

Dorfmobil Barsikow

Jahresabschlussbericht 2024 Fünf Jahre Dorfmobil Barsikow



Einführung

Das Dorfmobil Barsikow hat am 21. Februar 2020 seinen Betrieb aufgenommen. Fünf Jahre später blicken wir in diesem Bericht zurück. Dieser Bericht beschreibt den Zustand des Projektes am Ende des Jahres 2024.

Die Berichterstattung über das Projekt findet in zwei Stufen statt. Monatlich wird an Hand der Daten aus dem IT System ("MOQO") über den vergangenen Monat berichtet. Diese monatlichen Daten werden auch auf der Website dorfmobil.barsikow.de veröffentlicht. Zum Jahresende werden diese Daten dann noch korrigiert für Änderungen, die manuell herbeigeführt werden müssen, weil das System manche unserer Regeln nicht sauber ausführen kann. Nach dieser Korrektur wird der Jahresbericht geschrieben, in dem immer wieder kleine Abweichungen von den Monatsberichten vorkommen. Die Monatsberichte werden dann auch entsprechend korrigiert.

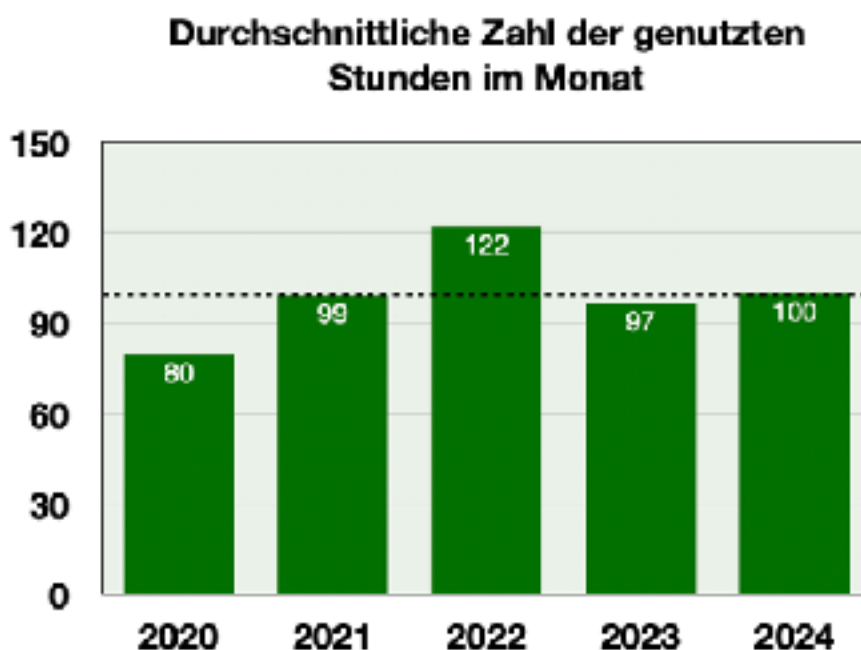
Auch die Analyse der Finanzen findet in zwei Stufen statt: (1) Die Rechnungsstellung und Einnahme der Nutzungsentgelte mit dem Führen des Kassenbuches und (2) Die wirtschaftliche Analyse, die einmal jährlich in diesem Jahresbericht gemacht wird.

In dieser wirtschaftlichen Analyse werden nach einer Nutzung des Dorfmobils die dafür fälligen Gebühren sofort als "Einnahmen" gebucht und der Nutzer hat eine Schuld beim Dorfmobil. Im Kassenbuch werden Einnahmen erst gebucht, wenn sie auf dem Konto sind. So sind, zum Beispiel, die Nutzungsentgelte für das vierte Quartal eines Jahres erst im Folgejahr in der Kasse und im Kassenbuch - aber im selben Jahr schon in der wirtschaftlichen Analyse dieses Berichtes. Die Daten aus dem Kassenbuch müssen also für diesen Bericht teilweise in der Zeit verschoben werden. Dadurch entstehen Unterschiede im Zeitablauf, nicht aber in den grundsätzlichen Entwicklungen.

Im Interesse einer einfacheren Lesbarkeit werden in diesem Text ausschließlich sprachliche Formen eines Geschlechts verwendet. Ausdrücklich sind aber in jedem Fall alle Personen unabhängig von ihrem Geschlecht angesprochen.

Entwicklung der Nutzung des Dorfmobils

Die Nutzung des Dorfmobils wird gemessen in Nutzungsstunden und Nutzungskilometern. Die Nutzungsstunden sind wirtschaftlich am Wichtigsten, weil der Stundentarif die festen Kosten des Betriebes abdecken soll.

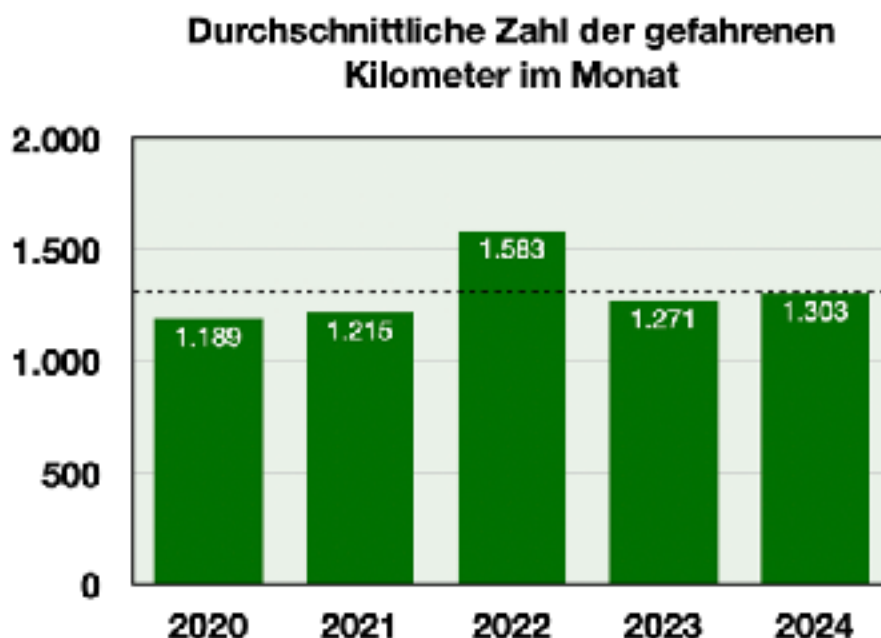


Insgesamt ist das Dorfmobil in diesen 5 Jahren nun 5891 Stunden von Nutzern gemietet worden, im Durchschnitt 100 Stunden im Monat, oder 3,3 Stunden pro Tag. Die Entwicklung über die Jahre zeigt, dass im ersten Jahr vor allem durch

Corona eine geringere monatliche Nutzung statt fand aber sonst die Nutzung ziemlich stabil ist. Man könnte aber auch sagen, dass das erhoffte Wachstum in der Nutzung ausgeblieben ist.

Mittlerweile sind 77.538 km von Nutzern gefahren worden oder 1.314 km im Durchschnitt pro Monat. Davon entfallen 15.635 km auf das Jahr 2024. Der Kilometerstand des Dorfmobils steht am 31.12.2024 auf 79.198. Für Abholung und Instandhaltung sind insgesamt 1662 "dienstliche" km gefahren worden.

Grundsätzlich ist die Variabilität in den Nutzungen für eine kleine Population, wie in Barsikow, viel größer als in einer großen Gruppe mit einer großen Anzahl an Fahrzeugen und Nutzern. Die Krankheit oder ein Umzug eines Nutzers macht sich bei uns sofort bemerkbar. Über das Jahr gesehen gleicht sich das aber offensichtlich wieder aus, so dass eine stabile Nutzung zustande kommt.



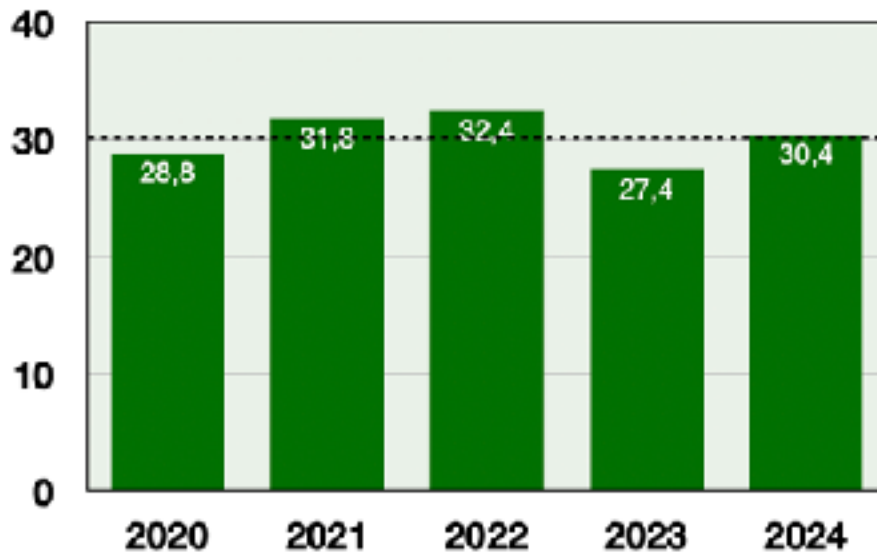
Bei den gefahrenen Kilometern pro Monat ist die Entwicklung ähnlich zur Entwicklung der Nutzungsstunden.

Die Entfernung pro Nutzung ist erstaunlich konstant über die Jahre und beträgt im Durchschnitt ca. 44 km. Diese Entfernung entsteht aus typischen Fahrten nach Neustadt oder Wusterhausen und zurück (20 km), Kyritz (30 km), Neuruppin (50 km) und ab und zu nach Berlin (ca. 150-200 km).

Pro Nutzungsstunde wurden seit Betriebsanfang 13,2 km gefahren, was auch mit den relativ kurzen Strecken zusammenhängt. Auch dieser Wert hat sich in den Jahren nicht wesentlich verändert.

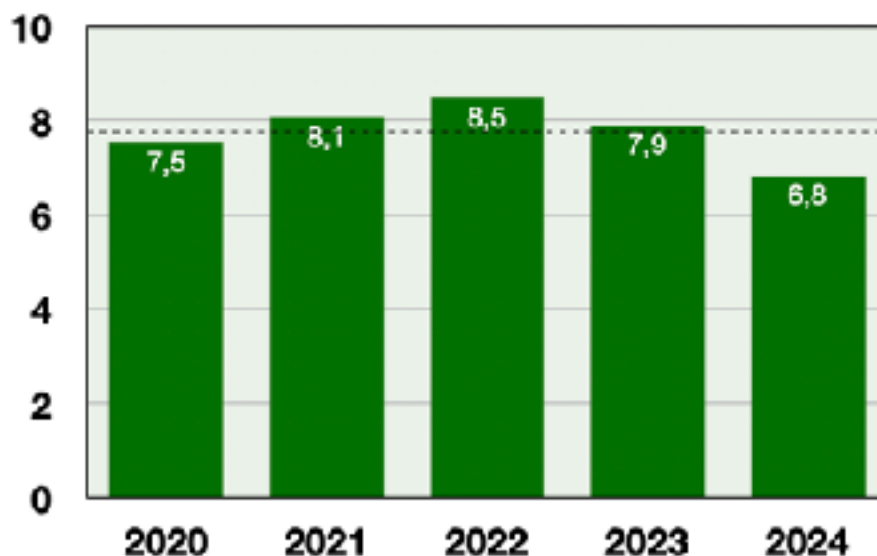
Die Zahl der Nutzungen bleibt relativ konstant und liegt durchschnittlich in etwa bei einer Nutzung am Tag, 30 im Monat.

