

Deutschlandticket bezahlbar für Alle statt Berliner Inzellösungen

Diskussionspapier des BUND Berlin e.V.

Berlin, 30.1.2023

Deutschlandticket: Tarifrevolution im ÖPNV

Zum 1. Mai 2023 soll die Tarifrevolution im Öffentlichen Personennahverkehr starten: Bund und Länder wollen mit dem Deutschlandticket für 49 Euro pro Monat bzw. 588 Euro pro Jahr eine bundesweite Flatrate für den ÖPNV einführen. Nutzerinnen und Nutzer des Tickets erleben eine vollkommen neue Freiheit: In den ÖPNV einsteigen und losfahren, ohne über irgendwelche Tarifzonen nachdenken zu müssen. Der ÖPNV kann damit endlich seine Systemvorteile als kollektives Verkehrsmittel ausspielen und wird zumindest preislich endgültig zur unschlagbaren Alternative zum privaten PKW. Damit im Zuge einer klimagerechten und umweltgerechten Mobilitätspolitik der Umstieg vom Auto auf den ÖPNV erleichtert wird, bedarf es jedoch gleichzeitig gezielter Investitionen in den Ausbau und die Verbesserung der Angebote des Nahverkehrs.

Im Vergleich zu den bisherigen Preisen für ÖPNV-Monatstickets werden insbesondere Vielfahrende und Pendler:innen mit längeren Strecken durch die Einführung des Deutschlandtickets massiv entlastet (derzeitige Abo-Preise: Berlin AB: 728 Euro/Jahr, Berlin ABC: 1.008 Euro/Jahr, Berlin ABC + 2 Landkreise für 1.714 Euro/Jahr). Dagegen bringt das Deutschlandticket Nutzerinnen und Nutzern von Monatstickets in kleineren Städten (z.B. Potsdam, Brandenburg, Cottbus) oder mit besonderen Konditionen (z.B. Tickets mit Gültigkeit außerhalb der Hauptverkehrszeit) außer der bundesweiten Gültigkeit häufig keine preislichen Vorteile für ihre Alltagsmobilität. Ebenso profitieren Menschen mit geringen Einkommen und/oder einer geringen Fahrtenhäufigkeit im Vergleich zu bestehenden Angeboten nicht vom Deutschlandticket (vgl. Anlage 1: Vergleich der gültigen VBB-Tarife mit den Kosten des Deutschlandtickets).

Damit eine ÖPNV-Flatrate für alle Zielgruppen attraktiv und bezahlbar wird, fordert der BUND auf Bundesebene daher gemeinsam mit Sozialverbänden, Gewerkschaften und anderen Umweltverbänden ein bundesweit gültiges Sozialticket mit einem Maximalpreis von 29 Euro für Menschen mit geringen Einkommen. Dazu konnte in den Verhandlungen zwischen Bund und Ländern über die Verteilung der Einnahmeausfälle bisher jedoch noch keine Einigung erzielt werden.

Aktuell erwägen einzelne Bundesländer und Städte daher die Einführung eigener Landes- oder Stadttickets für bestimmte Zielgruppen, die das Deutschlandticket ergänzen sollen, dann aber eventuell nur lokale oder regionale Gültigkeit besitzen. Diese sind meist angelehnt an 365-Euro-Tickets (Baden-Württemberg: Jugendticket, Hessen Pass mobil für Geringverdienende etc.). Dringend erforderlich ist es daher, eine bundesweite Regelung für ein bezahlbares Deutschlandticket für Alle durchzusetzen. Ansonsten kommen die Vorteile des Deutschlandtickets (günstige Flatrate, bundesweite Nutzbarkeit) nur den Vielfahrenden zu Gute. Dagegen würden gerade Zielgruppen mit geringen Einkommen/geringer Fahrtenhäufigkeit nicht vom Deutschlandticket profitieren und zudem ggf. mit höheren Preisen bei Einzelfahrscheinen konfrontiert werden. Um es auf den Punkt zu bringen: nach aktuellem Stand entlasten Bund und Länder mit dem Deutschlandticket primär Pendler:innen und Vielfahrende mit mittlerem bis hohem Einkommen, während alle anderen Zielgruppen nicht oder nur eingeschränkt vom Deutschlandticket profitieren werden.

