eine höhere Absetzbarkeit von Krankenkassenbeiträgen verlangt. Bei einer Mindest-Gesamtwirkung von 9 Mrd. Euro wird das Land Mecklenburg-Vorpommern mindestens 85 Mio. Euro und die Kommunen 13 Mio. Euro Steuerausfälle pro Jahr zu verkraften haben. Dies hat nicht nur eine hohe zusätzliche Belastung für die öffentlichen Haushalte zur Folge, sondern auch neue Steuerungerechtigkeiten: Eine bessere Absetzbarkeit von Krankenkassenbeiträgen entlastet vor allem jene, die gut verdienen. Daher noch einmal: Für weitere Steuersenkungen gibt es ganz offensichtlich keinen Spielraum, viel eher sollte man darüber nachdenken, ob neu entstandene Ungerechtigkeiten im Steuersystem durch Umverteilungen ausgeglichen werden können. So wird derzeit von vielen Seiten die so genannte „kalte Progression“ ins Feld geführt – also der inflationsbedingte Anstieg der realen Steuerlast - und gravierende Änderungen im Steuersystem eingefordert. Auch denkbar und zu Recht derzeit diskutiert, ist ein Umstieg auf eine stärker steuerbasierte Finanzierung der Sozialsysteme. Sie sehen, es gibt momentan so viele steuerpolitische Baustellen, dass – im Sinne einer stimmigen Gesamtlösung - eine vorgezogene Einzellösung bei der Entfernungspauschale genau der falsche Weg wäre!

Aber eines bleibt grundsätzlich festzuhalten: Die Strategie, die Einnahmen durch Steuersenkungen zu vermindern und gleichzeitig mehr ausgeben zu wollen, untergräbt über kurz oder lang den Sozialstaat. Ein soziales Deutschland kann sich solch einen schwachen Staat nicht leisten!

Es gilt das gesprochene Wort.

## Wiedereinführung der Entfernungspauschale?

*Rede der Finanzministerin Sigrid Keler  
zu den Anträgen der FDP und der Linkspartei  
zur Wiedereinführung der ursprünglichen Entfernungspauschale  
am 5. Juni vor dem Landtag Mecklenburg-Vorpommern*

Sehr geehrte Frau Präsidentin,  
meine Damen und Herren Abgeordnete,

seit dem 1. Januar 2007 sind Aufwendungen von Arbeitnehmern für die Fahrt vom Wohnort zum Arbeitsort nur noch ab dem 21. Kilometer steuerlich abzugsfähig. Diese Regelung war Teil eines breit angelegten Programms zum Abbau von Steuersubventionen.

Inzwischen haben verschiedene Gerichte, auch der Bundesfinanzhof, Zweifel geäußert, ob dies mit dem Grundgesetz vereinbar ist. Im Kern sind es drei Argumente, die hier ins Feld geführt werden:

Erstens heißt es, dass es sich bei den Wegen zwischen Wohnung und Arbeitsplatz um ausschließlich beruflich veranlasste Fahrten handeln würde, die steuerlich anerkannt werden müssten.

Zweitens argumentieren die Richter, dass die Neuregelung gegen den im Grundgesetz festgeschriebenen Schutz von Ehe und Familie verstoßen würde, weil berufstätige Ehepartner gezwungen wären, auseinander zu ziehen.

Drittens heißt es, das Gleichheitsgebot würde verletzt werden, weil die Nahpendler gegenüber den Fernpendlern benachteiligt würden.

Meine Damen und Herren,  
ich kann diese Rechtsauffassung nicht teilen. Gemeinsam mit dem Bundesfinanzministerium und mit den Finanzgerichten in Mecklenburg-Vorpommern, Baden-Württemberg und Köln halte ich die jetzige Regelung für verfassungsgemäß. Ich bin zuversichtlich, dass auch das Bundesverfassungsgericht dies bestätigen wird.

