



**VSPV**

Der Mobilitätsverband

Verband des privaten gewerblichen  
Straßenpersonenverkehrs  
Nordrhein-Westfalen VSPV e.V.

Benninghofer Str. 152  
44269 Dortmund

[www.vspv-nrw.de](http://www.vspv-nrw.de)  
[info@vspv-nrw.de](mailto:info@vspv-nrw.de)

0231 52 82 27

Dortmund, den 02.07.2026

## **Positionspapier**

zum Koalitionsbeschluss „Ein Programm für Aufschwung und Beschäftigung“

### **Vorbemerkung**

Der Mobilitätsverband VSPV vertritt rund 800 Unternehmen des privaten gewerblichen Straßenpersonenverkehrs – Taxi- und Mietwagenbetriebe, Omnibusunternehmen, private Rettungsdienste und qualifizierte Krankentransportunternehmen. Die Mitgliedsunternehmen sind überwiegend kleine und mittlere Betriebe. Sie erbringen Daseinsvorsorge im Wortsinn: Beförderung rund um die Uhr, an Sonn- und Feiertagen, in der Fläche und für Menschen, die auf keine Alternative ausweichen können.

Der VSPV bewertet den Koalitionsbeschluss vom Juli 2026 nach einem einfachen ordnungspolitischen Maßstab: Stärkt eine Maßnahme die Leistungsfähigkeit des Wettbewerbs und die Eigenverantwortung der Wirtschaftenden, oder verschiebt sie Lasten und Gestaltungsmacht zugunsten korporatistischer Strukturen und fiskalischer Zugriffe? An diesem Maßstab gemessen enthält das Programm richtige Ansätze – namentlich beim Bürokratierückbau und im Befristungsrecht –, aber auch Maßnahmen, die das personalintensive Verkehrsgewerbe in seiner Substanz treffen. Im Zentrum steht die pauschale Umsetzungszusage für die Empfehlungen der Alterssicherungskommission, die ohne Korrektur zur faktischen Abschaffung einer für die Branche tragenden Beschäftigungsform führt.

Zu den Empfehlungen der Alterssicherungskommission hat der VSPV bereits mit Positionspapier vom 25. Juni 2026 Stellung genommen. Die dort entwickelten Positionen – zur kapitalgedeckten Beitragskomponente, zur geringfügigen Beschäftigung und zur

Verband des privaten gewerblichen Straßenpersonenverkehrs Nordrhein-Westfalen VSPV e.V.  
Benninghofer Str. 152, 44269 Dortmund  
Vereinsregister Dortmund, VR 3301

1. Vorsitzender: Jörg Füchtenschneider, 2. Vorsitzender: Rainer Nee, Geschäftsführer: Sascha Waltemate  
Hauptstadtbüro: VSPV, Pariser Platz 6A, 10117 Berlin



**VSPV**

Der Mobilitätsverband

Versicherungspflicht für Selbständige – gelten unverändert fort. Das vorliegende Papier wiederholt sie nicht, sondern wendet sie auf den Koalitionsbeschluss an und ergänzt die Punkte, die erst durch das Programm selbst aufgeworfen werden.