Mit dem Beschluss der Verkehrsminister vom 27.1.2023 zu den Konditionen für ein Firmenticket wird bei Abschluss eines Vertrages zwischen Arbeitgebenden und Verkehrsunternehmen zudem der Preis für das Deutschlandticket mit 5 Prozent rabattiert, wenn die Arbeitgebenden mindestens 25 Prozent des Ticketpreises (12,25 Euro) als steuerfreien Zuschuss zahlen. Für Arbeitnehmende kostet das Firmenticket damit nur noch 34,30 Euro/Monat.

Bisher in der Diskussion weitgehend unbeachtet (vgl. ausführlich Anlage 2): Bei Nutzung weiterer steuerrechtlicher Gestaltungsmöglichkeiten durch die Tarifpartner kostet das Deutschlandticket bzw. Firmenticket Arbeitnehmende mit mittleren und höheren Einkommen im Vergleich zu einer Auszahlung des Ticketpreises als zu versteuernden Arbeitslohn netto meist weniger als 30 Euro/Monat, teilweise sogar unter 20 Euro – Arbeitgebende zwischen Null (bei für AG kostenneutraler Gestaltung) und fünf Euro/Monat (Firmenticket).

Auch für Menschen mit geringen Einkommen und/oder niedriger Fahrtenhäufigkeit, die diese steuerrechtlichen Gestaltungsmöglichkeiten nicht nutzen können, müssen nach Ansicht des BUND Berlin schon aus Gründen der sozialen Gerechtigkeit zwingend attraktive Konditionen für das Deutschlandticket angeboten werden. Dazu ist es notwendig, dass zur Verrechnung der Einnahmeausfälle im Zuge der Ticketreform von den Ländern und dem Bund ein einheitlicher Bezugswert (z.B. 29 Euro/Monat) für preisreduzierte, zielgruppenspezifische Monatstickets festgelegt wird. Von diesem Bezugswert müssen insbesondere Stadtstaaten und Städte bei der Preisgestaltung für reduzierte Tickets auf eigene Kosten nach unten abweichen können, da die Einnahmeverluste durch das Deutschland-Ticket insbesondere die Flächenländer betreffen werden. Damit kann zudem sichergestellt werden, dass in den Städten auch Menschen mit geringem Einkommen/einer geringen Fahrtenhäufigkeit weniger oder zumindest nicht mehr als für die aktuell gültigen Zeitkarten bezahlen müssen.

Die Einnahmeausfälle durch die bundesweite Gültigkeit des Deutschland-Tickets trifft alle Verkehrsverbünde gleichermaßen – mit Ausnahme der Regionen und Schienenstrecken mit einem hohen Anteil von Freizeit- und Tourismus-Verkehren. Für diese muss im Rahmen des Finanzausgleiches zwischen Bund und Ländern eine Lösung gefunden werden.

Zu Sicherung der Eigenfinanzierung des ÖPNV sollten zudem erhalten bleiben:

- City-Ticket bei Fernverkehrsfahrten DB AG (schafft geringen Kostenausgleich)
- ÖPNV-Ticket zur Anreise inkludiert bei Großveranstaltungen wie z.B. Bundesligaspiele (kompensiert de facto die Bereitstellung zusätzlicher ÖPNV-Kapazitäten für die Veranstaltung)
- Kurtaxe, City Tax: Ausgleich für Regionen mit erhöhter Nachfrage von Tourist:innen

Vorschläge des BUND Berlin für preisreduzierte, zielgruppenspezifische Tickets in Berlin

Im Zuge der Einführung des Deutschland-Tickets sollte das Land Berlin nach Auffassung des BUND Berlin seine Spielräume nutzen, die Preise von Zeitkarten für Menschen mit geringen Einkommen bzw. geringer Fahrtenhäufigkeit auf dem heutigen Niveau zu sichern bzw. teilweise zu senken. Damit könnten Alle vom Deutschlandticket und seiner bundesweiten Gültigkeit profitieren, ohne per Gießkannenprinzip zu Kosten von mehr als 100 bis 200 Millionen Euro für den Landeshaushalt den Preis für alle Berlinerinnen und Berliner von 49 Euro auf 29 Euro abzusenken (wobei Arbeitnehmende auch dann zusätzlich von einer weiteren Reduzierung des Nettopreises durch steuerrechtliche Gestaltungsoptionen profitieren würden). Notwendig ist es zudem, die Mittel für den Ausbau und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV auf Landes- und Bundesebene massiv zu erhöhen.