Denn erstens sehe ich das Gleichheitsprinzip in keiner Weise ausgehebelt: Die Tatsache, dass Fahrten ab dem 21. Entfernungskilometer Steuer mindernd geltend gemacht werden können, ist vom Gesetzgeber ausdrücklich als Härtefallregelung aus sozialen Gründen eingeführt worden. Der Gesetzgeber hat seit jeher das anerkannte Recht, bestimmte Grenzen festzulegen und praktiziert dies auch in allen Politikbereichen.

Zweitens stellt die genannte Härtefallregelung ab dem 21. Kilometer sicher, dass die Besonderheiten auch von Doppelverdienern berücksichtigt werden. Von einer Unvereinbarkeit von Ehe und Berufstätigkeit bei Ehegatten kann also nicht die Rede sein.

Drittens – und jetzt komme ich zum Hauptargument der Gegner – sind die Aufwendungen für die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsplatz durchaus nicht nur beruflich veranlasste Kosten. Denn die Entscheidung beispielsweise ein Häuschen im Grünen vor den Toren der Stadt zu bauen und nicht in einer Wohnung im Stadtkern zu leben, ist ganz sicher auch privat begründet. Dies hat im Übrigen das Bundesverfassungsgericht im Jahr 2002 bestätigt.

Insofern handelt es sich also um gemischte Aufwendungen und hier hat der Gesetzgeber weiten Spielraum, ob und wie er dies berücksichtigt.

Neben den rechtlichen Argumenten wird von den Antragsstellern jedoch einhellig auf die vermeintlich besondere Situation des Flächenlandes Mecklenburg-Vorpommern hingewiesen. Anders als es häufig behauptet wird, ist jedoch die Zahl der Fernpendler in unserem Land nicht überdurchschnittlich hoch. Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung Berlin hat im Jahr 2003 hierzu aufschlussreiche Berechnungen durchgeführt - aktuellere Zahlen liegen uns nicht vor - hier dürften sich aber innerhalb von fünf Jahren keine gravierenden Verschiebungen ergeben haben. Danach müssen nur rund 23% der Pendler im Land eine Wegstrecke von über 20 km zurücklegen, davon rund 5% über 50 km. Damit liegen wir ziemlich genau im Bundesdurchschnitt. Überdurchschnittlich ist jedoch bei uns die Zahl der im Nahbereich des Arbeitsplatzes Wohnenden.

21% aller Berufstätigen wohnen nicht mehr als einen Kilometer von ihrem Arbeitsplatz entfernt – in keinem anderen Bundesland in Deutschland lebt so ein hoher Anteil der Menschen so nah am Arbeitsort. Von einer besonderen Belastung unseres Bundeslandes kann daher sicher nicht die Rede sein. Aber führen wir uns doch einmal vor Augen, was passieren würde, wenn die Bundesregierung zur alten Regelung zurückkehren oder das Bundesverfassungsgericht die jetzige Regelung für verfassungswidrig erklären würde.

Angela Merkel hat dies Ende des letzten Jahres schon einmal verkünden lassen: Falls es zu einer Neuregelung kommen sollte, bleibt für sie das Ziel bestehen, 2,5 Milliarden Euro einzusparen. Die Konsequenz wäre eine deutliche Senkung der Pauschale auf unter 20 Cent pro Kilometer oder eine Reduzierung des Arbeitnehmerpauschbetrages. Eine Senkung der Pendlerpauschale würde allerdings die Nahpendler mit dem Häuschen im Grünen gegenüber den Fernpendlern deutlich bevorzugen. Von einer Senkung des Arbeitnehmerpauschbetrages wären zudem sehr viele Bürgerinnen und Bürger zusätzlich negativ betroffen. Das wären ganz sicher die ungerechteren Alternativen. Im Kern reiht sich die Forderung nach Wiedereinführung der alten Pendlerpauschale jedoch ein in eine diffuse Steuersenkungsdebatte, die derzeit die Republik beschäftigt. Ich halte derartige Forderungen für unverantwortlich und auch sozialpolitisch für falsch. Denn würden wir ihnen nachgeben, würden wir erneut einen schwerwiegenden finanzpolitischen Fehler wiederholen: In Aufschwungsphasen Mehreinnahmen für neue Ausgaben und/oder Steuersenkungen zu verwenden, die dann zu explodierenden Neuschulden im Abschwung führen. Bei einem Schuldenberg des Bundes von über eintausend Milliarden Euro, der täglich weiter anwächst, muss ein ausgeglichener Haushalt Priorität haben.

