

**ZWECKVERBAND VERKEHRSVERBUND
GROSSRAUM INGOLSTADT**

BESCHLUSSVORLAGE V1139/21 öffentlich	Geschäftsleiter Frank, Robert, Dr. Telefon 97 43 93 14 Telefax 97 43 93 99 E-Mail vgi@invg.de Datum 09.12.2021
--	---

Gremium	Sitzung am	Beschlussqualität	Abstimmungs- ergebnis
Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Ingolstadt, Verbandsversammlung	15.12.2021	Entscheidung	

Beratungsgegenstand

Änderung der Zweckverbandssatzung und der Geschäftsordnung

Antrag:

1. Die Verbandsversammlung beschließt die beigefügte Neufassung der Satzung (vgl. Anlage 1) insbesondere zur Änderung der Zusammensetzung der Verbandsversammlung und zur Stimmrechtsverteilung (§ 6) sowie zur veränderten Deckung des Finanzbedarfs (§ 18).
2. Die Verbandsversammlung erlässt die beigefügte Neufassung der Geschäftsordnung (vgl. Anlage 3).

gez.
Dr. Christian Scharpf
Oberbürgermeister und
Verbandsvorsitzender

Sachvortrag:

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 5). 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.

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.

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.

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.

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.

Anlage

1. Neue Verbandssatzung VGI
2. Änderung der alten Verbandssatzung
3. Neue Geschäftsordnung VGI
4. Änderung der alten Geschäftsordnung
5. Maßnahmen BMVI