Durchschnittliche Zahl der Nutzungen im Monat



Die Anzahl der aktiven Nutzer war relativ stabil, aber ist 2024 praktisch um einen Nutzer gefallen. In einer kleinen Gruppe kann ein einziger Umzug schon signifikant sein. Im Jahr 2024 gab es im Durchschnitt 6,8 (2023: 7,9) aktive Nutzer im Monat.

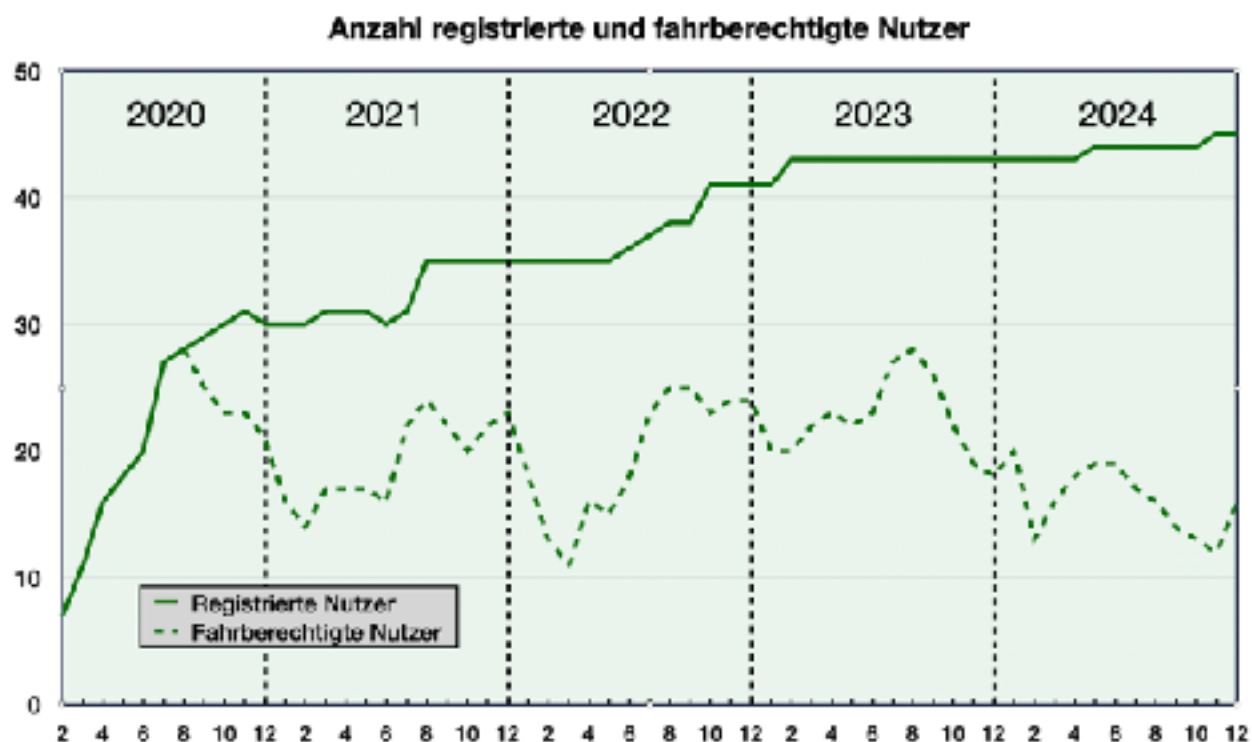
Durchschnittliche Zahl der aktiven Nutzer im Monat



Insgesamt haben in diesem Jahr 18 (2023: 22) unterschiedliche Personen das Dorfmoobil benutzt.

Zum 31.12.2024 gab es 45 registrierte Nutzer, zwei mehr als Ende 2023 bei zwei Neuanmeldungen. Davon hatten zum Jahresende nur 16 einen von der Arbeitsgruppe Dorfmoobil in den letzten 6 Monaten validierten Führerschein und

waren somit fahrberechtigt. Um die Mitte des Jahres ist saisonbedingt die Zahl der fahrberechtigten Nutzer normalerweise am höchsten.



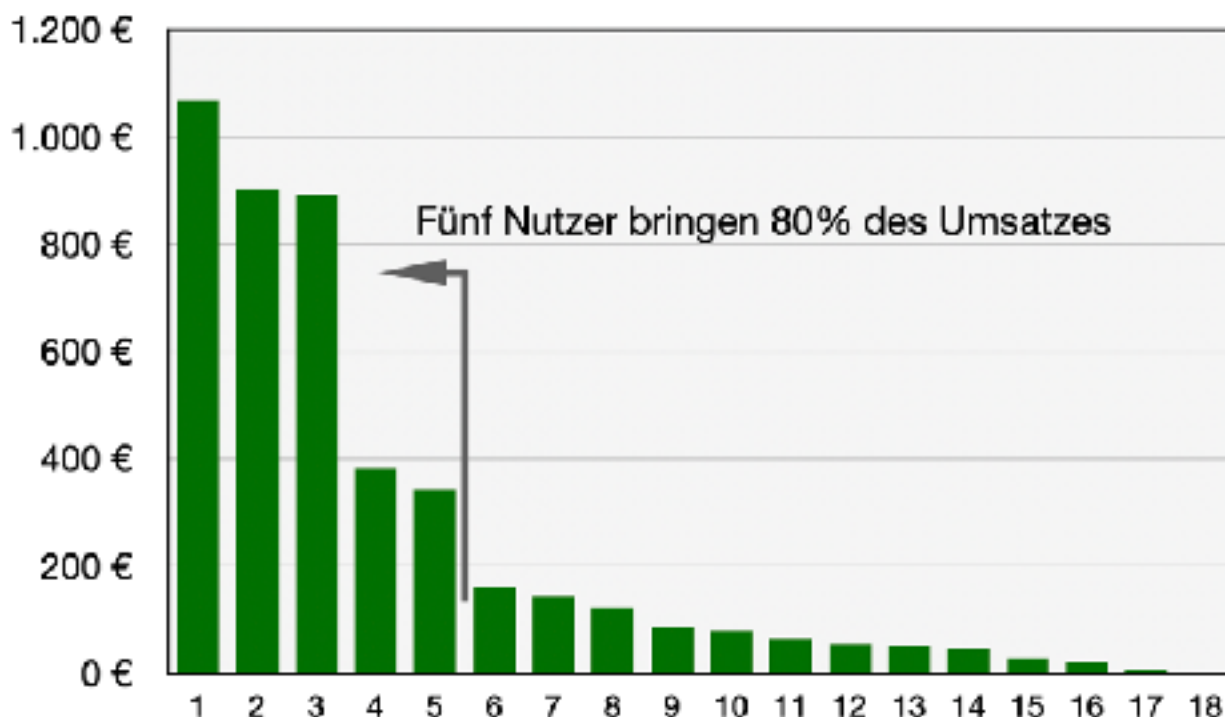
Nach der Corona Pandemie haben wir angefangen, auch Fahrten mit Fahrer anzubieten. Dabei werden Fahrgäste von fahrbefugten Nutzern gefahren, wobei die Kosten und ggf. eine Ehrenamtsvergütung vom Fahrgast mit diesem Nutzer vereinbart und abgerechnet wird. Diese Fahrgäste erscheinen somit nicht als Nutzer in der Statistik. Die Fahrten allerdings wohl. Im Jahr 2024 wurden nur zwei solcher Fahrten ausgeführt, deutlich weniger als im ersten Jahr (2023: ca. 15).

Das Profil der Nutzung und der Nutzer

Für das Jahr 2024 habe wir eine sogenannte Pareto Analyse der Nutzer gemacht. Dabei zeigen wir für jeden der 18 Nutzer (anonym) den Jahresumsatz 2024 in einem Balkendiagramm. In einer solchen Analyse ist ein häufiger Erfahrungswert, dass ca. 80% des Umsatzes mit ca. 20% der Kunden gemacht wird. Das ist bei uns auch ungefähr der Fall: 80% des Jahresumsatzes wurde 2024 mit 5 Nutzern, oder 28% der Nutzer gemacht. Auch wenn das in der Wirtschaft ein übliches Verhältnis ist, zeigt das noch mal, wie wichtig wortwörtlich eine Handvoll Nutzer für die Wirtschaftlichkeit des Projektes sind. Das ist einer der Lernpunkte, die wir bei neuen Dorf mobil Initiativen immer betonen: identifiziere frühzeitig solche "Schlüsselkunden", die ein solches Projekt tragen können. In einer kleinen Gemeinschaft wie ein Dorf in der Größe von Barsikow kann man sich nicht auf statistische Größen verlassen - die

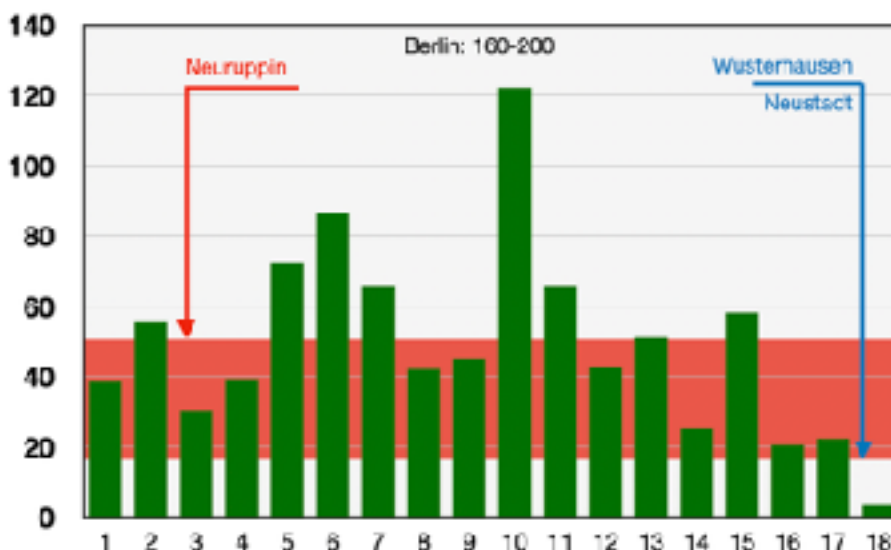
Statistik ist bei kleinen Zahlen unzuverlässig. Schlüsselkunden bei einem neuen Dorfmobile Projekt in einer kleinen Gemeinschaft haben ein Gesicht und einen Namen.

Pareto Analyse: Umsatz der verschiedenen Nutzer 2024



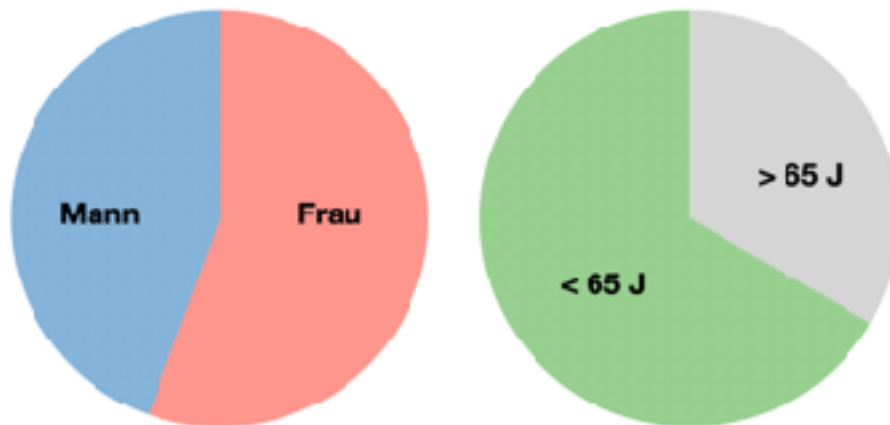
Um einen Eindruck zu bekommen, wofür das Dorfmobile eingesetzt wird, haben wir die im Durchschnitt gefahrene Entfernung pro Nutzung berechnet für jeden Nutzer. Bei 18 km für eine Fahrt hin und zurück nach Neustadt oder

Entfernung pro Nutzung in km für jeden Nutzer (2024)



Wusterhausen und ca. 50 km für Neuruppin, kann man in der Grafik leicht feststellen, dass solche Entfernungen die Üblichen sind für die Nutzer des Dorfmobiles. Nur bei einem Drittel der Nutzer ist die Entfernung deutlich größer, aber tendenziell eher bei den weniger intensiven Nutzern. Über alle Nutzungen

ist die durchschnittliche Entfernung in diesem Jahr 43 km und über die ganzen 5 Jahre 44 km. Am Entfernungsprofil hat sich also in dieser Zeit nichts geändert.