Besonders falsch ist die Behauptung, Steuersenkungen wären sozialpolitisch der richtige Weg, um insbesondere die kleinen Einkommen stärker am Aufschwung zu beteiligen. Viele Kleinverdiener und Rentner zahlen so wenig Steuern, dass sich steuerliche Entlastungen kaum spürbar bemerkbar machen würden – das gilt im Übrigen auch für die Pendlerpauschale. Von Steuersenkungen profitieren Besserverdienende immer überdurchschnittlich.

Aber andersherum wird ein Schuh daraus. Gravierende Steuersenkungen hätten negative sozialpolitische Auswirkungen, weil der Sozialstaat finanziell weiter unter Druck geraten würde: Wer soll denn die Kinder vom Kindergarten bis zur Universität gut ausbilden, wer soll die Verkehrswege ausbauen, wer soll für öffentliche Sicherheit sorgen, für eine leistungsfähige und bürgerfreundliche Verwaltung?

Sind 20 oder 30 Euro Netto mehr im Monat wirklich wertvoller, als ein guter Kindergarten? Nein, denn von einem handlungsfähigen Staat profitieren die Schwachen und Schwächsten besonders.

Meine Damen und Herren Abgeordnete, vielen ist sicher nicht aufgefallen, dass uns in Kürze durchaus eine Steuerreform bevorsteht, die die Bürger um mindestens 9 Milliarden Euro entlasten wird.

Allerdings ist dies eine gerichtlich erzwungene Reform: Das Bundesverfassungsgericht hat kürzlich in einem Urteil eine höhere Absetzbarkeit von Krankenkassenbeiträgen verlangt. Bei einer Mindest-Gesamtwirkung von 9 Mrd. Euro wird das Land Mecklenburg-Vorpommern mindestens 85 Mio. Euro und die Kommunen 13 Mio. Euro Steuerausfälle pro Jahr zu verkraften haben. Dies hat nicht nur eine hohe zusätzliche Belastung für die öffentlichen Haushalte zur Folge, sondern auch neue Steuerungerechtigkeiten: Eine bessere Absetzbarkeit von Krankenkassenbeiträgen entlastet vor allem jene, die gut verdienen. Daher noch einmal: Für weitere Steuersenkungen gibt es ganz offensichtlich keinen Spielraum, viel eher sollte man darüber nachdenken, ob neu entstandene Ungerechtigkeiten im Steuersystem durch Umverteilungen ausgeglichen werden können. So wird derzeit von vielen Seiten die so genannte „kalte Progression“ ins Feld geführt – also der inflationsbedingte Anstieg der realen Steuerlast - und gravierende Änderungen im Steuersystem eingefordert. Auch denkbar und zu Recht derzeit diskutiert, ist ein Umstieg auf eine stärker steuerbasierte Finanzierung der Sozialsysteme. Sie sehen, es gibt momentan so viele steuerpolitische Baustellen, dass – im Sinne einer stimmigen Gesamtlösung - eine vorgezogene Einzellösung bei der Entfernungspauschale genau der falsche Weg wäre!

Aber eines bleibt grundsätzlich festzuhalten: Die Strategie, die Einnahmen durch Steuersenkungen zu vermindern und gleichzeitig mehr ausgeben zu wollen, untergräbt über kurz oder lang den Sozialstaat. Ein soziales Deutschland kann sich solch einen schwachen Staat nicht leisten!

Es gilt das gesprochene Wort.