## **Kernforderungen im Überblick**

- 1. Keine Blockumsetzung des Kommissionsberichts.** Die 33 Empfehlungen der Alterssicherungskommission sind im parlamentarischen Verfahren einzeln zu prüfen und zu beraten, nicht als Paket durchzuwinken.
- 2. Erhalt des Sonderstatus der geringfügigen Beschäftigung.** Statt der Abschaffung genügt als milderer und zielgenaueres Mittel die Beendigung der Opt-out-Möglichkeit aus der gesetzlichen Rentenversicherung für alle geringfügig Beschäftigten, die noch keine Rente beziehen – verbunden mit der Option vollständiger Beitragsübernahme durch den Arbeitgeber unter Anrechnung der bestehenden Pauschalabgabe (Positionspapier des VSPV vom 25. Juni 2026).
- 3. Erhalt des Übergangsbereichs.** Der Wegfall der Midijob-Gleitzone ist im Kommissionsbericht bloße Folgeautomatik der Sonderstatus-Abschaffung; entfällt diese, entfällt auch jeder Grund für jenen.
- 4. Verzicht auf die Anhebung der Pauschalsteuer (Nr. 2 des Programms).** Eine dauerhafte Gegenfinanzierung der Einkommensteuerreform aus einer Steuerquelle, deren Abschaffung dasselbe Programm über Nr. 1 zusagt, ist haushalterisch nicht darstellbar.
- 5. Beitragsfreiheit der Sonn-, Feiertags- und Nachtzuschläge ohne Tarifvorbehalt.** Die geplante Koppelung an den Regelungsbereich eines Tarifvertrages diskriminiert die kleinbetriebliche, nicht flächentarifgebundene Wirtschaft.
- 6. Genehmigungsfiktion auch im PBefG.** Das Personenbeförderungsrecht darf von der Ausweitung der Genehmigungs- und Vollständigkeitsfiktion (Nr. 27 des Programms) nicht ausgenommen werden; die Vollständigkeitsfiktion ist für Wiedererteilungsanträge nach § 12 PBefG ausdrücklich vorzusehen.
- 7. Kohärenz von Datenschutzvereinfachung und Datenbereitstellungspflichten.** Das geplante Datengesetzbuch muss die Bereitstellungspflichten des Gelegenheitsverkehrs (MMTIS-Verordnung, NeTEx-basierte Standards) widerspruchsfrei integrieren.
- 8. Auflösung des Widerspruchs zwischen Mengenausweitung und Vergütungsdeckel bei Krankenfahrten.** Wer mit Facharzt-Termingarantie und Attestpflicht ab dem ersten Krankheitstag das Fahrtaufkommen nach § 133 SGB V erhöht, kann die Vergütung nicht zugleich an die Grundlohnrate ketten.
- 9. Tariföffnungsklauseln ohne Exklusivität.** Abweichungsmöglichkeiten vom Gesetzesrecht müssen auch Betrieben offenstehen, die nicht flächentarifgebunden sind –

etwa über Allgemeinverbindlicherklärung, Branchenvereinbarungen oder gesetzliche Auffangregelungen.

## **I. Rente: Blockumsetzung der Kommissionsempfehlungen (Nr. 1 i. V. m. Nr. 2)**

### **1. Der Verzicht auf parlamentarische Einzelprüfung**

Die Koalition sagt zu, „die darin enthaltenen Empfehlungen“ der Alterssicherungskommission in einem Gesetzespaket umzusetzen und dieses bis Ende 2026 zu verabschieden. Diese Formulierung kennt keine Öffnungsklausel. Sie behandelt einen Bericht mit 33 Einzelempfehlungen – vom Renteneintrittsalter über die Kapitalrente bis zur Abschaffung der Minijobs – als unteilbares Paket, dessen Inhalt der Deutsche Bundestag nur noch nachvollziehen soll.

Der VSPV erkennt die fachliche Qualität der Kommissionsarbeit an. Er widerspricht jedoch der Methode. Art. 38 Abs. 1 Satz 2 GG kennt keine an Kommissionsberichte gebundenen Abgeordneten. Eine Selbstbindung der Koalition, ein Expertengremium eins zu eins in Gesetzesform zu gießen, verkürzt die parlamentarische Beratung auf einen Notariatsakt – und sie immunisiert einzelne, hochgradig eingriffsintensive Empfehlungen gegen genau die Abwägung, die das Grundgesetz für sie vorsieht. Der VSPV fordert, jede Empfehlung einzeln zu beraten und die Betroffenen – auch die Arbeitgeber des personalintensiven Dienstleistungsgewerbes – förmlich anzuhören.

