

## » INFORMATIONSBLATT

### Ladeeinrichtungen Elektromobilität

Wir verfügen in Vorarlberg über ein sehr gut ausgebautes Stromnetz mit hoher Zuverlässigkeit. Die Elektromobilität stellt für das Verteilernetz eine neue und erhebliche Anforderung dar, der wir uns als Ihr Netzbetreiber gerne stellen, um Ihre Mobilitätsbedürfnisse nun auch elektrisch zu erfüllen. Die Elektromobilität ist mit ihren großen Ladeleistungen allerdings eine beträchtliche Mehrbelastung des Stromnetzes, für die es bisher nicht ausgelegt ist.

Maßnahmen auf Netzbetreiber-, aber auch auf Kundenseite helfen, eine Erhöhung der Netzkosten für alle Kunden in Grenzen zu halten. Intelligente Regelungsstrategien sind in Vorbereitung, das wird aber noch einige Zeit dauern. Wir gehen davon aus, dass eine solche Netzregelung zukünftig flächendeckend notwendig sein wird. Mit Vorteil kann der Kunde dies bei seinen Installationsmaßnahmen gleich berücksichtigen, um spätere Nachrüstungen zu umgehen.

### TECHNISCHE HINWEISE ZUR LADUNG

#### 1. Fest montierte Ladestelle (Wallbox) – empfohlen im Normalbetrieb aus Komfort- und Sicherheitsgründen

Option für eine zukünftig ggf. höhere Ladeleistung bei Einbindung in eine spätere Netzregelung: Steuerleitung CAT 7 zwischen der Übergabemessung und der Wallbox vorbereiten oder gleich legen.

##### Entscheidung beim Kauf der Wallbox:

Entweder sofort eine ansteuerbare Einheit zu montieren, oder erst später bei Realisierung der Netzregelung durch eine Aufrüstung bzw. den Ersatz einer nicht regelbaren Wallbox. Dem Netzbetreiber ist in der Anlage die Montage einer Regelungseinheit zu ermöglichen (z.B. im Zählerbereich des Verteilers). Wenden Sie sich bei Fragen dazu an Ihren Elektroinstallateur.

#### 2. Ladung über ein Ladekabel an einer Kraftsteckdose (CEE)

Das ist alternativ bei Einhaltung der Produktnorm IEC 62752 zwar zulässig, wird aber nicht empfohlen. Nachteile: Sicherheit, allenfalls eingeschränkte Leistungsfähigkeit, Komfortverlust (zwei Steckvorgänge, nämlich an Auto und an Kraftsteckdose). Lösung hat eher provisorischen Charakter und ist nicht zukunftsfähig, da sie für eine zukünftige Netzregelung nicht geeignet ist (s.o.). Damit besteht mittelfristig die Gefahr einer Doppelinvestition.

#### 3. Ladekabel für einphasige Ladung (Schutzkontaktstecker mit Wechselspannung 230 Volt)

Laden über ein zugelassenes Notladekabel des Fahrzeugherstellers ist für Ausnahmefälle im Einzelfall bis zu einer Maximalstromstärke von 10 A vorgesehen (nicht als Dauerlösung). Manche Fahrzeuge haben derzeit noch solche Ladesysteme (insbesondere Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge). Für diese Fälle ist nach dem derzeitigen Stand keine Netzregelung vorgesehen. Neue Fahrzeuge setzen wegen der größeren Batterien auf Ladung mit Drehstrom 3x400V, um die Ladedauer kurz zu halten.

Hinweis: Dieses Informationsblatt wird entsprechend der stattfindenden technischen Weiterentwicklung laufend aktualisiert. Die jeweils aktuelle Version finden Sie auf unserer Webseite unter [www.montafonerbahn.at](http://www.montafonerbahn.at)