

16.1.3 Sicherheitstechnische Einrichtungen und Vorkehrungen

Anlagen:

- 16.1.3_D0248369-1b_TB_Anlagensicherheit.pdf
- D0154407_10.1_de_TB_ENERCON Eisansatzerkennung.pdf
- 16.1.3_D0367983-7deTÜV NORDGutachtenEisansatzerkennungENERCONKennlinienverfahrenRe6.pdf
- D0464436-0_#_de_#_Aufstellung von Warnschildern bei Eiswurf.pdf
- D0514875-0_#_de_#_Herstellereklärung_-_Einfluss_von_TES_auf_die_Eisansatzerkennung.pdf
- 20520_Ga_4_A_R00_s.pdf
- D0260891-12_#_de_#_Blitzschutz.pdf
- 7.1_D0647055-0_#_de_#_Produktbeschreibung_Sicherheitssteigleiter_LMB_Version_05-2016.pdf
- SL_AU_Arbeitsschutz Aufbau_rev001_ger-ger.pdf

Technische Beschreibung

ENERCON Windenergieanlagen
Anlagensicherheit

Herausgeber ENERCON GmbH ▪ Dreekamp 5 ▪ 26605 Aurich ▪ Deutschland
 Telefon: +49 4941 927-0 ▪ Telefax: +49 4941 927-109
 E-Mail: info@enercon.de ▪ Internet: http://www.enercon.de
 Geschäftsführer: Hans-Dieter Kettwig, Nicole Fritsch-Nehring
 Zuständiges Amtsgericht: Aurich ▪ Handelsregisternummer: HRB 411
 Ust.Id.-Nr.: DE 181 977 360

Urheberrechtshinweis Die Inhalte dieses Dokumentes sind urheberrechtlich durch das deutsche Urheberrechtsgesetz sowie durch internationale Verträge geschützt.

Sämtliche Urheberrechte an den Inhalten dieses Dokumentes liegen bei der ENERCON GmbH, sofern und soweit nicht ausdrücklich ein anderer Urheber angegeben oder offensichtlich erkennbar ist.

Dem Nutzer werden durch die Bereitstellung der Inhalte keine gewerblichen Schutzrechte, Nutzungsrechte oder sonstigen Rechte eingeräumt oder vorbehalten. Dem Nutzer ist es untersagt, für das Know-how oder Teile davon Rechte gleich welcher Art anzumelden.

Die Weitergabe, Überlassung und sonstige Verbreitung der Inhalte dieses Dokumentes an Dritte, die Anfertigung von Kopien, Abschriften und sonstigen Reproduktionen sowie die Verwertung und sonstige Nutzung sind – auch auszugsweise – ohne vorherige, ausdrückliche und schriftliche Zustimmung des Urhebers untersagt, sofern und soweit nicht zwingende gesetzliche Vorschriften ein Solches gestatten.

Verstöße gegen das Urheberrecht sind rechtswidrig, gem. §§ 106 ff. Urheberrechtsgesetz strafbar und gewähren den Trägern der Urheberrechte Ansprüche auf Unterlassung und Schadensersatz.

Geschützte Marken Alle in diesem Dokument ggf. genannten Marken- und Warenzeichen sind geistiges Eigentum der jeweiligen eingetragenen Inhaber; die Bestimmungen des anwendbaren Kennzeichen- und Markenrechts gelten uneingeschränkt.

Änderungsvorbehalt Die ENERCON GmbH behält sich vor, dieses Dokument und den darin beschriebenen Gegenstand jederzeit ohne Vorankündigung zu ändern, insbesondere zu verbessern und zu erweitern, sofern und soweit vertragliche Vereinbarungen oder gesetzliche Vorgaben dem nicht entgegenstehen.

Dokumentinformation

| | | | |
|--------------------|------------------|------------|---------------------------------|
| Dokument-ID | D0248369-1b | | |
| Vermerk | Originaldokument | | |
| Datum | Sprache | DCC | Werk / Abteilung |
| 2015-06-30 | de | DA | WRD GmbH / Technische Redaktion |

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|---|---|----|
| 1 | Einleitung | 4 |
| 2 | Sicherheitseinrichtungen | 5 |
| 3 | Sensorensystem | 6 |
| 4 | Sicheres Anhalten der Windenergieanlage | 9 |
| 5 | Fernüberwachung..... | 10 |
| 6 | Wartung | 11 |

Luftspaltüberwachung

Die Breite des Luftspalts zwischen Rotor und Stator des Ringgenerators wird mithilfe von Mikroschaltern, verteilt über den Rotorumfang, überwacht. Löst einer der Schalter wegen Unterschreitung des Mindestabstands aus, wird die Windenergieanlage angehalten und nach kurzer Zeit neu gestartet.

Tritt diese Störung innerhalb von 24 Stunden noch einmal auf, bleibt die Windenergieanlage angehalten, bis die Ursache beseitigt wurde.

Schwingungsüberwachung

Die Schwingungsüberwachung erkennt zu starke Vibrationen und Schwingungen bzw. Auslenkungen der Turmspitze der Windenergieanlage.

Sensoren erfassen die Beschleunigungen der Gondel in Richtung der Nabenachse (Längsschwingung) und quer dazu (Querschwingung). Die Anlagensteuerung berechnet daraus laufend die Auslenkung des Turms gegenüber der Ruheposition.

Zudem werden Vibrationen in Abhängigkeit vom Steuerungstyp der Windenergieanlage entweder über eine in der Schwingungsüberwachung integrierte Funktion oder über einen separaten Vibrationswächter erkannt.

Überschreiten Schwingungen bzw. Auslenkungen das zulässige Maß, hält die Windenergieanlage an. Nach kurzer Zeit erfolgt ein automatischer Neustart.

Werden unzulässige Vibrationen erkannt oder treten unzulässige Turmschwingungen mehrfach auf, hält die Windenergieanlage an und unternimmt keinen erneuten Startversuch.

Temperaturüberwachung

Einige Komponenten der ENERCON Windenergieanlage werden gekühlt. Zudem messen Temperatursensoren kontinuierlich die Temperatur an Anlagenkomponenten, die vor hohen Temperaturen geschützt werden müssen.

Bei zu hohen Temperaturen wird die Leistung der Windenergieanlage reduziert, gegebenenfalls wird sie angehalten. Die Anlage kühlt ab und läuft im Allgemeinen automatisch wieder an, sobald eine vorgegebene Grenztemperatur unterschritten wird.

Einige Messpunkte sind zusätzlich mit Übertemperaturschaltern ausgerüstet. Diese veranlassen ebenfalls ein Anhalten der Windenergieanlage, jedoch ohne automatischen Wiederanlauf nach Abkühlung, wenn die Temperatur einen bestimmten Grenzwert überschreitet.

Einige Baugruppen, z. B. die Energiespeicher der Blattverstelleinheiten und der Generator, werden bei zu niedrigen Temperaturen gewärmt, um sie betriebsbereit zu halten.

Gondelinterne Geräuschüberwachung

Im Rotorkopf befinden sich Sensoren, die auf laute Schlaggeräusche, etwa durch lose oder defekte Komponenten, reagieren. Die Windenergieanlage wird angehalten, wenn einer der Sensoren Geräusche meldet und kein Hinweis auf andere Ursachen vorliegt.

Um äußere Ursachen für Geräusche, v. a. Hagelschlag bei Gewitter, auszuschließen, werden die Meldungen aller Windenergieanlagen in einem Windpark miteinander verglichen. Bei Einzelanlagen wird zusätzlich ein Gondelgeräuschsensor genutzt. Wenn die Sensoren mehrerer Anlagen oder der Gondelgeräuschsensor gleichzeitig Geräusche melden, werden äußere Ursachen vermutet. Die Geräuschsensoren werden für einen kurzen Zeitraum deaktiviert, so dass keine Windenergieanlage im Windpark angehalten wird.

Überwachung der Kabelverdrillung

Sollte sich die Gondel der Windenergieanlage bis zu dreimal um die eigene Achse gedreht und die im Turm hinabgeführten Kabel verdrillt haben, nutzt die Steuerung der Windenergieanlage die nächste Gelegenheit, um die Kabel automatisch zu entdrillen.

Die Überwachung der Kabelverdrillung verfügt über eine Sensorik, die bei einer Überschreitung des zulässigen Stellbereichs die Stromversorgung der Azimutmotoren unterbricht.

4 Sicheres Anhalten der Windenergieanlage

Anhalten durch Rotorblattverstellung

Die ENERCON Windenergieanlage kann durch manuellen Eingriff oder automatisch durch die Anlagensteuerung angehalten werden.

Jedes Rotorblatt ist dazu mit einer Blattverstelleinheit ausgestattet. Die Blattverstelleinheit besteht aus einer Steuerung, einer Antriebseinheit und einem Energiespeicher.

Durch die Blattverstelleinheit wird die Stellung der Rotorblätter zum Wind gesteuert. Bei einer nicht sicherheitsrelevanten Störung werden die Rotorblätter über die Steuerung der Windenergieanlage aus dem Wind gedreht, worauf der Rotor der Windenergieanlage anhält.

Notverstellung

Der Energiespeicher der Blattverstelleinheit hat die für eine Notverstellung nötige Energie gespeichert und wird während des Anlagenbetriebs im geladenen Zustand gehalten und laufend getestet. Bei einer Notverstellung werden die Antriebseinheiten vom zugehörigen Energiespeicher mit Energie versorgt. Die Rotorblätter fahren ungesteuert und voneinander unabhängig in eine Stellung, in der sie keinen Auftrieb erzeugen, die sogenannte Fahnenstellung.

Da die drei Blattverstelleinheiten sich sowohl gegenseitig kontrollieren als auch unabhängig voneinander funktionieren, können beim Ausfall einer Komponente die verbliebenen Blattverstelleinheiten weiterhin arbeiten und den Rotor anhalten.

5 Fernüberwachung

Standardmäßig sind alle ENERCON Windenergieanlagen über das ENERCON SCADA System (Supervisory Control and Data Acquisition) mit der regionalen Serviceniederlassung verbunden. Diese kann jederzeit die Betriebsdaten von jeder Windenergieanlage abrufen und ggf. sofort auf Auffälligkeiten und Störungen reagieren.

Auch alle Statusmeldungen gehen über das ENERCON SCADA System an eine Serviceniederlassung und werden dort dauerhaft gespeichert. Nur so ist gewährleistet, dass alle Erfahrungen aus dem praktischen Langzeitbetrieb in die Weiterentwicklung der ENERCON Windenergieanlagen einfließen können.

Die Anbindung der einzelnen Windenergieanlagen läuft über einen speziell dafür vorgesehenen Personal Computer (ENERCON SCADA Server), der üblicherweise in der Übergabestation oder in dem Umspannwerk eines Windparks aufgestellt wird. In jedem Windpark ist ein ENERCON SCADA Server installiert.

Das ENERCON SCADA System, seine Eigenschaften und seine Bedienung sind in separaten Dokumenten beschrieben.

Auf Wunsch des Betreibers kann die Überwachung der Windenergieanlagen von einer anderen Stelle übernommen werden.

6 Wartung

Um den dauerhaft sicheren und optimalen Betrieb der Windenergieanlagen sicherzustellen, müssen diese in regelmäßigen Abständen gewartet werden.

ENERCON Windenergieanlagen werden regelmäßig, je nach Anforderung mindestens einmal jährlich, gewartet. Dabei werden alle sicherheitsrelevanten Komponenten und Funktionen geprüft, z. B. Blattverstellung, Windnachführung, Sicherheitssysteme, Blitzschutzsystem, Anschlagpunkte und Sicherheitssteigleiter. Die Schraubverbindungen an den tragenden Verbindungen (Hauptstrang) werden geprüft.

Alle weiteren Komponenten werden einer Sichtprüfung unterzogen, bei der Auffälligkeiten und Schäden festgestellt werden. Verbrauchte Schmierstoffe werden nachgefüllt.

Technische Beschreibung

ENERCON Eisansatzerkennung

ENERCON Windenergieanlagen

Mitgeltende Dokumente

Der aufgeführte Dokumenttitel ist der Titel des Sprachoriginals, ggf. ergänzt um eine Übersetzung dieses Titels in Klammern. Die Titel von übergeordneten Normen und Richtlinien werden im Sprachoriginal oder in der englischen Übersetzung angegeben. Die Dokument-ID bezeichnet stets das Sprachoriginal. Enthält die Dokument-ID keinen Revisionsstand, gilt der jeweils neueste Revisionsstand des Dokuments. Diese Liste enthält ggf. Dokumente zu optionalen Komponenten.

| Dokument-ID | Dokument |
|-------------|--|
| D0160588 | Technische Beschreibung Gondelpositionierung bei Eisansatz |
| D0258603 | Technische Beschreibung Windpark-Eisansatzerkennung |
| D0441885 | Technische Beschreibung Blattheizung |

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Einleitung | 5 |
| 2 | ENERCON Kennlinienverfahren | 6 |
| 2.1 | Funktionsweise | 6 |
| 2.2 | Sicherheit | 7 |
| 2.3 | Grenzen | 7 |
| 2.4 | Anpassung der Detektionszeit | 7 |
| 2.5 | Einfluss einer angehaltenen Windenergieanlage auf die Detektionszeit | 7 |
| 2.6 | Präventiver Halt nach Störungen | 8 |
| 3 | Anhalten der Windenergieanlage | 9 |
| 4 | Wiederanlaufen der Windenergieanlage | 10 |
| 4.1 | Priorisierung von Anhalten und Wiederanlaufen der Windenergieanlage | 10 |
| 4.2 | Manueller Wiederanlauf | 10 |
| 4.3 | Automatischer Wiederanlauf nach Tauwetter | 11 |
| 4.4 | Automatischer 6-Stunden-Neustart | 12 |
| 4.5 | Automatischer Wiederanlauf mit Blattheizung | 14 |
| 4.6 | Automatischer Wiederanlauf nach Windpark-Eisansatzerkennung | 16 |
| 5 | Parameter | 18 |
| | Fachwortverzeichnis | 21 |

1 Einleitung

An den Rotorblättern kommt es bei bestimmten Witterungsverhältnissen zur Bildung von Eis-, Reif- oder Schneeablagerungen, die den Wirkungsgrad reduzieren und die Lärmemission erhöhen. Durch diese Ablagerungen entsteht eine Unwucht, die zu erhöhter Materialbelastung führt. Die Ablagerungen können so stark werden, dass von ihnen beim Herabfallen (unvermeidbarer Eisfall, wie von hohen Gebäuden) oder Wegschleudern (Eiswurf) Gefahren für Personen und Sachen ausgehen.

Um die Gefahren von Eiswurf zu reduzieren, wird serienmäßig die Eisansatzerkennung nach dem ENERCON Kennlinienverfahren eingesetzt. Wird bei laufender Windenergieanlage Eisansatz erkannt, hält die Windenergieanlage nach Ablauf der eingestellten Detektionszeit an.

Das ENERCON Kennlinienverfahren ist ein integraler Bestandteil des ENERCON Betriebsführungssystems und kann nicht deaktiviert werden. Das ENERCON Kennlinienverfahren nutzt die in der Anlagensteuerung vorhandenen Sensoren. Alle benötigten Eingangsgrößen wie Außentemperatur, Windgeschwindigkeit, Drehzahl, Leistung und Blattwinkel stehen dem ENERCON Kennlinienverfahren ständig zur Verfügung. Wird ein Fehler in der Sensorik festgestellt, wird die Windenergieanlage automatisch angehalten.

Dieses Dokument gibt eine Übersicht über das ENERCON Kennlinienverfahren und dessen Einfluss auf die Start- und Haltevorgänge der Windenergieanlage und ist gültig für ENERCON Windenergieanlagen mit folgenden Steuerungstypen:

- CS48, CS82, CS101, CS126, EP3-CS-02, EP4-CS-01

Für die ENERCON Windenergieanlagen E-138 EP3 E3, E-115 EP3 E4, E-147 EP5 E2, E-160 EP5 E2 und E-160 EP5 E3 befindet sich das ENERCON Kennlinienverfahren in Entwicklung.

2 ENERCON Kennlinienverfahren

2.1 Funktionsweise

Bei Rotorblättern werden hochwertige aerodynamische Profile eingesetzt, die in einem weiten Betriebsbereich einen optimalen Wirkungsgrad erzielen. Die aerodynamischen Eigenschaften dieser Profile reagieren sehr empfindlich auf Kontur- und Rauheitsänderungen durch Eisansatz. Die daraus resultierende signifikante Änderung des Betriebskennfelds der Windenergieanlage (Zusammenhang von Wind/Drehzahl/Leistung/Blattwinkel) wird vom Eisansatzerkennungssystem genutzt. Jede Windenergieanlage verfügt über eine Standard-Betriebskennlinie, welche während des Betriebs durch einen selbstlernenden Algorithmus automatisch an den jeweiligen Standort angepasst wird. Dazu werden bei Außenlufttemperaturen $> +2$ °C, witterungsgeschützt heckseitig unterhalb der Gondel gemessen, die anlagenspezifischen Betriebszusammenhänge (Wind/Leistung/Blattwinkel) als Langzeit-Mittelwerte erfasst. Bei Außenlufttemperaturen $\leq +2$ °C werden die aktuellen Betriebsdaten mit den Langzeit-Mittelwerten verglichen, da es in diesem Temperaturbereich zu Eisansatz an den Rotorblättern kommen kann.

Dazu wird über die anlagenspezifische Wind-Leistungs- und Wind-Blattwinkelkennlinie ein empirisch ermitteltes Toleranzband gelegt. Dieses basiert auf Simulationen, Versuchen und mehrjähriger Erfahrung an einer Vielzahl von Windenergieanlagen der unterschiedlichen Baureihen. Wenn die Betriebsdaten von Leistung oder Blattwinkel im Rahmen einer gleitenden Mittelung außerhalb des Toleranzbands liegen, wird die Windenergieanlage mit dem Hauptstatus `14:XX Eisansatz` angehalten (Trudelbetrieb).

Die Art der Abweichung vom Toleranzband wird ebenfalls ausgewertet und in Form eines Zusatzstatus angezeigt.

Wenn die gemessene mittlere Leistung unterhalb des Leistungsfensters liegt, deutet dies auf Eisansatz an den Rotorblättern hin. Die Windenergieanlage wird dann mit dem Status `14:11 Eisansatz : Rotor (Leistungsmessung)` angehalten (Trudelbetrieb).

Bei Eisansatz an den Rotorblättern stellen sich im Regelbereich kleinere Blattwinkel ein als bei eisfreien Rotorblättern. Wenn der gemessene mittlere Blattwinkel unterhalb des Blattwinkelfensters liegt, deutet dies auf Eisansatz an den Rotorblättern hin. Die Windenergieanlage wird dann mit dem Status `14:13 Eisansatz : Rotor (Blattwinkelmessung)` angehalten (Trudelbetrieb).

Zeit bis zum Anhalten

Das Toleranzband ist relativ schmal. Deshalb erfolgt das Anhalten der Windenergieanlage erst nach Ablauf der Eisansatz-Detektionszeit (Kap. 2.4, S. 7). Die bis dahin entstandene Dicke der Eisschicht führt nicht zu einer Gefährdung der Umgebung. Auch im eisfreien Betrieb liegen regelmäßig einzelne Betriebspunkte außerhalb der Toleranz. Dies führt jedoch durch die gleitende Mittelung üblicherweise nicht zum Anhalten.

2.2 Sicherheit

Die Betriebssicherheit der Eisansatzerkennung nach dem ENERCON Kennlinienverfahren ist sehr hoch. Über voneinander unabhängige Temperatursensoren auf der Unterseite der Gondel und am Turmfuß wird ein eventueller Ausfall einer dieser Temperatur-Messstellen überwacht.

Alle relevanten Messgrößen der Windenergieanlage werden permanent durch die Steuerung auf Plausibilität überprüft. Gegebenenfalls werden unplausible Messwerte von der Steuerung aus Sicherheitsgründen als Eisansatz interpretiert, auch wenn kein Eisansatz vorliegt.

Das ENERCON Kennlinienverfahren kann Eisansatz auch dann erkennen, wenn von externen Eisansatzerkennungssystemen noch kein Eisansatz erkannt wurde.

2.3 Grenzen

Da sich der Rotor für das ENERCON Kennlinienverfahren drehen und die Windenergieanlage Leistung produzieren muss, kann dieses Verfahren im Stillstand keinen Eisansatz erkennen. Bei Windgeschwindigkeiten unterhalb von 3 m/s vermindert sich die Empfindlichkeit des Verfahrens. Bei Windgeschwindigkeiten oberhalb von 3 m/s gibt es keine Einschränkungen.

Wenn der Rotor anläuft, kann es bereits zum Eisfall/Eiswurf kommen. Da sich der Rotor jedoch lediglich mit einer geringen Geschwindigkeit dreht, wird das Eis nicht weggeschleudert, sondern fällt herunter, wie bei anderen hohen Bauwerken auch.

2.4 Anpassung der Detektionszeit

Die Detektionszeit – der Zeitraum zwischen der ersten Abweichung vom Toleranzband bis zum Anhalten der Windenergieanlage – wird wie folgt gebildet:

- Alle 60 Sekunden, in der im Mittel eine Abweichung vorliegt, wird ein Zähler um 1 auf den Wert von P4112 (Kap. 5.3, S. 19) hochgezählt. Bei Erreichen des dort eingestellten Zählerstands hält die Windenergieanlage mit einer der folgenden Statusmeldungen an:
 - 14:11 Eisansatzerkennung : Rotor (Leistungsmessung)
 - 14:13 Eisansatzerkennung : Rotor (Blattwinkelmessung)
- Alle 60 Sekunden, in der im Mittel keine Abweichung vorliegt, wird der Zähler um 1 auf minimal 0 heruntergezählt.

Mit der Standardeinstellung des Parameters wird Eisansatz ausreichend zuverlässig erkannt. Je niedriger der Parameter eingestellt wird, desto schneller detektiert die Steuerung der Windenergieanlage Eisansatz, was aber auch zu verfrühtem Anhalten führen kann. Für Windenergieanlagen an Standorten, an denen aufgrund der örtlichen Vereisungs- und Windbedingungen und der Nutzung der Umgebung ein erhöhtes Risiko durch Eiswurf zu befürchten ist, kann die Einstellung des Parameters reduziert werden.

2.5 Einfluss einer angehaltenen Windenergieanlage auf die Detektionszeit

Zusätzlich zu der beschriebenen Funktion der Detektionszeit werden die Zähler für den Status 14:11 und 14:13 bei möglichem Eisansatz und stillstehender Windenergieanlage langsam erhöht. Da die Eisanwachsrates bei stehendem Rotor geringer ist als bei laufendem, erreichen die Zähler erst nach 3 Stunden einen Wert, der 3 Minuten unterhalb der eingestellten Detektionszeit liegt. Wenn die Windenergieanlage jetzt startet, ist da-

durch die Detektionszeit der Eisansatzerkennung je nach Dauer des Stillstands auf minimal 3 Minuten verkürzt. Die Anlagensteuerung detektiert schnell möglichen Eisansatz, und die Windenergieanlage hält unmittelbar wieder an.

2.6 Präventiver Halt nach Störungen

Auch bei längerem Stillstand der Windenergieanlage aufgrund einer Störung besteht bei Temperaturen unter +2 °C und entsprechend hoher Luftfeuchtigkeit die Möglichkeit, dass die Rotorblätter vereisen. Wird die Windenergieanlage dann durch die Fernsteuerung neu gestartet, besteht das Risiko von Eiswurf. Die Wurfweite des Eises hängt dabei u. a. stark von der Drehzahl der Windenergieanlage und damit von der zum Zeitpunkt des Wiederanlaufs vorherrschenden Windgeschwindigkeit ab.

Um dieses Risiko zu minimieren, ermittelt die Steuerung die Dauer des Stillstands in Folge einer Störung. Beruhend auf Erfahrungswerten von ENERCON für Standorte im Mittelgebirge läuft die Windenergieanlage bis zu einer Stillstandsdauer von 2 Stunden und 59 Minuten nach einem Störungsreset wieder selbstständig an. Erreicht oder überschreitet die Stillstandsdauer 3 Stunden, läuft die Windenergieanlage nach dem Reset der Störung nicht automatisch wieder an, wenn die gleitende, mittlere Windgeschwindigkeit über 10 Minuten größer als 5 m/s ist.

Diese Funktion wird wie folgt realisiert: Bei einer Störung wird bei möglichem Eisansatz der Zähler für den Status 14:16 Eisansatzerkennung : Anlage präventiv gestoppt erhöht. Nach 3 Stunden erreicht der Zähler den vorgegebenen Wert von 180 Minuten und wird dann automatisch nochmal um weitere 5 auf 185 Minuten erhöht. Wenn die Windenergieanlage jetzt neu gestartet wird, wird bei einem 10-Minuten-Mittelwert der Windgeschwindigkeit größer 5 m/s ein automatischer Wiederanlauf durch den Status 14:16 verhindert.

Wenn die mittlere Windgeschwindigkeit jedoch unterhalb von 5 m/s liegt, läuft die Windenergieanlage zunächst wieder an und beginnt, den Zähler für den Status 14:16 im Minutentakt zu senken. Da der Zähler in den ersten 5 Minuten größer 180 ist, wird weiterhin die Windgeschwindigkeit beobachtet. Wenn die mittlere Windgeschwindigkeit innerhalb dieser Zeit auf über 5 m/s ansteigen sollte, wird die Windenergieanlage wieder angehalten. Erst wenn der Zähler unter 180 Minuten gesunken ist, bleibt die Windenergieanlage auch bei Windgeschwindigkeiten über 5 m/s in Betrieb.

Der Zähler für den Status 14:16 wird während des Betriebs der Windenergieanlage weiterhin im Minutentakt gesenkt und erreicht somit erst nach 3 Stunden den Wert 0. Wenn die Windenergieanlage in der Zwischenzeit erneut eine Störung haben sollte, wird der Zähler vom jeweiligen aktuellen Wert aus wieder hochgezählt und erreicht entsprechend früher den Wert von 180 Minuten.

Der Status 14:16 wird automatisch quittiert, wenn der automatische Neustart nach Vereisung (Kap. 5.1, S. 18) eingeschaltet ist und der Timer für möglichen Eisansatz wieder auf 0 steht. Eventuelles Eis ist dann aufgrund von Außentemperaturen oberhalb von +2 °C abgetaut, sodass die Windenergieanlage gefahrlos starten kann.

Der präventive Halt nach Störungen kann über den Parameter 4115 (Kap. 5.4, S. 19) ein- oder ausgeschaltet werden.

3 Anhalten der Windenergieanlage

Erkennt das Eisansatzerkennungssystem kritischen Eisansatz, wird die Windenergieanlage angehalten (Trudelbetrieb). Zusätzlich erfolgt eine Signalisierung an ENERCON SCADA.

Je nach Parametrierung kann die Gondel in eine bestimmte Stellung positioniert werden. Optional wird die Blattheizung oder eine Eiswarnleuchte eingeschaltet.

4 Wiederanlaufen der Windenergieanlage

4.1 Priorisierung von Anhalten und Wiederanlaufen der Windenergieanlage

Das Anhalten der Windenergieanlage hat immer eine höhere Priorisierung als das Wiederanlaufen der Windenergieanlage. Das bedeutet, dass die Windenergieanlage nicht wiederanlaufen kann, solange ein Eisansatzerkennungssystem kritischen Eisansatz erkennt, obwohl ein anderes Eisansatzerkennungssystem Eisfreiheit meldet.

4.2 Manueller Wiederanlauf

Ein manuell eingeleiteter Wiederanlauf nach einer Eisansatzerkennung ist nur direkt an der Windenergieanlage nach entsprechender Sichtkontrolle möglich. Der Eisreset kann durch den Taster am Steuerschrank oder über den Parkrechner vor Ort ausgelöst werden. Dabei obliegt dem Personal vor Ort die Verantwortung für die eventuell davon ausgehende Gefährdung.

Die Windenergieanlage kann nicht wiederanlaufen, solange ein Eisansatzerkennungssystem kritischen Eisansatz erkennt.

4.3 Automatischer Wiederanlauf nach Tauwetter

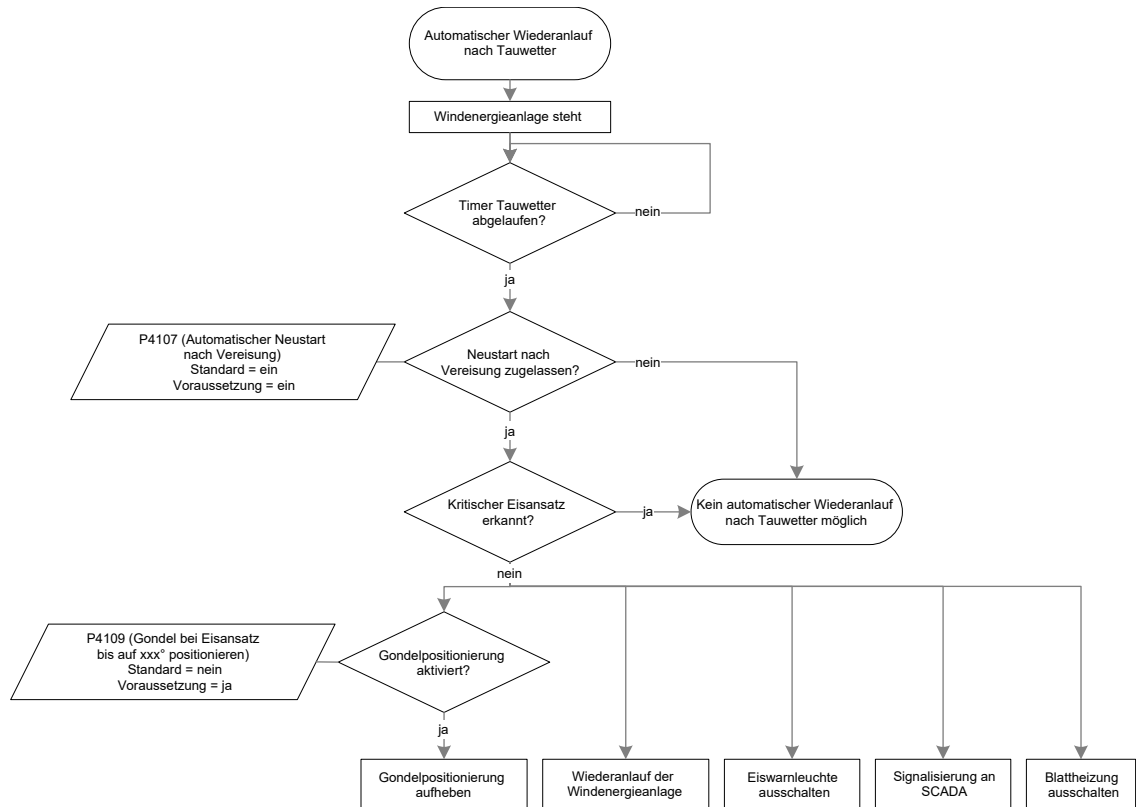


Abb. 1: Automatischer Wiederanlauf nach Tauwetter

Standardeinstellung:

- P4107 (Automatischer Neustart nach Vereisung) = ein

Voraussetzung:

- ✓ P4107 (Automatischer Neustart nach Vereisung) = ein
- ✓ Kein kritischer Eisansatz durch ein installiertes Eisansatzerkennungssystem erkannt

Wenn anhand der zurückliegenden Außentemperaturmessungen Tauwetterlage erkannt wird und ein automatischer Wiederanlauf bei Tauwetter parametrierbar ist, nimmt die Windenergieanlage den Betrieb wieder auf.

Wenn ein Eisansatzerkennungssystem kritischen Eisansatz erkennt, ist der automatische Wiederanlauf nach Tauwetter nicht möglich.

Tab. 1: Automatischer Wiederanlauf nach Tauwetter

| Außentemperatur in °C | Dauer in Minuten |
|-----------------------|------------------|
| >2 | 3600 |
| 3 | 360 |
| 4 | 180 |
| 5 | 120 |
| 6 | 90 |
| 7 | 72 |
| 8 | 60 |

Die Zähler der Eisansatz-Detektionszeit des ENERCON Kennlinienverfahrens werden hierbei auf einen definierten Wert gesetzt. Dieser Wert liegt 3 Minuten unter dem voreingestellten Wert der Eisansatz-Detektionszeit. Falls noch Eisansatz erkannt wird, wird die Windenergieanlage daraufhin nach wenigen Minuten wieder angehalten.

Die Windenergieanlage kann nicht wiederanlaufen, solange ein Eisansatzerkennungssystem kritischen Eisansatz erkennt.

Die Windenergieanlage kann nicht wiederanlaufen, solange ein Eisansatzerkennungssystem kritischen Eisansatz erkennt.

Detaillierte Informationen können der technischen Beschreibung entnommen werden:

- D0441885 „Technische Beschreibung Blattheizung“

Die Windenergieanlage kann nicht wiederanlaufen, solange ein Eisansatzerkennungssystem kritischen Eisansatz erkennt.

Detaillierte Informationen können der technischen Beschreibung entnommen werden:

- D0258603 „Technische Beschreibung Windpark-Eisansatzerkennung“

5 Parameter

Die einzustellenden Werte der nachfolgenden Parameter werden von der zuständigen Genehmigungsbehörde oder dem Betreiber vorgegeben. Sie werden von ENERCON eingestellt und dokumentiert.

5.1 P4107: Automatischer Neustart nach Vereisung

Gibt an, ob die Windenergieanlage bei ausreichend hohen Außentemperaturen automatisch wieder starten darf. Dieser Parameter bezieht sich auf das ENERCON Kennlinienverfahren sowie die Eisansatzerkennung durch externe Systeme.

Bei Softwareversionen bis einschließlich V5.90 (I/O-Board Steuerschrank 1) wird über diesen Parameter auch gesteuert, ob die Windenergieanlage nach dem Durchlauf des Blattheizungszyklus automatisch wieder starten darf.

| Einstellmöglichkeiten | Standard |
|-----------------------|----------|
| ein/aus | ein |

5.2 P4108: Automatischer Neustart während der Vereisung

Gibt an, ob die Windenergieanlage während der Vereisung im Abstand von 6 Stunden einen Startversuch unternehmen soll. Dieser Parameter kann nur aktiviert werden, wenn der automatische Neustart nach Vereisung aktiviert ist (P4107 = ein).

Mit diesem Parameter kann ein automatischer Wiederanlauf an unkritischen Standorten erreicht werden.

| Einstellmöglichkeiten | Standard |
|-----------------------|----------|
| ein/aus | aus |

5.3 P4112: Eisansatz-Detektionszeit

Gibt an, wie viel Zeit der Windenergieanlage zur Detektion von Eisansatz zur Verfügung gestellt werden soll.

An der Empfindlichkeit des Eisansatzerkennungssystems ändert eine kürzere Detektionszeit nichts. Die Windenergieanlage reagiert lediglich früher, wenn das Toleranzband der Kennlinie verlassen wird. Somit besteht auch ein geringfügig höheres Risiko einer unrechtmäßigen Abschaltung.

Bei einem automatischen Neustart während der Vereisung (Parameter 4108 = ein) oder bei einem Neustart nach erfolgter Enteisung durch die Blattheizung werden die Zähler für Status 14:11 bis 14:14 (Leistungs- und Blattwinkelmessungen) jeweils definiert zurückgesetzt. Dieser Wert liegt 3 Minuten unter dem voreingestellten Wert der Eisansatz-Detektionszeit. Falls noch Eisansatz vorliegt, wird die Windenergieanlage daraufhin nach wenigen Minuten angehalten. Dies geschieht unabhängig von der eingestellten Eisansatz-Detektionszeit.

| Einstellmöglichkeiten | Standard | |
|-----------------------|---|------------|
| 10 – 30 Minuten | Kritischer Standort | 15 Minuten |
| | Unkritischer Standort | 30 Minuten |
| | Länderspezifische Ausnahmen | |
| | Deutschland BeNeLux Österreich (Neuanlagen) | 15 Minuten |
| | Österreich (Bestandsanlagen) | 30 Minuten |

Für Windenergieanlagen an Standorten, die nicht in ausreichendem Abstand zu Schutzobjekten (1,5 x (Rotordurchmesser + Nabenhöhe)) errichtet werden, muss die Eisansatz-Detektionszeit auf 15 Minuten eingestellt werden.

5.4 P4115: Präventive Eiserk. nach 3 Std. Störung

Gibt an, ob die Windenergieanlage bei möglichem Eisansatz nach einer länger als 3 Stunden dauernden Störung mit Status 14:16 Eisansatzerkennung: Anlage präventiv gestoppt gestoppt bleibt.

| Einstellmöglichkeiten | Standard |
|-----------------------|----------|
| ein/aus | ein |

5.5 Sensitivität der Eisansatzerkennung

Gibt an, mit welcher Sensitivität das Toleranzband des Eisansatzerkennungssystems (ENERCON Kennlinienverfahren) eingestellt ist.

Je höher die Sensitivität, desto geringere Eismengen werden als Eisansatz erkannt.

Die Standardeinstellung entspricht dem „TÜV Nord Gutachten – Eisansatzerkennung nach dem ENERCON Kennlinienverfahren“ (D0367983).

| Einstellmöglichkeiten | Standard |
|---------------------------------------|----------------------|
| Geringe Sensitivität ¹ | Normale Sensitivität |
| Verringerte Sensitivität ¹ | |
| Normale Sensitivität | |
| Erhöhte Sensitivität | |
| Hohe Sensitivität | |

¹Diese Einstellungen sind nur nach Standortbetrachtung und Risikobeurteilung möglich. Für Windenergieanlagen an Standorten, die nicht in ausreichendem Abstand zu Schutzobjekten (1,5 x (Rotordurchmesser + Nabenhöhe)) errichtet werden, sind diese Einstellungen unzulässig.

Fachwortverzeichnis

| | |
|-----------------------------|--|
| Eisfall | Herabfallen von Eis bei angehaltener Windenergieanlage, das sich bei bestimmten Wetterlagen an den Rotorblättern bilden kann. Die fallenden Eisstücke können Sach- und Personenschäden bewirken. |
| Eiswurf | Abwurf von Eis bei drehendem Rotor, das sich bei bestimmten Wetterlagen an den Rotorblättern von Windenergieanlagen bilden kann. |
| Kritischer Eisansatz | Entstehung von Eis, das aufgrund seiner Aufprallenergie eine Gefahr für ungeschützte Personen darstellt, wenn es herabfällt oder weggeschleudert wird. |
| Trudelbetrieb | Betriebsart einer ENERCON Windenergieanlage, bei der sich die Rotorblätter in einem Rotorblattwinkel von in der Regel 60° (in der sogenannten Trudelstellung) befinden, wodurch sich die Windenergieanlage im Leerlauf befindet. Der Rotor dreht nur sehr langsam. Im Trudelbetrieb wird keine Energie erzeugt und die Rotordrehzahl wird überwacht. Bei hohen Windgeschwindigkeiten wird der Rotorblattwinkel erhöht, damit die maximale Trudeldrehzahl nicht überschritten wird. |

Gutachten

**Zur Bewertung der Funktionalität von Eisansatzerkennungssystemen
zur Verhinderung von Eisabwurf an ENERCON Windenergieanlagen:**

Eisansatzerkennung nach dem ENERCON-Kennlinienverfahren

Erstellt im Auftrag für

ENERCON
26605 Aurich

| Rev. | Datum | Änderungen |
|------|------------|---|
| 0 | 18.11.2014 | Erste Fassung |
| 1 | 22.08.2016 | Formale Änderungen, Spezifizierung der Detektionszeit |
| 2 | 20.04.2017 | Ergänzung E-141 EP4, Berücksichtigung von Weiterentwicklungen |
| 3 | 13.06.2017 | Ergänzende Betrachtung bei vorgegebenem min. Blattwinkel (Kap. 5.3.3) |
| 4 | 06.02.2018 | Kombination mit Labko Eissensor, Ergänzung von Trudeldrehzahlen |
| 5 | 19.09.2018 | Ergänzung von Anlagenvarianten, Änderung bzgl. zusätzlicher Eiserkennungssysteme |
| 6 | 04.06.2020 | Reduzierung des Umfangs auf Bewertung des Kennlinienverfahrens, redaktionelle Änderungen, Aktualisierung von Dokumenten |

TÜV NORD Bericht Nr.: 8111 881 239 Rev. 6

Gegenstand der Prüfung: Eisansatzerkennung durch das ENERCON Kennlini-
enverfahren

Anlagenhersteller: ENERCON
Dreekamp 5 F&E
26605 Aurich
Germany

Die Ausarbeitung des Gutachtens erfolgte durch:

| | | |
|---------------|---|------------------------|
| Verfasser | Dipl.-Ing. O. Raupach Sachverständiger | Hamburg, 04.06.2020 |
| Geprüft durch | Dipl.-Ing. L. Klüppel Sachverständiger | Hamburg, 04.06.2020 |

An der Prüfung beteiligt:

B.Sc. F. Lautenschlager

Für weitere Auskünfte:

TÜV NORD EnSys GmbH & Co. KG

Oliver Raupach

Große Bahnstraße 31

22525 Hamburg

Tel.: +49 40 8557 2829

E-Mail: oraupach@tuev-nord.de

Inhalt

| | | |
|-------|---|----|
| 1 | Einleitung..... | 5 |
| 1.1 | Ausgangssituation | 5 |
| 1.2 | Eisansatzerkennung nach dem Kennlinienverfahren | 6 |
| 1.3 | Gültigkeitsbereich | 6 |
| 1.4 | Beschreibung der Bewertungskette..... | 7 |
| 1.4.1 | Bewertungsmaßstäbe | 7 |
| 1.4.2 | Grenzen der Bewertung..... | 7 |
| 1.4.3 | Beschreibung der Vorgehensweise | 7 |
| 2 | Untersuchungen zur Eisdicke und zur Eiswurfweite | 8 |
| 2.1 | Bestimmung einer kritischen Eisdicke | 8 |
| 2.1.1 | Festlegung von Randbedingungen für den Eisabwurf | 8 |
| 2.1.2 | Ermittlung eines kritischen Eisobjektes | 12 |
| 2.1.3 | Ermittlung einer kritischen Zeit zur Bildung eines kritischen Eisobjektes | 15 |
| 2.2 | Untersuchung zum Eisabwurf beim Leerlauf (Startbetrieb) | 16 |
| 2.2.1 | Festlegung der Randbedingungen für den Eisabwurf beim Leerlauf | 16 |
| 2.2.2 | Ermittlung der Eisabwurfweite für den Leerlauf..... | 18 |
| 2.2.3 | Bewertung und Zusammenfassung der Eisabwurfweite für den Leerlauf | 22 |
| 2.2.4 | Ergänzende Informationen zum Trudelbetrieb | 23 |
| 3 | Beschreibung des Eiserkennungsalgorithmus..... | 24 |
| 3.1 | Programmablauf | 24 |
| 3.1.1 | Prüfung des Programmablaufs auf Plausibilität | 24 |
| 3.1.2 | Prüfung von Lücken/Unsicherheiten im Programmablauf | 24 |
| 3.2 | Bewertung des Messprinzips beim ENERCON Eiserkennungsverfahren | 24 |
| 3.3 | Bewertung der Algorithmen beim Kennlinienverfahren..... | 25 |
| 3.3.1 | Messbericht Meteotest: „Performance of the ENERCON ice detection system“ | 25 |
| 3.3.2 | Beobachtungen und Bewertungen zum Messbericht Meteotest | 25 |
| 3.3.3 | Messung an der Anlage „WEA 2“ | 26 |
| 3.4 | Grenzen der Bewertungskette..... | 27 |
| 3.4.1 | Geschlossenheit der Bewertungskette und Schnittstellen | 27 |
| 3.4.2 | Repräsentativität der Messung | 28 |

| | | |
|-------|---|----|
| 3.4.3 | Unsicherheiten der Messung | 28 |
| 3.4.4 | Übertragbarkeit der Ergebnisse auf andere Anlagen | 28 |
| 4 | Zusammenfassung und Ergebnis der Bewertung..... | 28 |
| 5 | Dokumente und Literaturverzeichnis | 30 |
| 5.1 | Geprüfte Dokumente | 30 |
| 5.2 | Literatur | 32 |
| 5.2.1 | Literatur zu Kapitel 2.1 und 2.2 | 32 |

Tabellen

| | | |
|--------------|---|----|
| Tabelle 2.1: | Gewähltes Eisobjekt..... | 12 |
| Tabelle 2.2: | Untersuchungsergebnisse unter den gegebenen Randbedingungen (Würfel). | 13 |
| Tabelle 2.3: | Untersuchungsergebnisse: Variation der generierten Eisobjekte. Auswahlkriterium: kinetische Energie größer 40J..... | 14 |
| Tabelle 2.4: | Untersuchungsergebnisse: Variation der generierten Eisobjekte. Auswahlkriterium: kinetische Energie größer 40J und Windgeschwindigkeit kleiner gleich 20m/s. | 15 |
| Tabelle 2.5: | Detektionszeiten bis zum Aufwachsen einer kritischen Eisdicke. | 16 |
| Tabelle 2.6: | Maximale Wurfweiten bei Eisabwurf Leerlauf (Windgeschwindigkeit 3m/s). | 19 |
| Tabelle 2.7: | Maximale Wurfweiten bei Eisabwurf Leerlauf (Windgeschwindigkeit 5m/s). | 20 |
| Tabelle 2.8: | Maximale Trudeldrehzahl | 23 |

Abbildungen

| | | |
|--------------|--|----|
| Abbildung 1: | Abwurfwinkel Eisobjekt Würfel..... | 11 |
| Abbildung 2: | Flugbahn unter den gegebenen Randbedingungen – Eisobjekt Würfel (E-82, 78,0m Nabenhöhe)..... | 13 |
| Abbildung 3: | Treffer Eisabwurf (Würfel) Leerlauf, Windgeschwindigkeit 3m/s. ENERCON E-82, Nabenhöhe 138,0m (Rotorradius schwarz gestrichelt, Gesamthöhe rot gestrichelt) | 21 |
| Abbildung 4: | Treffer Eisabwurf (144 generierte Eisobjekte) Leerlauf, Windgeschwindigkeit 3m/s. ENERCON E-82, Nabenhöhe 138,0m (Rotorradius schwarz gestrichelt, Gesamthöhe rot gestrichelt) | 21 |
| Abbildung 6: | Übersicht der aufgezeichneten Signale während der gesamten Messperiode für WEA 10 ohne RBH. | 27 |

1 Einleitung

1.1 Ausgangssituation

Die Rotorblätter von Windenergieanlagen, die in Regionen mit Temperaturen unter +2°C aufgestellt werden, können bei ungünstigen Bedingungen Eis ansammeln. Aus der dann entstehenden Eisschicht können sich durch Abtauen oder Blattverformung Eisbrocken ablösen, die im Betrieb der Anlage vom Rotorblatt abgeworfen werden (Eisabwurf) und zu Personen- oder Sachschäden im Wurfbereich der Anlage führen können. Ab einer bestimmten Masse der abgeworfenen Brocken besteht damit eine zu beachtende Gefahr. Beobachtungen zeigen abgeworfene Brocken mit einer Masse von mehreren kg, jedoch sind dem TÜV NORD bisher keine Personenschäden bekannt geworden.

An den Anlagen installierte Eiserkennungssysteme dienen dem Zweck, dass die Anlage bei erkannter Vereisung der Rotorblätter abgeschaltet wird und somit keine Gefahr von Eisabwurf mehr besteht. Das Eis wird dann von den Blättern der stehenden / trudelnden Anlage abfallen (Eisabfall), bevor die Anlage wieder in den Betrieb genommen wird.

Eiserkennungssysteme verfügen generell über einen Sensor und eine Auswerteeinheit. Das Sensorsignal wird durch vereiste Rotorblätter beeinflusst und kann beispielsweise die Leistung der Anlage oder die Blattbeschleunigung sein. Die Auswerteeinheit übernimmt die Aufgabe, das Sensorsignal auszuwerten und daraus einen Indikator für Vereisung zu generieren. Üblicher Weise gibt es einen Schwellwert, bei dessen Überschreitung das Eiserkennungssystem ein Abschalten der Anlage initiiert. Oft ist dieser Schwellwert spezifisch für jeden Anlagentyp oder gar jede Anlage einzustellen.

Die Bewertung von Eiserkennungssystemen erfolgte bisher in Gutachterlichen Stellungnahmen über Plausibilitätsprüfungen. Es wurde Stellung bezogen zum physikalischen Prinzip der Erkennung bzw. zu der Frage, ob die durch den Eisansatz hervorgerufene Veränderung der Anlageneigenschaften zu einer detektierbaren Veränderung des Sensorsignals führt. Außerdem wurde Stellung bezogen zu auftretenden Lücken der Messung im Betriebsbereich der Anlage. Die Bewertung beschränkte sich jedoch auf eine rein qualitative Bewertung bzw. Plausibilitätsprüfung.

Gerade vor dem Hintergrund, dass ein Eiserkennungssystem immer im Zusammenhang mit der Anlage und der vorliegenden Vereisung zu bewerten ist, wurden seitens der Genehmigungsbehörden die Anforderungen an die Bewertung von Eiserkennungssystemen in den letzten Monaten erhöht. Es ist durch genauere, teilweise quantitative Untersuchungen zu indizieren, dass das Eiserkennungssystem

- dem „Stand der Technik“ entspricht,
- hinsichtlich der Schwellwerte und Parameter korrekt auf die Anlage eingestellt ist,
- sicherheitstechnisch funktioniert.

Eine Aussage zum Stand der Technik erfolgt über die Untersuchung, ob das Eiserkennungssystem in der Lage ist, eine vorher definierte, kritische Eisdicke zu detektieren und

ob das System hinsichtlich der Hardware die notwendigen Voraussetzungen hinsichtlich Zuverlässigkeit erfüllt. In diesem Sinne ist das vorliegende Gutachten aufgebaut.

1.2 Eisansatzerkennung nach dem Kennlinienverfahren

Das ENERCON Eiserkennungsverfahren ist ein Kennlinienverfahren und unterteilt in die Erkennung über die Leistung und die Erkennung über den Blattwinkel. Voraussetzung zur Aktivierung des Verfahrens ist eine Unterschreitung der direkt an der Windenergieanlage gemessenen Außentemperatur unter einen kritischen Schwellenwert ($+2^{\circ}$).

Die von der Windenergieanlage erbrachte elektrische Leistung wird mit Referenzwerten des unvereisten Produktionsbetriebs bei gleicher Windgeschwindigkeit verglichen. Bei Abweichung der Leistungsabgabe gegenüber dem Referenzwert wird von einer Veränderung der aerodynamischen Beiwerte der Rotorblätter aufgrund von Vereisung ausgegangen. Die Anlage wird dann kontrolliert abgeschaltet.

Im Volllastbereich wird die Anlage ggf. auch mit vereisten Rotorblättern die volle elektrische Leistung erbringen, so dass anhand dieses Parameters keine Vereisung mehr zu erkennen ist. Die Anlage wird bei Erreichen der vollen elektrischen Leistung unter Anwendung des Regelalgorithmus die Rotorblattwinkel zur Leistungs- und Drehzahlregelung verstellen. Deshalb wird neben den Leistungskennwerten auch der Rotorblattwinkel mit den Referenzwerten des unvereisten Produktionsbetriebs bei gleicher Windgeschwindigkeit verglichen. Bei Abweichung im anliegenden Rotorblattwinkel gegenüber dem Referenzwert wird von einer Veränderung der aerodynamischen Beiwerte der Rotorblätter aufgrund von Vereisung ausgegangen und die Anlage wird kontrolliert abgeschaltet.

Die Zuverlässigkeit des Eiserkennungsverfahrens ist somit stark von einer zuverlässigen Wind- und Temperaturmessung, auch unter Vereisungsbedingungen, abhängig.

Mit dieser Methode ist keine Eiserkennung bei stillstehendem oder trudelndem Rotor möglich. Im Produktionsbetrieb bei sehr niedrigen und unbeständigen Windgeschwindigkeiten nahe der Einschaltwindgeschwindigkeit kann die Zuverlässigkeit des Verfahrens sinken.

1.3 Gültigkeitsbereich

Dieses Gutachten ist gültig für alle ENERCON Windenergieanlagen, in denen das Kennlinienverfahren mit den ENERCON-Standard Einstellungen der Parameter zum Einsatz kommt, d.h. nicht deaktiviert oder über die Schwellwerte in der Leistungsfähigkeit der Eisansatzerkennung herabgesetzt ist.

Änderungen an diesen Parametern sind jeweils nur nach Prüfung durch ENERCON möglich.

1.4 Beschreibung der Bewertungskette

1.4.1 Bewertungsmaßstäbe

Die Bewertung erfolgt in Bezug auf das sichere Abschalten der WEA bei kritischem Eisansatz an den Rotorblättern. Weil es keine Richtlinie gibt, nach der Eiserkennungssysteme zu bewerten sind, ist die Form dieser Bewertung ein Gutachten, in dem die einzelnen Schritte der Bewertung beschrieben werden. Anhaltspunkte zur Bewertung liefert das von der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Rheinland Pfalz, herausgegebene „MERKBLATT für Vorhaben zur Errichtung von Windenergieanlagen hinsichtlich immisionsschutzrechtlicher und arbeitsschutzrechtlicher Anforderungen an die Antragsunterlagen in Genehmigungsverfahren nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG mit Anlagen A und B)“, Fassung vom Oktober 2019.

1.4.2 Grenzen der Bewertung

Die vorliegende Untersuchung konzentriert sich auf die Funktionalität der Systeme bezüglich Verhinderung von *Eisabwurf*. Eine Untersuchung bezüglich Eisabfall wird hier nicht behandelt, denn Eisabfall von einer stehenden/trudelnden Anlage kann nicht verhindert werden. Die Gefahr bezüglich Eisabfall sollte immer standortspezifisch, in Abhängigkeit gefährdeter Objekte im für Eisabfall kritischen Radius um die Anlage bewertet werden.

1.4.3 Beschreibung der Vorgehensweise

Die Bewertung der Eiserkennungssysteme hat zum Ziel, quantitative Aussagen zur Detektionsfähigkeit der Systeme zur Eiserkennung zu treffen und damit in Hinblick auf die Windenergieanlage (WEA) Aussagen zu treffen, ob und unter welchen Bedingungen eine Detektion einer Vereisung der Rotorblätter im Betrieb der WEA funktioniert. Weiterhin werden qualitative Aussagen zur Einbindung der Systeme in die Steuerung der WEA getroffen, um die sichere Abschaltung der WEA bei Eiserkennung und das Wiederauffahren nach Vereisung zu bewerten.

Das Vorgehen zur Bewertung unterteilt sich in die folgenden Schritte:

1. Bestimmung einer kritischen Eisdicke

(s. Kap. 2.1) Die Bestimmung der kritischen Eisdicke erfolgt für ausgewählte Anlagen des ENERCON Produktspektrums, um eine Eisdicke festzulegen, die für alle Anlagen der Produktübersicht /14/ als kritisch einzustufen ist. Diese Eisdicke wird bei der Bewertung des Eisdetektionsalgorithmus einbezogen.

2. Untersuchung zu Eisabwurf beim Leerlauf

(s. Kap. 2.2) Diese Untersuchung hat zum Ziel, die Eiswurfweite beim Leerlauf vor dem Starten der Anlage zu untersuchen. Damit kann eine Aussage getroffen werden, ob die beim Leerlauf abgeworfenen Eisstücke weniger weit geworfen werden als der kritische Radius für Eisabfall beträgt und somit der Leerlauf der Anlage für das Thema Eisabwurf unkritisch ist.

3. Analyse des Programmablaufs

(s. Kap. 3.1) Diese Untersuchung betrifft die Prüfung des Programmablaufes auf Plausibilität, Nachvollziehbarkeit und Lücken.

4. Bewertung des Eisdetektionsalgorithmus

(s. Kap. 3.3) Die Bewertung des Algorithmus basiert auf einem Messbericht und hat zum Ziel, Aussagen darüber zu treffen, ob der Algorithmus funktionsfähig ist und ob die in der Anlage eingestellten Schwellwerte und Parameter des Algorithmus zur Erkennung der zuvor ermittelten kritischen Eisdicke führen.

2 Untersuchungen zur Eisdicke und zur Eiswurfweite

2.1 Bestimmung einer kritischen Eisdicke

Gegenstand der Untersuchung ist die Bewertung, inwieweit das zu betrachtende Eiserkennungssystem geeignet ist, Eisabwurf im Betrieb der Anlage durch frühzeitiges Abschalten der Anlage zu verhindern, bevor sich eine kritische Eisdicke am Blatt akkumuliert hat. Es ist somit erforderlich in einem ersten Schritt eine kritische Eisdicke festzulegen. Dies erfolgt in einzelnen Arbeitsschritten:

- Festlegung von Randbedingungen für den Eisabwurf.
- Ermittlung eines kritischen Eisobjektes. Ein kritisches Eisobjekt ist definiert als ein Eisobjekt, welches aufgrund seiner Aufprallenergie eine Gefahr für eine ungeschützte Person am Boden darstellt. Dem kritischen Eisobjekt werden eine kritische Eismasse und eine kritische Eisdicke zugeordnet.
- Ermittlung einer kritischen Zeit, bis zu der mit der Akkumulation der kritischen Eisdicke zu rechnen ist.

2.1.1 Festlegung von Randbedingungen für den Eisabwurf

Verwendetes Rechenmodell:

Die Flugbahn von Eisobjekten lässt sich durch Überlagerung zweier Kräfte modellieren, der Schwerkraft und dem Winddruck. Die Erfahrung zeigt, dass die herabfallenden Eisobjekte eine sehr unregelmäßige Form besitzen und deshalb praktisch wenig Auftrieb erfahren, so dass in vertikaler Richtung im Wesentlichen die Schwerkraft und der Luftwiderstand wirken. Der Winddruck wirkt horizontal in x-Richtung (Achsenkonvention nach der GL Richtlinie für die Zertifizierung von Windenergieanlagen /26/). Zur Modellierung des Winddrucks werden jedem Eisobjekt ein konstanter Widerstandsbeiwert $C_W /40/$ und eine konstante Projektionsfläche A zugeordnet.

