

Pilotprojekt auf der B462

„Durch Updates deutlich verbessert“: Fahrer zeigt Bedienung der Test-Lkw auf eWayBWStrecke im Murgtal

Seit Projektbeginn 2021 haben die Oberleitungs-Hybrid-Lkw mehrere Updates bekommen. Aus Sicht des Fuhrparkleiters der Spedition Fahrer, Thomas Mast, zahlen sie sich aus. Aus mehreren Gründen.



Das Pilotprojekt eWayBW stand wegen technischer Probleme mehrmals in der Kritik.
Doch

Fuhrparkleiter Thomas Mast berichtet von einem stabilen Testbetrieb seit rund eineinhalb Jahren.

Foto: Adrian Mahler von [Adrian Mahler](#)



23. Mai 2024 | 12:15 Uhr



[Rechte am Artikel erwerben](#)

3 Minuten

Der entscheidende Moment rückt immer näher. 50 Meter sind es noch. Dann erreicht der Oberleitungs-Hybrid-Lkw den Startpunkt der eWayBW-Teststrecke auf der B462 bei Kuppenheim. Thomas Mast wirkt entspannt und erklärt gleich, warum: „Die Technik der Testfahrzeuge hat sich wesentlich verbessert. Selbst einem weniger routinierten Fahrer wie mir fällt das sofort auf“, ergänzt er augenzwinkernd.

Mast ist Fuhrparkleiter der Kuppenheimer Spedition Fahrer. [Als Projektpartner des Forschungsprojekts eWayBW setzt die Firma derzeit vier OberleitungsHybrid-Lkw \(OH-Lkw\) im täglichen Betrieb ein.](#) In einem davon sitzt Mast. Noch 30 Meter: Dann muss er den geweiartigen Stromabnehmer des Testfahrzeugs manuell ausfahren und mit der Oberleitung über der B462 verbinden.

Bildschirm zeigt Live-Bild der eWayBW-Oberleitung

20 Meter. Zehn Meter. Fünf. Mast wirft einen Blick auf einen kleinen Bildschirm an der rechten Seite des Fahrerhauses. Der zeigt ein Live-Bild des Stromabnehmers und der Oberleitung, die jetzt über dem OH-Lkw auftaucht.

Gleichzeitig leuchtet ein gelbes Symbol auf dem Armaturenbrett vor Mast auf. Jetzt heißt es für ihn, mittig unter der Oberleitung zu fahren. Kurz darauf leuchtet ein grünes Lkw-Symbol auf. „Das Startsignal. Jetzt geht es los“, sagt er und blickt nach vorn.

Test-Fahrzeuge fahren 24 Stunden am Tag an sieben Tagen in der Woche

Seit mittlerweile rund zweieinhalb Jahren läuft der Realbetrieb auf der Pilotstrecke im Murgtal. Der Feldversuch eWayBW dient dazu, wissenschaftliche Erkenntnisse zu den Oberleitungs-Hybrid-Fahrzeugen zu sammeln.

Die Spedition Fahrer setzt die Testfahrzeuge 24 Stunden am Tag an sieben Tagen die Woche ein, um frisches Papier vom Papierhersteller Mayr-Melnhof in Gernsbach-Obertsrot zum Logistikzentrum nach Kuppenheim zu transportieren.

Die Oberleitungs-Hybrid-Lkw können sowohl im Dieselbetrieb als auch rein elektrisch fahren. Mit einem gewiehartigen Stromabnehmer beziehen sie Strom aus der Oberleitung.

Warum seit einem Software-Update 2023 alles besser läuft

Die Technologie sei weiterentwickelt worden, erklärt Tobias Burgert. Als wissenschaftlicher Mitarbeiter beim Fraunhofer Institut für Chemische Technologie (ICT) in Pfinztal ist er für die Daten bei eWayBW verantwortlich.

Seit einem Software-Update, das 2023 auf die Test-Lkw gespielt wurde, werde die Energie für den Antrieb der Lkw direkt vom Strom aus der Oberleitung gedeckt, so Burgert.

„Davor musste die Energie in der Batterie zwischengespeichert werden, was weniger effizient ist.“ Nun sei es möglich, parallel zum direkten Antrieb Strom aus der Oberleitung in der Lkw-Batterie zu speichern, betont Burgert.

Dafür muss das „Geweh“ des Fahrzeugs erst einmal erfolgreich angedockt werden. Zurück auf der Teststrecke: Thomas Mast fährt in der Spurmitte und drückt einen Knopf mit der Aufschrift „Panto“ (Abkürzung für Pantograf). Der Stromabnehmer bewegt sich nach oben und berührt die Oberleitung. Und dort bleibt er auch – bis zum Ende des 2,7 Kilometer langen, ersten Abschnitts der Pilotstrecke.

„Das grundlegende Prozedere hat sich seither nicht verändert“, sagt er mit Blick auf den Herbst 2021, als ein Reporter erstmals im OH-Lkw testweise mitgefahren ist. „Aber das Andocken an die Oberleitung ist durch Updates deutlich verbessert worden.“

Nach Updates: Stromabnehmer kann schneller andocken

So könne der Stromabnehmer schneller ausgefahren werden, weil das grüne Signal früher erscheint. Zudem sei die Verbindung zur Oberleitung stabiler und der Toleranzbereich größer geworden. „Früher ist der Pantograf schon bei kleinen

Abweichungen von der Spurmitte automatisch wieder heruntergefahren“, erklärt Mast.

Mittlerweile hat der OH-Lkw das Ende des ersten Abschnitts der Oberleitung erreicht. Hier sei es normal, dass sich der Stromabnehmer wieder automatisch nach unten bewege. Einige Meter entfernt, an der Kreuzung zum McDonalds in Bad Rotenfels, beginnt der zweite elektrifizierte Abschnitt mit einer Länge von 700 Metern.

„Seit eineinhalb Jahren laufen die fünf Test-Fahrzeuge sehr zuverlässig und ohne Probleme.“

Thomas Mast
Fuhrparkleiter bei Fahrner

Das Prozedere wiederholt sich. Gelbes Lämpchen, grünes Lämpchen, Mast drückt den Knopf. Der Pantograf ist oben. „Auch hier klappt das Anbügeln inzwischen gut. Aber der Abschnitt ist eben schon sehr kurz.“ Kaum sei der Stromabnehmer ausgefahren, sei die Oberleitung auch schon wieder zu Ende.

Der kurze Abschnitt war aber zeitweise das geringste Problem von eWayBW: Seit dem Start im September 2021 haben technische Ausfälle das 28 Millionen Euro teure Vorhaben mehrfach ausgebremst – teils monatelang. „Doch seit eineinhalb Jahren laufen die fünf Test-Fahrzeuge sehr zuverlässig und ohne Probleme“, sagt Mast.

Stabiler Realbetrieb seit vergangenem Jahr

Das Landesverkehrsministerium spricht von einem stabilen Realbetrieb seit Sommer 2023. In der Regel seien aber nur vier von fünf Fahrzeugen im Einsatz, weil eines gewartet oder ausgelesen werde, erklärt Mast. Laut ursprünglicher Planung soll eWayBW noch bis September 2024 laufen.

[Eine Verlängerung bis Ende Dezember steht aber derzeit im Raum, um dem Technologievergleich mehr Zeit einzuräumen.](#) Der geplante Vergleich der OHLkw mit weiteren Antriebsformen auf der B462 hat sich nämlich zuletzt verzögert. Aus Stuttgart gibt es zur Verlängerung noch keine Neuigkeiten, wie eine Nachfrage der Redaktion zeigt. Mast betont: „Wir sind gespannt, wie es weitergeht.“