Der BUND Berlin schlägt vor, für die weiteren Verhandlungen im VBB folgende Zielwerte für preisreduzierte Tickets für Berlinerinnen und Berliner zu definieren, die entsprechenden Einnahmeausfälle der Verkehrsunternehmen sind wie bisher durch das Land Berlin auszugleichen:

Zielgruppe	Aktueller VBB-Tarif	Zielwert	
Azubis	384 Euro/Jahr = 32 Euro/Monat (VBB Gesamtnetz)	24,50 Euro/Monat (0 Euro)	Azubis profitieren idR nicht von steuerrechtlichen Gestaltungsoptionen: Alternative 1: Erhöhung des AG-Zuschusses für ein Firmenticket Alternative 2: Vorschlag zur Attraktivierung Ausbildungsberufe: AG (24,50 Euro) und öffentliche Hand (24,50 Euro) zahlen jeweils die Hälfte
Studierende	193,80 Euro/Semester = 32,30 Monat Semesterticket Berlin ABC	24,50 Euro/Monat	Konkrete Preisgestaltung muss im Rahmen der bestehenden Regelungen zu Semestertickets mit den Studierenden verhandelt werden. Bei Berlin/Brandenburger Lösung mit Zustimmung Studierender ggf. 29 Euro/Monat.
Senior:innen	624 Euro/Jahr = 52 Euro/Monat (VBB-Gesamtnetz)	24,50 Euro/Monat (ggf. einkommensabhängig)	Kundengewinnung: meist deutlich weniger Fahrten als Berufstätige, die zudem häufig Off-Peak stattfinden (niedrigerer Preis bereits betriebswirtschaftlich geboten), Sicherung sozialer Teilhabe von Rentner:innen mit Rente oberhalb der Grundrente
Bezieher:innen von Elterngeld Krankengeld, ALG 1 etc. (temporär)		24,50 Euro	Kundenbindung: zeitweise Absenkung der Ticketkosten durch Verkehrsunternehmen während des Bezugs von Lohnersatzleistungen auf Antrag (bei Krankengeld ggf. auch Aussetzen des Abos)
Selbstständige mit geringem Einkommen/Härtefallfonds		24,50 Euro	Gezielte Unterstützung für Menschen mit geringen Einkommen, die keinen Anspruch auf ein Berliner-S-Ticket haben. Integration in spezifische Förderfonds (z.B. für Kulturschaffende).
Schüler:innen-Ticket	Kostenlos	Kostenlos	In Berlin kostenloses Schülerticket (Kosten pro Schüler für das Land: derzeit ca 11,50 Euro/Monat) In Flächenländern kostenloses Ticket vergleichsweise teuer, da ÖPNV im ländlichen Raum oft an Schülerbeförderung hängt. Alternative für Flächenländer wie BB: kostenlos, wenn Eltern ein D-Ticket haben
Berliner – S - Ticket (Empfänger von Sozialleistungen)	9 Euro	9 Euro	Berlin: Fortgeltung Berlin S Ticket für 9 Euro. Sicherung sozialer Teilhabe, durchschnittlich geringere Fahrtenhäufigkeit (Kosten weiterhin im Sozialetat verankern)

Anlage 1: Vergleich gültiger VBB-Zeitkartentarife mit den Kosten des Deutschlandticket (pro Monat: 49 Euro, pro Jahr: 588 Euro)