### **2. Geringfügige Beschäftigung: Der Verband hält an seiner Position vom 25. Juni 2026 fest**

Empfehlung 26 des Kommissionsberichts sieht vor, geringfügige Beschäftigungsverhältnisse ohne Opt-out-Möglichkeit in die gesetzliche Rentenversicherung einzubeziehen und ihren steuer- und sozialversicherungsrechtlichen Sonderstatus vollständig abzuschaffen; Ausnahmen sollen allein für Schülerinnen und Schüler gelten, der Übergangsbereich (Midijobs) entfällt als Folgeautomatik. Der VSPV hat dieser Empfehlung in seinem Positionspapier vom 25. Juni 2026 widersprochen und dem Gesetzgeber das mildere und zielgenauere Mittel benannt: Das berechtigte Kernanliegen der Kommission – die Schließung der Anwartschaftslücke – wird vollständig erreicht, wenn die Opt-out-Möglichkeit aus der gesetzlichen Rentenversicherung für alle geringfügig Beschäftigten beendet wird, die noch keine Rente beziehen. Damit baut jeder geringfügig Beschäftigte zwingend eine Rentenanwartschaft auf, ohne dass die übrige Privilegierung angetastet würde. Flankierend ist dem Arbeitgeber die vollständige Übernahme des Rentenversicherungsbeitrags zu eröffnen, unter Anrechnung der bereits bestehenden pauschalen Arbeitgeberabgabe. An dieser Position hält der Verband uneingeschränkt fest.



**VSPV**

Der Mobilitätsverband

Der Koalitionsbeschluss gibt Anlass, die branchenspezifische Dimension zu ergänzen, die belegt, warum die Vollabschaffung ihr Ziel im Straßenpersonenverkehr nicht nur verfehlt, sondern in sein Gegenteil verkehrt:

- **Die einzige vorgesehene Ausnahme läuft für die Branche vollständig leer.** Die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung setzt nach § 48 Abs. 4 Nr. 3 FeV das vollendete 21. Lebensjahr voraus. Die einzige Personengruppe, deren Sonderstatus erhalten bleiben soll – Schülerinnen und Schüler –, darf in diesem Gewerbe nicht fahren.
- **Die tragende Aushilfsgruppe der Branche sind Altersvollrentner.** Rentner im Minijob besetzen Randzeiten, Wochenend- und Feiertagsdienste sowie das vormittägliche Krankenfahrtengeschäft. Für einen Bestandsrentner ist der Erwerb zusätzlicher Entgeltpunkte ökonomisch nahezu wertlos; die zwangsweise Einbeziehung ist für ihn keine Absicherung, sondern eine Nettolohnkürzung ohne äquivalente Gegenleistung – eine Sondersteuer auf Alterserwerbsarbeit in einem Land, das mit der Aktivrente zugleich für ebendiese wirbt. Das vom Verband vorgeschlagene Modell vermeidet genau diesen Konstruktionsfehler, weil das Ende des Opt-out ausdrücklich nur Beschäftigte erfasst, die noch keine Rente beziehen: Wo eine Anwartschaftslücke besteht, wird sie geschlossen; wo keine besteht, wird nicht kassiert.
- **Der Wegfall der Gleitzzone verteuert ausgerechnet den Ausweichpfad.** Der Übergangsbereich dämpft die Beitragslast in dem Lohnband, in dem Teilzeitfahrer typischerweise liegen. Seine Streichung erhöht die Arbeitskosten genau jener regulären Teilzeitbeschäftigung, in die bisherige Minijobber nach der Logik der Reform wechseln sollen. Die absehbare reale Ausweichbewegung ist eine andere: die in die Schattenwirtschaft. In einem Gewerbe, das der Gesetzgeber erst vor wenigen Jahren mit erheblichem Aufwand über Fiskaltaxameter und Aufzeichnungspflichten aus der Grauzone geholt hat, wäre das ein ordnungspolitischer Rückschritt zu Lasten der ehrlichen Betriebe.