Der zeitabhängige Verlauf des Eisabwurfs lässt sich mit einem dreidimensionalen Modell beschreiben (in Anlehnung an /23/):

$$\ddot{x} = -\frac{\rho \cdot A \cdot C_w}{2 \cdot m} \cdot (\dot{x} - v) \cdot \sqrt{\dot{y}^2 + \dot{z}^2 + (\dot{x} - v)^2}, \quad (1)$$

$$\ddot{y} = -\frac{\rho \cdot A \cdot C_w}{2 \cdot m} \cdot \dot{y} \cdot \sqrt{\dot{y}^2 + \dot{z}^2 + (\dot{x} - v)^2} \quad \text{und} \quad (2)$$

$$\ddot{z} = -g - \frac{\rho \cdot A \cdot C_w}{2 \cdot m} \cdot \dot{z} \cdot \sqrt{\dot{y}^2 + \dot{z}^2 + (\dot{x} - v)^2} \quad (3)$$

mit

x = horizontale Koordinate (senkrecht zur y-z-Ebene) [m]

y = horizontale Koordinate [m],

z = vertikale Koordinate (y-z-Ebene entspricht der Rotationsebene) [m],

v = Windgeschwindigkeit in x-Richtung [m/s],

g = Erdbeschleunigung [m/s²],

ρ = Luftdichte [kg/m³],

A = Projektionsfläche des Eisobjekts [m²],

C_w = Luftwiderstandsbeiwert des Eisobjekts und

m = Masse des Eisobjekts [kg].

Anlagenbezogene Randbedingungen:

WEA-Typ:

Aus dem Anlagenportfolio /19/ wurden drei WEA-Typen ausgewählt, die als repräsentativ für die Produktpalette herangezogen werden können (kleine, mittlere und große Anlage). Es wurde jeweils die kleinste Nabenhöhe ausgewählt, da diese nach unseren Untersuchungen für die Ermittlung der kritischen Eisdicke des Eisabwurfs konservativ ist.

- E-44 mit 45,0m Nabenhöhe, 44,0m Rotordurchmesser /19/
- E-82 mit 78,0m Nabenhöhe, 82,0m Rotordurchmesser /19/
- E-126 mit 135,0m Nabenhöhe, 127,0m Rotordurchmesser /19/

Drehzahl bei Eisabwurf: Für die Drehzahl wird jeweils die maximale Anlagendrehzahl berücksichtigt /19/.

- E-44 Rotordrehzahl 34,5U/min
- E-82 Rotordrehzahl 18U/min
- E-126 Rotordrehzahl 12,1U/min

Physikalische Randbedingungen:

Luftdichte: Die Luftdichte wird gemäß der GL Richtlinie für die Zertifizierung von Windenergieanlagen /26/ zu $1,225\text{kg/m}^3$ festgelegt.

Die gewählte Luftdichte ist für den betrachteten Eisabwurf als konservativ zu betrachten, da sie gegenüber der bei Eisansatzbedingungen zu erwartenden Luftdichte von ca. $1,27\text{kg/m}^3$ (siehe unsere Untersuchungen /25/) zu einer höheren Aufprallgeschwindigkeit führt.

Windgeschwindigkeit: Zur Festlegung der Windgeschwindigkeit wird in einem ersten Schritt die jeweilige anlagenbezogene Abschaltwindgeschwindigkeit (25,0m/s) auf Nabenhöhe (ohne Sturmregelung) zugrunde gelegt /19/.

Höhenabhängigkeit: Die Windgeschwindigkeit wird als Funktion der Höhe modelliert, hierzu wird das exponentielle Windprofil verwendet. Der Höhenexponent α wird gemäß der IEC 61400-1 ed. 3 /22/ zu 0,2 festgelegt.

Erdbeschleunigung: Die Erdbeschleunigung wird zu $9,81\text{m/s}^2$ festgelegt.

Die kritische Eisdicke wurde in zwei getrennten Schritten mit unterschiedlichen Randbedingungen ermittelt. In einem ersten Schritt wurde für die Ermittlung der kritischen Eisdicke ein Würfel untersucht (kompaktes Eisobjekt). Die hierfür gewählten Randbedingungen sind im Folgenden dargestellt („Schritt eins“). Im zweiten Schritt wurden unter anderem die Anzahl und die Objektgeometrie der zugrunde gelegten Eisobjekte variiert.

Randbedingungen zum Eisabwurf („Schritt eins“, Würfel):

Gewicht und Geometrie der Eisobjekte: In Feldstudien /24/ hat sich gezeigt, dass das Gewicht der Eisobjekte für die Fallweite von geringer Relevanz ist. Die Flugeigenschaften werden im Wesentlichen von der Geometrie und dem c_w -Wert beeinflusst. Die Gewichte der Eisobjekte normieren wir unter Zugrundelegung der Kenntnisse aus /24/ (geringe Relevanz, siehe vorherigen Absatz) auf 1,0kg (zur normierten Ermittlung der Flugbahn). Die

Normierung ist nach eigenen Untersuchungen bzgl. der Ermittlung der Eisdicke (Eisabwurf) über die Aufprallenergie konservativ.

Auf Basis eigener Untersuchungen (siehe z.B. /36/, /37/) wird als zu betrachtendes Eisobjekt im ersten Schritt ein Würfel angesetzt (siehe Tabelle 2.1). Der Würfel ist gegenüber länglichen Eisobjekten hinsichtlich der Aufprallgeschwindigkeit und der resultierenden Aufprallenergie als konservativ zu betrachten.

Lageparameter des Eisobjekts:

Die maximale Umfangsgeschwindigkeit ist an der Rotorblattspitze gegeben. Im Rahmen der Modellierung wird angesetzt, dass sich das Eisobjekt zum Zeitpunkt des Abwurfs an der Rotorblattspitze befindet und somit die größtmögliche Startenergie besitzt.

Lageparameter des Rotorblattes (Abwurfwinkel):

Die Aufprallgeschwindigkeit des Eisobjekts ist auf Basis eigener Untersuchungen im Wesentlichen von der Lage des Eisobjekts zum Zeitpunkt des Abwurfs (gegeben durch Lage des Rotorblattes in der Rotorebene und der Lage des Eisobjekts auf dem Rotorblatt) und von der Höhe der WEA abhängig (die Aufprallgeschwindigkeit reduziert sich mit zunehmender Höhe – Einfluss des Luftwiderstands). Unter den genannten Aspekten wird der Abwurfwinkel zu 125° ca. 4Uhr festgesetzt (ausgehend von der 0:00Uhr Position im Uhrzeigersinn).

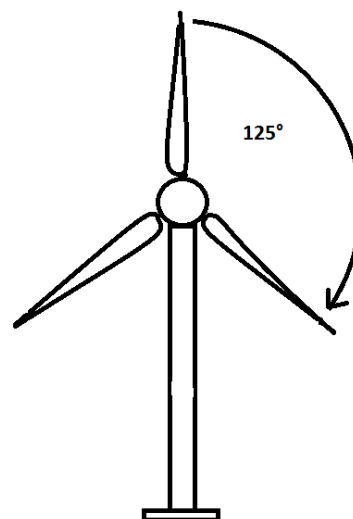


Abbildung 1: Abwurfwinkel Eisobjekt Würfel.

| Masse [kg] | Dichte [kg/m ³] | Form | mittlere Fläche [m ²] | mittlerer C _w -Wert [-] |
|------------|-----------------------------|--------|-----------------------------------|------------------------------------|
| 1,0 | 700 | Würfel | 0,013 | 1,11 |

Tabelle 2.1: Gewähltes Eisobjekt.

Randbedingungen zur Schadensbewertung:

Dichte des Eises: Die Dichte des Eises wird gemäß der GL Richtlinie für die Zertifizierung von Windenergieanlagen /26/ zu 700kg/m³ festgelegt.

Kritische Aufprallenergie: Für die Ermittlung der kritischen Eisdicke wird die kritische Aufprallenergie (kinetische Energie) gemäß /38/ auf 40J festgelegt. Die kritische Aufprallenergie (kinetische Energie) berechnet sich zu

$$E_{kin} = 1/2 \cdot m \cdot v^2 .$$

mit

E_{kin}: kinetische Energie [J],
m: Masse des Eisobjekts [kg] und
v: Aufprallgeschwindigkeit [m/s].

Die Masse wird hierbei vereinfacht punktförmig angenommen.

2.1.2 Ermittlung eines kritischen Eisobjektes

Ein kritisches Eisobjekt ist definiert als ein Eisobjekt, welches aufgrund seiner Aufprallenergie eine Gefahr für eine ungeschützte Person am Boden darstellt. Dem kritischen Eisobjekt werden eine kritische Eismasse und eine kritische Eisdicke zugeordnet. Zur Ermittlung sind die folgenden Arbeitsschritte erforderlich:

- Ermittlung der Aufprallgeschwindigkeit unter Berücksichtigung der festgelegten Randbedingungen.
- Ermittlung der kritischen Eismasse unter Berücksichtigung der ermittelten Aufprallgeschwindigkeit und der festgelegten kritischen Aufprallenergie.
- Ermittlung der kritischen Eisdicke für einen Würfel (gewählte Geometrie des Eisobjekts) unter Berücksichtigung der festgelegten Eisdichte und der ermittelten kritischen Eismasse.

In Abbildung 2 ist die Flugbahn eines Eisobjekts unter Berücksichtigung der festgelegten Randbedingungen dargestellt. Die Randbedingungen (siehe Kapitel 2.1.1) wurden so gewählt, dass eine maximale Aufprallgeschwindigkeit vorliegt (Geometrie Würfel, Abwurfwinkel, geringer Abstand Abwurfpunkt Boden).

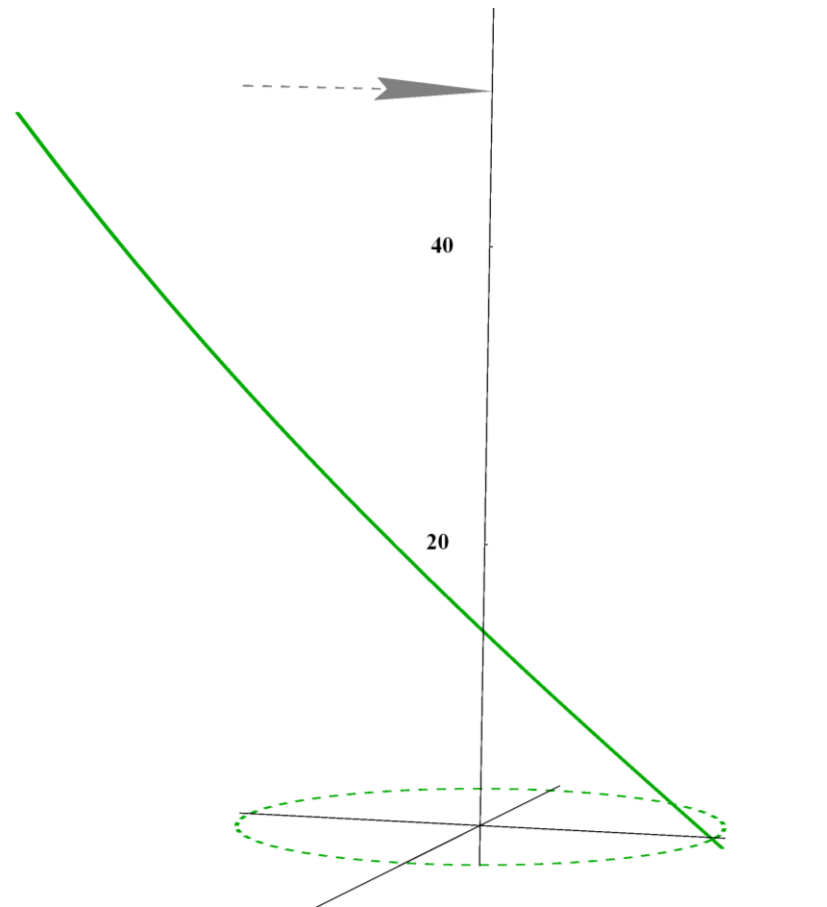


Abbildung 2: Flugbahn unter den gegebenen Randbedingungen – Eisobjekt Würfel (E-82, 78,0m Nabenhöhe)

Aufgrund der gewählten Randbedingungen ist die erzielte Wurfweite minimal – im Sinne einer „Worst-Case“ Betrachtung sind die Aufprallgeschwindigkeit und die resultierende Aufprallenergie für die Ermittlung der kritischen Eisdicken entscheidend. Auf Basis der ermittelten Aufprallgeschwindigkeiten wurden für die untersuchten WEA-Typen die kritischen Eismassen unter Berücksichtigung der festgelegten kritischen Aufprallenergie von 40J und die daraus resultierenden kritischen Eisdicken ermittelt (siehe Tabelle 2.2).

| | E-44 | E-82 | E-126 |
|-------------------------------|------|------|-------|
| Aufprallgeschwindigkeit [m/s] | 59,8 | 50,5 | 42,9 |
| Kritische Eismasse [g] | 22,4 | 31,3 | 43,6 |
| Kritische Eisdicke [cm] | 3,2 | 3,6 | 4 |

Tabelle 2.2: Untersuchungsergebnisse unter den gegebenen Randbedingungen (Würfel).

Vergleicht man den Würfel („Schritt eins“) mit beobachteten Eisobjekten aus der Praxis (TÜV NORD Erfahrungen aus den Wiederkehrenden Prüfungen und Literaturquellen /24/, /27/, /28/) sowie Modellrechnungen (Turbice /27/, /31/, /32/, /33/), so ist festzustellen, dass der Würfel als gewähltes Eisobjekt nicht die Bandbreite der möglichen abgeworfenen Eisobjekte abdeckt. Aus diesem Grund wurden in einem zweiten Schritt etwa 144 verschiedene Eisobjekte mit ihren objektspezifischen Massen generiert (Randbedingungen der Eisobjekte: B; H; L: 10cm; 0,3cm bis 5cm; 5cm bis 20cm; Dichte 700kg/m³ /26/) und die Aufprallenergie unter Variation der Abwurfbedingungen ermittelt. Die folgenden Randbedingungen wurden für die Parameterstudie („Schritt zwei“) der generierten Eisobjekte gegenüber dem ersten Schritt (Würfel) variiert:

- Die Windgeschwindigkeit wurde von 15m/s bis 25m/s (Abschaltwindgeschwindigkeit ohne Sturmregelung /19/) kontinuierlich mit einer Schrittweite von 1m/s variiert. Für die Ermittlung der kritischen Eisdicke hat sich gezeigt, dass der oberen Windgeschwindigkeitsbereich maßgeblich ist.
- Die Lage des Rotorblattes in der Rotorebene (Abwurfwinkel) wurde in 10° Schritten von 0° bis 360° variiert.

Für jedes abgeworfene Eisobjekt wurden die Aufprallgeschwindigkeit sowie die zugehörige Aufprallenergie ermittelt und mit der zugrunde gelegten kritischen Aufprallenergie von 40J verglichen (siehe Kapitel 2.1.1). In der Tabelle 2.3 sind die daraus resultierenden minimalen Eisdicken für die untersuchten WEA-Typen angegeben.

| | E-44 | E-82 | E-126 |
|-------------------------------|-------|-------|-------|
| Aufprallgeschwindigkeit [m/s] | 23,0 | 21,9 | 21,1 |
| Masse [kg] | 0,154 | 0,168 | 0,182 |
| Dicke [cm] | 1,1 | 1,2 | 1,3 |
| Windgeschwindigkeit [m/s] | 25 | 25 | 25 |

Tabelle 2.3: Untersuchungsergebnisse: Variation der generierten Eisobjekte. Auswahlkriterium: kinetische Energie größer 40J.

Die Ergebnisse in Tabelle 2.3 zeigen, dass die ermittelte kritische Eisdicke mit einer hohen Windgeschwindigkeit (Abschaltwindgeschwindigkeit 25m/s) einhergeht. Gemäß Deutschem Wetterdienst (DWD) /39/ entspricht eine Windgeschwindigkeit von 25m/s einem „schwerem Sturm“, bei dem mit brechenden Bäumen und größeren Schäden an Häusern zu rechnen ist. Die Ergebnisse aus /25/ und weiteren internen Studien zeigen, dass an den überwiegenden Standorten in Deutschland bei Eisansatz überwiegend mit niedrigeren Windgeschwindigkeiten, bezogen auf die Ganzjahreswindstatistik, zu rechnen ist. Auf dieser Basis wurde für die Auswahl des kritischen Eisobjektes die Windgeschwindigkeit auf kleiner gleich 20m/s begrenzt. Gemäß DWD /39/ ist bei einer Windgeschwindigkeit von 20m/s („Sturm“) immer noch mit brechenden Ästen von Bäumen (ver-

gleichbar mit der Gefährdung durch herabfallende Eisobjekte) und einem beschwerlichem Gehen zurechnen. Daraus ergeben sich die in Tabelle 2.4 dargestellten kritischen Eisdicken.

| | E-44 | E-82 | E-126 |
|-------------------------------|-------|-------|-------|
| Aufprallgeschwindigkeit [m/s] | 21,1 | 20,4 | 20,0 |
| Masse [kg] | 0,182 | 0,196 | 0,210 |
| Dicke [cm] | 1,3 | 1,4 | 1,5 |
| Windgeschwindigkeit [m/s] | 20 | 20 | 20 |

Tabelle 2.4: Untersuchungsergebnisse: Variation der generierten Eisobjekte. Auswahlkriterium: kinetische Energie größer 40J und Windgeschwindigkeit kleiner gleich 20m/s.

Die Ergebnisse aus Tabelle 2.3 und Tabelle 2.4 zeigen, dass mit zunehmender Anlagengröße die kritische Eisdicke zunimmt. Dies ist unter anderem durch den längeren Flugweg und die größere Flugzeit der abgeworfenen Eisobjekte begründet. Die hohe Anfangsgeschwindigkeit, die durch die Blattspitzengeschwindigkeit auf das abgeworfene Eisobjekt wirkt, wird über den Flugweg durch den Luftwiderstand zunehmend abgebremst. Daraus folgt, dass mit zunehmendem Flugweg (größere Anlage) die Aufprallgeschwindigkeit sinkt und damit die kritische Masse sowie die kritische Eisdicke steigen.

Abschließend werden die kritischen Eisdicken, unter Berücksichtigung einer niedrigeren Windgeschwindigkeit bei Eisansatz /25/, zu den in Tabelle 2.4 aufgeführten Dicken festgelegt. Die dünnste ermittelte kritische Eisdicke stellt sich somit bei der ENERCON E-44 (Nabenhöhe 45,0) zu 1,3cm ein.

2.1.3 Ermittlung einer kritischen Zeit zur Bildung eines kritischen Eisobjektes

In der Vergangenheit gab es zum Eiswachstum verschiedene Studien auf Basis der Simulationsprogramme TURBICE /27/, /31/, /32/, /33/ (WEA – Vereisung von Rotorblättern) und LEWICE /31/ (Luftfahrt – Vereisung von Tragflächen) sowie auf Basis experimenteller Windkanalversuche /27/, /31/, /34/.

Die Studien zeigen übereinstimmend die folgenden Ergebnisse:

- Die Eiswachstumsrate von Raureif (Eisdicke pro Zeiteinheit [mm/min]) nimmt mit zunehmender Größe der WEA (450kW bis 2MW) ab (0,75mm/min bis 0,45mm/min) /32/, /33/. Zusätzlich zu den Versuchsergebnissen /32/ wurde dieses Phänomen zunächst in einem Windpark beobachtet und daraufhin näher untersucht /32/.
- Raureif wächst insgesamt dicker auf als Klareis /31/, /34/ besitzt aber eine geringere Dichte /35/ (Raureif: 600 bis 900 kg/m³, Klareis 900kg/m³).

- Die Eiswachstumsrate liegt in einem Bereich von 0,45mm/min /32/ bis 3mm/min /31/.

Zusammenfassend wird die Eiswachstumsrate zu 1mm/min festgelegt. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Eiswachstumsrate mit zunehmender Größe der WEA abnimmt /32/, /33/ - gemäß der Erkenntnisse aus /32/ eher unterhalb von 1mm/min liegt. Die festgelegte Eiswachstumsrate gilt in Anlehnung an /34/ (Studie DTU Wind Energy 2013) für Klareis, Raureif bzw. einer Vereisungsmischung /34/.

Auf Basis der ermittelten kritischen Eisdicken (siehe Tabelle 2.4) ergibt sich die kritische Zeit, bis zu der mit der Akkumulation der kritischen Eisdicke zu rechnen ist, ca. zu den in Tabelle 2.5 aufgeführten Werten. Innerhalb dieser Zeit sollte das Eiserkennungssystem den Eisansatz erkannt und die WEA abgeschaltet haben, um den Eisabwurf eines kritischen Eisobjekts zu verhindern.

| | E-44 | E-82 | E-126 |
|----------------------|------|------|-------|
| Detektionszeit [min] | 13 | 14 | 15 |

Tabelle 2.5: Detektionszeiten bis zum Aufwachsen einer kritischen Eisdicke.

Auf Grund der sehr konservativ gewählten Eiswachstumsrate von 1mm/min kann für alle in der Produktübersicht /14/ aufgeführten ENERCON Windenergieanlagen, eine Detektionszeit von 15 Minuten angesetzt werden.

2.2 Untersuchung zum Eisabwurf beim Leerlauf (Startbetrieb)

Beim Start der ENERCON WEA vom Stillstandsbetrieb in den Leistungsbetrieb werden die WEA zunächst in einen Startbetrieb gefahren. Der Startvorgang ist insbesondere durch eine erhöhte Drehzahl gegenüber dem normalen Trudelbetrieb gekennzeichnet, sowie dadurch, dass die Windgeschwindigkeit beim Start unter möglichen Vereisungsbedingungen im Bereich von 3m/s bis 5m/s liegt.

Im Folgenden werden die Auswirkungen des Leerlaufs (Windgeschwindigkeit 3m/s bzw. 5m/s) auf die Abwurfweiten bei Eisabwurf untersucht und mit der nicht vermeidbaren Gefährdung durch Eisabfall verglichen.

2.2.1 Festlegung der Randbedingungen für den Eisabwurf beim Leerlauf

Anlagenbezogene Randbedingungen:

WEA-Typ:

Aus dem Anlagenportfolio /15/, /19/ wurden die folgenden WEA-Typen ausgewählt, die bzgl. der Anlagengröße und Drehzahl als repräsentativ für die Produktpalette herangezogen werden können.

- E-44 mit 45,0m und 55,0m Nabenhöhe, 44,0m Rortordurchmesser /19/

- E-48 mit 50,0m und 76,0m Nabenhöhe, 48,0m Rotordurchmesser /19/
- E-48 mit 60,0m und 73,0m Nabenhöhe, 53,0m Rotordurchmesser /19/
- E-82 mit 78,0m und 138,0m Nabenhöhe, 82,0m Rotordurchmesser /19/
- E-115 mit 92,0m und 149,0m Nabenhöhe, 115,0m Rotordurchmesser /19/
- E-126 mit 135,0m Nabenhöhe, 127,0m Rotordurchmesser /19/
- E-141 mit 129,0m und 159,0m Nabenhöhe, 141,0m Rotordurchmesser /15/

Für eine gute Abdeckung der jeweiligen Anlagenparameter wurden jeweils die höchste und die niedrigste Nabenhöhe für die Untersuchung des Leerlaufs (Startbetrieb) ausgewählt.

Drehzahl bei Eisabwurf: Für die Drehzahl wird die jeweilige Drehzahl des Leerlaufs berücksichtigt /15/, /20/:

- E-44 – 14U/min
- E-48 – 11U/min
- E-53 – 10U/min
- E-82 – 5U/min
- E-115 – 4U/min
- E-126 – 5U/min
- E-141 – 4U/min

Physikalische Randbedingungen:

Luftdichte: Die Luftdichte wird gemäß der GL Richtlinie für die Zertifizierung von Windenergieanlagen /26/ zu $1,225\text{kg/m}^3$ festgelegt.

Windgeschwindigkeit: Für die Windgeschwindigkeit wird eine Einschaltwindgeschwindigkeit von 3m/s sowie 5m/s berücksichtigt (siehe /12/)

Höhenabhängigkeit: Die Windgeschwindigkeit wird als Funktion der Höhe modelliert, hierzu wird das exponentielle Windprofil verwendet. Der Höhenexponent α wird gemäß der IEC 61400-1 ed. 3 /22/ zu 0,2 festgelegt.

Erdbeschleunigung: Die Erdbeschleunigung wird zu $9,81\text{m/s}^2$ festgelegt.

Randbedingungen zum Eisabwurf:

Gewicht und Geometrie der Eisobjekte: Für Gewicht und Geometrie werden die zur Ermittlung der kritischen Eisdicke untersuchten Eisobjekte herangezogen.

- Der Würfel (siehe 2.1.1, Tabelle 2.1, Ermittlung der kritischen Eisdicke „Schritt eins“) sowie
- die 144 verschiedene Eisobjekte, mit den folgenden Randbedingungen: B; H; L: 10cm; 0,3cm bis 5cm; 5cm bis 20cm (siehe 2.1.2, Ermittlung der kritischen Eisdicke „Schritt zwei“). Hierbei werden die ermittelten kritischen Eisdicken als untere Grenze für die Auswahl der Eisobjekte mitberücksichtigt (siehe Kapitel 2.1.2, Tabelle 2.4)

Mit den gewählten Eisobjekten wird eine Vielzahl möglicher Eisobjekte abgedeckt.

Lageparameter des Eisobjekts: Die maximale Umfangsgeschwindigkeit ist an der Rotorblattspitze gegeben. Im Rahmen der Modellierung wird angesetzt, dass sich das Eisobjekt zum Zeitpunkt des Abwurfs an der Rotorblattspitze befindet und somit die größtmögliche Startenergie besitzt.

Lageparameter des Rotorblattes (Abwurfwinkel): Die Lage des Rotorblattes in der Rotorebene (Abwurfwinkel) wird in 10° Schritten von 0° bis 360° variiert.

2.2.2 Ermittlung der Eisabwurfweite für den Leerlauf

Die Eisabwurfweiten für den Leerlauf wurden auf Basis der unter Kapitel 2.2.1 genannten Randbedingungen und dem in Kapitel 2.1.1 eingeführten Rechenmodell für den Eisabwurf ermittelt. Die Ergebnisse der maximalen Wurfweite der untersuchten Eisobjekte sind in der Tabelle 2.6 und Tabelle 2.7 dargestellt. Die Abbildung 3 und Abbildung 4 zeigen die Treffer der untersuchten Eisobjekte (Rotorradius schwarz gestrichelt, Gesamthöhe rot gestrichelt) beispielhaft für die ENERCON E-82 mit einer Nabenhöhe 138,0m und einer Windgeschwindigkeit von 3m/s.

| WEA-Typ | Nabenhöhe [m] | Gesamthöhe [m] | Untersuchte Eisobjekte | Maximale Wurfweite [m] | Verhältnis: max. Wurfweite/Gesamthöhe [%] |
|---------|---------------|----------------|------------------------|------------------------|---|
| E-44 | 45,0 | 67,0 | 144 Eisobjekte | 79,3 | 118 |
| E-44 | 45,0 | 67,0 | Würfel | 95,2 | 142 |
| E-44 | 55,0 | 77,0 | 144 Eisobjekte | 82,2 | 107 |
| E-44 | 55,0 | 77,0 | Würfel | 99,0 | 129 |
| E-48 | 50,0 | 74,0 | 144 Eisobjekte | 73,6 | 100 |

| WEA- Typ | Naben- höhe [m] | Gesamthöhe [m] | Untersuchte Eisobjekte | Maximale Wurfweite [m] | Verhältnis: max.wurfweite/Ge- samthöhe [%] |
|-------------|--------------------|-------------------|---------------------------|------------------------------|--|
| E-48 | 50,0 | 74,0 | Würfel | 86,0 | 116 |
| E-48 | 76,0 | 114,0 | 144 Eisobjekte | 79,1 | 79 |
| E-48 | 76,0 | 114,0 | Würfel | 94,2 | 94 |
| E-53 | 60,0 | 86,5 | 144 Eisobjekte | 77,1 | 89 |
| E-53 | 60,0 | 86,5 | Würfel | 90,0 | 105 |
| E-53 | 73,0 | 99,5 | 144 Eisobjekte | 80,0 | 80 |
| E-53 | 73,0 | 99,5 | Würfel | 94,5 | 95 |
| E-82 | 78,0 | 119,0 | 144 Eisobjekte | 76,8 | 65 |
| E-82 | 78,0 | 119,0 | Würfel | 85,0 | 71 |
| E-82 | 138,0 | 179,0 | 144 Eisobjekte | 83,8 | 47 |
| E-82 | 138,0 | 179,0 | Würfel | 97,0 | 54 |
| E-115 | 92 | 149,9 | 144 Eisobjekte | 95,1 | 63 |
| E-115 | 92 | 149,9 | Würfel | 106,0 | 71 |
| E-115 | 149 | 206,9 | 144 Eisobjekte | 100,8 | 49 |
| E-115 | 149 | 206,9 | Würfel | 115,5 | 56 |
| E-126 | 135,0 | 198,0 | 144 Eisobjekte | 118,5 | 60 |
| E-126 | 135,0 | 198,0 | Würfel | 140,7 | 71 |
| E-141 | 129 | 199,5 | 144 Eisobjekte | 117,2 | 59 |
| E-141 | 129 | 199,5 | Würfel | 134,6 | 67 |
| E-141 | 159 | 229,5 | 144 Eisobjekte | 119,6 | 52 |
| E-141 | 159 | 229,5 | Würfel | 138,5 | 60 |

Tabelle 2.6: Maximale Wurfweiten bei Eisabwurf Leerlauf (Windgeschwindigkeit 3m/s).

| WEA- Typ | Naben- höhe [m] | Gesamthöhe [m] | Untersuchte Eisobjekte | Maximale Wurfweite [m] | Verhältnis: max.wurfweite/Ge- samthöhe [%] |
|-------------|--------------------|-------------------|---------------------------|------------------------------|--|
| E-44 | 45,0 | 67,0 | 144 Eisobjekte | 79,5 | 119 |
| E-44 | 45,0 | 67,0 | Würfel | 95,3 | 142 |
| E-44 | 55,0 | 77,0 | 144 Eisobjekte | 82,6 | 107 |
| E-44 | 55,0 | 77,0 | Würfel | 99,0 | 129 |
| E-48 | 50,0 | 74,0 | 144 Eisobjekte | 73,8 | 100 |
| E-48 | 50,0 | 74,0 | Würfel | 85,9 | 116 |
| E-48 | 76,0 | 114,0 | 144 Eisobjekte | 79,6 | 80 |
| E-48 | 76,0 | 114,0 | Würfel | 94,2 | 94 |
| E-53 | 60,0 | 86,5 | 144 Eisobjekte | 77,3 | 89 |
| E-53 | 60,0 | 86,5 | Würfel | 90,4 | 105 |
| E-53 | 73,0 | 99,5 | 144 Eisobjekte | 80,4 | 81 |
| E-53 | 73,0 | 99,5 | Würfel | 94,5 | 95 |
| E-82 | 78,0 | 119,0 | 144 Eisobjekte | 77,0 | 65 |
| E-82 | 78,0 | 119,0 | Würfel | 85,0 | 71 |
| E-82 | 138,0 | 179,0 | 144 Eisobjekte | 84,8 | 47 |
| E-82 | 138,0 | 179,0 | Würfel | 97,1 | 54 |
| E-115 | 92 | 149,9 | 144 Eisobjekte | 95,3 | 64 |
| E-115 | 92 | 149,9 | Würfel | 105,9 | 71 |
| E-115 | 149 | 206,9 | 144 Eisobjekte | 101,8 | 49 |
| E-115 | 149 | 206,9 | Würfel | 115,7 | 56 |
| E-126 | 135,0 | 198,0 | 144 Eisobjekte | 119,7 | 60 |
| E-126 | 135,0 | 198,0 | Würfel | 140,9 | 71 |
| E-141 | 129 | 199,5 | 144 Eisobjekte | 117,9 | 59 |
| E-141 | 129 | 199,5 | Würfel | 134,7 | 68 |
| E-141 | 159 | 229,5 | 144 Eisobjekte | 120,8 | 53 |
| E-141 | 159 | 229,5 | Würfel | 138,8 | 60 |

Tabelle 2.7: Maximale Wurfweiten bei Eisabwurf Leerlauf (Windgeschwindigkeit 5m/s).

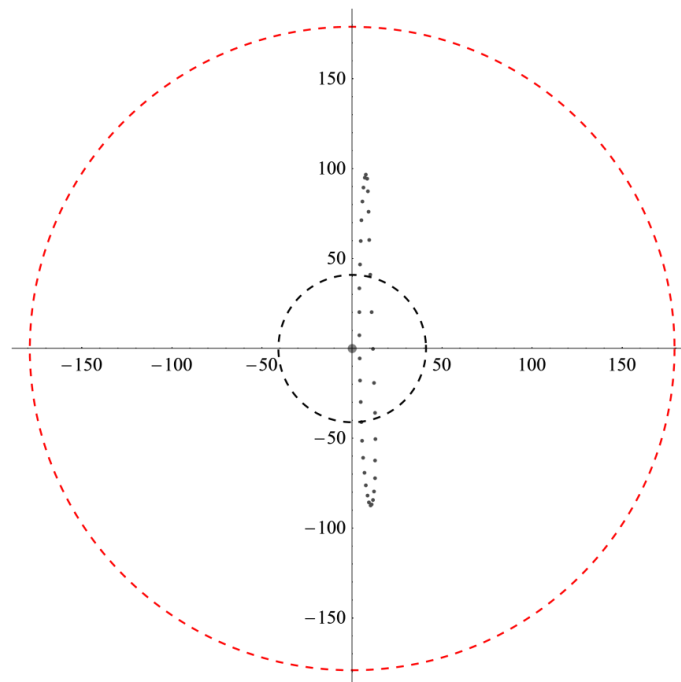


Abbildung 3:

Treffer Eisabwurf (Würfel) Leerlauf, Windgeschwindigkeit 3m/s. ENERCON E-82, Nabenhöhe 138,0m (Rotorradius schwarz gestrichelt, Gesamthöhe rot gestrichelt)

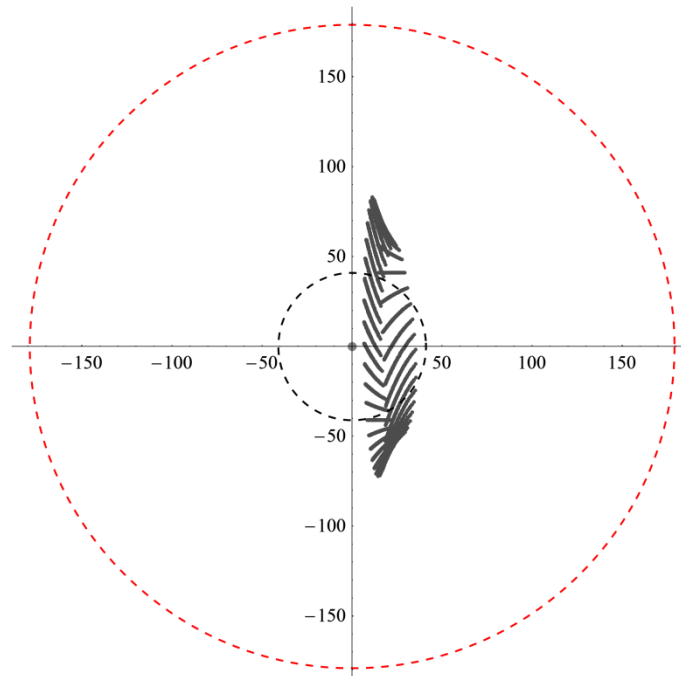


Abbildung 4:

Treffer Eisabwurf (144 generierte Eisobjekte) Leerlauf, Windgeschwindigkeit 3m/s. ENERCON E-82, Nabenhöhe 138,0m (Rotorradius schwarz gestrichelt, Gesamthöhe rot gestrichelt)

Die Ergebnisse der maximalen Eisabwurfweiten beim Leerlauf für 3m/s bzw. 5m/s Windgeschwindigkeit in Tabelle 2.6 und Tabelle 2.7 zeigen, dass der Würfel für alle untersuch-

ten WEA-Konfigurationen die größten Wurfweiten erzielt. Dies liegt u. a. an dem geringeren Luftwiderstand gegenüber flächigen Eisobjekten, er wird auf seiner Flugbahn weniger abgebremst. Die maximalen ermittelten Eisabwurfweiten für den Leerlauf liegen bei ca. 142% der Gesamthöhe der entsprechenden WEA (siehe Tabelle 2.6 und Tabelle 2.7).

2.2.3 Bewertung und Zusammenfassung der Eisabwurfweite für den Leerlauf

Im Winter können Vereisungen (Eisansatz) an WEA bei Temperaturen um 0°C vorkommen. Eisabfall von Rotorblättern tritt dann nach jeder Vereisungswetterlage (Eisansatz) mit einsetzendem Tauwetter auf. Abgeschaltete WEA unterscheiden sich hierbei nicht wesentlich von anderen hohen Objekten wie Brücken oder Strommasten /29/. Ist kein System zur Eiserkennung und Abschaltung der WEA bei Eisansatz installiert, so werden die gebildeten Eisobjekte im Betrieb abgeworfen (Eisabwurf) und erzielen wesentlich weitere Flugweiten als bei stehender WEA (Eisabfall).

Die Beurteilung der Gefährdung durch Eisabfall (stehende WEA) ist standortspezifisch zu bewerten und unter anderem abhängig von den gefährdeten Schutzobjekten sowie den Windbedingungen am Standort. Zur ersten groben Abschätzung der Eisabfallweite kann die folgende empirische Gleichung nach Seifert /28/ herangezogen werden:

$$\text{Eisabfallweite} = \text{Windgeschwindigkeit} \cdot \frac{\text{Rotordurchmesser} / 2 + \text{Nabenhöhe}}{15} \quad /28/$$

Für die Abschätzung der möglichen maximalen Eisabfallweite bietet sich das 99,9% Quantil der Windgeschwindigkeitsverteilung am Standort an. Diese Windgeschwindigkeit ist hinreichend konservativ, da sie zu 99,9% nicht überschritten wird.

Auf Basis unserer derzeitigen Erfahrung mit standortspezifischen Untersuchungen (Risikobeurteilung Eisabfall) zum Eisabfall (>100 Projekte u.a. in Deutschland und Österreich) und den jeweils ermittelten maximalen Gefährdungsbereichen für Eisabfall, ist eine Gefährdung durch Eisabfall innerhalb eines Bereichs von ca. 75% bis 170% der Gesamthöhe der geplanten WEA möglich. Der Gefährdungsbereich für den Eisabfall ist standortspezifisch und unter anderem abhängig von den Windbedingungen (z. B. Schwachwind- oder Starkwindstandort) sowie dem geplanten WEA-Typ. Der maximal mögliche Gefährdungsbereich durch Eisabfall ist an Schwachwindstandorten kleiner als an Starkwindstandorten.

Für die untersuchten WEA ergeben sich die folgenden maximalen Eisabwurfweiten in Prozent der Gesamthöhe im Leerlauf zu (Drehzahl siehe Kapitel 2.2.1, Windgeschwindigkeit 3m/s bzw. 5m/s, siehe Kapitel 2.2.2, Tabelle 2.6 und Tabelle 2.7):

- E-44 – 142%
- E-48 – 116%
- E-53 – 105%
- E-82 – 71%
- E-115 – 71%
- E-126 – 71%
- E-141 – 68%

Die maximalen Eisabwurfweiten für die E-44, die E-48 und die E-53 liegen oberhalb des ermittelten minimalen Gefährdungsbereichs für Eisabfall (ca. 75% der Gesamthöhe, empirisch ermittelt). Für die E-82, die E-115 sowie die E-126 liegen die maximalen Eisabwurfweiten unterhalb des ermittelten minimalen Gefährdungsbereichs für Eisabfall.

Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass eine Gefährdung durch Eisabfall innerhalb des Gefährdungsbereichs (Eisabfall) der WEA im Winter grundsätzlich vorliegen kann, stellt der untersuchte Betrieb des Leerlaufs (Windgeschwindigkeit 3m/s bzw. 5m/s) gegenüber dem Eisabfall (nach jedem Eisansatz eintretendes Ereignis) für die WEA-Typen E-44, E-48 sowie E-53 in Abhängigkeit des Standortes (Schwachwind- oder Starkwindstandort) eine mögliche zusätzliche Gefährdung dar.

Für die WEA E-82, E-115, E-126 sowie E-141, welche für die restlichen WEA der ENERCON Produktpalette /20/ als abdeckend angesehen werden können, stellt der untersuchte Betrieb des Leerlaufs (Windgeschwindigkeit 3m/s bzw. 5m/s) gegenüber dem Eisabfall (nach jedem Eisansatz eintretendes Ereignis) keine unzulässige zusätzliche Gefährdung dar.

2.2.4 Ergänzende Informationen zum Trudelbetrieb

Neben dem oben betrachteten Leerlauf (Startbetrieb, s. 2.2) gibt es z. Bsp. bei Windmangel, Störungen oder Eisansatzerkennung den sog. Trudelbetrieb bei geringer Drehzahl. Durch die langsame Bewegung (Trudeln) werden die Nabenlager weniger belastet als bei längerem Stillstand und eine Wiederaufnahme der Stromerzeugung bei ausreichendem Wind ist schneller möglich. Die Trudeldrehzahl ist abhängig vom Typ der Windenergieanlage und von der Windgeschwindigkeit.

- kein Wind = Rotor steht still
- schwacher Wind = niedrige Drehzahl bis max. Trudeldrehzahl
- viel Wind = max. Trudeldrehzahl

Der Blattwinkel beträgt im Trudelbetrieb mind. 60° (Fahnenstellung =92°). /16/

| Windenergieanlage | Max. Trudeldrehzahl |
|---|---------------------|
| E-44, E-48, E-53 | 5,0 U/min |
| E-70 E4, E-82 E2, E-82 E3, E-82 E4, E-92, E-103 EP2 | 3,5 U/min |
| E-101, E-101 E2, E-115, E-115 E2 | 3,0 U/min |
| E-112, E-126 | 2,5 U/min |
| E-126 EP4, E-141 EP4 | 2,5 U/min |

Tabelle 2.8: Maximale Trudeldrehzahl

Eisabfall von einer abgeschalteten (trudelnden) WEA lässt sich nicht verhindern. Der potentielle Gefährdungsradius kann im Rahmen einer standortspezifischen Risikoanalyse ermittelt werden.

3 Beschreibung des Eiserkennungsalgorithmus

3.1 Programmablauf

3.1.1 Prüfung des Programmablaufs auf Plausibilität

Der Programmablauf wurde auf Basis des Dokuments /4/ geprüft und bewertet. Er ist in sich plausibel und kann durch den Vergleich von Leistungswerten und Blattwinkeln sowohl im Bereich der Nennleistung als auch darunter eine Vereisung erkennen.

Durch die Verwendung von Zählern wird verhindert, dass die Anlage während kurzer Vereisungsperioden –in denen die kritische Eisdicke nicht erreicht wird- sofort abschaltet. Die Anpassung der Leistungskurve an die Anlage vermeidet ein Abschalten bei zu starker Verschmutzung.

Da es bei Aktivierung der Einstellung „Automatischer Neustart während Vereisung“ zu einem Wiederanfahren einer vereisten Turbine -und somit zu Eisabwurf- kommen kann steht dieser Parameter als Default-Wert auf „aus“. Dadurch wird einen Neustart nur erlaubt, wenn eine Vereisung auf Grund der Vereisungsbedingungen nicht mehr möglich ist. Der Parameter „automatischer Neustart während Vereisung“ kann und darf erst nach schriftlicher Beauftragung durch den Betreiber und nur durch ENERCON-Mitarbeiter durch Eingabe eines persönlichen Servicecodes eingeschaltet werden.

3.1.2 Prüfung von Lücken/Unsicherheiten im Programmablauf

Für den Fall, dass eine Anlage längere Zeit stillsteht (auf Grund längerer Schwachwindperioden oder eines Defekts) und sich während dieser Zeit die Wetterbedingungen ändern, könnte es zu unbemerkten Vereisungen an der Anlage kommen. Dies geschieht von Erfahrungswerten ausgehend jedoch selten. Wenn die Anlage anschließend anfährt würden die Zähler der Eiserkennung mindestens 15 bzw. 30 min benötigen, um die Vereisung festzustellen und die Anlage zu stoppen. Um dem entgegen zu wirken und die Anlage bereits bei niedrigen Blattspitzengeschwindigkeiten zu stoppen wurde von ENERCON eine Funktion integriert, die die Zeit zur Erkennung von Vereisung nach Stillstandszeiten auf 3 min verringert /14/.

3.2 Bewertung des Messprinzips beim ENERCON Eiserkennungsverfahren

Das Messprinzip des Kennlinienverfahrens basiert auf der Änderung der aerodynamischen Eigenschaften der Blattprofile durch Eisansatz, welcher sowohl die Oberflächenrauigkeit als auch die Geometrie des Blattes so verändert, dass es zu einem signifikanten Verlust an aerodynamischer Performance kommt. Theoretisch ist das Kennlinienverfahren in der Lage, bereits eine erhöhte Rauigkeit der Oberfläche durch Raureif zu erkennen. Diese Aussage wird gestützt durch Veröffentlichungen wie /41/, in welcher ein hoher Verlust an Auftrieb bereits bei leichter Vereisung messtechnisch gezeigt wird. Der einzustellende Schwellwert ist deshalb so zu wählen, dass Fehldetektionen und somit unnötige Abschaltungen der WEA vermieden werden.

3.3 Bewertung der Algorithmen beim Kennlinienverfahren

Der Kern des Eiserkennungssystems ist ein im Regler der Anlage implementierter Algorithmus, der gemessene Signale (Leistung, Blattwinkel, ...) verarbeitet und das Ergebnis mit einem Schwellwert vergleicht. Eine Überschreitung dieses Schwellwertes führt darauf hin zum Abschalten der Anlage.

Der Schwellwert kann dabei abhängig sein von den Eigenschaften der Anlage oder auch konstant sein und für jede Anlage den gleichen Wert annehmen. Im Fall des ENERCON Eiserkennungssystems liegt dieser Schwellwert für alle Anlagen bei 1.2m/s Windgeschwindigkeit.

Die detaillierte Beschreibung des Eiserkennungsalgorithmus befindet sich im Dokument /4/.

Es ist zu indizieren, dass eine kritische Eisdicke, wie sie in Kapitel 2.1 ermittelt wurde, durch Überschreitung dieses Schwellwertes erkannt wird. Zu diesem Zweck wurde der Messbericht /1/ eingereicht.

3.3.1 Messbericht Meteotest: „Performance of the ENERCON ice detection system“

Zentrales Dokument zur Bewertung des Eisdetektionsalgorithmus ist der von Meteotest verfasste Bericht zur Vermessung einer ENERCON E-82 unter Vereisungsbedingungen im Februar 2014, /1/. Der Bericht enthält Ergebnisse einer Vermessungsperiode von 18 Tagen (20.1.2014 - 7.2.2014).

Die Bewertung des Eiserkennungssystems basiert auf den folgenden Informationen.

Ergebnisse zum Vereisungszustand der Blätter (genannt „instrumental icing“): Von einer auf der Gondel installierten Kamera wurden in regelmäßigen Zeitabständen Fotos der Blätter aufgenommen, welche dem TÜV NORD vorliegen. Aus diesen Aufnahmen wurde auf den Vereisungszustand geschlossen.

Ergebnisse zur atmosphärischen Vereisung (genannt „meteorological icing“): Diese Ergebnisse zeigen Zeitintervalle an, in denen es aufgrund der externen Bedingungen zu einem Anwachsen der Eisdicke kommen kann.

Ergebnisse des Signals des Eiserkennungssystems.

3.3.2 Beobachtungen und Bewertungen zum Messbericht Meteotest

In diesem Abschnitt werden folgende Punkte bewertet, die sich für die Prüfung als möglicherweise kritisch heraus stellten:

- Trefferquote des Eiserkennungssystems
- Vor-Start-Betrieb der Anlage (nicht leistungserzeugend) und Zeitverzögerung der Eiserkennung nach Zuschalten der Anlage
- Abdeckung verschiedener Betriebsbereiche

- Übereinstimmung der Beobachtungen aus der Messung mit der Spezifikation des Algorithmus.

Der Bericht zeigt, dass das Eisdetektionssystem mit einem Zeitanteil von 95% Eis an den Rotorblättern erkannt hat.

Aus den Aufzeichnungen ist ferner der Zeitverzug bis zur Eiserkennung nach Übergang in den leistungserzeugenden Betrieb zu erkennen. In diesem Leerlauf-Betrieb dreht sich der Rotor abhängig vom Typ und Windgeschwindigkeit mit entsprechender Drehzahl, so dass das Risiko von Eisabwurf besteht. Laut Bericht /1/ beträgt dieser Zeitverzug bis zu 0.7 Stunden. Der Auswertungsalgorithmus benötigt eine Dauer von zwar nur mindestens 3 Minuten, bevor Eis erkannt wird, jedoch ist anzunehmen, dass die Anlage während eines großen Zeitanteils der bis zu 0.7 Stunden noch keine Leistung erzeugt.

Aufgrund folgender Betrachtungen sind diese Phasen der Nicht-Detektierbarkeit als eher unkritisch einzustufen:

- Die Studie zur Abschätzung der Eisabwurfweite für den Leerlauf (Wind 3m/s, Drehzahl 5U/min) zeigt, dass die Eiswurfweite für diesen Modus geringer ist als die kritische Weite für Eisabfall.
- Üblicherweise steigt die Windgeschwindigkeit nicht derart schnell an, so dass nicht anzunehmen ist, dass Leerlauf der Anlage bei signifikant höheren Windgeschwindigkeiten auftritt.

Der dem TÜV NORD vorliegende Messbericht /1/ indiziert, dass das Eiserkennungssystem im Vollastbetrieb für Windgeschwindigkeiten über 12 m/s funktioniert und damit ebenfalls die Eiserkennung auf Basis des Pitchwinkels. Das gemessene Verhalten des Eiserkennungssystems stimmt mit dem spezifizierten Verhalten überein.

3.3.3 Messung an der Anlage „WEA 2“

Die Ergebnisse zur Messung an einer Anlage ohne RBH zeigen, dass die Anlage während der Vereisungszeit gestoppt ist (siehe Abbildung 5).

Die Messung an der Anlage ohne RBH lässt sich aufgrund der ungenauen Daten schlechter für die Bewertung verwenden als die Messung an der Anlage mit RBH.

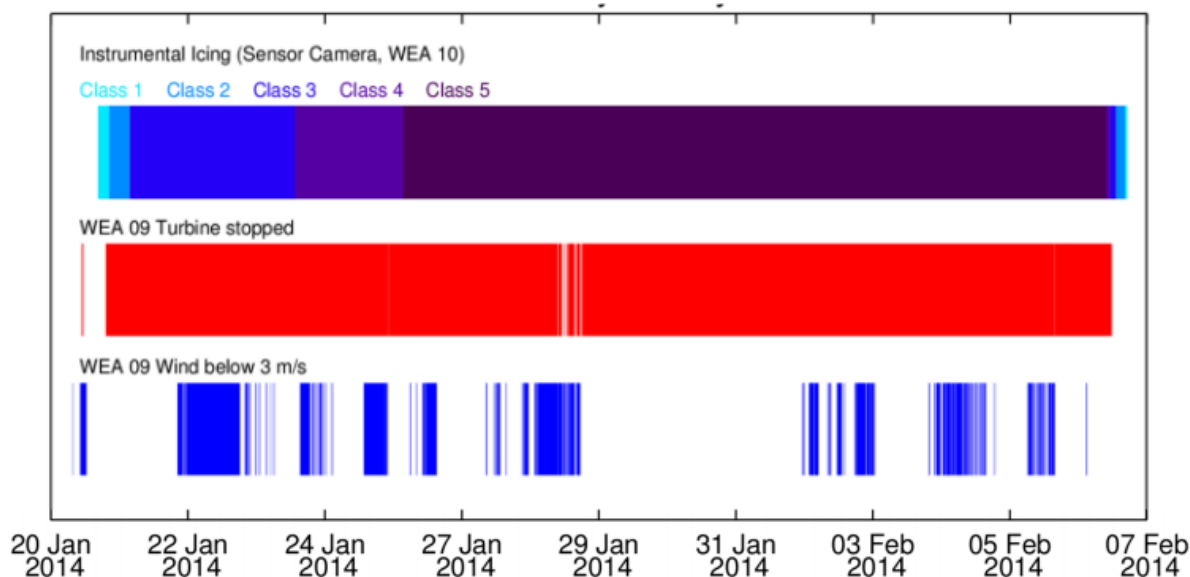


Abbildung 5: Übersicht der aufgezeichneten Signale während der gesamten Messperiode für WEA 09 ohne RBH.

3.4 Grenzen der Bewertungskette

3.4.1 Geschlossenheit der Bewertungskette und Schnittstellen

Für eine geschlossene Bewertungskette ist es notwendig, die kritische Eisdicke und die Einstellung des Eiserkennungssystems in Verbindung mit dem Messbericht zu bringen.

Die in Kapitel 2.1 ermittelte kritische Eisdicke für alle ENERCON Anlagen beträgt einerseits 13 mm. Auf der anderen Seite zeigt der Messbericht, dass für die Vereisungskategorie „light icing“ mit einer Zuverlässigkeit von 95% Eis erkannt wird.

Ein zentraler Punkt der Bewertungskette ist nun, diese Informationen zu verknüpfen.

Wie Fotoaufnahmen der Blätter zeigen, ist nur eine geringe Eisdicke bei Vereisungskategorie „light icing“ vorhanden. Es wird dabei angenommen, dass die auf dem Foto sichtbare Eisdicke nur wenige Millimeter beträgt und geringer ist als die kritische Eisdicke von 13 mm. Ferner ist eine zentrale Annahme, dass die (subjektive) Klassifizierung der Fotoaufnahmen in „instrumental icing“ Kategorien für alle anderen Zeitpunkte nach den gleichen Maßstäben durchgeführt wurde.

Zusätzlich wurde von ENERCON bestätigt, dass die in den vermessenen Anlagen eingestellten Schwellwerte zu Eiserkennung denen der eingereichten Spezifikation entsprechen.

3.4.2 Repräsentativität der Messung

Die Messung wurde über einen Zeitraum von 10 Tagen durchgeführt und betraf eine Periode mit hoher Vereisung. Zwei Punkte an diesem Vorgehen sind kritisch zu sehen:

- Dauer der Messung: Die Dauer der Messung kann als repräsentativ angesehen werden.

- Vereisungsgrad: Für einen großen Teil der Messperiode lagen schwere Vereisungsbedingungen vor. Die hohe gemessene Zuverlässigkeit der Eiserkennung zeigt einerseits, dass schwere und damit auch Vereisungsbedingungen, die Schäden verursachen können, relativ zuverlässig erkannt werden. Auf der anderen Seite erreicht der Vereisungsgrad in dieser Periode selten eine so geringe Dicke, dass die Funktionsfähigkeit bei kritischer Vereisung indiziert werden kann. Wie Abbildung 5 zeigt, ist der Vereisungsgrad „light instrumental icing“ nur zu Beginn der Messperiode vorzufinden. Es wird allerdings angenommen, dass auch bei Wiederholung der Vereisungsbedingungen die Funktionsfähigkeit gewährleistet ist.

Ferner ist anzumerken, dass die Fotoaufnahmen der vereisten Blätter, welche dem TÜV NORD vorliegen, eine Vereisung der Blätter im Bereich der Hinterkante zeigen. Wie der Bericht /41/ anhand von Windkanalversuchen indiziert, führt eine Vereisung an der Blattvorderkante zu einer stärkeren Änderung der aerodynamischen Beiwerte als eine Vereisung in der Nähe der Hinterkante. Die in der Messung vorliegende Vereisung scheint somit schwerer detektierbar als eine Vereisung der Profilvorderkante.

3.4.3 Unsicherheiten der Messung

Die Unsicherheiten der Messung können als gering eingestuft werden, da die Leistung sehr präzise gemessen werden kann und die Messung der Windgeschwindigkeit ebenfalls bei vorliegenden Längen der Mittelwertbildung präzise ist.

3.4.4 Übertragbarkeit der Ergebnisse auf andere Anlagen

Darüber hinaus ist die Übertragbarkeit der Ergebnisse aus der Messung, die lediglich an der E-82 durchgeführt wurden, auf andere Anlagen von ENERCON zu bewerten.

Grundsätzlich lässt sich feststellen, dass auch bei höheren Rotordurchmessern bereits eine leichte Vereisung der Blätter zu einem derart hohen Verlust an erzeugter Leistung führen, dass auch hier die Detektierbarkeit gegeben ist. Auch wenn die Möglichkeit besteht, dass bei weiteren Anlagen von ENERCON bei leichter Vereisung einen etwas geringere Differenz der Leistung auftritt, scheint hier in Bezug auf die kritische Eisdicke ausreichend Reserve vorhanden zu sein.

4 Zusammenfassung und Ergebnis der Bewertung

Die kritische Eisdicke und damit einhergehend die kritische Detektionszeit für verschiedene ENERCON Anlagen wurde ermittelt. Die dünnste ermittelte kritische Eisdicke stellt sich bei der ENERCON E-44 (Nabenhöhe 45,0) zu 1,3cm ein (siehe 2.1.2). Diese Eisdicke wurde für die weitere Bewertung als Maßstab herangezogen.

Sowohl die Prüfung des Algorithmus als auch die Analyse der Messergebnisse deuten darauf hin, dass der von ENERCON implementierte Eisdetektionsalgorithmus mit hinreichend hoher Zuverlässigkeit eine kritische Vereisung der Blätter erkennen kann.

Eine wichtige Voraussetzung für diese Aussage ist, dass die kritische Eisdicke größer ist als die in der Messung vorliegende Eisdicke für „light icing“. Diese Aussage kann lediglich über eine Bewertung der Fotoaufnahmen erfolgen. Obwohl der in den dem TÜV NORD vorliegenden Abbildungen erkennbare Vereisungsgrad eine geringere Eisdicke indiziert, als die kritische Eisdicke, liegt in diesem Schritt der Bewertungskette eine gewisse Unsicherheit. Das Kennlinienverfahren wird jedoch von ENERCON bereits seit 2003 in über 17000 Windenergieanlagen erfolgreich eingesetzt. Daher kann von einer hohen Betriebsbewährung ausgegangen werden /13/.

Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass eine Gefährdung durch Eisabfall innerhalb des Gefährdungsbereichs für Eisabfall von der WEA im Winter grundsätzlich vorliegen kann, stellt der untersuchte Betrieb des Leerlaufs (Windgeschwindigkeit 3m/s bzw. 5m/s) gegenüber dem Eisabfall (nach jedem Eisansatz eintretendes Ereignis) für die WEA-Typen E-44, E-48 sowie E-53 in Abhängigkeit des Standortes (Schwachwind- oder Starkwindstandort) eine mögliche zusätzliche Gefährdung dar.

Für die WEA E-82, E-115, E-126, sowie E-141 welche für die restlichen WEA der ENERCON Produktpalette (s. Kap. 1.3) als abdeckend angesehen werden können, stellt der untersuchte Betrieb des Leerlaufs (Windgeschwindigkeit 3m/s bzw. 5m/s) gegenüber dem Eisabfall (nach jedem Eisansatz eintretendes Ereignis) keine unzulässige zusätzliche Gefährdung dar.

Der Eiserkennungsalgorithmus ist plausibel und stellt durch die doppelte Kontrolle über Leistungs- und Blattwinkelkennlinie eine sinnvolle Methode der Eiserkennung dar.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass der von ENERCON verwendete Eiserkennungsalgorithmus in Bezug auf die Eisansatzerkennung dem Stand der Technik entspricht und viele Indizien dafür sprechen, dass mit vorliegenden Einstellungen bzw. mit vorliegenden Parametern eine Eisdicke erkannt wird, die geringer ist als die kritische.

5 Dokumente und Literaturverzeichnis

5.1 Geprüfte Dokumente

- /1/ Meteotest, Bericht zur Funktionsfähigkeit des Eiserkennungssystems für ENERCON
"Performance of the ENERCON ice detection system"
Dok.-Name: 140610_report_ice_detection.pdf, Rev. 0.1,
Datum: 06.06.2014
- /2/ ENERCON, Mitteilung
"Antworten zum Status Report ENERCON ice detection TÜV-NORD Sys Tec GmbH & Co. KG vom 22.7.2014"
Dok.-Name: D0342023-0.pdf, Rev. 0,
Datum: 05.08.2014
- /3/ T. Wallenius (VTT Technical Research Center of Finland) and further authors:
"The relationship between chord length and rime icing on wind turbines"
- /4/ ENERCON
Technische Beschreibung, ENERCON Eiserkennung Programmablauf
Dok.-Name: ENERCON Eiserkennung – Flussdiagramm.pdf
Dok. Nr.: D0337087-2
Datum: 06.08.2014
- /5/ ENERCON
Technische Beschreibung ENERCON Eiserkennung Sensorik
Dok.-Name: D0332210-0 Flussdiagramm.pdf
Datum: 27.06.2014
- /6/ ENERCON
Statusbeschreibung, 14 Eisansatzerkennung, 11 Rotor (Leistungsmessung)
Dok.-Name: 014_0011_Status_CS48_CS82_CS101_CS126.pdf, Revision: 004
Datum: 26.06.2012
- /7/ ENERCON
Statusbeschreibung, 14 Eisansatzerkennung, 12 Anemometer (Leistungsmessung)
Dok.-Name: 014_0012_Status_CS48_CS82.pdf, Revision: 004
Datum: 26.06.2012
- /8/ ENERCON
Statusbeschreibung, 14 Eisansatzerkennung, 13 Rotor (Blattwinkelmessung)
Dok.-Name: 014_0013_Status_CS48_CS82_CS101_CS126.pdf, Revision: 004
Datum: 26.06.2012
- /9/ ENERCON
Statusbeschreibung, 14 Eisansatzerkennung, 14 Anemometer (Blattwinkelmessung)
Dok.-Name: 014_0014_Status_CS48_CS82.pdf, Revision: 003
Datum: 26.06.2012

- /10/ ENERCON
Funktionsbeschreibung Eisansatzsimulation
Dok.-Name: Eisansatzsimulation_Funktionsbeschreibung_V1 2.pdf,
Revision: 002
Datum: 24.02.2014
- /11/ ENERCON: Mitteilung
„Antworten zum Status Report ENERCON ice detection TÜV-NORD Sys Tec
GmbH & Co. KG vom 22.07.2014“,
Datum: 05.08.2014
- /12/ ENERCON: email
Harald Wegmann, „AW: Anmerkungen zur ENERCON Eiserkennung“
Datum: 09.09.2014
- /13/ ENERCON: Erklärung
S. Janssen, H. Wegmann, Vermeidung von eiswurfbedingten Personenschäden
durch das ENERCON Kennlinienverfahren
Dok. Nr.: D0353125-0
Datum: 14.10.2014
- /14/ ENERCON
Technische Beschreibung ENERCON Windenergieanlagen Eisansatzerkennung
Dok. Nr.: D0154407-8
Datum: 10.01.2020
- /15/ ENERCON
Betriebsanleitung ENERCON Windenergieanlage E-141 EP4 / 4200kW
Dok. Nr.: D0496591-0
Datum: 30.06.2016
- /16/ ENERCON
Technische Beschreibung, Anhalten der Windenergieanlage
Dok. Nr.: D0630561-0
Datum: 25.10.2017
- /17/ ENERCON
Technische Beschreibung, Übersicht Eisansatzerkennungssysteme
Dok. Nr.: D0666949-2
Datum: 24.10.2019
- /18/ VTT Technical Research Centre of Finland Ltd
Customer Report, Pre-Certification of Labkotec LID-3300IP ice detector for wind
energy applications
Dok. Nr.: VTT-CR-03658-16
Datum: 14.12.2016
- /19/ ENERCON GmbH. ENERCON Produktübersicht, Stand September 2016. Über-
mittelt durch die ENERCON GmbH mit Email vom 02.03.2017.
- /20/ ENERCON GmbH. ENERCON Produktübersicht inkl. Drehzahlen zum Leerlauf-
betrieb für die WEA E-44, E-48 sowie E-53. Übermittelt durch die ENERCON
GmbH mit Email vom 15.09.2014.

- /21/ ENERCON GmbH. Übersicht „Zertifikate für Control and Safety Systeme ENERCON WEAs“, D0342021-0. Übermittelt durch die ENERCON GmbH mit Email vom 08.08.2014.

5.2 Literatur

5.2.1 Literatur zu Kapitel 2.1 und 2.2

- /22/ IEC 61400-1. Wind turbines – Part 1: Design requirements. Third Edition. 2005.
- /23/ Morgan, C. et al. Wind Turbine Icing and Public Safety - A Quantifiable Risk? Wind Energy Production in Cold Climates. Bristol. 1996.
- /24/ Cattin, R. et al. WIND TURBINE ICE THROW STUDIES IN THE SWISS ALPS. European Wind Energy Conference, Milan, Italy. 2007.
- /25/ Lautenschlager, F. Studie zum Einfluss der Windgeschwindigkeit auf das Ereignis Eisabwurf bei Windenergieanlagen. Bachelorarbeit im Studiengang Umwelttechnik. 2012.
- /26/ Germanischer Lloyd. Vorschriften und Richtlinien. IV Industriedienste. Richtlinie für die Zertifizierung von Windenergieanlagen. Ausgabe 2010.
- /27/ Seifert, H. Betrieb von Windenergieanlagen unter Vereisungsbedingungen. St. Pölten. 1999.
- /28/ Seifert, H. et al. Risk analysis of ice throw from wind turbines, BOREAS VI. Pyhä, Finland. 2003.
- /29/ Seifert, H. Technische Ausrüstung von Windenergieanlagen an extremen Standorten. St. Poelten. 2002.
- /30/ Seifert, H. Technical requirements for rotor blades operating in cold climate. Wilhelmshaven. 2003
- /31/ Makkonen, L. et. al. Modelling and prevention of ice accretion on wind turbines. Wind Engineering Volume 25, No. 1. 2001.
- /32/ Wallenius, T. et. al. The relationship between chord length and rime icing on wind turbines. Winterwind. 2008.
- /33/ Lehtomäki, V. et. al. IcedBlades - Modelling of ice accretion on rotor blades in a coupled wind turbine tool. Winterwind. 2012.
- /34/ Hudecz, A. et. al. Experimental investigation of ice accretion on wind turbine blades. Winterwind. 2013.
- /35/ Cattin, R. Alpine Test Site Guetsch, Handbuch und Fachtagung. Genossenschaft METEOTEST. Bern. 2008.
- /36/ Hauschild, J. et al. Monte-Carlo-Simulation zur probabilistischen Bewertung der Gefährdung durch Eisabwurf bei Windenergieanlagen. Düsseldorf: VDI-Verlag, VDI-Bericht 2146. 2011.

- /37/ Hauschild, J. et al. Ermittlung von Trefferwahrscheinlichkeiten in der Umgebung einer Windenergieanlage: Eisabfall, Rotorblattbruch und Turmversagen. Düsseldorf: VDI-Verlag, VDI-Bericht 2210. 2013.
- /38/ Green Book. Methods for the determination of possible damage – first edition. Voorburg 1989.
- /39/ Deutscher Wetterdienst. Online Wetterlexikon, Stand: September 2014. Offenbach. 2014.
- /40/ Karl-Heinrich Grote, Jörg Feldhusen (Hrsg.): DUBBEL – Taschenbuch für den Maschinenbau. 22. Auflage. Springer, Berlin/Heidelberg 2011
- /41/ NASA: Ice Accretions and Icing Effects for Modern Airfoils, April 2000
- /42/ DIBt. Muster-Liste der Technischen Baubestimmungen – Fassung September 2013

Verfahrensanweisung

ENERCON Windenergieanlagen

Aufstellung von Warnschildern bei Eiswurf

Herausgeber ENERCON GmbH ▪ Dreekamp 5 ▪ 26605 Aurich ▪ Deutschland
 Telefon: +49 4941 927-0 ▪ Telefax: +49 4941 927-109
 E-Mail: info@enercon.de ▪ Internet: http://www.enercon.de
 Geschäftsführer: Hans-Dieter Kettwig, Nicole Fritsch-Nehring
 Zuständiges Amtsgericht: Aurich ▪ Handelsregisternummer: HRB 411
 Ust.Id.-Nr.: DE 181 977 360

Urheberrechtshinweis Die Inhalte dieses Dokuments sind urheberrechtlich sowie hinsichtlich der sonstigen geistigen Eigentumsrechte durch nationale und internationale Gesetze und Verträge geschützt. Die Rechte an den Inhalten dieses Dokuments liegen bei der ENERCON GmbH, sofern und soweit nicht ausdrücklich ein anderer Inhaber angegeben oder offensichtlich erkennbar ist.

Die ENERCON GmbH räumt dem Verwender das Recht ein, zu Informationszwecken für den eigenen, rein unternehmensinternen Gebrauch Kopien und Abschriften dieses Dokuments zu erstellen; weitergehende Nutzungsrechte werden dem Verwender durch die Bereitstellung dieses Dokuments nicht eingeräumt. Jegliche sonstige Vervielfältigung, Veränderung, Verbreitung, Veröffentlichung, Weitergabe, Überlassung an Dritte und/oder Verwertung der Inhalte dieses Dokuments ist – auch auszugsweise – ohne vorherige, ausdrückliche und schriftliche Zustimmung der ENERCON GmbH untersagt, sofern und soweit nicht zwingende gesetzliche Vorschriften ein Solches gestatten.

Dem Verwender ist es untersagt, für das in diesem Dokument wiedergegebene Know-how oder Teile davon gewerbliche Schutzrechte gleich welcher Art anzumelden.

Sofern und soweit die Rechte an den Inhalten dieses Dokuments nicht bei der ENERCON GmbH liegen, hat der Verwender die Nutzungsbestimmungen des jeweiligen Rechteinhabers zu beachten.

Geschützte Marken Alle in diesem Dokument ggf. genannten Marken- und Warenzeichen sind geistiges Eigentum der jeweiligen eingetragenen Inhaber; die Bestimmungen des anwendbaren Kennzeichen- und Markenrechts gelten uneingeschränkt.

Änderungsvorbehalt Die ENERCON GmbH behält sich vor, dieses Dokument und den darin beschriebenen Gegenstand jederzeit ohne Vorankündigung zu ändern, insbesondere zu verbessern und zu erweitern, sofern und soweit vertragliche Vereinbarungen oder gesetzliche Vorgaben dem nicht entgegenstehen.

Dokumentinformation

| | | | |
|--------------------|------------------|------------|--|
| Dokument-ID | D0464436-0 | | |
| Vermerk | Originaldokument | | |
| Datum | Sprache | DCC | Werk / Abteilung |
| 2016-02-01 | de | BT | WRD Management Support GmbH / Technische Redaktion |

Allgemeines

An den Rotorblättern einer Windenergieanlage kommt es bei bestimmten Witterungsverhältnissen zur Bildung von Eis-, Reif- oder Schneeablagerungen.

Dabei können z. T. Eisstärken erreicht werden, von denen beim Herabfallen (Eisfall) oder Wegschleudern (Eiswurf) Gefahren für Personen und Sachen ausgehen können.

Um Passanten und sonstige Personen, die sich auf die Windenergieanlage zubewegen, auf diese Gefahren und den Gefahrenbereich hinzuweisen, müssen Warnschilder in einer zu bestimmenden Entfernung zu der Windenergieanlage installiert werden.

Diese Verfahrensweisung dient zur Entscheidungsfindung, ob und in welchem Abstand eine Aufstellung von Warnschildern notwendig ist. Unter anderem sind Analysen zu den Umgebungsbedingungen und den Wetterdaten durchzuführen, sowie nationale und behördliche Auflagen zu prüfen.

Der Betreiber ist für die Initiierung und Durchführung dieses Verfahrens verantwortlich und kann auf Anfrage durch ENERCON unterstützt werden.

Verfahren zur Entscheidungsfindung

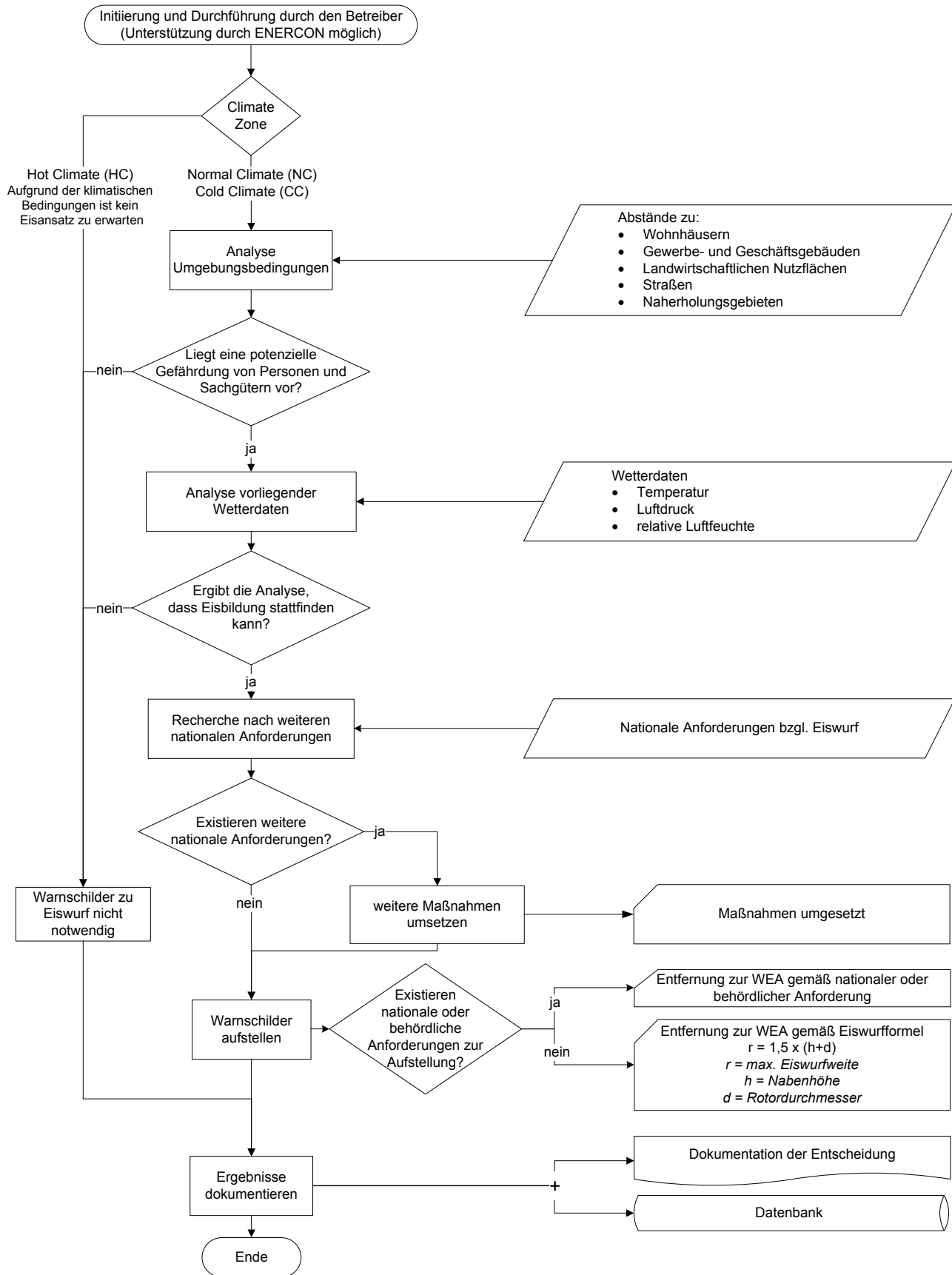


Abb. 1: Verfahren zur Entscheidungsfindung

Herstellereklärung

Hersteller:

ENERCON GmbH
Dreerkamp 5
26605 Aurich
Deutschland

Einfluss von Trailing Edge Serrations (TES) auf die ENERCON Eisansatzerkennung

Auf der Saug- und Druckseite des Rotorblatts herrschen unterschiedliche Strömungsgeschwindigkeiten. Dadurch kommt es an der Hinterkante zu Turbulenzen und im Anlagenbetrieb zu Geräuschen. Um diesen Geräuschpegel zu senken, wird ein Zackenprofil an der Endkante in die bauliche Struktur des Rotorblatts integriert. Dieses Profil wird als Hinterkantenkamm (Trailing Edge Serrations, TES) bezeichnet.

Für jede einzelne Windenergieanlage erzeugt die Anlagensteuerung aus der Windgeschwindigkeit, Drehzahl, Leistung und dem Blattwinkel ein Betriebskennfeld. Die Anlagensteuerung korrigiert dieses Betriebskennfeld bei Temperaturen oberhalb von +2 °C fortlaufend. Eisansatz wird erkannt, wenn dieses Betriebskennfeld zzgl. einer Toleranz verlassen wird.

Die TES haben auf das Betriebskennfeld, und somit auch auf die Eisansatzerkennung, keinen Einfluss.

Ort: Aurich

19.07.2016

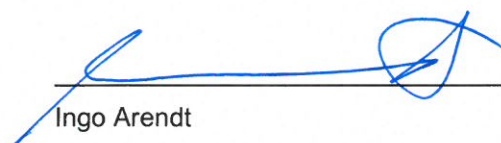
Datum



Harald Wegmann
Head of Product Safety

26.07.2016

Datum



Ingo Arendt
Director of Technical Support Center

Gutachten

Windpark Wöbbelin II

Bewertung der Gefährdung der Landesstraße und der Bahntrasse durch vier Windenergieanlagen vom Typ ENERCON E-138 EP3

Auftraggeber: Naturstrom AG

Projekt: 20520/4

Datum: 16.04.2021

Revision: 00

Vereidigter Sachverständiger
Dipl.-Ing. Jörg Himmerich

Amtsgericht Hannover
HRB 57 606
USt-IdNr.: DE 198 708 104

Geschäftsführer
Jörg Himmerich

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|----|
| 1. Zusammenfassung | 6 |
| 2. Unterlagen | 8 |
| 2.1 Rechtliche und theoretische Unterlagen | 8 |
| 2.2 Projektbezogene Unterlagen | 8 |
| 3. Zusammenstellung der Daten | 10 |
| 3.1 Daten zu den WEA und den Schutzobjekten | 10 |
| 3.2 Verkehrsaufkommen | 10 |
| 3.3 Angaben zum Bahnverkehr | 11 |
| 3.4 Ergänzende Angaben zum CMS der WEA | 11 |
| 3.5 Ergänzende Angaben zum zulässigen Grenzwert | 12 |
| 3.6 Abstände der WEA zu den Schutzobjekten | 13 |
| 3.7 Berücksichtigung der Windgeschwindigkeit | 13 |
| 3.7.1 Ergänzende Angaben zum Abwurf von Rotorblättern | 13 |
| 3.7.2 Ergänzende Angaben zum Abwurf von Eis | 14 |
| 3.8 Ergänzende Angaben zum Eisansatz | 14 |
| 3.8.1 Zuordnung zur Eiskarte | 14 |
| 3.8.2 Zum Ansatz der Eiserkennung | 14 |
| 3.8.3 Betriebsparameter bei Eiswurf | 15 |
| 3.8.4 Betriebsparameter bei Eisfall | 15 |

\\file\projekte_rw\2020\20520\03_WP_ Wöbbelin_III\02_Bericht\WP_4\20520_ Ga_4_R00.docx

20520/4

Revision 00

Seite 2

| | | |
|------|--|----|
| 3.9 | Gefährdungsbereiche der Schutzobjekte | 16 |
| 3.10 | Ergänzende Angaben zum Aufprall des Rotorblattes oder Teilen davon sowie des Eises | 16 |
| 4. | Abwurf von Rotorblatt und Teilen davon sowie von Eisfragmenten | 17 |
| 4.1 | Allgemeines | 17 |
| 4.2 | Auswertung des Abwurfes eines Rotorblattes oder Teilen davon | 18 |
| 4.3 | Auswertung des Eiswurfs | 19 |
| 4.4 | Auswertung des Eisfalls | 20 |
| 5. | Abwurf des Maschinenhauses | 21 |
| 6. | Beeinträchtigung durch den umstürzenden Turm | 22 |
| 7. | Gesamtbewertung | 23 |
| 8. | Sicherungsmaßnahme | 25 |
| 8.1 | Allgemeines | 25 |
| 8.2 | Reduzierung der Abregelwindgeschwindigkeit | 25 |

Anlagenverzeichnis

- A 1 Unterlagen zum Projekt
- A 2 Gefährdung des Schutzobjektes durch Abwurf eines 100-%-Rotorblattes
- A 3 Gefährdung des Schutzobjektes durch Abwurf eines 30-%-Rotorblattes
- A 4 Gefährdung des Schutzobjektes durch Abwurf eines Kleinteils (Tip)
- A 5 Gefährdung des Schutzobjektes durch Abwurf von Eisfragmenten
- A 6 Abwurf des Maschinenhauses
- A 7 Detailergebnisse zur Bewertung der Gefährdung der Schutzobjekte durch die WEA W1 bis WEA W4
- A 8 Gesamtergebnis zur Bewertung der Gefährdung der Schutzobjekte durch die WEA W1 bis WEA W4

Tabellenverzeichnis

| | | |
|-------------|---|----|
| Tabelle 1: | Daten der WEA | 10 |
| Tabelle 2: | Verkehrsaufkommen auf der Landesstraße L 072 | 10 |
| Tabelle 3: | Daten der Fahrzeuge | 11 |
| Tabelle 4: | Verkehrsaufkommen auf der Bahn L-W-202 | 11 |
| Tabelle 5: | Daten der Bahn L-W-202 | 11 |
| Tabelle 6: | Abstände zwischen WEA und Schutzobjekten | 13 |
| Tabelle 7: | Betriebsdaten für Gefährdung durch Rotorblattabwurf | 13 |
| Tabelle 8: | Windgeschwindigkeiten und Drehzahlen bei Eiswurf | 15 |
| Tabelle 9: | Windgeschwindigkeiten und Drehzahl bei Eisfall | 16 |
| Tabelle 10: | Wurfweiten für Rotorblatt oder Teile davon | 18 |
| Tabelle 11: | Eintrittswahrscheinlichkeit - Rotorblatt oder Teile davon | 18 |
| Tabelle 12: | Wurfweiten für Eisfragmente | 19 |
| Tabelle 13: | Eintrittswahrscheinlichkeit - Eiswurf | 19 |
| Tabelle 14: | Gesamtgefährdung der Schutzobjekte | 23 |
| Tabelle 15: | Reduzierung Abregelwindgeschwindigkeit und Drehzahl | 26 |

1. Zusammenfassung

Die Naturstrom AG plant die Errichtung von vier Windenergieanlagen (WEA), W1 bis W4, im Windpark (WP) Wöbbelin. Geplant sind WEA vom Typ ENERCON E-138 EP3. Dabei sind W1 bis W3 vom Typ ENERCON E-138 EP3 / 3,5 MW. Die W4 ist vom Typ ENERCON E-138 EP3 / 4,2 MW. Die W1, W3 und W4 sind zusätzlich mit dem Zustandsüberwachungssystem „Condition-Monitoring-Systems“ (CMS) ausgerüstet (Unterlagen U 11 und U 19).

In unmittelbarer Nähe zum WP Wöbbelin verlaufen die Landesstraße L 072 und die Bahnstrecke Ludwigslust – Wismar L-W-202, welche im Weiteren als Schutzobjekte bezeichnet werden.

Aufgrund der geringen Abstände zwischen den Schutzobjekten und den WEA fordert die Behörde aufgrund der Leistungsspezifikation des geplanten WEA-Typs einen Einzelnachweis. Daher ist eine Bewertung der Gefährdung der Landesstraße L 072 sowie der Bahnstrecke Ludwigslust – Wismar L-W-202 erforderlich.

Im vorliegenden Gutachten werden die wesentlichen Gefährdungspotenziale nach Unterlage U 1 untersucht und bewertet:

- Eisfall und Eiswurf,
- Abwurf
 - eines 100-%-Rotorblattes oder
 - der Teile davon:
 - 30-%-Rotorblatt oder
 - Kleinteil (Tip),
- Abwurf eines Maschinenhauses und
- Turmbruch.

Es werden die Grenzwerte - die zulässige Eintrittswahrscheinlichkeit (zul Pf) - nach Unterlage U 1 zugrunde gelegt.

Schutzobjekt Straße und Bahn:
zul Pf = $1,00 \cdot 10^{-6}$ Ereignisse pro Jahr

\\file\projekte_rw\2020\20520\03_WP_ Wöbbelin_III\02_Bericht\WP_4\20520_ Ga_4_R00.docx

20520/4

Revision 00

Seite 6

Die Bewertung erfolgt unter Einsatz der im Gutachten Nr. 61018 (Unterlage U 18) definierten Sicherungsmaßnahme. Diese war geringfügig anzupassen und ist in Kapitel 8 präzisiert.

Unter Berücksichtigung der Sicherungsmaßnahme

Reduzierung der Abregelungsgeschwindigkeit für die WEA W1 und WEA W4

ergibt sich eine zulässige Gefährdung für Verkehrsteilnehmer auf der Landesstraße und der Bahnstrecke.

Das vorliegende Gutachten dient als Anlage zum Genehmigungsantrag.

Dipl.-Ing. A. Junge

2. Unterlagen

2.1 Rechtliche und theoretische Unterlagen

- U 1 Gutachten Nr. 97111: „Windenergieanlagen in Nähe von Schutzobjekten / Bestimmung von Mindestabständen“, Rev. 07, aufgestellt von der Dr.-Ing. Veenker Ingenieurgesellschaft mbH, vom 11.12.2014, im Internet verfügbar
- U 2 DIN EN ISO 13849-1: „Sicherheit von Maschinen - Sicherheitsbezogene Teile von Steuerungen - Teil 1: Allgemeine Gestaltungsleitsätze (ISO 13849-1:2015); Deutsche Fassung EN ISO 13849-1:2015“, Ausgabe 06/2016
- U 3 DIN EN 1990 „Eurocode: Grundlagen der Tragwerksplanung; deutsche Fassung EN 1999: 2002 + A1: 2005 + A1: 2005/AC: 2010“, Ausgabe 12/2010

2.2 Projektbezogene Unterlagen

- U 4 Windpark Wöbbelin, Lageplan zur Errichtung und Betrieb von Windkraftanlagen, übermittelt als DXF-Dokument durch den Auftraggeber per E-Mail am 05.04.2018 und 13.08.2018
- U 5 Lageplan, Windpark Wöbbelin I & II, übermittelt als PDF-Dokument durch den Auftraggeber per E-Mail am 15.02.2021
- U 6 Formblatt zur WEA vom Typ ENERCON E-138 EP3 und Angaben zur Verkehrsstärke, übermittelt durch den Auftraggeber per E-Mail am 13.08.2018
- U 7 Datenblatt, Technische Daten E-138 EP3, ENERCON, übermittelt durch den Auftraggeber per E-Mail am 15.02.2021
- U 8 Datenblatt, ENERCON Windenergieanlage E-138 EP3/3500 kW mit TES (Trailing Edge Serrations), Betriebsmodi 0 s, I s, II s und leistungsreduzierte Betriebe, Dokument-ID: D06050806-3, Datum vom 2017-11-28, übermittelt durch den Auftraggeber per E-Mail am 14.08.2018
- U 9 Technische Beschreibung: „ENERCON Windenergieanlage E-138 EP3“, Dokument-ID: D0612062-1, Datum vom 2017-12-01, übermittelt durch den Auftraggeber per E-Mail am 14.08.2018

\\file\projekte_rw\2020\20520\03_WP_ Wöbbelin_III\02_Bericht\WP_4\20520_ Ga_4_R00.docx

20520/4

Revision 00

Seite 8

3. Zusammenstellung der Daten

3.1 Daten zu den WEA und den Schutzobjekten

In der Anlage A 1 sind die für die Bewertung relevanten Daten der geplanten WEA und der Schutzobjekte zusammengestellt (Unterlagen U 4 bis U 19)

In nachfolgender Tabelle sind Angaben zu den WEA aufgeführt.

| WEA-Bezeichnung | Typ | Nabenhöhe | Rotordurchmesser |
|-----------------|----------------------------|-----------|------------------|
| W1 bis W3 | ENERCON E-138 EP3 / 3,5 MW | 130,80 m | 138,25 m |
| W4 | ENERCON E-138 EP3 / 4,2 MW | 130,80 m | 138,25 m |

Tabelle 1: Daten der WEA

3.2 Verkehrsaufkommen

Die Daten zum Verkehrsaufkommen auf der Landesstraße L 072 werden den Unterlagen U 6 und U 17 entnommen.

DTV (Durchschnittliche tägliche (24 h) Verkehrsstärke): 10.343 Kfz/Tag

SV (Anteil des Schwerlastverkehrs, z. B. Busse, Lkw, Sattelzüge): 772 Lkw/Tag

Aus den vorgenannten Werten ergibt sich folgende Verkehrsbelastung für das untersuchte Schutzobjekt:

| Verkehrsbelastung | Personenkraftwagen | Lastkraftwagen |
|--------------------|--------------------|----------------|
| Landesstraße L 072 | 10.343 Pkw/Tag | 772 Lkw/Tag |
| Gesamtbelastung | 11.115 Kfz/Tag | |

Tabelle 2: Verkehrsaufkommen auf der Landesstraße L 072

Für die weiteren Untersuchungen werden die einzelnen Fahrzeuge mit den folgenden Daten beschrieben:

\\file\projekte_rw\2020\20520\03_WP_
Wöbbelin_III\02_Bericht\WP_4\20520_
Ga_4_R00.docx

20520/4

Revision 00

Seite 10

| Fahrzeugdaten | Personenkraftwagen | Lastkraftwagen |
|-------------------------------|--------------------|------------------|
| durchschnittliche Kfz-Länge | 6,0 m | 10,0 m |
| mittlere Reisegeschwindigkeit | 70 km/h | 60 km/h |
| mittlere Personenbelegung | 2,0 Personen/Kfz | 1,5 Personen/Kfz |

Tabelle 3: Daten der Fahrzeuge

3.3 Angaben zum Bahnverkehr

Die Bahnstrecke Ludwigslust – Wismar, Kursbuchstrecke 202 (Bahn L-W-202), wird von der Linie RE 2 der Ostdeutschen Eisenbahn und der Linie RB 17 der DB Regio Nordost befahren. Die Anzahl der Fahrten wird dem Kursbuch 2018 (Unterlage U 16) entnommen.

| Verkehrsbelastung | RE 2 | RB 17 |
|-------------------|-------------|-------------|
| Bahn L-W-202 | 20 Züge/Tag | 23 Züge/Tag |
| Gesamtbelastung | 43 Züge/Tag | |

Tabelle 4: Verkehrsaufkommen auf der Bahn L-W-202

Für die weiteren Untersuchungen wird das einzelne Fahrzeug mit den folgenden Daten beschrieben:

| Fahrzeugdaten | RE 2 | RB 17 |
|-------------------------------|----------------|----------------|
| durchschnittliche Bahnlänge | 105,0 m | 104,0 m |
| mittlere Reisegeschwindigkeit | 120 km/h | 120 km/h |
| mittlere Personenbelegung | 1,0 Person/Zug | 1,0 Person/Zug |

Tabelle 5: Daten der Bahn L-W-202

3.4 Ergänzende Angaben zum CMS der WEA

Nach den Unterlagen U 10, U 11 und U 19 werden die W1, W3 und W4 mit dem Zustandsüberwachungssystem CMS ausgerüstet, um rechtzeitig Gefahren abzuwehren.

Die geplanten Anlagen WEA W1, W3 und W4 verfügen über ein CMS, welches mittels SCADA zentral überwacht wird. Angaben hierzu sind in den Unterlagen U 10, U 11 und U 19 enthalten. In den Schadensstatistiken (1999 bis 2003) wird formuliert, dass in Betrieb befindliche Anlagenparks zum Zeitpunkt allenfalls über ein rudimentäres CMS verfügen. Mit der zeitlichen Weiterentwicklung sind zusätzliche Sensoren für die unterschiedlichen sicherheitsrelevanten Messungen eingeführt worden.

Für eine Einschätzung der Verbesserung der Sicherheit wird auf die Beschreibung der „Performance Level“ (PL) aus DIN EN ISO 13849-1 (Unterlage U 2) zurückgegriffen. Für die unterschiedlichen PL werden Ausfallwahrscheinlichkeiten für die Steuereinheiten vorgegeben. Über die in den WEA eingesetzten Steuereinheiten und Messeinrichtungen liegen keine gesicherten Angaben über die Ausfallwahrscheinlichkeiten vor. Daher werden die Zahlenwerte der Vorschrift wie folgt ausgewertet.

Die in der Einheit 1/h angegebenen Ausfallwahrscheinlichkeiten werden auf die Ausfallwahrscheinlichkeiten pro Jahr hochgerechnet. Anschließend erfolgt die Berechnung eines Faktors zur Darstellung der Verbesserung bei der Erhöhung von einem PL zu dem nächsten PL. Von diesen Faktoren wird das 5 %-Fraktile errechnet, das Folgendes ergibt:

$$F = 0,625.$$

Dieser Wert korreliert mit Informationen über eine Halbierung von Schadensereignissen an heute eingesetzten Windenergieanlagen gegenüber den verwendeten Schadensstatistiken gemäß Unterlage U 1. Es ist plausibel, dass diese Halbierung zumindest zum Teil auf den Einsatz des CMS zurückzuführen ist. Daher wird der oben ermittelte Faktor in dem Ansatz zu Pf1 im Kapitel 4 berücksichtigt.

3.5 Ergänzende Angaben zum zulässigen Grenzwert

Es wird der Grenzwert - die zulässige Eintrittswahrscheinlichkeit (zul Pf) - nach Unterlage U 1 für Straße und Bahn zugrunde gelegt:

$$\text{zul Pf} = 1,00 \cdot 10^{-6} \text{ Ereignisse pro Jahr}$$

\\file\projekte_rw\2020\20520\03_WP_ Wöbbelin_III\02_Bericht\WP_4\20520_ Ga_4_R00.docx

20520/4

Revision 00

Seite 12

3.6 Abstände der WEA zu den Schutzobjekten

Die Abstände der Schutzobjekte zu den WEA W1 bis W4 ist der Anlage A 1 sowie den Unterlagen U 4 und U 5 zu entnehmen. In der nachfolgenden Tabelle wird der geringste Abstand der WEA zur Landesstraße L 072 (Fahrbahnrand) sowie zur Bahnstrecke dokumentiert:

| WEA-Bezeichnung | Abstände zu Schutzobjekten | |
|-----------------|----------------------------|--------------|
| | Landesstraße L 072 | Bahn L-W-202 |
| W1 | 127 m | 915 m |
| W2 | 772 m | 264 m |
| W3 | 386 m | 754 m |
| W4 | 116 m | 1.278 m |

Tabelle 6: Abstände zwischen WEA und Schutzobjekten

Geringfügige Abweichungen der Abstände im einstelligen Meterbereich führen zu keiner nennenswerten Erhöhung der Gefährdung.

3.7 Berücksichtigung der Windgeschwindigkeit

3.7.1 Ergänzende Angaben zum Abwurf von Rotorblättern

In den folgenden Untersuchungen wird vorausgesetzt, dass der Abwurf eines Rotorblattes während des Auftretens hoher Windgeschwindigkeiten und im Betrieb erfolgt. Es wird der ungünstigste Fall angenommen.

| Windgeschwindigkeit | Drehzahl W1 bis W3 | Drehzahl W4 |
|---------------------|-------------------------|-------------------------|
| 22,00 m/s | 10,50 min ⁻¹ | 10,80 min ⁻¹ |

Tabelle 7: Betriebsdaten für Gefährdung durch Rotorblattabwurf

Es wird für beide Anlagentypen der in Unterlage U 8 beschriebene leistungsreduzierte Betrieb angesetzt.

Für die Untersuchung wird außerdem eine statistische Verteilung für die Windrichtung berücksichtigt. Die Angaben hierzu werden aus der Unterlage U 15

übernommen. Die statistische Verteilung der Windrichtung ist in der Anlage A 1 dargestellt.

3.7.2 Ergänzende Angaben zum Abwurf von Eis

Für die Bewertung des Risikos infolge Eiswurfs wird angenommen, dass der Abwurf von Eisfragmenten bei unterschiedlichen Windgeschwindigkeiten stattfindet. In den Berechnungen werden Windgeschwindigkeiten von 5,00 m/s bis 20,00 m/s angesetzt. Diese Windgeschwindigkeiten sind repräsentativ.

Für die probabilistische Bewertung wird die statistische Verteilung der Windgeschwindigkeit zugrunde gelegt. Sie ist für die aktuellen Standorte der WEA als Weibull-Verteilung mit folgenden Parametern aus Unterlage U 15 entnommen:

A-Parameter: 7,80 m/s

k-Parameter: 2,48.

Es handelt sich um die mittlere Verteilung über die verschiedenen Windrichtungen, die in der Anlage A 1 dargestellt ist.

3.8 Ergänzende Angaben zum Eisansatz

3.8.1 Zuordnung zur Eiskarte

Der Unterlage U 1 ist zu entnehmen, dass für den Standort eine leichte Vereisung zu erwarten ist. Den Berechnungen wird der Maximalwert von sieben Eistagen zugrunde gelegt.

3.8.2 Zum Ansatz der Eiserkennung

Abweichend zu den Angaben in Unterlage U 1 wird die Eiserkennung mit einer reduzierten Fehlerquote angesetzt. Dies ist auf den erhöhten Aufwand bezüglich der Eiserkennung zurückzuführen. Im Einzelnen wird angesetzt:

- Eiserkennung nach dem ENERCON-Kennlinienverfahren (Unterlagen U 12 und U 13). Es handelt sich um das Standardverfahren bei ENERCON-

WEA, welches auch den Ermittlungen der Fehlerquote nach Unterlage U 1 zugrunde liegt.

- Einsatz eines Labko-Sensors (Unterlagen U 12 und U 13). Es handelt sich um eine zusätzliche Eiserkennung, wodurch sich eine Redundanz der Eiserkennung ergibt.

Unter Berücksichtigung der oben aufgeführten ergänzenden Maßnahmen ergibt sich ein Wert für

Fehlerquote für Eiserkennung: $1,00 \cdot 10^{-3}$.

3.8.3 Betriebsparameter bei Eiswurf

Die Berechnung von Eiswurf erfolgt für vier unterschiedliche Windgeschwindigkeiten mit den zugehörigen Drehzahlen. Die anzusetzenden Werte für die hier untersuchten WEA sind in Tabelle 8 zusammengestellt:

| Windgeschwindigkeit | Drehzahl W1 bis W3 | Drehzahl W4 |
|---------------------|-------------------------|-------------------------|
| 5,00 m/s | 6,31 min ⁻¹ | 6,38 min ⁻¹ |
| 10,00 m/s | 8,93 min ⁻¹ | 9,14 min ⁻¹ |
| 15,00 m/s | 10,50 min ⁻¹ | 10,80 min ⁻¹ |
| 20,00 m/s | 10,50 min ⁻¹ | 10,80 min ⁻¹ |

Tabelle 8: Windgeschwindigkeiten und Drehzahlen bei Eiswurf

3.8.4 Betriebsparameter bei Eisfall

Für die weiteren Berechnungen zum Eisfall wird angenommen, dass der Rotor mit geringer Geschwindigkeit, z. B. durch den Einfluss von Starkwind oder dem Schräganblasen des Rotors, in eine Drehbewegung versetzt werden kann und somit eine Gefährdung der vorgenannten Schutzobjekte durch Eisfall möglich ist.

Nach Unterlage U 13 wird eine Drehzahl im Trudelbetrieb erreicht, die in der nachfolgenden Tabelle zusammengefasst ist:

| Windgeschwindigkeit | Drehzahl |
|---------------------|------------------------|
| 5,00 m/s | 1,00 min ⁻¹ |
| 10,00 m/s | 1,00 min ⁻¹ |
| 15,00 m/s | 1,00 min ⁻¹ |
| 20,00 m/s | 1,00 min ⁻¹ |

Tabelle 9: Windgeschwindigkeiten und Drehzahl bei Eisfall

3.9 Gefährdungsbereiche der Schutzobjekte

Nach Unterlage U 1 ergeben sich folgende Gefährdungsbereiche für:

Landesstraße L 072:

- 100-%-Blatt eine Breite von ca. 54,40 m,
- 30-%-Blatt eine Breite von ca. 19,20 m,
- Tip und Eis eine Breite von ca. 3,71 m.

Bahn L-W-202:

- 100-%-Blatt eine Breite von ca. 53,40 m,
- 30-%-Blatt eine Breite von ca. 18,70 m,
- Tip und Eis eine Breite von ca. 3,20 m.

3.10 Ergänzende Angaben zum Aufprall des Rotorblattes oder Teilen davon sowie des Eises

Nach Unterlage U 1 ergeben sich folgende Eintrittswahrscheinlichkeiten:

Landesstraße L 072:

- Pf4 = $7,39 \cdot 10^{-2}$ Ereignisse pro Aufprall für den Pkw und
- Pf4 = $8,04 \cdot 10^{-3}$ Ereignisse pro Aufprall für den Lkw

Bahn L-W-202:

- Pf4 = $1,56 \cdot 10^{-3}$ Ereignisse pro Aufprall für die Bahn RE 2 und RB 17

4. Abwurf von Rotorblatt und Teilen davon sowie von Eisfragmenten

4.1 Allgemeines

Gemäß Unterlage U 1 ergeben sich die im Folgenden aufgeführten Eintrittswahrscheinlichkeiten:

- Pf1 = Eintrittswahrscheinlichkeit des Abwurfes eines Gegenstandes, (bei Rotorblatt multipliziert mit dem Anteil für die Berücksichtigung des Teiles eines Rotorblattes) bzw. Eintrittswahrscheinlichkeit des Wurfs und/oder Falls eines Eisfragmentes multipliziert mit dem Anteil der jeweiligen Windgeschwindigkeit,
- Pf2 = Eintrittswahrscheinlichkeit für eine ungünstige Windrichtung je nach WEA,
- Pf3 = Eintrittswahrscheinlichkeit für die Übereinstimmung der Aufprallstellen mit der Verkehrsstraße oder der Bahnstrecke,
- Pf4 = Eintrittswahrscheinlichkeit für die zeitliche Übereinstimmung des Aufpralls mit der Durchfahrt eines Fahrzeuges oder einer Bahn.

In der Berechnung wird darüber hinaus eine jährliche Überwachung der WEA berücksichtigt (Unterlage U 9).

In der Anlage A 2 sind die grafischen Auswertungen für die Ermittlung des Abwurfes eines ganzen Rotorblattes (100%-Rotorblatt), in der Anlage A 3 für den Abwurf eines 30%-Rotorblattes, in der Anlage A 4 für Tip und in Anlage A 5 für Eiswurf (20,00 m/s und 10,5 min⁻¹ bzw. 10,8 min⁻¹) für die WEA aufgezeigt.

Mit dem Gutachten Nr. 61018 (Unterlage U 18) wurden Sicherungsmaßnahmen für die geplante Konstellation mit drei WEA identifiziert. In der vorliegenden Untersuchung werden zwei zusätzliche WEA berücksichtigt. Es ist von einer Erhöhung der Gefährdung auszugehen, sodass auf die Berechnung ohne jegliche Sicherungsmaßnahmen verzichtet wird. Im ersten Durchlauf werden die in der Unterlage U 18 festgelegten Sicherungsmaßnahmen bereits berücksichtigt. Die Sicherungsmaßnahmen werden in Kapitel 8 beschrieben.

\\file\projekte_rw\2020\20520\03_WP_Wöbbelin_III\02_Bericht\WP_4\20520_Ga_4_R00.docx

20520/4

Revision 00

Seite 17

Die Detailergebnisse zur Bewertung der Gefährdung der Schutzobjekte durch die WEA sind in Anlage A 7 zusammengestellt. Das Gesamtergebnis für die WEA und die Schutzobjekte ist der Anlage A 8 zu entnehmen.

Die Gesamtbewertung unter Annahme der Sicherungsmaßnahmen erfolgt im Kapitel 7.

4.2 Auswertung des Abwurfes eines Rotorblattes oder Teilen davon

Die Wurfweiten des Rotorblattes oder von Teilen davon sind für die WEA in der Tabelle 10 dargestellt.

| WEA-Bezeichnung | Max. Wurfweiten [m] | | |
|-----------------|---------------------|-----------------|--------|
| | 100 %-Rotorblatt | 30 %-Rotorblatt | Tip |
| W1 bis W3 | 202,00 | 746,00 | 464,00 |
| W4 | 207,00 | 770,00 | 472,00 |

Tabelle 10: Wurfweiten für Rotorblatt oder Teile davon

Im Nachfolgenden ist die Gefährdung der Schutzobjekte infolge Abwurfs eines ganzen Rotorblattes oder von Teilen davon für die WEA zusammengestellt.

| WEA-Bezeichnung | Gefährdungspotenzial | Bewertung der Gefährdung der Schutzobjekte | |
|------------------|--|--|-----------------------|
| | | Landesstraße L 072 | Bahn L-W-202 |
| W1 | \sum Pf Rotorblatt oder Teilen davon | $4,08 \cdot 10^{-7}$ | - |
| W2 | \sum Pf Rotorblatt oder Teilen davon | - | $3,10 \cdot 10^{-9}$ |
| W3 | \sum Pf Rotorblatt oder Teilen davon | $8,00 \cdot 10^{-8}$ | $1,82 \cdot 10^{-11}$ |
| W4 | \sum Pf Rotorblatt oder Teilen davon | $4,45 \cdot 10^{-7}$ | - |
| Gesamtgefährdung | | $9,33 \cdot 10^{-7}$ | $3,12 \cdot 10^{-9}$ |

Tabelle 11: Eintrittswahrscheinlichkeit - Rotorblatt oder Teile davon

\\file\projekte_rw\2020\20520\03_WP_Wöbbelin_III\02_Bericht\WP_4\20520_Ga_4_R00.docx

20520/4

Revision 00

Seite 18

Die ermittelten Gefährdungen für die Schutzobjekte Landesstraße L 072 sowie Bahn L-W-202 infolge Abwurfs eines Rotorblattes oder Teilen davon liegen unter Berücksichtigung der Sicherungsmaßnahmen nach Kapitel 8 unterhalb des Grenzwertes und sind somit zulässig.

4.3 Auswertung des Eiswurfs

Die ermittelten maximalen Wurfweiten für Eisfragmente werden in der Tabelle 12 dargelegt.

| WEA-Bezeichnung | Max. Wurfweite für Eisfragmente bei unterschiedlichen Windgeschwindigkeiten [m] | | | |
|-----------------|--|-----------|-----------|----------|
| | 20,00 m/s | 15,00 m/s | 10,00 m/s | 5,00 m/s |
| W1 bis W3 | 623,00 | 621,00 | 545,00 | 406,00 |
| W4 | 636,00 | 634,00 | 556,00 | 410,00 |

Tabelle 12: Wurfweiten für Eisfragmente

Die Auswertung des Zahlenmaterials zur Ermittlung der Gefährdung liefert die in den folgenden Tabellen zusammengestellten Werte.

| WEA-Bezeichnung | Gefährdungspotenzial | Bewertung der Gefährdung der Schutzobjekte | |
|------------------|----------------------|--|-----------------------|
| | | Landesstraße L 072 | Bahn L-W-202 |
| W1 | $\sum Pf$ Eiswurf | $1,21 \cdot 10^{-8}$ | - |
| W2 | $\sum Pf$ Eiswurf | - | $1,04 \cdot 10^{-10}$ |
| W3 | $\sum Pf$ Eiswurf | $3,60 \cdot 10^{-9}$ | - |
| W4 | $\sum Pf$ Eiswurf | $1,09 \cdot 10^{-8}$ | - |
| Gesamtgefährdung | | $2,66 \cdot 10^{-8}$ | $1,04 \cdot 10^{-10}$ |

Tabelle 13: Eintrittswahrscheinlichkeit - Eiswurf

Die ermittelten Gefährdungen für die Schutzobjekte infolge Eiswurfs liegen für die WEA W1 bis W4 unter dem angegebenen Grenzwert nach Unterlage U 1 und sind zulässig.

Die Detailergebnisse zur Bewertung der Gefährdung der Schutzobjekte durch die WEA sind in Anlage A 7 zusammengestellt.

Das Gesamtergebnis für die WEA und die Schutzobjekte ist der Anlage A 8 zu entnehmen.

Die Gesamtbewertung unter Annahme der Sicherungsmaßnahme erfolgt im Kapitel 7.

4.4 Auswertung des Eisfalls

Für das Gefährdungspotenzial Eisfall wird folgender Wert ermittelt:

- Fallweite 113,00 m.

Die Abstände der WEA zu den Schutzobjekten gemäß Tabelle 6 sind größer als die ermittelte Fallweite für Eisfragmente.

5. Abwurf des Maschinenhauses

Die allgemeine Theorie zur Ermittlung der Wurfparabel bei Abwurf des Maschinenhauses (Gondel) ist in der Unterlage U 1 aufgezeigt. Nach Anlage A 6 ergibt sich für die WEA folgender Wert:

- Wurfweite 10,95 m.

Der Abstand für die Gefährdung eines obertägigen Schutzobjektes (Bahn, Straße etc.) durch ein am Maschinenhaus (Gondel) befindliches Rotorblatt errechnet sich wie folgt. Der Wurfweite werden die halbe Länge des Maschinenhauses (Gondel) und der halbe Rotordurchmesser hinzugerechnet. Es ergibt sich ein Abstand von 87,41 m. Mit einem Sicherheitszuschlag von 20 % ergibt sich für die WEA vom Typ ENERCON E-138 EP3 ein Abstand von

- 104,91 m.

Die Abstände für alle Standorte sind größer als die in Kapitel 3.6 und in der Anlage A 1 angegebenen Abstände zwischen den Schutzobjekten und den WEA. Eine Gefährdung der Schutzobjekte durch Abwurf des Maschinenhauses ist somit nicht gegeben.

6. Beeinträchtigung durch den umstürzenden Turm

Bei geringem Abstand zu einer Bahnstrecke oder Straße kann der umstürzende Turm die darauf fahrenden Bahnen, Fahrzeuge und Personen beschädigen. In den folgenden Untersuchungen wird davon ausgegangen, dass allein durch geometrischen Kontakt eine Beschädigung eintritt. Grundsätzlich ist von der gesamten Turmhöhe auszugehen. Nach Unterlage U 1 liegt die Wahrscheinlichkeit für Turmversagen in Höhe des Grenzwertes des hier betrachteten Schutzobjektes.

Die Eintrittswahrscheinlichkeit der oben beschriebenen Ereignisse liegt bei Bauwerken im technisch vertretbaren Bereich von weniger als

$$1 \cdot 10^{-6} \text{ Ereignisse/Jahr.}$$

Voraussetzung ist eine Dimensionierung und Konstruktion der gesamten Anlage nach den anerkannten Regeln der Technik. Dies ist mit Vorlage der Typenstatik hinsichtlich der Berechnungen gegeben. Die Anforderungen an die Herstellung sind weiterhin zu beachten. Üblicherweise wird die Einhaltung derartiger Auflagen bei der Bauabnahme überprüft. U. a. ist die Einhaltung der Gründungsmaßnahme auf der Grundlage der örtlichen Bodeneigenschaften zu überprüfen. Im Übrigen sind hinsichtlich Bau und Betrieb die in der Typenstatik aufgeführten Forderungen entsprechend einzuhalten.

Die Gesamtbewertung unter Annahme der Sicherungsmaßnahme erfolgt im Kapitel 7.

7. Gesamtbewertung

In den nachfolgenden Tabellen sind die Ergebnisse der Gesamtgefährdung der Schutzobjekte infolge Abwurfs eines ganzen Rotorblattes oder Teilen davon, Abwurfs und Falls von Eisfragmenten, Abwurfs des Maschinenhauses und Turmbruchs für die WEA zusammengestellt.

| WEA | Gefährdungspotenzial | Bewertung der Gefährdung der Schutzobjekte | |
|------------------|----------------------------|--|-----------------------|
| | | Landesstraße L 072 | Bahn L-W-202 |
| W1 | \sum Pf Rotorblatt/Teile | $4,08 \cdot 10^{-7}$ | - |
| | \sum Pf Eiswurf | $1,21 \cdot 10^{-8}$ | - |
| | Abwurf Maschinenhaus | - | - |
| | Kippen Turm | - | - |
| W2 | \sum Pf Rotorblatt/Teile | - | $3,10 \cdot 10^{-9}$ |
| | \sum Pf Eiswurf | - | $1,04 \cdot 10^{-10}$ |
| | Abwurf Maschinenhaus | - | - |
| | Kippen Turm | - | - |
| W3 | \sum Pf Rotorblatt/Teile | $8,00 \cdot 10^{-8}$ | $1,82 \cdot 10^{-11}$ |
| | \sum Pf Eiswurf | $3,60 \cdot 10^{-9}$ | - |
| | Abwurf Maschinenhaus | - | - |
| | Kippen Turm | - | - |
| W4 | \sum Pf Rotorblatt/Teile | $4,45 \cdot 10^{-7}$ | - |
| | \sum Pf Eiswurf | $1,09 \cdot 10^{-8}$ | - |
| | Abwurf Maschinenhaus | - | - |
| | Kippen Turm | - | - |
| Gesamtgefährdung | | $9,60 \cdot 10^{-7}$ | $3,23 \cdot 10^{-9}$ |

Tabelle 14: Gesamtgefährdung der Schutzobjekte

Der Nachweis für die Landesstraße L 072 hat die Form:

$$\sum Pf = 9,60 \cdot 10^{-7} \leq \text{zul Pf} = 1,00 \cdot 10^{-6} \text{ Ereignisse pro Jahr.}$$

Die Gegenüberstellung der ermittelten Eintrittswahrscheinlichkeiten für das untersuchte Schutzobjekt Landesstraße L 072 infolge Abwurfs eines ganzen Rotorblattes oder Teilen davon sowie infolge Falls und Abwurfs von Eisfragmenten mit

dem in der Unterlage U 1 angegebenen Grenzwert zeigt, dass der Grenzwert durch die WEA W1 bis W4 eingehalten wird. Dabei sind die Sicherungsmaßnahmen nach Kapitel 8 berücksichtigt.

Die ermittelten Abstände zwischen der Landesstraße L 072 und den WEA und die ermittelte Gefährdung für Abwurf des Maschinenhauses, Kippen des Turmes und die ermittelte Gefährdung durch Eisfall sind zulässig.

Der Nachweis für die Bahntrasse L-W-202 hat die Form:

$$\sum P_f = 3,23 \cdot 10^{-9} < \text{zul } P_f = 1,00 \cdot 10^{-6} \text{ Ereignisse pro Jahr.}$$

Die Gegenüberstellung der ermittelten Eintrittswahrscheinlichkeiten für das untersuchte Schutzobjekt Bahn L-W-202 infolge Abwurfs eines ganzen Rotorblattes oder Teilen davon und infolge Falls und Abwurfs von Eisfragmenten mit dem in der Unterlage U 1 angegebenen Grenzwert zeigt, dass der Grenzwert eingehalten wird.

Die ermittelten Abstände zwischen der Bahn L-W-202 und den WEA für Abwurf des Maschinenhauses, Kippen des Turmes und Eisfall sind ebenfalls zulässig.

Die Gesamtbewertung unter Anwendung der Sicherungsmaßnahme erfolgt im Kapitel 8.

Die Detailergebnisse zur Bewertung der Gefährdung der Schutzobjekte durch die WEA sind in Anlage A 7 zusammengestellt.

Das Gesamtergebnis für die WEA und die Schutzobjekte unter Anwendung der Sicherungsmaßnahme ist der Anlage A 8 zu entnehmen.

