

BESCHLUSSVORLAGE V1096/21 öffentlich	Referat	OB
	Amt	Beteiligungsmanagement
	Kostenstelle (UA)	800900
	Amtsleiter/in	Steinherr, Andrea
	Telefon	3 05-12 71
	Telefax	3 05-12 79
	E-Mail	beteiligungsmanagement@ingolstadt.de
Datum	06.12.2021	

Gremium	Sitzung am	Beschlussqualität	Abstimmungsergebnis
Stadtrat	14.12.2021	Entscheidung	

Beratungsgegenstand

Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Ingolstadt, VGI:

- Änderung der Verbandsatzung
- Haushalt 2022
- Bündelung von Service- und Infrastrukturleistungen im ÖPNV
Stadtbus Ingolstadt GmbH – Besetzung Aufsichtsrat
(Referent: Oberbürgermeister Dr. Scharpf)

Antrag:

1. Der Stadtrat ermächtigt die Verbandsräte der Stadt Ingolstadt, in der Verbandsversammlung vom 15.12.2021 der Neufassung der Satzung (vgl. Anlage 1) insbesondere zur Änderung der Zusammensetzung der Verbandsversammlung und zur Stimmrechtsverteilung (§ 6) sowie zur veränderten Deckung des Finanzbedarfs (§ 18) zuzustimmen.
2. Der Stadtrat entsendet neben dem Oberbürgermeister Dr. Scharpf, der der Zweckverbandsversammlung kraft Amtes als Zweckverbandsvorsitzender angehört, folgende Verbandsräte in die Verbandsversammlung und ernennt für Sie folgende Vertreter:

Fraktion	Verbandsrat	Stellvertreter
Oberbürgermeister Dr. Scharpf		
CSU	N.N.	N.N.
SPD	N.N.	N.N.
GRÜNE	N.N.	N.N.
N.N.	N.N.	N.N.

3. Der Stadtrat ermächtigt die Verbandsräte der Stadt Ingolstadt, dem Haushalt 2022 sowie der Finanzplanung für 2023 und 2024 mit einem Personalaufbau von 22 Vollzeitäquivalenten zuzustimmen unter der Maßgabe einer von der Stadt Ingolstadt zu tragenden Verbandsumlage von bis zu
 - TEUR 2.135 in 2022
 - TEUR 2.875 in 2023
 - TEUR 2.355 in 2024

4. Der Stadtrat stimmt der Bündelung von Service- und Infrastrukturleistungen im ÖPNV für die Stadt Ingolstadt und die Landkreise Eichstätt, Neuburg-Schrobenhausen und Pfaffenhofen im Zweckverband „Verkehrsverbund Großraum Ingolstadt, VGI“ zur Vermeidung des Aufbaus von Doppelstrukturen zu. Die besitzstandswahrende Überführung von Personal und Übertragung von Vermögen der Ingolstädter Verkehrsgesellschaft mbH auf den Zweckverband VGI wird in diesem Zusammenhang unter der Maßgabe des Erhalts des steuerlichen Querverbands des ÖPNV mit dem Bereich Energieversorgung der Stadtwerke Ingolstadt Beteiligungen GmbH genehmigt.

5. Bei der Stadtbus Ingolstadt GmbH, die mit der Erbringung der Verkehrsleistungen in Ingolstadt betraut ist, wird mit Wirkung vom 01.01.2022 die Zahl der Mitglieder des Aufsichtsrats von derzeit fünf auf zwölf Mitglieder erhöht.
Alle derzeitigen Mitglieder des Aufsichtsrates der Ingolstädter Verkehrsgesellschaft mbH werden mit Wirkung zum 01.01.2022 auch in den Aufsichtsrat der Stadtbus Ingolstadt GmbH entsandt:

Fraktion/ Gruppe/AG	Mitglied	Stellvertreter
CSU	Klein, Patricia	Schidlmeier, Robert
CSU	Mader, Brigitte	Achhammer, Hans
CSU	Schickel, Matthias, Dr.	Fuchs, Brigitte
SPD	Volkwein, Petra	De Lapuente, Christian
SPD	Witty, Quirin	Schlagbauer, Jörg
GRÜNE	Semle, Jochen	Spaeth, Christoph, Dr.
GRÜNE	Segerer, Maria	Leininger, Barbara
FW	Reibenspieß, Raimund	Stachel, Hans
AfD	Lipp, Oskar	Rehm, Lukas
UWG	Niedermeier, Georg	Köhler, Jürgen
LINKE/ÖDP	Pauling, Christian	Köstler, Raimund
FDP/JU	Ettinger, Karl	Schäuble, Jakob

Zusätzlich gehört dem Aufsichtsrat der Stadtbus Ingolstadt GmbH weiter als Vorsitzende Frau Bürgermeisterin Petra Kleine an.

gez.