Tarifbereich	Monatskarte	Abo monatliche Zahlung	Sozialticket	Monatskarte Schüler /Ausbildung	Ausbildung /Schüler Abo	VBB-Abo Azubi	Schülerabo Berlin /Potsdam	Abo 65plus Gesamtnetz/vor Ort (nur AB)	8/9/10-Uhr-Monatskarte	8/9/10-Uhr-Abo
Berlin AB	86	761	28	58	534	384	0	624	63	547
Berlin BC	89	822	x	64	625	384	x	624	65	600
Berlin ABC	107	1.008	x	78	760	384	x	624	78	725
Berlin ABC + 1 Landkreis	142	1.422	x	102	1.023	384	x	624	x	x
Berlin ABC + 2 Landkreise	177	1.767	x	128	1.275	384	x	624	x	x
BRB/H, FFO AB oder BC	42	399	21	32	299	384	x	340	35	350
Cottbus AB/BC	42	407	21	32	306	384	x	340	35	350
BRB/H, FFO, CB ABC	66	660	33	48	480	384	x	624	56	564
Potsdam AB	43	434	22	32	317	384	263	340	37	369
Potsdam BC	43	426	21	30	310	384	x	624	37	367
Potsdam ABC	65	654	33	46	462	384	x	624	56	564
1 Landkreis	94	936	47	68	681	384	x	624	x	x
2 Landkreise	110	1.104	55	79	792	384	x	624	x	x
3 Landkreise	148	1.482	74	107	1.071	384	x	624	x	x
Gesamtnetz	214	2.136	x	154	1.536	384	x	624	x	x

Anlage 2:

Nettokosten des Deutschland-Tickets als steuerfreies Jobticket für sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

Das deutsche Steuerrecht gibt Arbeitgeber:innen seit 2019 verschiedene Möglichkeiten, für Arbeitnehmer:innen die Netto-Kosten für ein Jobticket für die Fahrt zwischen Wohnort und erster Tätigkeitsstätte zu reduzieren. Im Vergleich zur Auszahlung der Kosten des ÖPNV-Monatstickets als steuerpflichtiges Gehalt sparen dabei sowohl Arbeitgebende als auch Arbeitnehmende die jeweils anteiligen Beiträge zur Sozialversicherung, Arbeitnehmende zudem die darauf entfallende Lohnsteuer. Die Nutzung der steuerlichen Gestaltungsoptionen wird mit Einführung des Deutschland-Tickets deutlicher attraktiver, weil es bundesweit nur noch einen Preis für das ÖPNV-Monatsticket gibt und nicht wie bisher unterschiedliche Zeitkartenpreise für Beschäftigte bei Verhandlungen zwischen den Tarifparteien berücksichtigt werden müssen.

Steuerfreies Jobticket oder Zuschuss zusätzlich zum Arbeitslohn

Arbeitgeber:innen können ihren Beschäftigten das Deutschland-Ticket oder einen Zuschuss zu diesem grundsätzlich steuer- und abgabenfrei **zusätzlich zum Arbeitslohn** gewähren (steuerfrei nach § 3 Nr. 15 EStG und abgabenfrei nach § 1 Abs. 1 Satz 1 SvEV).

Beispiele für aktuelle Zeitkarten: BUND-Bundesverband: Jobticket Berlin AB in voller Höhe zusätzlich zum Arbeitslohn, oberste Bundesbehörden: max. 40 Euro Zuschuss, zugleich max. 50 % des Ticketpreis des günstigsten Tickets, RBB: steuerfreier Zuschuss 30 Euro).

Nach der am 27.1.2023 von der Verkehrsministerkonferenz erzielten Einigung zum Firmenticket, für das der Abschluss eines Vertrages zwischen Arbeitgebenden und Verkehrsunternehmen Voraussetzung ist, wird das 49 Euro-Ticket um 5 Prozent auf 46,55 Euro rabattiert. Bei einem verpflichtenden AG-Zuschuss von 25 Prozent bzw. 12,25 Euro, zahlen **Arbeitnehmende netto 34,30 Euro**. Unternehmen können auch höhere Zuschüsse zahlen, um so ihre Mitarbeitenden zu motivieren und ihr Engagement eine klimagerechte Mobilität zu beweisen.

Steuerfreies Job-Ticket im Vergleich zur Auszahlung einer zu versteuernden Zulage zum Gehalt

Hinweis: folgende Zahlenbeispiele gelten für ein Gehalt von 2.000 bis knapp unter 5.000 Euro brutto für Alleinstehende (Berechnungsbeispiel für Grenzsteuersatz von 20 % bis 30 % s.u.).

Viele Arbeitgebende bieten derzeit ein Jobticket als Wahloption zur Zahlung einer zu versteuernden Zulage zusätzlich zum Arbeitslohn, um auch die Interessen von Nicht-Nutzerinnen des ÖPNV zu berücksichtigen (z.B. BUND Berlin, Hauptstadtzulage des Landes Berlin).