8. Sicherungsmaßnahme

8.1 Allgemeines

Ein zulässiger Zustand der Gefährdung von Schutzobjekten kann erreicht werden, indem Sicherungsmaßnahmen getroffen werden. In der Regel trifft der Fall zu, dass für ein Schutzobjekt eine Sicherungsmaßnahme ausreichend ist. Wird durch eine Sicherungsmaßnahme für eine WEA nicht der gewünschte Erfolg erzielt, ist eine Kombination aus verschiedenen Maßnahmen (Maßnahmenpaket) sinnvoll und möglich.

In Abstimmung mit dem Auftraggeber und dem Hersteller der WEA wird im vorliegenden Fall die Sicherungsmaßnahme Reduzierung der Abregelwindgeschwindigkeit gewählt. Die Sicherungsmaßnahme wird für die WEA W1 und W4 angewendet.

8.2 Reduzierung der Abregelwindgeschwindigkeit

Diese Sicherungsmaßnahme dient zur Verringerung der Eintrittswahrscheinlichkeit des Abwurfs von Rotorblättern oder Teilen davon.

Abweichend von der Leistungskennlinie (Unterlage U 8) muss die Umdrehungszahl bei Windgeschwindigkeiten ab

- 20,00 m/s

begrenzt werden.

In nachfolgender Tabelle werden die Windgeschwindigkeiten - bezogen auf die Drehzahlen - zusammengefasst.

| Windgeschwindigkeit | Drehzahl |
|---------------------|---|
| 19,00 – 20,00 m/s | 10,50 min ⁻¹ / 10,80 min ⁻¹ |
| 20,00 – 21,00 m/s | 9,20 min ⁻¹ |
| 21,00 – 22,00 m/s | 7,80 min ⁻¹ |
| 22,00 – 28,00 m/s | 2,50 min ⁻¹ |

Tabelle 15: Reduzierung Abregelwindgeschwindigkeit und Drehzahl

Diese Begrenzung ist einzurichten für die

- W1
bei Windrichtungen aus 0° bis 75°, 135° bis 360°.
- W4
bei Windrichtungen aus 0° bis 360°.

Für die restlichen Sektoren der W1 bleibt die Abregelwindgeschwindigkeit unverändert bei 22,00 m/s. Hier kann die WEA Drehzahlen gemäß der Leistungskennlinie (Unterlage U10) erreichen. Das gilt für die

- W1
bei Windrichtungen aus 75° bis 135°.

Den Schadensstatistiken gemäß Unterlage U1 ist zu entnehmen, dass Abwurfergebnisse an Rotorblättern bei hohen Windgeschwindigkeiten stattfinden. Wird die WEA bei geringeren Windgeschwindigkeiten abgeregelt, so reduziert sich die Eintrittswahrscheinlichkeit für den Abwurf von Rotorblättern oder Teilen davon entsprechend.

In den folgenden Untersuchungen wird weiterhin davon ausgegangen, dass die Eintrittswahrscheinlichkeit von Abwurfergebnissen bei Erreichen der Nennwindgeschwindigkeit (hier: 13,00 m/s) auf 0 % reduziert wird.

Die Reduzierung der Abregelwindgeschwindigkeit hat Einfluss auf die Eintrittswahrscheinlichkeit von Abwürfen von Rotorblättern oder Teilen davon. Dagegen hat sie keinen Einfluss auf die Eintrittswahrscheinlichkeit von Abwürfen von Eisfragmenten.

Anlage

A 1 Unterlagen zum Projekt

A 1.1 – Lageplan

A 1.2 – Datenblatt – ENERCON E-138 EP 3 / 3,5 MW

A 1.3 – Herstellerdaten – ENERCON E-138 EP 3 / 3.500 kW / 4.200 kW

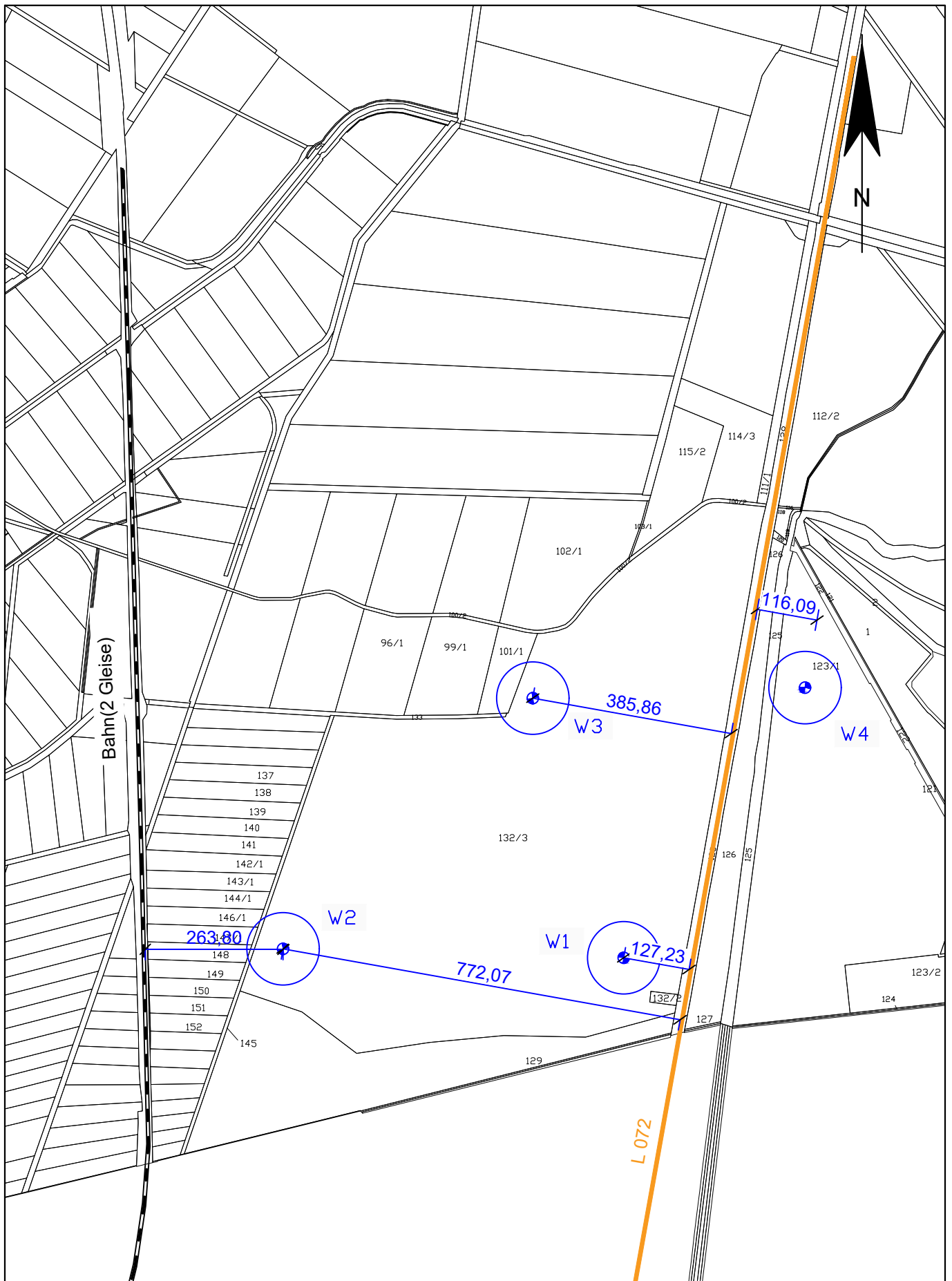
A 1.4 – Datenblatt – ENERCON E-138 EP 3 / 4,2 MW


A 1.5 – Windverteilung

\\file\projekte_rw\2020\20520\03_WP_
Wöbbelin_III\02_Bericht\WP_4\20520_G
a_4_R00.docx

20520/4

Revision 00



| | | | | |
|-------------|------------|--------|--|---|
| | Datum | Name | Dr.-Ing. Veenker Ingenieurgesellschaft mbH Leibnizstraße 25 04105 Leipzig Tel.: +49 341 / 21737 - 60 |  |
| Bearbeitet: | 16.04.2021 | Hommel | | |
| Geprüft: | 16.04.2021 | Junge | | |

Windpark Wöbbelin
 Gefährdung der Bahn und L072

Übersichtsplan

| | |
|------------|---------|
| Maßstab: | |
| 1 : 10.000 | |
| Proj.-Nr.: | |
| 20520.03 | 1002346 |

Windpark Wöbbelin

Daten der Windenergieanlage (WEA)

Bezeichnung: **ENERCON**
 Fabrikat: **E-138 EP3**
 Leistung: **3,5** [MW]
 Nabenhöhe: **130,53** [m]
 Rotordurchmesser: **138,6** [m]
 Rotorneigung: **7** [°]
 Rotorblattlänge: **66,89** [m]
 Rotorblattgewicht (ggf. mit Enteisungssystem): **18.550** [kg]
 Drehzahl: **10,5** [U/min]
 Eigengewicht Maschinenhaus (inkl. Nabe u. Blätter): [kg]
 Länge Maschinenhaus: **14,35** [m]
 Höhe Maschinenhaus: **9,26** [m]
 Breite Maschinenhaus: **4,99** [m]
 Einschaltgeschwindigkeit: **2,5** [m/s]
 Nenngeschwindigkeit: **13** [m/s]
 Abschaltgeschwindigkeit: **28** [m/s]
 mit Sturmregelung die Windgeschwindigkeit,
 bei der die Drehzahl der WEA reduziert wird: **22** [m/s]

Eisansatz / Eiserkennung / Abschaltautomatik: ja nein
 Wenn ja, bitte Unterlagen übergeben!
 Angabe der max. Drehzahl wenn Eiserkennungssystem aktiviert ist [U/min]

Arretierung der Gondel bei Eiserkennung: ja nein
 Wenn ja, bis zu welcher Windgeschwindigkeit erfolgt Arretierung der Gondel?
 Windgeschwindigkeit: [m/s]

Anzahl der Wartungen (bitte Unterlagen übergeben): [pro Jahr]



E-138 EP3

3.500 kW / 4.200 kW



www.enercon.de

ENERCON
ENERGY FOR THE WORLD

102/346

TECHNISCHE DATEN

E-138 EP3

Stand: 08/2019. Änderungen vorbehalten.

Mit der neuen EP3-Anlagenserie vollzieht ENERCON einen radikalen Schnitt beim Anlagendesign. Kompakt, effizient und konsequent optimiert hinsichtlich sämtlicher Prozesse von der Fertigung über Transport und Logistik bis zum Aufbau – das sind die Kernmerkmale dieser Anlagengeneration und ENERCONs Antwort auf neue Marktanforderungen.

NEUE ANLAGENGENERATION

ALLGEMEIN

| | |
|---|--|
| Nennleistung | 3.500 kW / 4.200 kW (E2) |
| Windklasse (IEC) | IEC IIIA |
| Windzone (DIBt) | WZ 2 GK II |
| Anlagenkonzept | getriebelos, variable Drehzahl, Vollumrichter |
| Auslegungslbensdauer | 25 Jahre |
| Einschaltgeschwindigkeit | 2,5 m/s |
| Abschaltgeschwindigkeit | 28 m/s |
| Extremwindgeschwindigkeit in Nabenhöhe (3-s-Böe) | 52,5 m/s |
| Drehzahl | 4,4 / 5 * - 10,5 U/min (3.500 kW) 4,4 / 5 * - 10,8 U/min (4.200 kW) |
| Umgebungstemperatur für Normalbetrieb | -10 °C bis +40 °C |
| Extrem-Temperaturbereich | -20 °C bis +50 °C |
| Netzeinspeisung / Anlagensteuerung | ENERCON Wechselrichter |
| Netzfrequenz | 50 Hz / 60 Hz |
| Schalleistungspegel | 93,4 - 106,0 dB(A)* Ertrags- und schalloptimierter Betrieb. Weitere Modi auf Anfrage. |

ROTOR

| | |
|-----------------------------|---|
| Rotordurchmesser | 138,25 m |
| Überstrichene Fläche | 15.085 m ² |
| Blatttyp | Luvläufer mit aktiver Rotorblattverstellung |

TURM

| Nabenhöhe | IEC IA | IEC IIA | IEC IIIA |
|-----------|--------|---------|----------|
| | | | 80 m |
| | | | 81 m |
| | | | 110 m |
| | | | 111 m |
| | | | 130 m |
| | | | 148 m |
| | | | 160 m |

GENERATOR

| | |
|-------------------|---|
| Typ | fremderregter Ringgenerator mit Direktantrieb |
| Kühlsystem | Luftkühlung |

FEATURES

| | STANDARD | OPTIONAL |
|---|----------|----------|
| FACTS und Transmission | X | |
| ENERCON SCADA | X | |
| ENERCON Sturmregelung | X | |
| Reflexionsarme Rotorblätter | X | |
| Eisansatzerkennung Leistungskurvenverfahren | X | |
| Zusätzliche Eisansatzerkennung | | X |
| Blattheizung | | X |
| Hot-Climate | | X |
| Schattenabschaltung | | X |
| ENERCON SCADA Bat Protection | | X |
| STATCOM | | X |
| Inertia Emulation | | X |
| Sektor Management für WP | | X |
| Befehlsmanagement für WP | | X |

JAHRESENERGIEERTRAG



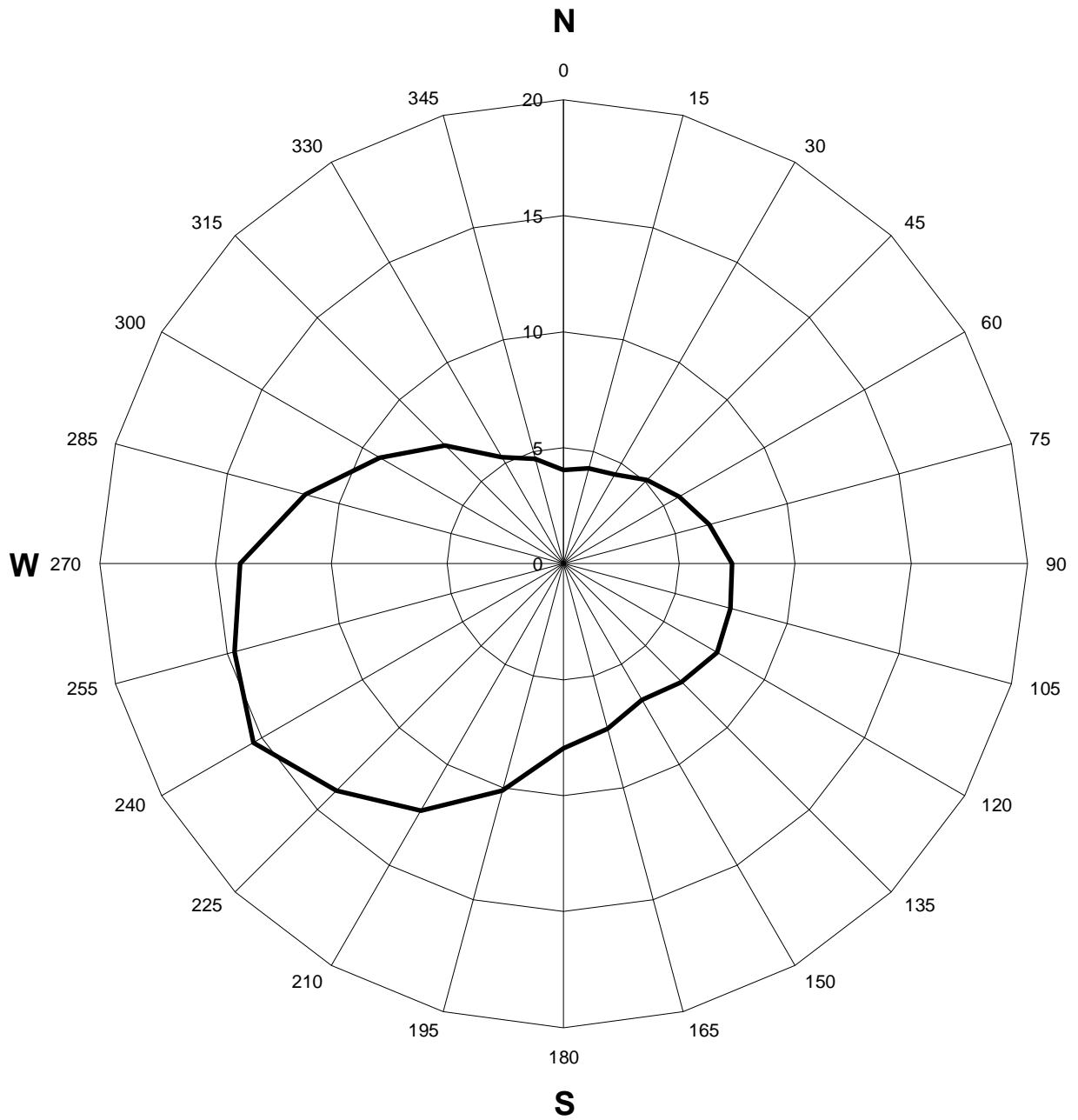
* abhängig von Nabenhöhe

Windpark Wöbbelin

Daten der Windenergieanlage (WEA)

| | | |
|--|---|----------------------------------|
| Bezeichnung: | <u>ENERCON</u> | |
| Fabrikat: | <u>E-138 EP3 E2</u> | |
| Leistung: | <u>4,2</u> | [MW] |
| Nabenhöhe: | <u>130,30</u> | [m] |
| Rotordurchmesser: | <u>138,30</u> | [m] |
| Rotorneigung: | <u>7</u> | [°] |
| Rotorblattlänge: | | [m] |
| Rotorblattgewicht (ggf. mit Enteisungssystem): | <u>66,89</u> | [kg] |
| Drehzahl: min. / max. | <u>10,8</u> | [U/min] *bei Nennleistung |
| Eigengewicht Maschinenhaus (inkl. Nabe u. Blätter): | | [kg] |
| Länge Maschinenhaus: | <u>14,35</u> | [m] |
| Höhe Maschinenhaus: | <u>9,26</u> | [m] |
| Breite Maschinenhaus: | <u>4,99</u> | [m] |
| Einschaltgeschwindigkeit: | <u>2,5</u> | [m/s] |
| Nenngeschwindigkeit: | <u>13</u> | [m/s] |
| Abschaltgeschwindigkeit: | <u>22</u> | [m/s] |
| mit Sturmregelung die Windgeschwindigkeit, bei der die Drehzahl der WEA reduziert wird: | | [m/s] |
| Eisansatz / Eiserkennung / Abschaltautomatik: | ja <input checked="" type="checkbox"/> nein | |
| Wenn ja, bitte Unterlagen übergeben! | | |
| Angabe der max. Drehzahl wenn Eiserkennungs- system aktiviert ist | | [U/min] |
| Arretierung der Gondel bei Eiserkennung: | ja nein | |
| Wenn ja, bis zu welcher Windgeschwindigkeit erfolgt Arretierung der Gondel? | | |
| Windgeschwindigkeit: | | [m/s] |
| Anzahl der Wartungen (bitte Unterlagen übergeben): | | [pro Jahr] |

Verteilung der Windrichtung in Prozent



Anlage

A 2 Gefährdung des Schutzobjektes durch Abwurf eines 100-%-Rotorblattes

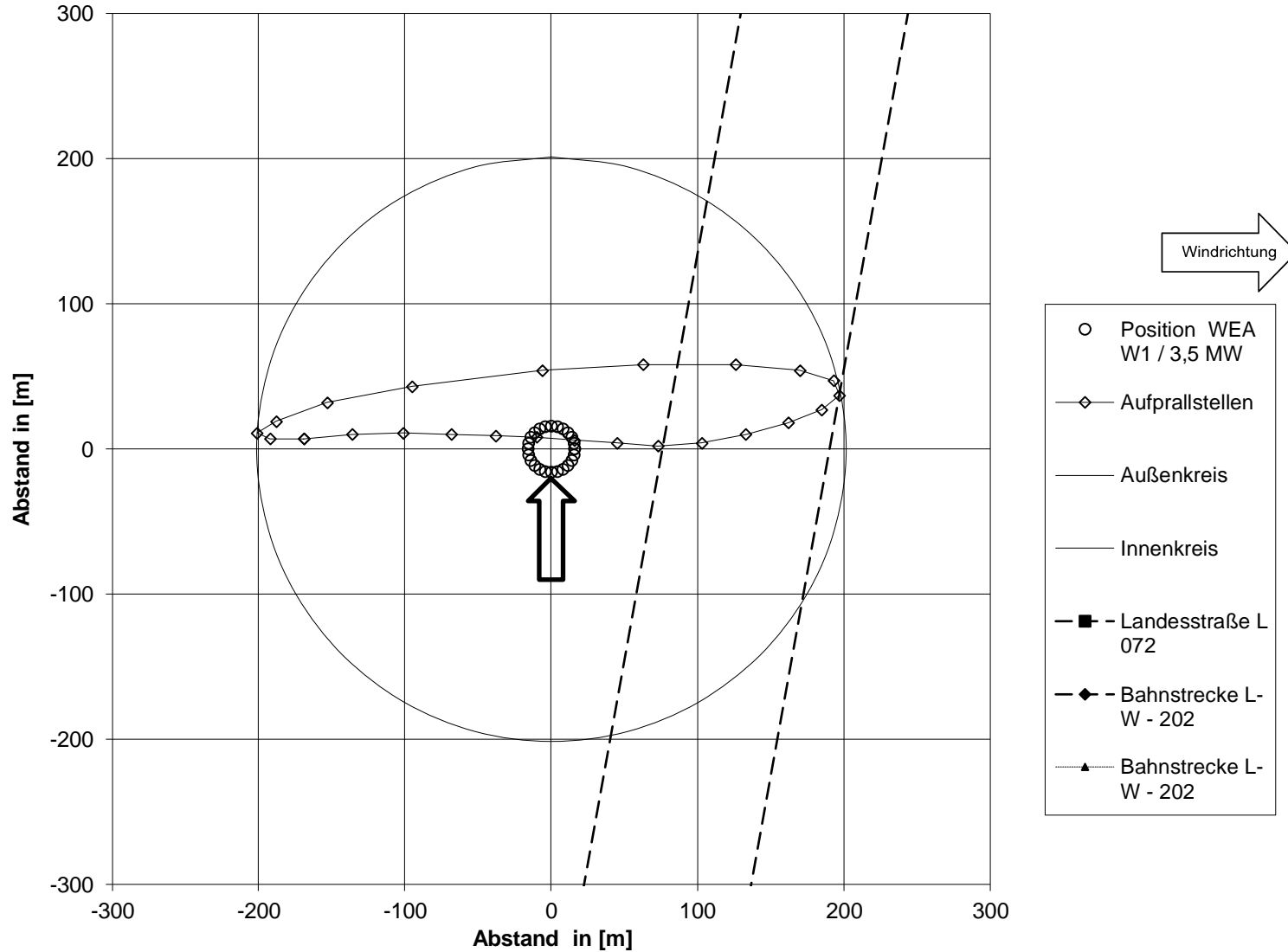
A 2.1 W1 – ENERCON E-138 EP3 / 3,5 MW

A 2.2 W2 – ENERCON E-138 EP3 / 3,5 MW

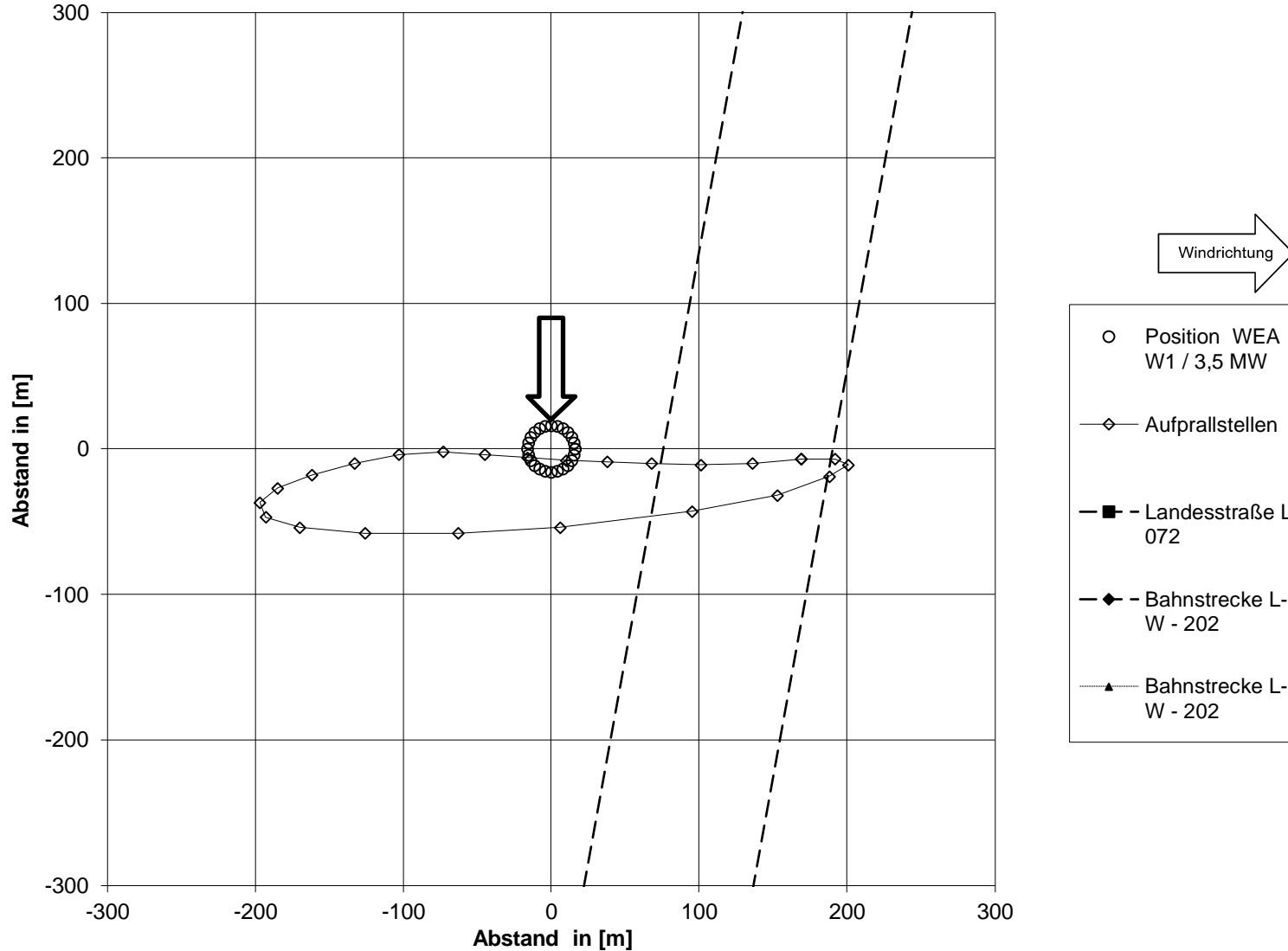
A 2.3 W3 – ENERCON E-138 EP3 / 3,5 MW

A 2.4 W4 - ENERCON E-138 EP3 / 4,2 MW

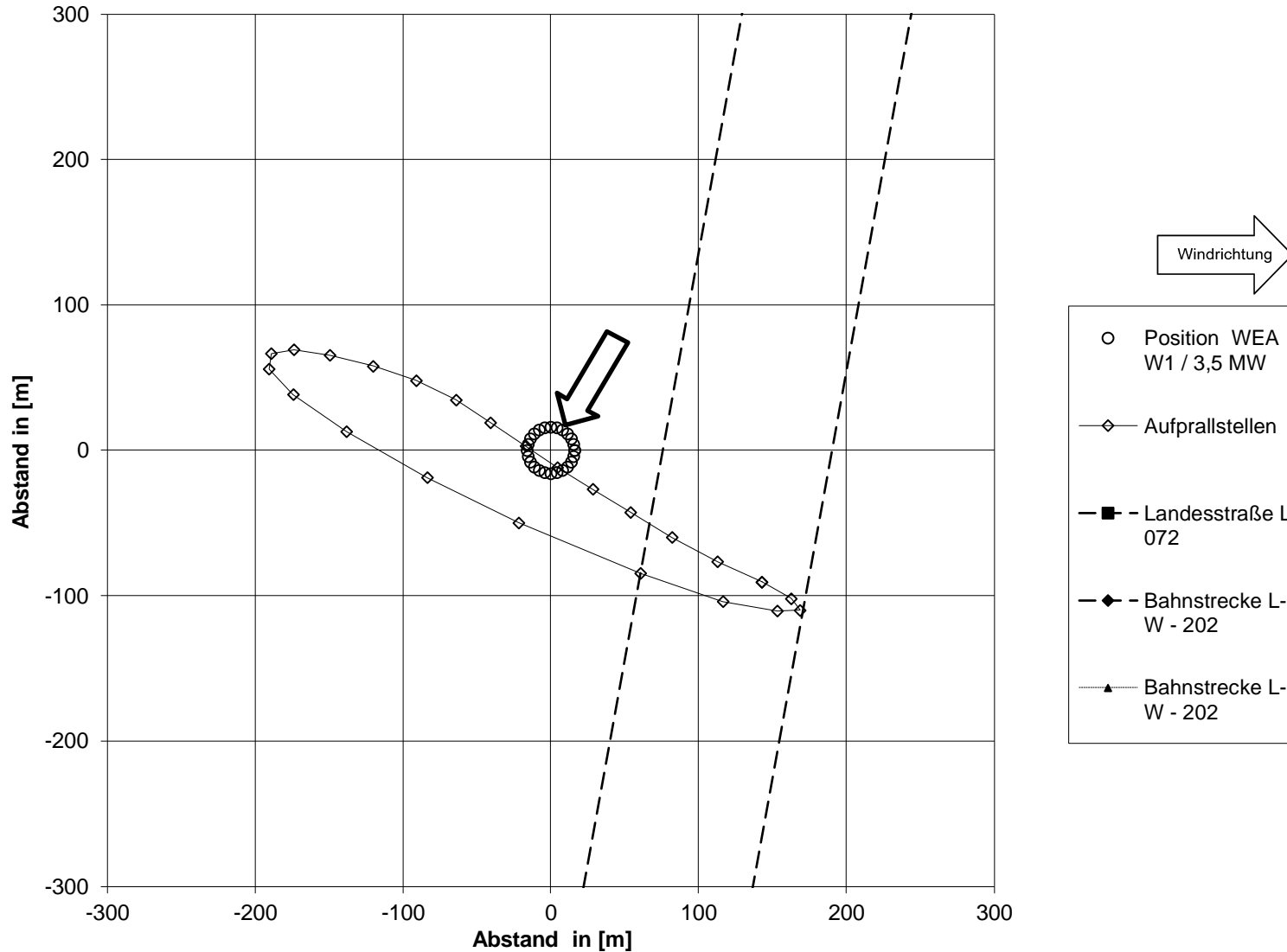
Mögliche Aufprallstellen für WEA W1 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 180°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



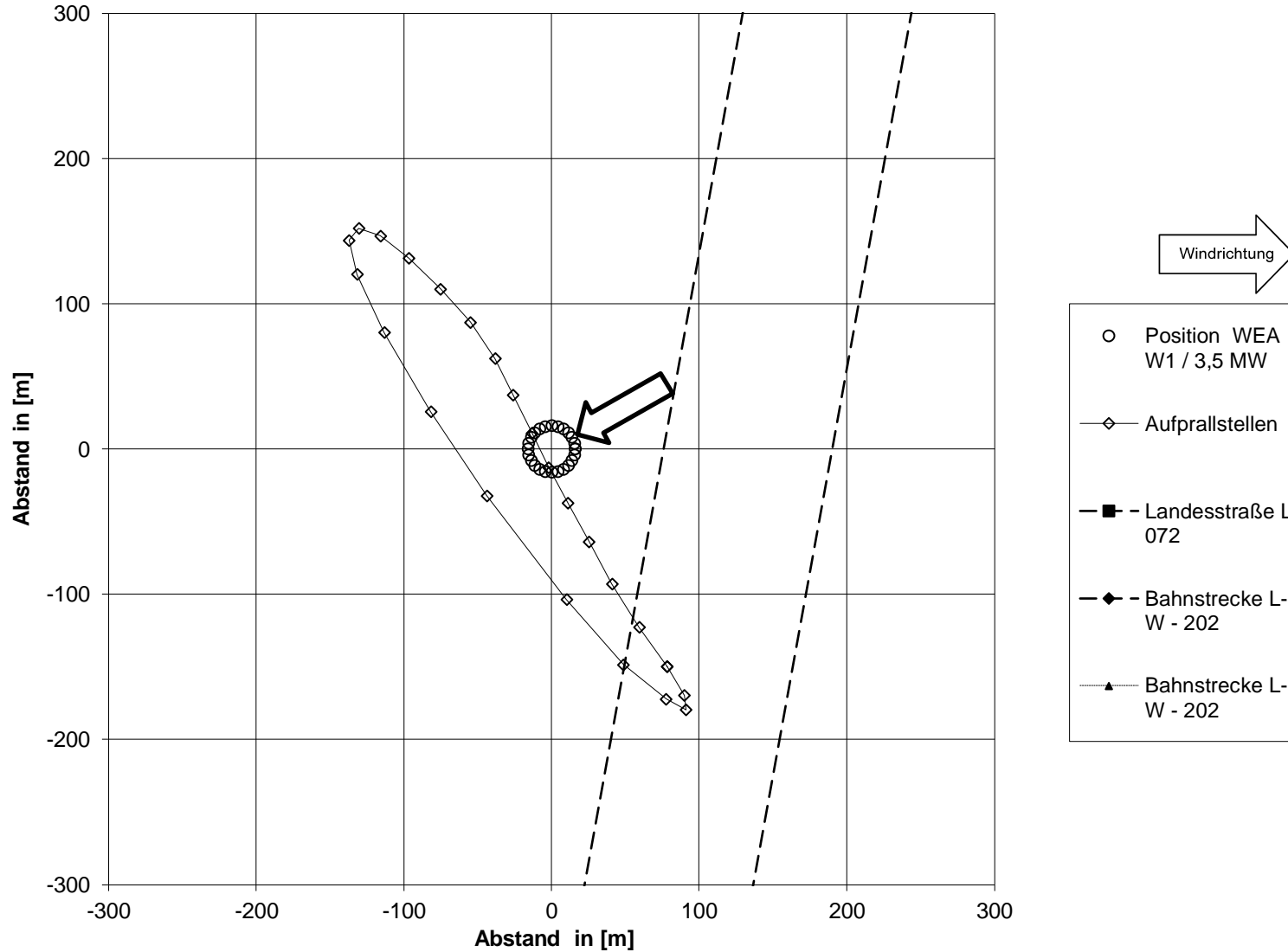
Mögliche Aufprallstellen für WEA W1 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s, Windrichtung 0°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



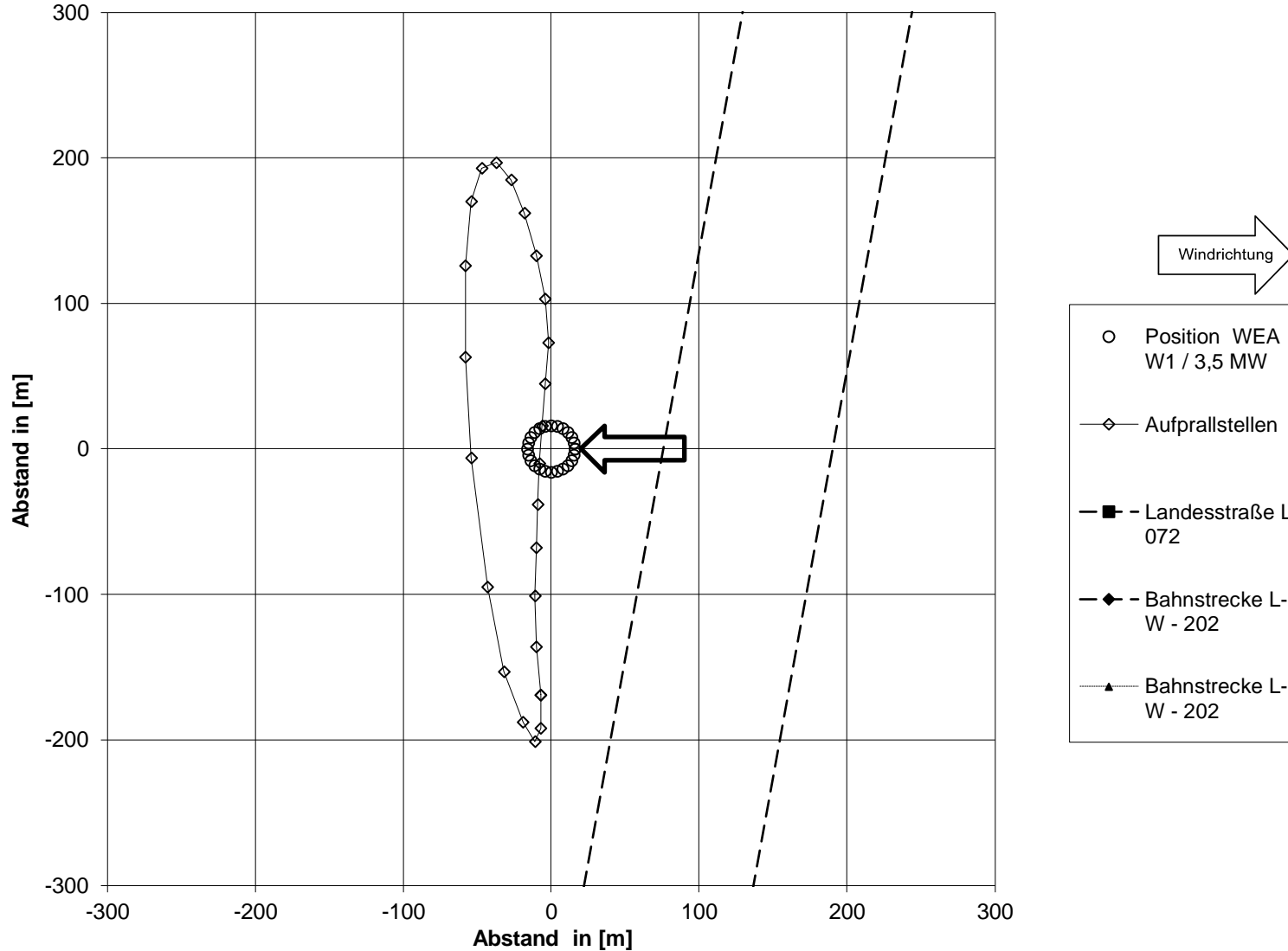
Mögliche Aufprallstellen für WEA W1 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s, Windrichtung 30°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



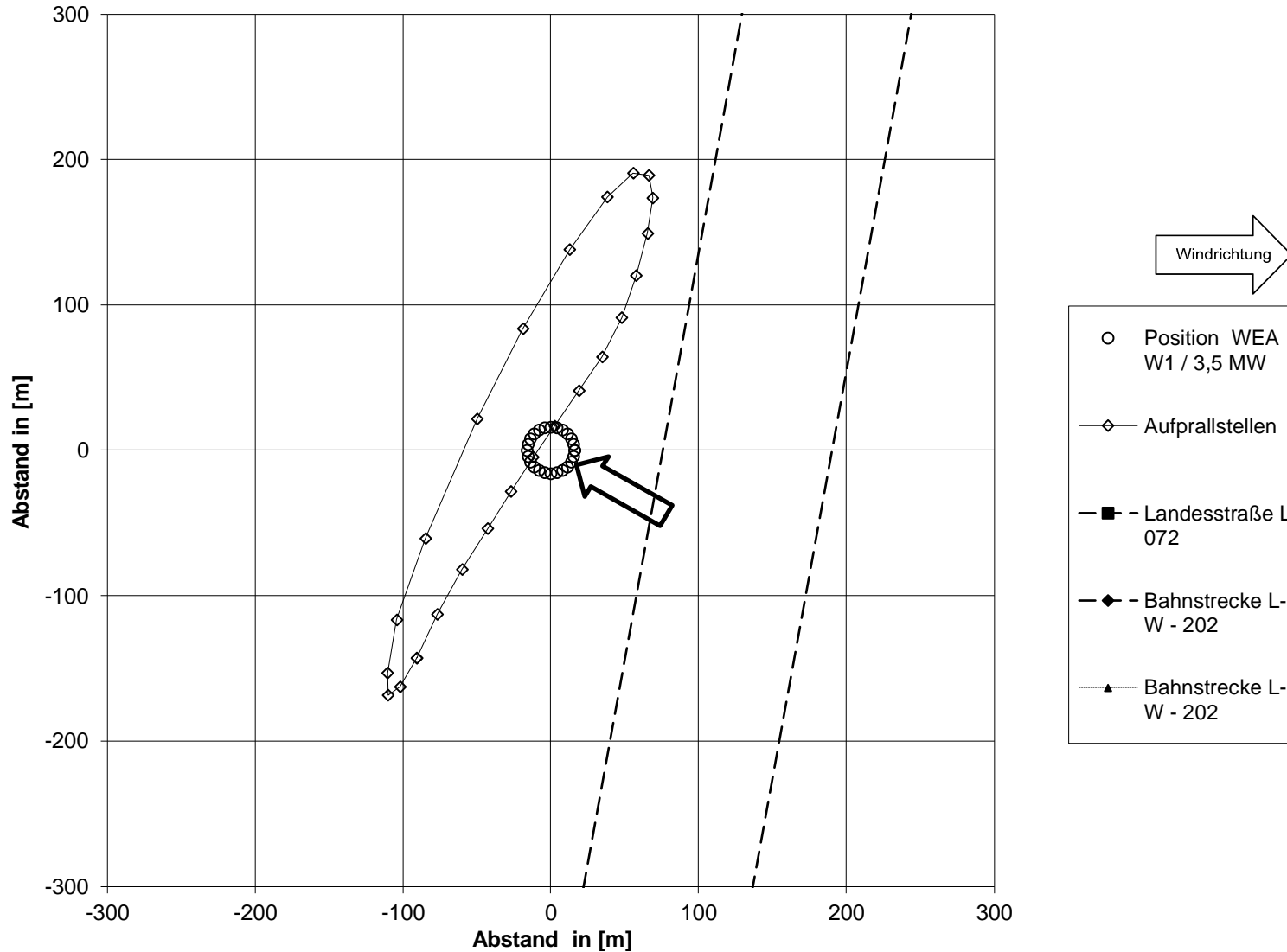
Mögliche Aufprallstellen für WEA W1 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 60°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



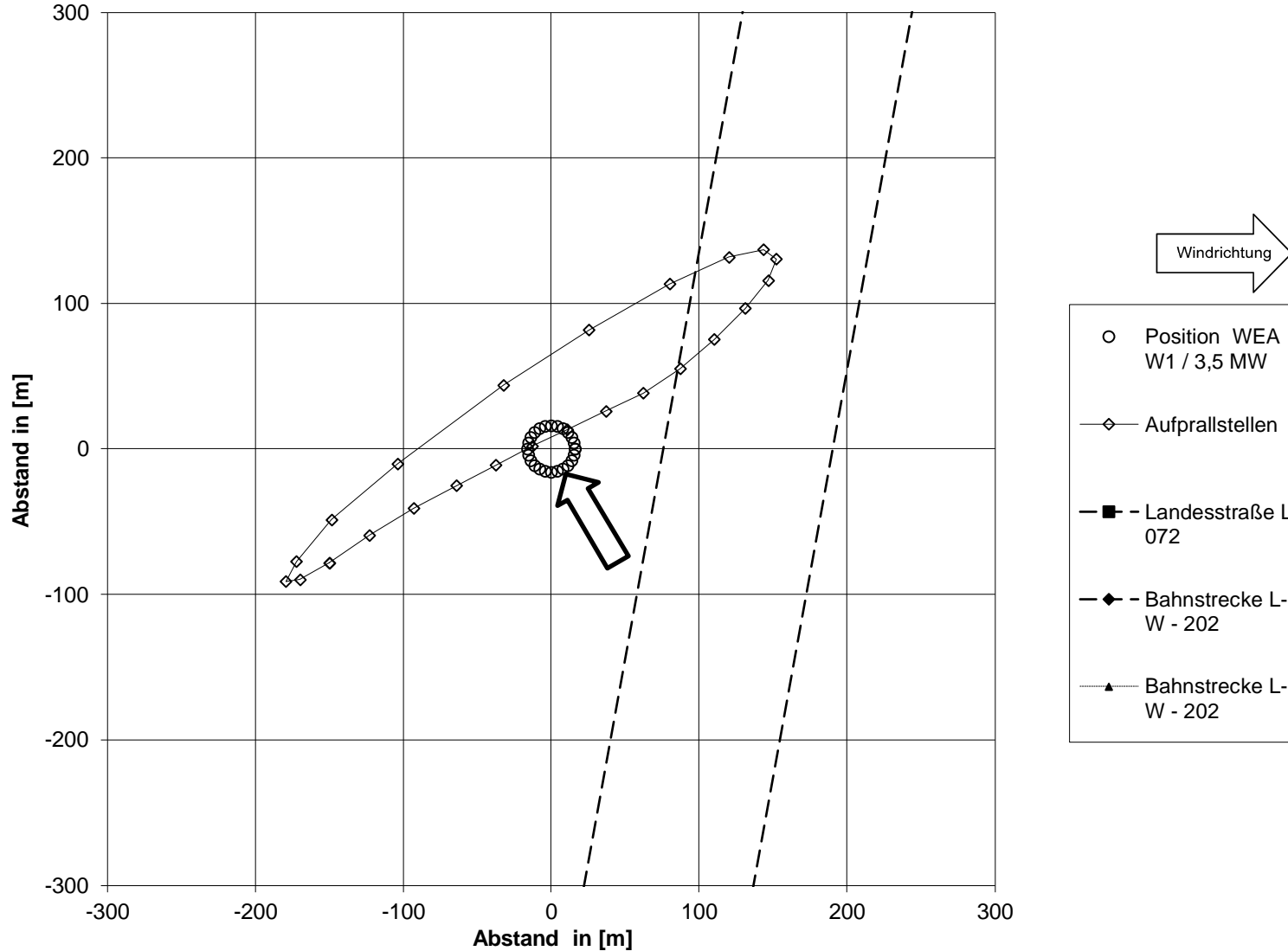
Mögliche Aufprallstellen für WEA W1 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s, Windrichtung 90°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



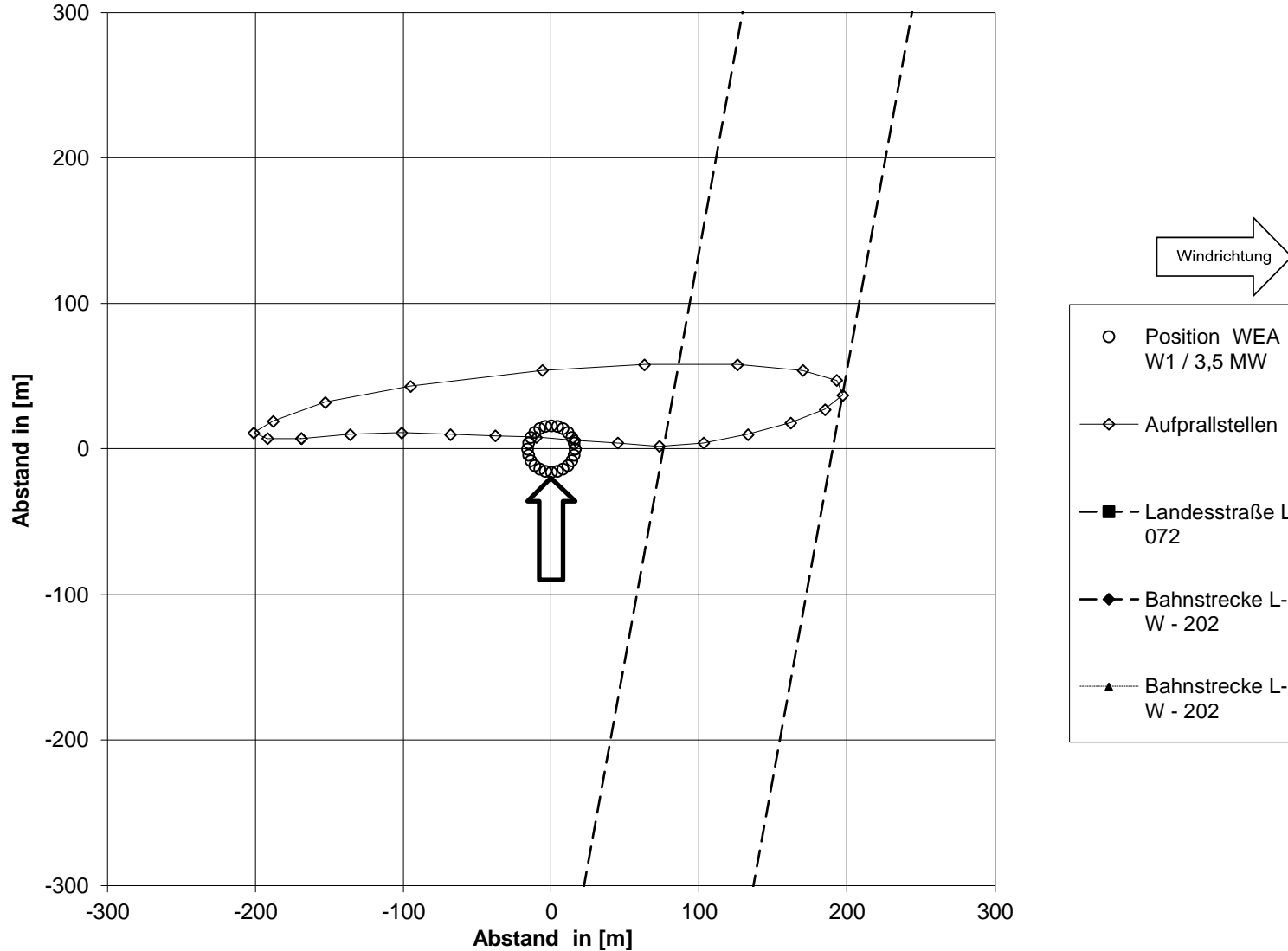
Mögliche Aufprallstellen für WEA W1 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 120°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



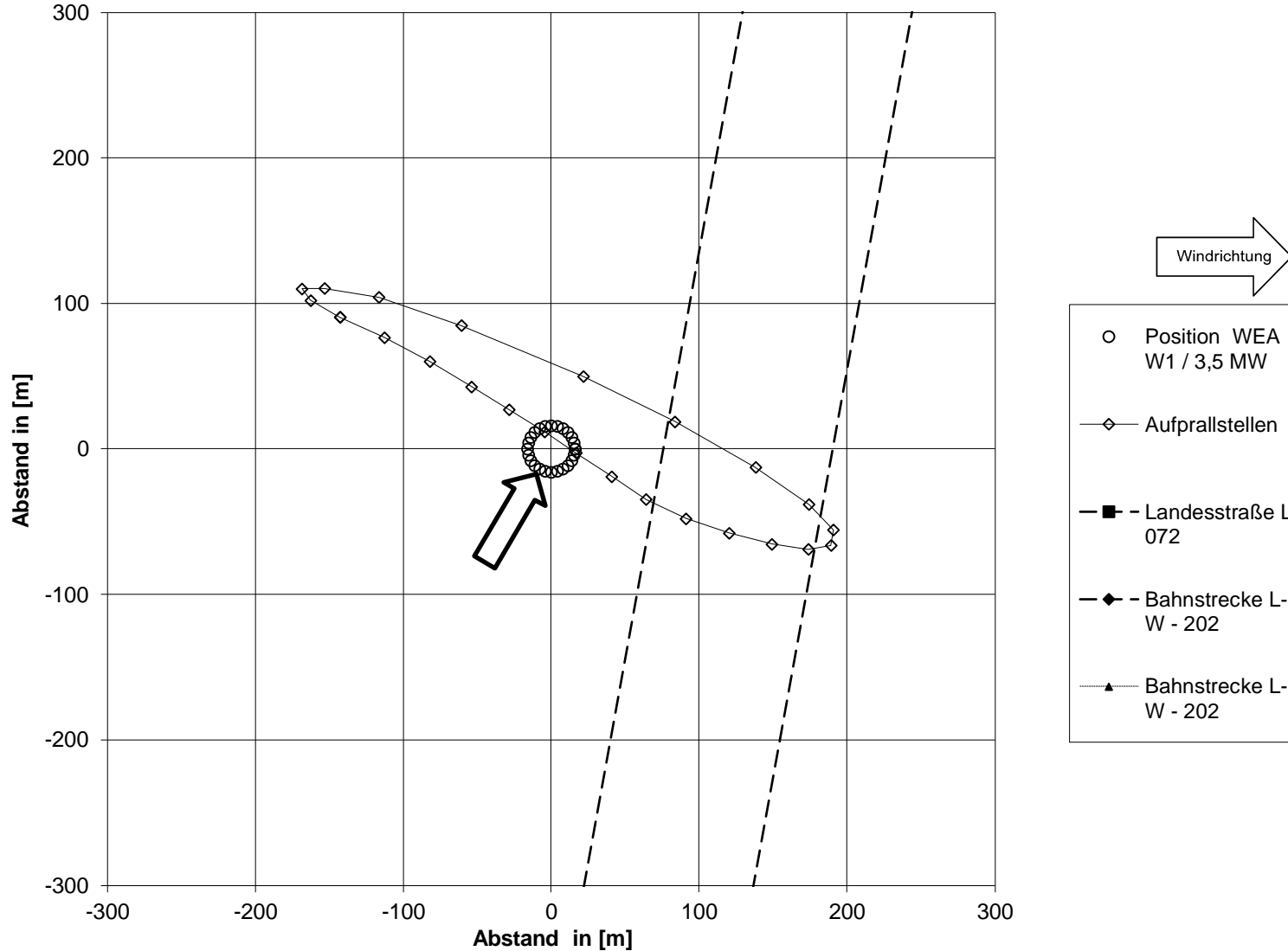
Mögliche Aufprallstellen für WEA W1 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s, Windrichtung 150°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



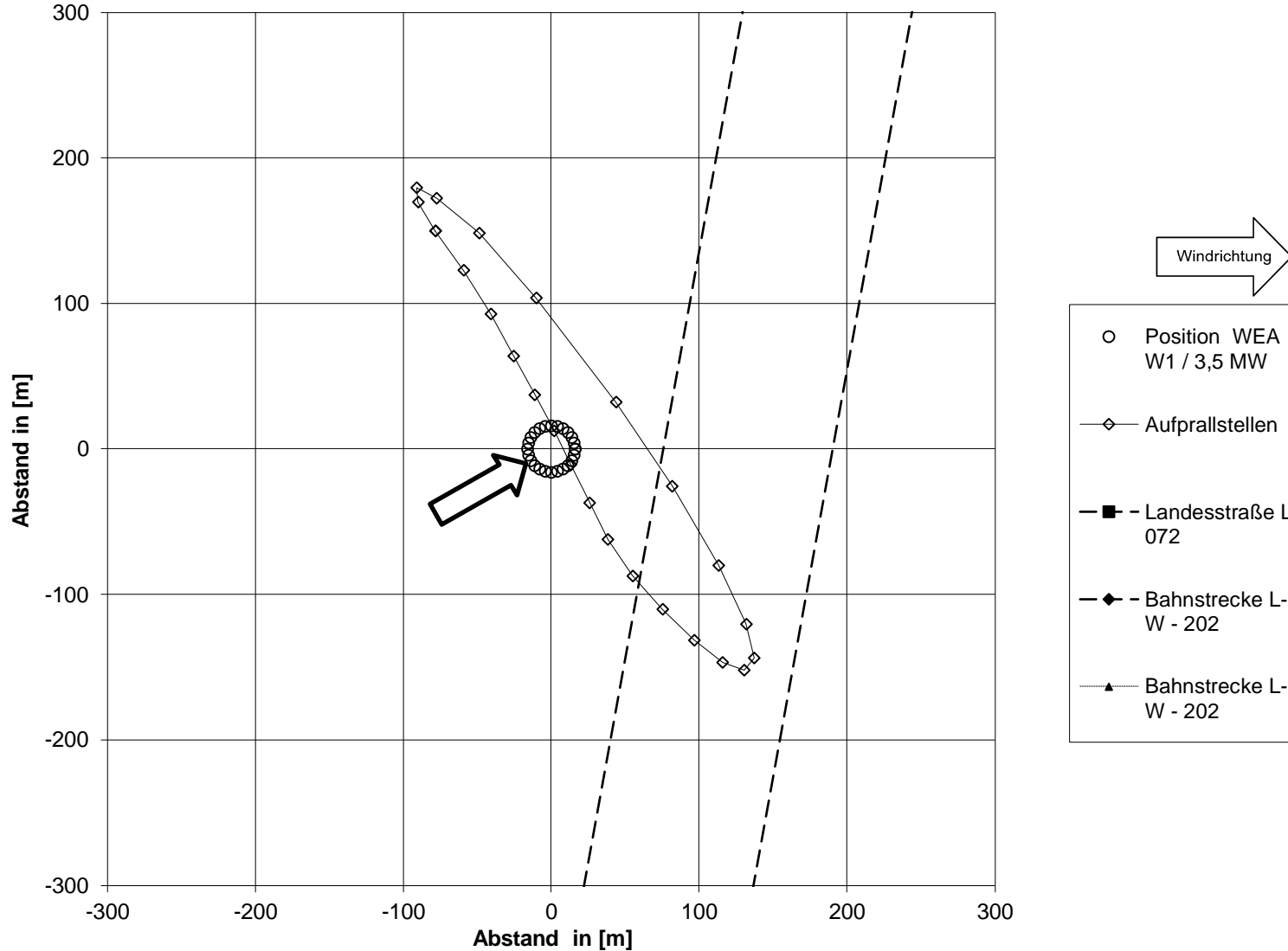
Mögliche Aufprallstellen für WEA W1 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s, Windrichtung 180°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



