# Arbeitsblatt A-CB

**im Nachweisverfahren für dynamische Brückenkompatibilität (nur gültig für Probefahrten)**

1. Falleingrenzung

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Zugtyp |  | | | | |  | Konventionelles DG (CB) | | |
|  | Jakobs-DG (AB) | | |
|  | Einzelradsätze (SA) | | |
| Geometrie / Radsatzabstände | |  | Verändert |  | Unverändert | | | | |
| Zulassungshöchstgeschwindigkeit Referenzzug | |  | nachvollziehbar überschritten |  | nicht nachvollziehbar überschritten | | |  | irrelevant[[1]](#footnote-2) |
| Erprobungszug (Prüfling) | |  | In Eigentraktion |  | Geschleppt, mit Traktionslokomotive | | | | |

2. Zusammenfassung Ergebnis

| *Ziff.* | *Kriterium* | | | | | | | | | | | | | *Endergebnis[[2]](#footnote-3)* | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| *3* | *Hauptdaten* | | | | | | | | | | | | |  | | i.O. | | |  | nicht i.O. |
| *4* | *Geometrie / Radsatzabstände* | | | | | | | | | | | | |  | | i.O. | | |  | nicht i.O. |
| *5* | *Radsatzlast und/oder Radsatzanzahl* | | | | | | | | | | | | |  | | i.O. | | |  | nicht i.O. |
|  | |  | | |  | |  | | |  | | | | | | |  | | | |
| Nur für geschleppte Erprobungszüge mit Traktionslokomotive | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| *a)* | *Radsatzanzahl Prüfling ≤ 50 % Radsatzanzahl Referenzfahrzeug* | | | | | | | | | | | |  | | i.O. | | |  | | nicht i.O. |
| *b)* | *Summenradsatzlast Erprobungszugverband:* | | | *t* | | | | |  | | | |  | | i.O. | | |  | | nicht i.O. |
| *ist ≤ Summenradsatzlast Referenzfahrzeug* | | | | | | | | | | | |
| *c)* | *Erprobungsgeschwindigkeit ≤ 200 km/h* | | | | | | | | | | | |  | | i.O. | | |  | | nicht i.O. |
| *d)* | *Radsatzanzahl Traktionslokomotive ≤ 4* | | | | | | | | | | | |  | | i.O. | | |  | | nicht i.O. |
|  | | |  | | |  | |  | | |  | | | | | | | | | |
| ***Gesamtergebnis*** | | | | | | | | | | | |  | | | **i.O.** | | |  | | **nicht i.O.** |
| Ersteller (Vorname, Name, ggf. Firma) | | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ort, Datum | | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Unterschrift | | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | |

3. Hauptdaten Erprobungs- und Referenzzug

| *Ziff.* | *Kriterium* | *Einheit* | *Erprobungszug* | *Referenzzug* | *Unter-schied [%]* | *Grenz-wert* | *Ergebnis [i.O. / n.i.O.[[3]](#footnote-4)]* |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| *3.1* | *Benennung* |  |  |  |  | | |
| *3.2* | *Anzahl Radsätze* |  |  |  | Bewertung unter Ziffer 5.3 | | |
| *3.3* | *Zulassungshöchst-geschwindigkeit* | *km/h* |  |  |  | +0% -100% |  |

4. Geometriedaten / Radsatzabstände

| *Ziff.* | *Kriterium* | *Einheit* | *Erprobungszug* | *Referenzzug* | *Unter-schied [%]* | *Grenz-wert* | *Ergebnis [i.O. / n.i.O.]* |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **4.1** | **Endwagen EA** |  |  |  |  |  |  |
| 4.1a | u3[[4]](#footnote-5) | [mm] |  |  |  | ± 0% |  |
| 4.1b | 2a+ / 1. Wert | [mm] |  |  |  | ± 0% |  |
| 4.1c | 2a\* | [mm] |  |  |  | ± 0% |  |
| 4.1d | 2a+ / 2. Wert | [mm] |  |  |  | ± 0% |  |
| **4.2** | **Mittelwagen MA** |  |  |  |  |  |  |
| 4.2a | u1+u2 | [mm] |  |  |  | ± 0% |  |
| 4.2b | 2a+ / 1. Wert | [mm] |  |  |  | ± 0% |  |
| 4.2c | 2a\* | [mm] |  |  |  | ± 0% |  |
| 4.2d | 2a+ / 2. Wert | [mm] |  |  |  | ± 0% |  |
| **4.3** | **Mittelwagen MB** |  |  |  |  |  |  |
| 4.3a | u1+u2 | [mm] |  |  |  | ± 0% |  |
| 4.3b | 2a+ / 1. Wert | [mm] |  |  |  | ± 0% |  |
| 4.3c | 2a\* | [mm] |  |  |  | ± 0% |  |
| 4.3d | 2a+ / 2. Wert | [mm] |  |  |  | ± 0% |  |
| **4.4** | **Endwagen EB** |  |  |  |  |  |  |
| 4.4a | u34 | [mm] |  |  |  | ± 0% |  |
| 4.4b | 2a+ / 1. Wert | [mm] |  |  |  | ± 0% |  |
| 4.4c | 2a\* | [mm] |  |  |  | ± 0% |  |
| 4.4d | 2a+ / 2. Wert | [mm] |  |  |  | ± 0% |  |