### **3. Nr. 1 und Nr. 2 des Programms widerlegen einander**

Nr. 2 des Programms hebt die Pauschalsteuer auf geringfügige Beschäftigung von zwei auf fünf Prozent an – ausdrücklich als Baustein der Gegenfinanzierung einer Einkommensteuerentlastung, die dauerhaft angelegt ist und ihre volle Wirkung ab 2028 mit rund zehn Milliarden Euro jährlich entfaltet. Nr. 1 desselben Programms sagt die Umsetzung eines Kommissionsberichts zu, dessen Empfehlung 26 den Minijob als Rechtsinstitut beseitigt. Eine dauerhafte Entlastung kann nicht aus einer Steuerquelle gegenfinanziert werden, deren Abschaffung dasselbe Papier zusagt. Das Finanztableau des Programms enthält damit Scheinerträge.

Aus diesem Widerspruch führen nur zwei Wege, und beide bestätigen die Kritik des Verbandes. Entweder die Koalition beabsichtigt die Blockumsetzung in Wahrheit nicht – dann ist die



**VSPV**

Der Mobilitätsverband

Zusage in Nr. 1 unaufrichtig, und die Forderung nach parlamentarischer Einzelprüfung ist nicht nur legitim, sondern von der Koalition selbst stillschweigend eingepreist. Oder sie beabsichtigt sie – dann ist die Gegenfinanzierung in Nr. 2 wissentlich auf eine sterbende Einnahme gebucht und haushalterisch unseriös. Die Position des VSPV löst den Widerspruch als einzige auf: Bleibt der Sonderstatus erhalten und wird lediglich das Renten-Opt-out für Nicht-Rentner beendet, bleibt auch die Bemessungsgrundlage der Pauschalsteuer bestehen. Der Anhebung des Steuersatzes bedarf es gleichwohl nicht – sie verteuert eine Beschäftigungsform, deren Attraktivität nach der eigenen Analyse des Verbandes für das Gewerbe und den haushaltsnahen Arbeitsmarkt erhalten bleiben muss, und sie belastet die Betriebe für eine Steuerreform, von der die kleinbetriebliche Wirtschaft allenfalls mittelbar profitiert.

#### **4. Forderungen**

Der VSPV fordert: erstens die Umsetzung des im Positionspapier vom 25. Juni 2026 entwickelten Modells – Beendigung des Renten-Opt-out für geringfügig Beschäftigte ohne Rentenbezug, Arbeitgeber-Übernahmeoption mit Anrechnung der Pauschalabgabe, Erhalt der übrigen Privilegierung und des Übergangsbereichs – anstelle der Vollabschaffung nach Empfehlung 26; zweitens den Verzicht auf die Anhebung der Pauschalsteuer; drittens, soweit der Gesetzgeber gleichwohl an der Vollabschaffung festhält, die Herausnahme der Altersvollrentner, Bestandsschutz für bestehende Beschäftigungsverhältnisse und eine Übergangsfrist von mindestens 36 Monaten – verbunden mit der Obliegenheit, die dann entfallende Gegenfinanzierung der Einkommensteuerreform offenzulegen und zu ersetzen.

## **II. Genehmigungsfiktion als Regelfall (Nr. 27)**

Der VSPV begrüßt die Etablierung der Genehmigungsfiktion als Regelfall im Verwaltungsverfahrensgesetz des Bundes ausdrücklich – einschließlich der vorgesehenen Vollständigkeitsfiktion zugunsten der Antragsteller, insbesondere bei Verlängerungsanträgen. Die Beweislastumkehr, nach der Ausnahmen in den Fachgesetzen gesondert zu begründen sind, ist der methodisch richtige Ansatz.