Dr. Christian Scharpf
Oberbürgermeister

Finanzielle Auswirkungen:

Entstehen Kosten: ja nein

wenn ja,

Einmalige Ausgaben		
Jährliche Folgekosten	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Euro:
Objektbezogene Einnahmen (Art und Höhe)	<input type="checkbox"/> Deckungsvorschlag von HSt: von HSt:	Euro:
Zu erwartende Erträge (Art und Höhe)	von HSt:	
	<input checked="" type="checkbox"/> Anmeldung zum 2022: 820000.713000 (Verkehrsunternehmen, Betriebskostenumlage, Verkehrsverbund Großraum Ingolstadt) 2023: 820000.713000 2024: 820000.713000	Euro: 2.135.000 2.875.000 2.355.000
<input type="checkbox"/> Die Aufhebung der Haushaltssperre/n in Höhe von Euro für die Haushaltsstelle/n (mit Bezeichnung) ist erforderlich, da die Mittel ansonsten nicht ausreichen.		
<input type="checkbox"/> Die zur Deckung herangezogenen Haushaltsmittel der Haushaltsstelle (mit Bezeichnung) in Höhe von Euro müssen zum Haushalt 20 wieder angemeldet werden.		
<input type="checkbox"/> Die zur Deckung angegebenen Mittel werden für ihren Zweck nicht mehr benötigt.		

Bürgerbeteiligung:

Wird eine Bürgerbeteiligung durchgeführt: ja nein

Kurzvortrag:

Der ÖPNV steht trotz der Corona-Pandemie im Fokus der sog. Verkehrswende, um im Zuge der Erreichung der Klimaziele einen höheren Anteil an der allgemeinen Mobilität zu erlangen. Auch im VGI-Verbundgebiet soll in den nächsten Jahren der ÖPNV sowohl qualitativ verbessert, als auch quantitativ ausgeweitet werden. Konkret wird angestrebt, einheitliche Standards bei Fahrgastinformation, Infrastruktur, Vertrieb und neuen Mobilitätsformen, wie digitalen Bedarfsverkehren im gesamten VGI-Verbundgebiet zu erzielen. Die erfolgreiche Bewerbung als ÖPNV-Modellprojekt unter der Bezeichnung VGI NewMind eröffnet eine einmalige Perspektive auf den Erhalt von bis zu 29 Mio. EUR Fördermittel des Bundesverkehrsministeriums für die Jahre 2022-2024. Mit diesen Fördergeldern können sowohl die bestehenden Planungen zur Verwirklichung eines Vollverbunds beschleunigt werden, als auch neue ÖPNV-Projekte angestoßen werden.

Aktuell verfügt der VGI über kein eigenes Personal, sondern lässt seine Aufgaben durch die Ingolstädter Verkehrsgesellschaft mbH (INVG) als satzungsmäßige Geschäftsstelle erledigen. Zunächst umfasste dies im Kern das Management des zum 01.09.2018 eingeführten VGI-Regionaltarifs und damit zusammenhängender Themen in den Arbeitskreisen, dem VGI-Ausschuss und dem VGI-Rat.

Schon heute übernimmt das Personal der INVG weitere verbundrelevante Aufgaben, wie beispielsweise Kundenanfragen zum 365-Euro-Ticket aus dem gesamten Verbundgebiet, Aufbau eines verbundweiten onDemand-Verkehrssystems, Vereinheitlichung und Digitalisierung der Haltestellen im Verbundgebiet für die digitale Fahrplanauskunft und das Handyticketing, Schaffung eines einheitlichen VGI-Designs bei der Buswerbung und das Management des Assoziationsvertrags mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Akzeptanz der VGI-Fahrscheine in allen Nahverkehrszügen im VGI-Verbundgebiet. Zur standardisierten Erhebung von Echtzeit-Positionsdaten aller Busse im VGI-Verbundgebiet wird bei Ausschreibungen von Linienverkehren in den Landkreisen der Anschluss an das rechnergestützte Betriebsleit- und Fahrgastinformationssystem der INVG vorgegeben.