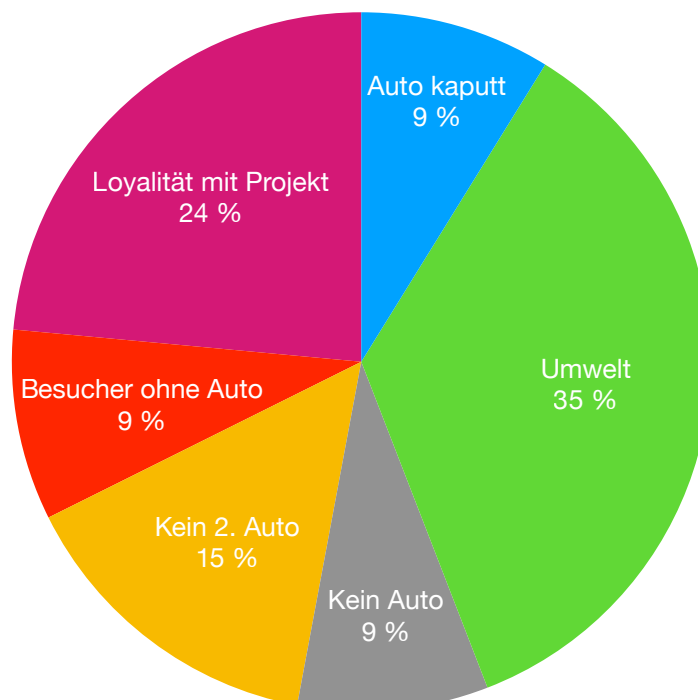


Geschlecht und Alter der Nutzer im Jahr 2024

Die Nutzergemeinschaft besteht (leicht) mehrheitlich aus Frauen (10 von 18) und zu zwei Drittel aus Personen jünger als 65 Jahre. Nach Umsatz sind die beiden Altersgruppen allerdings gleich stark, weil die Rentner etwas mehr fahren.

Die Gründe, warum Nutzer das Dorfmoobil nehmen, haben wir auf der Basis unserer Kontakte mit den Nutzern eingeschätzt. Dabei spielen meistens wenigstens zwei Faktoren eine Rolle, die wir auch berücksichtigt haben. So können, zum Beispiel, ökologische Überlegungen eine Rolle spielen, aber auch

Gründe für Nutzung des Dorfmoobils (Anzahl Nutzer)



die Tatsache, dass im Haushalt kein (zweites) Auto vorhanden ist. Solche Überlegungen haben wir in der Grafik auf zwei pro Nutzer begrenzt.

Bei Nutzern, die selber ein Auto besitzen, spielen ökologische Überlegungen eine wichtige Rolle bei der Entscheidung für die Nutzung des Dorfmobils. 2024 hat der Faktor "Auto kaputt" eine deutlich größere Rolle gespielt als in der Vergangenheit, sowohl bei der Zahl der Nutzer mit dieser Begründung als auch beim Umsatz. Das Dorfmobil steht als extra Option zur Verfügung, wenn das eigene Auto versagt.

Wirtschaftlichkeit des Dorfmobils

Das Nutzungsentgelt bildet die wirtschaftliche Basis für den Betrieb des Dorfmobils. Wir haben eine Tarifstruktur gewählt, wobei die Fixkosten des Betriebes vom Stundentarif abgedeckt werden und die variablen Kosten (Strom, Reifenverschleiß) vom Kilometertarif. So bleiben die Kilometerkosten minimal, so dass es attraktiv ist (sein soll), viel mit dem E-Antrieb zu fahren, um damit Verbrennungskilometer zu reduzieren.

Pflege und Instandhaltung des Fahrzeugs führen wir unter den Fixkosten, obwohl diese Kosten naturgemäß auch von den gefahrenen Kilometern abhängen. In unserer wirtschaftlichen Betrachtung werden diese Kosten geglättet, um ein realistisches Bild vom regulären Betriebsergebnis zu bekommen. Sonst rechnet man sich reich, wenn (noch) keine Kosten anfallen und muss "Katastrophen" berichten, wenn die Großreparatur dann doch endlich mal fällig ist. Dazu bilden wir in Zeiten ohne Reparaturkosten Rückstellungen, die in Jahren mit Großreparaturen verwendet werden, um diese bezahlen zu können. Die entsprechende Position in den jährlichen Kosten heißt "Unvorhergesehenes". Die Größe dieser Position muss natürlich an Hand der Erfahrungen so angepasst werden, dass über die Jahre die Großreparaturen und unvorhergesehene Kosten auch daraus bezahlt werden können.

Fixkosten

Die Fixkosten des Betriebes betragen anfangs 2712 Euro pro Jahr, 226 Euro pro Monat. Hieraus folgte am Anfang bei einer geplanten Nutzung von 114 Stunden ein Tarif von 1,99 Euro pro Stunde. Bei den monatlichen Wirtschaftlichkeitsrechnungen wurde die Budgetzahl von 226 Euro pro Monat in den ersten 4 Jahren als Fixkosten zugrunde gelegt. Weil im ersten Jahr (auch durch Garantie) keine Reparaturkosten anfallen, konnte nach dem oben beschriebenen Mechanismus mit der Zeit eine Rückstellung für kommende Reparaturen von 559 Euro gebildet werden. Es ist richtig, dass in jedem Jahr für solche Reparaturen schon eingezahlt wird, weil es während dieses Jahres auch schon Verschleiß gegeben hat.

Seit März 2023 ist der Stundentarif von 1,99 auf 2,29 Euro pro Stunde erhöht worden, um einem erwarteten Wachstum der Fixkosten entgegen zu treten und um die Bildung von Rückstellungen zu erhöhen. Bis Anfang 2024 konnten so Rückstellungen von insgesamt 1162 Euro aufgebaut werden.

Bei der TÜV Prüfung in März 2024 wurde allerdings festgestellt, dass es Schäden am Querlenker vorne, Stabilisatorstreben vorne und am Fußgängerwarner ("AVAS") gab. Hinzu kam der planmäßige Ersatz von zwei Reifen und später noch ein Reifenersatz bei einer Reifenpanne. Außerdem wurde später im Jahr ein Nutzer vom Schleppdienst nach Hause gebracht, als die Batterieladung nicht ausreichte. Die gesamten technischen (Reparatur-)kosten betragen in diesem Jahr 2432 Euro. Da reichten die Rückstellungen aus den Vorjahren von 1162 Euro plus das Budget für die geplanten Kosten (422 Euro) und die geplanten Rückstellungen für 2024 nicht mehr aus, um diese Kosten abzudecken.

Wir haben dann die Rückstellungen - und damit die Fixkosten in den betriebswirtschaftlichen Berechnungen - Anfang 2024 erhöht. Neben den fest planbaren Kosten für Hauptuntersuchung ("TÜV") usw. wurde die Position "Unvorhergesehenes" um 578 Euro pro Jahr auf 854 Euro pro Jahr erhöht. Damit sollte dem erhöhten Bedarf (2432 Euro über 4 Jahre, ca. 600 Euro pro Jahr) und der mangelnden Rücklage aus der Vergangenheit und Preissteigerungen (ca. 250 €/Jahr) Rechnung getragen werden.

Reparaturkosten 2024

Beschreibung	Kosten
Hauptuntersuchung und erforderliche Reparaturen, einschl. planmäßiger Reifenersatz (2 Reifen)	2.222,24 €
Reifenersatz wegen Reifenpanne	129,46 €
Schleppdienst mangels Batterieladung	80,00 €
Summe	2.431,70 €

Somit wurden die geglätteten Fixkosten für 2024 auf 262 Euro/Monat festgelegt. Für 2024 hat die Arbeitsgruppe beschlossen, dass wir versuchen würden, diese Kosten mit den bestehenden Tarifen einzufahren. Das sollte in Prinzip möglich sein, weil bei den neuen Tarifen 2023 schon eine bestimmte Kostensteigerung antizipiert wurde.

Zum Jahresende 2024 betragen die Rückstellungen "Unvorhergesehenes" noch -416 Euro, also negativ. Ohne unvorhergesehene Kosten sollte dieses Konto Mitte 2025 wieder positiv und danach wieder Reserven aufgebaut werden.

Um Reparaturkosten zu reduzieren, ist den Nutzern dringend empfohlen worden, keine Plattenwege mehr zu befahren, wenn dieses vermeidbar ist. Einen Gesamtüberblick der Fixkosten gibt es im Anhang.

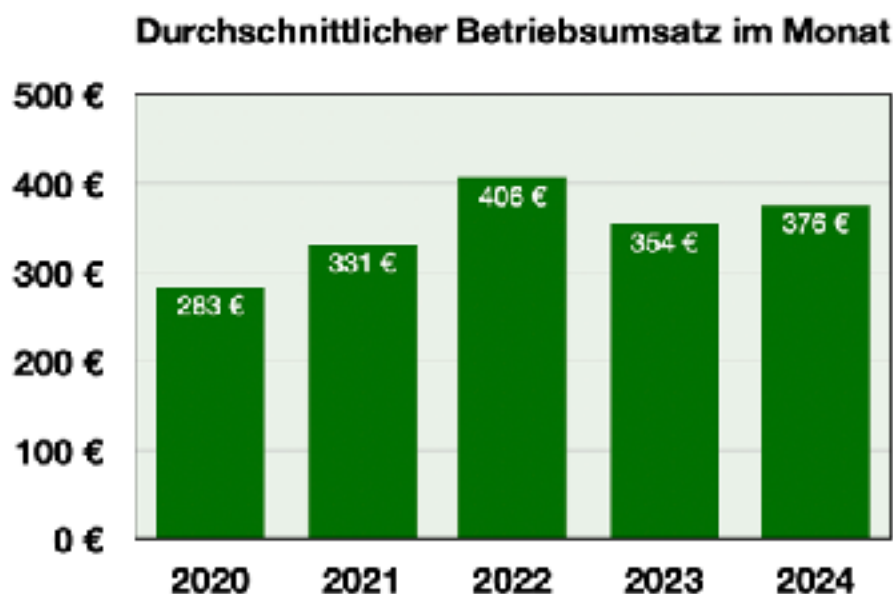
Variable Kosten

Der variable Teil des Dorfmobiltarifs hat am Anfang 0,10 Euro pro Kilometer betragen. Davon betragen bei einem durchschnittlichen Stromverbrauch von 0,2 kWh/km und einem Strompreis von 30 Cent/kWh die Stromkosten 6 Cent pro km. Die restlichen 4 Cent dienen zur Bildung einer Reserve für Reifenersatz usw. Bei den gestiegenen Stromkosten von ca. 43 Ct/kWh ist im März 2023 der Kilometer tariff auf 12 Ct/km erhöht worden. So ist die Sicherheitsmarge von 4 Cent pro km (fast) konstant geblieben.

Der Stromvertrag des Alten Konsum hat noch bis zum 28.02.2025 einen Preis von 42,87 ct/kWh. Für danach ist für 12 Monate ein Strompreis von 25,99 ct/kWh abgeschlossen worden. Bei einem Stromverbrauch von ca. 3000 kWh pro Jahr bedeutet diese Preissenkung ein Ersparnis für das Dorfmobil von ca. 500 Euro auf Jahresbasis.