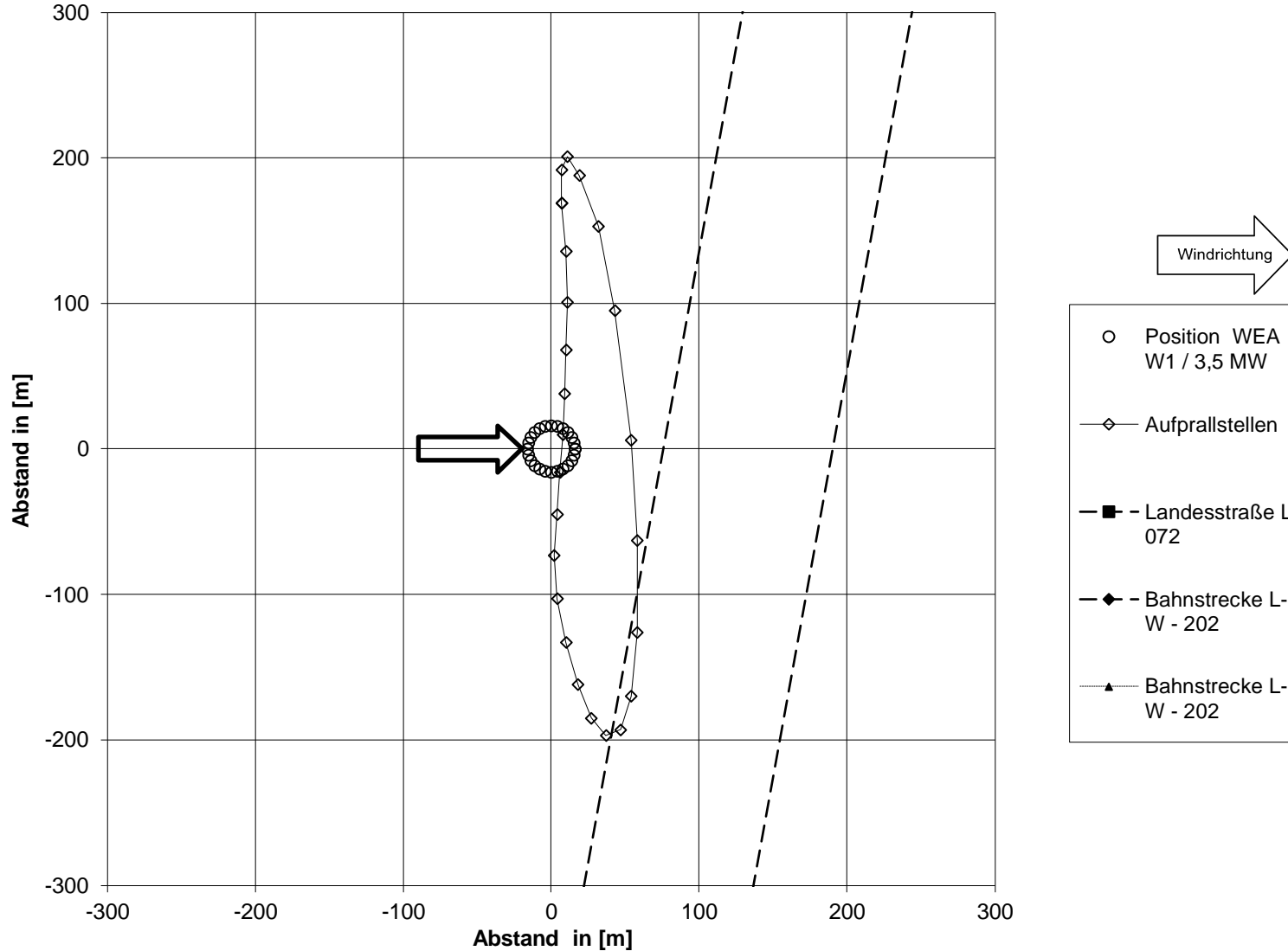
Mögliche Aufprallstellen für WEA W1 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s, Windrichtung 210°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



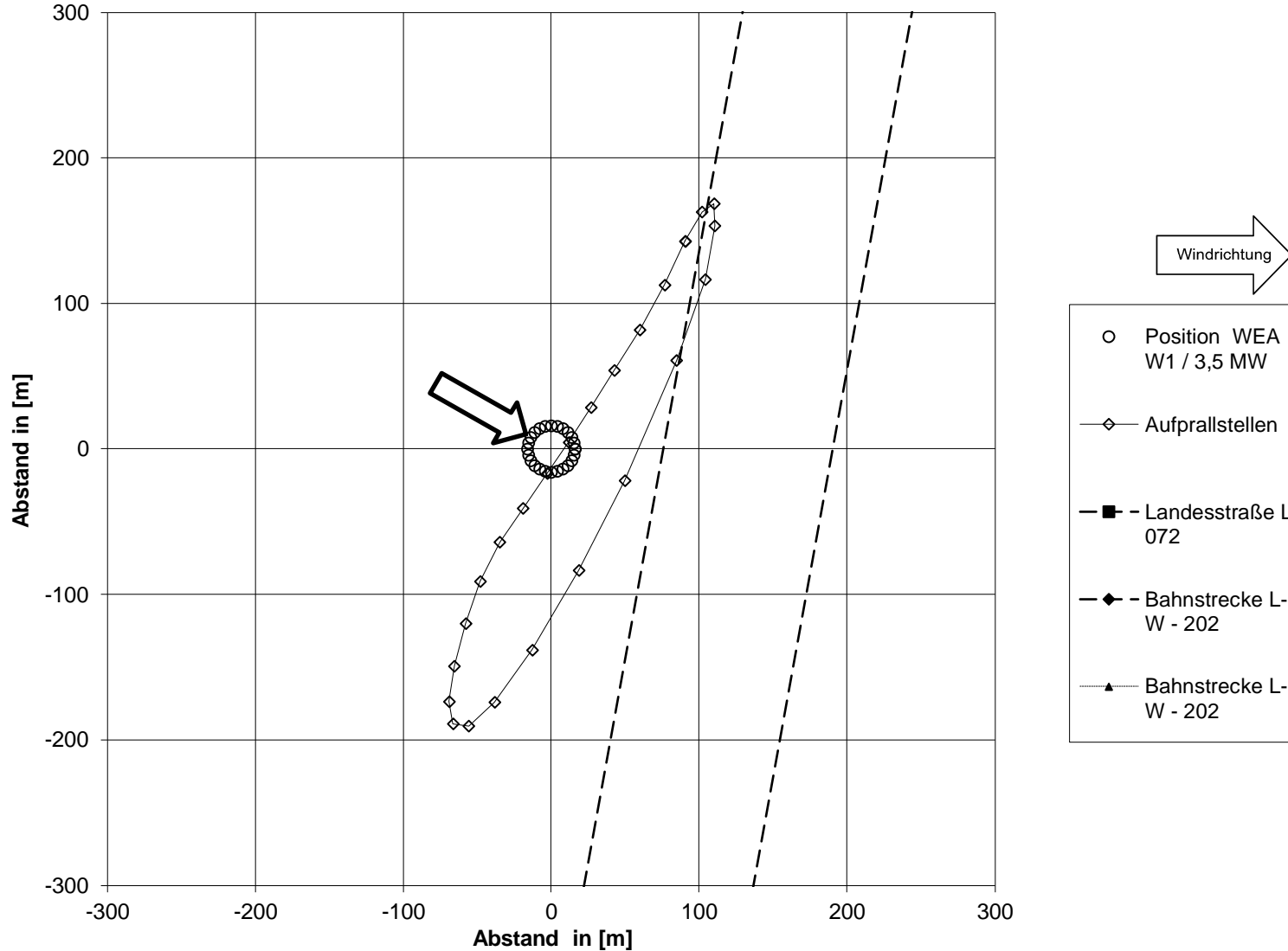
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W1 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 240°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



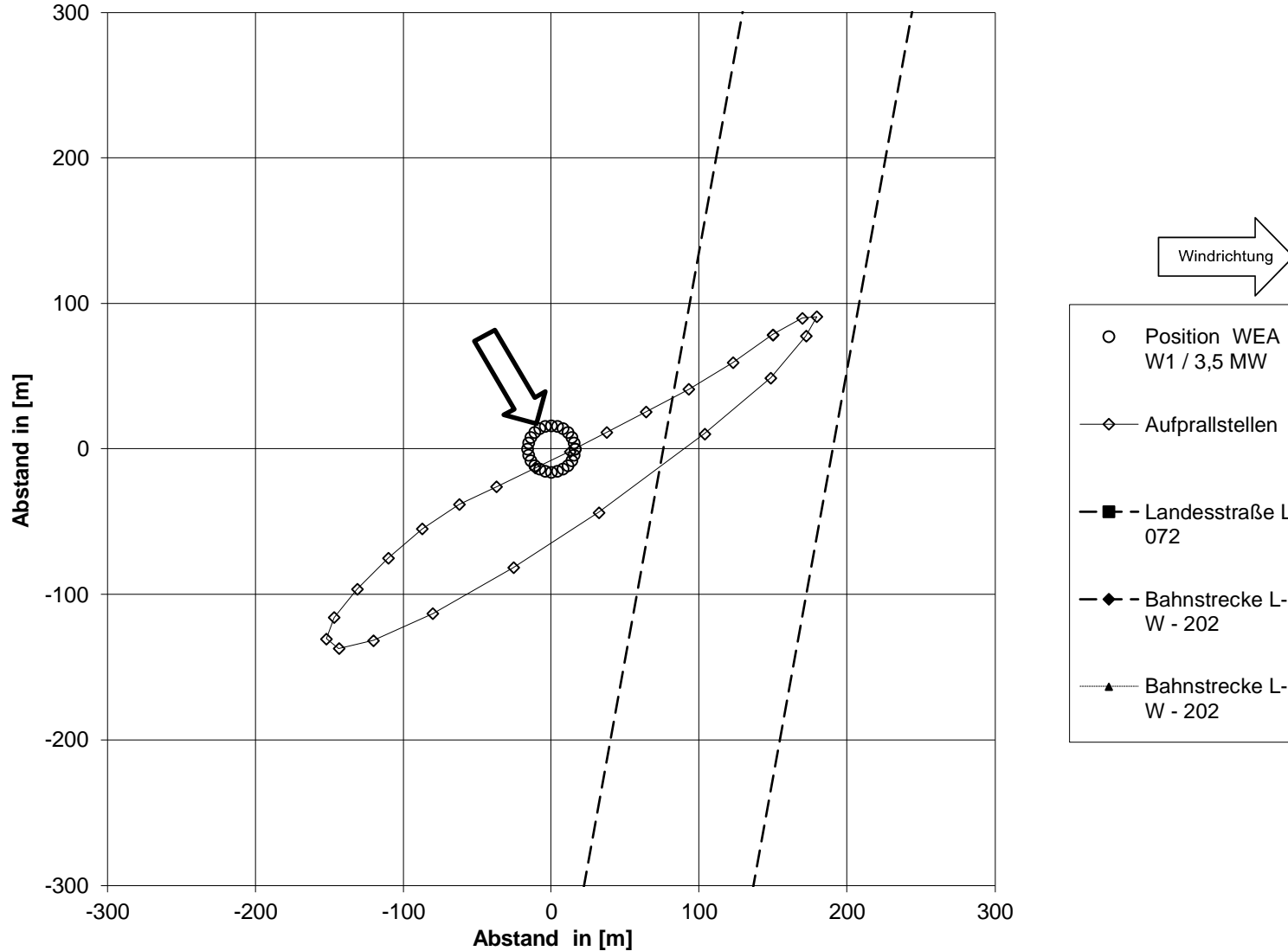
Mögliche Aufprallstellen für WEA W1 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 270°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



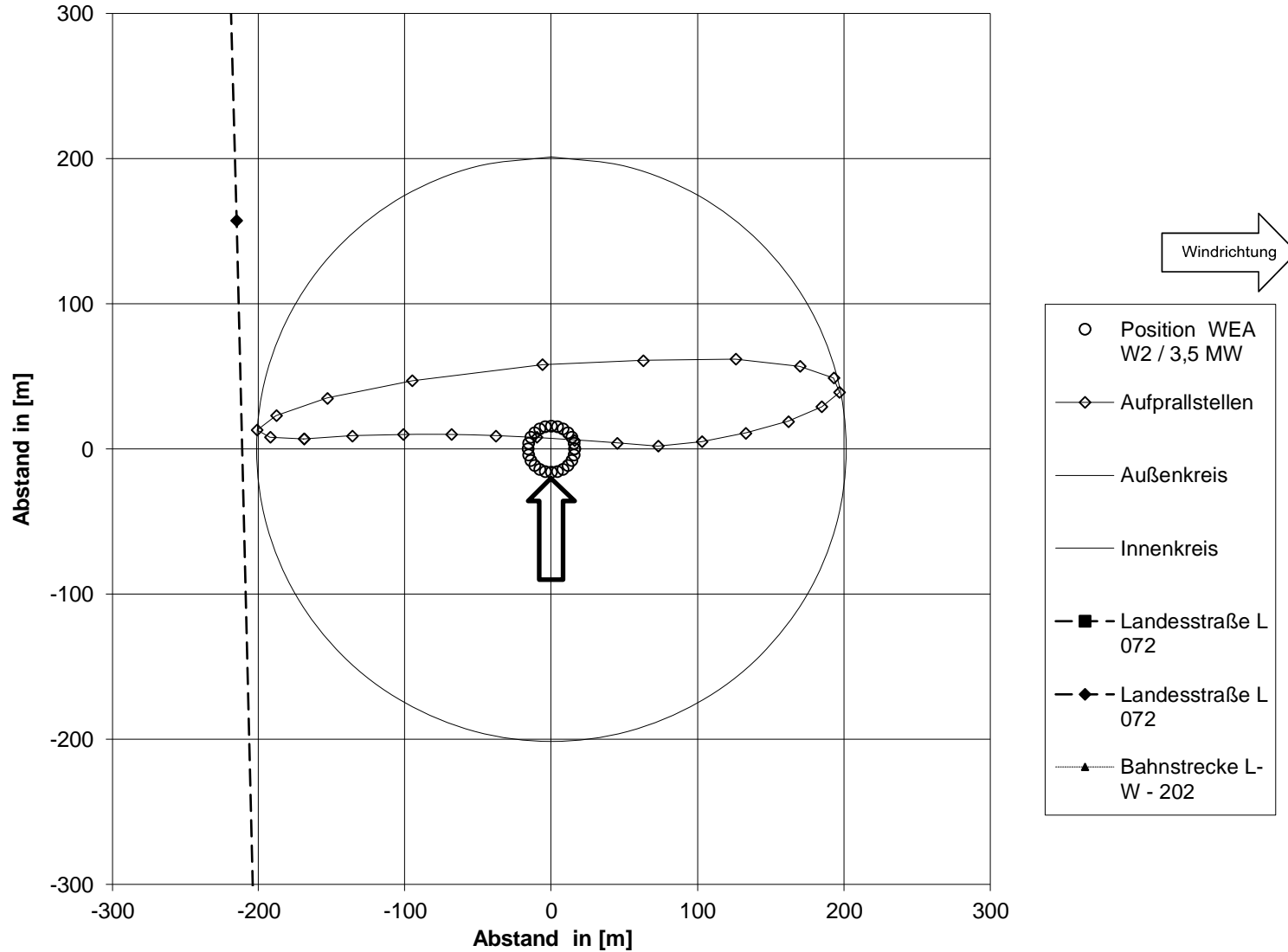
Mögliche Aufprallstellen für WEA W1 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 300°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



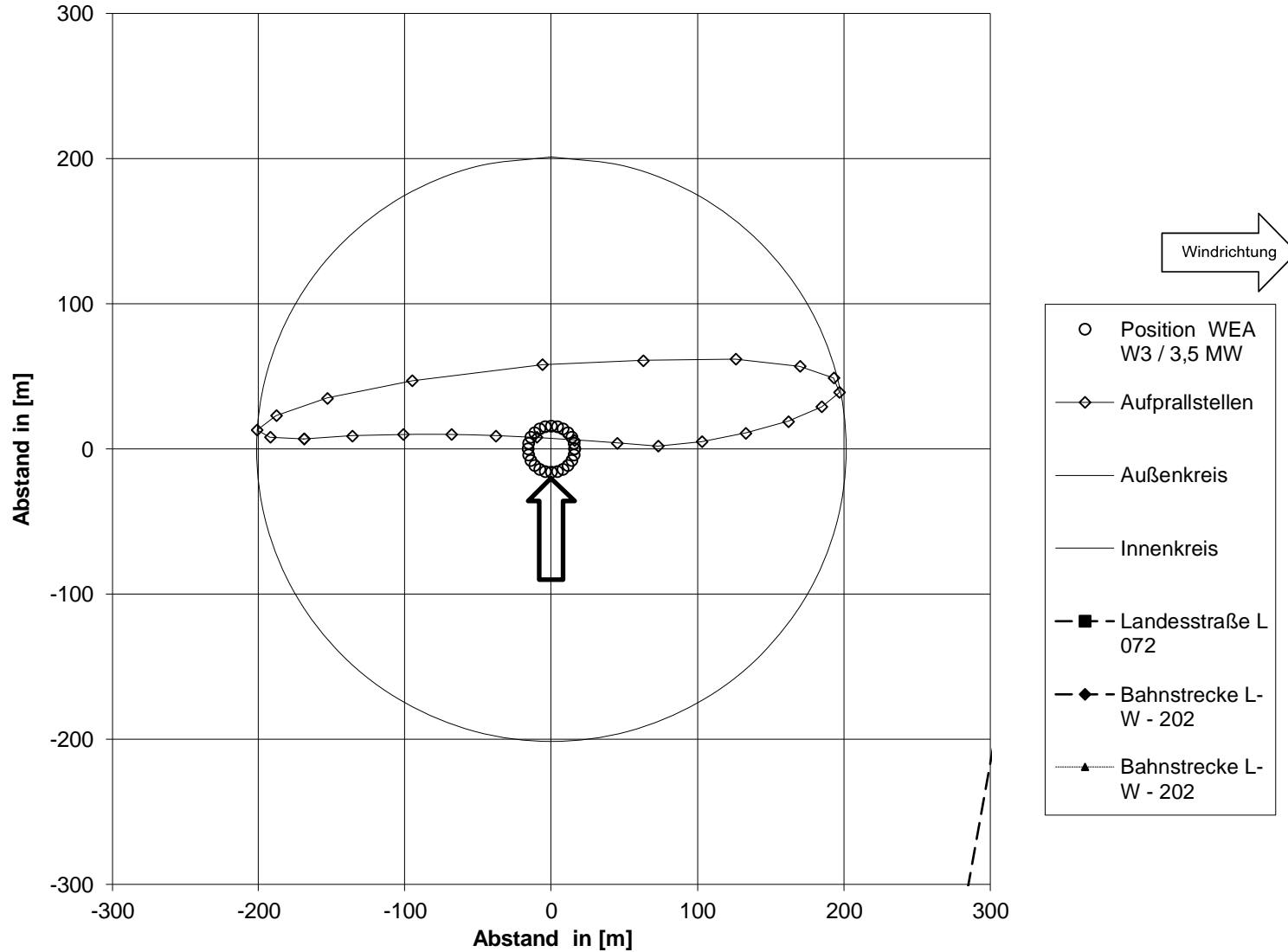
Mögliche Aufprallstellen für WEA W1 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 330°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



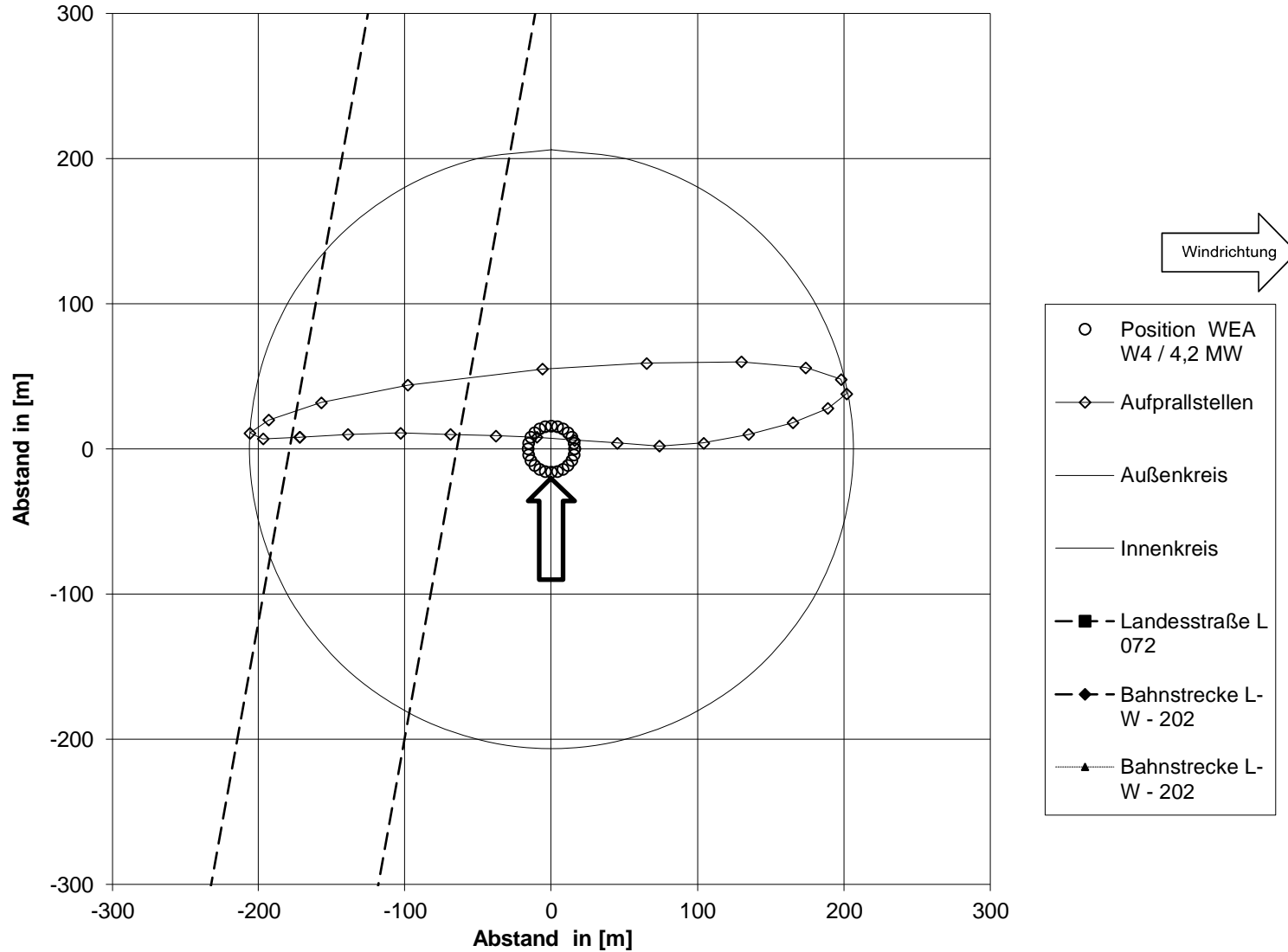
Mögliche Aufprallstellen für WEA W2 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 22 m/s, Windrichtung 180°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



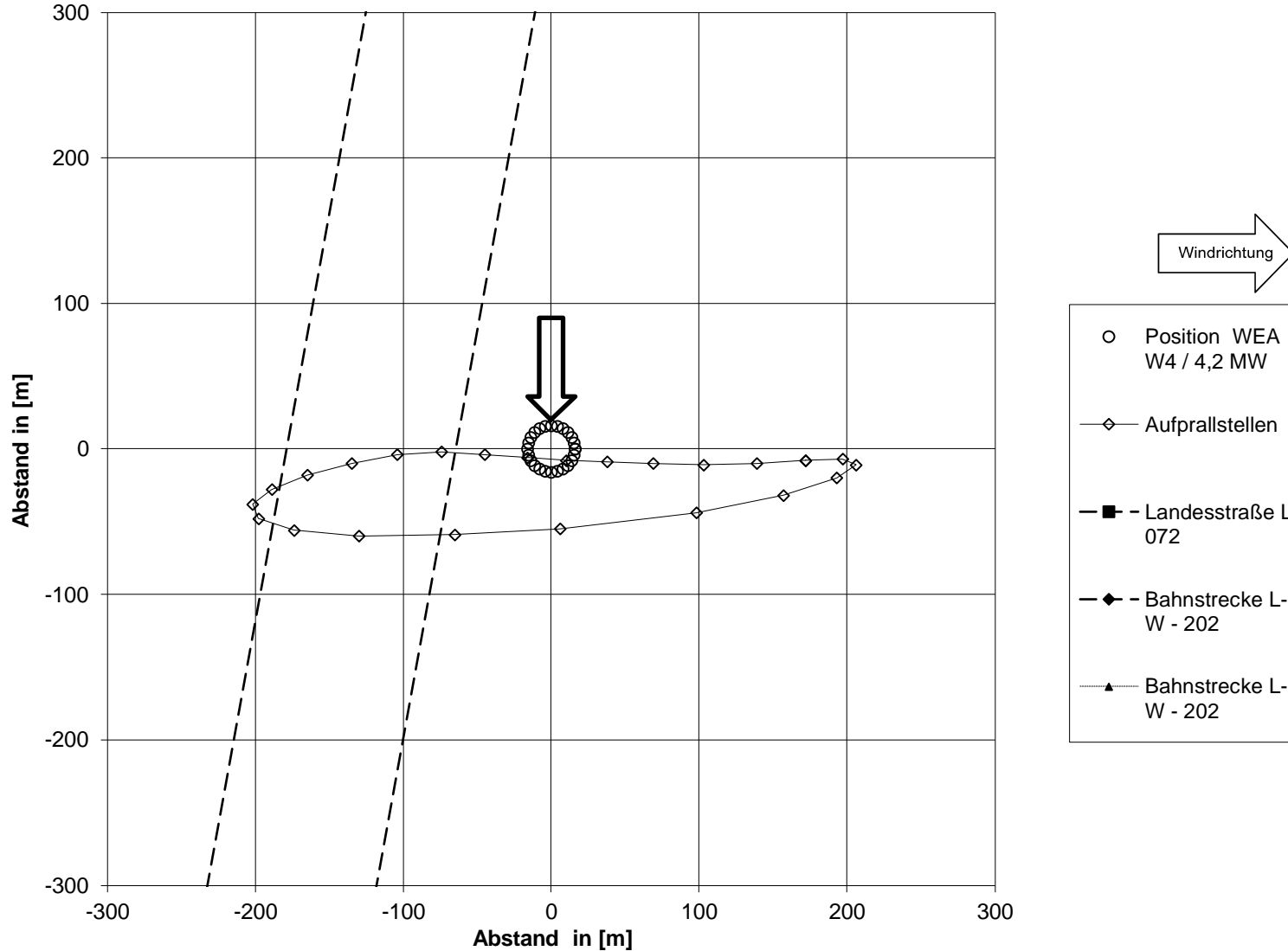
Mögliche Aufprallstellen für WEA W3 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 22 m/s,
Windrichtung 180°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



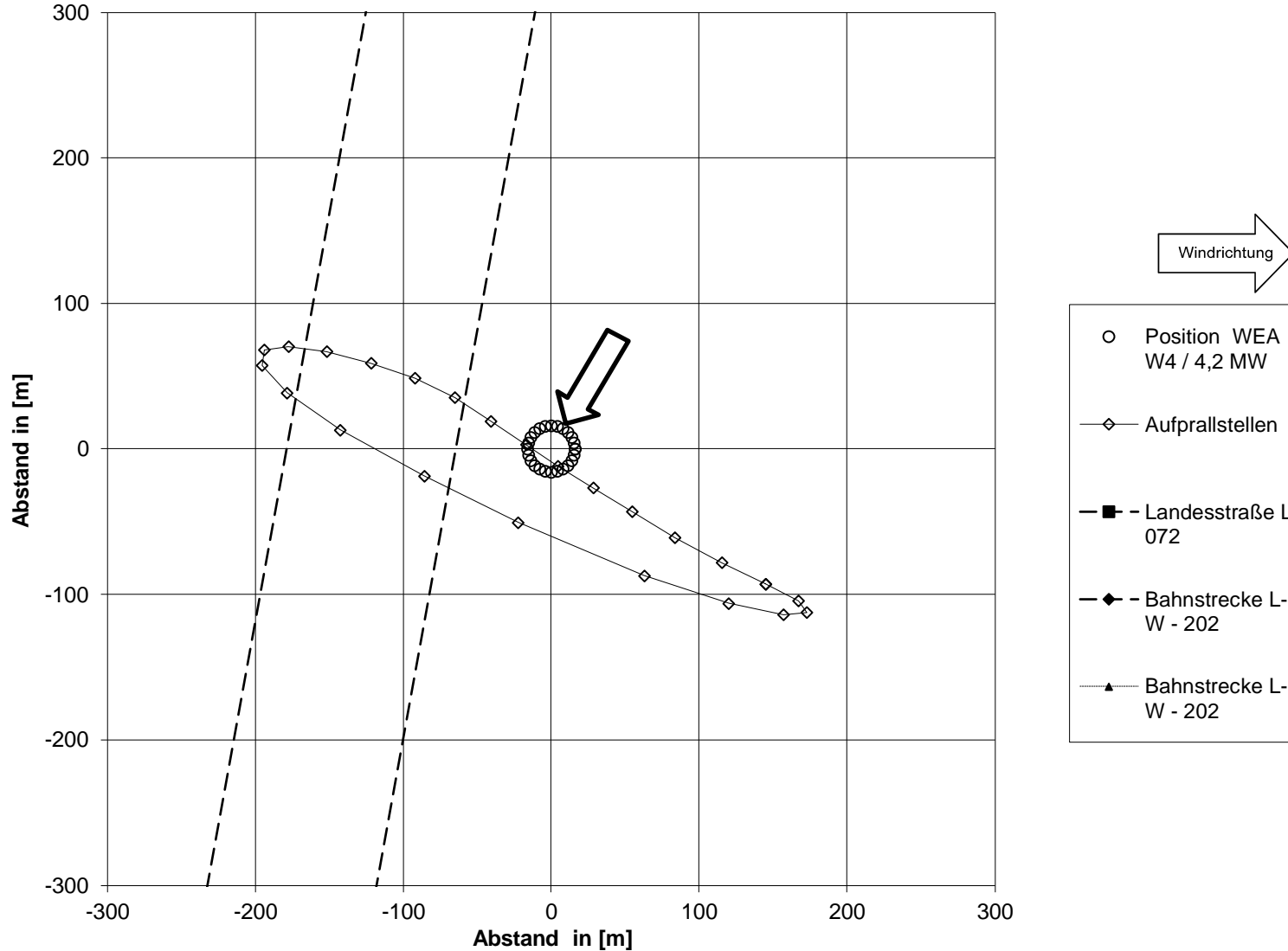
Mögliche Aufprallstellen für WEA W4 / 4,2 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s, Windrichtung 180°, 10,80 U/min und Straße, Bahn



Mögliche Aufprallstellen für WEA W4 / 4,2 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s, Windrichtung 0°, 10,80 U/min und Straße, Bahn

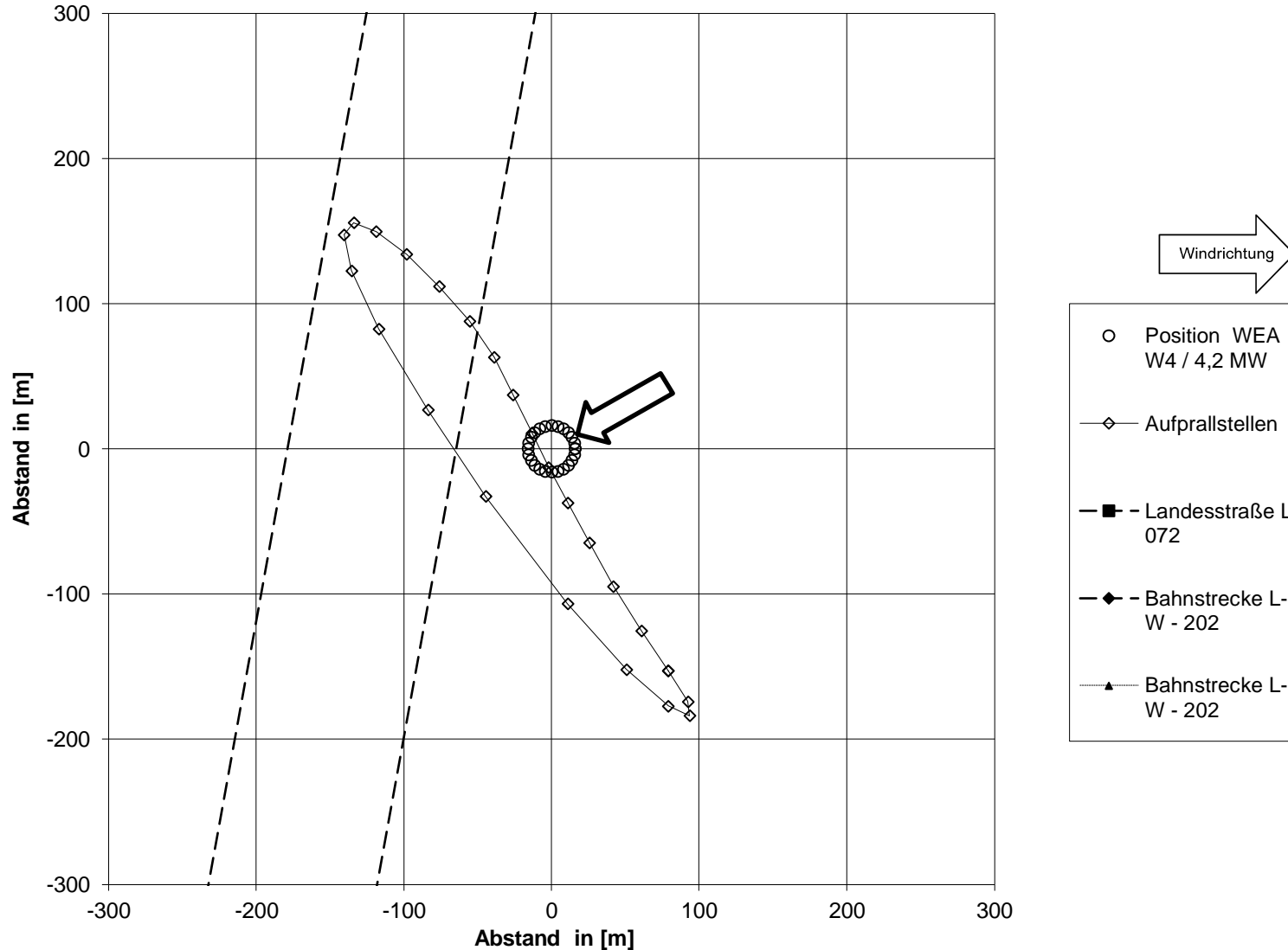


**Mögliche Aufprallstellen für WEA W4 / 4,2 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 30°, 10,80 U/min und Straße, Bahn**

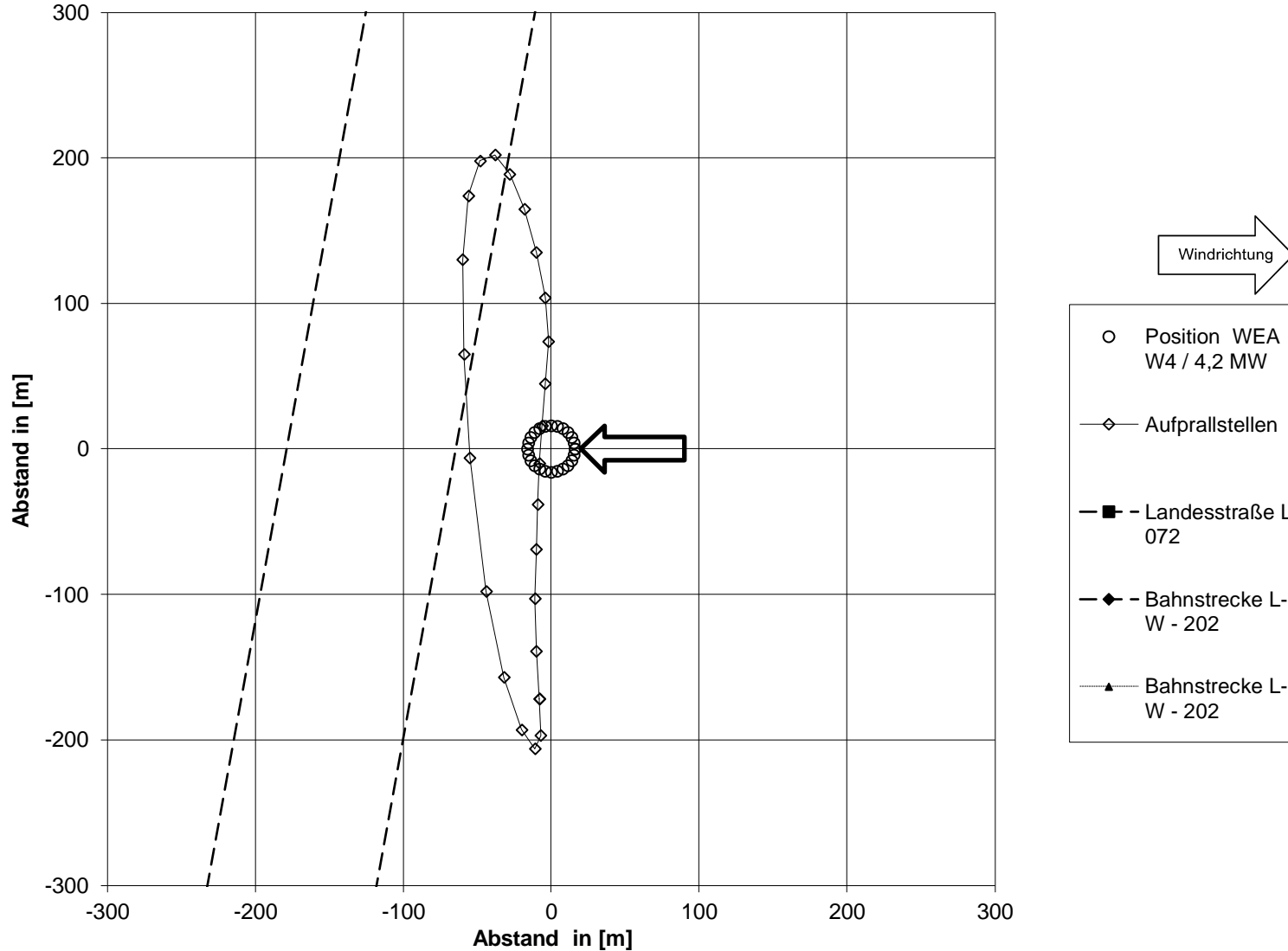


- Position WEA W4 / 4,2 MW
- ◇ Aufprallstellen
- - Landesstraße L 072
- ◆ - Bahnstrecke L-W - 202
- ▲ - Bahnstrecke L-W - 202

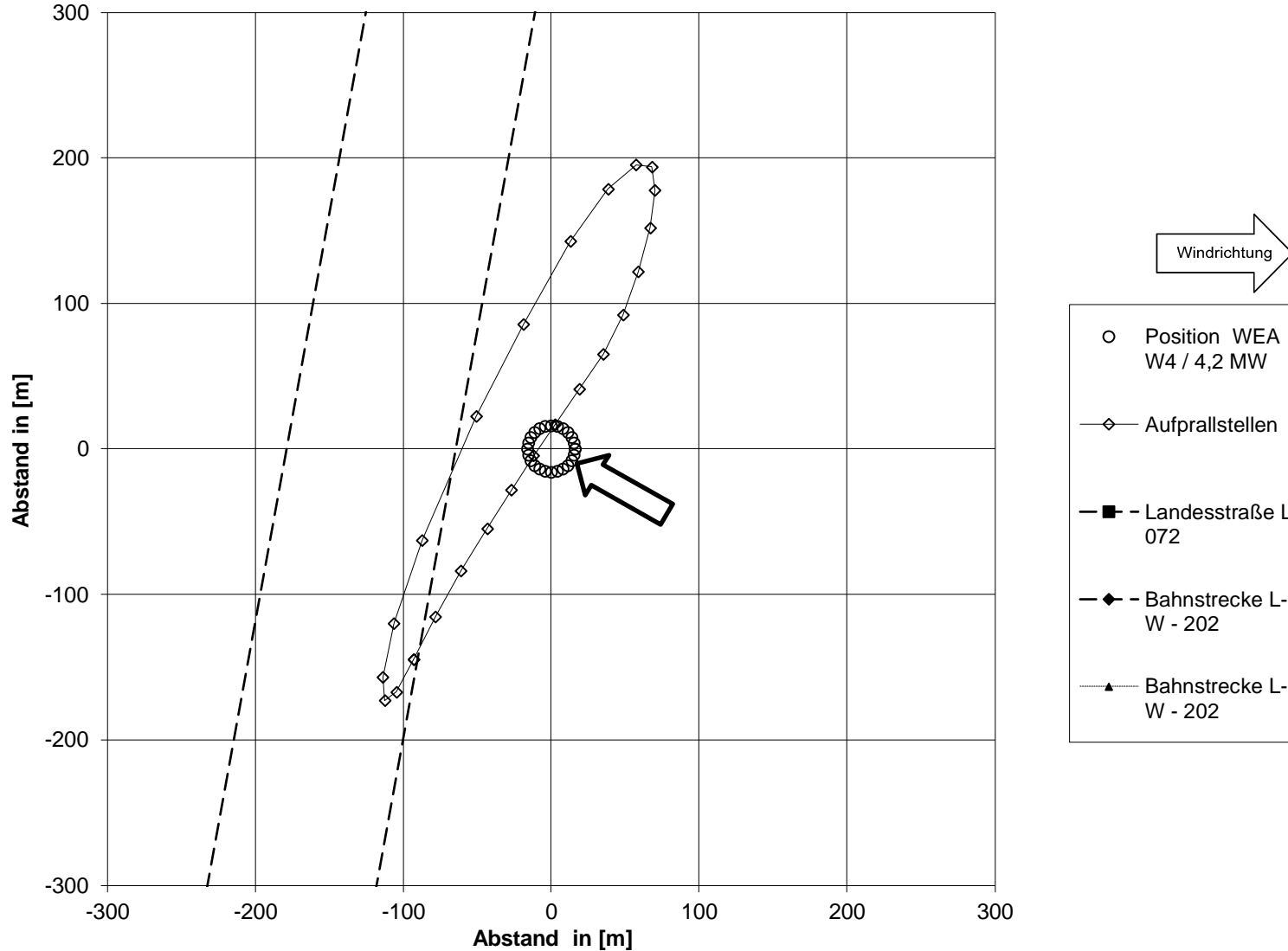
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W4 / 4,2 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 60°, 10,80 U/min und Straße, Bahn**



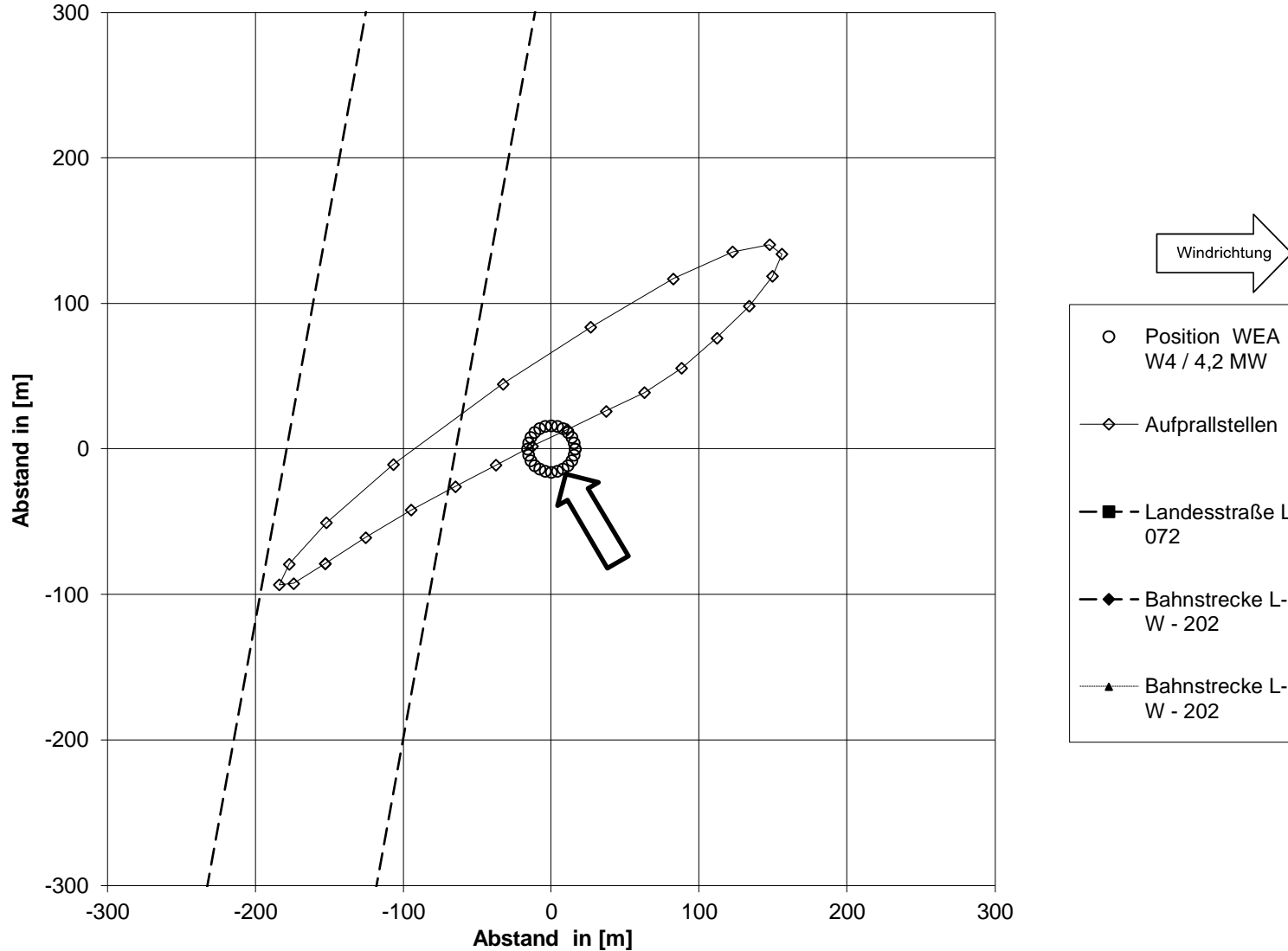
Mögliche Aufprallstellen für WEA W4 / 4,2 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s, Windrichtung 90°, 10,80 U/min und Straße, Bahn



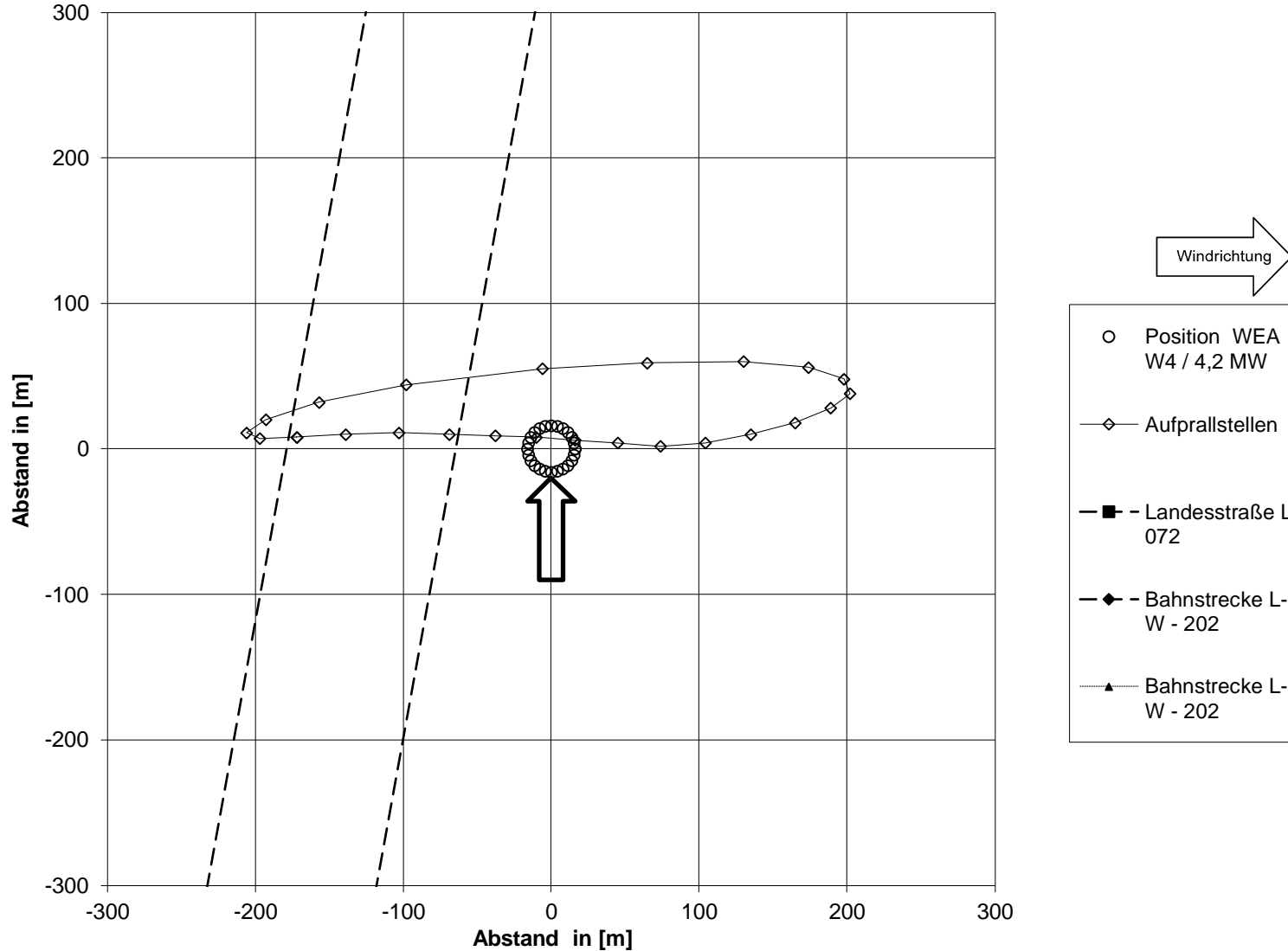
Mögliche Aufprallstellen für WEA W4 / 4,2 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 120°, 10,80 U/min und Straße, Bahn



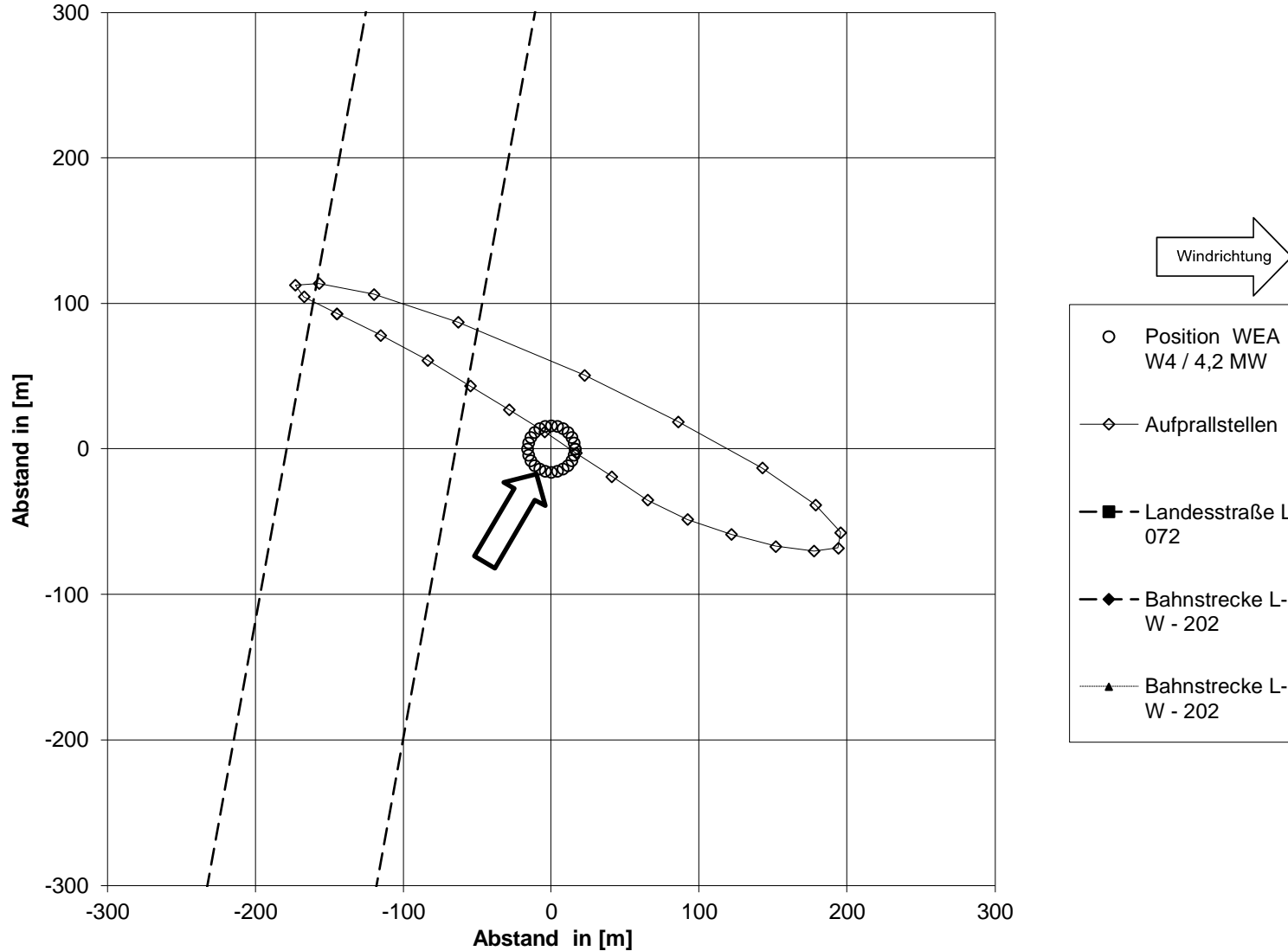
Mögliche Aufprallstellen für WEA W4 / 4,2 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s, Windrichtung 150°, 10,80 U/min und Straße, Bahn



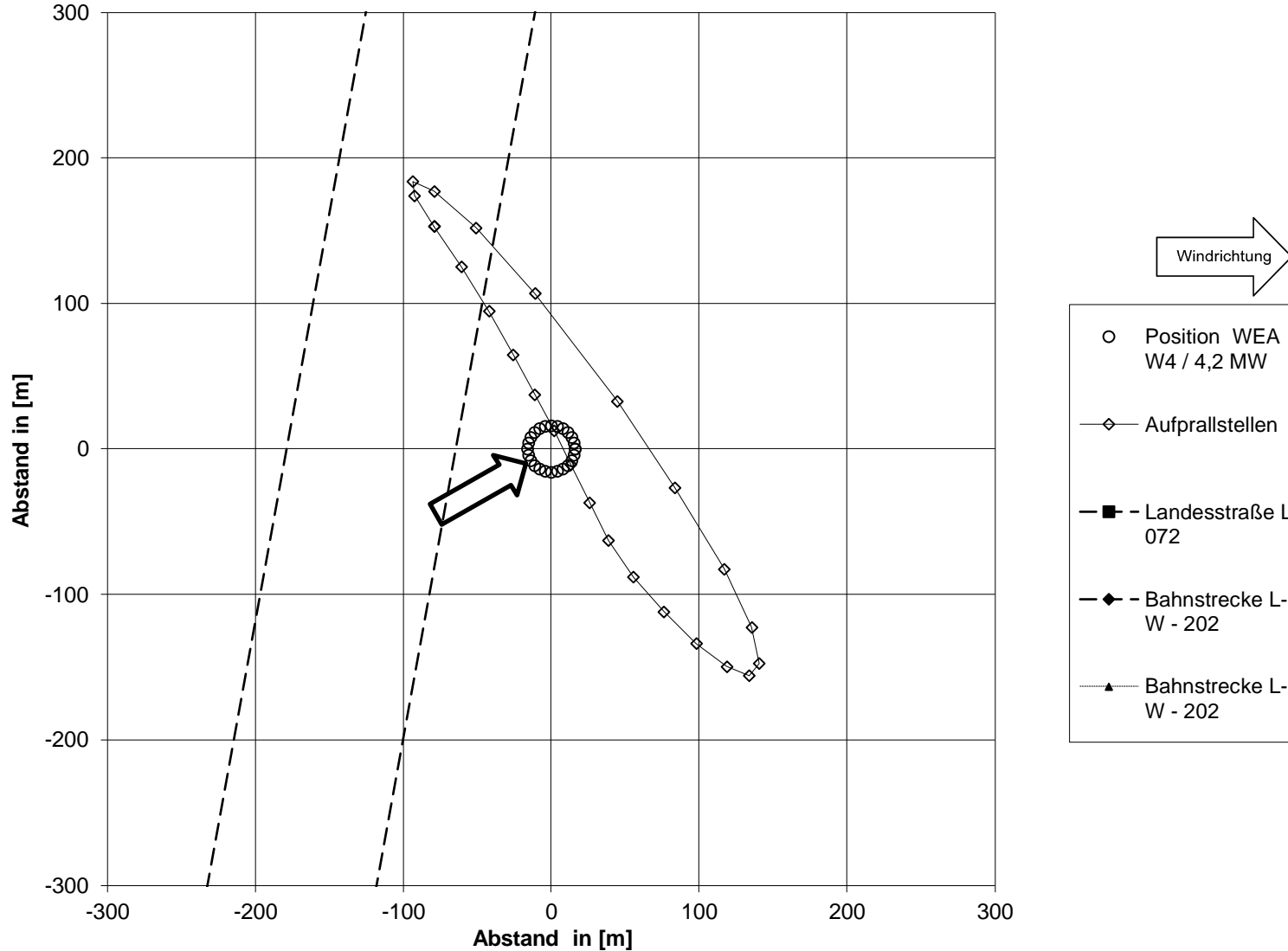
Mögliche Aufprallstellen für WEA W4 / 4,2 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s, Windrichtung 180°, 10,80 U/min und Straße, Bahn