Bei einer für Arbeitgebende insgesamt kostenneutral Lösung ohne Firmenticket liegt bei einem 49-Euro-Ticket der alternative Zulagenbetrag für Beschäftigte abzgl. der Beitragsanteile des Arbeitgebenden zur Sozialversicherung (ca. 9 Euro) bei 40 Euro. Arbeitnehmende sparen weitere ca. 8 Euro an SV-Beiträgen und die anteilige Lohnsteuer. Bei der Wahl zwischen Ticket oder zusätzlicher Gehaltszulage können sie entscheiden, ob sie ein **Jobticket im Wert von 49 Euro oder eine Nettoauszahlung von ca. 21 bis 24 Euro** erhalten wollen (bei einem Grenzsteuersatz zwischen 20 und 30 Prozent, Berechnung s. Tabelle).

Bei einem **Firmenticket mit verpflichtenden Arbeitgeberzuschuss** reduziert sich im Vergleich zur Zahlung von zusätzlichem Gehalt der von Firmen zu zahlende Mindestzuschuss von 12,25 Euro auf ca. 4,55 Euro netto (Ersparnis von SV-Beiträgen in Höhe von ca. 7,70), für Beschäftigte sinkt der **Nettopreis auf 22 – 19,25 Euro**.

Tabelle 1: Netto-Kosten 49-Euro-Ticket für alleinstehende Arbeitnehmende im Vergleich zur Auszahlung einer zu versteuernden Zulage Monatsgehalt 2000 bis 4.987,50 Euro AN Brutto (Berechnungsgrundlage s.u.),:

	Firmenticket	49-Euro-Ticket
Rabatt – Firmenticket (5 %)	- 2,45 Euro	
Kosten AG Brutto	46,55 Euro	49 Euro
AG Zuschuss (Firmenticket mind. 25 % = 12,25)	12,25 Euro	9 Euro
Ersparnis AG Anteil an den Sozialversicherungs-Beiträgen zzgl. U1/U2 sowie Insolvenzumlage (hier mit 22,5 % auf das AN-Brutto berechnet, sprich 34,3 bzw. 40*0,225)	- 7,70 Euro	- 9 Euro
Netto-Kosten Arbeitgebende	- 4,55 Euro	0 Euro
Netto-Kosten Ticket im Vergleich zu Gehaltszulage		
AN-Brutto = Zulagenhöhe	= 34,30 Euro	= 40 Euro
Ersparnis AN-Anteil an der Sozialversicherung (20 % auf das AN-Brutto)	- 6,80 Euro	- 8 Euro
AN-Netto vor Steuern	= 27,50 Euro	= 32 Euro
Ersparnis Lohn-/Einkommenssteuer (abhängig vom individuellen Grenzsteuersatz, Kirchensteuer, hier für 20% bis 30 % Grenzsteuersatz gerechnet):	- 5,50 bis 8,25 Euro	- 8 bis - 12 Euro
Netto-Kosten Arbeitnehmende	= 22 – 19,25 Euro	= 24 – 21Euro

Ausnahme Hauptstadtzulage des Landes Berlin: Bei der derzeitigen Gestaltung der Hauptstadtzulage des Landes Berlin wird bei SV-pflichtigen Tarifbeschäftigten des Landes die Ersparnis des Arbeitgebers nicht weitergegeben (der wirtschaftlicher Gegenwert nach § 74a BbesG BE liegt bei 46,55 Euro für ein VBB Firmenticket, dieser wird von der Hauptstadtzulage in Höhe von 150 Euro abgezogen). D.h. das Land spart bei jedem Arbeitnehmer mit Jobticket fast 10 Euro gegenüber einem Arbeitnehmer, der stattdessen die volle Zulage zunimmt (man merkt: Zulagenberechnung ist auf Beamte ausgerichtet, die „nur“ den Lohnsteuerabzug sparen). Tarifbeschäftigte des Landes erhalten bei Verzicht auf ein VBB-Firmenticket daher **bei einem Grenzsteuersatz von 20 % netto 27,50 Euro, bei 30 % netto 22,80 Euro** ausbezahlt.