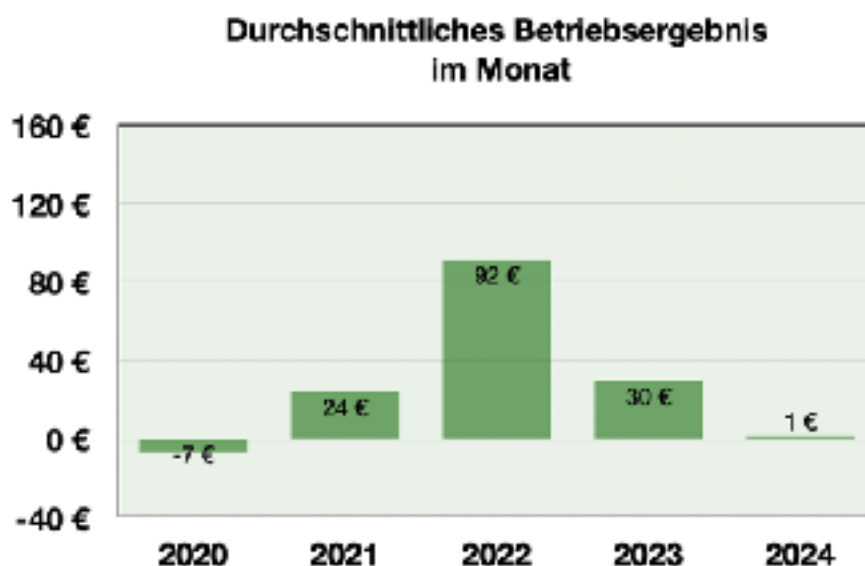
Betriebsumsatz und Betriebsergebnis

Der durchschnittliche Betriebsumsatz über die Jahre beträgt nun 351 Euro. Das Jahr 2024 liegt mit einem Umsatz von 376 Euro pro Monat etwas über diesem Durchschnitt.



Das Betriebsergebnis ist der Nutzungsumsatz laut o.g. Tarifen, abzüglich der variablen Stromkosten und den (geglätteten) Fixkosten, wie oben beschrieben. Abgesehen von der Anlaufphase während der Corona Pandemie ist das

Betriebsergebnis im Durchschnitt durchweg positiv gewesen. Im Jahr 2024 haben wir allerdings nur eine "schwarze Null" schreiben können, bedingt durch die höheren (geglätteten) Fixkosten. Über die 5 Jahre Laufzeit des Projektes ist das Betriebsergebnis kumulativ 1683 Euro, im Durchschnitt 29 Euro pro Monat. Das Betriebsergebnis ist der eigene Beitrag des Geschäftsbetriebes an die Bildung von Reserven für zukünftige Anschaffungen, wenn eine neue Batterie oder ein neues Auto angeschafft werden soll. Ein positives Betriebsergebnis ist das absolute Minimalziel.



Außerordentliche Einnahmen und Gesamtergebnis

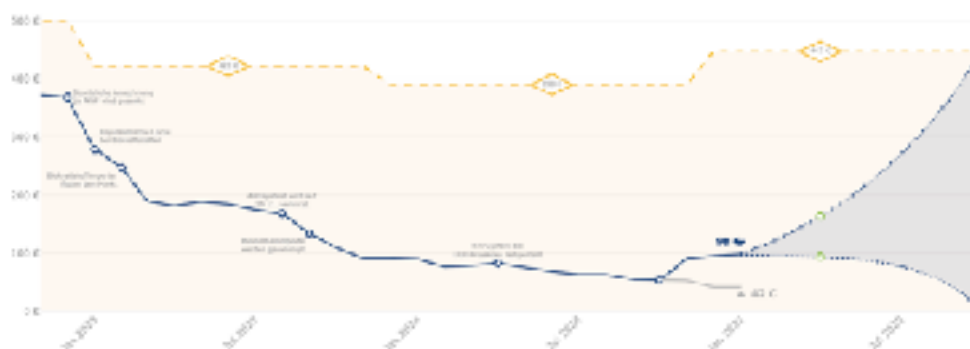
Zusätzlich zu den normalen Betriebseinnahmen hat das Dorfmobil weitere außerordentliche Einnahmen, die in dieser Tabelle aufgelistet werden.

Außerordentliche Einkünfte und Ausgaben bis Ende Dezember 2024

Quelle	2020	2021	2022	2023	2024	Summe
Anmeldegebühren	155 €	35 €	25 €	10 €	10 €	235 €
Kleinspenden	10 €	35 €	55 €	20 €	27 €	147 €
Einkünfte aus Konferenzbeiträgen		256 €		200 €	200 €	666 €
Preis im Kreiswettbewerb „Unser Dorf lebt durch uns“ oder „Unser Dorf hat Zukunft“ (LK OPH)		400 €	100 €	100 €	600 €	1.200 €
Übertragung der „THG Quote“ (Verkauf CO2 Emissionszertifikate)			380 €	196 €	100 €	676 €
Zuschuss vom Landkreis OPR „zur Würdigung herausragender Öffentlichkeitsarbeit“ der AG Dorfmbll				1.000 €		1.000 €
Sondereffekte (Stromkosten bei defekter Wallbox ZUZU)	300 €					300 €
	485 €	736 €	580 €	1.526 €	937 €	4.224,27 €

Die Anmeldegebühren sind als "außerordentlich" qualifiziert worden, weil sie keine regelmäßige Einkunftsquelle darstellen und nur am Anfang des Betriebes signifikant waren. 2024 konnten wir uns über einen Sonderpreis von 500 Euro seitens des Landkreises OPR freuen im Rahmen des Wettbewerbs "Unser Dorf hat Zukunft". Weitere außerordentliche Einkünfte waren im Jahr 2024 Einkünfte aus einem Konferenzbeitrag, kleine Spenden und ein Preis von 100 Euro im Kreiswettbewerb "Unser Dorf lebt durch uns".

Einen im Prinzip regelmäßigen Ertrag hatten wir uns aus dem Verkauf der "Treibhausgasquote" (THG Quote), einer Art CO2 Zertifikat, erhofft. Nachdem wir 2022 dafür 380 Euro bekommen konnten, war der Beitrag 2023 nur 196 Euro. Im Markt sind diese Zertifikate weiter in Preis gefallen, so dass wir nun für 2024 mit einem Ertrag von 100 Euro rechnen.



Entwicklung der THG Quote

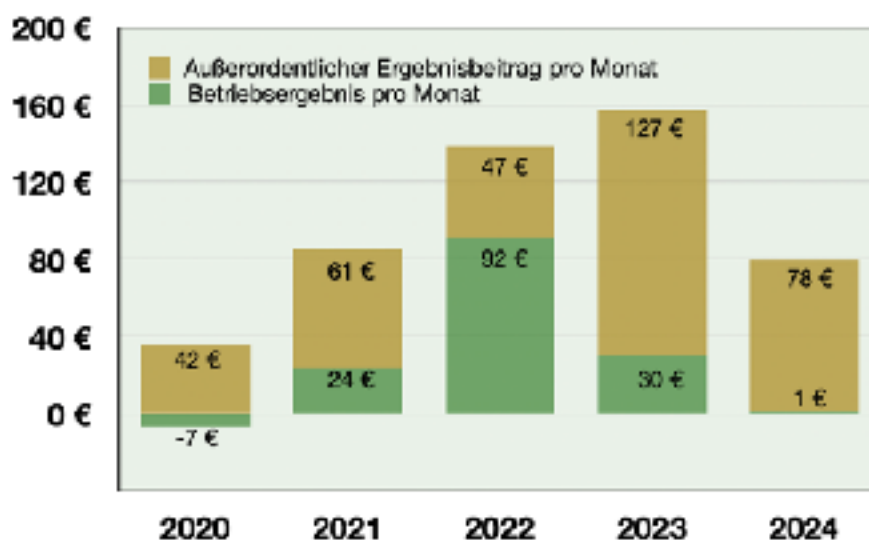
Die Quelle dieser THG Grafik ist Check24¹.

¹ https://thg.check24.de/lp/?wpset=bing_thg&msclkid=29d03d898ece1f18a2dc5a130148d1d5

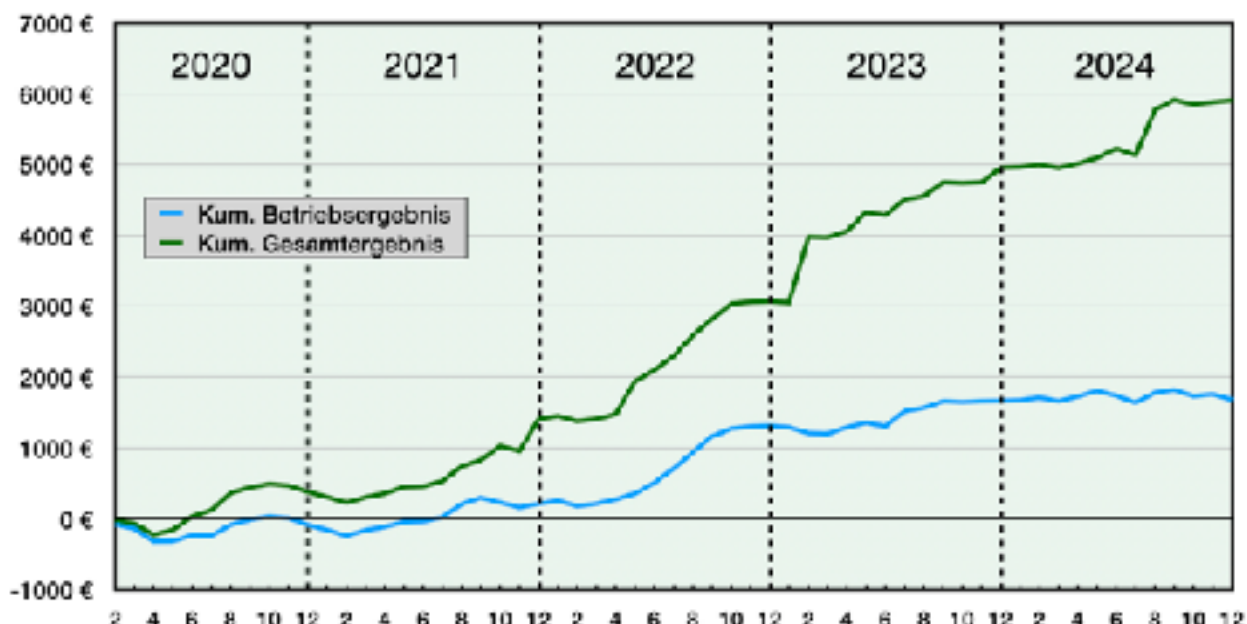
Die Zertifizierung der THG Quote durch das UBA (Umweltbundesamt) verläuft sehr träge, so dass unsere (wahrscheinlichen) 100 Euro über 2024 noch immer nicht auf unserem Konto sind.

Die weitere Entwicklung der THG Quote ist ziemlich unsicher. Die niedrigeren CO2 Emissionen bei der Stromerzeugung treiben die Quote nach oben, externe, teilweise abenteuerliche Effekte sorgen für eine Senkung.

Durchschnittliches Gesamtergebnis im Monat



Kumulatives Betriebs- und Gesamtergebnis (€)



Zusammen mit den außerordentlichen Einkünften kommt ein kumulatives Gesamtergebnis von 5906 Euro zusammen oder durchschnittlich 100 Euro im Monat. Dabei ist der Beitrag der außerordentlichen Einkünfte fast dreimal so groß wie der Beitrag des Betriebseinkommens. Es ist kaum zu erwarten, dass diese außerordentlichen Einkommensquellen weiterhin so sprudeln werden wie

in der Vergangenheit. Das Ziel der bisherigen Tarifpolitik, um mit (extrem) niedrigen Tarifen die Nutzung weiter anzukurbeln, konnte bisher nicht erreicht werden. Diese Ergebnisse des 5-jährigen Betriebes des Barsikower Dorfmobils sind nun Anlass, die Tarifpolitik des Betriebes zu diskutieren.

