

## BUND-Kurzinfo: Deutschlandticket, bezahlbar für Alle

### Deutschlandticket: Tarifrevolution im ÖPNV

Zum 1. Mai 2023 soll das Deutschlandticket starten, eine Tarifrevolution im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Bund und Länder wollen mit dem Deutschlandticket für 49 Euro pro Monat bzw. 588 Euro pro Jahr ein bundesweit gültiges und unbegrenzt nutzbares Ticket für den ÖPNV einführen. Nutzerinnen und Nutzer des Tickets erleben damit eine neue Freiheit, die sie schon mit dem 9-Euro-Ticket testen konnten. Sie können in den ÖPNV einsteigen und losfahren, ohne über Tarifzonen und Verbundübergänge 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 das Deutschlandticket aber zu einem vollen, auch sozial nachhaltigen Erfolg wird, muss in folgenden Punkten aus Sicht des BUND zwingend nachgesteuert werden.

- Es braucht neben einem dauerhaften, preisstabilen Deutschlandticket auch ein Sozialticket für Menschen mit niedrigem Einkommen.
- Regionalisierungs- und GVFG-Mittel müssen weiter aufgestockt werden.
- Gezielte, massive Investitionen in den Ausbau und die Verbesserung der Angebote und der Beschäftigungsbedingungen bei Bussen und Bahnen.

Nach aktuellem Stand entlasten Bund und Länder mit dem Deutschlandticket primär Pendler\*innen und Vielfahrende mit mittlerem bis hohem Einkommen, während das Angebot für alle anderen Zielgruppen weniger attraktiv ist. Damit im Zuge einer klimagerechten und umweltgerechten Mobilitätspolitik ein sozial ausgewogener Zugang zu Mobilität und einer funktionierenden Alternative zum Auto entsteht, muss das Deutschlandticket sozial ausgestaltet werden. Und ebenso wichtig: es bedarf gleichzeitig gezielter und massiver Investitionen in den Ausbau und die Verbesserung der Angebote bei Bussen und Bahnen.

## **Ergänzendes Sozialticket notwendig**

Im Vergleich zu den bisherigen Preisen für ÖPNV-Monatstickets werden insbesondere Vielfahrende und Pendler\*innen mit längeren Strecken durch die Einführung des Deutschlandtickets entlastet (Beispiel derzeitige Abo-Preise: Berlin ABC + 2 Landkreise für 1.714 Euro/Jahr, Nordhessischer Verkehrsverbund Preisstufe 8 für 2.160 Euro/Jahr, München Isar-Card Zone M – 6 für 2.912,40 Euro/Jahr). Spielen die Arbeitgebenden mit, können Arbeitnehmende zusätzlich vom Firmenticket profitieren, bei denen der Preis für das Deutschlandticket mit 5 Prozent rabattiert wird, wenn mindestens 25 Prozent des Ticketpreises (12,25 Euro) als steuerfreier Zuschuss gezahlt wird. Für Arbeitnehmende kostet das Firmenticket damit nur noch 34,30 Euro/Monat.

Zudem ist in der Diskussion bisher weitgehend unbeachtet (vgl. ausführlich Anlage): Bei intelligenter Nutzung steuerrechtlicher Gestaltungsmöglichkeiten kann das Deutschlandticket bzw. ein Firmenticket Arbeitnehmende netto noch mal deutlich weniger kosten: im Vergleich zu einer Auszahlung des Ticketpreises als zu versteuernden Arbeitslohn sinken die tatsächlichen Kosten bei Nutzung der Steuer- und Abgabefreiheit von Fahrtkostenzuschüssen teilweise auf unter 20 Euro netto.

Dagegen bringt das Deutschlandticket Nutzerinnen und Nutzern, die kein zu versteuerndes Arbeitseinkommen beziehen und/oder seltener unterwegs sind, häufig keine preislichen Vorteile für ihre Alltagsmobilität. Damit das Deutschlandticket für weitere Zielgruppen attraktiv und bezahlbar wird, fordert der BUND - wie auch Sozialverbände, Gewerkschaften und Umweltverbände im Rahmen des Bündnisses 'Sozialverträgliche Mobilitätswende' - ein bundesweit gültiges Sozialticket mit einem Maximalpreis von 29 Euro für Menschen mit geringen Einkommen. Von diesem 29 Euro als Bezugswert müssen insbesondere Stadtstaaten und Städte bei der Preisgestaltung für reduzierte Tickets für bestimmte Gruppen auf eigene Kosten nach unten abweichen können. Damit kann 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 Verkehrsverbände 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 spezielle Lösungen wie City-Tickets bei Fernverkehrsfahrten der DB AG, bei Großveranstaltungen wie Sport- oder Konzertveranstaltungen zur Anreise inkludierte ÖPNV-Tickets und Gästekarten für Regionen mit erhöhter Nachfrage von Tourist\*innen beibehalten werden.