Mit den derzeitigen Personalressourcen bei der INVG können die wachsenden Aufgaben und aufgesetzten Projekte, insbesondere in den Landkreisen, nicht wie gewünscht vorangebracht werden.

Mit dem BMVI-Förderprogramm entsteht ergänzend hoher Handlungsdruck, um die bundesrechtlichen Förderbedingungen einzuhalten und um vor allem die insgesamt 54 Einzelprojekte der Bewerbung VGI NewMind in die Praxis umzusetzen (vgl. Anlage). Ziel ist hierbei die ordnungsgemäße Verwendung eines Maximums der in Aussicht gestellten Förderung.

Angesichts dieser Rahmenbedingungen wird angestrebt, den **operativen Betrieb der INVG** in Gestalt der Erbringung von Service- und Infrastrukturleistungen für Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger **in erweiterter Form mit einer Personalaufstockung im VGI fortzuführen**, um einen einheitlichen Verbundstandard im ÖPNV zu gewährleisten, den Aufbau von Doppelstrukturen zu vermeiden und Synergien zu nutzen.

Die 32 Mitarbeiter/innen der INVG sollen arbeitsrechtlich analog eines Betriebsübergangs besitzstandswahrend in den VGI übergeleitet werden und damit alle bisherigen Rechte, wie z.B. Betriebszugehörigkeit, Kündigungsschutz etc. behalten. Die Umsetzung erfolgt durch eine einzelvertragliche Regelung, die diese Zusagen verbindlich regelt.

Für die Mitarbeiter/Mitarbeiterinnen in der INVG wird durch die Integration deutlich, dass an die Stelle der INVG der VGI als neuer Arbeitgeber tritt. Dies stärkt die Bindung an den VGI als Verkehrsverbund mit einem erweiterten Verantwortungsbereich für alle drei Landkreise und die Stadt Ingolstadt.

Parallel ist die Organisationsform des VGI als Zweckverband zu prüfen und ggf. zu ändern. Nach erster Bewertung erscheint das Kommunalunternehmen als Anstalt öffentlichen Rechts eine besser geeignete zukünftige Rechtsform für den VGI zu sein. Die vielfach gewählte Rechtsform einer GmbH ist auch im Hinblick auf ihre Eignung zu prüfen.

Personalaufbau VGI

Die Bündelung der Service- und Infrastrukturleistungen für die Stadt Ingolstadt und die Landkreise im VGI stärkt den Verbundgedanken und fokussiert klar auf eine einheitliche ÖPNV-Marke. Die VGI Geschäftsleitung geht davon aus, dass zur Bewältigung der zusätzlichen Aufgaben aufgrund des BMVI-Förderprogramms und zur Herstellung eines handlungsfähigen Vollverbundes ein personeller Mehrbedarf bis 2023 von insgesamt **22 Vollzeitäquivalenten** besteht. Die jährlichen Personalkosten hierfür belaufen sich auf 1,78 Mio. EUR, im Rahmen des BMVI-Förderprogramms wurde für 7,5 Vollzeitäquivalente eine Förderung von 0,48 Mio. EUR in Aussicht gestellt.

Mit diesem strategischen Personalaufbau kann eine deutlich höhere Qualität im VGI-weiten ÖPNV für die Kunden angeboten werden. Im Kern wird die bewährte interne Organisation der INVG übernommen, in einigen Aspekten jedoch auf die neuen Anforderungen modifiziert. Neben einer Erweiterung der Leitungsebene werden die nunmehr sechs Abteilungen im Hinblick auf ihr Aufgabengebiet klarer positioniert. Besonders hervorzuheben ist der erstmalige Aufbau einer eigenen Abteilung Marketing und Öffentlichkeitsarbeit, um dem deutlich gestiegenen Anspruch in diesem Bereich gerecht zu werden.

Im Folgenden wird die Personalmehrung in den einzelnen Bereichen dargestellt:

1. Prokuristen für Regionale Koordination, Fördermanagement und kaufm. Sonderprojekte sowie für Personal, Recht und Gremienbetreuung

Zum einen muss die regionale Verantwortung des VGI und die Umsetzung der Projekte im neuen VGI-Verbundgebiet stärker als bisher in den Vordergrund der täglichen Arbeiten gerückt werden. Hierzu bedarf es einer Führungskraft, um alle Projekte mit Regionalbezug in der Personalstruktur VGI-neu steuern zu können. Die Stelle sollte daher auch die Bezeichnung „**Regionale Koordination**“ tragen und auf Führungsebene unmittelbaren Kontakt und Austausch zu den drei Landkreisen halten. Als Sachwalter der originären ÖPNV-Interessen der Landkreise sollte den Landkreisen das Vorschlagsrecht für die Führungskraft zukommen.