## Wiedereinführung der Entfernungspauschale?

*Rede der Finanzministerin Sigrid Keler  
zu den Anträgen der FDP und der Linkspartei  
zur Wiedereinführung der ursprünglichen Entfernungspauschale  
am 5. Juni vor dem Landtag Mecklenburg-Vorpommern*

Sehr geehrte Frau Präsidentin,  
meine Damen und Herren Abgeordnete,

seit dem 1. Januar 2007 sind Aufwendungen von Arbeitnehmern für die Fahrt vom Wohnort zum Arbeitsort nur noch ab dem 21. Kilometer steuerlich abzugsfähig. Diese Regelung war Teil eines breit angelegten Programms zum Abbau von Steuersubventionen.

Inzwischen haben verschiedene Gerichte, auch der Bundesfinanzhof, Zweifel geäußert, ob dies mit dem Grundgesetz vereinbar ist. Im Kern sind es drei Argumente, die hier ins Feld geführt werden:

Erstens heißt es, dass es sich bei den Wegen zwischen Wohnung und Arbeitsplatz um ausschließlich beruflich veranlasste Fahrten handeln würde, die steuerlich anerkannt werden müssten.

Zweitens argumentieren die Richter, dass die Neuregelung gegen den im Grundgesetz festgeschriebenen Schutz von Ehe und Familie verstoßen würde, weil berufstätige Ehepartner gezwungen wären, auseinander zu ziehen.

Drittens heißt es, das Gleichheitsgebot würde verletzt werden, weil die Nahpendler gegenüber den Fernpendlern benachteiligt würden.

Meine Damen und Herren,  
ich kann diese Rechtsauffassung nicht teilen. Gemeinsam mit dem Bundesfinanzministerium und mit den Finanzgerichten in Mecklenburg-Vorpommern, Baden-Württemberg und Köln halte ich die jetzige Regelung für verfassungsgemäß. Ich bin zuversichtlich, dass auch das Bundesverfassungsgericht dies bestätigen wird.

Denn erstens sehe ich das Gleichheitsprinzip in keiner Weise ausgehebelt: Die Tatsache, dass Fahrten ab dem 21. Entfernungskilometer Steuer mindernd geltend gemacht werden können, ist vom Gesetzgeber ausdrücklich als Härtefallregelung aus sozialen Gründen eingeführt worden. Der Gesetzgeber hat seit jeher das anerkannte Recht, bestimmte Grenzen festzulegen und praktiziert dies auch in allen Politikbereichen.

Zweitens stellt die genannte Härtefallregelung ab dem 21. Kilometer sicher, dass die Besonderheiten auch von Doppelverdienern berücksichtigt werden. Von einer Unvereinbarkeit von Ehe und Berufstätigkeit bei Ehegatten kann also nicht die Rede sein.

Drittens – und jetzt komme ich zum Hauptargument der Gegner – sind die Aufwendungen für die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsplatz durchaus nicht nur beruflich veranlasste Kosten. Denn die Entscheidung beispielsweise ein Häuschen im Grünen vor den Toren der Stadt zu bauen und nicht in einer Wohnung im Stadtkern zu leben, ist ganz sicher auch privat begründet. Dies hat im Übrigen das Bundesverfassungsgericht im Jahr 2002 bestätigt.

Insofern handelt es sich also um gemischte Aufwendungen und hier hat der Gesetzgeber weiten Spielraum, ob und wie er dies berücksichtigt.

Neben den rechtlichen Argumenten wird von den Antragsstellern jedoch einhellig auf die vermeintlich besondere Situation des Flächenlandes Mecklenburg-Vorpommern hingewiesen. Anders als es häufig behauptet wird, ist jedoch die Zahl der Fernpendler in unserem Land nicht überdurchschnittlich hoch. Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung Berlin hat im Jahr 2003 hierzu aufschlussreiche Berechnungen durchgeführt - aktuellere Zahlen liegen uns nicht vor - hier dürften sich aber innerhalb von fünf Jahren keine gravierenden Verschiebungen ergeben haben. Danach müssen nur rund 23% der Pendler im Land eine Wegstrecke von über 20 km zurücklegen, davon rund 5% über 50 km. Damit liegen wir ziemlich genau im Bundesdurchschnitt. Überdurchschnittlich ist jedoch bei uns die Zahl der im Nahbereich des Arbeitsplatzes Wohnenden.

