

(12) **Österreichische Patentanmeldung**

(21) Anmeldenummer: A 50382/2012 (51) Int. Cl.: **H02J 7/04** (2006.01)
(22) Anmeldetag: 13.09.2012 **H02J 7/00** (2006.01)
(43) Veröffentlicht am: 15.03.2014 **G01R 31/36** (2006.01)
H01M 10/44 (2006.01)

(56) Entgegenhaltungen:
US 2002113595 A1
US 2009184692 A1
US 2012098501 A1
US 2009248331 A1
DE 102011013967 A1
EP 1265335 A2

(71) Patentanmelder:
FRONIUS INTERNATIONAL GMBH
4643 PETTENBACH (AT)

(72) Erfinder:
Binder Jürgen
4644 Scharnstein (AT)

Eitelsebner David
4564 Klaus 117/5 (AT)

(74) Vertreter:
SONN & PARTNER PATENTANWÄLTE
WIEN

(54) **Verfahren und Vorrichtung zum Laden von Batterien**

(57) Die Erfindung betrifft ein Verfahren und eine Vorrichtung (1) zum Laden von Batterien (10), insbesondere Blei-Säure-Batterien, mit einer vorgegebenen Ladeschlussspannung (U_{LS}). Zur Erzielung einer möglichst effizienten und schonenden Ladung der Batterie (10) und Erhöhung der Lebensdauer der Batterie (10) ist vorgesehen, dass vor dem Ladevorgang der Ladezustand der Batterie (10) festgestellt wird, und die Batterie (10) während des Ladevorgangs mit einem Ladestrom (I_L) oder einer Ladespannung (U_L) beaufschlagt wird, der oder die so geregelt wird, dass die Ladespannung (U_L) während einer vorgegebenen Ladezeit (t'_{Laden}) zwischen einer Ladestartspannung (U_{LA}) und der Ladeschlussspannung (U_{LS}) erhöht wird.

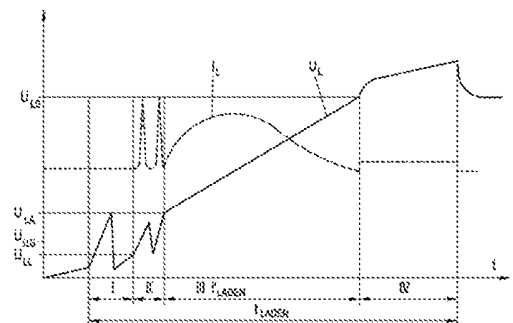


Fig. 3

Zusammenfassung:

Die Erfindung betrifft ein Verfahren und eine Vorrichtung (1) zum Laden von Batterien (10), insbesondere Blei-Säure-Batterien, mit einer vorgegebenen Ladeschlussspannung (U_{Ls}). Zur Erzielung einer möglichst effizienten und schonenden Ladung der Batterie (10) und Erhöhung der Lebensdauer der Batterie (10) ist vorgesehen, dass vor dem Ladevorgang der Ladezustand der Batterie (10) festgestellt wird, und die Batterie (10) während des Ladevorgangs mit einem Ladestrom (I_L) oder einer Ladespannung (U_L) beaufschlagt wird, der oder die so geregelt wird, dass die Ladespannung (U_L) während einer vorgegebenen Ladezeit (t'_{Laden}) zwischen einer Ladestartspannung (U_{La}) und der Ladeschlussspannung (U_{Ls}) erhöht wird.

(Fig. 3)

Die Erfindung betrifft ein Verfahren und eine Vorrichtung zum Laden von Batterien, insbesondere Blei-Säure-Batterien, mit einer vorgegebenen Ladeschlussspannung.

Prinzipiell ist die gegenständliche Erfindung für das Laden verschiedenster aufladbarer Batterien bzw. Akkumulatoren, beispielsweise Blei-Säure-Batterien, Lithiumbatterien, Nickel-Metallhydrid (NiMH)-Batterien und viele mehr, geeignet. Bei Blei-Säure-Batterien, wie sie beispielsweise für elektrisch angetriebene Fahrzeuge eingesetzt werden, ist das erfindungsgemäße Ladeverfahren und die erfindungsgemäße Ladevorrichtung wegen der hohen Abhängigkeit des Innenwiderstands derartiger Batterien vom Ladezustand, jedoch besonders vorteilhaft.

Bei elektrisch betriebenen Fahrzeugen oder Transportmitteln, wie zum Beispiel sogenannten Flurförderzeugen (Stapler, Hubwagen, etc.), die häufig im Schichtbetrieb eingesetzt werden, ist eine regelmäßige Ladung der Batterien zwischen den Betriebs- oder Schichtzeiten erforderlich. Üblicherweise erfolgt die Ladung der Batterien unabhängig von deren Ladezustand. Der Innenwiderstand von Batterien, insbesondere jener von Blei-Säure-Batterien, weist aufgrund der chemischen Vorgänge in den Zellen der Batterie eine starke Abhängigkeit vom jeweiligen Ladezustand auf. Insbesondere ist der Innenwiderstand bei geringer Ladung der Batterie höher, weist bei einem mittleren Ladezustand ein Minimum auf und steigt dann in Abhängigkeit des Ladezustands wieder an. Darüber hinaus ist der Innenwiderstand von Batterien auch stark abhängig von der Betriebstemperatur und vom Alter der Batterie.

Übliche Batterieladeverfahren nehmen auf den jeweiligen Ladezustand der Batterie und den momentanen Innenwiderstand keine Rücksicht, weshalb keine optimale und schonende Ladung der Batterie resultiert und damit auch die Lebensdauer der Batterie herabgesetzt wird. Häufig werden die Batterien mit konstantem Ladestrom geladen. Beispielsweise beschreibt die EP 2 244 329 A1 ein Ladeverfahren zum Laden einer Batterie einer unterbrechungsfreien Spannungsversorgung, wobei die Ladeparameter bei Tempera-

turänderungen und dem Batteriealter entsprechend dynamisch angepasst werden.

Während des Ladens mit konstantem Ladestrom bei einer entladenen Batterie ist anfangs der Innenwiderstand der Batterie groß, weshalb es zu einer erhöhten Erwärmung der Batterie und in der Folge zu einer Alterung derselben kommt.

Verbesserungen können erzielt werden, wenn die aktuelle Ladenspannung der Batterie beim Ladevorgang berücksichtigt wird. Beispielsweise beschreiben die WO 96/16460 A1 oder die DE 10 2009 051 731 A1 derartige Batterieladeverfahren und -vorrichtungen.

Insbesondere beim Laden der Batterien von Flurförderzeugen steht meist eine definierte Ladezeit zum Laden der Batterien zwischen den einzelnen Arbeitsschichten verschiedener Schichtmodelle zur Verfügung. Dadurch, dass jedoch weder auf den aktuellen Ladezustand noch auf das Alter der Batterie Rücksicht genommen wird, kommt es regelmäßig zu einer übermäßigen Erwärmung der Batterie und somit zu erhöhter Alterung (Arrhenius-Gesetz). Die in der Batterie ablaufenden chemischen Reaktionen werden daher nicht optimal ausgenutzt.

Die Aufgabe der vorliegenden Erfindung liegt daher in der Schaffung eines Verfahrens und einer Vorrichtung zum Laden einer Batterie, insbesondere Blei-Säure-Batterie, durch welche die Effizienz der Ladung und somit der Wirkungsgrad gesteigert und die Lebensdauer der Batterie verlängert werden kann. Insbesondere soll bei ausreichender Ladezeit eine optimale Ladung der Batterie ermöglicht werden. Nachteile bekannter Ladesysteme sollen verhindert oder zumindest reduziert werden.

Gelöst wird die erfindungsgemäße Aufgabe durch ein oben genanntes Verfahren zum Laden einer Batterie, wobei vor dem Ladevorgang der Ladezustand der Batterie festgestellt wird, und die Batterie während des Ladevorgangs mit einem Ladestrom oder einer Ladespannung beaufschlagt wird, der oder die so geregelt wird, dass die Ladespannung während einer vorgegebenen Ladezeit zwischen einer Ladestartspannung gemäß dem Ladezustand der Batterie und der Ladeschlussspannung erhöht wird. Vor dem eigentlichen

Ladevorgang wird also der aktuelle Ladezustand der Batterie ermittelt und danach der Ladestrom oder die Ladespannung an diesen Ladezustand der Batterie und die eingestellte oder vorgegebene Ladezeit angepasst. Anstatt, dass mit konstantem Ladestrom unabhängig vom Ladezustand der Batterie geladen wird, nimmt das erfindungsgemäße Verfahren auf den tatsächlichen Ladezustand der Batterie und die mögliche Ladezeit Rücksicht und passt die Ladung an diese beiden Parameter entsprechend an. Dadurch, dass die Erhöhung der Ladespannung zwischen der Ladestartspannung und der Ladeschlussspannung der Batterie während der Ladezeit durch entsprechende Regelung des Ladestromes oder der Ladespannung erfolgt, wird indirekt auf den aktuellen Innenwiderstand der Batterie Rücksicht genommen. Somit erfolgt eine schonende Ladung der Batterie unter optimaler Ausnützung der zur Verfügung stehenden Ladezeit. In der Folge kommt es nur zu einer minimalen Erwärmung der Batterie und somit zu einer Minimierung der Alterung, wodurch die Lebensdauer der Batterie erhöht werden kann. Durch das erfindungsgemäße Verfahren sind Steigerungen des Ladewirkungsgrades im Bereich zwischen 5 und 15 % erreichbar. Das Verfahren lässt sich relativ leicht realisieren. Insbesondere moderne Batterieladegeräte mit integrierten Mikroprozessoren zur Steuerung der Ladevorgänge und entsprechender Regelgenauigkeit können im Wesentlichen durch bloße Software-Updates entsprechend umgerüstet werden. Die Ladestartspannung kann im einfachsten Fall der Leerlaufspannung der Batterie entsprechen oder einer Spannung, welche die Batterie aufweist, nachdem sie einen Prozess vor Durchführung des Ladeverfahrens, beispielsweise ein Depolarisationsverfahren, durchlaufen hat.

Vorteilhafterweise wird der Ladestrom oder die Ladespannung derart geregelt, dass die Ladespannung während der Ladezeit zwischen der Ladestartspannung und der Ladeschlussspannung linear erhöht wird. Dies ermöglicht eine einfache Realisierung des Ladeverfahrens, indem eine Rampe der Ladespannung zwischen der Ladestartspannung und der Ladeschlussspannung über die vorgegebene Ladezeit erzeugt wird. Ist die Batterie beispielsweise zu Beginn mehr geladen, weist sie also eine höhere Spannung auf, wird die Steigung der Spannungsrampe reduziert, aber dennoch im Wesentlichen die volle Ladezeit ausgenutzt. Dadurch dass die Spannungsrampe durch entsprechende Regelung des Ladestromes oder der

Ladespannung realisiert wird, erfolgt auch eine automatische Einstellung auf den jeweiligen Innenwiderstand der Batterie. Abweichungen vom linearen Verlaufs der Ladespannung können für bestimmte Anwendungen von Vorteil sein und eventuell noch weitere Effizienzsteigerungen mit sich bringen. Die Regelung kann auch vorsehen, dass die Spannungsrampe in mehrere Teilrampen mit unterschiedlicher Steigung unterteilt wird, um beispielsweise das Auftreten eines zu hohen Ladestromes in der Phase des minimalen Innenwiderstands der Batterie auszugleichen.