Weitere finanzielle Faktoren

Zu diesen Berechnungen des "Gesamtergebnisses" kommen noch drei weitere Faktoren, die für das Gesamtbild wichtig sind:

1. Die **Rückstellungen für unvorhergesehene Ausgaben** (Reparaturen). Diese Rückstellungen waren in den ersten 4 Jahren positiv, sind aber 2024 ins Negative gerutscht, mit einem Wert von -416 Euro. Mitte 2025 sollten die Rückstellungen wieder in den positiven Bereich kommen und als Puffer für zukünftige Ausgaben dienen. Langfristig soll dieser Effekt kumulativ null sein. Die Rückstellungen dienen nur zur Glättung der Ergebnisse und machen Ergebnisse für verschiedene Perioden besser vergleichbar.
2. In der Kostenrechnung wird das **Darlehen bei Renault Financial Services** bedient, das zur Finanzierung des Eigenanteil des Dorfmobils aufgenommen wurde. Alle Zahlungen werden natürlich im Kassenbuch, aber auch im Betriebs- und Gesamtergebnis als "Kosten" gerechnet. Ein Großteil dieser "Kosten" dient aber der Tilgung des Darlehens und erhöht so das Eigenkapital des Betriebes. Weil das so "angesparte" Geld uns nicht wirklich zur Verfügung steht, wird es in der Ergebnisbetrachtung erstmal nicht mitgerechnet, in den Bilanzen später aber schon.
3. In den bisherigen Überlegungen ist noch keine Rede von **Abschreibung für Abnutzung** (AfA). Das Auto, die Wallbox und die IT Infrastruktur hatten am Anfang einen Neuwert und dieser Wert nimmt mit der Zeit ab. Der 20% Eigenanteil wird indirekt durch die Ablösung von unseren Schulden abgedeckt, die dann auch echt als "Kosten" gelten sollten. Aber auch die Förderung von 80% schmilzt durch die Abnutzung weg. Wenn wir am Ende der Lebensdauer des Dorfmobils ein neues anschaffen wollen, müssen wir in dieser Lebenszeit genug Geld anhäufen, um dieses bezahlen zu können. Dieses wird in der Gesamtbilanz unten berücksichtigt.

Finanzielle Position des Dorfmobils

Die finanziellen Mittel ("Cash") des wirtschaftlichen Geschäftsbetriebes stammen aus den nachfolgenden Quellen:

1. Überfinanzierung mittels Kredit von Renault Financial Services, d.h. es wurde am Projektanfang mehr Kredit aufgenommen als das Fahrzeug und die anderen Investitionen kosteten.
2. Zuwendungen von Dritten bei den Investitionen, die ihre Ausgaben dem Dorfmobil gespendet haben (ohne steuerliche Vorteile)
3. Durch positive Betriebsergebnisse
4. Durch außerordentliche Einkünfte, zum Beispiel Anmeldegebühren, Spenden, Honorare für Vorträge, Kostenerstattungen, Preise aus Teilnahme an Wettbewerben und den Ertrag aus dem Verkauf von „THG Quote“
5. Durch Rückstellungen für unvorhergesehene feste Kosten (Reparaturen)

Die Gelder aus diesen verschiedenen Quellen müssen im Besitz des Betriebs zurück zu finden sein. Sie stehen auf dem Bankkonto, liegen noch bei den Nutzern, die ihre Nutzungsentgelte noch nicht gezahlt haben, oder schon bei der Versicherungsgesellschaft, die die Prämie für das kommende Jahr schon eingenommen hat. Der Betrieb hat auch noch Schulden wegen der Stromkosten, usw. Die "Diverse Periodenverschiebungen" werden im Anhang erläutert.

Insgesamt besitzt der Geschäftsbetrieb 6.195 Euro. Das ist 624 Euro weniger als Ende 2023, was maßgeblich durch die hohen Reparaturkosten in 2024 verursacht wurde.

Diese Summe ist nun gut 3200 Euro höher als die noch verbleibende Darlehenssumme der Finanzierung bei Renault Financial Services. Unter Berücksichtigung der Ablösung des Darlehens ist die finanzielle Position des Betriebes über 2024 um 216 Euro gewachsen. Nach Abzug der Finanzierungsschuld hat der Betrieb in 5 Jahren ein Kapital von 3.246 Euro angesammelt.

Cashbilanz			
Ohne Fahrzeug, Lade- und IT Infrastruktur und Finanzierungsschuld			
Beschreibung	31.12.2023	31.12.2024	12/24-12/23
PASSIVA (Herkunft der Mittel)			
Überfinanzierung bei der Anschaffung	335,65 €	335,65 €	0,00 €
Zuwendungen Dritter bei Anschaffungen	368,79 €	368,79 €	0,00 €
Kumulative Betriebsergebnisse	1.665,53 €	1.682,61 €	17,08 €
Kumulative außerordentliche Einnahmen	3.287,27 €	4.224,27 €	937,00 €
Rückstellungen Feste Kosten	1.162,15 €	-416,37 €	-1.578,52 €
Summe der Cash Mittel	6.819,39 €	6.194,95 €	-624,44 €
AKTIVA			
Stand Girokonto Jahresende	5.159,70 €	4.624,15 €	-535,55 €
Guthaben von Nutzern am Jahresende (Nutzungsgebühren)	953,14 €	970,42 €	17,28 €
Vorausgezahlte Versicherung für das kommende Jahr	750,00 €	870,00 €	120,00 €
Noch nicht bezahlte Stromkosten des letzten Quartals	-269,84 €	-294,79 €	-24,95 €
Diverse Periodenverschiebungen	226,39 €	25,17 €	-201,22 €
Summe der Cash Aktiva	6.819,39 €	6.194,95 €	-624,44 €
Kontostand Darlehen Renault Fin.	-3.789,58 €	-2.949,30 €	840,28 €
Cash Aktiva + Kontostand Darlehen	3.029,81 €	3.245,65 €	215,84 €

Gesamtbilanz

Diesen an sich erfreulichen Aufbau von eigenen Mitteln stellen wir nun in eine Perspektive, wobei am Ende der Lebensdauer des Fahrzeuges wieder ein neues beschafft werden sollte. Weil eine realistische Schätzung der Abschreibungen von Fahrzeug, Lade- und IT Infrastruktur ca. 3000 Euro pro Jahr bedeutet, bleibt das Wachstum an finanziellen Mitteln dabei über diese fünf Jahre hinweg doch noch deutlich zurück. Das gilt insbesondere für 2024, wo hohe Reparaturkosten

angefallen sind. In den Vorjahren fehlten Summen von bis zu 500 Euro, in diesem Jahr die vollen 3000 Euro. Um diese Abschreibungen auch abdecken zu können, sollte das Jahresergebnis im Vergleich zur Periode 2020-2024 pro Jahr durchschnittlich um ca. 1000 Euro gesteigert werden, siehe die Gesamtbilanz. Bei gleicher Nutzung von 1200 Stunden im Jahr müsste der Stundentarif dann von 2,29 auf 3,12 € pro Nutzungsstunde angehoben werden.

Das gilt allerdings nur, wenn die außerordentlichen Einkünfte weiter fließen. Um diese auch komplett zu kompensieren, müsste der Stundentarif um weitere 0,72 Euro (also auf 3,84 € pro Stunde) erhöht werden.

Bisher haben wir niedrige Kosten für die Nutzer (niedrigschwelliges Angebot) als wichtigeres Erfolgskriterium für das Projekt gesehen als das Zurückverdienen der Abschreibung. Die Diskussion der Tarife für die kommende Zeit ist nicht Teil dieser Berichterstattung. Wohl liegen hier für die Entscheidungsfindung relevante Daten vor.

Eine Gewinn- und Verlustrechnung mit kompletter Bilanz, einschließlich Fahrzeug, Lade- und IT Infrastruktur und Finanzierung steht im Anhang. Die rechtliche Beratung, die damals vom Landkreis OPR gefördert wurde, ist dabei unberücksichtigt geblieben.

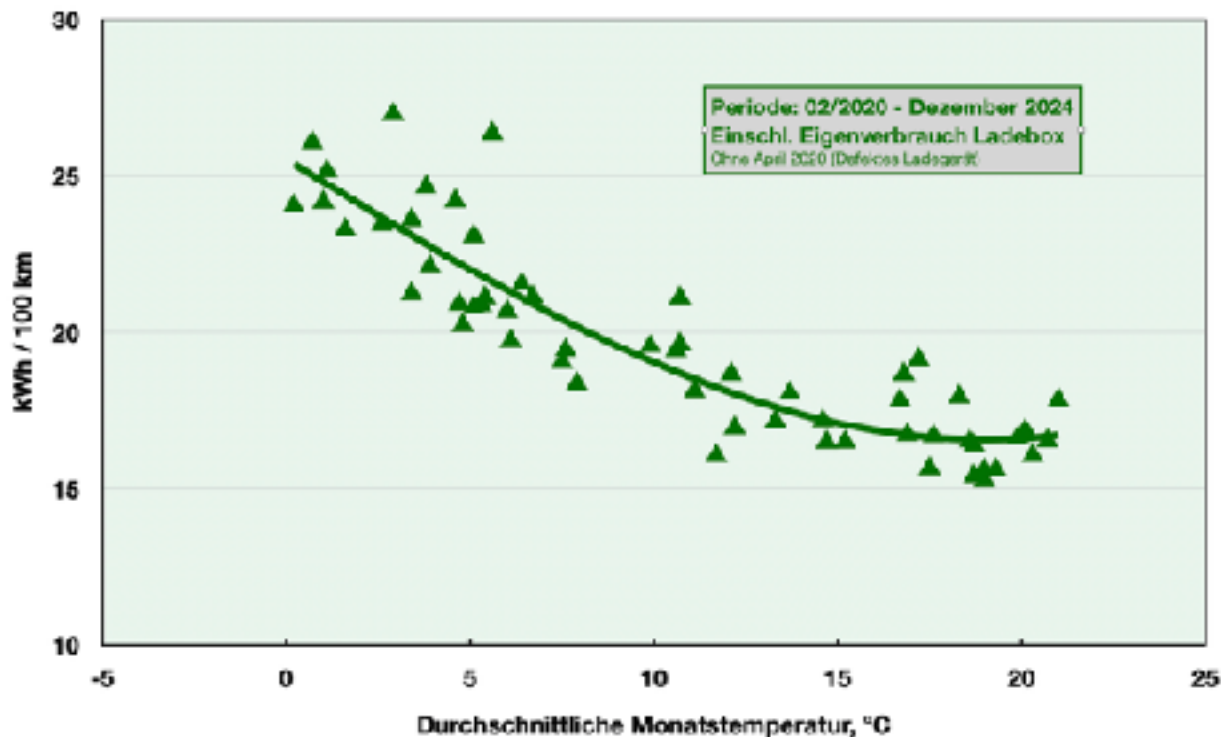
Stromverbrauch und Reichweite des Dorfmobils

Der Stromverbrauch des Dorfmobils wird über einen extra Zähler im Alten Konsum Barsikow gemessen, also einschl. Eigenverbrauch der Ladestation.

Der Stromverbrauch pro 100 km ist im Winter bis zu 50% höher als im Sommer. Dabei spielt der Heizbedarf eine Rolle, aber auch der schlechtere Wirkungsgrad der Batterie bei niedrigen Temperaturen. Bei der Reichweite spielt dann auch noch die Kapazität der Batterie mit, die bei Kälte schlechter wird.