21% aller Berufstätigen wohnen nicht mehr als einen Kilometer von ihrem Arbeitsplatz entfernt – in keinem anderen Bundesland in Deutschland lebt so ein hoher Anteil der Menschen so nah am Arbeitsort. Von einer besonderen Belastung unseres Bundeslandes kann daher sicher nicht die Rede sein. Aber führen wir uns doch einmal vor Augen, was passieren würde, wenn die Bundesregierung zur alten Regelung zurückkehren oder das Bundesverfassungsgericht die jetzige Regelung für verfassungswidrig erklären würde.

Angela Merkel hat dies Ende des letzten Jahres schon einmal verkünden lassen: Falls es zu einer Neuregelung kommen sollte, bleibt für sie das Ziel bestehen, 2,5 Milliarden Euro einzusparen. Die Konsequenz wäre eine deutliche Senkung der Pauschale auf unter 20 Cent pro Kilometer oder eine Reduzierung des Arbeitnehmerpauschbetrages. Eine Senkung der Pendlerpauschale würde allerdings die Nahpendler mit dem Häuschen im Grünen gegenüber den Fernpendlern deutlich bevorzugen. Von einer Senkung des Arbeitnehmerpauschbetrages wären zudem sehr viele Bürgerinnen und Bürger zusätzlich negativ betroffen. Das wären ganz sicher die ungerechteren Alternativen. Im Kern reiht sich die Forderung nach Wiedereinführung der alten Pendlerpauschale jedoch ein in eine diffuse Steuersenkungsdebatte, die derzeit die Republik beschäftigt. Ich halte derartige Forderungen für unverantwortlich und auch sozialpolitisch für falsch. Denn würden wir ihnen nachgeben, würden wir erneut einen schwerwiegenden finanzpolitischen Fehler wiederholen: In Aufschwungsphasen Mehreinnahmen für neue Ausgaben und/oder Steuersenkungen zu verwenden, die dann zu explodierenden Neuschulden im Abschwung führen. Bei einem Schuldenberg des Bundes von über eintausend Milliarden Euro, der täglich weiter anwächst, muss ein ausgeglichener Haushalt Priorität haben.

Besonders falsch ist die Behauptung, Steuersenkungen wären sozialpolitisch der richtige Weg, um insbesondere die kleinen Einkommen stärker am Aufschwung zu beteiligen. Viele Kleinverdiener und Rentner zahlen so wenig Steuern, dass sich steuerliche Entlastungen kaum spürbar bemerkbar machen würden – das gilt im Übrigen auch für die Pendlerpauschale. Von Steuersenkungen profitieren Besserverdienende immer überdurchschnittlich.

Aber andersherum wird ein Schuh daraus. Gravierende Steuersenkungen hätten negative sozialpolitische Auswirkungen, weil der Sozialstaat finanziell weiter unter Druck geraten würde: Wer soll denn die Kinder vom Kindergarten bis zur Universität gut ausbilden, wer soll die Verkehrswege ausbauen, wer soll für öffentliche Sicherheit sorgen, für eine leistungsfähige und bürgerfreundliche Verwaltung?

Sind 20 oder 30 Euro Netto mehr im Monat wirklich wertvoller, als ein guter Kindergarten? Nein, denn von einem handlungsfähigen Staat profitieren die Schwachen und Schwächsten besonders.

Meine Damen und Herren Abgeordnete, vielen ist sicher nicht aufgefallen, dass uns in Kürze durchaus eine Steuerreform bevorsteht, die die Bürger um mindestens 9 Milliarden Euro entlasten wird.