Wenn der Ladestrom oder die Ladespannung derart geregelt wird, dass die Ladespannung während der Ladezeit kontinuierlich erhöht wird, braucht praktisch keine Messung des Innenwiderstands der Batterie durchgeführt werden, sondern nur die Spannungsrampe während der Ladezeit durch entsprechende Regelung des Ladestromes oder der Ladespannung erzeugt werden. Das Erhöhen der Ladespannung über die Ladezeit erfolgt üblicherweise stetig, könnte aber auch in diskreten Schritten durchgeführt werden.

Anstelle einer kontinuierlichen Erhöhung der Ladespannung kann der Ladestrom oder die Ladespannung während der Ladezeit auch schrittweise erhöht werden, wobei mittels Strom- und Spannungspulsen der Innenwiderstand der Batterie gemessen und der Ladestrom oder die Ladespannung an den gemessenen Innenwiderstand entsprechend angepasst wird. Bei einem derartigen diskontinuierlichen Ladeverfahren kann noch besser auf den tatsächlichen Zustand der Batterie Rücksicht genommen und die Ladung mit optimaler Effizienz vorgenommen werden. Grundsätzlich kann der Ladevorgang sowohl durch eingeprägte Strompulse als auch durch eingeprägte Spannungspulse erfolgen, wobei die resultierende Ladespannung während der vorgegebenen Ladezeit zwischen der Ladestartspannung gemäß dem Ladezustand der Batterie und der Ladeschlussspannung erhöht wird. In den Pulspausen erfolgt die Messung des Innenwiderstands der Batterie. Beim Einprägen von Strompulsen kann dies durch Messung der Spannungsantwort, welche beim Reduzieren des Stromwerts auf einen vorgegebenen Wert oder auf Null resultiert, erfolgen.

Gemäß einem Merkmal der Erfindung wird eine Meldung ausgegeben, wenn der zur Erzielung der Ladespannung während der Ladezeit

notwendige Ladestrom oberhalb eines maximal möglichen Ladestroms liegt. Reicht für die vorgegebene Ladezeit der Ladestrom nicht aus, würde die Batterie in dieser Ladezeit nicht vollgeladen werden können. Durch die Meldung kann der Benutzer darauf Rücksicht nehmen und beispielsweise die Ladezeit entsprechend erhöhen.

Dabei ist es von Vorteil, wenn ein entsprechender unterer Grenzwert für die Ladezeit angezeigt wird, innerhalb welchem das Laden der Batterie mit dem maximal möglichen Ladestrom bis zum Erreichen der Ladeschlussspannung möglich ist. Durch die Anzeige des unteren Ladezeit-Grenzwerts weiß der Benutzer, in welcher minimalen Zeit die Batterie wieder in vollgeladenem Zustand zur Verfügung stehen kann. Dies ist insbesondere bei der laufenden Verwendung von Batterien in einem Schichtbetrieb, beispielsweise beim Einsatz in Flurförderzeugen, von Relevanz.

Der Ladezustand der Batterie kann im einfachsten Fall durch Messung der aktuellen Leerlaufspannung festgestellt werden. Die aktuelle Leerlaufspannung kann dann als Ladestartspannung verwendet werden, oder es können Verfahren angewendet werden, welche die Batterie auf den Ladevorgang vorbereiten (beispielsweise Depolarisationsverfahren) und die dann resultierende Spannung der Batterie als Ladestartspannung herangezogen werden. Anstelle der Messung der aktuellen Leerlaufspannung zur Feststellung des Ladezustands der Batterie, kann dieser auch über Säuredichtebestimmung, Amperestundenbilanzierung oder Impedanzmessung durchgeführt werden.

Vorteile können erzielt werden, wenn die Batterie vor dem Ladevorgang depolarisiert wird, wenn die Leerlaufspannung unter einem vorgegeben Grenzwert liegt, indem der Ladestrom oder die Ladespannung derart geregelt wird, dass eine Spannungsrampe zwischen der Leerlaufspannung der Batterie und einer definierten Depolarisationsspannung erzeugt wird. Durch eine derartige Depolarisation kann ein „verschobenes“ Elektrodenpotential einer Batterie wieder ins Gleichgewicht gerückt werden. Die nach dem Depolarisationsvorgang resultierende Spannung der Batterie entspricht dann der Ladestartspannung des Ladeverfahrens.

Die Depolarisations-Spannungsrampe kann zumindest einmal wiederholt werden. Die Dauer des Depolarisationsvorgangs wird als Bruchteil der zur Verfügung stehenden gesamten Ladezeit gewählt. Beispielsweise kann die Dauer der Depolarisation bei einer Ladedauer von einigen Stunden im Bereich weniger Minuten gewählt werden.

Nach erfolgtem Ladevorgang mit Erreichen der Ladeschlussspannung kann eine Nachladung zur Vollladung der Batterie vorgenommen werden. Für das Nachladen bzw. Vollladen der Batterie können verschiedene übliche Verfahren verwendet werden.

Anstelle der Eingabe der gewünschten Ladezeit kann auch die gewünschte Uhrzeit, zu welcher die Batterie vollgeladen sein soll, eingegeben oder vorgegeben werden und die Ladezeit als Differenz dieses vorgegebenen Endzeitpunkts des Ladevorgangs und der aktuellen Zeit ermittelt werden. Dies erleichtert die Handhabung des Ladegeräts, da der Benutzer die verfügbare Ladezeit nicht mehr berechnen muss, sondern bloß angeben muss, wann er die vollgeladene Batterie benötigt. Insbesondere bei einem Schichtbetrieb ist eine derartige Möglichkeit von Vorteil.

Die vorgegebene Ladezeit kann auf einen Bruchteil, insbesondere auf 50% bis 90% der vorgegebenen Ladezeit reduziert werden, um noch ausreichend Zeit für den allfälligen Depolarisationsvorgang oder andere Prozeduren zu haben. Auch wird durch eine derartige Verkürzung der definitiven Ladezeit sichergestellt, dass bereits vor dem vereinbarten Zeitpunkt die Batterie vollgeladen ist und beispielsweise vor einem Schichtbeginn rechtzeitig in ein Flurförderzeug eingebaut werden kann.

Wenn der Beginn des Ladevorgangs um eine Zeitspanne verzögert wird, kann beispielsweise ein wirtschaftlicher Vorteil durch Ausnutzung billigeren Nachtstroms erzielt werden.

Dabei kann eine maximal mögliche Zeitspanne für die Verzögerung des Ladevorgangs vorgeschlagen und angezeigt werden. Dadurch kann dem Benutzer zum Beispiel die Möglichkeit der Ausnutzung billigeren Nachtstroms angeboten werden. Dieser muss die Verzögerung dann durch entsprechende Betätigung an der Batterielade-

vorrichtung einstellen.

Gelöst wird die erfindungsgemäße Aufgabe auch durch eine oben genannte Batterieladevorrichtung, bei der eine Einrichtung zur Feststellung des Ladezustands der Batterie vorgesehen ist, weiters an der Ein-/Ausgabeeinrichtung die Ladezeit vorgebar ist, und die Steuervorrichtung zur Regelung des Ladestromes oder der Ladespannung ausgebildet ist, dass die Ladespannung während der vorgegebenen Ladezeit der Batterie zwischen einer Ladestartspannung gemäß dem Ladezustand der Batterie und der Ladeschlussspannung erhöht wird. Eine derartige Batterieladevorrichtung ist besonders einfach und kostengünstig realisierbar. Beispielsweise kann eine derartige Batterieladevorrichtung mit gegebener Regeltgenauigkeit durch ein entsprechendes Update der Software der Steuervorrichtung realisiert werden. Die Eingabe der gewünschten Ladezeit kann über die übliche Ein-/Ausgabeeinrichtung erfolgen.

Für eine optimale Ein- und Ausgabemöglichkeit und flexible Anpassungsfähigkeit an die jeweiligen Erfordernisse ist es von Vorteil, wenn die Ein-/Ausgabeeinrichtung durch einen Touchscreen gebildet ist.

Zu weiteren Merkmalen und Vorteilen einer Batterieladevorrichtung zur Ausführung des obigen Batterieladeverfahrens wird auf die obige Beschreibung des Ladeverfahrens und die nachfolgende Beschreibung von Ausführungsbeispielen verwiesen.

Die vorliegende Erfindung wird anhand der beigelegten Zeichnungen näher erläutert. Darin zeigen:

Fig. 1 ein Blockschaltbild einer Vorrichtung zum Laden einer Batterie;

Fig. 2 der übliche Verlauf des Innenwiderstands einer Blei-Säure-Batterie in Abhängigkeit des Ladezustands und Alters der Batterie;

Fig. 3 ein schematisches Zeitdiagramm eines erfindungsgemäßen Ladeverfahrens;

Fig. 4 die Verläufe des Ladestroms, der Ladespannung und des Innenwiderstands einer Batterie in Abhängigkeit des Ladezustands bei einem konventionellen Ladeverfahren mit

konstantem Strom;

- Fig. 5 die Verläufe des Ladestroms, der Ladespannung und des Innenwiderstands einer Batterie in Abhängigkeit des Ladezustands beim erfindungsgemäßen Ladeverfahren;
- Fig. 6 eine Variante des Ladeverfahrens mit einer Spannungsrampe mit unterschiedlichen Steigungen;
- Fig. 7 die Verläufe des Ladestroms, der Ladespannung und des Innenwiderstands einer Batterie in Abhängigkeit des Ladezustands bei verschiedenen Alterungszuständen der Batterie;
- Fig. 8 eine Alternative des Ladeverfahrens mit Strompulsen; und
- Fig. 9 die zeitlichen Verläufe des Ladestroms und der Ladespannung der Batterie bei einem Beispiel des erfindungsgemäßen Ladeverfahrens.

Fig. 1 zeigt ein Blockschaltbild einer Vorrichtung 1 zum Laden einer Batterie 10. Die Batterieladevorrichtung 1 umfasst Anschlüsse 2 und 3 zur Verbindung mit der aufzuladenden Batterie 10. Üblicherweise wird die Batterieladevorrichtung 1 mit dem Wechselspannungsnetz 4 verbunden und die Wechselspannung des Wechselspannungsnetzes 4 in einem entsprechenden Wandler 5 umgewandelt. In einer Ladeschaltung 6, die verschiedenartig ausgebildet sein kann, wird der für die Batterie 10 erforderliche Ladestrom I_L und die Ladespannung U_L erzeugt. Eine Steuervorrichtung 7, welche beispielsweise durch einen Mikroprozessor gebildet sein kann, übernimmt die Steuerung der Ladeschaltung 6. Über eine Ein-/Ausgabeeinrichtung 8, welche beispielsweise durch einen Touchscreen gebildet sein kann, erfolgt die Eingabe erforderlicher Parameter und die Ausgabe bzw. Anzeige von Informationen über den Ladevorgang. Über eine Schnittstelle 9, welche mit der Steuervorrichtung 7 verbunden ist, können Daten ausgelesen bzw. in die Batterieladevorrichtung 1 geladen werden. Beispielsweise kann die Schnittstelle 9 durch eine USB (Universal Serial Bus)-Schnittstelle gebildet sein, über welche auch Updates der Software der Steuervorrichtung 7 vorgenommen werden können. Ebenso kann die Schnittstelle 9 durch eine Ethernet-Schnittstelle oder dergleichen gebildet sein, über welche die Batterieladevorrichtung 1 mit einem Netzwerk, insbesondere dem Internet, verbunden werden kann.