Die zweite Prokuristenstelle wird erstmalig das **Fördermanagement und die kaufm. Koordination aller Projekte umfassen**. Die Stelle soll über eine Abordnung zunächst auf den Förderzeitraum von 3 Jahren befristet besetzt werden. Neben dem Fördermanagement ist auch der Aufbau von eigenem Knowhow bei der Einnahmenaufteilung geplant. Führungserfahrung bei kommunalen Finanz- und Förderrechtsthemen ist eine wichtige Schlüsselkompetenz für die personelle Besetzung der Stelle.

Eine dritte Prokuristenstelle ist für den Aufgabenbereich **Personal, Recht und Vergabewesen** vorgesehen. Der ÖPNV erfuhr in den letzten Jahren eine zunehmende Verrechtlichung und Bürokratisierung, vor allem durch die intensivere Regulierung über das EU-Recht. Derzeit sind INVG/VGI auf einen hohen Anteil extern eingekaufter Rechtsberatung angewiesen, der durch den Aufbau einer eigenen rechtlichen Kompetenz reduziert werden könnte. Auch die Vergaben der Linienverkehre in den Gebietskörperschaften können dann perspektivisch mitbetreut werden. Zur Assistenz der insgesamt 3 Prokuristenstellen sind insgesamt **1,5 VZÄ** vorgesehen.

2. Einnahmenaufteilung

Die Einnahmenaufteilung wird derzeit Beratern, deren Verträge Ende 2022 auslaufen, vorgenommen. Die aktuellen Kosten der EAV-Stelle liegen bei ca. 1,2 Mio. EUR p.a.. Es wird angestrebt, die Einnahmenaufteilung schrittweise mit eigenem Personal beim VGI zu übernehmen, um die Kosten für externe Berater spürbar zu senken.

Hierfür sollen **2 Stellen** geschaffen werden.

3. Infrastruktur

Die derzeitige Abteilung „technische Projekte/Infrastruktur“ der INVG sieht sich einer Vielzahl an Aufgabenstellungen gegenüber, die im Schwerpunkt die Erweiterung von digitalen Standards, wie Fahrplanauskunft, E-Ticketing oder DFI-Anzeiger betreffen. Zur Bewältigung dieser Verbundaufgaben sowie zusätzlicher Projekte aus dem BMVI-Förderprogramm werden insgesamt **7,5 VZÄ** als erforderlich angesehen.

4. VGI-Leitstelle

Die INVG-Leitstelle entwickelte sich bereits in den letzten Jahren durch die Aufnahme weiterer Buslinien in das System der Echtzeitinfo und Verkehrssteuerung zu einer VGI-Leitstelle weiter. Das Förderprogramm VGI NewMIND legt einen Förderschwerpunkt auf die Etablierung der Leitstelle für das gesamte VGI-Verbundgebiet, was auch eine wichtige Grundlage für die Inbetriebnahme der flexiblen On-Demand-Verkehre darstellt. Hierfür ist **1 VZÄ** vorgesehen.

5. Mobilitätsangebot

Die Zuständigkeit und personelle Ausstattung der INVG-Abteilung Fahrplan beschränkt sich bislang auf das Gebiet der Stadt Ingolstadt und der ehemaligen 15 INVG-Gemeinden der beiden Landkreise Eichstätt und Pfaffenhofen a. d. Ilm. Punktuell wurden bereits Aufgaben aus dem neuen VGI-Verbundgebiet wahrgenommen. Für eine dauerhafte und flächendeckende Erfüllung der diesbezüglichen Aufgaben im gesamten VGI-Verbundgebiet wird **1** zusätzliche **VZÄ** als erforderlich angesehen. Die Abteilung Fahrplan trägt im VGI neu die Bezeichnung **Mobilitätsangebot**.

