

Herr Nagel hielt seinen Vortrag.

KTM Kuhn fragte wie die Auslastung der Ladeinfrastruktur definiert werde. Er fragte weiter, wie entschieden werde, ob eine AC- oder DC-Anlage für eine Ladestelle genutzt werde. Er erkundigte sich weiter nach den durchschnittlichen Kosten für die jeweiligen Anlagen und wer die Abrechnung für diese vornehme.

Herr Nagel erklärte, dass sich die Auslastung anhand der durchschnittlichen Anzahl an Stunden eines Tages, an denen die Ladestation besetzt sei, berechne. Die Entscheidung über die Art der Ladestation entscheide sich vor allem durch die gegebene Netzsituation, da eine DC-Anlage aufgrund ihres Energie-Outputs nur in der Nähe einer Transformatorstation errichtet werden könne und Kopfstellplätze benötige.

Herr Nagel gab 15.000 € für AC-Anlage und deutlich über 50.000 € für eine DC-Anlage als durchschnittliche Kosten an. Abrechnungen für die Ladestationen führten die Stadtwerke selbst durch. Es gäbe aber auch private Dienstleister, die einen Abrechnungsservice anböten.

KTM Windhuis fragte, wie sich die Aufladezeit eines gewöhnlichen PKWs zwischen AC- und DC-Anlagen unterscheide. Er fragte weiter, warum die Stadtwerke hauptsächlich in die AC-Struktur investierten und ob die genannten Kosten alle Kosten der Aufstellung oder lediglich den Preis der Anlage darstellten. Weiter erkundigte sich KTM Windhuis, ob es Ladestationen in Bonn gäbe, die nicht von den Stadtwerken verwaltet würden.

Herr Nagel führte aus, dass es auf halb-öffentlichen Flächen wie z. B. den Parkplätzen von Einzelhandelsgeschäften noch private Anbieter von Ladestationen gäbe. Auf die AC-Infrastruktur werde aufgrund von hohen Kosten für DC-Anlagen und der bisher bestehenden Netzstruktur gesetzt, die eine weitflächige Versorgung mit DC-Anlagen nicht ermögliche.

Zu den Ladezeiten erklärte Herr Nagel, dass diese durchschnittlich drei Stunden zum fertigen Aufladen eines PKWs an einer AC-Anlage betrage. Ein limitierender Faktor wäre die Aufnahmefähigkeit des Autos und nicht der Output der Ladestation. Die Dauer von drei Stunden sei in Bonn auch die vorgeschriebene Höchstparkdauer. Zu den Investitionskosten führte Herr Nagel aus, dass diese auch regulär die gesamte Aufstellung beinhalteten, aber in manchen Fällen auch noch höher ausfallen könnten.

KTM Grünewald fragte, welche Sicherheits- bzw. Regulationsmöglichkeiten es für die Ladeinfrastruktur im Falle einer übermäßigen Nutzung des Stromnetzes gäbe.

Herr Nagel erklärte, dass es technisch möglich sei die Leistung der Ladestationen zu kappen oder komplett abzuschalten, falls es zu einer Überlastung des Stromnetzes käme. Generell seien Regularien vorgesehen, um die Netzsicherheit zu gewährleisten.

Herr Hahlen fragte, wie oft es vorkomme, dass sich die SWB gegen die Einrichtung einer Ladestation entscheide aufgrund der bestehenden Netzsituation.

SkB Schön fragte, wie viele E-Autos die bestehende Ladeinfrastruktur versorgen könne, bevor sie überlastet werde.

Herr Nagel erklärte, dass die Stromnetze kontinuierlich ausgebaut würden, um den steigenden Bedarf durch E-Autos und andere Anlagen zu decken. Es wäre daher nicht möglich, eine definitive Aussage zur Überlastungsgrenze, der bestehenden Stromnetze durch steigende E-Auto-Zulassungszahlen zu machen. Mehrfache kleinteiligere Aufladung der E-Autos in Kombination mit Fortschritten in der Effizienz und Batterietechnologie solle dazu führen, dass mehr zeitliche Flexibilität geschaffen werde.

KTM Roth kritisierte den Parkplatzschwund aufgrund der Ausweitung der Ladeinfrastruktur. Er fragte, wie gegen Autofahrer vorgegangen werde, die ihr Auto an Ladestationen parkten, ohne diese zu nutzen.

Herr Nagel erklärte, dass es für die Mitarbeiter des Ordnungsamtes möglich sei, zu erkennen, ob an einer Ladestation zurzeit geladen werde. Falls das nicht der Fall sei, wären die Voraussetzungen für eine Parkerlaubnis nicht mehr gegeben und das Ordnungsamt könne Maßnahmen wie Strafzettel oder das Abschleppen des betroffenen Fahrzeuges veranlassen.

KTM Roth erklärte, dass fehlende Maßnahmen gegen Falschparker an Ladestationen zu einer niedrigen Akzeptanz für E-Autos bei Bürgern führen könnten.

SkB Albrecht fragte, ob ein Konzept zum Ausbau der Ladeinfrastruktur im Rhein-Sieg-Kreis vorliege.

Herr Fischer und Herr Hahlen erläuterten, dass die Ausschreibung für solch ein Konzept bis Ende Februar 2023 laufe. Der Inhalt dieses Konzept ähnele dem, welches von Herr Nagel vorgestellt worden sei. Das Konzept werde zusammen mit den Kommunen des Rhein-Sieg-Kreises erarbeitet.

Frau Gräfrath fragte, wie die Belange von Menschen mit Behinderungen im Kontext

der Ladeinfrastruktur beachtet werden könnten.

Herr Nagel erklärte, dass es aktuell noch keine Vorgaben bzgl. der Barrierefreiheit von Ladestationen gäbe. Es werde jedoch nötig sein, solche einzurichten. Er erklärte jedoch, dass Ladestationen oftmals an gut zugänglichen Stellen platziert seien und somit oftmals auch die Barrierefreiheit gegeben sei.

Vorsitzender KTM Dr. Griese dankte Herr Nagel für seinen Vortrag.

*(Anmerkung der Verwaltung: Weitere Daten zur Ladeinfrastruktur im Rhein-Sieg-Kreis sowie die Präsentation des Herrn Nagel sind im digitalen Anhang der Niederschrift zu finden.)*