Fig. 2 zeigt den üblichen Verlauf des Innenwiderstands R_i einer

Blei-Säure-Batterie in Abhängigkeit des Ladezustands und Alters der Batterie. Die Kurve A zeigt den Innenwiderstand R_i einer Blei-Säure-Batterie in Abhängigkeit des Ladezustands für eine neue Batterie. Bei einem mittleren Ladezustand (hier etwa 40%) weist der Innenwiderstand R_i ein Minimum auf. Sowohl bei einem niedrigeren Ladezustand als auch höheren Ladezustand steigt der Innenwiderstand R_i aufgrund verschiedener chemischer Reaktionen in der Batterie an. Wird die Batterie, wie üblich, mit einem konstanten Strom geladen, ohne auf den jeweiligen Innenwiderstand R_i der Batterie Rücksicht zu nehmen, entstehen beim Ladevorgang relativ hohe Verluste und die Batterie wird in einem erhöhten Ausmaß erwärmt. Die Erwärmung der Batterie führt wiederum zu erhöhter Korrosion der Batterie und zu einer Verringerung deren Lebensdauer (Arrhenius-Gesetz). Die Kurve B zeigt den Verlauf des Innenwiderstands R_i einer älteren Batterie in Abhängigkeit des Ladezustands, die über der Kurve A der neuen Batterie angeordnet ist, da der Innenwiderstand R_i mit dem Alter der Batterie steigt. Darüber hinaus existiert eine starke Abhängigkeit des Innenwiderstands R_i von Batterien von der jeweiligen Erwärmung. Mit steigender Temperatur sinkt der Innenwiderstand R_i der Batterie üblicherweise.

Fig. 3 zeigt ein schematisches Zeitdiagramm des Ladestroms I_L und der Ladespannung U_L eines erfindungsgemäßen Verfahrens zum Laden von Batterien. Das Ladeverfahren umfasst beispielsweise vier Phasen, die mit römischen Ziffern gekennzeichnet sind. In Phase I erfolgt die Ermittlung des Ladezustands der Batterie, indem beispielsweise die Leerlaufspannung U_{LL} ermittelt wird. Darüber hinaus wird in der Testprozedur überprüft, ob die Batterieladevorrichtung den benötigten Ladestrom I_L zum Laden der Batterie über die eingestellte bzw. vorgegebene Ladezeit t'_{Laden} überhaupt zur Verfügung stellen kann. Dies geschieht durch Anlegen von Spannungsrampen vor Beginn der Ladephase III. Die Dauer der Spannungsrampen steht in einem gewissen Verhältnis zur vorgegebenen Ladezeit t'_{Laden} . Die Spannungsrampen können ein- oder mehrmals wiederholt werden und am Ende der Spannungsrampe wird der Strom gemessen. Anhand des gemessenen Stroms lässt sich der maximale Ladestrom I_L in der Ladephase III abschätzen. Kann der Ladestrom I_L von der Batterieladevorrichtung nicht zur Verfügung gestellt werden, muss die definitive Ladezeit t'_{Laden} entsprechend

erhöht werden. Dies kann beispielsweise durch Anzeigen eines unteren Grenzwerts für die Ladezeit $t_{\text{Laden, min}}$ an der Batterieladevorrichtung vorgegeben werden.

Vor der eigentlichen Ladephase III (Hauptladephase) kann eine Depolarisation der Batterie gemäß Phase II vorgenommen werden. Diese Phase wird insbesondere dann durchgeführt, wenn die Leerlaufspannung U_{LL} der Batterie unter einem bestimmten Grenzwert U_{LLG} liegt. Während der Depolarisationsphase II werden Spannungsrampen an die Batterie angelegt, wodurch ein verschobenes Elektrodenpotential der Batterie ins Gleichgewicht gerückt werden kann. Die Dauer der Depolarisationsphase II wird als Bruchteil der effektiven Ladezeit t'_{Laden} gewählt. Nach Abschluss der Depolarisationsphase II beginnt der eigentliche Ladevorgang III. Die nach der Depolarisationsphase II resultierende Spannung der Batterie ist nunmehr die Ladestartspannung U_{LA} der Ladephase III. Wird keine Depolarisationsphase II vorgenommen, würde die Leerlaufspannung U_{LL} der Batterie als Ladestartspannung U_{LA} herangezogen.

Erfindungsgemäß wird die Ladespannung U_{L} während der Ladezeit t'_{Laden} zwischen der Ladestartspannung U_{LA} und der durch die Batterie festgelegten Ladeschlussspannung U_{LS} erhöht. Die Ladeschlussspannung U_{LS} ist abhängig von der verwendeten Batterietechnologie, der Anzahl der Zellen sowie der Batterietemperatur. Im dargestellten Beispiel wird die Ladespannung U_{L} kontinuierlich und linear zwischen der Ladestartspannung U_{LA} und der Ladeschlussspannung U_{LS} während der Ladezeit t'_{Laden} erhöht. Um einen derartigen linearen Verlauf der Ladespannung U_{L} zu erreichen, muss der Ladestrom I_{L} oder die Ladespannung U_{L} entsprechend geregelt werden, sodass sich der gewünschte Verlauf der Ladespannung U_{L} , wie dargestellt, ergibt. Durch die entsprechende Regelung erfolgt indirekt eine Berücksichtigung des Innenwiderstands R_{i} der Batterie, ohne dass dieser aber wirklich gemessen wird. Durch die Berücksichtigung des sich ändernden Innenwiderstands R_{i} während des Ladevorgangs III können die Ladungsverluste und somit die Erwärmung der Batterie deutlich reduziert werden. In der Folge kann die Batterielebensdauer entsprechend erhöht werden. Die definitive Zeit t'_{Laden} des Hauptladevorgangs III ist ein Bruchteil der insgesamt zur Verfügung stehenden Ladezeit t_{Laden} , beispielsweise 50-80% davon. Die Netto-

zeit für den Ladevorgang III wird mit t'_{Laden} gekennzeichnet.

Nach Abschluss des Hauptladeverfahrens in Phase III kann noch ein Nachladevorgang IV zur Vollladung angeschlossen werden. Hier können verschiedene bekannte Verfahren zur Nachladung bzw. Vollladung der Batterie angewendet werden.

Fig. 4 zeigt die Verläufe des Ladestroms I_L der Ladespannung U_L und des Innenwiderstands R_i einer Batterie in Abhängigkeit des Ladezustands bei einem konventionellen Ladeverfahren mit konstantem Ladestrom I_L . Bei einem derartigen Standardladeverfahren wird die Batterie mit einem konstanten Ladestrom I_L geladen, weshalb sich ein entsprechender Verlauf für die Ladespannung U_L in Abhängigkeit des komplexen Innenwiderstands R_i der Batterie ergibt. Während der Ladephase wird der sich ändernde Innenwiderstand R_i der Batterie nicht berücksichtigt. Bis zu einer gewissen Ladespannung U_L bleibt der Ladestrom I_L konstant (stromkonstant) oder im Wesentlichen konstant (leistungskonstant). In der Folge entstehen während der Ladung unterschiedliche Ladungsverluste, die zu unterschiedlicher Erwärmung der Batterie führen, insbesondere zu erhöhter Erwärmung, welche die Lebensdauer der Batterie reduziert.

Im Vergleich dazu zeigt Fig. 5 die Verläufe des Ladestroms I_L der Ladespannung U_L und des Innenwiderstands R_i einer Batterie in Abhängigkeit des Ladezustands beim erfindungsgemäßen Ladeverfahren. Nach der Testprozedur und allenfalls dem Depolarisationsvorgang, wird die Ladespannung U_L von der Ladestartspannung U_{Ls} der Batterie bis zur Ladeschlussspannung U_{Ls} erhöht. Um einen derartigen Verlauf der Ladespannung U_L zu erzielen, muss der Ladestrom I_L entsprechend geregelt werden, wodurch eine Berücksichtigung des sich ändernden Innenwiderstands R_i automatisch erfolgt. Somit resultiert ein Verlauf des Ladestroms I_L , der bei einem im Wesentlichen mittleren Ladezustand (hier etwa 30-40%) ein Maximum aufweist. Durch dieses Ladeverfahren können die Verluste während des Ladens reduziert und somit auch die Batterieerwärmung reduziert werden, was positiven Einfluss auf die Batterieerwärmung hat. Während des Ladevorgangs wird der Innenwiderstand R_i der Batterie nicht gemessen. Im Gegensatz zu einem kontinuierlichen Anstieg der Ladespannung U_L

kann diese aber auch über Strompulse oder Spannungspulse erhöht werden und zwischen den Strom- oder Spannungspulsen der Innenwiderstand R_i der Batterie gemessen oder berechnet und der nächste Strompuls oder Spannungspuls an den gemessenen Innenwiderstand R_i angepasst werden (siehe Fig. 8).

Fig. 6 zeigt eine Variante gegenüber dem Ladeverfahren gemäß Fig. 5, bei dem die Regelung des Ladestromes I_L oder der Ladespannung U_L derart erfolgt, dass die rampenförmige Ladespannung U_L verschiedene Teilabschnitte mit verschiedenen Steigungen aufweist. Im dargestellten Ausführungsbeispiel beginnt das Ladeverfahren mit einem steileren Anstieg der Ladespannung U_L , geht dann in einen Teilabschnitt mit geringerer Steigung über und endet wieder mit einem Abschnitt mit steilerem Anstieg der Ladespannung U_L bis zur Ladeschlussspannung U_{Ls} . Durch eine derartige Abflachung der Rampe der Ladespannung U_L kann das Maximum des Ladestromes I_L bei minimalem Innenwiderstand R_i reduziert werden. Dadurch ist ein Ladegerät mit geringerem maximalen Ladestrom I_L ausreichend.

Fig. 7 zeigt die Verläufe des Ladestroms I_L , der Ladespannung U_L und des Innenwiderstands R_i einer Batterie in Abhängigkeit des Ladezustands beim erfindungsgemäßen Ladeverfahren bei unterschiedlichem Alterungszustand der Batterie. Während bei einer neuwertigen Batterie der Innenwiderstand R_i niedriger ist, steigt dieser im Laufe des Alters der Batterie entsprechend an. Die Kurve R'_i zeigt den Verlauf des Innenwiderstands R_i einer gealterten Batterie. Beim erfindungsgemäßen Ladeverfahren wird nun die Ladespannung U_L entsprechend eingepreßt und bleibt somit unverändert, egal wie alt die Batterie ist. Der Ladestrom I_L hingegen, der zur Erzielung des wunschgemäßen Verlaufs der Ladespannung U_L entsprechend geregelt wird, ist bei einer gealterten Batterie aufgrund des höheren Innenwiderstands R'_i entsprechend reduziert. Dies wird durch den Verlauf des Ladestroms I'_L veranschaulicht.

Fig. 8 zeigt die Verläufe des Ladestromes I_L , der Ladespannung U_L und des Innenwiderstands R_i einer Batterie in Abhängigkeit des Ladezustands beim erfindungsgemäßen Ladeverfahren unter Anwendung von Strompulsen, welche zur Erzielung des rampenförmigen

Verlaufs der Ladespannung U_L entsprechend geregelt werden. Dabei ist der Verlauf der Ladespannung U_L nur schematisch dargestellt. In der Realität wird die Ladespannung U_L nicht linear ansteigen, sondern entsprechend der Pulse des Ladestromes I_L Veränderungen aufweisen. In den Pausen zwischen zwei Strompulsen wird der Innenwiderstand R_i gemessen und in die Regelung des Ladestromes I_L miteinbezogen, indem der Ladestrom I_L in Abhängigkeit des gemessenen Innenwiderstands R_i geregelt wird. Zur Messung des Innenwiderstands R_i ist eine Absenkung des Stroms auf einen bestimmten Wert ausreichend; es ist nicht erforderlich den Strom auf Null zu reduzieren. Zur Erfassung des komplexen Innenwiderstands R_i der Batterie wird die Spannungsantwort während einer bestimmten Zeit erfasst und daraus der Innenwiderstand R_i berechnet. Anstelle von Strompulsen können auch Spannungspulse eingeprägt werden. Diese Variante ist jedoch von der Regelung aufwendiger.