Entscheidend ist die Umsetzung im Fachrecht. Das Personenbeförderungsgesetz kennt in § 15 Abs. 1 Satz 5 PBefG bereits eine Genehmigungsfiktion nach drei Monaten. In der Verwaltungspraxis wird sie regelmäßig dadurch entwertet, dass Genehmigungsbehörden Anträge – namentlich Wiedererteilungsanträge nach § 12 PBefG – über Monate als „unvollständig“ führen und der Fristlauf damit nie beginnt. Genau dieses Vollzugsdefizit adressiert die im Programm angelegte Vollständigkeitsfiktion. Der VSPV fordert daher: Das PBefG darf nicht im Wege der fachgesetzlichen Ausnahme aus der Reform herausdefiniert werden; vielmehr ist die Vollständigkeitsfiktion für Wiedererteilungs- und Verlängerungsanträge im PBefG ausdrücklich zu verankern. Für ein Gewerbe, dessen Betriebe



**VSPV**

Der Mobilitätsverband

ohne gültige Genehmigung von einem Tag auf den anderen stillstehen, ist die Verlässlichkeit des Genehmigungsverfahrens keine Verwaltungsfolklore, sondern Existenzbedingung.

### **III. Datenschutzvereinfachung und Datengesetzbuch (Nr. 14)**

Die geplante Herausnahme kleiner und mittelständischer Unternehmen sowie risikoarmer Datenverarbeitungen aus dem Anwendungsbereich der DSGVO und die Reduzierung der Pflicht zur Bestellung betrieblicher Datenschutzbeauftragter entlasten die kleinbetriebliche Struktur des Verkehrsgewerbes real. Der VSPV unterstützt diese Linie ebenso wie die Zuständigkeitskonzentration beim BfDI.

Der Verband weist zugleich auf einen Kohärenzbedarf hin, den das Programm nicht adressiert: Dieselben Betriebe, die datenschutzrechtlich entlastet werden sollen, unterliegen wachsenden Datenbereitstellungspflichten – aus der MMTIS-Verordnung (EU) 2017/1926 und den darauf aufsetzenden nationalen Strukturen, in denen der Gelegenheitsverkehr über NeTEx-basierte Datenmodelle in die Auskunfts- und Vertriebssysteme des öffentlichen Verkehrs integriert wird. Der VSPV hat mit dem VSPV-Standard 101 hierfür die branchenseitige Grundlage geschaffen. Ein Datengesetzbuch, das den Anspruch kohärenter Harmonisierung erhebt, muss Datenschutzrecht und Datenbereitstellungsrecht widerspruchsfrei zusammenführen: klare Rechtsgrundlagen für die Verarbeitung von Bewegungs- und Verfügbarkeitsdaten des Gelegenheitsverkehrs, keine doppelten Aufsichtsstrukturen und keine Bereitstellungspflichten, deren datenschutzrechtliche Zulässigkeit die Betriebe im Einzelfall selbst klären müssen. Datennutzung und Datenschutz sind kein Nullsummenspiel – aber nur, wenn der Gesetzgeber beide Regime aufeinander abstimmt, statt die Abstimmung den Kleinbetrieben zu überlassen.

### **IV. Sonn-, Feiertags- und Nachtzuschläge: Beitragsfreiheit nur bei Tarifbindung (Nr. 4)**

Nr. 4 des Programms hebt die Obergrenzen des § 3b EStG an und stellt steuerfreie Zuschläge „im Regelungsbereich eines Tarifvertrages“ vollständig beitragsfrei. Der VSPV widerspricht dieser Konditionierung in aller Deutlichkeit.

Kein Wirtschaftszweig arbeitet strukturell so sonn-, feiertags- und nachtlastig wie der Straßenpersonenverkehr. Taxi-, Mietwagen- und Krankenfahrbetriebe erbringen ihre Leistung, wenn andere frei haben – nicht als Ausnahme, sondern als Geschäftsmodell und als Teil ihrer Betriebspflicht. Zugleich ist die Branche kleinbetrieblich verfasst und nicht flächentarifgebunden; das ist kein Defizit, sondern Ausdruck einer Betriebsgrößenstruktur, in der der Gesetzgeber die Arbeitsbedingungen über Mindestlohn, Arbeitszeitrecht und Arbeitsschutz ohnehin engmaschig normiert hat.