6. Vertrieb und Tarif

Vergleichbar den Aufgabenstellungen unter Ziff. 5 steht die INVG-Abteilung Tarif, Marketing und Vertrieb vor einer erheblichen Vergrößerung der geografischen Zuständigkeit durch die VGI-Tarifeinführung. Neben der bereits oben geschilderten höheren Nachfrage im Kundencenter, im Beschwerdemanagement und durch das 365-Euro-Ticket müssen durch das BMVI-Förderprojekt NewMIND weitere tarifliche Themen angegangen werden: Flexibilisierung des Jobtickets, Prüfung der Einführung einer sog. individuellen Homezone, Ausbau der VGI-App zur Mobilitäts-App. Für diese zusätzlichen Aufgaben werden **3,5 VZÄ** als angemessen angesehen, von denen **2,0** durch VGI NewMIND förderfähig sind.

7. Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

Parallel zu den o.g. Maßnahmen muss das Marketing für den ÖPNV intensiviert und attraktiviert werden. Bislang gab es für diesen gesamten Bereich keine eigene Abteilung oder Sachgebiet, die anfallenden Aufgaben wurden durch den Abteilungsleiter sowie die Geschäftsführung INVG mit erledigt. Das Förderprogramm VGI NewMIND erachtet einen Ausbau der Marketing-Aktivitäten zur Bewusstseinsänderung „pro ÖPNV“ als zielführend und dementsprechend förderfähig. Für die Personalausstattung der neuen Abteilung Marketing und Öffentlichkeit sind inklusive Leitung **2,5 VZÄ** vorgesehen. Ein wichtiges Element einer neuen Marketing-Strategie wird die Integration der digitalen Kanäle/social media sein.

Die **Finanzierung des Zweckverbands** ist in § 18 der Satzung geregelt.

Ausgleichsleistungen an Verkehrsunternehmen und Bahnen zur Tarifauffüllung werden nach dem räumlichen Anfall auf die Gebietskörperschaften verteilt.

Für individuell veranlasste oder in besonderem Interesse liegende Infrastrukturmaßnahmen können Sonderumlagen von den jeweiligen Gebietskörperschaften erhoben werden.

Der restliche Eigenaufwand des Zweckverbands wird derzeit zu je ¼ von den Verbandsmitgliedern getragen. Mit der Bündelung des zu erfüllenden Aufgabenspektrums im VGI gilt es, einen fairen neuen Maßstab für die Kostentragung zu finden, der branchenüblich ist und die Bedeutung des ÖPNV für eine Gebietskörperschaft widerspiegelt.

Hierfür werden meistens die Einwohnerzahl und die Nutzplatzkilometer herangezogen:

Nutzplatzkilometer	2020	
IN	578.709.434	51%
EI	360.752.773	32%
ND-SOB	99.776.493	9%
PAF	100.000.000	9%
gesamt	1.139.238.700	100%

Einwohnerzahl	31.12.2020	
IN	136.952	28%
EI	133.169	27%
ND-SOB	97.730	20%
PAF	129.128	26%
gesamt	496.979	100%

Das gemittelte Verhältnis der beiden Kenngrößen stellt sich wie folgt dar:

Kombiniert 50/50	2020
IN	40%
EI	29%
ND-SOB	14%
PAF	17%
gesamt	100%

Dieser Umlagemaßstab soll künftig jährlich aktualisiert die Grundlage für die Kostentragung durch die Verbandsmitglieder sein.

Der nach diesem Schlüssel aufzuteilende Eigenaufwand beläuft sich künftig auf rund 2,6 Mio. EUR p.a.. Er umfasst die nicht durch die übergehenden Dienstleistungen an Verkehrsunternehmer gedeckten Kosten der INVG von 0,5 Mio. EUR sowie die Personalkosten des Aufbaus von 22 Stellen von 1,78 Mio. EUR und die Sachkosten für den Betrieb mit 0,32 Mio. EUR.

In 2022 fällt wegen der sukzessiven Besetzung der neuen Stellen erst ein durch diese Verbandsumlage zu deckender Eigenaufwand von 1,7 Mio. EUR an.

An der Kostentragung orientiert sollen künftig auch die **Stimmrechte in der Verbandsversammlung** neu geregelt werden. Der Vorschlag in § 6 der Satzung sieht vor, dass die Verbandsversammlung künftig mit 13 Verbandsräten wie folgt durch Stadt und die Landkreise besetzt werden soll:

	Kostentragung	Verbandsräte	
Stadt IN	40%	5	Vorsitz + 4
Landkreis EI	29%	4	stv. Vorsitz + 3
Landkreis ND-SOB	14%	2	
Landkreis PAF	17%	2	
	100%	13	

Über die Zusammensetzung der Verbandsversammlung soll nur alle 6 Jahre jeweils zu Beginn der neuen Amtsperiode des Stadtrates der Stadt Ingolstadt bzw. der Kreistage der Landkreise neu entschieden werden.