Allerdings ist dies eine gerichtlich erzwungene Reform: Das Bundesverfassungsgericht hat kürzlich in einem Urteil eine höhere Absetzbarkeit von Krankenkassenbeiträgen verlangt. Bei einer Mindest-Gesamtwirkung von 9 Mrd. Euro wird das Land Mecklenburg-Vorpommern mindestens 85 Mio. Euro und die Kommunen 13 Mio. Euro Steuerausfälle pro Jahr zu verkraften haben. Dies hat nicht nur eine hohe zusätzliche Belastung für die öffentlichen Haushalte zur Folge, sondern auch neue Steuerungerechtigkeiten: Eine bessere Absetzbarkeit von Krankenkassenbeiträgen entlastet vor allem jene, die gut verdienen. Daher noch einmal: Für weitere Steuersenkungen gibt es ganz offensichtlich keinen Spielraum, viel eher sollte man darüber nachdenken, ob neu entstandene Ungerechtigkeiten im Steuersystem durch Umverteilungen ausgeglichen werden können. So wird derzeit von vielen Seiten die so genannte „kalte Progression“ ins Feld geführt – also der inflationsbedingte Anstieg der realen Steuerlast - und gravierende Änderungen im Steuersystem eingefordert. Auch denkbar und zu Recht derzeit diskutiert, ist ein Umstieg auf eine stärker steuerbasierte Finanzierung der Sozialsysteme. Sie sehen, es gibt momentan so viele steuerpolitische Baustellen, dass – im Sinne einer stimmigen Gesamtlösung - eine vorgezogene Einzellösung bei der Entfernungspauschale genau der falsche Weg wäre!

Aber eines bleibt grundsätzlich festzuhalten: Die Strategie, die Einnahmen durch Steuersenkungen zu vermindern und gleichzeitig mehr ausgeben zu wollen, untergräbt über kurz oder lang den Sozialstaat. Ein soziales Deutschland kann sich solch einen schwachen Staat nicht leisten!

Es gilt das gesprochene Wort.

## Wiedereinführung der Entfernungspauschale?

*Rede der Finanzministerin Sigrid Keler  
zu den Anträgen der FDP und der Linkspartei  
zur Wiedereinführung der ursprünglichen Entfernungspauschale  
am 5. Juni vor dem Landtag Mecklenburg-Vorpommern*

Sehr geehrte Frau Präsidentin,  
meine Damen und Herren Abgeordnete,

seit dem 1. Januar 2007 sind Aufwendungen von Arbeitnehmern für die Fahrt vom Wohnort zum Arbeitsort nur noch ab dem 21. Kilometer steuerlich abzugsfähig. Diese Regelung war Teil eines breit angelegten Programms zum Abbau von Steuersubventionen.

Inzwischen haben verschiedene Gerichte, auch der Bundesfinanzhof, Zweifel geäußert, ob dies mit dem Grundgesetz vereinbar ist. Im Kern sind es drei Argumente, die hier ins Feld geführt werden:

Erstens heißt es, dass es sich bei den Wegen zwischen Wohnung und Arbeitsplatz um ausschließlich beruflich veranlasste Fahrten handeln würde, die steuerlich anerkannt werden müssten.

Zweitens argumentieren die Richter, dass die Neuregelung gegen den im Grundgesetz festgeschriebenen Schutz von Ehe und Familie verstoßen würde, weil berufstätige Ehepartner gezwungen wären, auseinander zu ziehen.

Drittens heißt es, das Gleichheitsgebot würde verletzt werden, weil die Nahpendler gegenüber den Fernpendlern benachteiligt würden.

Meine Damen und Herren,  
ich kann diese Rechtsauffassung nicht teilen. Gemeinsam mit dem Bundesfinanzministerium und mit den Finanzgerichten in Mecklenburg-Vorpommern, Baden-Württemberg und Köln halte ich die jetzige Regelung für verfassungsgemäß. Ich bin zuversichtlich, dass auch das Bundesverfassungsgericht dies bestätigen wird.