Schließlich zeigt Fig. 9 noch die zeitlichen Verläufe des Ladestroms I_L und der Ladespannung U_L der Batterie bei einem Beispiel des erfindungsgemäßen Ladeverfahrens. Während der Ladephase III sinkt der Ladestrom allmählich ab, wodurch die Verluste während der Ladung reduziert werden können.

Das erfindungsgemäße Ladeverfahren bewirkt einen erhöhten Gesamtwirkungsgrad und aufgrund der dadurch verringerten Temperaturerhöhung, eine Verlängerung der Batterielebensdauer und somit eine Verlängerung der Einsatzfähigkeit der Batterie, beispielsweise in einem Flurförderzeug. In der Folge kommt es in der Batterie auch zu weniger Wasserverlust. Durch die optimale Ausnutzung der gesamten Ladezeit t_{Laden} bzw. Nettoladezeit t'_{Laden} kann die Batterie schonend geladen werden. Durch Ausnutzung von Zeiten, in welchen Energie billiger ist, beispielsweise Nachtstrom, kann es auch zu weiteren wirtschaftlichen Vorteilen kommen. Beispielsweise kann auch vor Einleitung der Ladephase eine Verzögerung um eine Zeitspanne Δt_v vorgenommen werden (nicht dargestellt).

Patentansprüche:

1. Verfahren zum Laden von Batterien (10), insbesondere Blei-Säure-Batterien, mit einer vorgegebenen Ladeschlussspannung (U_{LS}), dadurch gekennzeichnet, dass vor dem Ladevorgang der Ladezustand der Batterie (10) festgestellt wird, und die Batterie (10) während des Ladevorgangs mit einem Ladestrom (I_L) oder einer Ladespannung (U_L) beaufschlagt wird, der oder die so geregelt wird, dass die Ladespannung (U_L) während einer vorgegebenen Ladezeit (t'_{Laden}) zwischen einer Ladestartspannung (U_{LA}) gemäß dem Ladezustand der Batterie (10) und der Ladeschlussspannung (U_{LS}) erhöht wird.

2. Batterieladeverfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass der Ladestrom (I_L) oder die Ladespannung (U_L) derart geregelt wird, dass die Ladespannung (U_L) während der Ladezeit (t'_{Laden}) zwischen der Ladestartspannung (U_{LA}) und der Ladeschlussspannung (U_{LS}) linear erhöht wird.

3. Batterieladeverfahren nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass der Ladestrom (I_L) oder die Ladespannung (U_L) derart geregelt wird, dass die Ladespannung (U_L) während der Ladezeit (t'_{Laden}) kontinuierlich erhöht wird.

4. Batterieladeverfahren nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass der Ladestrom (I_L) oder die Ladespannung (U_L) während der Ladezeit (t'_{Laden}) schrittweise erhöht wird, wobei mittels Strom- und Spannungspulsen der Innenwiderstand (R_i) der Batterie (10) gemessen und der Ladestrom (I_L) oder die Ladespannung (U_L) an den gemessenen Innenwiderstand (R_i) angepasst wird.

5. Batterieladeverfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, dass eine Meldung ausgegeben wird, wenn der zur Erzielung der Ladespannung (U_L) während der Ladezeit (t'_{Laden}) notwendige Ladestrom (I_L) oberhalb eines maximal möglichen Ladestroms ($I_{L,max}$) liegt.

6. Batterieladeverfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, dass ein unterer Grenzwert für die Ladezeit ($t_{Laden,min}$) angezeigt wird, innerhalb welchem das Laden der

Batterie (10) mit dem maximal möglichen Ladestrom ($I_{L,max}$) bis zum Erreichen der Ladeschlussspannung (U_{Ls}) möglich ist.

7. Batterieladeverfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, dass der Ladezustand der Batterie durch Messung der aktuellen Leerlaufspannung (U_{LL}) festgestellt wird.

8. Batterieladeverfahren nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, dass die Batterie (10) vor dem Ladevorgang die Batterie (10) depolarisiert wird, wenn die Leerlaufspannung (U_{LL}) unter einem vorgegebenen Grenzwert (U_{LLG}) liegt, indem der Ladestrom (I_L) oder die Ladespannung (U_L) derart geregelt wird, dass eine Spannungsrampe zwischen der Leerlaufspannung (U_{LL}) der Batterie und einer definierten Depolarisationsspannung (U_{LD}) erzeugt wird.

9. Batterieladeverfahren nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, dass die Depolarisations-Spannungsrampe zumindest einmal wiederholt wird.

10. Batterieladeverfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 9, dadurch gekennzeichnet, dass nach dem Ladevorgang mit Erreichen der Ladeschlussspannung (U_{Ls}) eine Nachladung vorgenommen wird.

11. Batterieladeverfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 10, dadurch gekennzeichnet, dass die Ladezeit (t'_{Laden}) als Differenz eines vorgegebenen Endzeitpunkts (t_E) des Ladevorgangs und der aktuellen Zeit (t_{akt}) ermittelt wird.

12. Batterieladeverfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 11, dadurch gekennzeichnet, dass die vorgegebene Ladezeit (t'_{Laden}) auf einen Bruchteil, insbesondere auf 50% bis 90% der Ladezeit (t_{Laden}) reduziert wird.

13. Batterieladeverfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 12, dadurch gekennzeichnet, dass der Beginn des Ladevorgangs um eine Zeitspanne (Δt_v) verzögert wird.

14. Batterieladeverfahren nach Anspruch 13, dadurch gekennzeichnet, dass eine maximal mögliche Zeitspanne ($\Delta t_{v,max}$) für die Verzögerung des Ladevorgangs vorgeschlagen und angezeigt wird.

15. Vorrichtung (1) zum Laden von Batterien (10), insbesondere Blei-Säure-Batterien, mit einer vorgegebenen Ladeschlussspannung (U_{LS}), mit Anschlüssen (2, 3) zur Verbindung mit der Batterie (10), mit einer Ein-/Ausgabeeinrichtung (8) und einer Steuervorrichtung (7), dadurch gekennzeichnet, dass eine Einrichtung zur Feststellung des Ladezustand der Batterie (10) vorgesehen ist, dass weiters an der Ein-/Ausgabeeinrichtung (8) die Ladezeit (t_{Laden}) vorgebar ist, und die Steuervorrichtung (7) zur Regelung des Ladestromes (I_L) oder der Ladespannung (U_L) ausgebildet ist, dass die Ladespannung (U_L) während der vorgegebenen Ladezeit (t'_{Laden}) der Batterie (10) zwischen einer Ladestartspannung (U_{LA}) gemäß dem Ladezustand der Batterie und der Ladeschlussspannung (U_{LS}) erhöht wird.

16. Batterieladevorrichtung (1) nach Anspruch 15, dadurch gekennzeichnet, dass die Ein-/Ausgabeeinrichtung (8) durch einen Touchscreen gebildet ist.

17. Batterieladevorrichtung (1) nach Anspruch 15 oder 16, dadurch gekennzeichnet, dass die Steuervorrichtung (7) zur Regelung des Ladestromes (I_L) oder der Ladespannung (U_L) ausgebildet ist, resultierend in einer linearen Erhöhung der Ladespannung (U_L) während der Ladezeit (t'_{Laden}) zwischen der Ladestartspannung (U_{LA}) und der Ladeschlussspannung (U_{LS}).

18. Batterieladevorrichtung (1) nach einem der Ansprüche 15 bis 17, dadurch gekennzeichnet, dass die Steuervorrichtung (7) zur Regelung des Ladestromes (I_L) oder der Ladespannung (U_L) ausgebildet ist, resultierend in einer kontinuierlichen Erhöhung der Ladespannung (U_L) während der Ladezeit (t'_{Laden}) zwischen der Ladestartspannung (U_{LA}) und der Ladeschlussspannung (U_{LS}).

19. Batterieladevorrichtung (1) nach Anspruch 15 oder 16, dadurch gekennzeichnet, dass die Steuervorrichtung (7) zur schrittweisen Erhöhung des Ladestroms (I_L) oder der Ladespannung (U_L) während der Ladezeit (t'_{Laden}) zwischen der Ladestartspannung (U_{LA}) und der Ladeschlussspannung (U_{LS}) ausgebildet ist, und dass eine Einrichtung zur Messung oder Berechnung des Innenwiderstands (R_i) der Batterie (10) zwischen den Pulsen des Ladestromes

(I_L) oder der Ladespannung (U_L) vorgesehen ist, welche mit der Steuervorrichtung (7) verbunden ist, sodass eine Anpassung des Ladestromes (I_L) oder der Ladespannung (U_L) an den gemessenen Innenwiderstand (R_i) durchführbar ist.

20. Batterieladevorrichtung (1) nach einem der Ansprüche 15 bis 19, dadurch gekennzeichnet, dass die Ein-/Ausgabeeinrichtung (8) zur Ausgabe einer Meldung ausgebildet ist, wenn der zur Erzielung der Ladespannung (U_L) während der Ladezeit (t_{Laden}) notwendige Ladestrom (I_L) oberhalb eines maximal möglichen Ladestroms ($I_{L,max}$) liegt.

21. Batterieladevorrichtung (1) nach einem der Ansprüche 15 bis 20, dadurch gekennzeichnet, dass die Ein-/Ausgabevorrichtung (8) zur Anzeige eines unteren Grenzwerts für die Ladezeit ($t_{Laden,min}$), innerhalb welchem das Laden der Batterie (10) mit dem maximal möglichen Ladestrom ($I_{L,max}$) bis zum Erreichen der Ladeschlussspannung (U_{LS}) möglich ist, ausgebildet ist.

22. Batterieladevorrichtung (1) nach einem der Ansprüche 15 bis 21, dadurch gekennzeichnet, dass die Einrichtung zur Feststellung des Ladezustand der Batterie (10) durch eine Einrichtung zur Messung der aktuellen Leerlaufspannung (U_{LL}) der Batterie (10) gebildet ist.

23. Batterieladevorrichtung (1) nach einem der Ansprüche 15 bis 22, dadurch gekennzeichnet, dass die Ein-/Ausgabeeinrichtung (8) zur Eingabe eines Endzeitpunkts (t_E) des Ladevorgangs, zu welchem die Batterie (10) vollgeladen sein soll, ausgebildet ist, und dass die Steuervorrichtung (7) zur Ermittlung der Ladezeit (t_{Laden}) als Differenz des vorgegebenen Endzeitpunkts (t_E) des Ladevorgangs und der aktuellen Zeit (t_{akt}) ausgebildet ist.

24. Batterieladevorrichtung (1) nach einem der Ansprüche 15 bis 23, dadurch gekennzeichnet, dass die Steuervorrichtung (7) zur Verzögerung des Ladevorgangs um eine Zeitspanne (Δt_v) ausgebildet ist.