## Finanzierung des ÖPNV sichern

Damit die Einführung des Deutschlandtickets nicht zu Problemen der Finanzierung der Angebote und damit zu Einschränkungen führt, bedarf es einer umfangreichen und langfristigen Finanzierung aus den Haushalten des Bundes und der Länder sowie passender Rahmenbedingungen. Kurzfristige und schwankende Fördermittel reichen nicht, da die dauerhaften Kosten für Betrieb und Personal gedeckt und langfristige Planungen finanziert werden müssen.

**Der BUND fordert von der Bundesregierung, die Regionalisierungsmittel weiter aufzustocken, insbesondere zur Verbesserung des Schienenpersonenverkehrs.** Diese Mittel sollten zu 100 Prozent für die Mobilitätswende eingesetzt werden. Die Regionalisierungsmittel, mit denen der Bund den ÖPNV unterstützt, wurden laut Beschluss vom 30. Januar 2020 auf über 8 Milliarden Euro erhöht und mit 1,8 Prozent pro Jahr dynamisiert. Bis 2030 steigen sie auf über 12 Milliarden Euro an<sup>1</sup>. Die Erhöhung der Regionalisierungsmittel wird im Koalitionsvertrag der aktuellen Bundesregierung explizit genannt, jedoch ist dies bislang nicht mit einer Summe oder Planung hinterlegt.

**Zusätzliche Finanzmittel sind für die Finanzierung des ÖPNV erforderlich,** damit ein Wachstum der Fahrgäste bei gleichzeitiger Verringerung des motorisierten Individualverkehrs möglich ist. Das gilt auch für die Gemeindefinanzierungsmittel (GVFG-Mittel) für ÖPNV-Investitionen und damit die Angebotsausweitung. Die geplante Erhöhung auf 2 Milliarden Euro ab 2025 reicht dabei nicht einmal aus, um bereits vorhandene Planungen zu finanzieren. Der Angebotszuwachs zur Verkehrsverlagerung muss im Mittelpunkt stehen. Um die Vereinbarung aus dem Koalitionsvertrag, die Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030, einzuhalten, müssen Projekte zur Steigerung der Nutzerzahlen weiter forciert werden.

**Zur weiteren Finanzierung sollten aus Sicht des BUND die Einnahmen aus der CO<sub>2</sub>-Abgabe, der Lkw-Maut und dem Abbau klimaschädlicher Subventionen genutzt werden.** Das Umweltbundesamt errechnete, dass durch den Abbau der klimaschädlichen Subventionen, wie beispielsweise dem Dienstwagenprivileg, der Entfernungspauschale, Steuererleichterung für Diesel und Steuerbefreiung von Kerosin, insgesamt ca. 30,8 Mrd. umverteilt werden können.<sup>2</sup> Damit könnte die dauerhafte Beibehaltung eines Preises von 49 Euro für das Deutschlandticket und die Einführung eines ergänzenden, bundesweit gültigen Sozialticket für 29 Euro für Menschen mit geringem Einkommen finanziert werden. Die **Förderprogramme des Bundes** sollten zudem nachhaltige Infrastruktur, Innovation und die Modernisierung der Fahrzeugflotten mit alternativen Antrieben sowie den Personalaufbau adressieren. **Um den Kommunen eine weitere Finanzierungsquelle zu eröffnen,** muss es ihnen zukünftig ermöglicht werden, eine Citymaut zu erheben; auch Gebühren fürs Parken könnten erhöht werden. Und natürlich sind

---

<sup>1</sup> Deutscher Bundestag (2020): Sachstand: Finanzhilfen des Bundes nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und dem RegG sowie Ersatzinvestitionen im Rahmen der LuFV II im Jahr 2018. Abschluss der Arbeit: 23. September 2020. URL: <https://www.bundestag.de/resource/blob/800742/6f624818c87798dd5a3de9b00a877551/WD-5-103-20-pdfdata.pdf> [Stand:07.04.2020]; Deutscher Bundestag (2020): Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage zu Regionalisierungsmittel-Rücklagen der Länder. Drucksache 19/21712. URL: <https://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/217/1921712.pdf> [Stand: 07.04.2021]