Denn erstens sehe ich das Gleichheitsprinzip in keiner Weise ausgehebelt: Die Tatsache, dass Fahrten ab dem 21. Entfernungskilometer Steuer mindernd geltend gemacht werden können, ist vom Gesetzgeber ausdrücklich als Härtefallregelung aus sozialen Gründen eingeführt worden. Der Gesetzgeber hat seit jeher das anerkannte Recht, bestimmte Grenzen festzulegen und praktiziert dies auch in allen Politikbereichen.

Zweitens stellt die genannte Härtefallregelung ab dem 21. Kilometer sicher, dass die Besonderheiten auch von Doppelverdienererehen berücksichtigt werden. Von einer Unvereinbarkeit von Ehe und Berufstätigkeit bei Ehegatten kann also nicht die Rede sein.

Drittens – und jetzt komme ich zum Hauptargument der Gegner – sind die Aufwendungen für die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsplatz durchaus nicht nur beruflich veranlasste Kosten. Denn die Entscheidung beispielsweise ein Häuschen im Grünen vor den Toren der Stadt zu bauen und nicht in einer Wohnung im Stadtkern zu leben, ist ganz sicher auch privat begründet. Dies hat im Übrigen das Bundesverfassungsgericht im Jahr 2002 bestätigt.

Insofern handelt es sich also um gemischte Aufwendungen und hier hat der Gesetzgeber weiten Spielraum, ob und wie er dies berücksichtigt.

Neben den rechtlichen Argumenten wird von den Antragsstellern jedoch einhellig auf die vermeintlich besondere Situation des Flächenlandes Mecklenburg-Vorpommern hingewiesen. Anders als es häufig behauptet wird, ist jedoch die Zahl der Fernpendler in unserem Land nicht überdurchschnittlich hoch. Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung Berlin hat im Jahr 2003 hierzu aufschlussreiche Berechnungen durchgeführt - aktuellere Zahlen liegen uns nicht vor - hier dürften sich aber innerhalb von fünf Jahren keine gravierenden Verschiebungen ergeben haben. Danach müssen nur rund 23% der Pendler im Land eine Wegstrecke von über 20 km zurücklegen, davon rund 5% über 50 km. Damit liegen wir ziemlich genau im Bundesdurchschnitt. Überdurchschnittlich ist jedoch bei uns die Zahl der im Nahbereich des Arbeitsplatzes Wohnenden.

21% aller Berufstätigen wohnen nicht mehr als einen Kilometer von ihrem Arbeitsplatz entfernt – in keinem anderen Bundesland in Deutschland lebt so ein hoher Anteil der Menschen so nah am Arbeitsort. Von einer besonderen Belastung unseres Bundeslandes kann daher sicher nicht die Rede sein. Aber führen wir uns doch einmal vor Augen, was passieren würde, wenn die Bundesregierung zur alten Regelung zurückkehren oder das Bundesverfassungsgericht die jetzige Regelung für verfassungswidrig erklären würde.

Angela Merkel hat dies Ende des letzten Jahres schon einmal verkünden lassen: Falls es zu einer Neuregelung kommen sollte, bleibt für sie das Ziel bestehen, 2,5 Milliarden Euro einzusparen. Die Konsequenz wäre eine deutliche Senkung der Pauschale auf unter 20 Cent pro Kilometer oder eine Reduzierung des Arbeitnehmerpauschbetrages. Eine Senkung der Pendlerpauschale würde allerdings die Nahpendler mit dem Häuschen im Grünen gegenüber den Fernpendlern deutlich bevorzugen. Von einer Senkung des Arbeitnehmerpauschbetrages wären zudem sehr viele Bürgerinnen und Bürger zusätzlich negativ betroffen. Das wären ganz sicher die ungerechteren Alternativen. Im Kern reiht sich die Forderung nach Wiedereinführung der alten Pendlerpauschale jedoch ein in eine diffuse Steuersenkungsdebatte, die derzeit die Republik beschäftigt. Ich halte derartige Forderungen für unverantwortlich und auch sozialpolitisch für falsch. Denn würden wir ihnen nachgeben, würden wir erneut einen schwerwiegenden finanzpolitischen Fehler wiederholen: In Aufschwungsphasen Mehreinnahmen für neue Ausgaben und/oder Steuersenkungen zu verwenden, die dann zu explodierenden Neuschulden im Abschwung führen. Bei einem Schuldenberg des Bundes von über eintausend Milliarden Euro, der täglich weiter anwächst, muss ein ausgeglichener Haushalt Priorität haben.