**VSPV**

Der Mobilitätsverband

Die geplante Regelung stellt Beschäftigte für identische Arbeit zu identischen Zeiten beitragsrechtlich unterschiedlich, je nachdem, ob ihr Arbeitgeber einem Flächentarif unterliegt. Das ist eine Subventionierung der gewerkschaftlichen Tarifbindung über die Lohnnebenkosten der Konkurrenz – eine Prämie für Verbands korporatismus, ausgezahlt von den Beschäftigten der kleinbetrieblichen Wirtschaft, deren Nettolohn bei gleicher Nacht- und Feiertagsarbeit niedriger ausfällt. Mit der Koalitionsfreiheit des Art. 9 Abs. 3 GG, die auch die negative Seite umfasst, ist eine solche fiskalische Lenkung schwerlich vereinbar; mit dem Gleichheitssatz ebensowenig, denn der sachliche Grund für die Differenzierung liegt nicht in der Arbeit, sondern allein im Organisationsgrad. Der VSPV fordert die vollständige Beitragsfreistellung der Zuschläge unabhängig von der Tarifbindung; hilfsweise ist die Beitragsfreiheit an die Anwendung branchenüblicher Arbeitsbedingungen zu knüpfen, nicht an die förmliche Tarifgeltung.

## **V. Befristungsrecht (Nr. 5 und Nr. 34)**

Die Ausweitung der sachgrundlosen Befristung auf bis zu 48 Monate mit bis zu sechs Verlängerungen und der Möglichkeit erneuter Ersteinstellung beim selben Arbeitgeber verschafft den Betrieben die Flexibilität, die ein Gewerbe mit schwankendem Auftragsvolumen – Krankenfahrten, Schülerverkehre, saisonale Nachfrage – benötigt. Der VSPV begrüßt die Regelung ohne Einschränkung; die Befristung bis Ende 2030 sollte allerdings von Beginn an mit einer Evaluations- und Entfristungsperspektive versehen werden, damit nicht 2030 dieselbe Planungsunsicherheit entsteht, die das Programm an anderer Stelle beseitigen will.

Zur Aufhebung des Schriftformerfordernisses bei Befristungen (Nr. 34) merkt der VSPV nüchtern an: Was als Entlastung gemeint ist, verlagert das Risiko in die Beweisebene. Eine nicht dokumentierte Befristungsabrede ist im Streitfall eine nicht existente Befristungsabrede – mit der Folge des unbefristeten Arbeitsverhältnisses. Der Verband wird seinen Mitgliedern unabhängig von der Gesetzeslage die schriftliche Dokumentation empfehlen. Gesetzgeberisch vorzugswürdig wäre die Zulassung der Textform (§ 126b BGB), die den praktischen Entlastungseffekt erzielt, ohne die Beweisfunktion zu opfern.

## **VI. Krankenfahrten: Mengenausweitung bei gedeckelter Vergütung (Nr. 11)**

Nr. 11 des Programms führt eine „Termingarantie Fachärzte“ ein, schafft die telefonische Krankschreibung ab und verlangt die Vorlage der Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung ab dem ersten Krankheitstag. Jede dieser Maßnahmen erhöht die Zahl der Arztkontakte – und damit das Aufkommen an Krankenfahrten nach § 133 SGB V, die zu einem erheblichen Teil von den Mitgliedsunternehmen des VSPV erbracht werden.