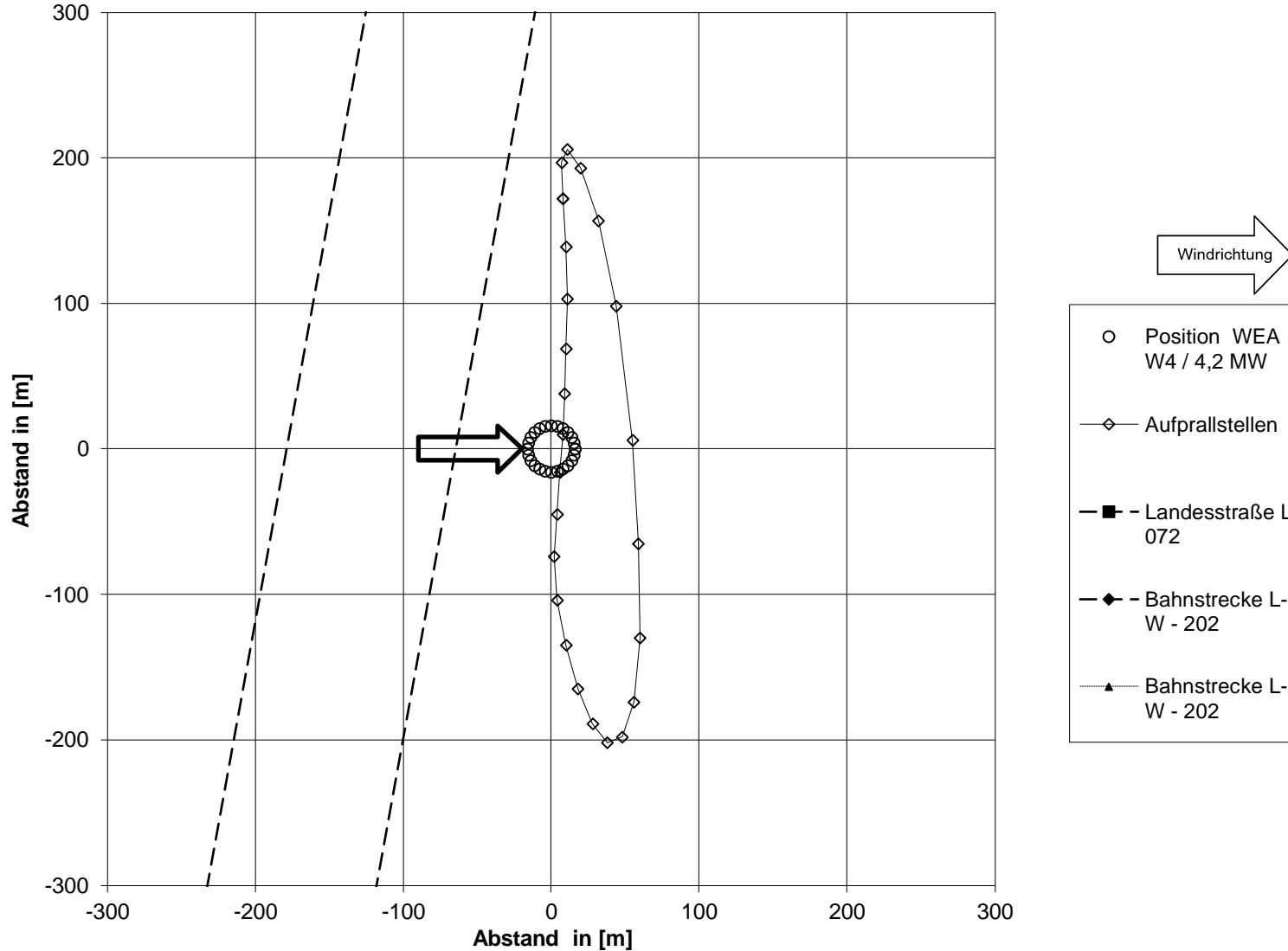
Mögliche Aufprallstellen für WEA W4 / 4,2 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s, Windrichtung 210°, 10,80 U/min und Straße, Bahn



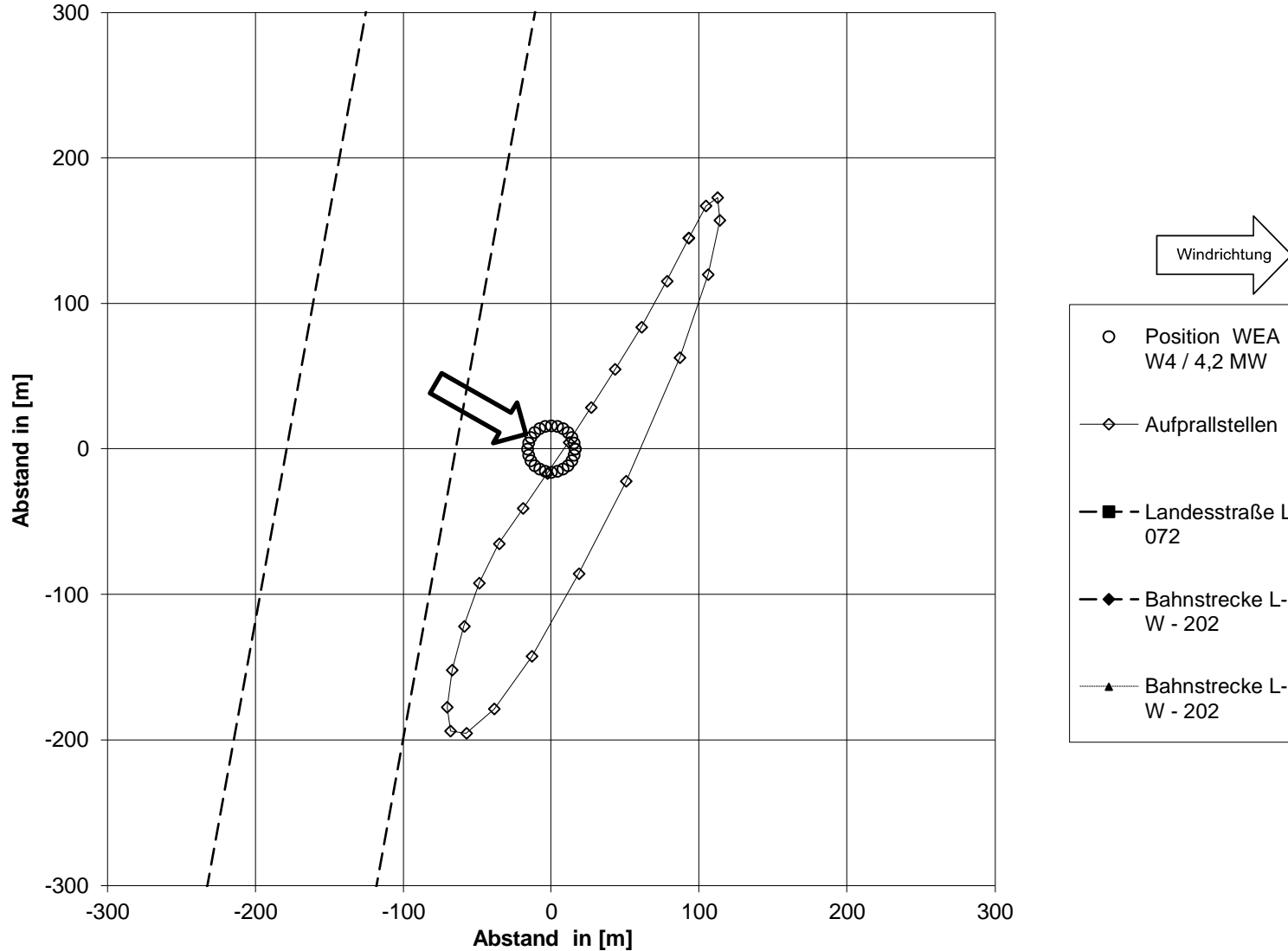
Mögliche Aufprallstellen für WEA W4 / 4,2 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s, Windrichtung 240°, 10,80 U/min und Straße, Bahn



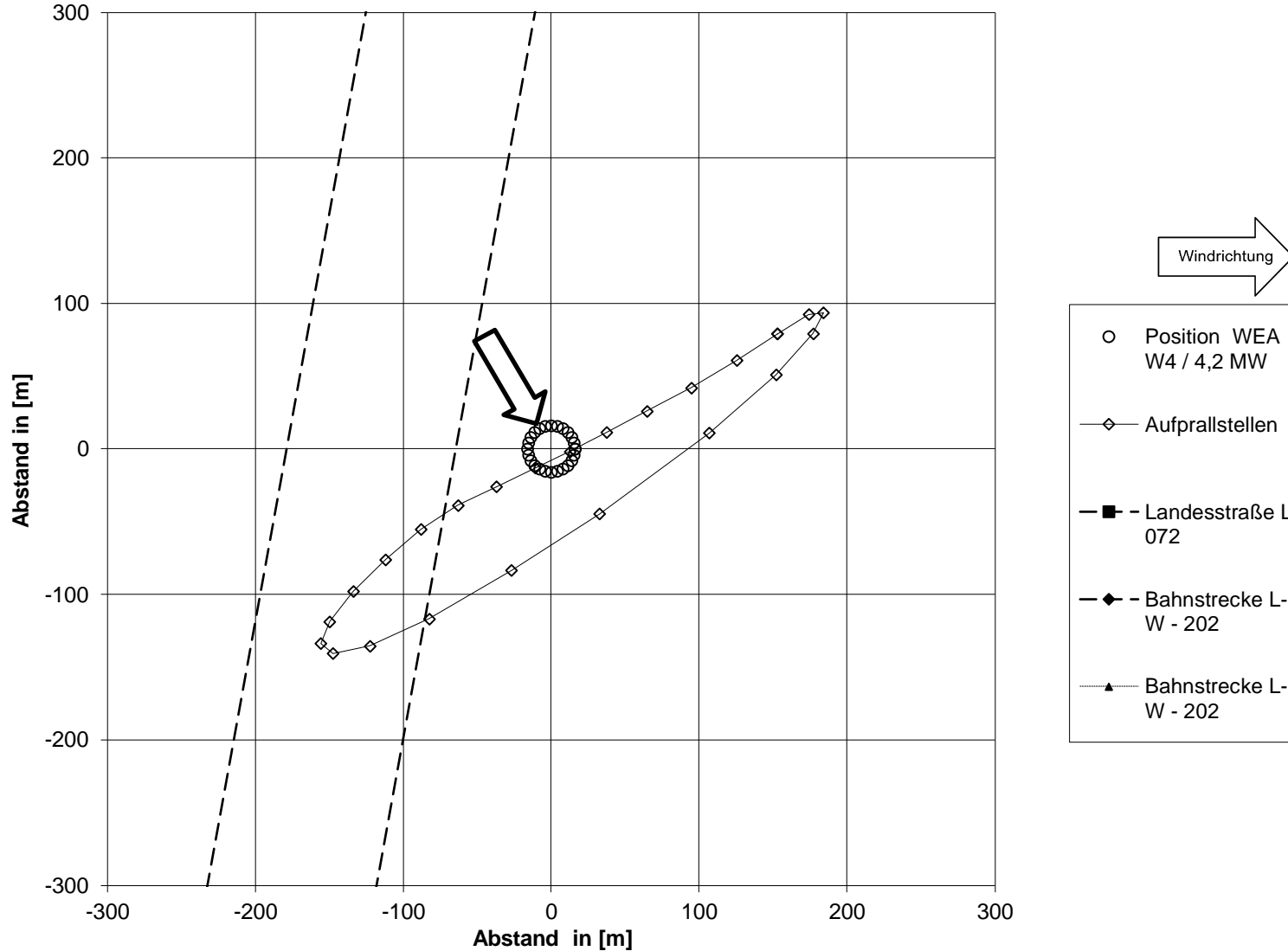
Mögliche Aufprallstellen für WEA W4 / 4,2 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 270°, 10,80 U/min und Straße, Bahn



Mögliche Aufprallstellen für WEA W4 / 4,2 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s, Windrichtung 300°, 10,80 U/min und Straße, Bahn



**Mögliche Aufprallstellen für WEA W4 / 4,2 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 330°, 10,80 U/min und Straße, Bahn**



Anlage

A 3 Gefährdung des Schutzobjektes durch Abwurf eines 30%-Rotorblattes

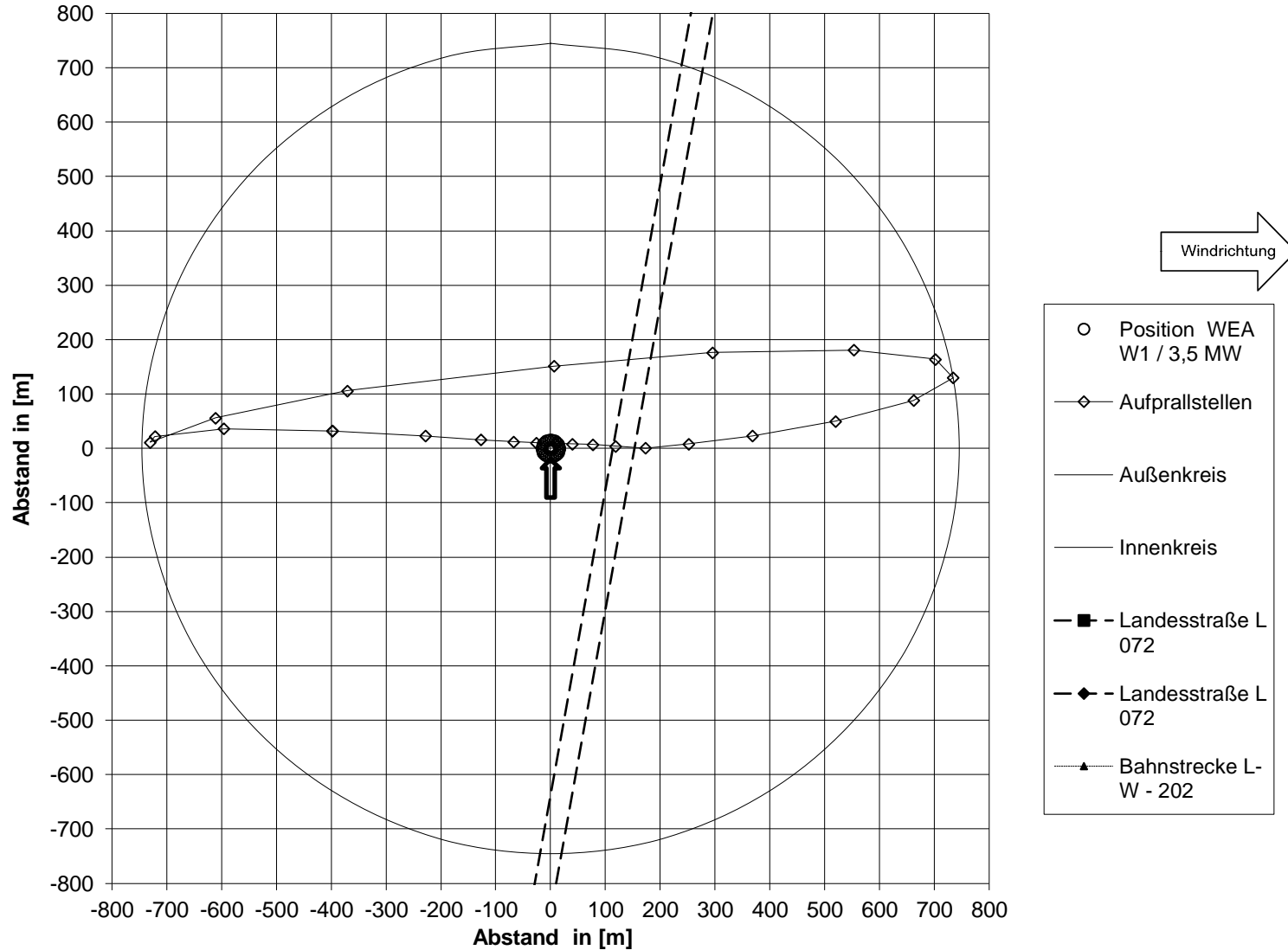
A 3.1 W1 – ENERCON E-138 EP3 / 3,5 MW

A 3.2 W2 – ENERCON E-138 EP3 / 3,5 MW

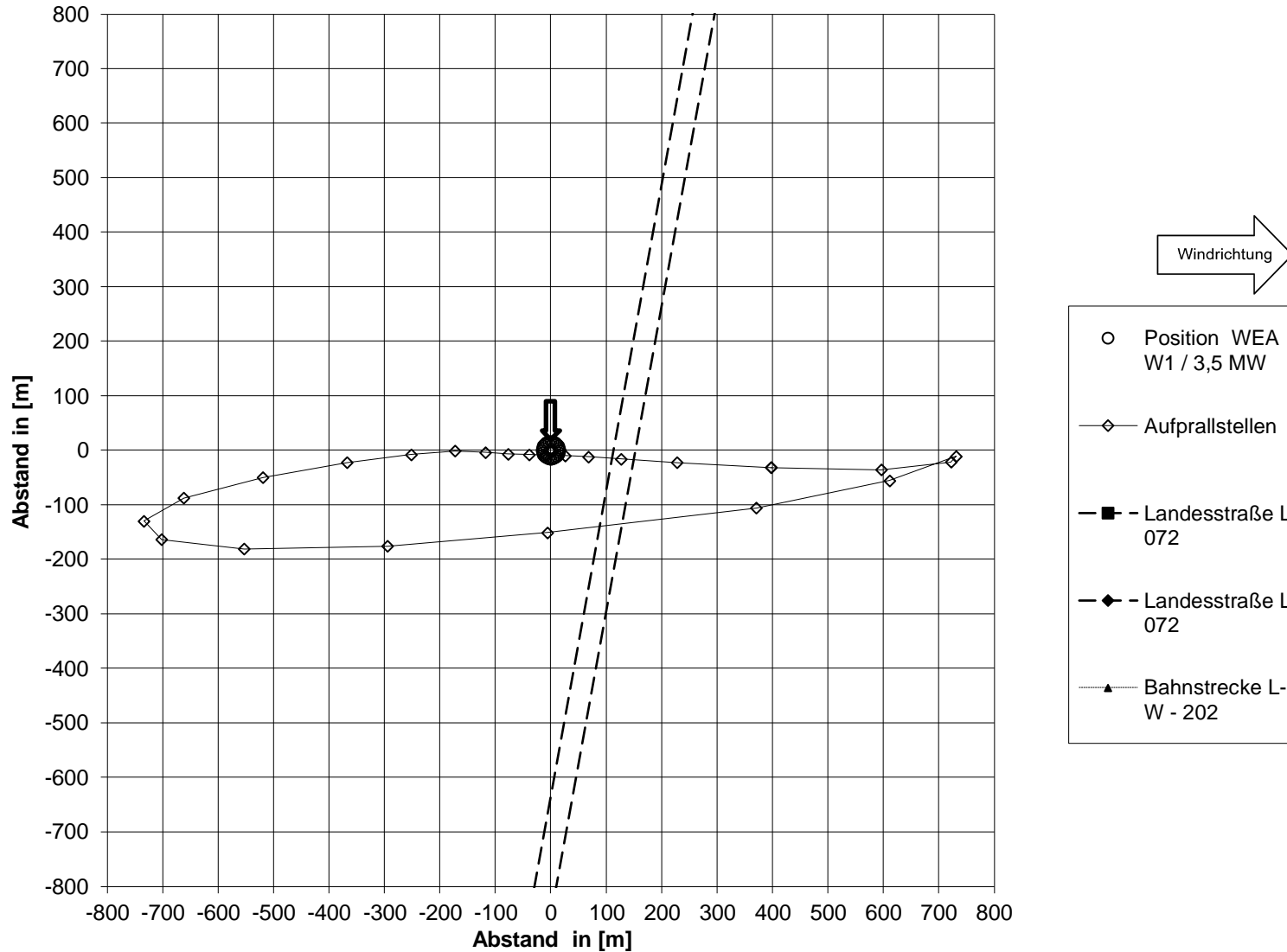
A 3.3 W3 – ENERCON E-138 EP3 / 3,5 MW

A 3.4 W4 - ENERCON E-138 EP3 / 4,2 MW

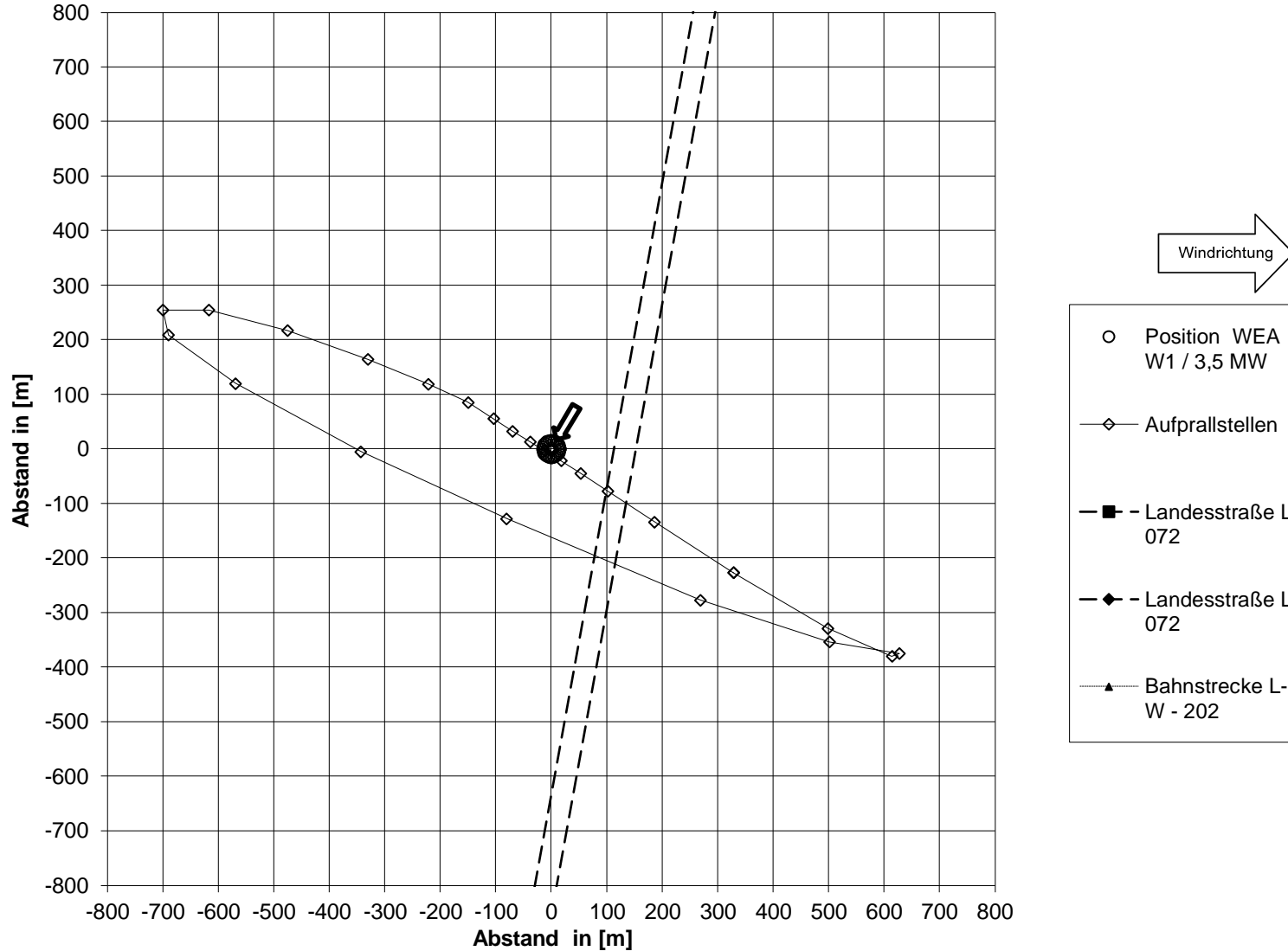
Mögliche Aufprallstellen für WEA W1 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s, Windrichtung 180°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



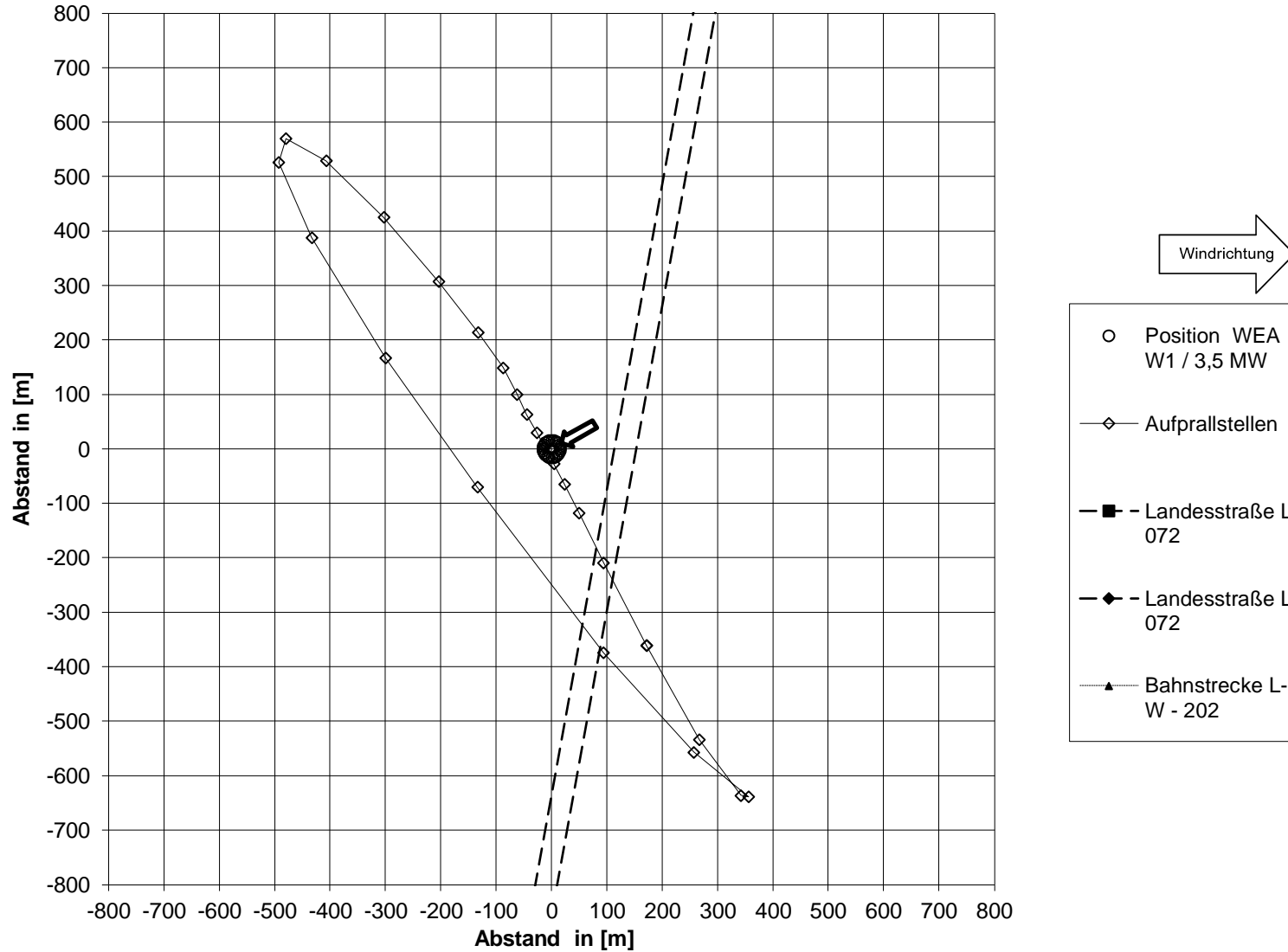
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W1 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 0°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



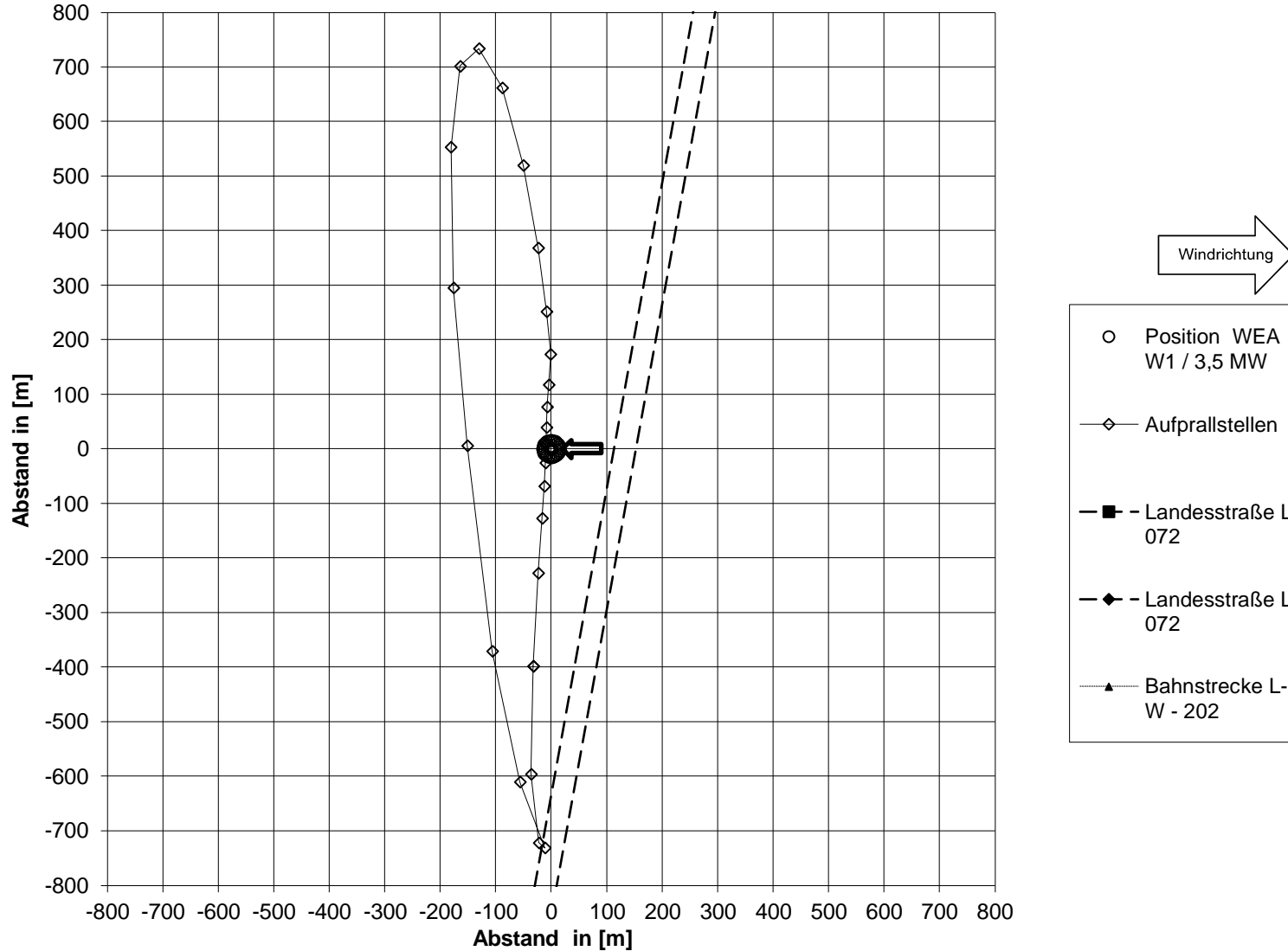
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W1 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 30°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



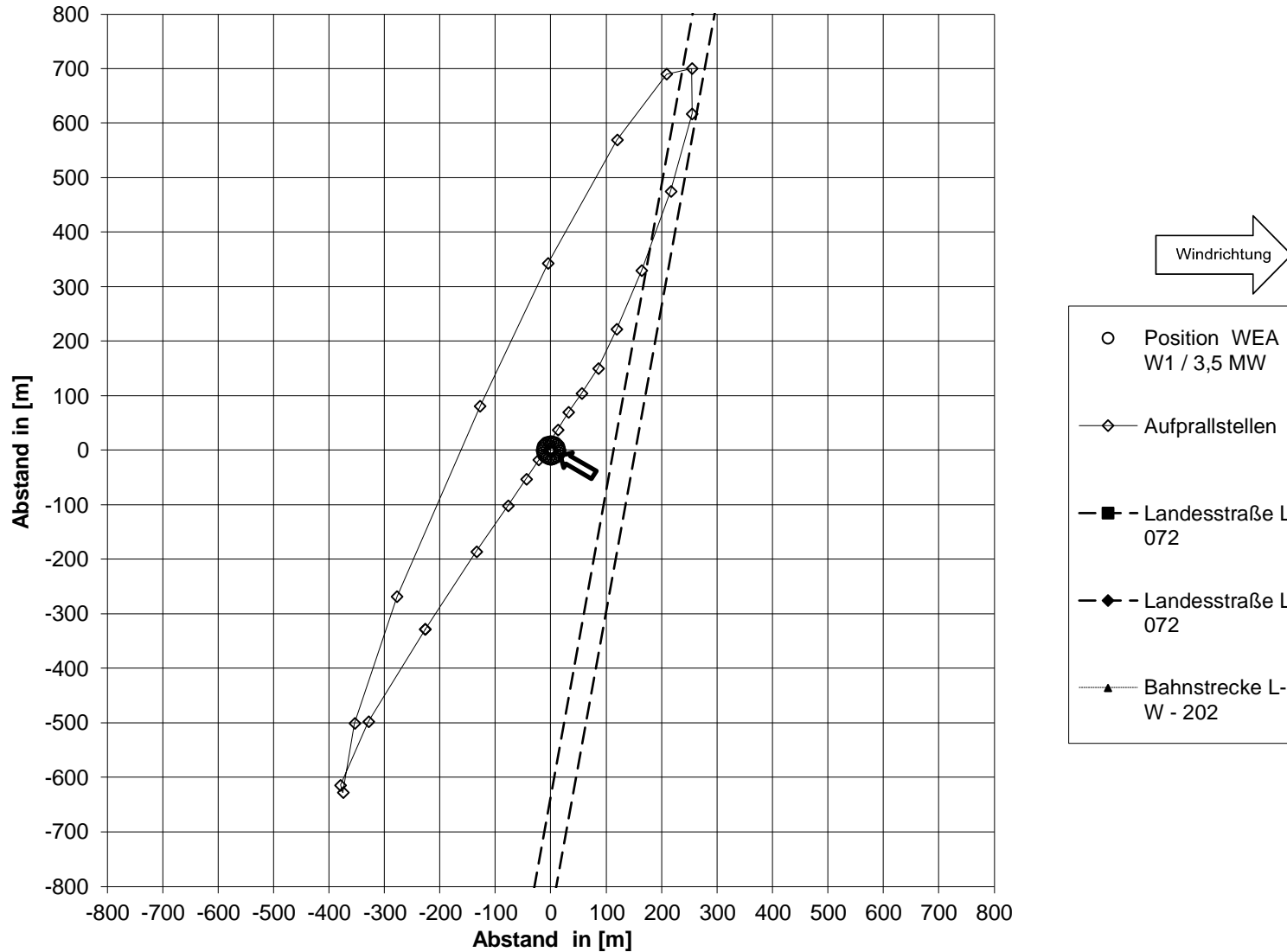
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W1 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 60°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



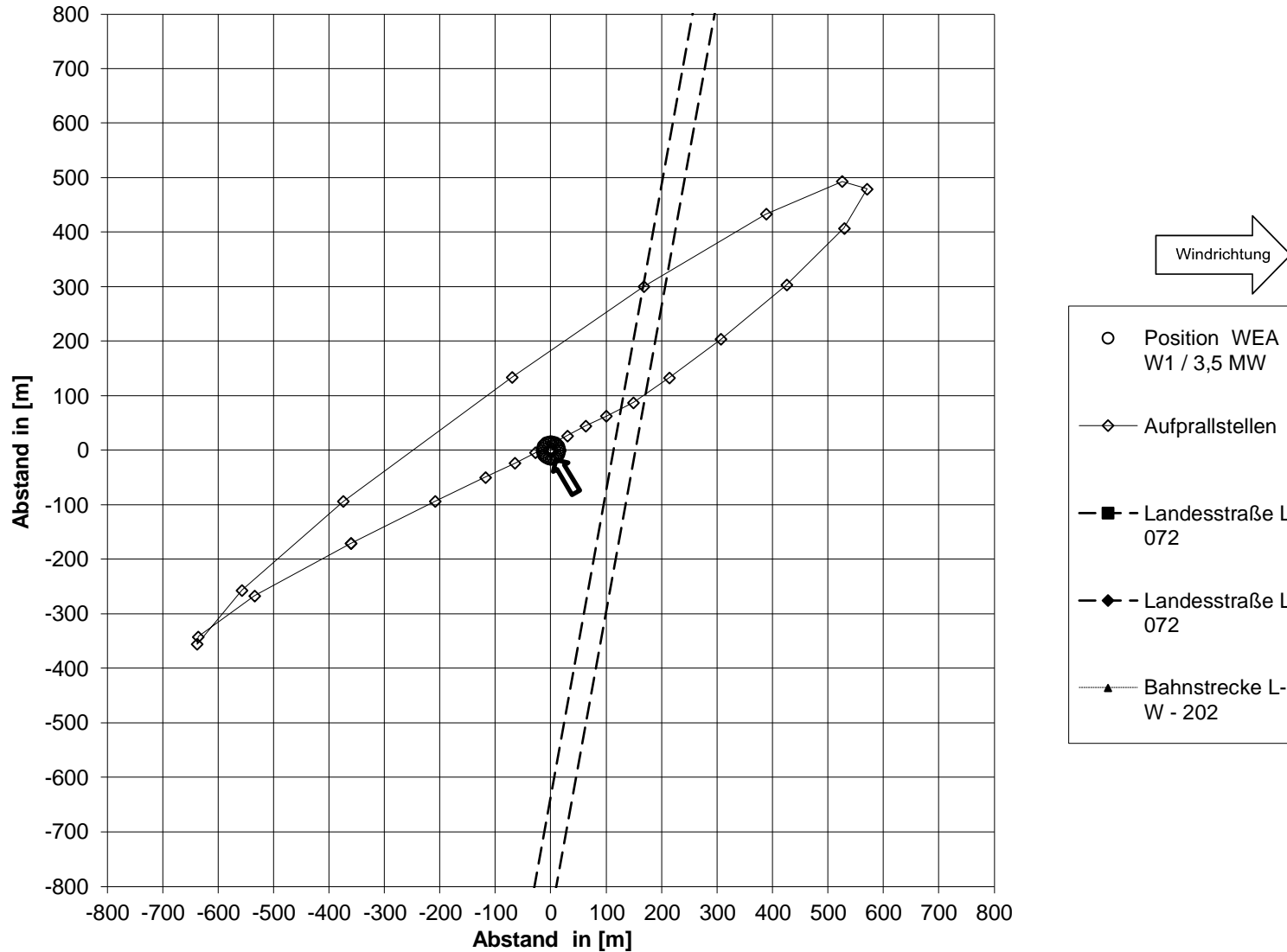
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W1 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 90°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



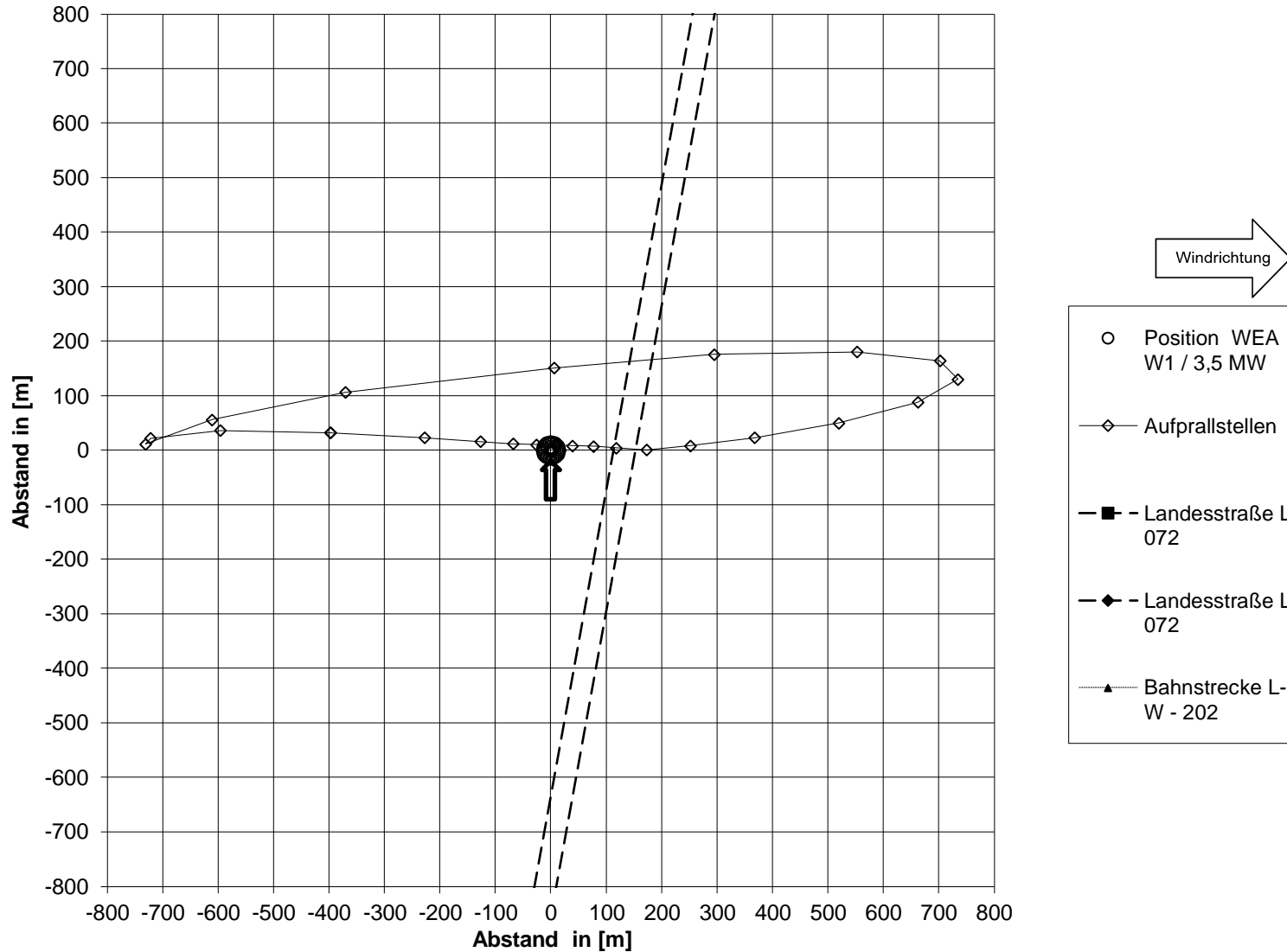
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W1 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 120°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



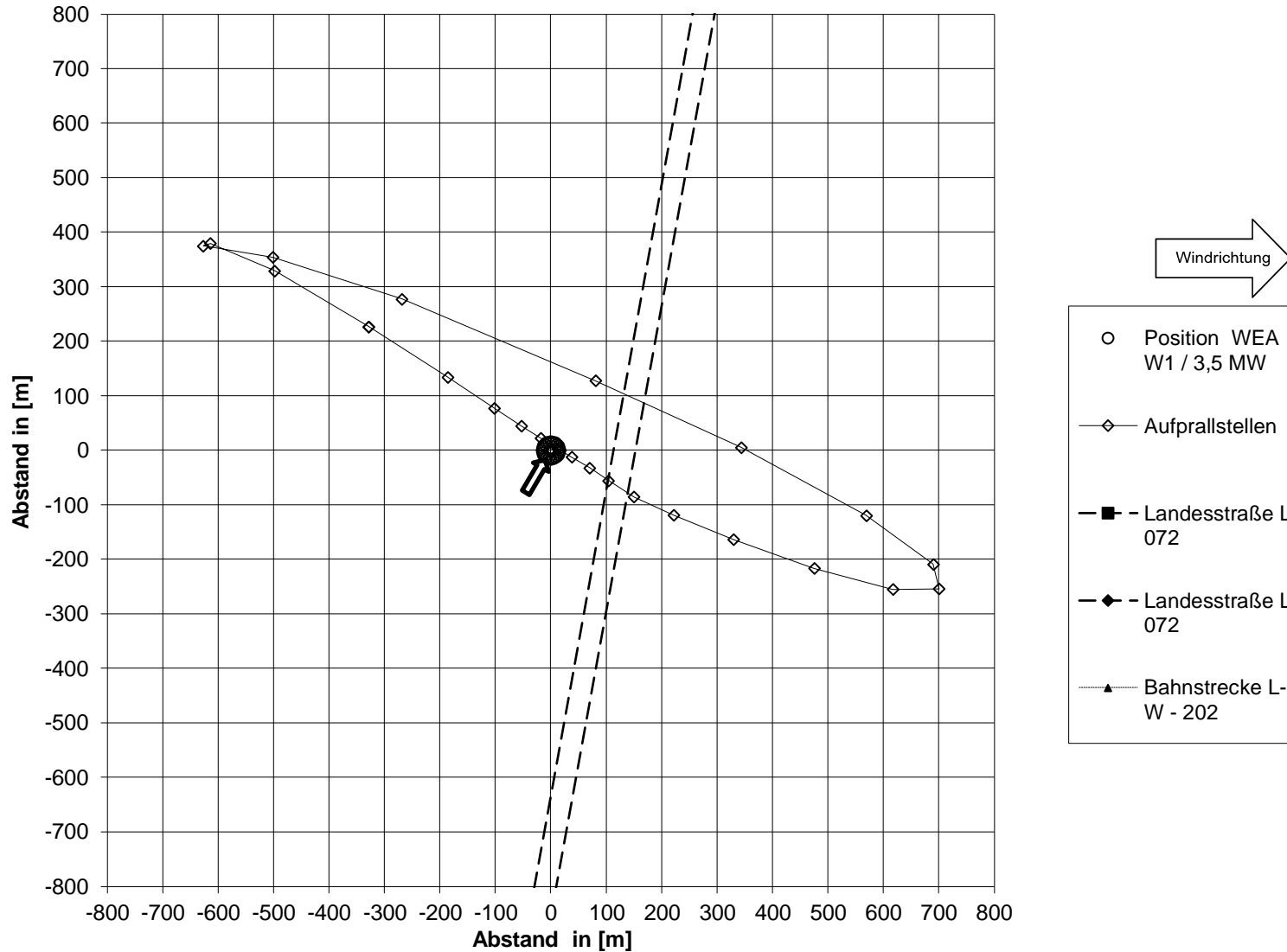
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W1 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 150°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



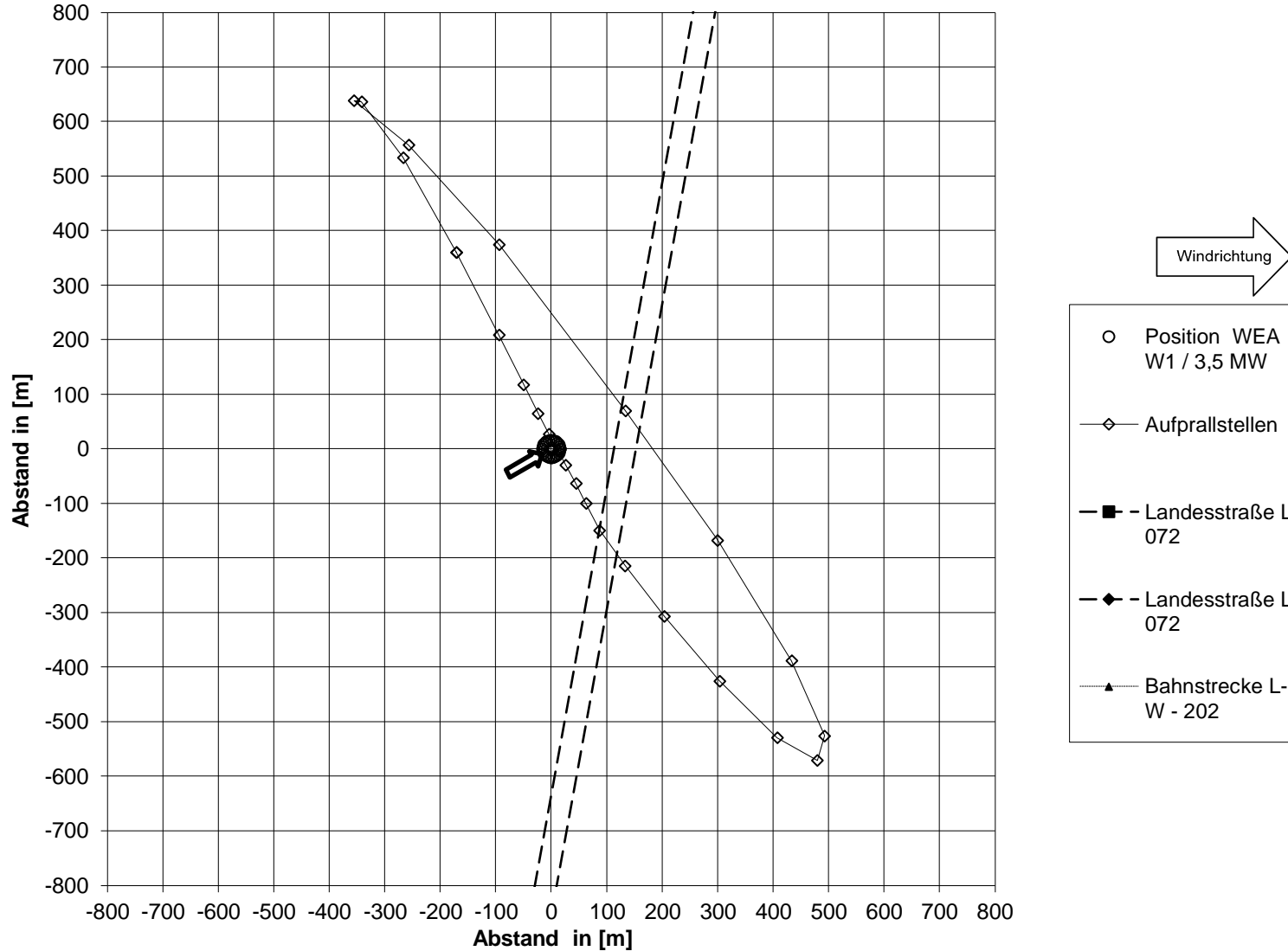
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W1 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 180°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



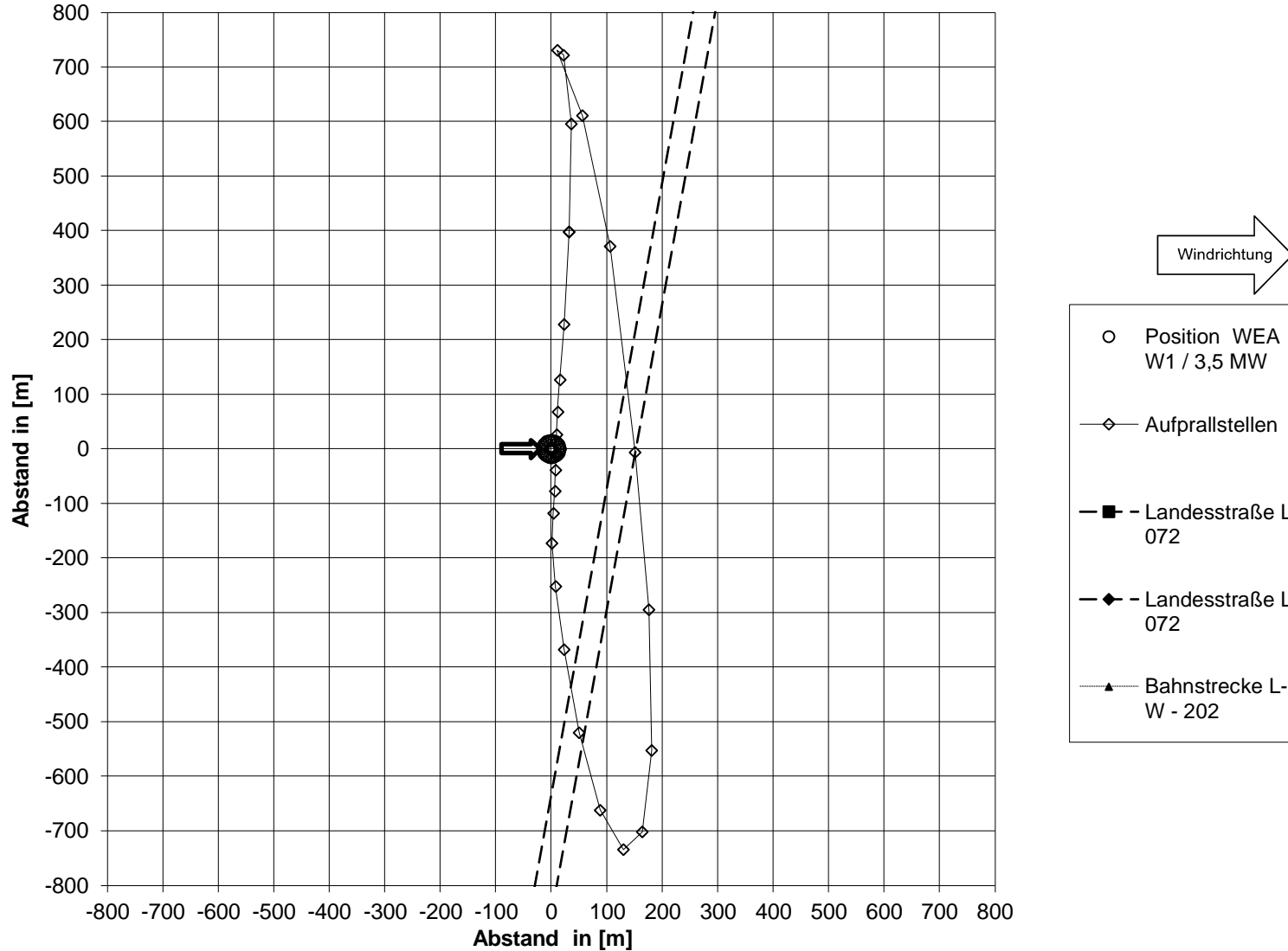
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W1 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 210°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



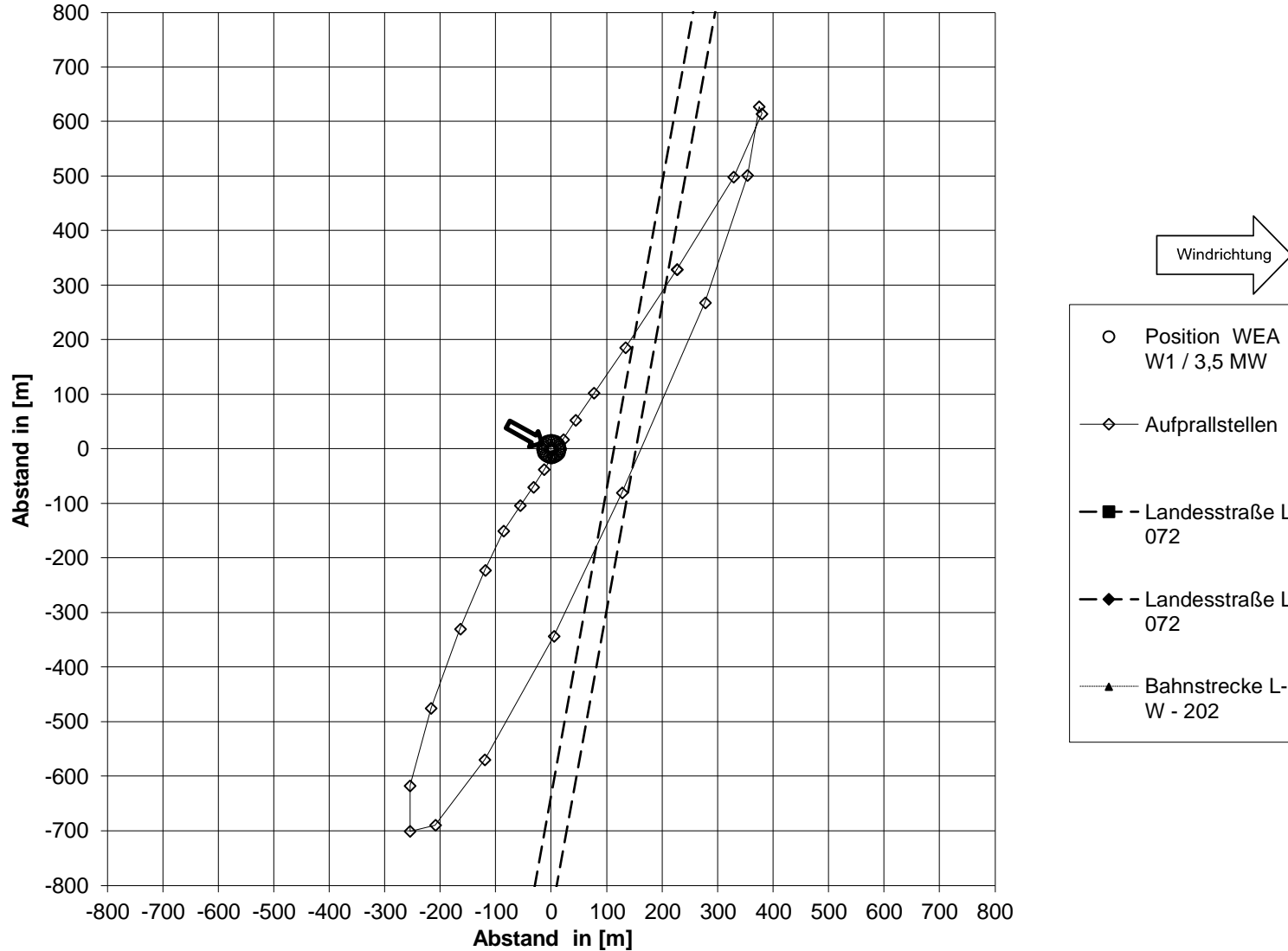
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W1 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 240°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