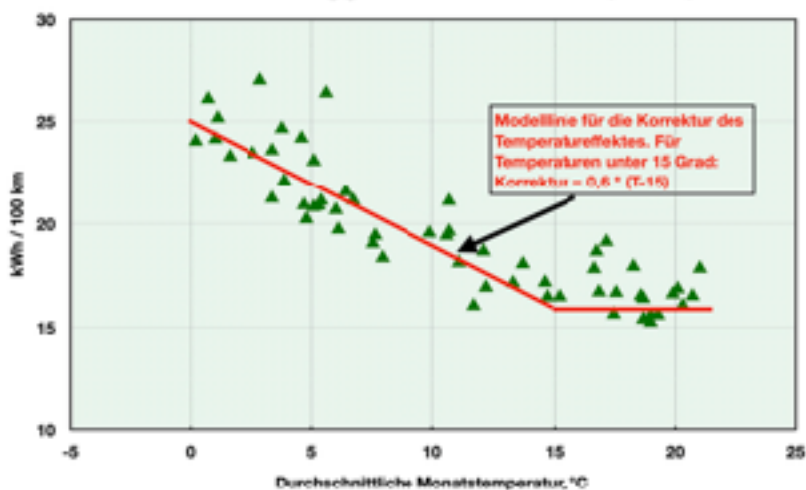
Dadurch fällt die Reichweite des Dorfmobils bei voller Batterie an kalten Wintertagen unter 200 km. Im Sommer kann die Reichweite über 350 km betragen bei einem Verbrauch von 16 kWh / 100 km. Der Rechner im Auto zeigt dann übrigens einen Verbrauch von 13,5 kWh/100 km, so dass das Laden ca. 20% mehr Strom nimmt als im Auto tatsächlich für den Antrieb genutzt wird. Die Wallbox hat einen Eigenverbrauch für Anzeige und Kommunikation von durchschnittlich ca. 0,6% des gelieferten Stroms.

Stromverbrauch in Abhängigkeit der Durchschnittstemperatur pro Monat



Der durchschnittliche Stromverbrauch seit Betriebsanfang beträgt nun 19,2 kWh/100 km, einschließlich der Ladeverluste. Der Verbrauch hat sich seit 2020 (19,4) leicht verringert.

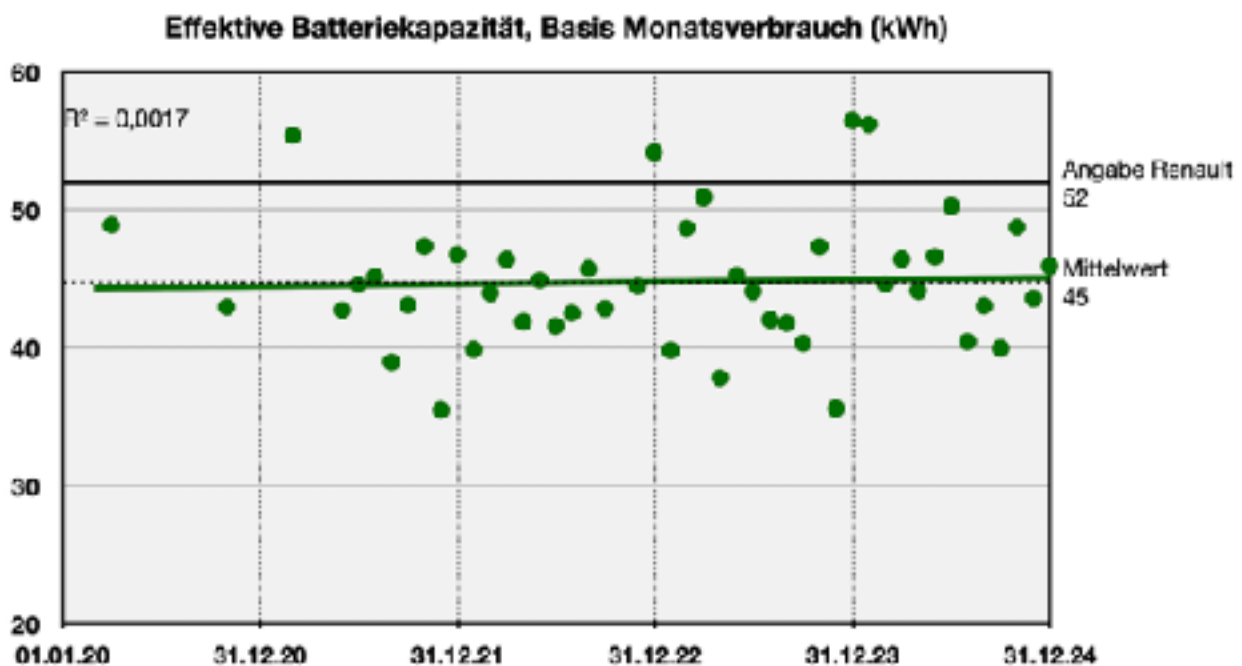
Stromverbrauch in Abhängigkeit der Durchschnittstemperatur pro Monat



Der Stromverbrauch hängt neben der Temperatur noch stark vom Fahrstil der Nutzer ab und zum Beispiel von der Nutzung der „ECO“ Option und von der Energierückgewinnung beim Bremsen („Einpedalfahren“). Deswegen gibt es auch eine relativ starke Spreizung des Stromverbrauchs in dieser

Grafik. Variationen der Temperatur während des Monats tun dann ihr Übriges.

Diese Abhängigkeit zwischen Stromverbrauch und Temperatur können wir auf Grund der festgestellten Kurve in den verschiedenen Monaten korrigieren. Damit würden wir feststellen können, ob sich im Laufe der Zeit der Stromverbrauch langsam verschlechtert, zum Beispiel durch Verschleiß oder Abnahme der Qualität der Batterie.



Wir schonen die Batterie seit Januar 2022 mit dem Drosseln der Ladegeschwindigkeit auf 11 kW (das Maximum der Ladestation wäre 22 kW) und durch Vermeidung ständigen Aufladens, wenn die Batterie noch mehr als ca. 250 km (200 km im Winter) Reichweite erlaubt. Wenn wir so erreichen, dass im Durchschnitt jede 100 km geladen wird, hätten wir nach 80.000 km 800 Ladezyklen in 5 Jahren. Renault verspricht eine Ladekapazität von wenigstens 70% bei über 1500 Zyklen. Das wären mehr als 9 Jahre Betrieb bei der heutigen Nutzung. Die Garantie von Renault (Minimum 70% Ladekapazität) gilt für 8 Jahre und ein Maximum von 160.000 km. Laut einem Bericht von Renault aus 2022 waren in dem Jahr über 99% ihrer Batterien ab 2013 noch problemlos in Betrieb.

Technische Aspekte

Für die TÜV Prüfung im Januar 2024 wurde das Dorfmobil einen Tag außer Betrieb genommen, für die späteren Reparaturen noch mal zwei Tage. Der Reifenwechsel kostete dann noch mal einen halben Tag. Damit liegt die Verfügbarkeit des Dorfmobils für 2024 weiterhin noch gerade auf über 99%.

05.09.2024: Nach 55 Monaten Dorfmobil ist ein Nutzer mit leerer Batterie liegen geblieben.

Wir dachten, die "Reichweitenangst" definitiv überwunden zu haben - nun ist es durch eine Kette von unglücklichen Umständen passiert. Diese Umstände waren

teilweise technischer und teilweise organisatorischer Art. Eine Nutzerin machte sich auf dem Weg für eine längere Fahrt (ca. 220 km hin und zurück)

Durch unbekannte Ursache war das Dorfmobil nachts nicht vollständig geladen. Darum war die Reichweite nicht ausreichend für den Tag. Die Nutzerin hat die Reichweite bei der Abfahrt nicht geprüft, weil das Auto ja an der Wallbox angeschlossen war. Als die Nutzerin Strom tanken wollte, fand sie zuerst keine Ladestation. Als dann endlich eine Ladestation gefunden war, benutzte sie eine falsche Ladekarte. Unser runder Ladechip war nicht klar als solcher erkennbar. Die telefonische Unterstützung seitens der Arbeitsgruppe war begrenzt durch eine leere Handybatterie bei einem Helfer, Funklöcher bei der Nutzerin und Theaterbesuch beim zweiten Helfer.

Letzten Endes wurde das Auto von der ADAC fachmännisch nach Barsikow transportiert. Das Dorfmobil hat die Kosten von 80 Euro übernommen.

Das Laden gelang am nächsten Tag, auch an öffentlichen Ladestationen tadellos. Maßnahmen zur verbesserten Kommunikation über Laden an öffentlichen Ladestationen sind eingeleitet.

19.08.2024: Gefahrene Kilometer nicht vom MOQO System registriert.

An diesem Tag wurde eine Fahrt von 75 km im MOQO System als 1 km registriert und entsprechend berechnet. Das Problem wurde entdeckt, weil die kumulative Entfernung aller Fahrten plötzlich eine Diskrepanz von 74 km mit dem Kilometerstand auf dem Tacho zeigte. Der Grund für diese Abweichung bei den MOQO Daten konnte festgestellt und korrigiert werden.

26.06.2024: Alarm ‚Reifenpanne‘ und STOP.

Der (neue) Reifen rechts hinten war kaputt und konnte nicht mehr repariert werden. Er wurde ersetzt. Kosten 129,46 Euro.

02.05.2024: HU, UVV und Reparaturen

Anlässlich der Hauptuntersuchung wurde das Auto gewartet, die Vorderreifen durch die Hinterreifen ersetzt und hinten 2 neue Reifen montiert. Die schon festgestellten Schäden am Querlenker vorne, Stabilisatorstreben vorne und am Fußgängerwarner wurden wieder in Ordnung gebracht. Die Gesamtrechnung betrug 2222 Euro. Den Nutzern wird dringend empfohlen, keine Plattenwege mehr zu benutzen, wenn dieses vermeidbar ist.

20.03.2024: Rückfahrkamera ist ausgefallen

Das Kamerabild war blau mit dem Text "Es steht kein Kamerabild zur Verfügung". Am nächsten Tag hat unser Fahrzeugwart durch Reinigung und "einen Schlag auf dem Hinterkopf" das System wieder funktionstüchtig gemacht.

19.03.2024: Schäden am Fahrgestell vorne

Bei der jährlichen TÜV Überprüfung wurden Schäden festgestellt, die wahrscheinlich mit dem Fahren auf Plattenwegen zusammenhängen: Querlenker und Stabilisatorgelenke müssen ersetzt werden.

20. Februar 2024: Lackschaden an der Vorderseite.

Durch unbekanntes Ursache haben wir einen kleinen Lackschaden an der Vorderseite unseres Dorfmobils. Dieser wurde mit Spachteln und Lackstift repariert.

1. Februar 2024: Defektes „Acoustic Vehicle Alerting System“ (AVAS)

Seit Anfang Februar ist unser AVAS defekt - das System, das einen "Motorlärm" simuliert, wenn das Auto langsam fährt. Die Taste am Dashboard, mit der das System ein- und ausgeschaltet werden kann, blinkt und der "Motorlärm" ist nicht mehr zu hören. Ein funktionierendes AVAS ist seit Juli 2021 bei Neuzulassung Pflicht. Weil unser Autotyp nach Mitte 2019 zugelassen wurde, muss unser AVAS funktionstüchtig sein. Es muss nun ein neues AVAS installiert werden - Kosten ca. 500 Euro.

Kommunikation

Die Arbeitsgruppe Dorfmobil sieht es als eine wichtige Konsequenz der großzügigen Förderung an, ausführlich über das Projekt zu berichten und damit zu versuchen, die Verbreitung eines solchen Mobilitätskonzeptes zu unterstützen.

Die Arbeitsgruppe Dorfmobil wird immer wieder mit Anfragen konfrontiert, um über die Barsikower Erfahrungen zu berichten. Allerdings ist das öffentliche Interesse an unserem Projekt im fünften Betriebsjahr doch etwas gefallen.