Dieselbe Koalition plant mit dem GKV-Beitragsstabilisierungsgesetz die Vergütung dieser Fahrten an die Entwicklung der Grundlohnrate zu binden. Das Ergebnis ist ein offener



**VSPV**

Der Mobilitätsverband

Systemwiderspruch: Der Staat weitet die Menge der von ihm veranlassten Fahrten aus und deckelt zugleich deren Preis – ungeachtet der Auskömmlichkeitsprüfung, die § 51 Abs. 2 PBefG für die Entgelte des Verkehrs mit Taxen zwingend vorschreibt. Eine staatlich induzierte Mengenausweitung bei staatlich gedeckelter Vergütung ist keine Beitragsstabilisierung, sondern eine Sonderabgabe des Verkehrsgewerbes zugunsten der Krankenkassen. Der VSPV fordert, die Grundlohnratensbindung für Krankenfahrten aufzuheben, hilfsweise die Vergütungsentwicklung an die tatsächliche Kostenentwicklung des Fahrdienstes zu koppeln, wie sie in den Auskömmlichkeitsprüfungen der Genehmigungsbehörden ohnehin festgestellt wird.

## **VII. Tariföffnungsklauseln gegenüber Gesetzesrecht (Nr. 20)**

Das Programm lädt die Tarifvertragsparteien ein, Regelungsbereiche zu benennen, in denen Tarifverträge künftig von Gesetzen abweichen dürfen – ausdrücklich genannt sind Sachgrundbefristung und Arbeitsschutz. Ordnungspolitisch ist der Gedanke, gesetzliche Detailsteuerung durch Vereinbarungen der Sachnäheren zu ersetzen, richtig. Der VSPV unterstützt ihn im Grundsatz.

Zusammen mit Nr. 4 offenbart das Programm jedoch ein Muster: Gestaltungsmacht und fiskalische Vorteile werden systematisch an die förmliche Tarifbindung gekoppelt. Beitragsfreiheit der Zuschläge nur im Tarifbereich, Gesetzesabweichung nur durch Tarifvertrag – wer nicht flächentarifgebunden ist, wird von den Flexibilisierungsinstrumenten ausgeschlossen, die das Programm selbst für erforderlich hält. Für die kleinbetriebliche Wirtschaft ist das keine Tarifautonomie, sondern ein Kartellzugang: Die Instrumente stehen nur dem offen, der sich den bestehenden Verbandsstrukturen unterwirft. Der VSPV fordert, sämtliche Öffnungsklauseln so auszugestalten, dass auch nicht flächentarifgebundene Betriebe Zugang erhalten – über Bezugnahme Klauseln, für allgemeinverbindlich erklärte Branchenregelungen oder gesetzliche Auffangtatbestände. Vertragsfreiheit, die nur im Zusammenhang mit Gewerkschaften zusteht, ist keine. Gewerkschaften haben Ihre Funktion und Bedeutung längst verloren, die Mitglieder laufen zurecht in Scharen davon. Es gibt keinen rationalen Grund, wesentliche Wachstumsinstrumente von diesen abhängig zu machen.

## **Schlussbemerkung**

Das Programm will Aufschwung und Beschäftigung. Der Straßenpersonenverkehr kann zu beidem beitragen – er tut es täglich, rund um die Uhr, ohne Subventionen und in einem der am dichtesten regulierten Gewerbe des Landes. Was die Branche dafür braucht, ist wenig: verlässliche Genehmigungsverfahren, Beschäftigungsformen, die zur Struktur ihrer Arbeit passen, Vergütungen, die staatlich veranlasste Leistungen kostendeckend abbilden, und Gleichbehandlung unabhängig vom Organisationsgrad. Was sie nicht braucht, ist ein Gesetzespaket, das im Namen der Alterssicherung ihre Aushilfsstruktur beseitigt, obwohl das



**VSPV**

Der Mobilitätsverband

erklärte Ziel mit milderem Mitteln erreichbar ist, ein Finanztableau, das Dauerentlastungen aus abzuschaffenden Steuerquellen speist, und ein Beitragsrecht, das Nachtarbeit je nach Gewerkschaftszugehörigkeit unterschiedlich bepreist. Der Mobilitätsverband VSPV steht für die parlamentarische Beratung, die Verbändeanhörungen und den fachlichen Austausch mit den Ressorts zur Verfügung.