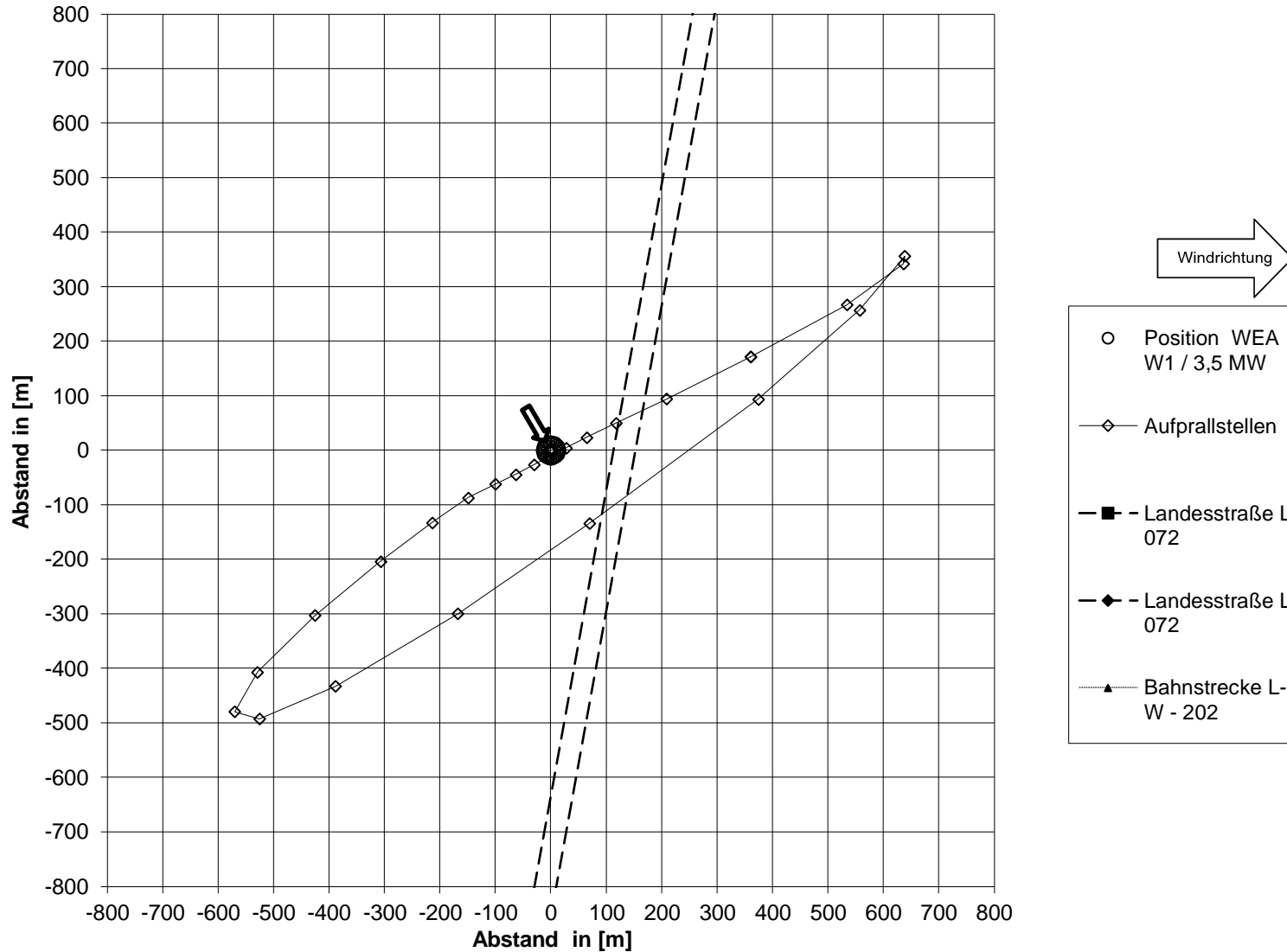
Mögliche Aufprallstellen für WEA W1 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s, Windrichtung 270°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



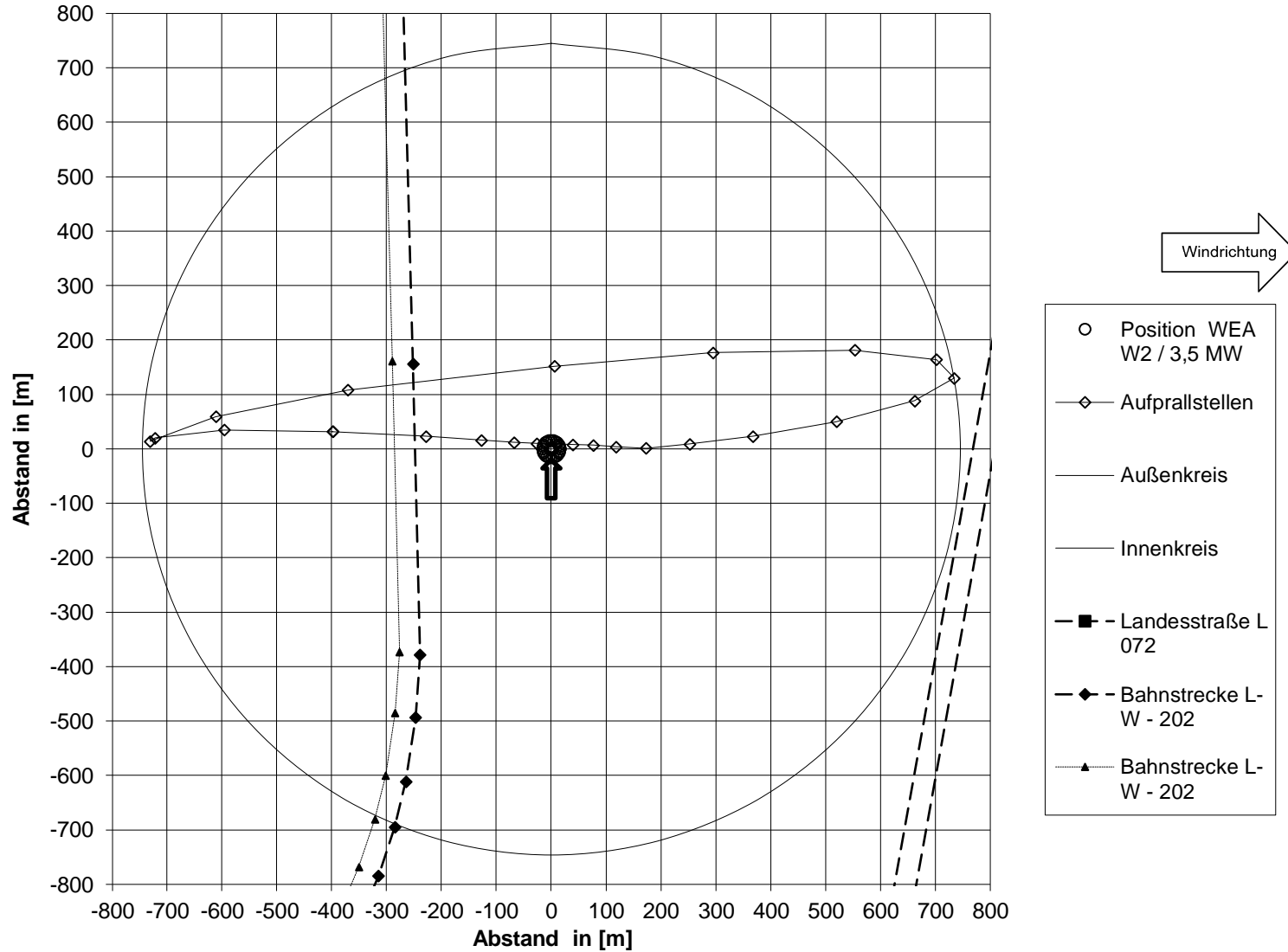
Mögliche Aufprallstellen für WEA W1 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s, Windrichtung 300°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



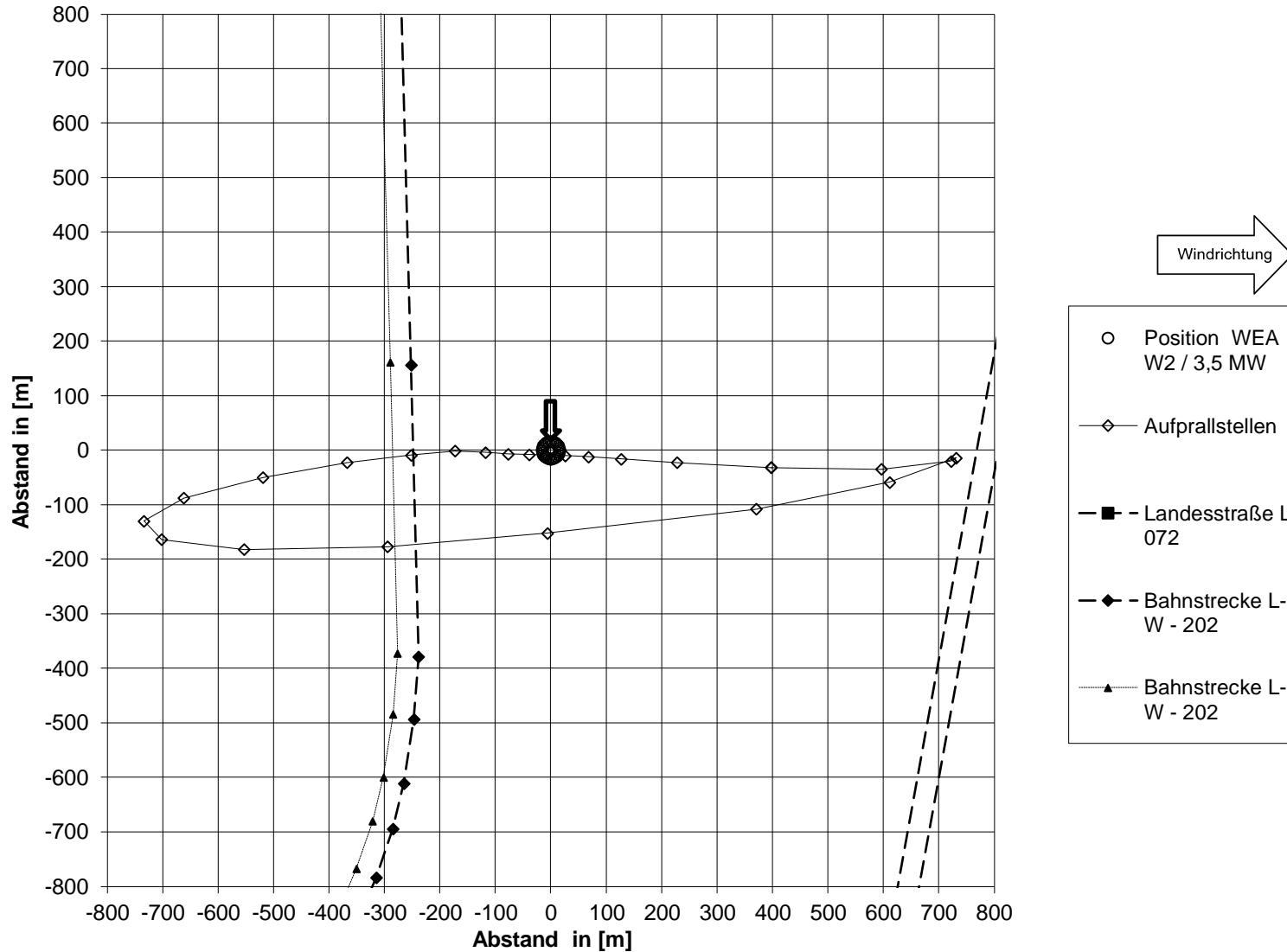
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W1 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 330°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



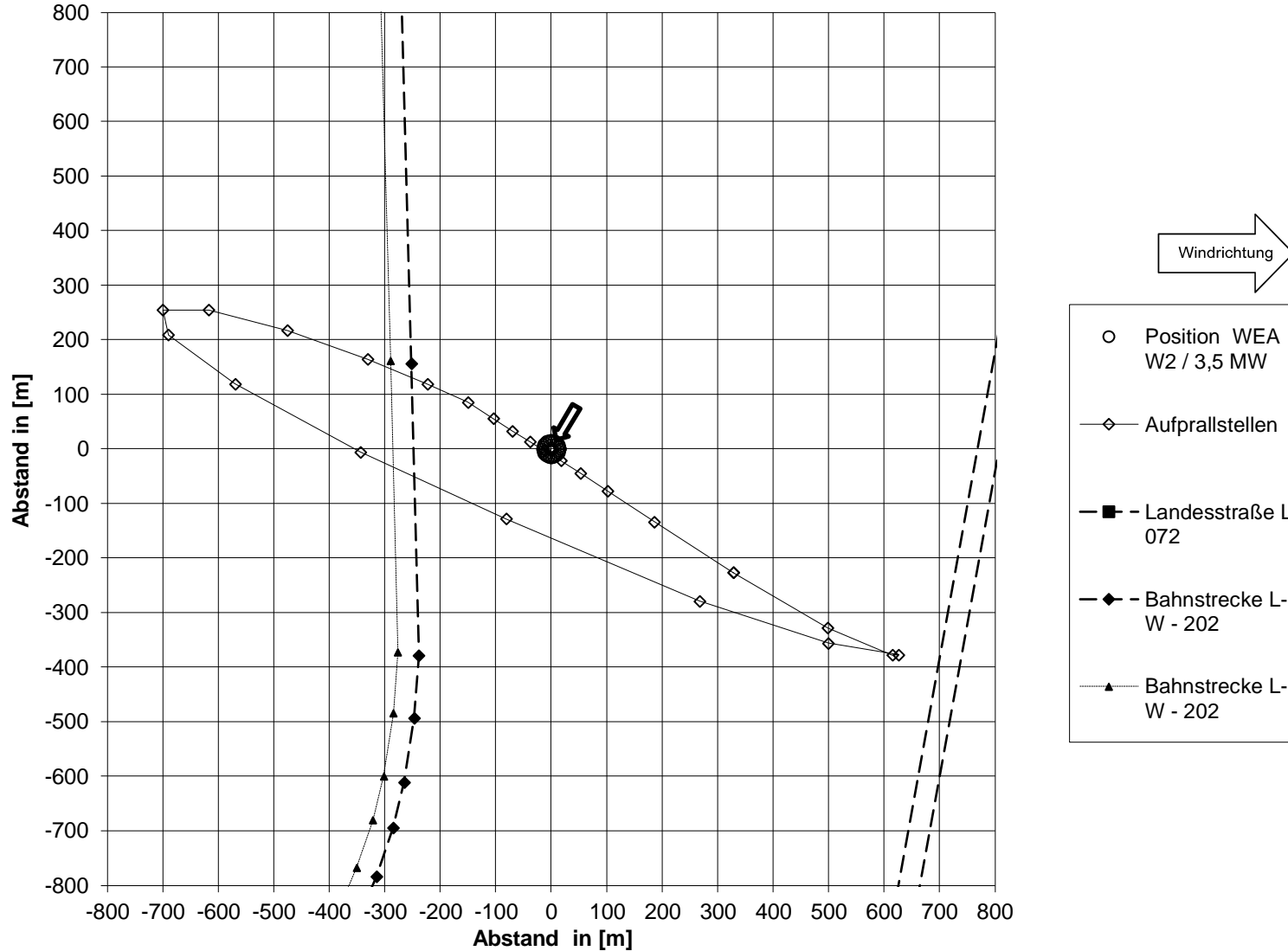
Mögliche Aufprallstellen für WEA W2 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 22 m/s, Windrichtung 180°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



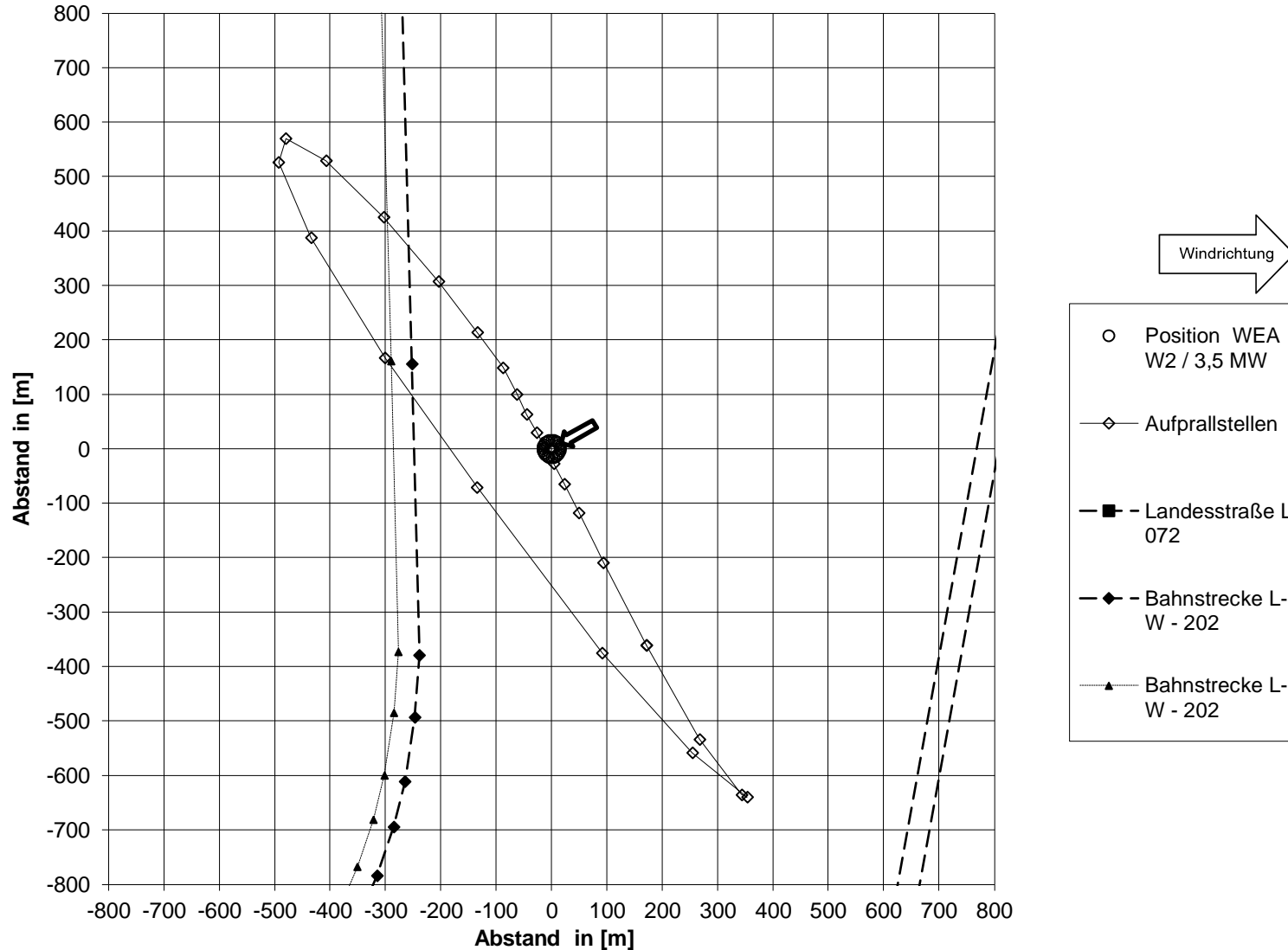
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W2 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 22 m/s,
Windrichtung 0°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



**Mögliche Aufprallstellen für WEA W2 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 22 m/s,
Windrichtung 30°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**

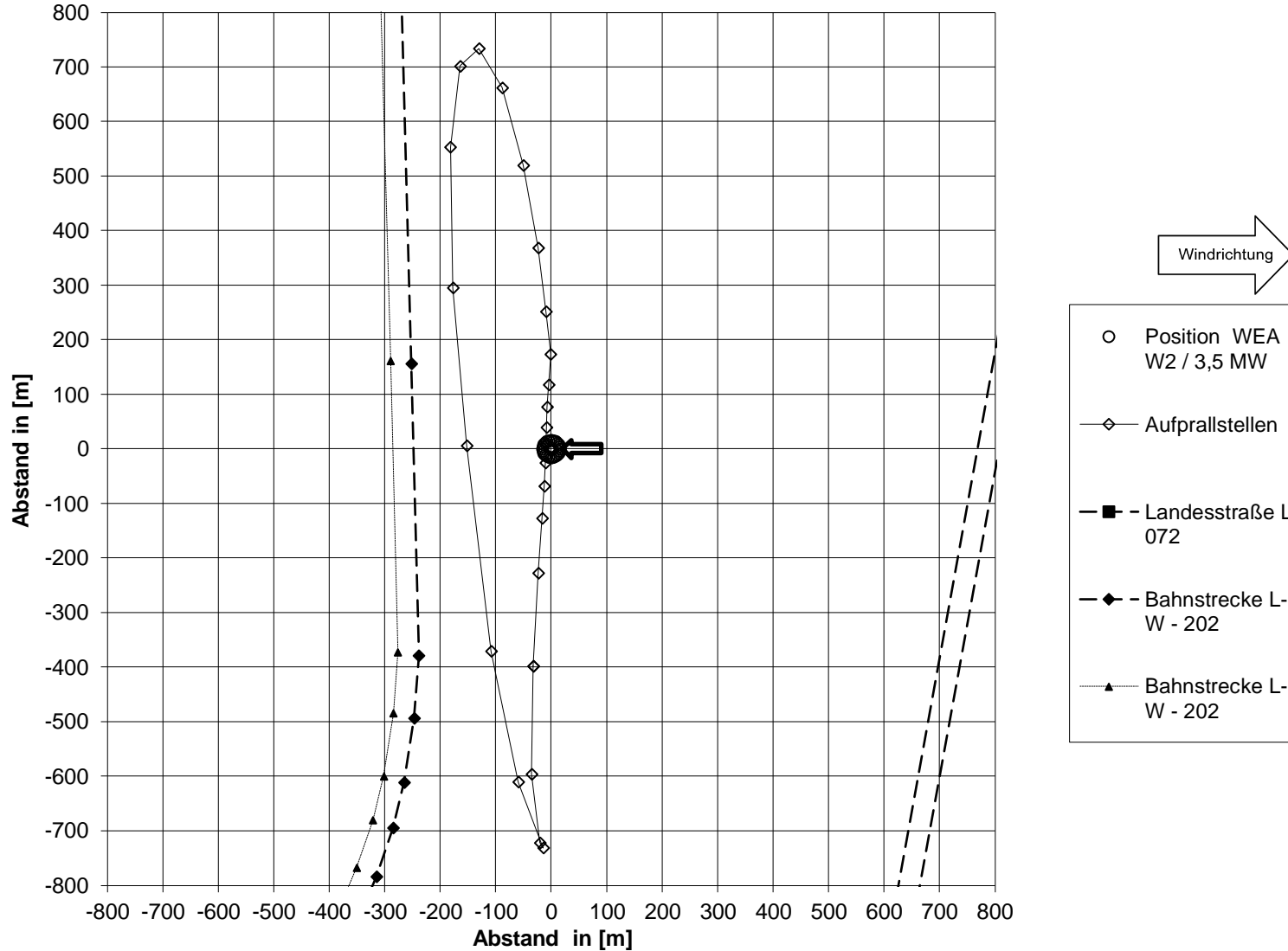


**Mögliche Aufprallstellen für WEA W2 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 22 m/s,
Windrichtung 60°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**

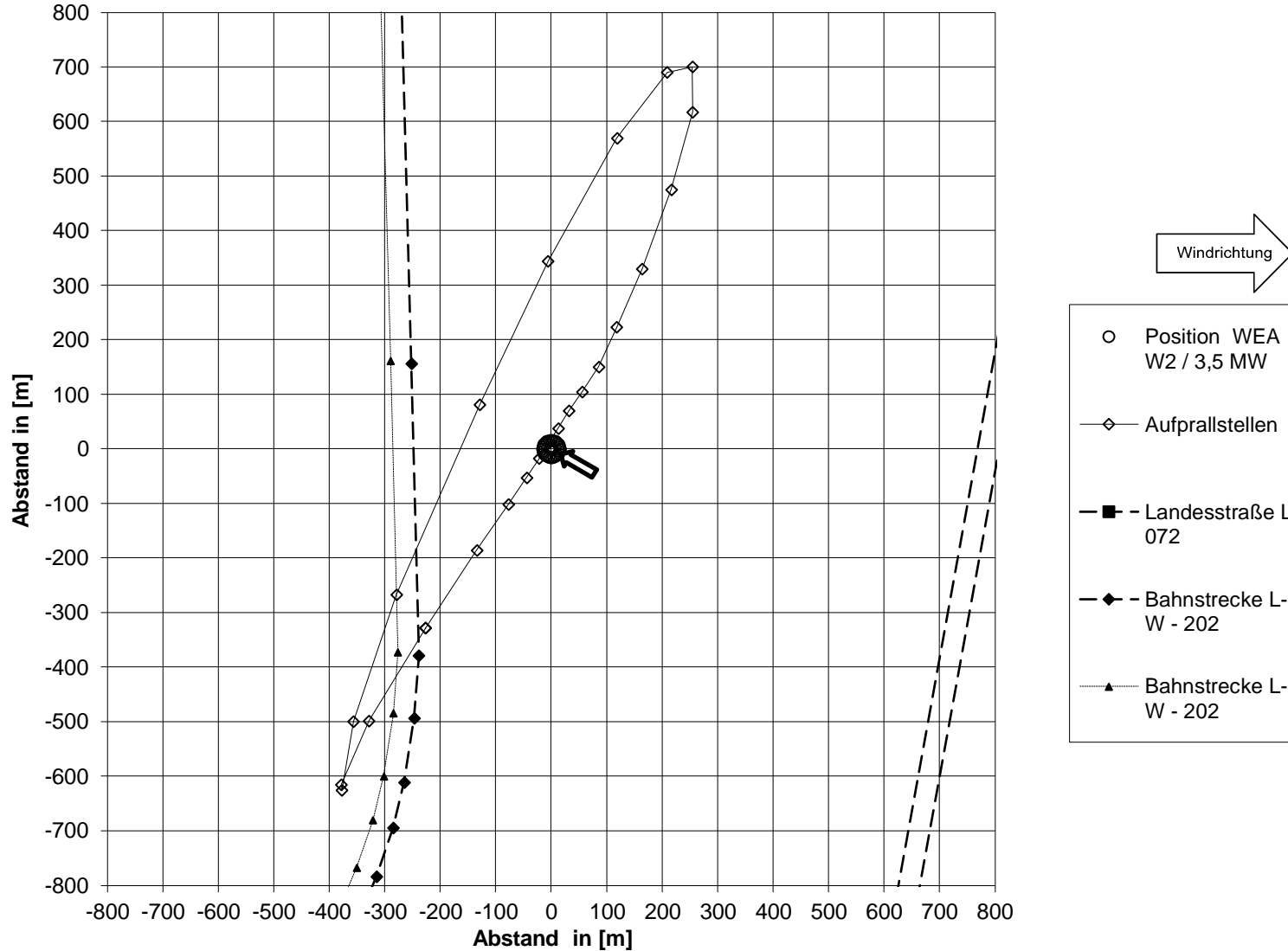


- Position WEA W2 / 3,5 MW
- ◇ Aufprallstellen
- - Landesstraße L 072
- ◆ - Bahnstrecke L-W - 202
- ▲ - Bahnstrecke L-W - 202

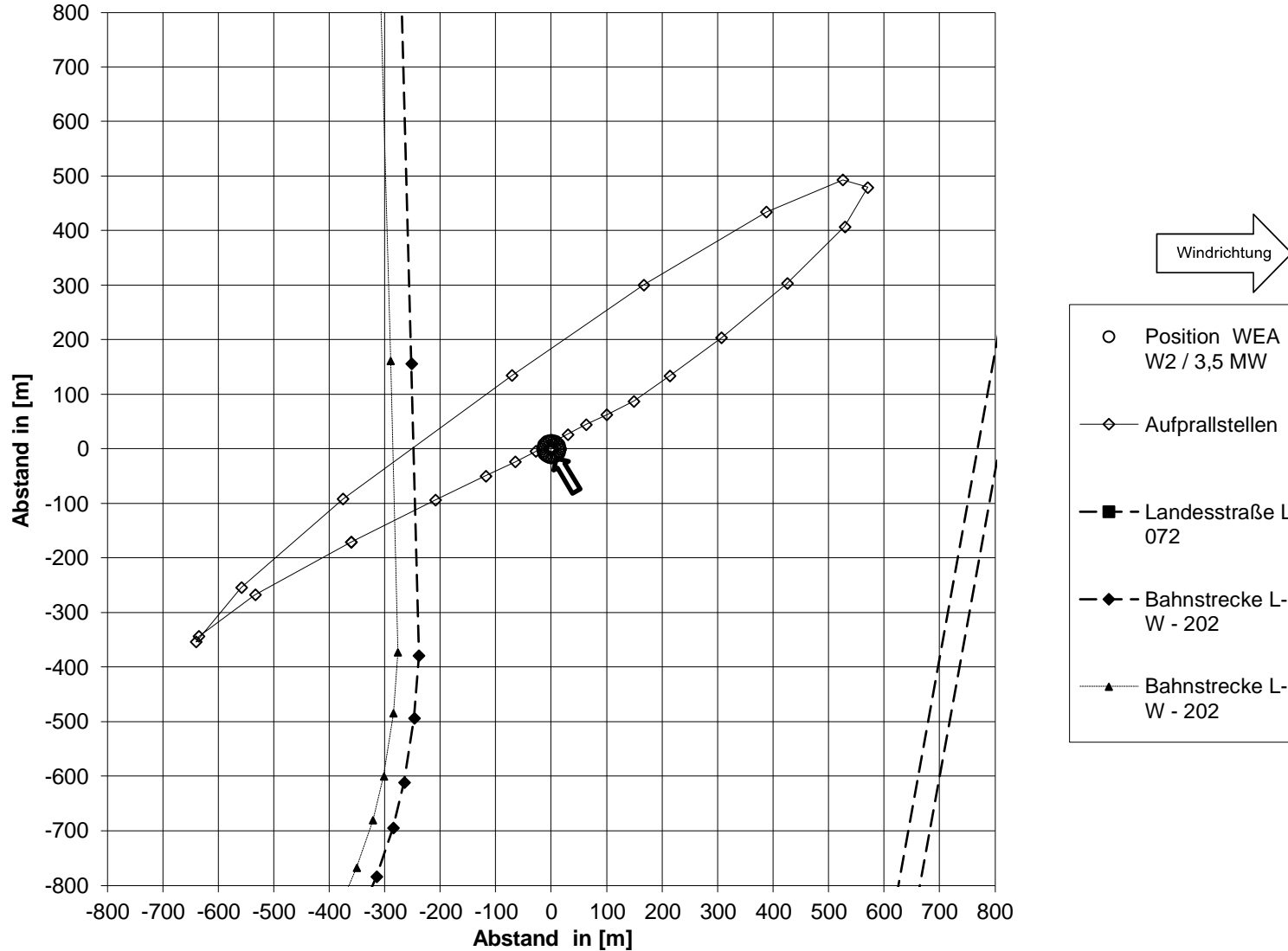
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W2 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 22 m/s,
Windrichtung 90°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



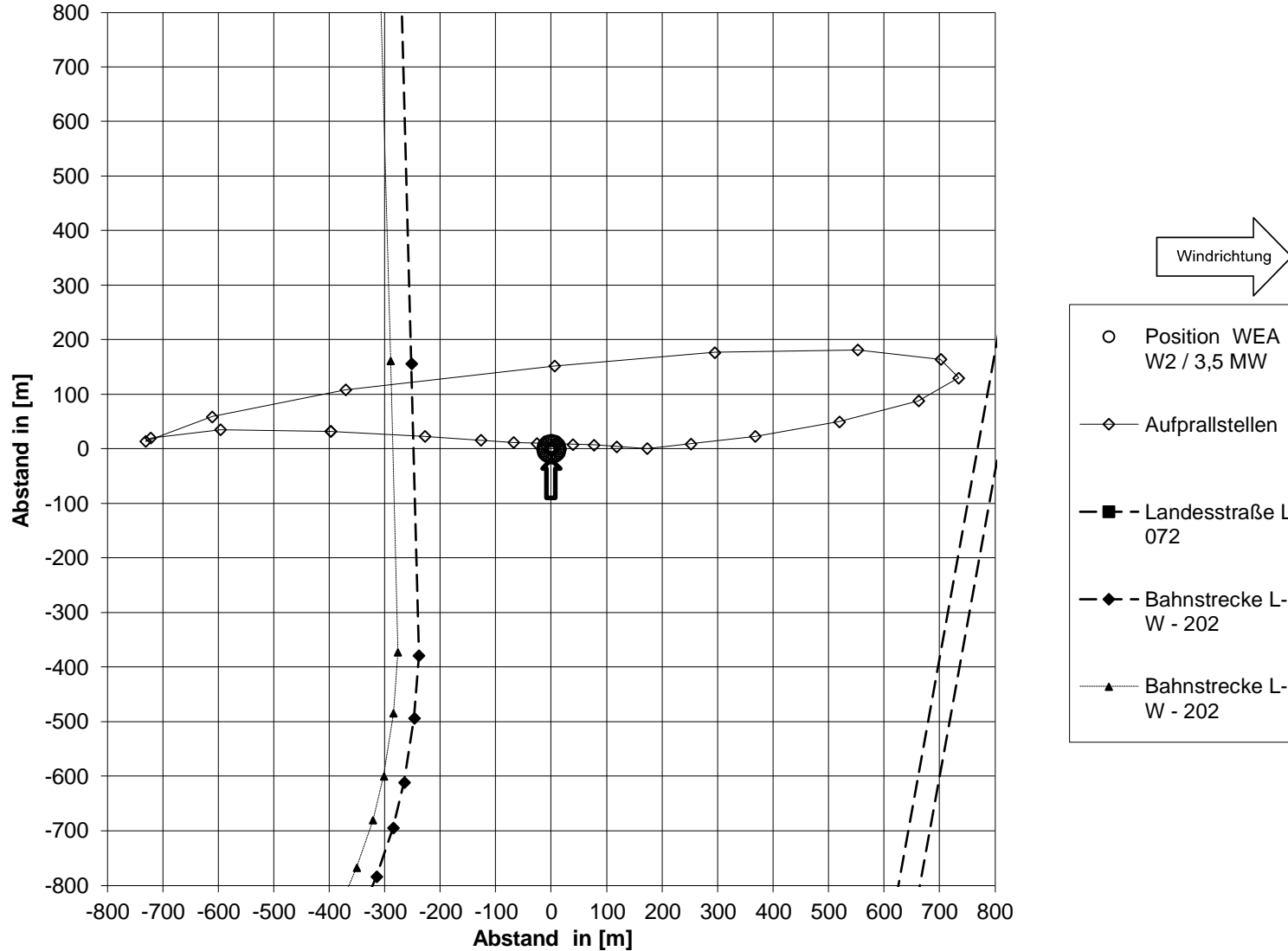
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W2 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 22 m/s,
Windrichtung 120°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



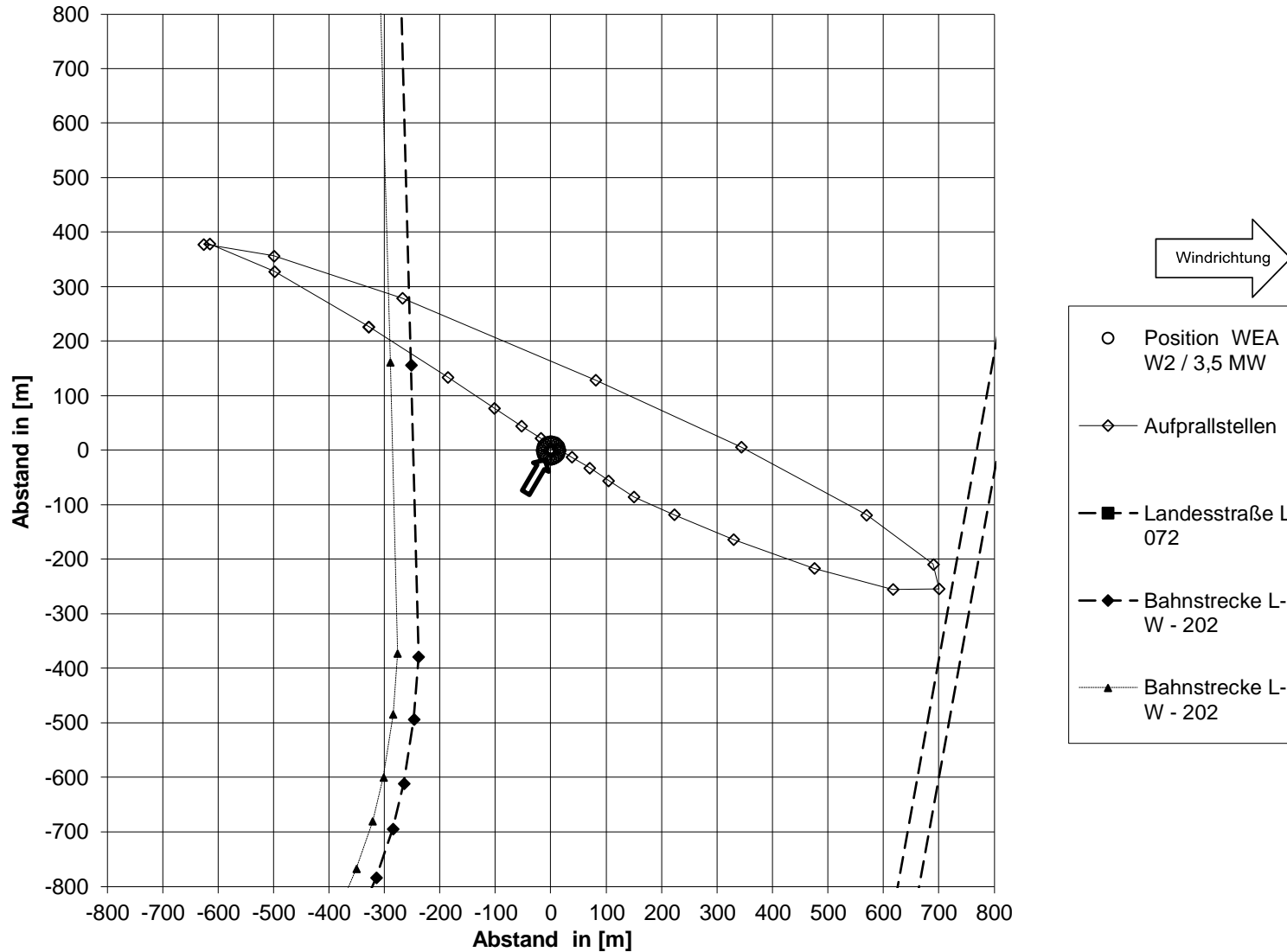
Mögliche Aufprallstellen für WEA W2 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 22 m/s, Windrichtung 150°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



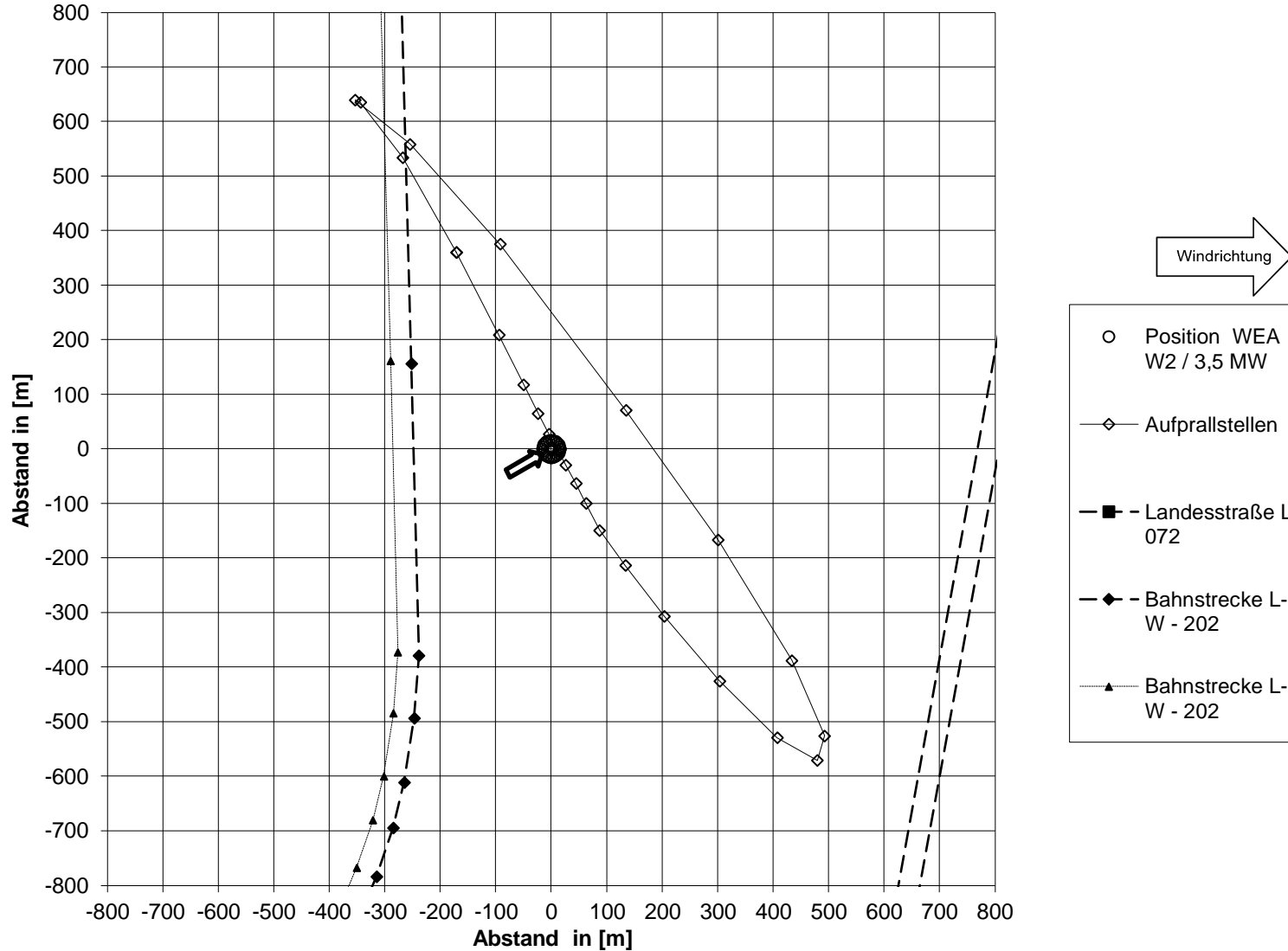
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W2 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 22 m/s,
Windrichtung 180°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



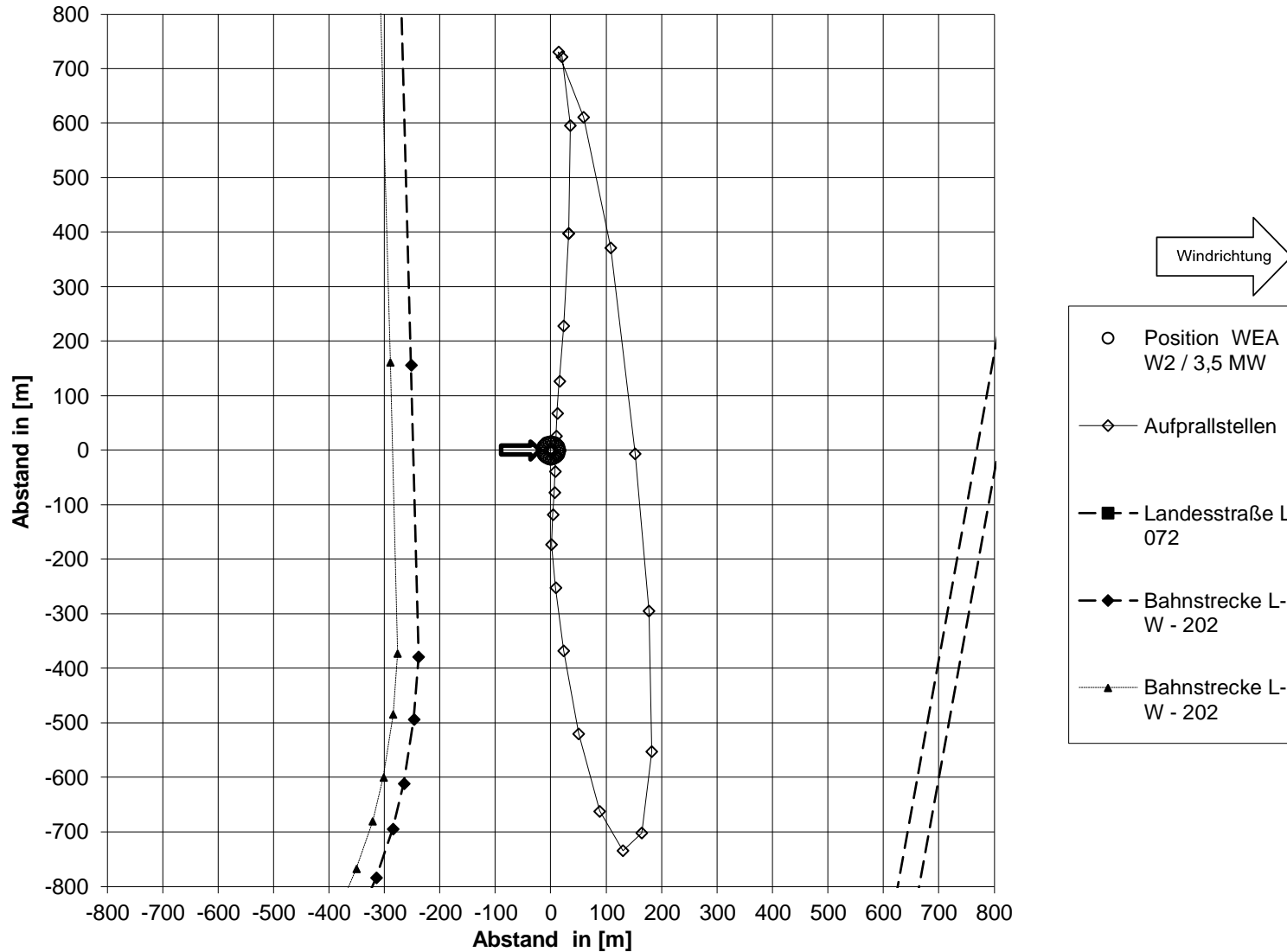
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W2 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 22 m/s,
Windrichtung 210°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



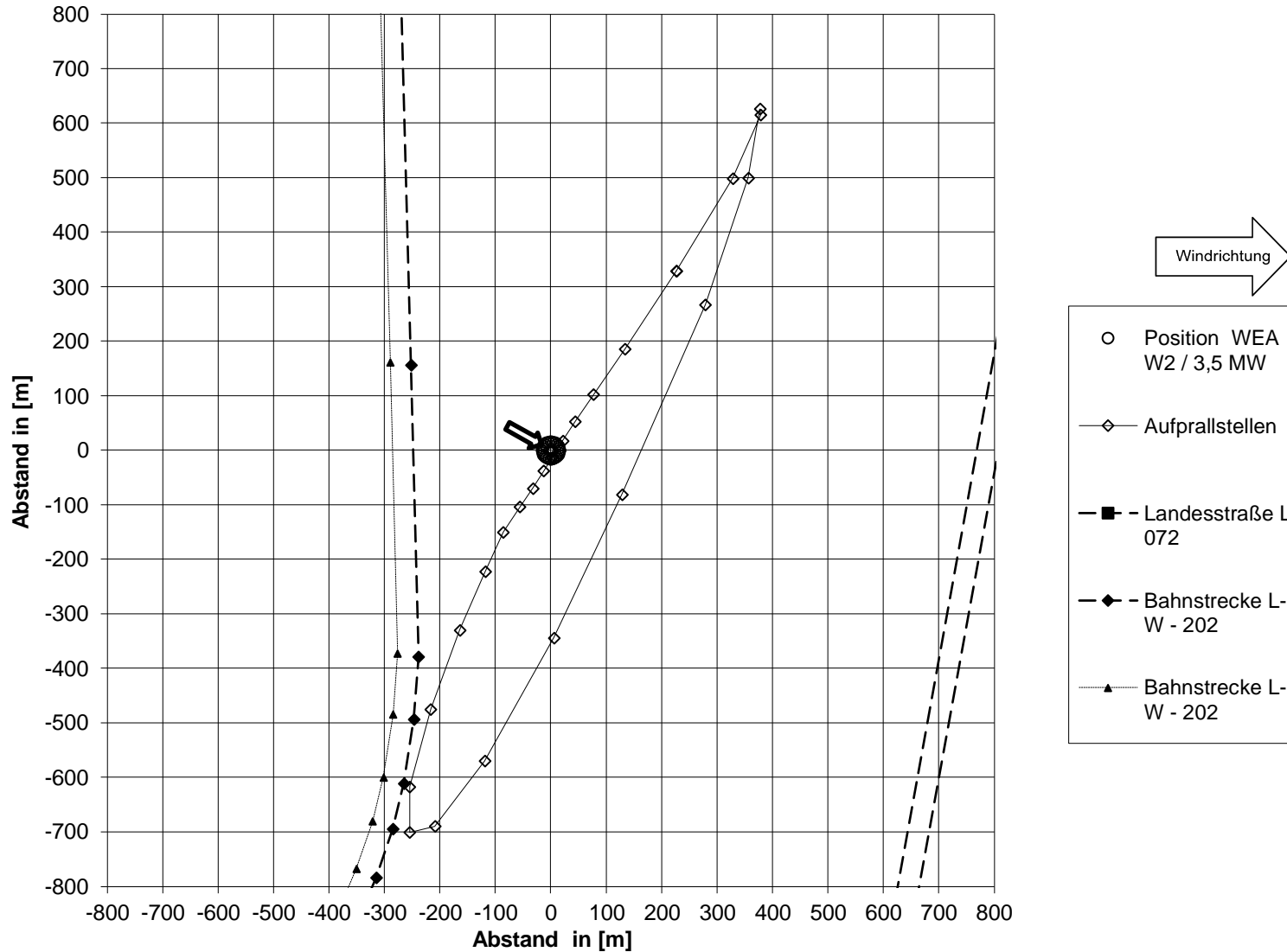
Mögliche Aufprallstellen für WEA W2 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 22 m/s, Windrichtung 240°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



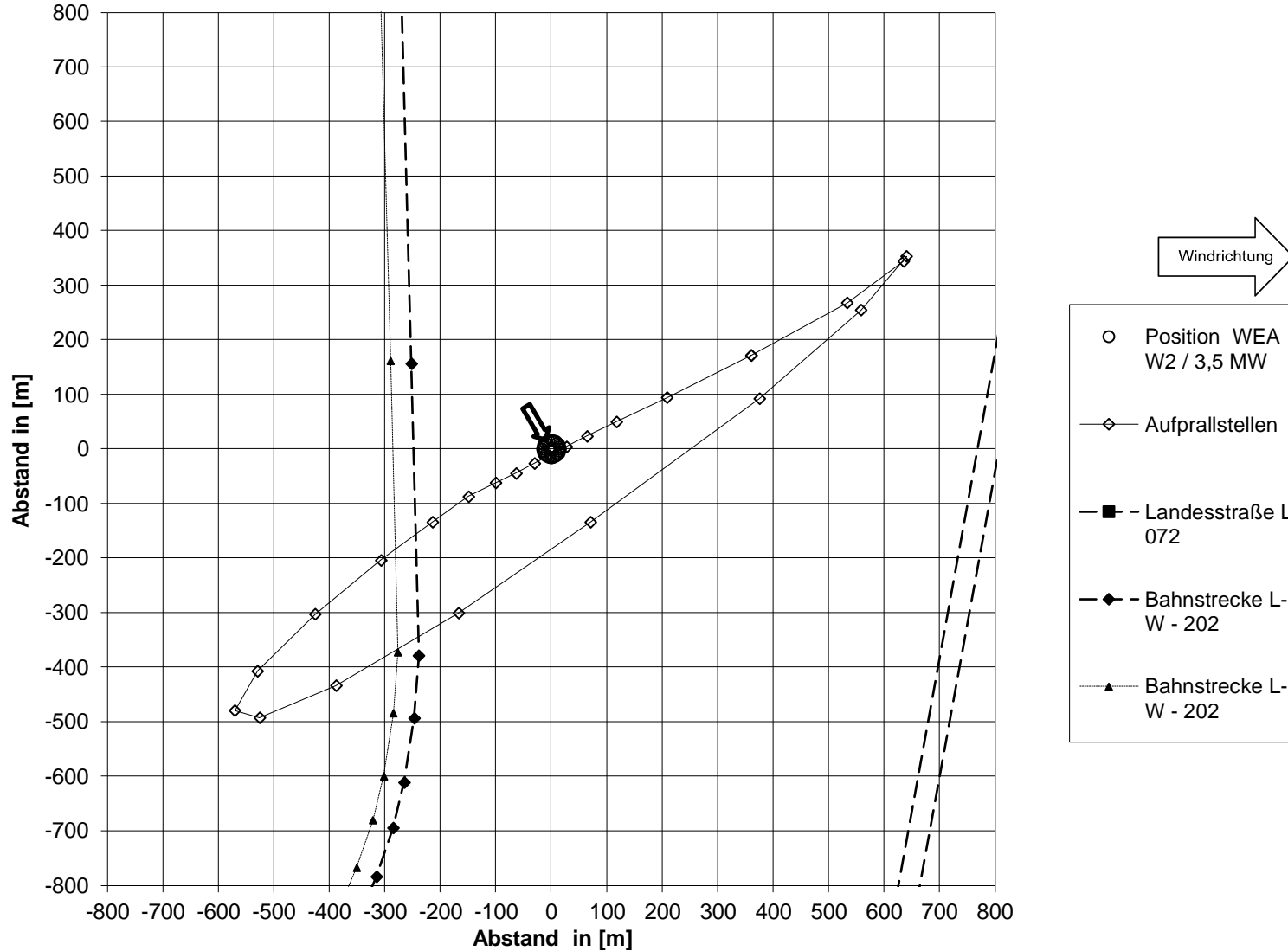
Mögliche Aufprallstellen für WEA W2 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 22 m/s,
Windrichtung 270°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



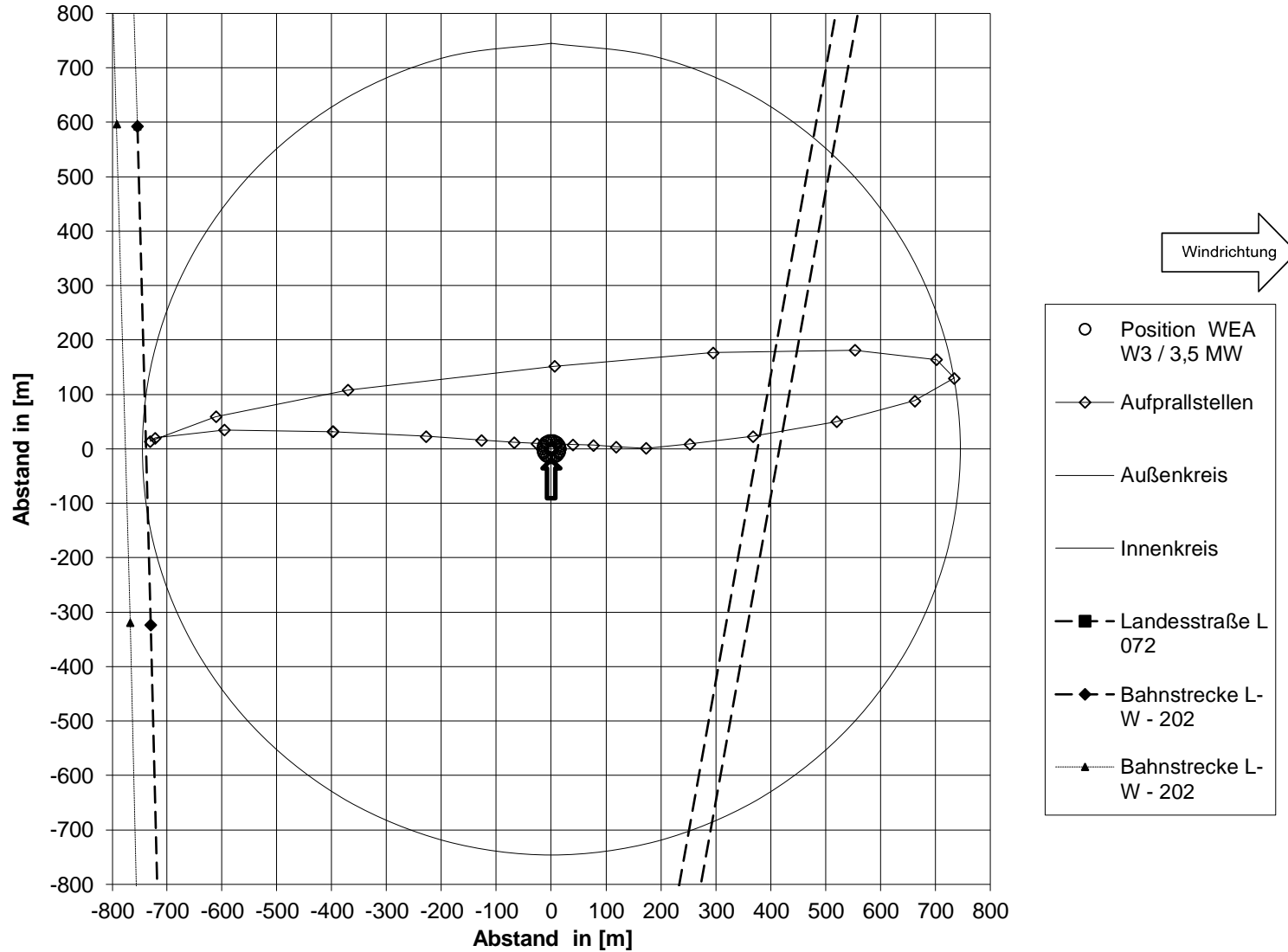
Mögliche Aufprallstellen für WEA W2 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 22 m/s, Windrichtung 300°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