1. 28.02.2024 Interview mit dem unabhängigen Fernsehautor Thomas Förster

Am Mittwoch, den 28. Februar hat der Fernsehautor Thomas Förster den Vorsitzenden unserer Arbeitsgruppe Fabio Meister über unsere Erfahrungen mit dem Dorfmobil telefonisch interviewt. Wir haben von Herrn Förster keine Rückmeldung erhalten, was er mit den Informationen gemacht hat.

2. 06.06.2024 Beitrag von Fabio Meister beim Netzwerkevent "Mobil.wandeln" des Landkreises Mansfeld-Südharz (Sachsen-Anhalt) Das Event wurde organisiert vom Zentrum für Sozialforschung Halle e.V.

(ZSH) und der Standortentwicklungsgesellschaft Mansfeld-Südharz mbH (SEG). Es handelte um die Frage: "Kann Mobilität im ländlichen Raum funktionieren?" Fabio berichtete da über das funktionierende Beispiel in Barsikow. Im Anschluss wurden die Herausforderungen und Chancen der Mobilität in Mansfeld-Südharz sowie Ideen zur Umsetzung diskutiert. Die AG hat für die Präsentation ein Honorar bekommen.

3. 14.06.2024 Das neue "Fleckomobil" in Flecken Zechlin

Wir freuen uns sehr, dass in unserem Landkreis OPR nun auch Flecken Zechlin ein Dorfmobil bekommen hat. Wir haben uns ausführlich mit den Initiatoren des Fleckomobils zusammen gesetzt, unsere Erfahrungen und Dokumente zur Verfügung gestellt und durften beim offiziellen Start am 14. Juni 2024 auch (samt Dorfmobil) dabei sein.

4. 02.07.2024 Kreiswettbewerb "Unser Dorf hat Zukunft"

Das Dorf Barsikow hat in diesem Jahr wieder am Kreiswettbewerb "Unser Dorf hat Zukunft" teilgenommen, wobei natürlich auch das Dorfmobil prominent präsentiert wurde. Das Dorf gewann den Wettbewerb und das Dorfmobil bekam einen Sonderpreis von 500 Euro.

5. 12.07.24 Interview mit René Lehweß-Litzmann, Wissenschaftler am Soziologischen Forschungsinstitut (SOFI) in Göttingen.

Herr Lehweß-Litzmann ist am 6. Juli 2024 an uns herangetreten im Rahmen eines Forschungsprojektes "InReSo", in dem es um bürgerschaftlich getragene Initiativen und soziale Innovationen außerhalb der Großstädte geht. Er war auf unser Projekt über die Webseite vom Mobilikon (www.mobilikon.de) aufmerksam geworden. Er interessierte sich insbesondere für Beiträge, die unterschiedliche lokale Akteure zum Gelingen von innovativen Initiativen im Verlauf ihrer Entwicklung leisten (könnten): Wie entsteht Neues in strukturschwachen, ländlichen Regionen, wer trägt und gestaltet dieses Neue? Auch interessieren ihn die Motivationen der Beteiligten und die Herausforderungen, die sich Initiativen stellen. Am 12. Juli hat er sich ausführlich mit Fabio Meister und Willem Schoeber unterhalten. Das Ergebnis ist u.a. in diesem lesenswerten Beitrag eingeflossen: <https://www.sozialeorte.de/blog/9-e-car-sharing>.

6. Plattform mobilikon.de

Wir wurden 2022 schon vom PG Kompetenzzentrum für Ländliche Mobilität (KoLMo), Abteilung Raum- und Stadtentwicklung des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und

Raumordnung (BBR) in Bonn aufgefordert, einen Beitrag zu erstellen für die Plattform www.mobilikon.de. Diese Plattform wurde von uns mit Informationen bestückt, die hilfreich sind für das Teilen unserer Erfahrungen mit anderen Gruppen, die ähnliche Projekte anstreben. Diese Daten stehen weiterhin für alle Interessierte zur Verfügung, ohne dass wir direkt mit denen kommunizieren. Regelmäßig werden diese Daten von uns auf Aktualität geprüft.

7. Bundesverband Carsharing

Wir stellen unsere Daten regelmäßig zur Verfügung für die Carsharing Statistik des Bundesverbandes Carsharing.

Umweltaspekte

Die CO₂ Emissionen pro kWh Strom sind in Deutschland im Jahr 2024 zu einem neuen Tiefstwert von 280 Gramm pro kWh gesunken. 1990 lag dieser Wert noch über 700 Gramm. Diese gute Nachricht für E-Autonutzung kam zustande durch eine starke Abnahme von konventioneller und die Zunahme von erneuerbarer Stromerzeugung. Die Emissionen des Barsikower Stroms sind sicherlich noch niedriger, weil die gesamte erneuerbare Produktion in unserer Region durch Netzrestriktionen öfters nicht zu anderen Regionen transportiert werden kann. Dann ist die Alternative zum Verbrauch in unserem E-Auto das Drosseln der erneuerbaren Stromerzeugung. Zu solchen Zeiten sind die CO₂ Emissionen unseres Ladestroms wirklich null. In der Praxis wird die Emission zwischen 0 und den o.g. 280 g/kWh liegen. Bei einem durchschnittlichen Energieverbrauch für 2024 von 20,2 kWh/km lagen die CO₂ Emissionen also zwischen 0 und 57 g CO₂/km.

Die Emissionen eines Benziners liegen bei ca. 194 g CO₂/km. Bei 15.635 gefahrenen km in diesem Jahr haben wir also zwischen 2 und 3 T CO₂ Emissionen gespart, nur durch die Vermeidung von Verbrennung von Kraftstoffen.

Zielerreichung

Das Dorfmobil Projekt hat sich beim Antrag der Fördermittel die nachfolgenden Ziele gestellt:

1. Verbesserung oder Unterstützung der Mobilität der Einwohner und Besucher des Dorfes Barsikow, bei Bedarf insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen, durch das Anbieten einer attraktiven Alternative zum eigenen Auto.

2. Verbesserung der ökologischen Bilanz der Mobilität der Einwohner und Besucher des Dorfes Barsikow durch Emissionsreduzierung und Reduzierung von Autobesitz
3. Beitrag zum Zusammenhalt und zum bürgerschaftlichen Engagement im Dorf Barsikow
4. Ein implizites Minimalziel war dabei, einen finanziell lebensfähigen Betrieb zu etablieren. Wenn möglich sollten am Ende der Lebensdauer des Dorfmobils wieder genügend Mittel vorhanden sein, um ein neues anzuschaffen - und so einen dauerhaften Betrieb zu etablieren.
5. Weiterhin war klar, dass eine solche Förderung nicht nur das Ziel haben konnte, die Mobilität von manchen Barsikower Bewohnern zu verbessern, sondern dass hier ein neues Konzept ausgetestet werden sollte. Dabei sollten Erfahrungen mit weiteren Interessenten geteilt und neue Initiativen in diesem Bereich unterstützt werden.
6. Für die Dorfgemeinschaft hatten wir die Ambition, mit dem Projekt eine Gewöhnung an den E-Antrieb zu erreichen, die Digitalisierung zu unterstützen und das Konzept von "Teilen ist das neue Haben" zu verbreiten.

Nach 5 Jahren Betrieb des Dorfmobils können wir folgendes Fazit bezüglich der o.g. Ziele ziehen.

1. Tatsächlich hat das Dorfmobil einen Beitrag geleistet zur Mobilität der Einwohner und Besucher des Dorfes Barsikow. Es wurden in 5 Jahren (bis 21.02.2025) 80.000 km von Nutzern mit dem Dorfmobil gefahren. Allerdings ist der Kreis der Nutzer im Laufe der Jahre kaum weiter gewachsen und große Teile der Einwohner sind aus unterschiedlichen Gründen (noch) nicht an der Nutzung des Dorfmobils interessiert. Das Angebot an mobilitätseingeschränkte Personen, sich fahren zu lassen, wurde auch selten genutzt. Zuerst gab es die Pandemie, die einer solchen Verwendung im Wege war, danach wurden die schon bestehenden familiären und nachbarschaftlichen Unterstützungen weiterhin bevorzugt. Die gute Nachricht daran ist allerdings, dass die Gemeinschaft in dieser Hinsicht intakt ist.
2. Eine Verbesserung der ökologischen Bilanz der Mobilität der Einwohner und Besucher des Dorfes Barsikow wurde auf jeden Fall erreicht durch den Ersatz von Verbrenner Fahrten durch Fahrten mit E-Antrieb. Die Reduktion von Autobesitz wurde in einem Fall erreicht, wo ein Haushalt ein sonst notwendiges zweites Auto nicht angeschafft hat und stattdessen mit dem Dorfmobil fährt.
3. Das Dorfmobil ist in den fünf Jahren zu einem Wahrzeichen des Dorfes Barsikow geworden. Es gab viele (auch national ausgestrahlte) Fernseh- und

Radiosendungen über das Barsikower Dorfmobile und die lokalen Akteure in diesem Projekt. Auch die regionale Presse hat ausführlich über das Projekt berichtet. Einwohner, die irgendwo erzählen, dass sie aus Barsikow kommen, hören oft die Reaktion "Oh ja - das Dorf mit dem Dorfmobile". Das hat zu einem Stück Stolz und zum Zusammenhalt im Dorf Barsikow beigetragen.

4. Das Minimalziel, dass wir einen finanziell lebensfähigen Betrieb etablieren würden, ist ohne Zweifel erreicht worden. Es konnte ein finanzielles Polster gebildet werden, um einen sicheren Betrieb gewährleisten zu können. Ein darüber hinausgehendes Ziel war, am Ende der Lebensdauer des Dorfmobiles wieder über genügend Mittel zu verfügen, um ein neues anzuschaffen - und so einen dauerhaften Betrieb zu etablieren. Dieses Ziel ist nur teilweise erreicht worden. Die Bilanzsumme des Betriebes ist in den 5 Jahren um ca. 20% gefallen durch ungenügende Kompensation der Abschreibungen. Nun ist es nicht zwingend notwendig, am Ende des Projektes ein neues Auto aus der Kasse bezahlen zu können. Auch kann man antizipieren, dass der Preis der E-Autos in Zukunft weiter fallen wird, insbesondere durch immer günstigere Batterien. Trotzdem ist ein höheres Betriebsergebnis (vor Abschreibungen) notwendig, um den "dauerhaften Betrieb" sicherstellen zu können.
5. Das Testen, Dokumentieren und Veröffentlichen eines neuen Mobilitätskonzeptes für ein kleines Dorf wie Barsikow kann als Erfolg gewertet werden. Viele interessierte Dörfer haben sich in Barsikow erkundigt und verschiedene Vorträge wurden von der Arbeitsgruppe gehalten. Die Arbeitsgruppe hat vom Landkreis OPR einen Zuschuss bekommen "„zur Würdigung herausragender Öffentlichkeitsarbeit“ der AG Dorfmobile". Die Initiativnehmer des "Flecko-mobile" in Flecken Zechlin konnten wir in ihrer Vorbereitung des Projektes unterstützen.
6. In Barsikow ist das Dorfmobile mit E-Antrieb nichts besonderes mehr. Trotzdem konnten nicht alle Vorurteile gegen E-Autos weggeräumt werden. Das Dorfmobile war vor 5 Jahren auch Anlass, Digitalkurse für den Umgang mit Handy und Tablet für Ältere zu organisieren - davon profitieren diese heute noch. Insofern konnte die Digitalisierung unterstützt werden. Das Prinzip "Teilen ist das neue Haben" wurde durch das Beispiel des Dorfmobiles der Dorfgemeinschaft näher gebracht, hat aber noch keine Nachahmer in anderen Bereichen gefunden.