25. Batterieladevorrichtung (1) nach Anspruch 24, dadurch gekennzeichnet, dass die Ein-/Ausgabeeinrichtung (8) zur Anzeige

einer maximal möglichen Zeitspanne ($\Delta t_{v,\max}$) für die Verzögerung des Ladevorgangs ausgebildet ist.

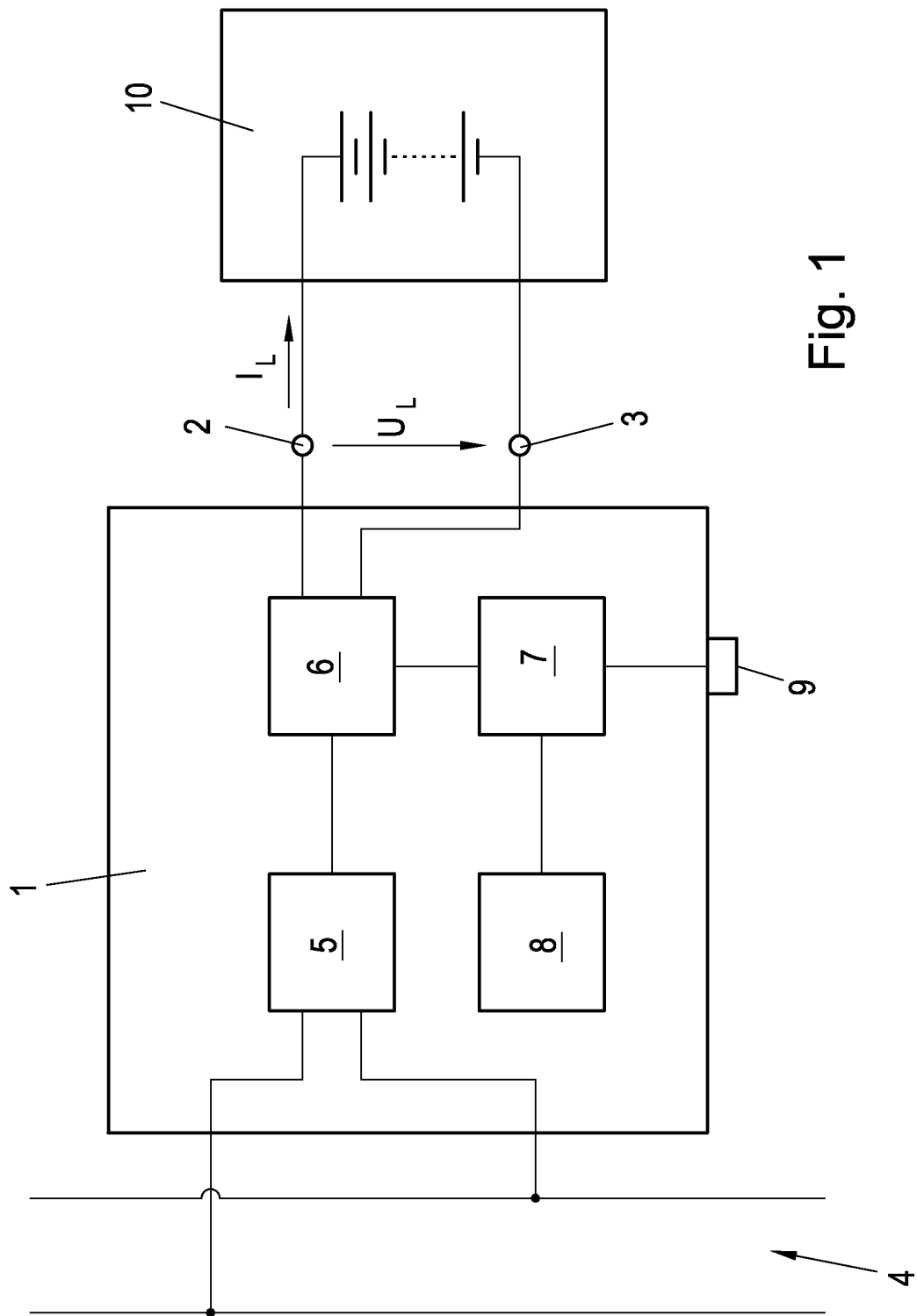


Fig. 1

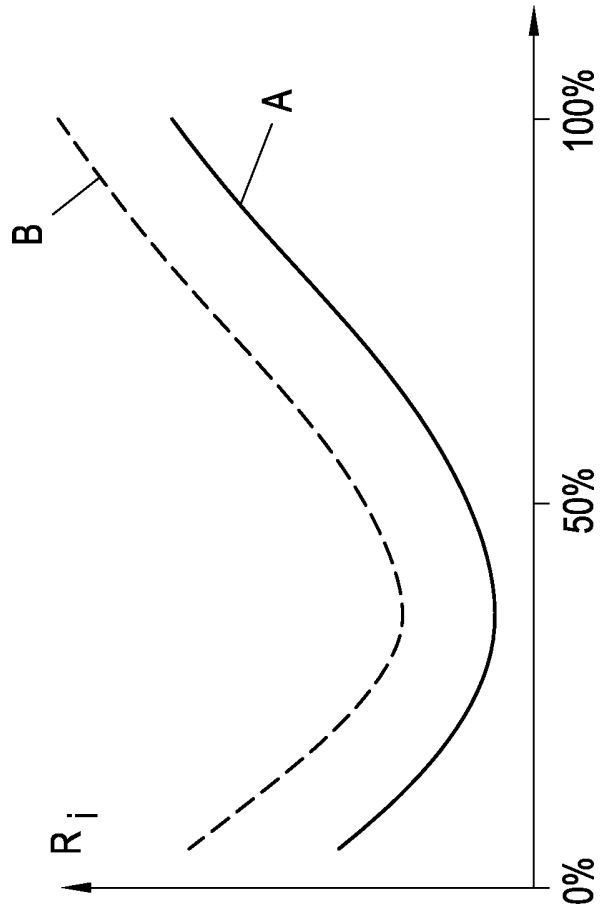


Fig. 2

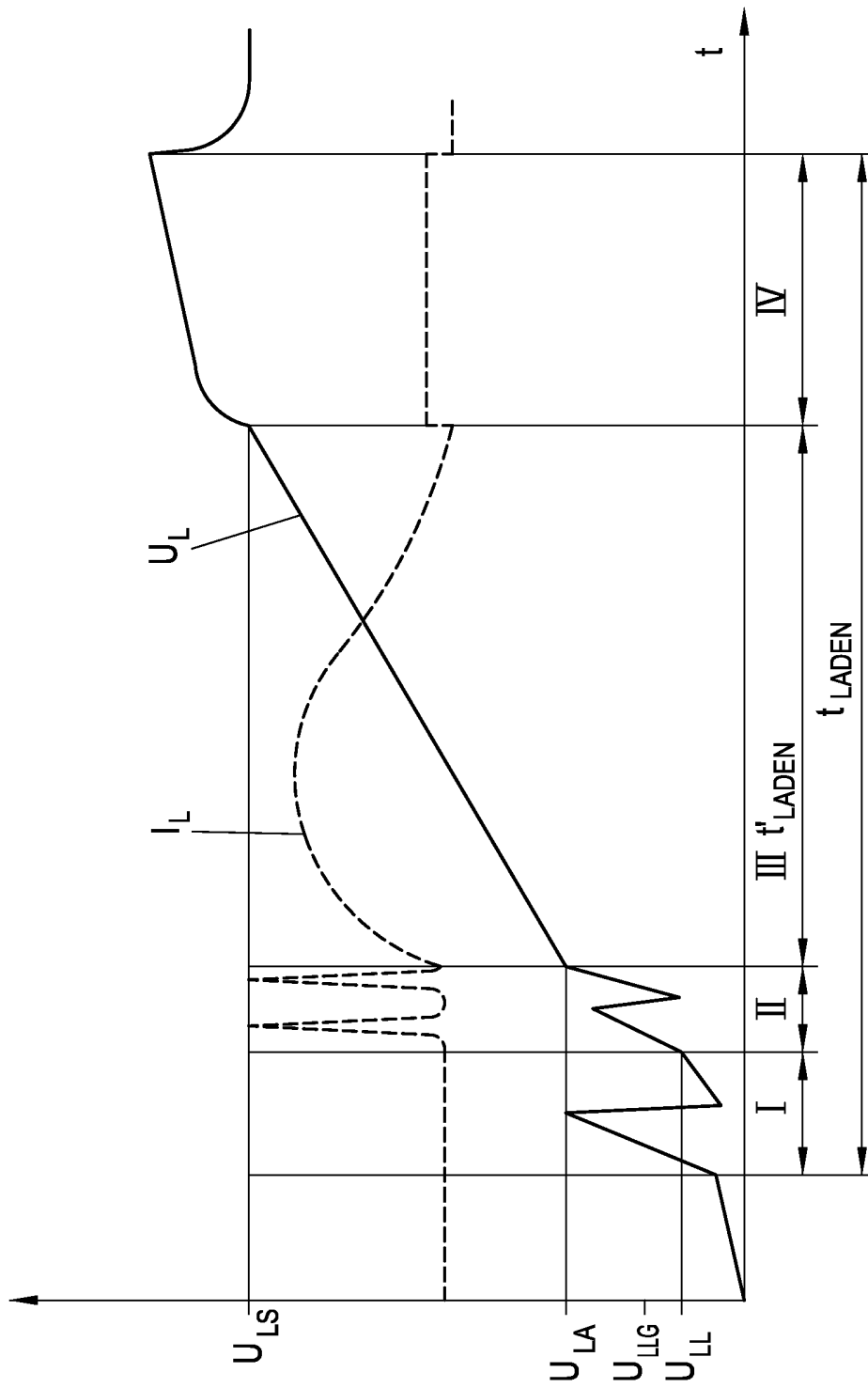


Fig. 3

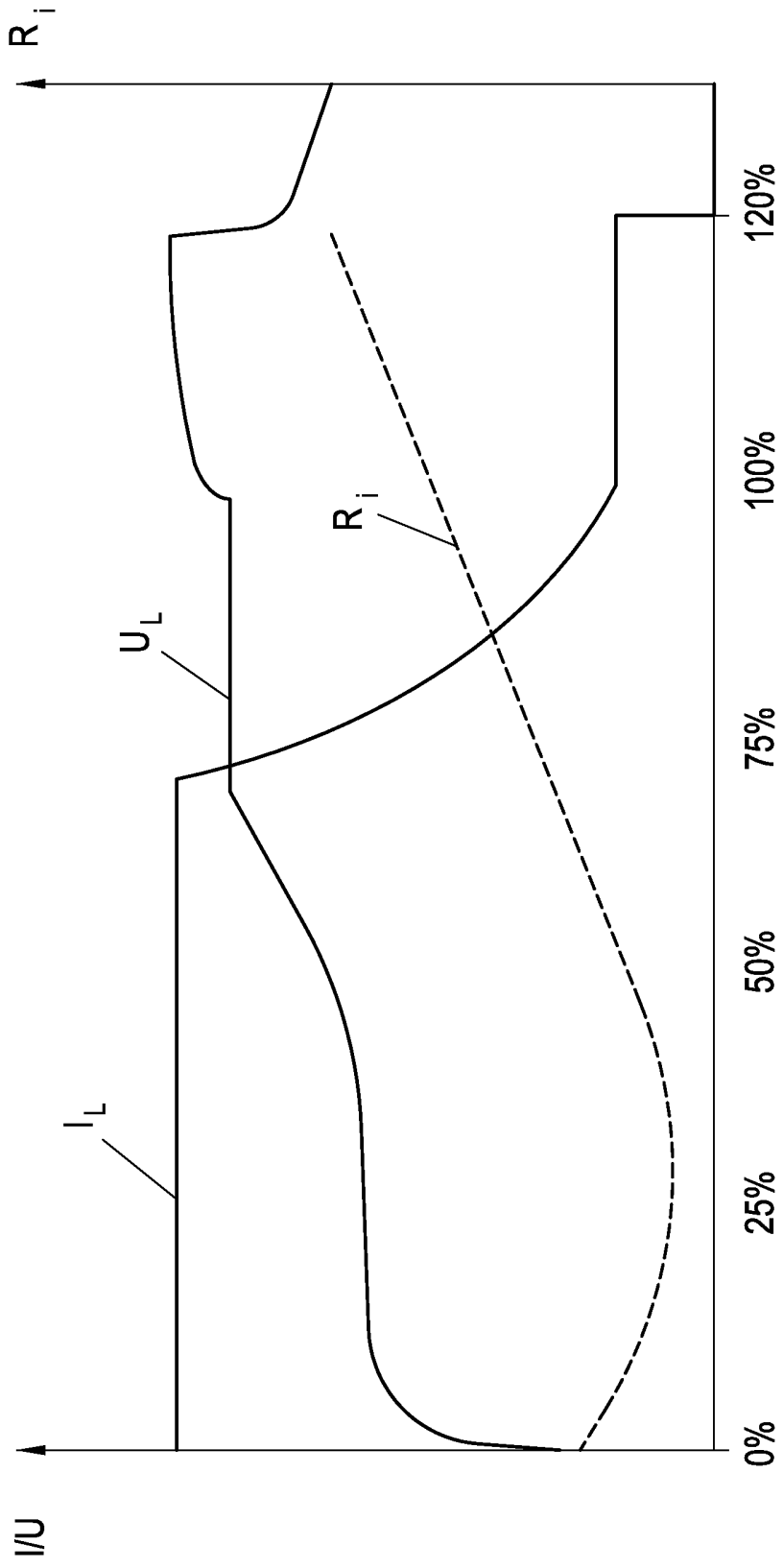


Fig. 4

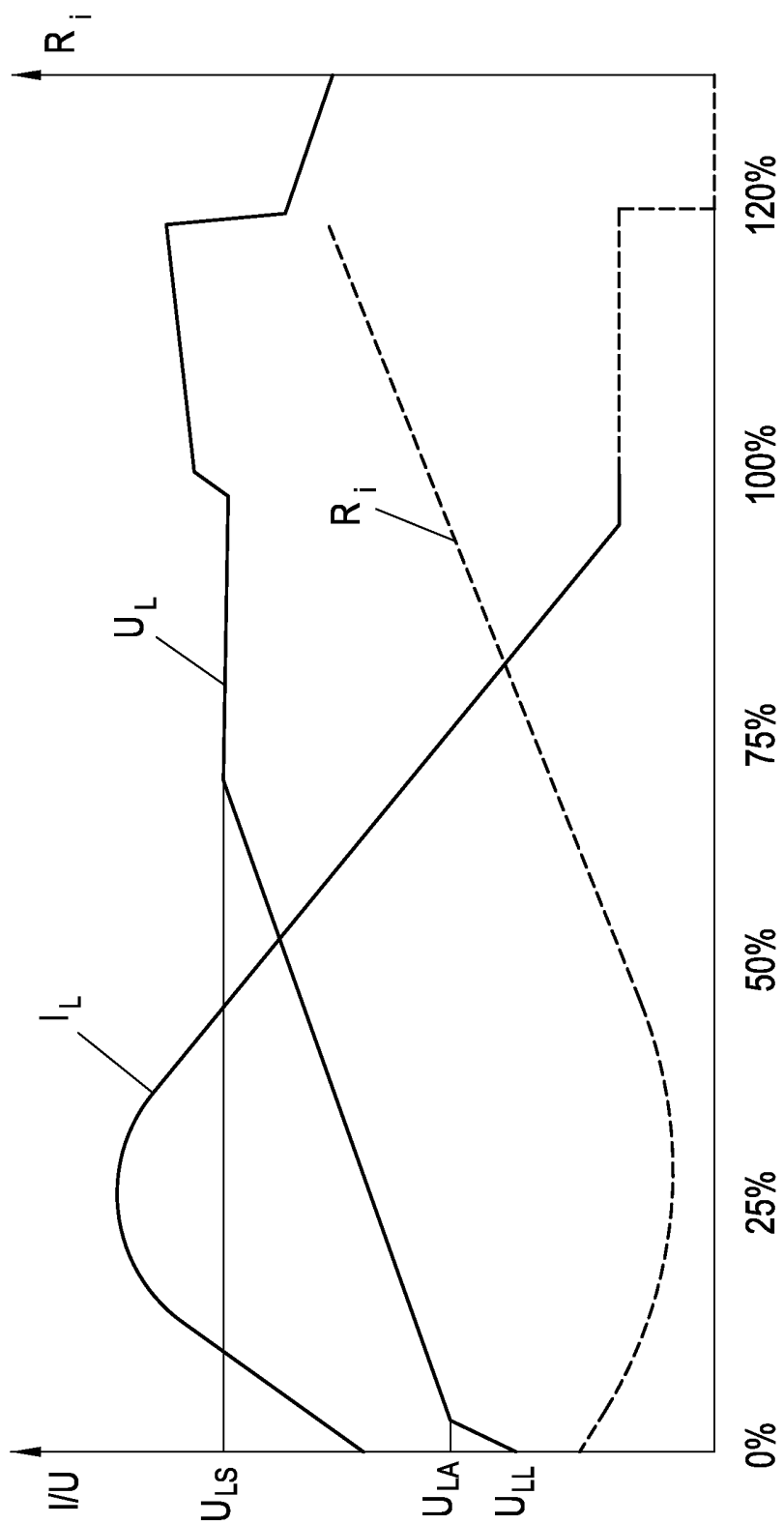


Fig. 5

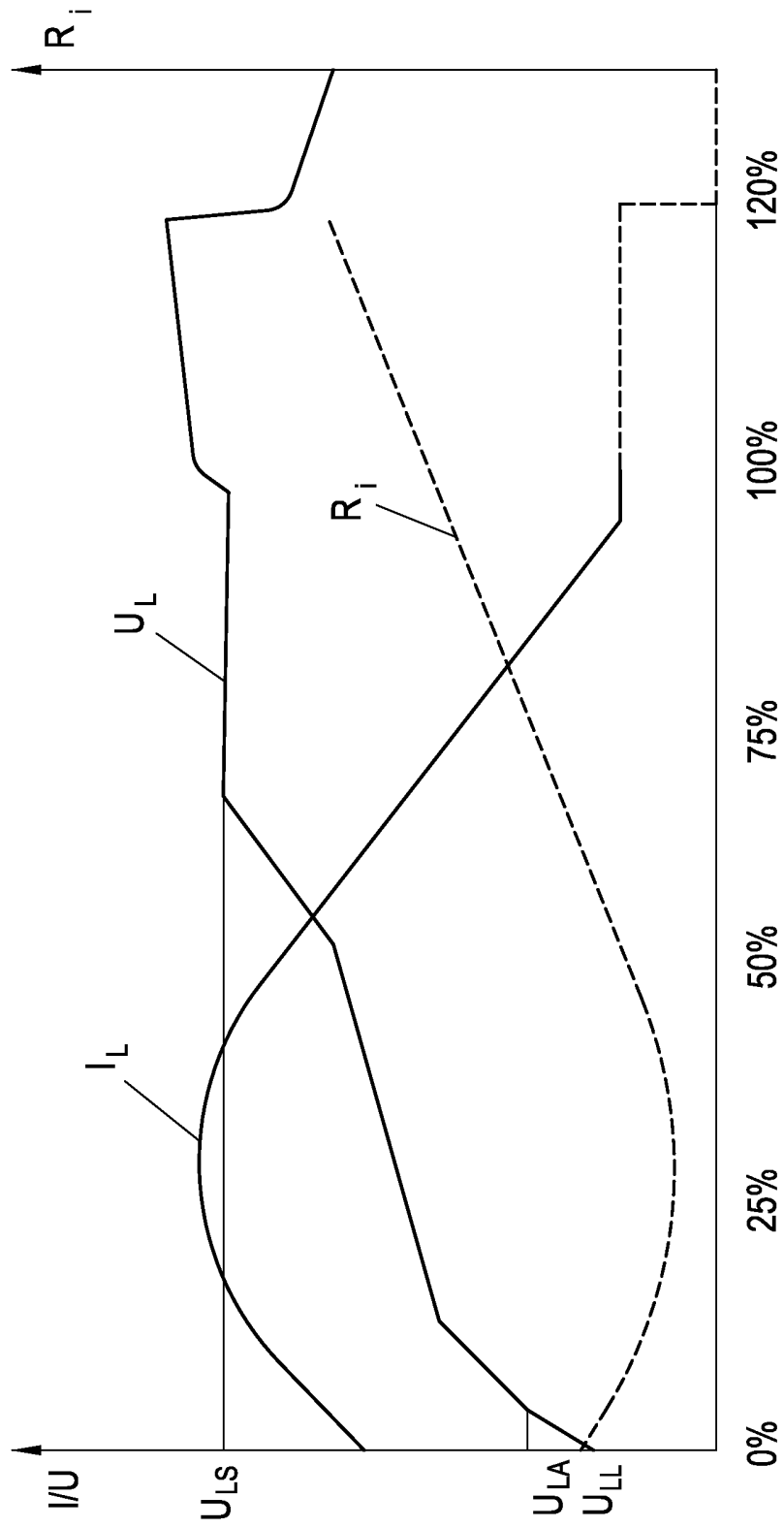


Fig. 6

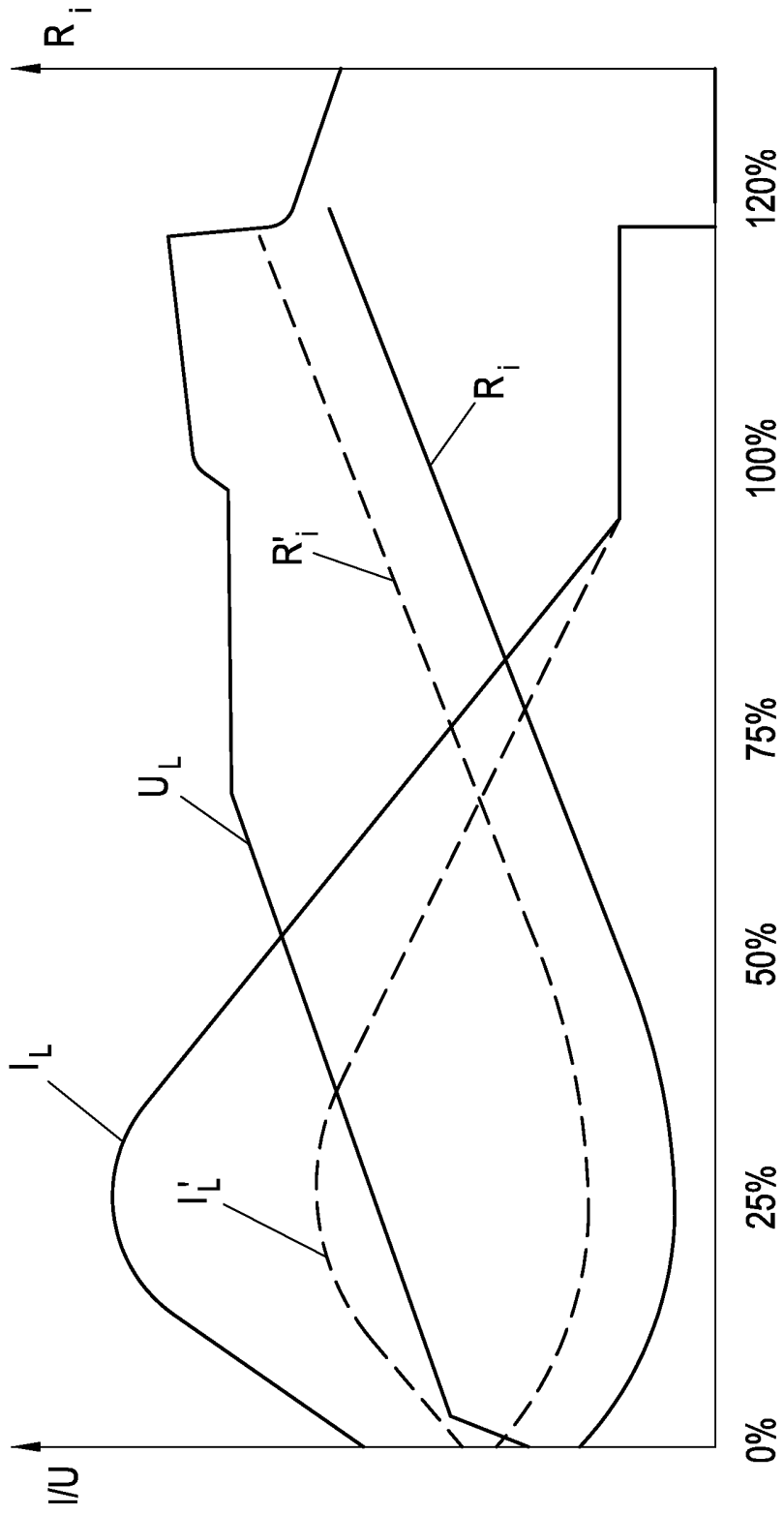


Fig. 7

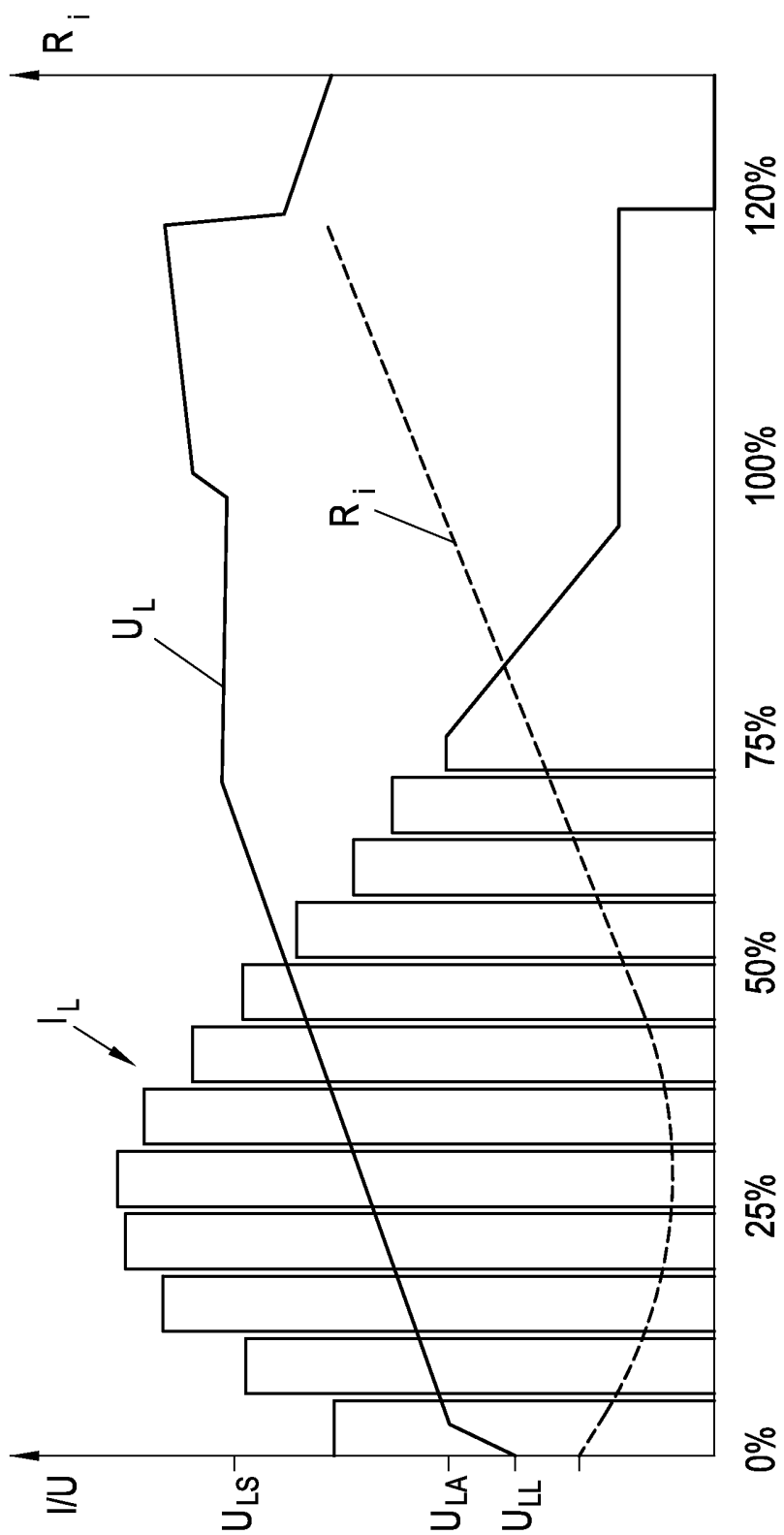


Fig. 8

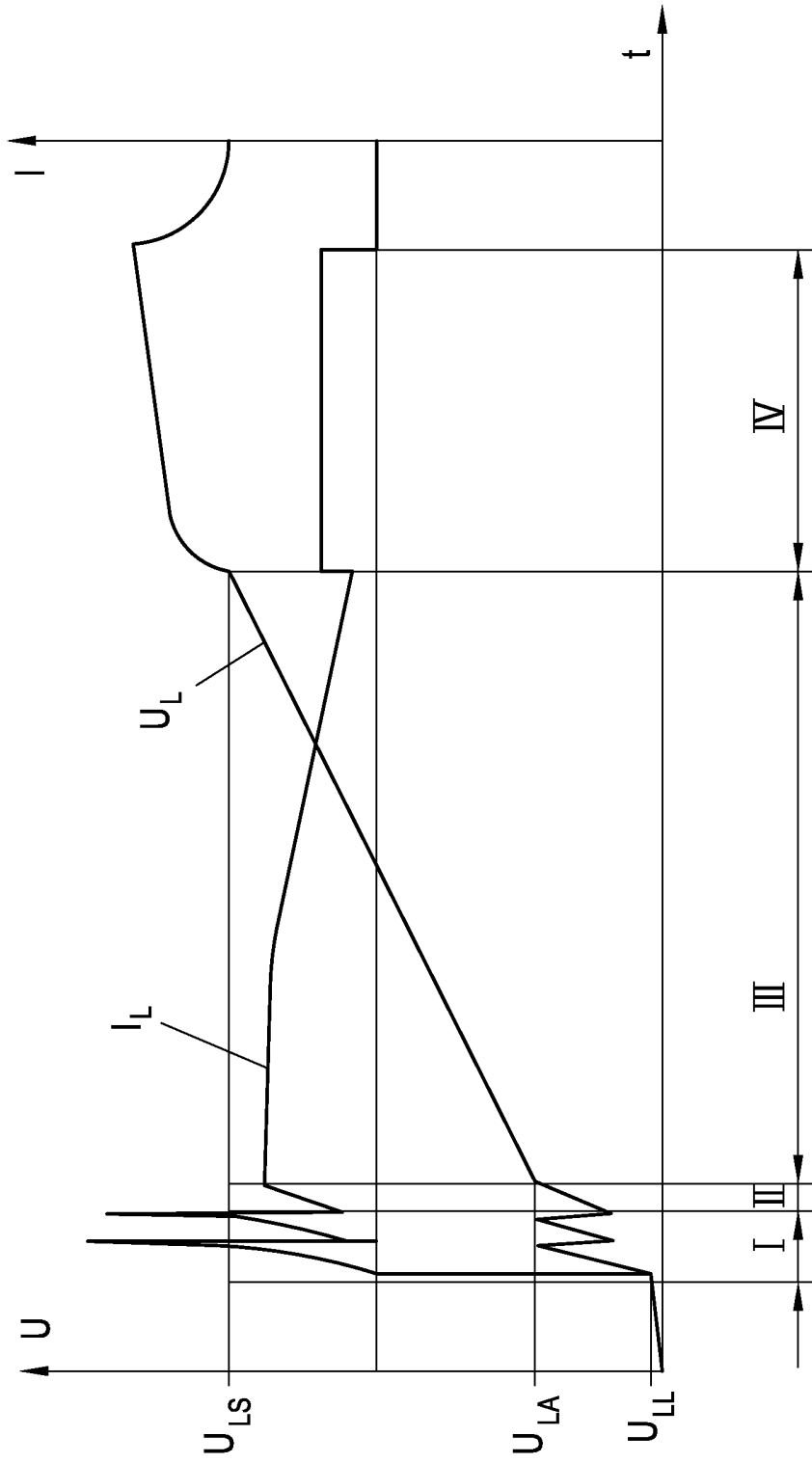
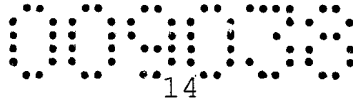


Fig. 9

Klassifikation des Anmeldegegenstands gemäß IPC: H02J 7/04 (2006.01); H02J 7/00 (2006.01); G01R 31/36 (2006.01); H01M 10/44 (2006.01)		
Klassifikation des Anmeldegegenstands gemäß CPC: H02J 7/045 (2013.01); H02J 7/0086 (2013.01); G01R 31/3637 (2013.01); G01R 31/362 (2013.01); H01M 10/446 (2013.01)		
Recherchierter Prüfstoﬀ (Klassifikation): H02J, G01R, H01M		