5. Radsatzlast und/oder Radsatzanzahl

(Bei Referenzzügen mit mehr als 32 Radsätzen Tabelle sinngemäß erweitern.)

| *Ziff.* | *Kriterium* | *Einheit* | *Erprobungs-fahrzeug[[5]](#footnote-6)* | *Referenzzug* | *Unter-schied [%]* | *Grenz-wert* | *Ergebnis [i.O. / n.i.O.]* |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **5.1** | **Einzelradsatzlast** |  |  |  |  |  |  |
| 5.1.1 | Last 1. Radsatz | *[t]* [[6]](#footnote-7) |  |  |  |  |  |
| 5.1.2 | Last 2. Radsatz | *[t]* |  |  |  |  |  |
| 5.1.3 | Last 3 Radsatz | *[t]* |  |  |  |  |  |
| 5.1.4 | Last 4. Radsatz | *[t]* |  |  |  |  |  |
| 5.1.5 | Last 5. Radsatz | *[t]* |  |  |  |  |  |
| 5.1.6 | Last 6. Radsatz | *[t]* |  |  |  |  |  |
| 5.1.7 | Last 7. Radsatz | *[t]* |  |  |  |  |  |
| 5.1.8 | Last 8. Radsatz | *[t]* |  |  |  |  |  |
| 5.1.9 | Last 9. Radsatz | *[t]* |  |  |  |  |  |
| 5.1.10 | Last 10. Radsatz | *[t]* |  |  |  |  |  |
| 5.1.11 | Last 11. Radsatz | *[t]* |  |  |  |  |  |
| 5.1.12 | Last 12. Radsatz | *[t]* |  |  |  |  |  |
| 5.1.13 | Last 13 Radsatz | *[t]* |  |  |  |  |  |
| 5.1.14 | Last 14. Radsatz | *[t]* |  |  |  |  |  |
| 5.1.15 | Last 15. Radsatz | *[t]* |  |  |  |  |  |
| 5.1.16 | Last 16. Radsatz | *[t]* |  |  |  |  |  |
| 5.1.17 | Last 17. Radsatz | *[t]* |  |  |  |  |  |
| 5.1.18 | Last 18 Radsatz | *[t]* |  |  |  |  |  |
| 5.1.19 | Last 19. Radsatz | *[t]* |  |  |  |  |  |
| 5.1.20 | Last 20 Radsatz | *[t]* |  |  |  |  |  |
| 5.1.21 | Last 21 Radsatz | *[t]* |  |  |  |  |  |
| 5.1.22 | Last 22. Radsatz | *[t]* |  |  |  |  |  |
| 5.1.23 | Last 23 Radsatz | *[t]* |  |  |  |  |  |
| 5.1.24 | Last 24. Radsatz | *[t]* |  |  |  |  |  |
| 5.1.25 | Last 25 Radsatz | *[t]* |  |  |  |  |  |
| 5.1.26 | Last 26. Radsatz | *[t]* |  |  |  |  |  |
| 5.1.27 | Last 27. Radsatz | *[t]* |  |  |  |  |  |
| 5.1.28 | Last 28. Radsatz | *[t]* |  |  |  |  |  |
| 5.1.29 | Last 29. Radsatz | *[t]* |  |  |  |  |  |
| 5.1.30 | Last 30. Radsatz | *[t]* |  |  |  |  |  |
| 5.1.31 | Last 31. Radsatz | *[t]* |  |  |  |  |  |
| 5.1.32 | Last 32. Radsatz | *[t]* |  |  |  |  |  |
| **5.2** | **Last schwerster Radsatz** | *[t]* |  |  |  | ≤ 10% |  |
| **5.3** | **Summenradsatzlast** | *[t]* |  |  |  | ≤ 10% |  |

1. allerdings muss die angestrebte Zulassungshöchstgeschwindigkeit des Erprobungszuges gleich oder kleiner ggü. der des Referenzzuges sein [↑](#footnote-ref-2)
2. „i.O.“, wenn alle Kriterien des betreffenden Abschnitts i.O.; sonst „nicht i.O.“ [↑](#footnote-ref-3)
3. n.i.O. = nicht i.O. [↑](#footnote-ref-4)
4. Auf die Betrachtung kann verzichtet werden, wenn nicht zwei Endwagen des gleichen Zuges miteinander gekuppelt sind. [↑](#footnote-ref-5)
5. Ausschließlich Prüfling (ohne Traktionslokomotive, Kupplungsadapter- und ggf. Bremswagen) [↑](#footnote-ref-6)
6. Genauigkeit 0,1 t [↑](#footnote-ref-7)