Schlussfolgerung

Das Projekt "Dorfmobil Barsikow" in Form eines wirtschaftlichen Geschäftsbetriebes des Dorfvereins ‚Barsikow e.V.‘ läuft seit dem 21. Februar 2020 erfolgreich und hat sich mittlerweile genügend finanzielle Mittel erarbeitet, um optimistisch in die Zukunft zu gehen. Trotzdem muss festgehalten werden, dass das erhoffte Wachstum der Nutzung, trotz Anwendung von sehr niedrigen Tarifen, nicht erreicht wurde. Für einen dauerhafter Betrieb sind höhere Ergebnisse (vor Abschreibung) anzustreben, die höhere Nutzungstarife erfordern.

Technisch sind die Erfahrungen mit dem E-Auto positiv, und es gibt auch nach 5 Jahren keine Indizien für eine Verschlechterung der Reichweite oder des Energieverbrauchs.

"Das Dorfmobil läuft!"

Dankeswort

Die Projektgruppe "Dorfmobil Barsikow" bedankt sich beim Landkreis OPR für die großzügige Förderung von 80% der Anschaffungskosten des Fahrzeuges und 100% der Kosten der IT- und Ladeinfrastruktur des Projektes. Auch in den diesjährigen Kreiswettbewerben "Unser Dorf hat Zukunft" und "Unser Dorf lebt durch uns" konnten wir unsere notwendigen Rücklagen aufstocken.



Barsikow, 01.02.2025

Die Arbeitsgruppe:

Fabio Meister, Vorsitzender
Wilfried Kunze, Fahrzeugwart
Anna Funke
Christian Schiefelbein
Miguel Plonczak
Willem Schoeber

Anhang: GuV Rechnung und Bilanzen des wirtschaftlichen Geschäftsbetriebes Dorfmobil Barsikow

Gewinn- und Verlustrechnung pro Jahr						
Jahr	2020	2021	2022	2023	2024	Seit Anfang
Nutzungsumsatz	3.113,88 €	3.969,83 €	4.873,69 €	4.250,43 €	4.511,14 €	20.718,97 €
Variable Stromkosten	794,87 €	970,22 €	1.053,67 €	1.182,95 €	1.350,06 €	5.351,77 €
Brutto Ergebnis	2.319,01 €	2.999,61 €	3.810,02 €	3.067,48 €	3.161,08 €	15.367,20 €
Autofinanzierung, einschließlich Tilgung	704,70 €	942,50 €	942,50 €	942,50 €	942,50 €	4.474,70 €
Auto Wartung und Reparaturen	0,00 €	117,80 €	116,00 €	406,84 €	2.431,70 €	3.074,34 €
Versicherung	662,50 €	750,00 €	750,00 €	750,00 €	750,00 €	3.662,50 €
Software	442,44 €	597,06 €	598,32 €	598,32 €	598,32 €	2.834,46 €
Diversa (Bankgebühren, usw)	25,51 €	15,65 €	1,90 €	1,90 €	0,00 €	44,96 €
Feste Kosten gezahlt (einschließlich Tilgung)	1.835,15 €	2.423,01 €	2.410,72 €	2.890,56 €	4.722,52 €	14.090,98 €
Rückstellung feste Kosten	559,44 €	288,99 €	301,28 €	12,44 €	-1.578,52 €	-416,37 €
Summe der Feste Kosten, einschli. Rückstellungen	2.394,59 €	2.712,00 €	2.712,00 €	2.712,00 €	3.144,00 €	13.674,59 €
Betriebsergebnis (mit Kostenglättung)	-75,58 €	287,61 €	1.098,02 €	355,48 €	17,08 €	1.882,81 €
Außerordentliche Einkünfte	465,00 €	736,00 €	559,85 €	1.526,42 €	937,00 €	4.224,27 €
Gesamtergebnis (mit Tilgung Darlehen als „Kosten“)	389,42 €	1.023,61 €	1.657,87 €	1.881,90 €	954,08 €	5.906,88 €
Tilgung Darlehen Renault Finance	521,37 €	769,20 €	792,20 €	815,90 €	840,28 €	3.738,95 €
Jahresergebnis vor Abschreibungen	910,79 €	1.792,81 €	2.450,07 €	2.697,80 €	1.794,36 €	9.845,83 €
Abschreibungen	-3.182,92 €	-3.182,92 €	-3.182,92 €	-3.182,92 €	-3.182,92 €	-15.914,81 €
Jahresüberschuss (mit Kostenglättung)	-2.272,13 €	-1.390,11 €	-732,85 €	-485,12 €	-1.388,56 €	-6.268,78 €
Jahresbeitrag zu den Rücklagen	1.653,30 €	1.312,60 €	1.959,15 €	1.894,34 €	-624,44 €	6.194,95 €
Mittelfluss (Cash Flow) pro Jahr	2.174,67 €	2.081,80 €	2.751,35 €	2.710,24 €	215,84 €	9.933,90 €

Gesamtbilanz Dorfmobil Barsikow				
(ohne juristische Beratung am Projektanfang)				
Beschreibung	21.02.2020	31.12.2023	31.12.2024	12/24-12/23
PASSIVA (Herkunft der Mittel)				
Zuwendung Landkreis Fahrzeug	25.000,00 €	25.000,00 €	25.000,00 €	0,00 €
Zuwendung Landkreis Lade-Infrastruktur	3.706,83 €	3.706,83 €	3.706,83 €	0,00 €
Zuwendung Landkreis IT-Infrastruktur	1.583,89 €	1.583,89 €	1.583,89 €	0,00 €
Förderungen BUND (BAFA)	3.100,00 €	3.100,00 €	3.100,00 €	0,00 €
Zuwendungen Dritter bei den Investitionen	368,79 €	368,79 €	368,79 €	0,00 €
Kumulative Betriebsergebnisse		1.665,53 €	1.682,61 €	17,03 €
Kumulative außerordentliche Einnahmen		3.287,27 €	4.224,27 €	937,00 €
Rückstellungen Feste Kosten		1.162,15 €	-416,37 €	-1.578,52 €
Kumulative Abschreibungen		-12.731,69 €	-15.914,61 €	-3.182,92 €
Tilgung der Schulden Renault Finance (=höheres Ergebnis als berichtet, weil als Kosten gebucht)		2.898,67 €	3.738,95 €	840,23 €
Summe der Mittel	33.759,51 €	30.041,44 €	27.074,36 €	-2.967,03 €
AKTIVA (= unser Besitz)				
Restwert Fahrzeug ohne Batterie	25.437,50 €	19.828,20 €	18.175,85 €	-1.652,35 €
Restwert Batterie	3.000,00 €	4.000,00 €	3.000,00 €	-1.000,00 €
Restwert Lade-Infrastruktur	3.721,83 €	2.233,10 €	1.860,92 €	-372,18 €
Restwert IT-Infrastruktur	1.583,89 €	950,33 €	791,95 €	-158,39 €
				0,00 €
Stand Girokonto	704,44 €	5.159,70 €	4.624,15 €	-535,55 €
Guthaben von Nutzern (Nutzungsgebühren)		953,14 €	970,42 €	17,23 €
Vorausgezahlte Versicherung für das kommende Jahr		750,00 €	870,00 €	120,00 €
Noch nicht bezahlte Stromkosten des letzten Quartals		-269,84 €	-294,79 €	-24,95 €
Diverse Periodenverschiebungen		226,39 €	25,17 €	-201,22 €
Kapitalbetrag Schulden Renault Finance	-3.688,25 €	-3.789,58 €	-2.949,30 €	840,23 €
Summe der Aktiva	33.759,51 €	30.041,44 €	27.074,36 €	-2.967,03 €

Diverse Periodenverschiebungen Aktiva		
Beschreibung	31.12.2023	31.12.2024
Anmeldegebühren Guthaben		5,00 €
Spenden aus 2023 in 2024 empfangen	20,00 €	
Nutzungsgebühren aus 2023 in 2024 empfangen	9,97 €	
Doppeltbuchung noch zurück zu überweisen in 2025		-29,97 €
Guthaben THG Quote vom Vorjahr	196,42 €	100,00 €
Kosten IT Infrastruktur noch nicht bezahlt		-49,85 €
Summe der diversen Periodenverschiebungen Aktiva	226,39 €	25,17 €

Darlehen Renault Finance	2020	2021	2022	2023	2024
Darlehenssumme am Jahresanfang	-6.606,26 €	-6.166,88 €	-5.387,68 €	-4.605,48 €	-3.789,58 €
Summe der monatlichen Einzahlungen	707,60 €	942,60 €	942,50 €	942,60 €	942,60 €
Zinsen	-183,33 €	-170,40 €	-147,40 €	-123,70 €	-99,32 €
Kosten Kontoauszug	-2,90 €	-2,90 €	-2,90 €	-2,90 €	-2,90 €
Tilgung	521,37 €	789,20 €	732,20 €	815,90 €	840,28 €
Darlehenssumme am Jahresende	-6.166,88 €	-5.387,68 €	-4.605,48 €	-3.789,58 €	-2.849,30 €

Abschreibungen von Investitionen							
Fahrzeug, Lade- und IT Infrastruktur							
Beschreibung							
Anschaffungskosten Dorfmobil	34.437,60 €						
Anschaffungskosten Batterie Dorfmobil	8.000,00 €						
Anschaffungskosten Dorfmobil ohne Batterie	26.437,60 €						
Anschaffungskosten Lade-Infrastruktur	3.721,62 €						
Anschaffungskosten IT Infrastruktur	1.583,85 €						
Summe der Investitionen	39.740,32 €						
Lineare Abschreibung Batterie (J)	8						
Lineare Abschreibung Auto ohne Batterie (J)	10						
Lineare Abschreibung Lade-Infrastruktur (J)	10						
Lineare Abschreibung IT Infrastruktur (J)	10						
Berechnung Abschreibung	2020	2021	2022	2023	2024	Summe Absch.	Restwert
Fahrzeug ohne Batterie	1.652,35 €	1.652,35 €	1.652,35 €	1.652,35 €	1.652,35 €	8.261,75 €	18.175,85 €
Batterie des Dorfmobils	1.000,00 €	1.000,00 €	1.000,00 €	1.000,00 €	1.000,00 €	5.000,00 €	3.000,00 €
Lade-Infrastruktur	372,16 €	372,16 €	372,16 €	372,16 €	372,16 €	1.860,92 €	1.860,92 €
IT Infrastruktur	158,39 €	158,39 €	158,39 €	158,39 €	158,39 €	791,95 €	791,95 €
Summe	3.182,90 €	3.182,90 €	3.182,90 €	3.182,90 €	3.182,90 €	16.914,61 €	22.828,71 €

Wichtigste betriebliche Kennzahlen zum 31.12.2024

Kennzahlen seit Betriebsanfang am 21.02.2020	
Anzahl der Nutzungsstunden	
Gesamtzahl der Nutzungsstunden seit Betriebsanfang	5.891
Durchschnittliche Zahl der Nutzungsstunden pro Monat	100
Durchschnittliche Nutzungsdauer (Stunden)	3,3
Von Nutzern gefahrene Entfernung (km)	
Gesamtzahl der von Nutzern gefahrenen km seit Betriebsanfang	77.538
Durchschnittliche Zahl der gefahrenen km pro Monat	1.314
Durchschnittliche Zahl der gefahrenen km pro Nutzung	43,5
Durchschnittliche Zahl der gefahrenen km pro Nutzungsstunde	13,2
Kilometerstand des Dorfmobils	79.198
Anzahl der Nutzungen	
Gesamtzahl der Nutzungen	1.781
Durchschnittliche Zahl der Nutzungen pro Monat	30
Anzahl der Nutzer	
Anzahl der Registrierten Nutzer	45
Durchschnittliche Zahl der fahrberechtigten Nutzer im Monat	19
Durchschnittliche Zahl der aktiven Nutzer im Monat	7,8
Stromverbrauch (einschließlich Ladeeinrichtung)	
Gesamtverbrauch (kWh)	15.235
Durchschnittlicher Verbrauch in kWh pro 100 km (einschl. cterstliche km)	19,2