Konsultierte Online-Datenbank: WPI, EPODOC, IEEE		
Dieser Recherchenbericht wurde zu den am 13.09.2012 eingereichten Ansprüchen 1–25 erstellt.		
Kategorie ¹⁾	Bezeichnung der Veröffentlichung: Ländercode, Veröffentlichungsnummer, Dokumentart (Anmelder), Veröffentlichungsdatum, Textstelle oder Figur soweit erforderlich	Betreﬀend Anspruch
X	US 2002113595 A1 (SAKAI SHOJI, KOBAYASHI TETSUYA) 22. August 2002 (22.08.2002) Absätze [0008, 0009, 0015, 0023, 0044-0046].	1, 7, 15, 22
A		2–6, 8, 11, 12, 16–19, 23
X	US 2009184692 A1 (OWENS JR C RICHARD, FUJIWARA TADASHI) 23. Juli 2009 (23.07.2009) Absätze [0009, 0010, 0039, 0040]; Fig. 3.	1, 7, 15, 22
A		2–6, 16–19
Y	US 2012098501 A1 (PARYANI ANIL) 26. April 2012 (26.04.2012) Absatz [0022].	1, 15
Y	US 2009248331 A1 (BARSUKOV YEVGEN PAVLOVICH) 01. Oktober 2009 (01.10.2009) Absatz [0027]; Fig. 3.	1, 15
A	DE 102011013967 A1 (DAIMLER AG) 05. Jänner 2012 (05.01.2012) Das ganze Dokument.	1, 15
A	EP 1265335 A2 (MATSUSHITA ELECTRIC IND CO LTD, TOYOTA MOTOR CO LTD) 11. Dezember 2002 (11.12.2002) Absätze [0048-0051].	1, 15
Datum der Beendigung der Recherche: 26.08.2013		Seite 1 von 1
		Prüfer(in): MEHLMAUER Adolf
¹⁾ Kategorien der angeführten Dokumente: X Veröffentlichung von besonderer Bedeutung : der Anmeldegegenstand kann allein aufgrund dieser Druckschrift nicht als neu bzw. auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden. Y Veröffentlichung von Bedeutung : der Anmeldegegenstand kann nicht als auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren weiteren Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese Verbindung für einen Fachmann naheliegend ist.		
A Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert. P Dokument, das von Bedeutung ist (Kategorien X oder Y), jedoch nach dem Prioritätstag der Anmeldung veröffentlicht wurde. E Dokument, das von besonderer Bedeutung ist (Kategorie X), aus dem ein „ älteres Recht “ hervorgehen könnte (früheres Anmeldedatum, jedoch nachveröffentlicht, Schutz ist in Österreich möglich, würde Neuheit in Frage stellen). & Veröffentlichung, die Mitglied der selben Patentfamilie ist.		