Besonders falsch ist die Behauptung, Steuersenkungen wären sozialpolitisch der richtige Weg, um insbesondere die kleinen Einkommen stärker am Aufschwung zu beteiligen. Viele Kleinverdiener und Rentner zahlen so wenig Steuern, dass sich steuerliche Entlastungen kaum spürbar bemerkbar machen würden – das gilt im Übrigen auch für die Pendlerpauschale. Von Steuersenkungen profitieren Besserverdienende immer überdurchschnittlich.

Aber andersherum wird ein Schuh daraus. Gravierende Steuersenkungen hätten negative sozialpolitische Auswirkungen, weil der Sozialstaat finanziell weiter unter Druck geraten würde: Wer soll denn die Kinder vom Kindergarten bis zur Universität gut ausbilden, wer soll die Verkehrswege ausbauen, wer soll für öffentliche Sicherheit sorgen, für eine leistungsfähige und bürgerfreundliche Verwaltung?

Sind 20 oder 30 Euro Netto mehr im Monat wirklich wertvoller, als ein guter Kindergarten? Nein, denn von einem handlungsfähigen Staat profitieren die Schwachen und Schwächsten besonders.

Meine Damen und Herren Abgeordnete, vielen ist sicher nicht aufgefallen, dass uns in Kürze durchaus eine Steuerreform bevorsteht, die die Bürger um mindestens 9 Milliarden Euro entlasten wird.

Allerdings ist dies eine gerichtlich erzwungene Reform: Das Bundesverfassungsgericht hat kürzlich in einem Urteil eine höhere Absetzbarkeit von Krankenkassenbeiträgen verlangt. Bei einer Mindest-Gesamtwirkung von 9 Mrd. Euro wird das Land Mecklenburg-Vorpommern mindestens 85 Mio. Euro und die Kommunen 13 Mio. Euro Steuerausfälle pro Jahr zu verkraften haben. Dies hat nicht nur eine hohe zusätzliche Belastung für die öffentlichen Haushalte zur Folge, sondern auch neue Steuerungerechtigkeiten: Eine bessere Absetzbarkeit von Krankenkassenbeiträgen entlastet vor allem jene, die gut verdienen. Daher noch einmal: Für weitere Steuersenkungen gibt es ganz offensichtlich keinen Spielraum, viel eher sollte man darüber nachdenken, ob neu entstandene Ungerechtigkeiten im Steuersystem durch Umverteilungen ausgeglichen werden können. So wird derzeit von vielen Seiten die so genannte „kalte Progression“ ins Feld geführt – also der inflationsbedingte Anstieg der realen Steuerlast - und gravierende Änderungen im Steuersystem eingefordert. Auch denkbar und zu Recht derzeit diskutiert, ist ein Umstieg auf eine stärker steuerbasierte Finanzierung der Sozialsysteme. Sie sehen, es gibt momentan so viele steuerpolitische Baustellen, dass – im Sinne einer stimmigen Gesamtlösung - eine vorgezogene Einzellösung bei der Entfernungspauschale genau der falsche Weg wäre!

Aber eines bleibt grundsätzlich festzuhalten: Die Strategie, die Einnahmen durch Steuersenkungen zu vermindern und gleichzeitig mehr ausgeben zu wollen, untergräbt über kurz oder lang den Sozialstaat. Ein soziales Deutschland kann sich solch einen schwachen Staat nicht leisten!

Es gilt das gesprochene Wort.