Haushalt ZV VGI 2022:

2022	Verteilung nach räumlichen Bezug		Verteilung nach Einwohner / Nutzplatzkm		Gesamtsumme je Aufwandträger
	365-€-Ticket	Förderprojekte BMVI / FIONA (Eigenanteil)	Eigenaufwand	Gutachter Einnahmen aufteilung	
Stadt IN	387.072 €	672.128 €	671.618 €	404.310 €	2.135.129 €
LK EI	1.409.184 €	501.486 €	501.105 €	301.663 €	2.713.438 €
LK ND-SOB	780.192 €	243.812 €	243.627 €	146.662 €	1.414.295 €
LK PAF	447.552 €	298.175 €	297.948 €	179.363 €	1.223.039 €
Gesamtsumme	3.024.000 €	1.715.600 €	1.714.300 €	1.032.000 €	7.485.900 €

Finanzplanung ZV VGI 2023:

2023	Verteilung nach räumlichen Bezug		Verteilung nach Einwohner / Nutzplatzkm		Gesamtsumme je Aufwandsträger
	365-€-Ticket	Förderprojekte BMVI / FIONA (Eigenanteil)	Eigenaufwand	Gutachter Einnahmen aufteilung	
Stadt IN	398.682 €	1.153.461 €	1.026.879 €	293.831 €	2.872.852 €
LK EI	1.451.450 €	860.617 €	766.171 €	219.232 €	3.297.470 €
LK ND-SOB	803.593 €	418.415 €	372.497 €	106.586 €	1.701.091 €
LK PAF	460.976 €	511.708 €	455.552 €	130.351 €	1.558.587 €
Gesamtsumme	3.114.700 €	2.944.200	2.621.100 €	750.000 €	9.430.000 €

Ab 2022 erhöht sich der Verwaltungsaufwand beim ZV VGI/Eigenaufwand durch die Personalaufstockung von derzeit 0,6 Mio. auf 2,6 Mio. EUR p.a..

Der Aufwand dient dazu, die beantragten 54 Maßnahmen aus dem BMVI Förderprogramm in 2022 bis 2024 abzuwickeln, die bei optimaler Umsetzung einen Fördermittelzufluss von 29 Mio. EUR (80% der Gesamtkosten) ermöglichen.

Dieser erhöhte Verwaltungsaufwand wird zwischen Stadt und Landkreisen nach einem neuen Schlüssel aufgeteilt.

Entsprechend der Einwohnerzahl und den Nutzplatzkilometern in der Stadt Ingolstadt sind von der Stadt Ingolstadt nunmehr 39,2 % statt bisher 25 % zu tragen.

Der Mehrbelastung für die Stadt Ingolstadt von TEUR 870 (TEUR 1.027 statt bisher TEUR 157) stehen Fördermittel bei der Stadtbus Ingolstadt GmbH - insbesondere für geförderte Taktverdichtungen - von TEUR 1.645 p.a. gegenüber.

Zudem hat die Stadt Ingolstadt auch aus den Maßnahmen, die für den VGI jährlich mit TEUR 6.672 gefördert werden, einen nicht unerheblichen Teilnutzen.

	bisher 2021 TEUR	neu 2022 TEUR	neu 2023 TEUR	neu 2024 TEUR	
Verwaltungsaufwand ZV VGI	629	1.714	2.621	2.621	
Umlage					
Anteil Stadt	157	672	1.027	1.027	
	25%	39,2%	39,2%	39,2%	
Anteil Landkreise					
EI	157	501	766	766	
ND-SOB	157	244	373	373	
PAF	157	298	456	456	
	<hr/> 472	<hr/> 1.043	<hr/> 1.595	<hr/> 1.595	
für					
Förderung von 54 Maßnahmen BMVI 80 %					gesamt
Fördermittel:					
VGI		6.672	6.672	6.672	20.015
Stadtbus Ingolstadt		1.645	1.645	1.645	4.934
Landkreise		1.469	1.469	1.469	4.407
		<hr/> 9.785	<hr/> 9.785	<hr/> 9.785	<hr/> 29.356

Anlage

1. Neue Verbandssatzung VGI
2. Alte Verbandssatzung
3. Neue Geschäftsordnung VGI
4. Alte Geschäftsordnung
5. Maßnahmen BMVI