Patentansprüche:

1. Verfahren zum Laden von Batterien (10), insbesondere Blei-Säure-Batterien, mit einer vorgegebenen Ladeschlussspannung (U_{LS}), wobei vor dem Ladevorgang der Ladezustand der Batterie (10) festgestellt wird, dadurch gekennzeichnet, dass die Batterie (10) während des Ladevorgangs mit einem Ladestrom (I_L) oder einer Ladespannung (U_L) beaufschlagt wird, der oder die so geregelt wird, dass die Ladespannung (U_L) während einer vorgegebenen Ladezeit (t'_{Laden}) zwischen einer Ladestartspannung (U_{LA}) gemäß dem Ladezustand der Batterie (10) und der Ladeschlussspannung (U_{LS}) erhöht wird.
2. Batterieladeverfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass der Ladestrom (I_L) oder die Ladespannung (U_L) derart geregelt wird, dass die Ladespannung (U_L) während der Ladezeit (t'_{Laden}) zwischen der Ladestartspannung (U_{LA}) und der Ladeschlussspannung (U_{LS}) linear erhöht wird.
3. Batterieladeverfahren nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass der Ladestrom (I_L) oder die Ladespannung (U_L) derart geregelt wird, dass die Ladespannung (U_L) während der Ladezeit (t'_{Laden}) kontinuierlich erhöht wird.
4. Batterieladeverfahren nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass der Ladestrom (I_L) oder die Ladespannung (U_L) während der Ladezeit (t'_{Laden}) schrittweise erhöht wird, wobei mittels Strom- und Spannungspulsen der Innenwiderstand (R_i) der Batterie (10) gemessen und der Ladestrom (I_L) oder die Ladespannung (U_L) an den gemessenen Innenwiderstand (R_i) angepasst wird.
5. Batterieladeverfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, dass eine Meldung ausgegeben wird, wenn der zur Erzielung der Ladespannung (U_L) während der Ladezeit (t'_{Laden}) notwendige Ladestrom (I_L) oberhalb eines maximal möglichen Ladestroms ($I_{L,max}$) liegt.
6. Batterieladeverfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, dass ein unterer Grenzwert für die Ladezeit ($t_{Laden,min}$) angezeigt wird, innerhalb welchem das Laden der

Batterie (10) mit dem maximal möglichen Ladestrom ($I_{L,max}$) bis zum Erreichen der Ladeschlussspannung (U_{LS}) möglich ist.

7. Batterieladeverfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, dass der Ladezustand der Batterie durch Messung der aktuellen Leerlaufspannung (U_{LL}) festgestellt wird.

8. Batterieladeverfahren nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, dass die Batterie (10) vor dem Ladevorgang die Batterie (10) depolarisiert wird, wenn die Leerlaufspannung (U_{LL}) unter einem vorgegebenen Grenzwert (U_{LLG}) liegt, indem der Ladestrom (I_L) oder die Ladespannung (U_L) derart geregelt wird, dass eine Spannungsrampe zwischen der Leerlaufspannung (U_{LL}) der Batterie und einer definierten Depolarisationsspannung (U_{LD}) erzeugt wird.

9. Batterieladeverfahren nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, dass die Depolarisations-Spannungsrampe zumindest einmal wiederholt wird.

10. Batterieladeverfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 9, dadurch gekennzeichnet, dass nach dem Ladevorgang mit Erreichen der Ladeschlussspannung (U_{LS}) eine Nachladung vorgenommen wird.

11. Batterieladeverfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 10, dadurch gekennzeichnet, dass die Ladezeit (t'_{Laden}) als Differenz eines vorgegebenen Endzeitpunkts (t_E) des Ladevorgangs und der aktuellen Zeit (t_{akt}) ermittelt wird.

12. Batterieladeverfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 11, dadurch gekennzeichnet, dass die vorgegebene Ladezeit (t'_{Laden}) auf einen Bruchteil, insbesondere auf 50% bis 90% der Ladezeit (t_{Laden}) reduziert wird.

13. Batterieladeverfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 12, dadurch gekennzeichnet, dass der Beginn des Ladevorgangs um eine Zeitspanne (Δt_v) verzögert wird.

14. Batterieladeverfahren nach Anspruch 13, dadurch gekennzeichnet, dass eine maximal mögliche Zeitspanne ($\Delta t_{v,max}$) für die Verzögerung des Ladevorgangs vorgeschlagen und angezeigt wird.

15. Vorrichtung (1) zum Laden von Batterien (10), insbesondere Blei-Säure-Batterien, mit einer vorgegebenen Ladeschlussspannung (U_{LS}), mit Anschlüssen (2, 3) zur Verbindung mit der Batterie (10), mit einer Ein-/Ausgabeeinrichtung (8) und einer Steuervorrichtung (7), wobei eine Einrichtung zur Feststellung des Ladezustand der Batterie (10) vorgesehen ist, dadurch gekennzeichnet, dass an der Ein-/Ausgabeeinrichtung (8) die Ladezeit (t_{Laden}) vorgebar ist, und die Steuervorrichtung (7) zur Regelung des Ladestromes (I_L) oder der Ladespannung (U_L) ausgebildet ist, dass die Ladespannung (U_L) während der vorgegebenen Ladezeit (t'_{Laden}) der Batterie (10) zwischen einer Ladestartspannung (U_{LA}) gemäß dem Ladezustand der Batterie und der Ladeschlussspannung (U_{LS}) erhöht wird.

16. Batterieladevorrichtung (1) nach Anspruch 15, dadurch gekennzeichnet, dass die Ein-/Ausgabeeinrichtung (8) durch einen Touchscreen gebildet ist.

17. Batterieladevorrichtung (1) nach Anspruch 15 oder 16, dadurch gekennzeichnet, dass die Steuervorrichtung (7) zur Regelung des Ladestromes (I_L) oder der Ladespannung (U_L) ausgebildet ist, resultierend in einer linearen Erhöhung der Ladespannung (U_L) während der Ladezeit (t'_{Laden}) zwischen der Ladestartspannung (U_{LA}) und der Ladeschlussspannung (U_{LS}).

18. Batterieladevorrichtung (1) nach einem der Ansprüche 15 bis 17, dadurch gekennzeichnet, dass die Steuervorrichtung (7) zur Regelung des Ladestromes (I_L) oder der Ladespannung (U_L) ausgebildet ist, resultierend in einer kontinuierlichen Erhöhung der Ladespannung (U_L) während der Ladezeit (t'_{Laden}) zwischen der Ladestartspannung (U_{LA}) und der Ladeschlussspannung (U_{LS}).

19. Batterieladevorrichtung (1) nach Anspruch 15 oder 16, dadurch gekennzeichnet, dass die Steuervorrichtung (7) zur schrittweisen Erhöhung des Ladestroms (I_L) oder der Ladespannung (U_L) während der Ladezeit (t'_{Laden}) zwischen der Ladestartspannung (U_{LA}) und der Ladeschlussspannung (U_{LS}) ausgebildet ist, und dass eine Einrichtung zur Messung oder Berechnung des Innenwiderstands (R_i) der Batterie (10) zwischen den Pulsen des Ladestromes

(I_L) oder der Ladespannung (U_L) vorgesehen ist, welche mit der Steuervorrichtung (7) verbunden ist, sodass eine Anpassung des Ladestromes (I_L) oder der Ladespannung (U_L) an den gemessenen Innenwiderstand (R_i) durchführbar ist.

20. Batterieladevorrichtung (1) nach einem der Ansprüche 15 bis 19, dadurch gekennzeichnet, dass die Ein-/Ausgabeeinrichtung (8) zur Ausgabe einer Meldung ausgebildet ist, wenn der zur Erzielung der Ladespannung (U_L) während der Ladezeit (t_{Laden}) notwendige Ladestrom (I_L) oberhalb eines maximal möglichen Ladestroms ($I_{L,max}$) liegt.

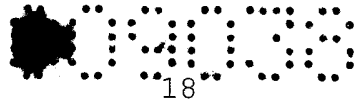
21. Batterieladevorrichtung (1) nach einem der Ansprüche 15 bis 20, dadurch gekennzeichnet, dass die Ein-/Ausgabevorrichtung (8) zur Anzeige eines unteren Grenzwerts für die Ladezeit ($t_{Laden,min}$), innerhalb welchem das Laden der Batterie (10) mit dem maximal möglichen Ladestrom ($I_{L,max}$) bis zum Erreichen der Ladeschlussspannung (U_{LS}) möglich ist, ausgebildet ist.

22. Batterieladevorrichtung (1) nach einem der Ansprüche 15 bis 21, dadurch gekennzeichnet, dass die Einrichtung zur Feststellung des Ladezustand der Batterie (10) durch eine Einrichtung zur Messung der aktuellen Leerlaufspannung (U_{LL}) der Batterie (10) gebildet ist.

23. Batterieladevorrichtung (1) nach einem der Ansprüche 15 bis 22, dadurch gekennzeichnet, dass die Ein-/Ausgabeeinrichtung (8) zur Eingabe eines Endzeitpunkts (t_E) des Ladevorgangs, zu welchem die Batterie (10) vollgeladen sein soll, ausgebildet ist, und dass die Steuervorrichtung (7) zur Ermittlung der Ladezeit (t_{Laden}) als Differenz des vorgegebenen Endzeitpunkts (t_E) des Ladevorgangs und der aktuellen Zeit (t_{akt}) ausgebildet ist.

24. Batterieladevorrichtung (1) nach einem der Ansprüche 15 bis 23, dadurch gekennzeichnet, dass die Steuervorrichtung (7) zur Verzögerung des Ladevorgangs um eine Zeitspanne (Δt_v) ausgebildet ist.

25. Batterieladevorrichtung (1) nach Anspruch 24, dadurch gekennzeichnet, dass die Ein-/Ausgabeeinrichtung (8) zur Anzeige



einer maximal möglichen Zeitspanne ($\Delta t_{v,\max}$) für die Verzögerung des Ladevorgangs ausgebildet ist.