



Fragen und Antworten zum Webinar „Ladeinfrastruktur für Kfz-Betriebe“ mit The Mobility House am 10. Dezember 2024

Frage:

Was ist der Vorteil der Vermeidung von Lastspitzen in Bezug auf die Netzanschlussleistung (ggf. Netzausbau)?

Antwort:

Neben dem größten finanziellen Vorteil und der Einsparung von Netzausbaukosten (z. B. Trafo oder Netzanschluss) können auch günstigere Netzentgelte vom Energieversorger angeboten werden.

Frage:

Sind Schneider-EV-Wallboxen ebenfalls enthalten?

Antwort:

Ja, es kommt jedoch auf das Modell an. Eine Liste aller kompatiblen Ladestationen kann man unserer Homepage entnehmen ([siehe Link](#)).

Frage:

Wir sind Daimler-Truck-Servicepartner und haben uns für interne Ladevorgänge eine 50-kW-ALPITRONIC-Station angeschafft. Hinweis: Die Station ist vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr bezuschusst und darf deshalb nicht öffentlich genutzt werden. Die zertifizierte Installationsfirma kann uns scheinbar kein Angebot für die Installation machen, da wir keine "Backend-Lösung" haben. Laut unserem DT-Berater ist das wohl für rein interne Ladevorgänge auch nicht nötig. Generelle Frage: Wozu genau braucht man das Backend, wer bietet das an, und wie sollten wir in unserem Fall vorgehen?

Antwort:

Es hängt davon ab, was genau als „Backend“ bezeichnet wird. Es gibt das stations-eigene Backend, ein Backend des Lastmanagements und ein weiteres, das man zur Nutzung von Abrechnungen verwenden kann. Eine Installation ist jedoch nicht zwingend mit der Frage des Backends verknüpft und sollte daher in einem Gespräch genauer besprochen werden.

Frage:

Es ist durch bidirektionales Laden von einer beschleunigten Alterung des Energieträgers auszugehen. Inwiefern bestehen bereits technische Erkenntnisse zum Verschleiß der Traktionsbatterie durch die zahlreichen zusätzlichen Lade-/Entladevorgänge?

Antwort:

Hierzu gibt es zahlreiche Studien, die zeigen, dass „sachte“ Be- und Entladevorgänge den Batteriezustand langfristig erhalten können. In der Regel wird die Batterie auch so gut wie nie zu 100 % geladen bzw. zu 0 % entladen. Vollständige Ladezyklen werden für den V2G-Anwendungsfall aktuell so gut wie nie genutzt.

Frage:

Soweit ich weiß, bietet nur Renault aktuell V2G an Serienfahrzeugen an. Können Sie diese schon in Ihr System einbinden?

Antwort:

Ja. Diesen Anwendungsfall nutzen wir für unsere Kollegen in Frankreich. Hier ist es regulatorisch sowie technisch für kommerzielle Zwecke freigegeben.

Frage:

Wir haben vier 11-kW-Ladesäulen, davon sind nur drei im Betrieb, da bereits bei drei aktiven Ladevorgängen teilweise die Hauptsicherung ausfällt. Unser Netzanschluss ist überlastet, und das im Gewerbegebiet. Gibt es hier eine Lösung für eine schnellere Ladesäule, bspw. 50 kW?

Antwort:

Es gibt unterschiedliche Lösungsansätze. Der erste Schritt wäre, zu prüfen, um welche Hausanschlussgröße es sich handelt und wie sich die Belastung des Netzanschlusses über den Tag verteilt. Durch eine intelligente Steuerung der Ladevorgänge könnten wir im ersten Schritt sicherstellen, dass Ihre Sicherung nicht mehr ausfällt. Im weiteren Verlauf könnte man auch prüfen, ob eine 50-kW-Säule für Ihren speziellen Anwendungsfall mit minimalen Kosten integriert werden kann. Sollte das Alter Ihres Hausanschlusses oder die technischen Gegebenheiten keine andere Lösung zulassen, könnten wir im nächsten Schritt den Energieversorger kontaktieren und beispielsweise eine Zähleranschluss säule anfragen. Hier wäre der Kosten-Nutzen-Faktor in jedem Fall positiver als bei einem Trafo. Eine genaue Betrachtung muss durch eine ordentliche Bedarfsanalyse erfolgen.