<sup>2</sup> Entfernungspauschale – 6,0 Mrd. € Dienstwagenprivileg – 3,1 Mrd. € Energiesteuervergünstigung Diesel – 8,2 Mrd. € Energiesteuerbefreiung für Kerosin – 8,3 Mio. € Umweltbundesamt (2021): Umweltschädliche Subventionen in Deutschland - Aktualisierte Ausgabe 2021, URL: [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte\\_143-2021\\_umweltschaedliche\\_subventionen.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_143-2021_umweltschaedliche_subventionen.pdf), S. 104 [Stand:22.07.2022]

auch Abgaben für Unternehmen denkbar, die mit dem ÖPNV ihr betriebliches Mobilitätsmanagement verbessern können. Geringe Treibhausgasemissionen und Energieeinsparungen können im Verkehrssektor nur durch eine erfolgreiche Mobilitätswende gelingen. Ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten ist die Grundlage dafür. Mehr Mobilität bei weniger Verkehr mit hoher Energieeffizienz und möglichst geringem Flächenverbrauch müssen den Kern zukünftiger öffentlicher Mobilität bilden. Das Deutschlandticket, ergänzt durch ein bundesweit gültiges Sozialticket für 29 Euro für Menschen mit niedrigem Einkommen, kann ein solch erfolversprechendes Projekt sein, um langfristig Mobilitätsverhalten zu ändern und damit zum Klimaschutz im Verkehr beizutragen.

### **Fazit – Unsere Forderungen**

- Einführung Deutschlandticket für dauerhaft 49 Euro im Monat, ergänzt durch ein bundesweit gültiges Sozialticket für 29 Euro für Menschen mit niedrigem Einkommen.
- Finanzielle Unterstützung der Arbeitgebenden durch Beteiligung am Firmenticket.
- Regionalisierungs- und GVFG-Mittel weiter aufstocken, insbesondere zur Verbesserung des Schienenpersonenverkehrs.
- Zusätzliche Investitionen durch Einnahmen aus der CO<sub>2</sub> –Abgabe, der Lkw-Maut, einer neuen, fahrleistungsabhängigen Pkw-Maut, einer Citymaut, erhöhte Parkgebühren und dem Abbau klimaschädlicher Subventionen insbesondere zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur.
- Verbesserung der Fahrplanangebote, Modernisierung von Fahrzeugflotten, Personalaufbau, Barrierefreiheit sowie angemessene Bezahlung der Beschäftigten.

Impressum:

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND) – Friends of the Earth Germany,  
Kaiserin-Augusta-Allee 5, 10553 Berlin, Tel. (030) 2 75 86-40, bund@bund.net, www.bund.net,  
Autoren: Tilmann Heuser, Jens Hilgenberg, Kontakt: jens.hilgenberg@bund.net, Stand:04/2023

## Anlage

### **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, die 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).

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 für 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-Nutzer\*innen des ÖPNV zu berücksichtigen. 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 verpflichtendem Arbeitgebendenzuschuss 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	
<b>Kosten AG Brutto</b>	<b>46,55 Euro</b>	<b>49 Euro</b>
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. $40 \cdot 0,225$ )	- 7,70 Euro	- 9 Euro
<b>Netto-Kosten Arbeitgebende</b>	<b>- 4,55 Euro</b>	<b>0 Euro</b>
<b>Netto-Kosten Ticket im Vergleich zu Gehaltszulage</b>		
<b>AN-Brutto = Zulagenhöhe</b>	<b>= 34,30 Euro</b>	<b>= 40 Euro</b>
Ersparnis AN-Anteil an der Sozialversicherung (20 % auf das AN-Brutto)	- 6,80 Euro	- 8 Euro
<b>AN-Netto vor Steuern</b>	<b>= 27,50 Euro</b>	<b>= 32 Euro</b>
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
<b>Netto-Kosten Arbeitnehmende</b>	<b>= 22 – 19,25 Euro</b>	<b>= 24 – 21Euro</b>

*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-Monatsticket 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 die Arbeitgebenden bei einer Gehaltsumwandlung den Gegenwert des eingesparten AG-Anteils zur

Sozialversicherung in Form eines Zuschusses an die Beschäftigten weitergeben, 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**

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

**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 der Arbeitnehmenden 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 die Arbeitgebenden seine Einsparungen bei einer Gehaltsumwandlung zwingend als steuerfreien Zuschuss an den Arbeitnehmenden weitergibt (vgl. § 1a Abs. 1a Betriebsrentengesetz – BetrAVG)