Steuerfreies Jobticket mit AG Zuschuss und Gehaltsumwandlung

Als weitere Option kommt statt der Gewährung einer zusätzlichen Zulage auch eine Gehaltsumwandlung des von Beschäftigten zu tragenden Anteils am ÖPNV-Monatticket in Frage. Nach § 40 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 EStG muss dieser dann steuerfreie Abzug vom Bruttogehalt der Arbeitnehmenden jedoch mit 15 Prozent pauschalversteuert werden. Sofern bei einer Gehaltsumwandlung der Arbeitgebende den Gegenwert des eingesparten AG-Anteils zur Sozialversicherung an die Beschäftigten in Form eines Zuschusses weitergibt, den Arbeitnehmenden jedoch die Pauschalsteuer anlastet, reduziert sich der Nettopreis im Vergleich zu einer zusätzlich zum Arbeitslohn gezahlten Zulage wie folgt:

Tabelle 2: Netto-Kosten bei Ticket bei Gehaltsumwandlung

	Firmenticket	49-Euro-Ticket
Netto-Kosten AN bei zus. Zulage (Tab. 1)	= 22 – 19,25 Euro	= 24 – 21Euro
Pauschalversteuerung 15 % von AN Brutto)	+ 5,15 Euro	+ 6 Euro
Netto-Preis AN bei Gehaltsumwandlung	27,15 – 24,40 Euro	= 30 – 27 Euro

Bei allen genannten Optionen gilt:

Der Zuschuss und die Gehaltsumwandlung sind nach § 1 Abs. 1 Satz 1 SvEV beitragsfrei und daher nicht dem sozialversicherungspflichtigen Arbeitsentgelt zuzurechnen.

Die Kosten für das ÖPNV-Ticket sind auf der Jahreslohnsteuerbescheinigung in voller Höhe (49 Euro pro Monat bzw. 588 Euro im Jahr) zu bescheinigen (§ 41b Absatz 1 Satz 2 Nummer 6 EStG) und mindern den nach § 9 Absatz 1 Satz 3 Nummer 4 Satz 2 EStG (Werbungskosten) als Entfernungspauschale abziehbaren Betrag.

Wenn die Kosten des ÖPNV-Tickets nicht auf der Jahreslohnsteuerbescheinigung ausgewiesen werden sollen, können sie nach § 40 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 EStG vom Arbeitgebenden mit 25 Prozent pauschalversteuert werden. Die Entfernungspauschale kann dann von den Arbeitnehmenden in voller Höhe, sprich ohne Kostenabzug für das Jobticket, vom zu versteuernden Einkommen abgezogen werden (Anmerkung: diese Option, die Pendler mit langen Wegen zur Arbeit und einem Grenzsteuersatz > 25 % zusätzlich zur Flatrate begünstigt, sollte nach Auffassung des BUND Berlin gestrichen werden).

Die gezahlte pauschale Lohnsteuer (15 % bzw. 25 %) kann vom Arbeitgeber nach § 40 Abs. 3 EStG auf den Arbeitnehmer abgewälzt werden.

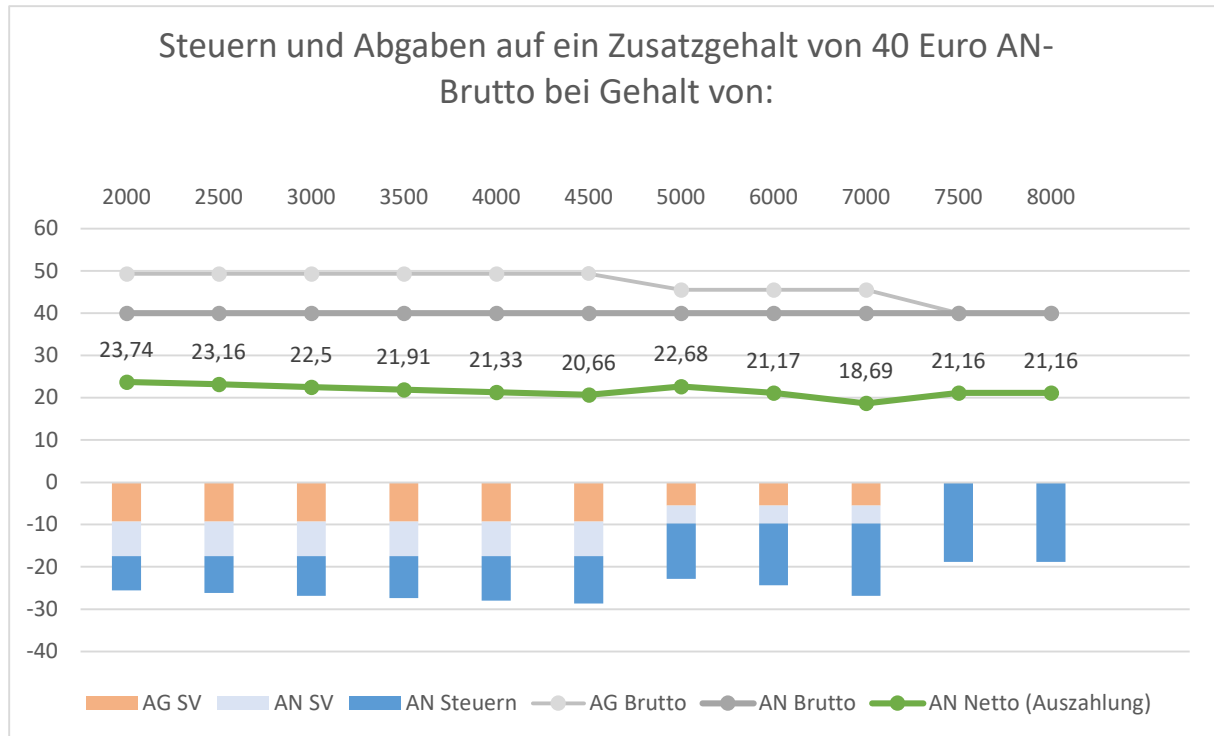
Klingt alles sehr kompliziert (Steuerrecht). Ist aber in den Lohnbuchhaltungsprogrammen in der Regel abbildbar, s. z.B. die Anleitungen von Datev unter <https://apps.datev.de/help-center/documents/5303254>.

Anspruch des Arbeitnehmers auf ein steuerbegünstigtes Firmenticket

Welche der Option jeweils gewählt, muss zwischen den Tarifpartnern vereinbart werden. Ein Anrecht auf einen steuerbegünstigten Bezug eines Jobtickets kann der Gesetzgeber analog zu den Regelungen für eine Betriebsrente gesetzlich verankern. Gesetzlich regeln lässt sich auch, dass der Arbeitgeber seine Einsparungen bei einer Gehaltsumwandlung zwingend als steuerfreien Zuschuss an den Arbeitnehmer weitergibt (vgl. § 1a Abs. 1a Betriebsrentengesetz – BetrAVG)

Grundlage der Berechnung: Wieviel netto erhält ein Arbeitnehmer bei einer Gehaltserhöhung von 40 Euro pro Monat, wieviel kostet es den Arbeitgeber Brutto

Gehaltsbereich: 2000* bis 4.900** Euro pro Monat, Alleinstehend, Steuerklasse I, keine zusätzlichen monatliche Freibeträge, Zusatzbeitrag Krankenversicherung 1,3 %, umlagepflichtiger Arbeitgeber (U1/U2, Insolvenzgeldumlage, hier Beitragssätze TK).



* Unter 2000 Euro Midi-Job: bisher nicht berechnet

** über 4.900 Euro greift ab derzeit 4.987,50 Euro die Beitragsbemessungsgrenze für die Kranken- und Pflegeversicherung sowie 7.100 Euro (Ost) und 7.300 Euro (West) für die Renten- und Arbeitslosenversicherung. Bei Gehältern über der Beitragsbemessungsgrenze entfallen jeweils die bei Senkung des AN-Brutto im Rahmen einer Gehaltsumwandlung angerechneten Beiträge zur Sozialversicherung. Bei höheren Einkommen fällt zudem bei der Lohnsteuer zusätzlich die Solidaritätsabgabe an.

Berechnungsgrundlage: Gehaltsrechner 2023 der Techniker-Krankenkasse (TK) unter <https://www.tk.de/firmenkunden/versicherung/beitraege-faq/basiswissen-beitraege/gehaltsrechner-2034482>