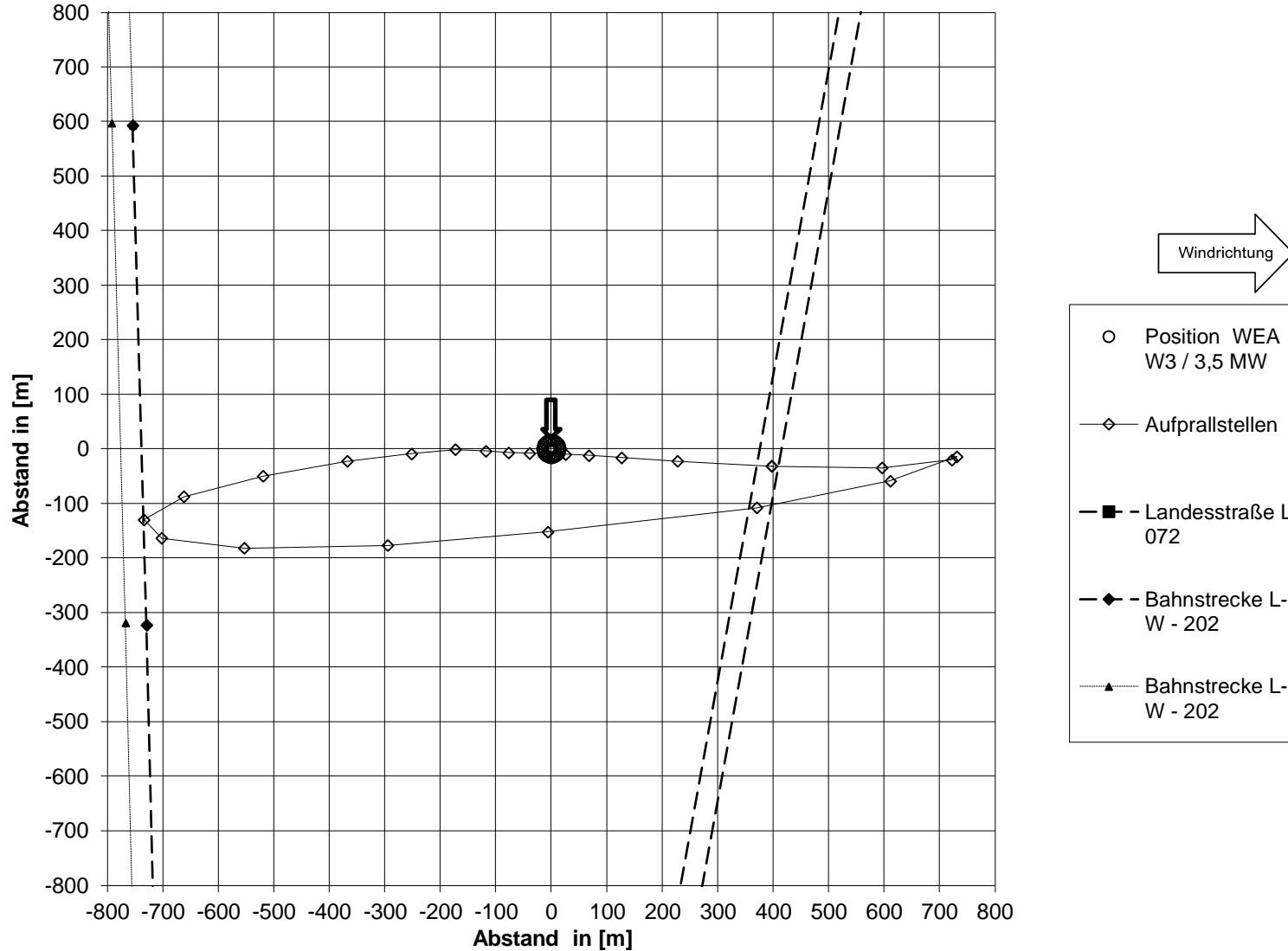
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W2 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 22 m/s,
Windrichtung 330°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



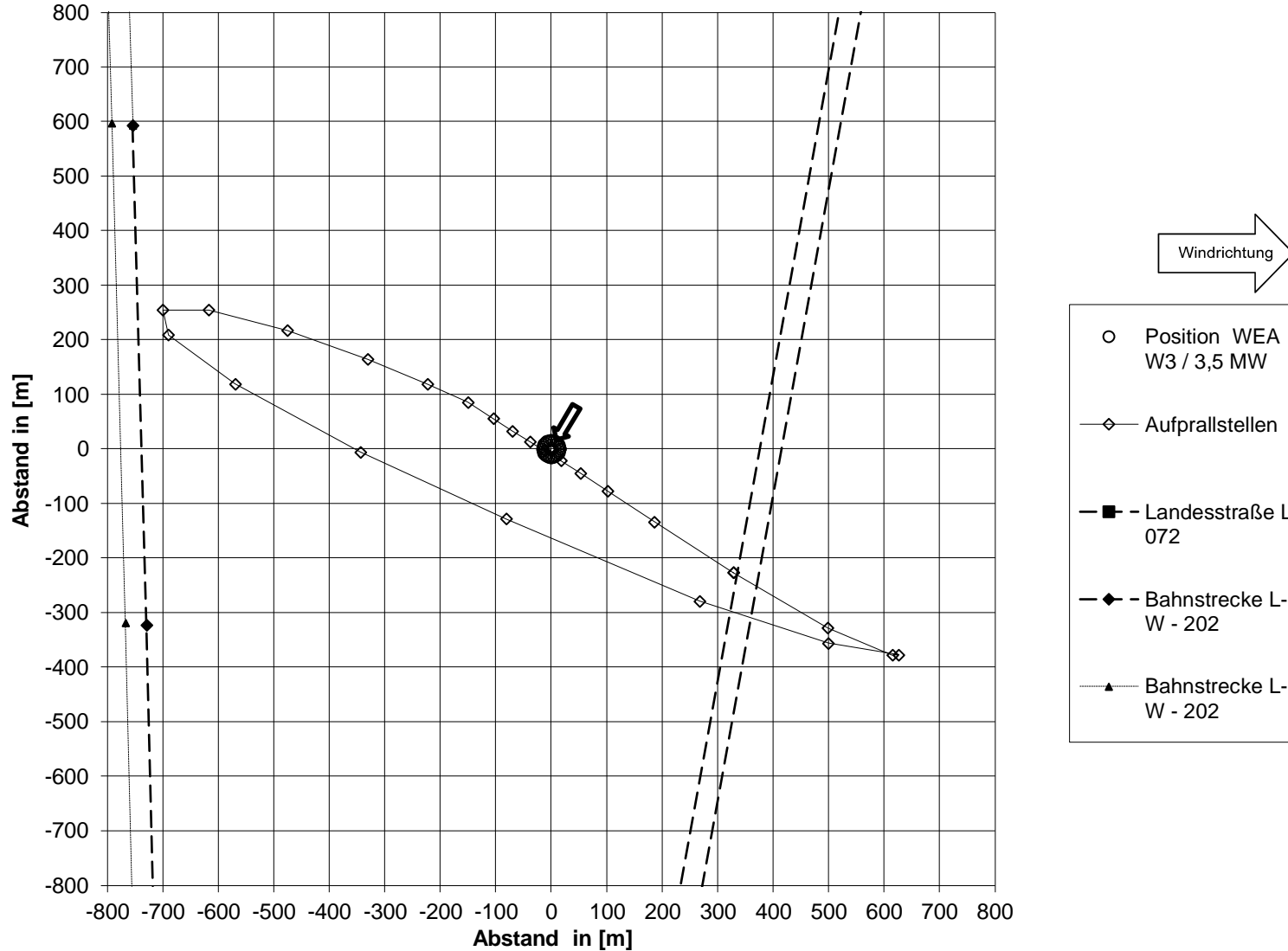
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W3 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 22 m/s,
Windrichtung 180°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



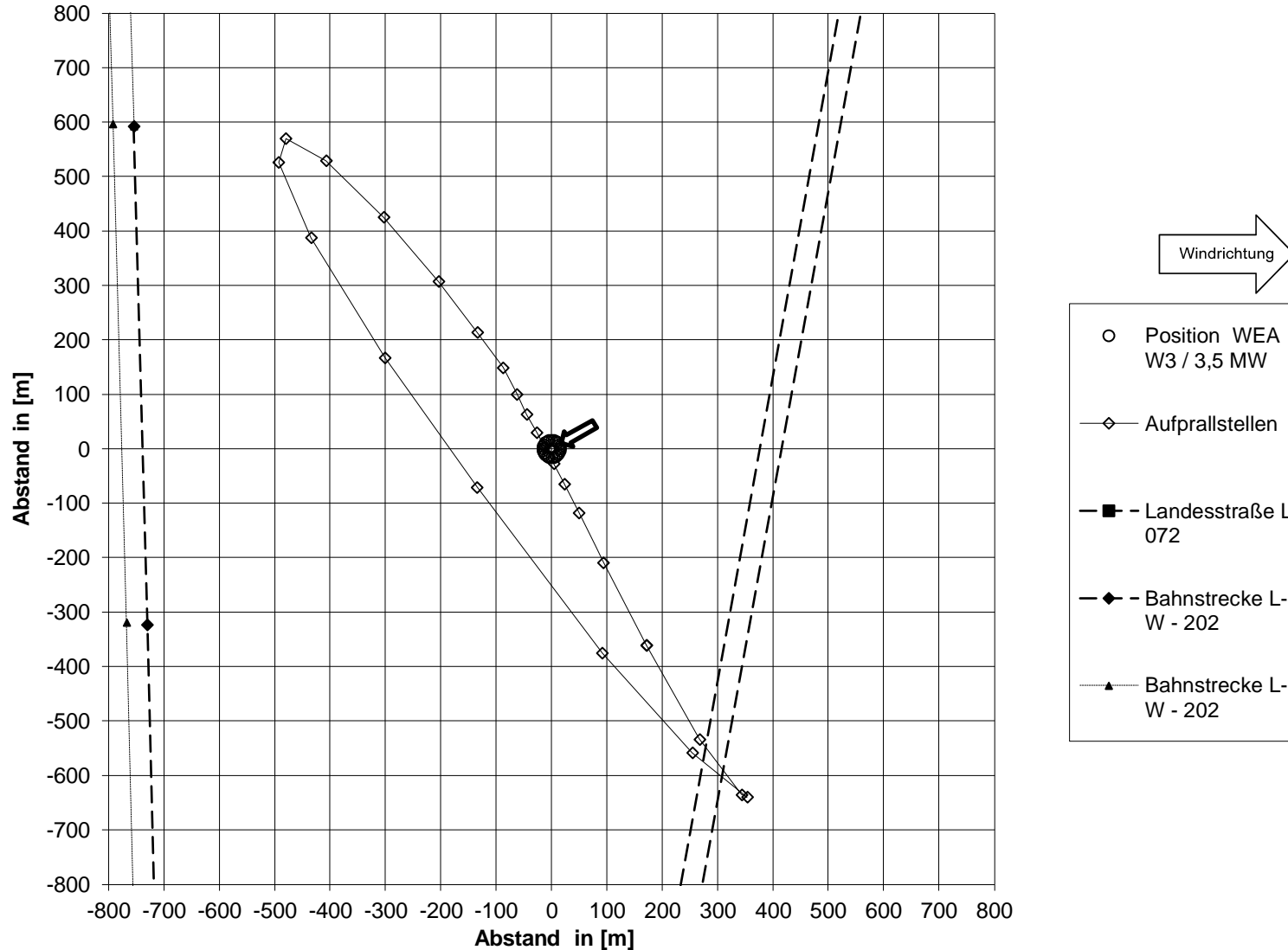
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W3 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 22 m/s,
Windrichtung 0°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



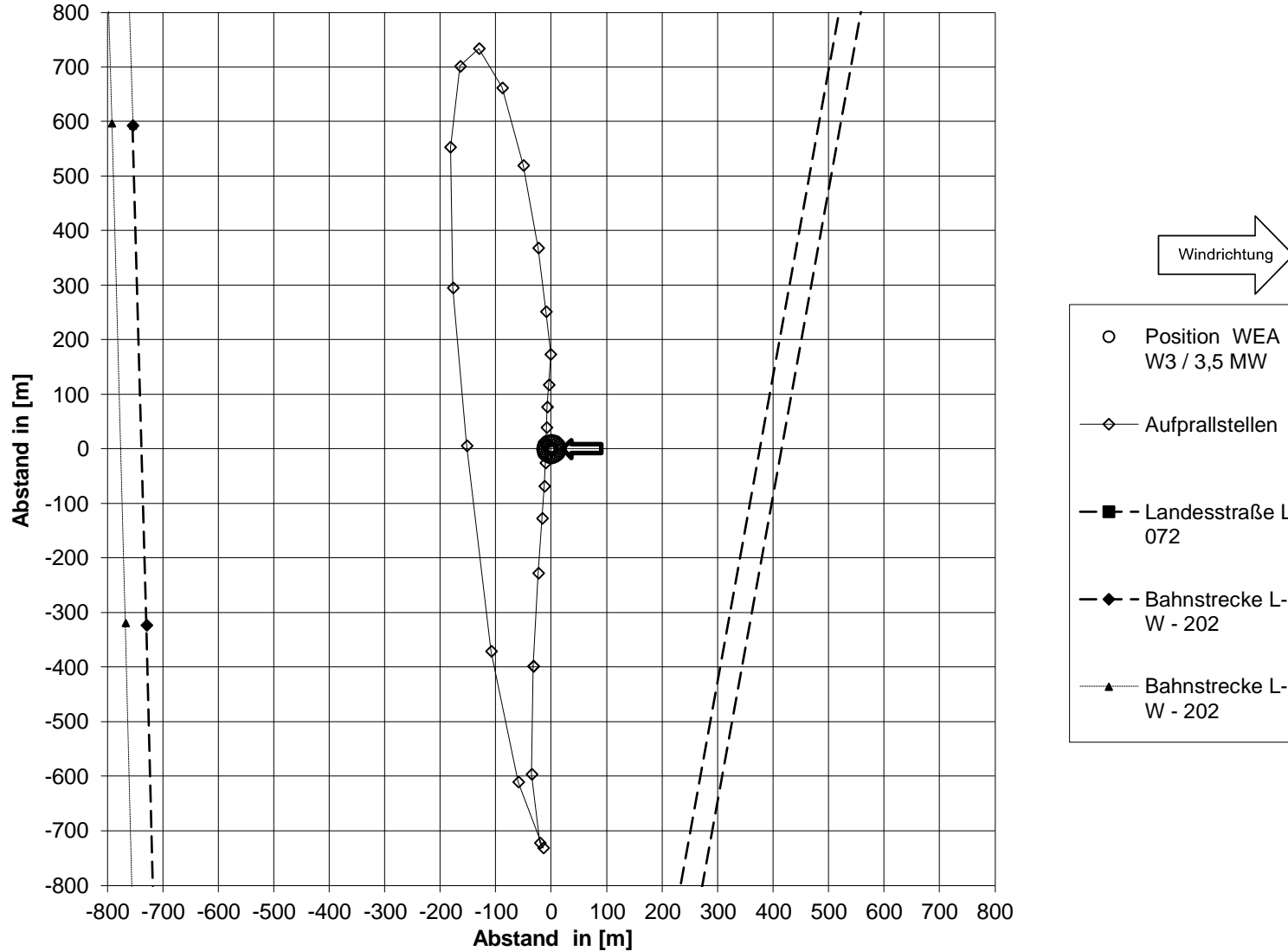
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W3 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 22 m/s,
Windrichtung 30°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



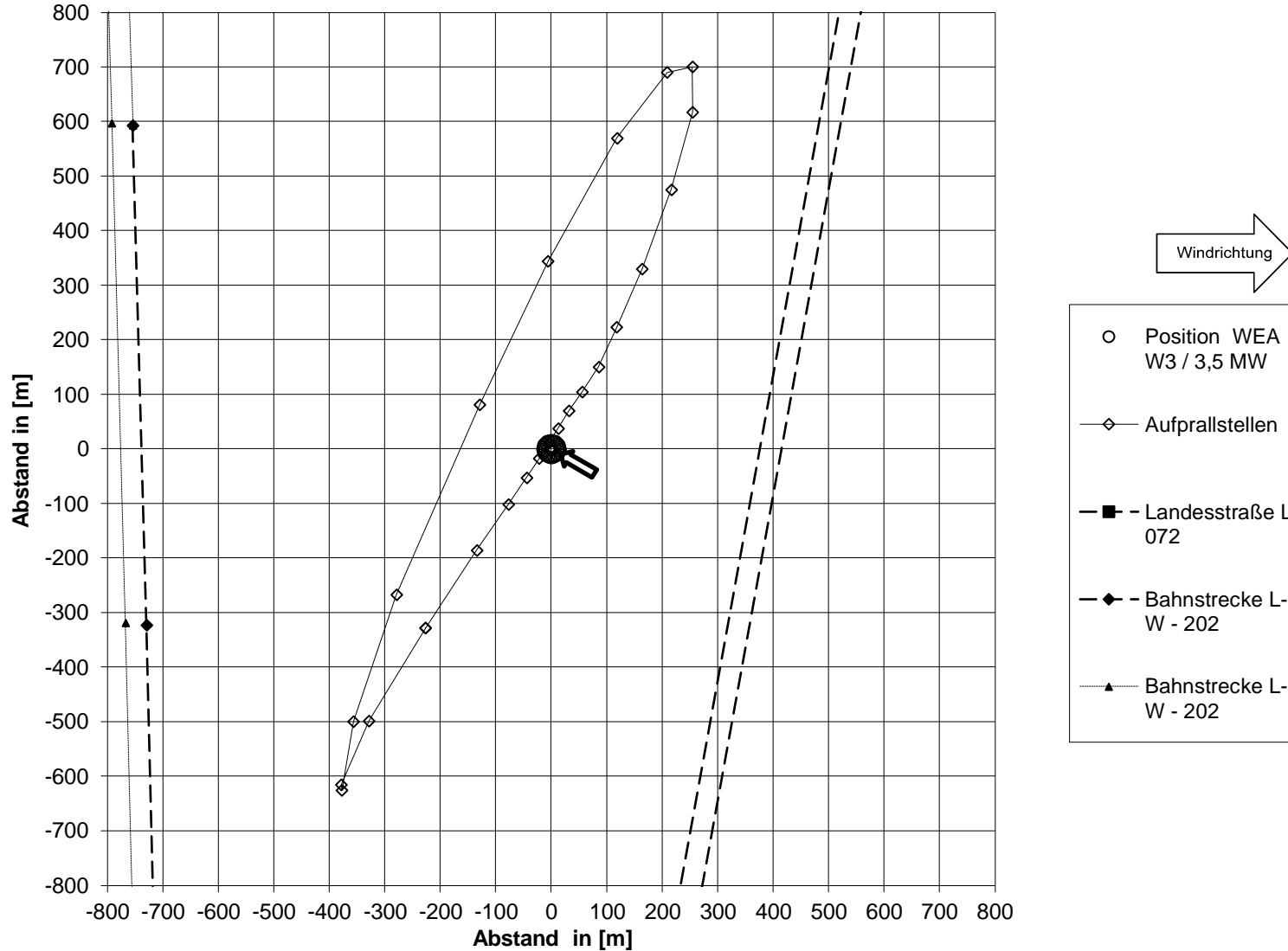
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W3 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 22 m/s,
Windrichtung 60°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



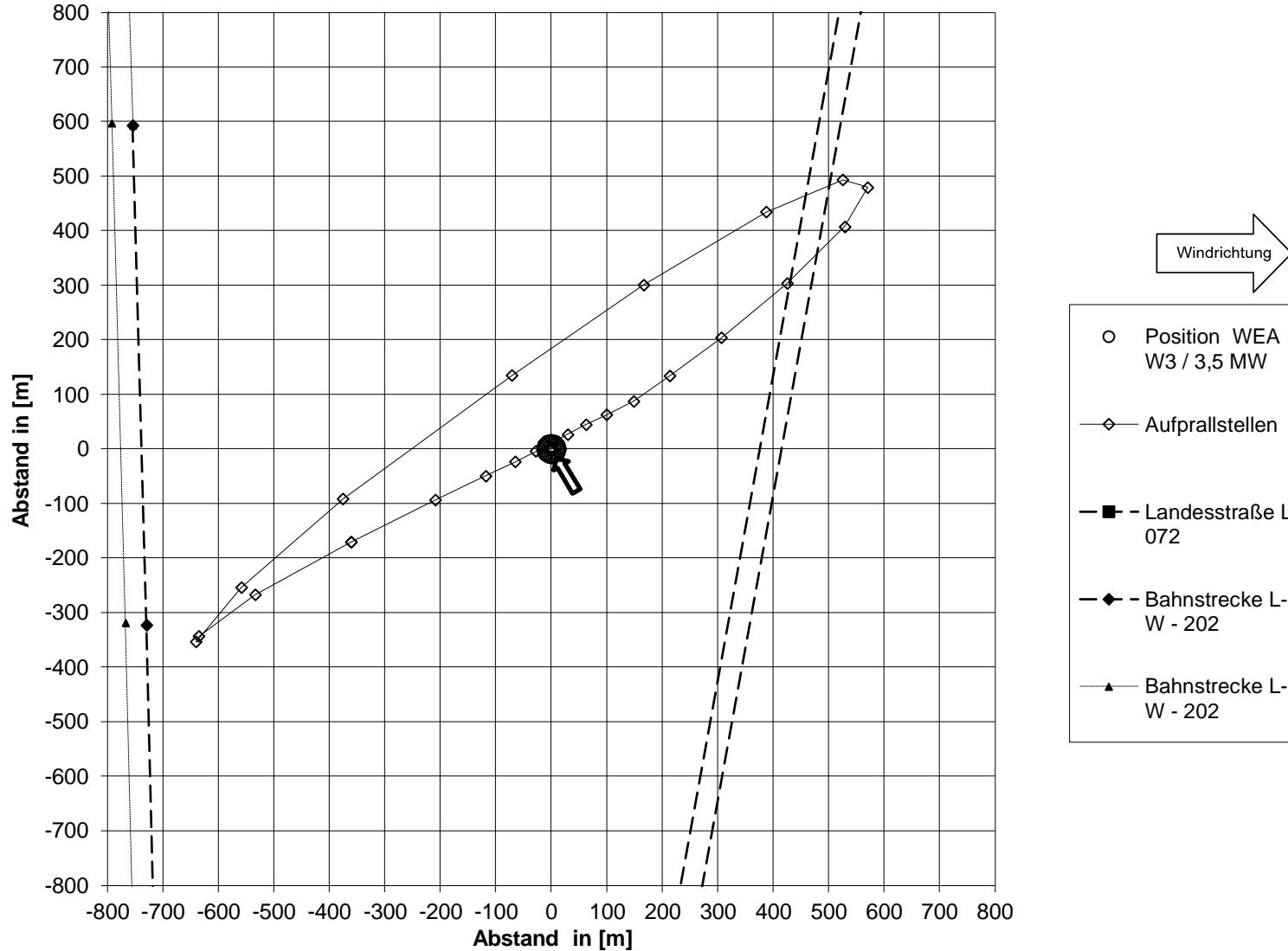
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W3 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 22 m/s,
Windrichtung 90°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



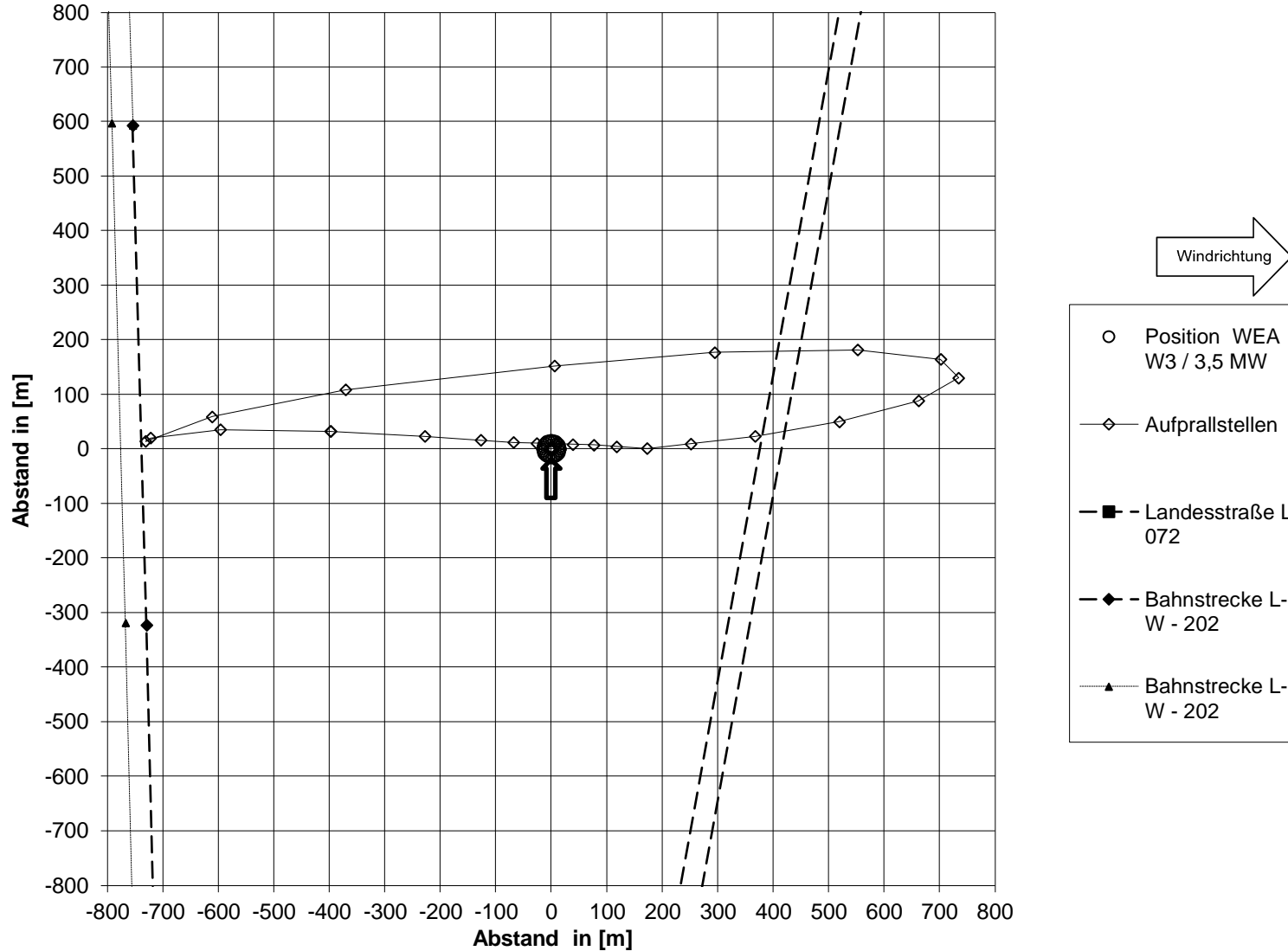
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W3 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 22 m/s,
Windrichtung 120°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



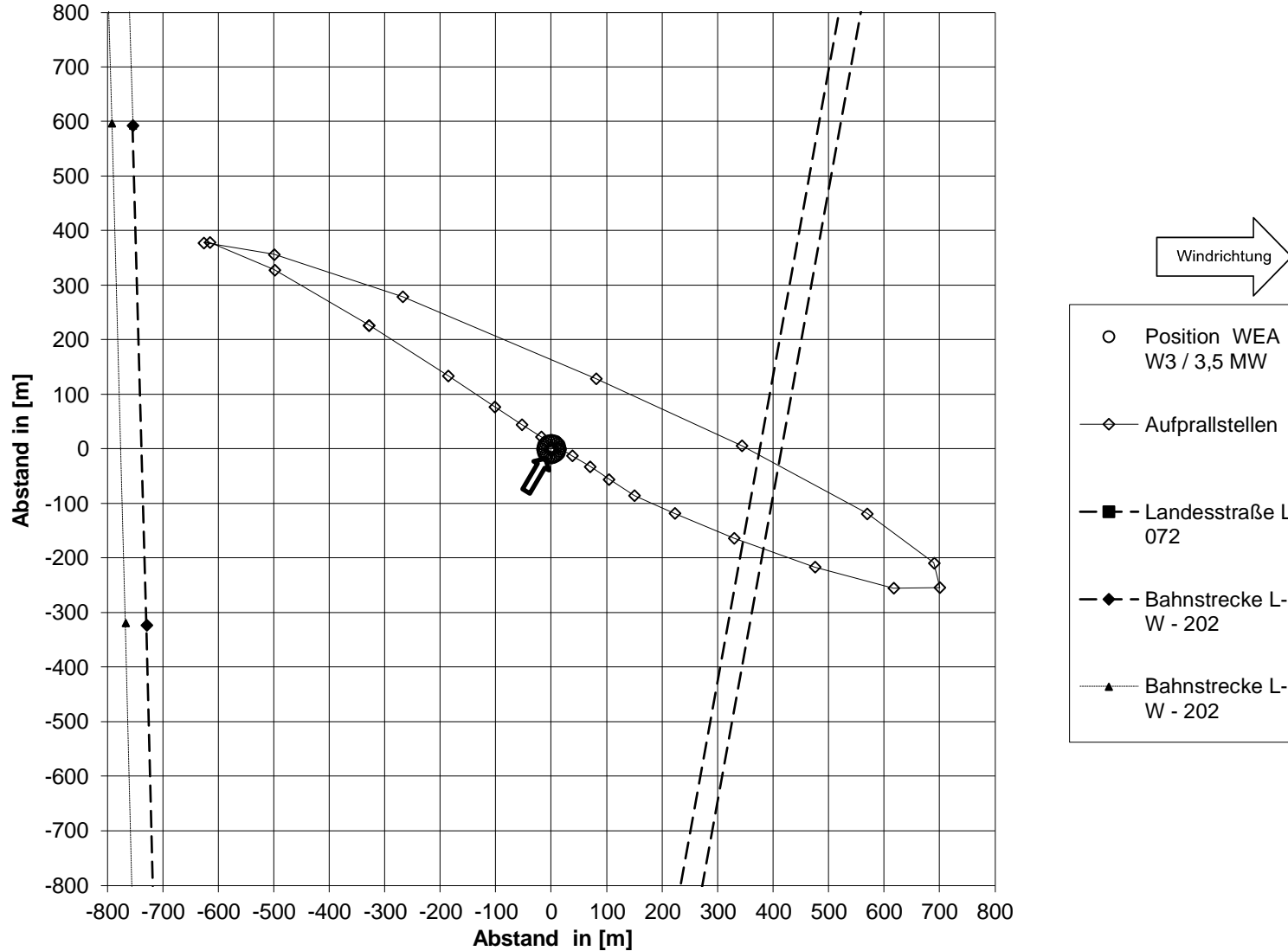
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W3 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 22 m/s,
Windrichtung 150°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



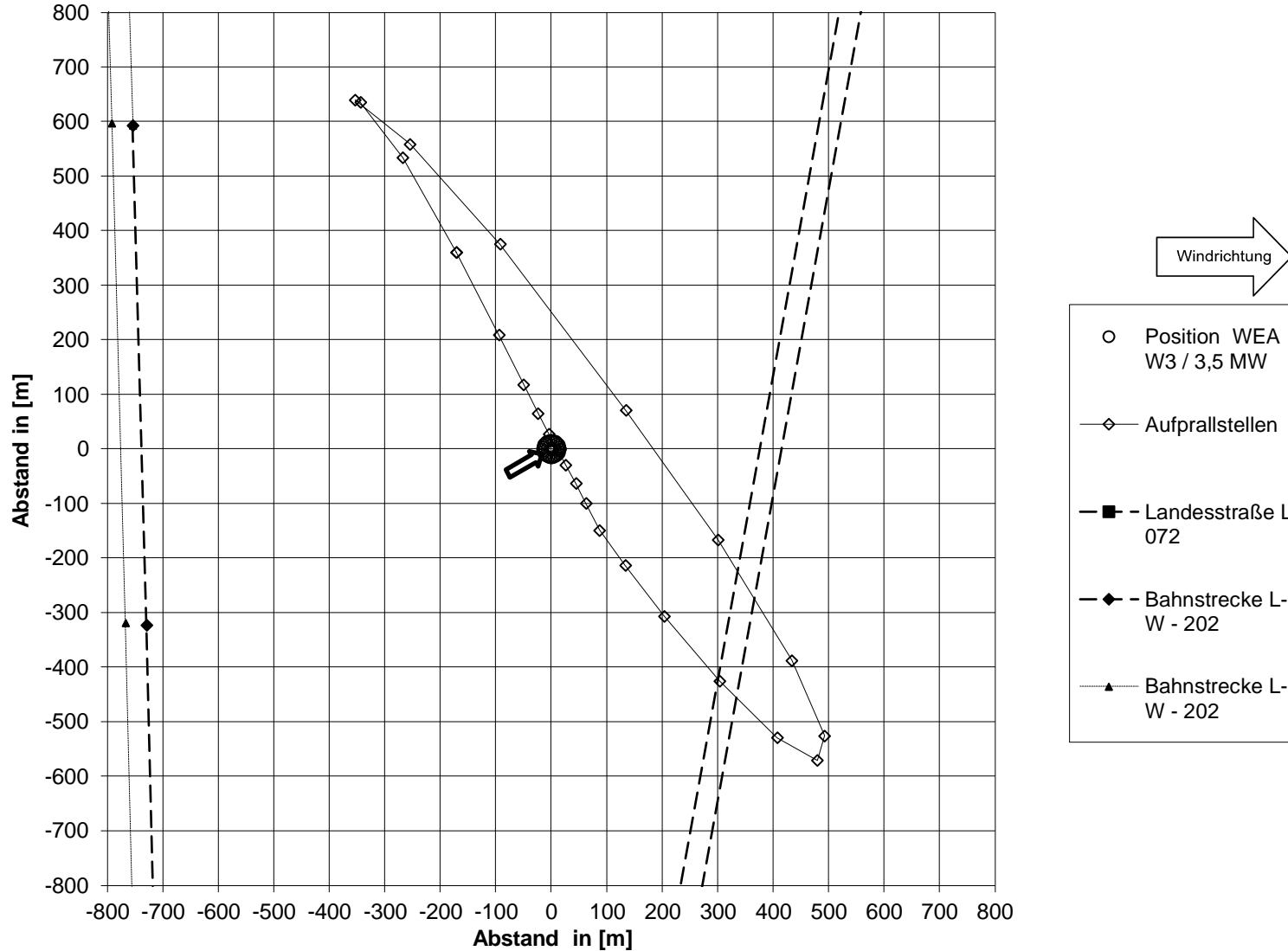
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W3 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 22 m/s,
Windrichtung 180°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



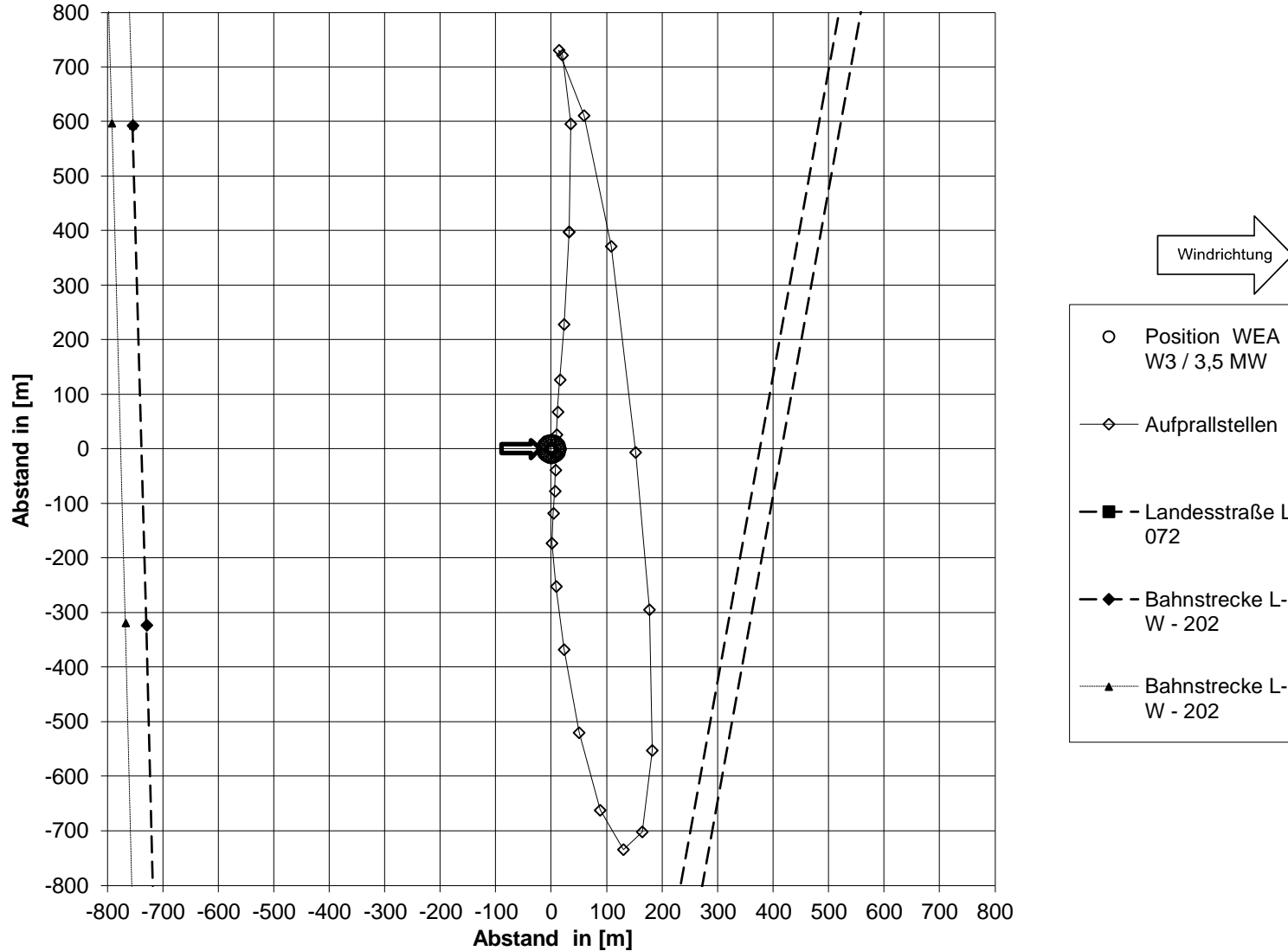
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W3 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 22 m/s,
Windrichtung 210°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



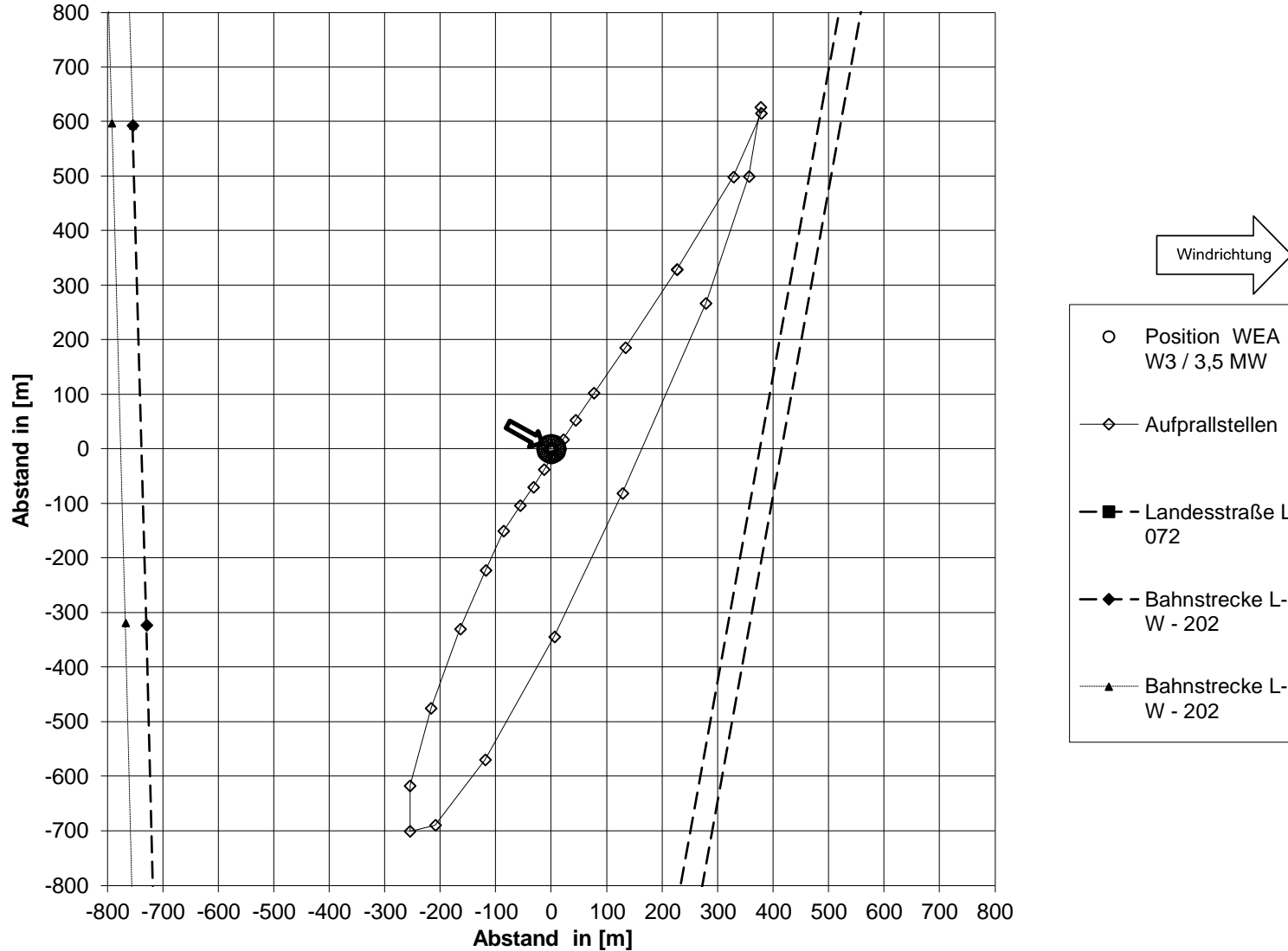
Mögliche Aufprallstellen für WEA W3 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 22 m/s,
Windrichtung 240°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



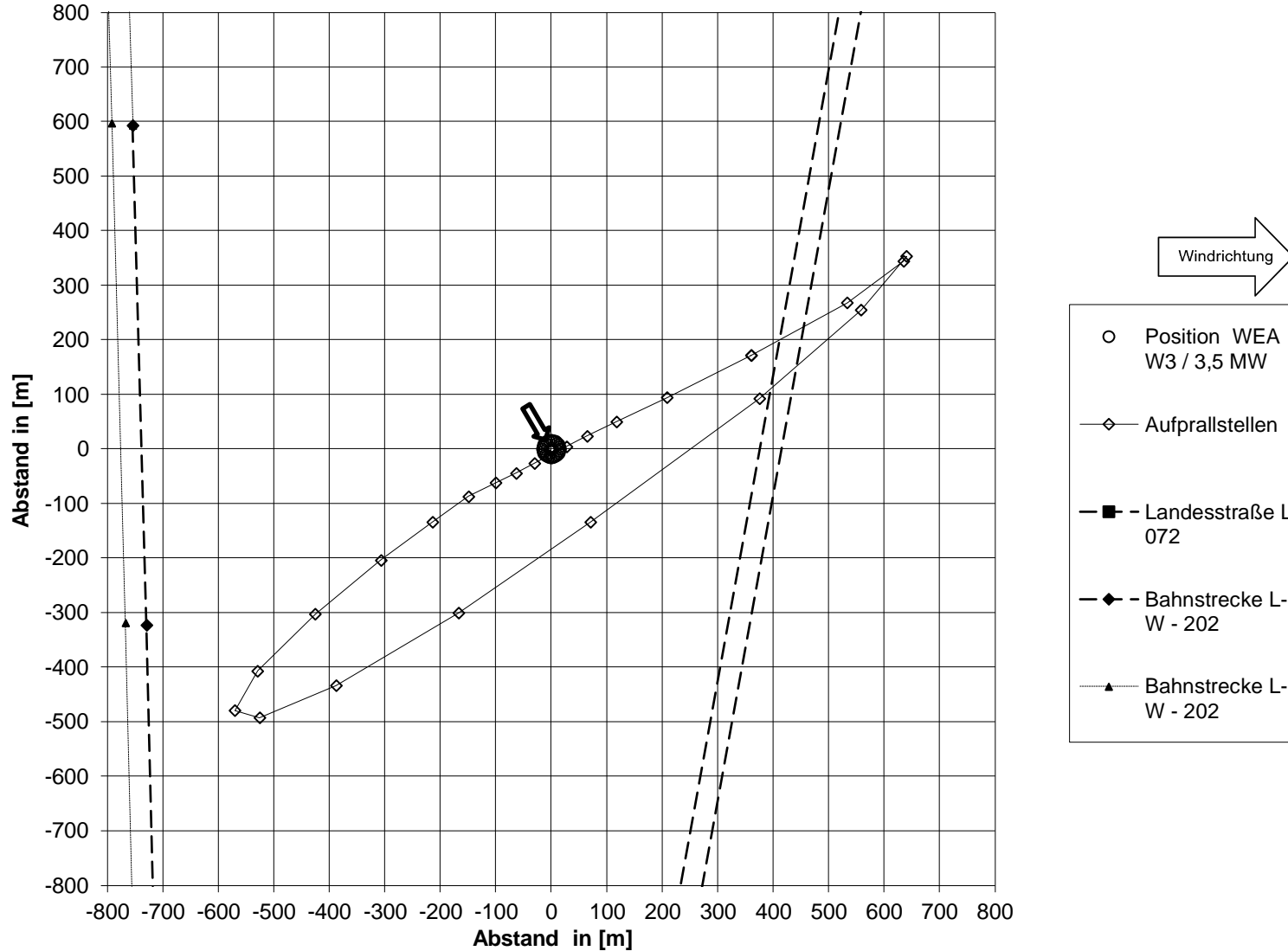
Mögliche Aufprallstellen für WEA W3 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 22 m/s, Windrichtung 270°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



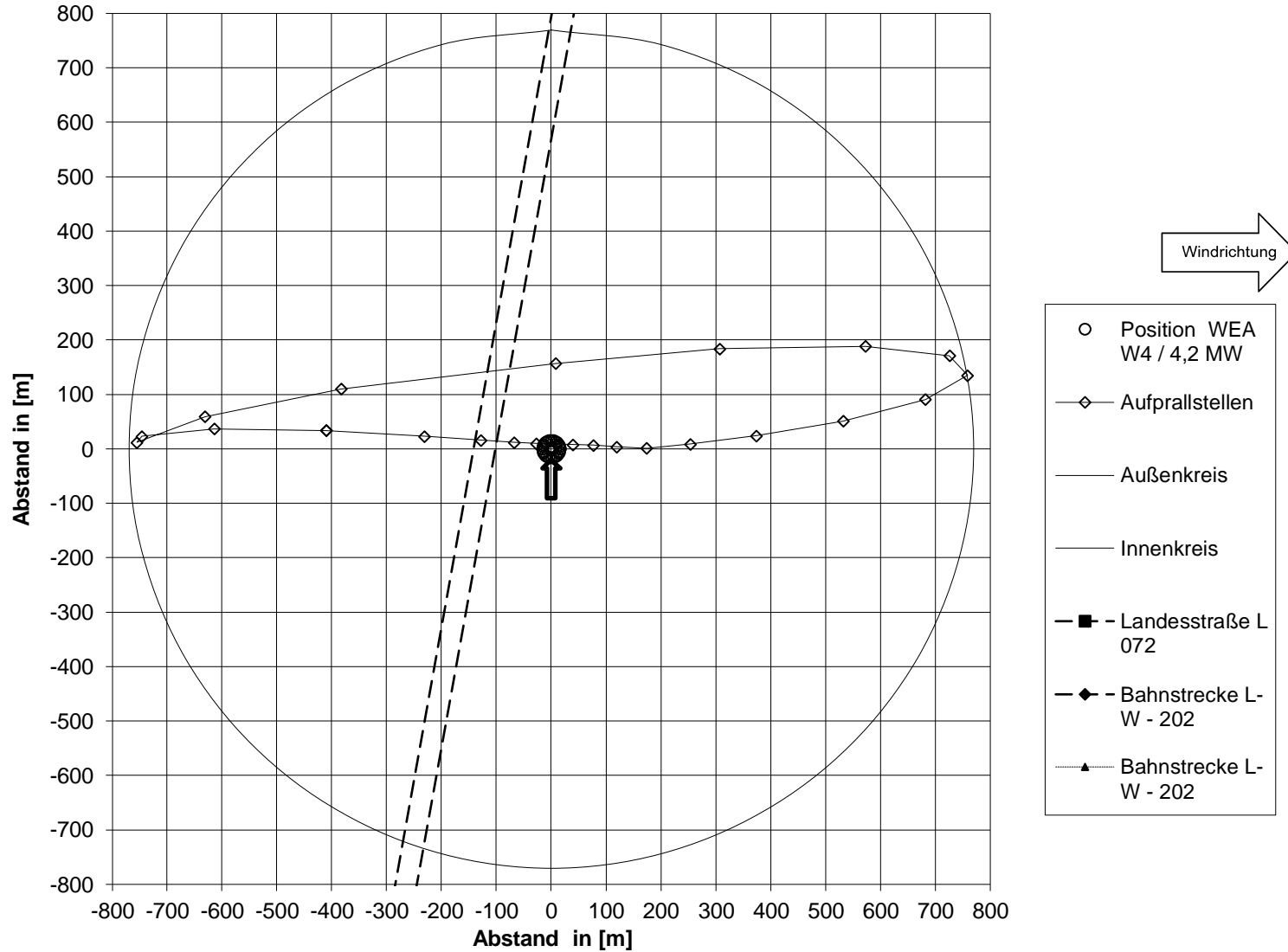
Mögliche Aufprallstellen für WEA W3 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 22 m/s, Windrichtung 300°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



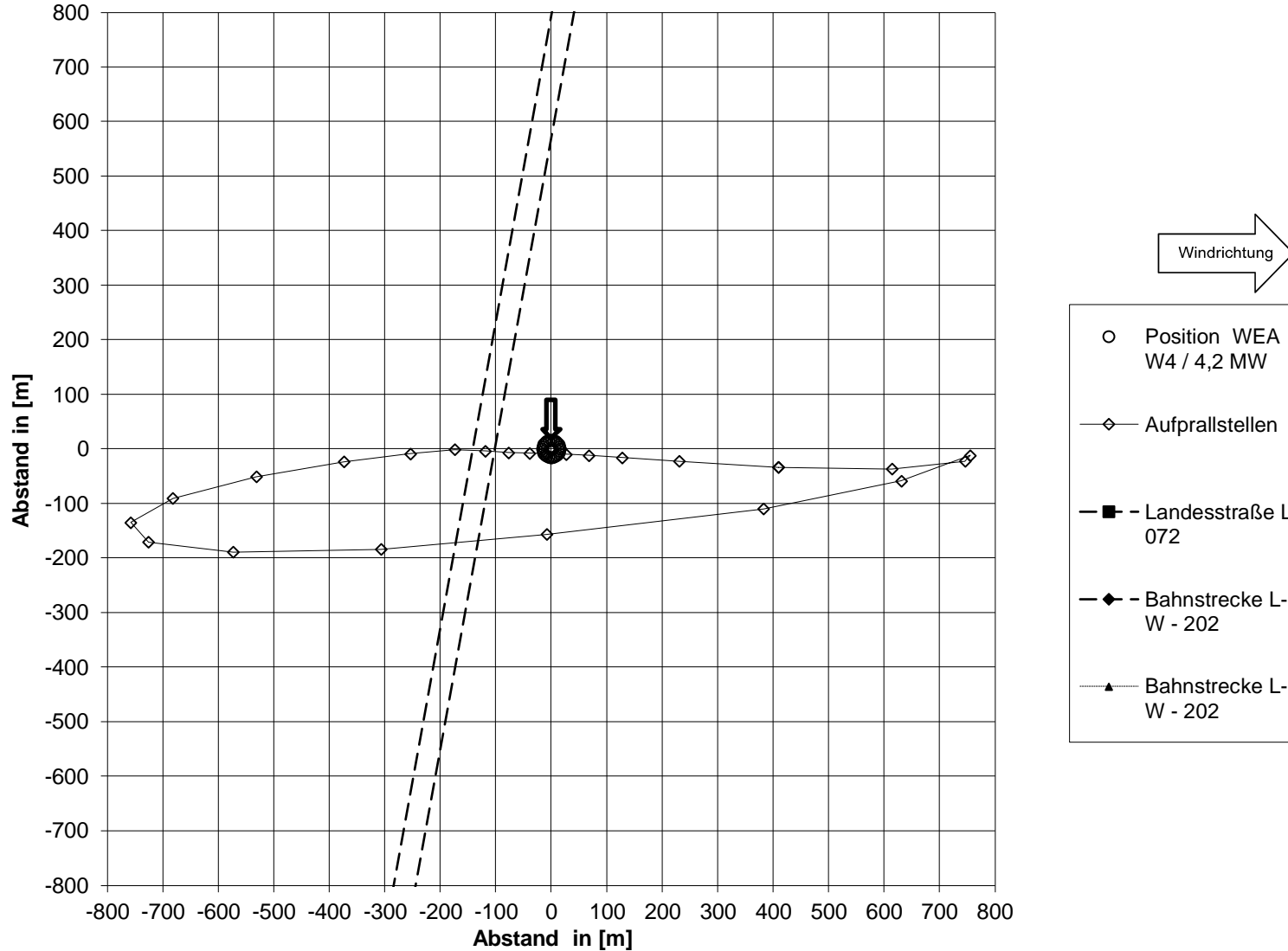
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W3 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 22 m/s,
Windrichtung 330°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



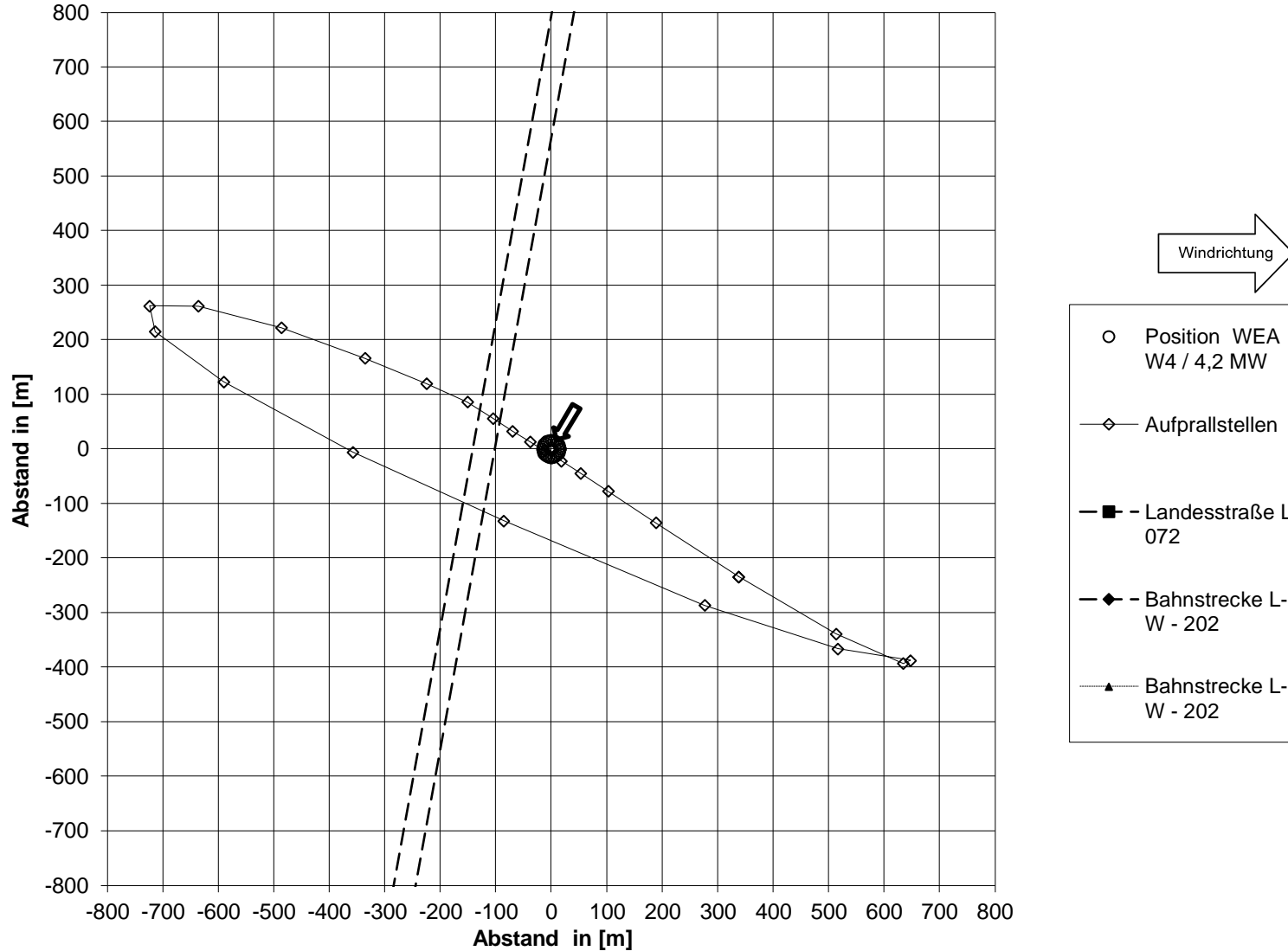
Mögliche Aufprallstellen für WEA W4 / 4,2 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s, Windrichtung 180°, 10,80 U/min und Straße, Bahn



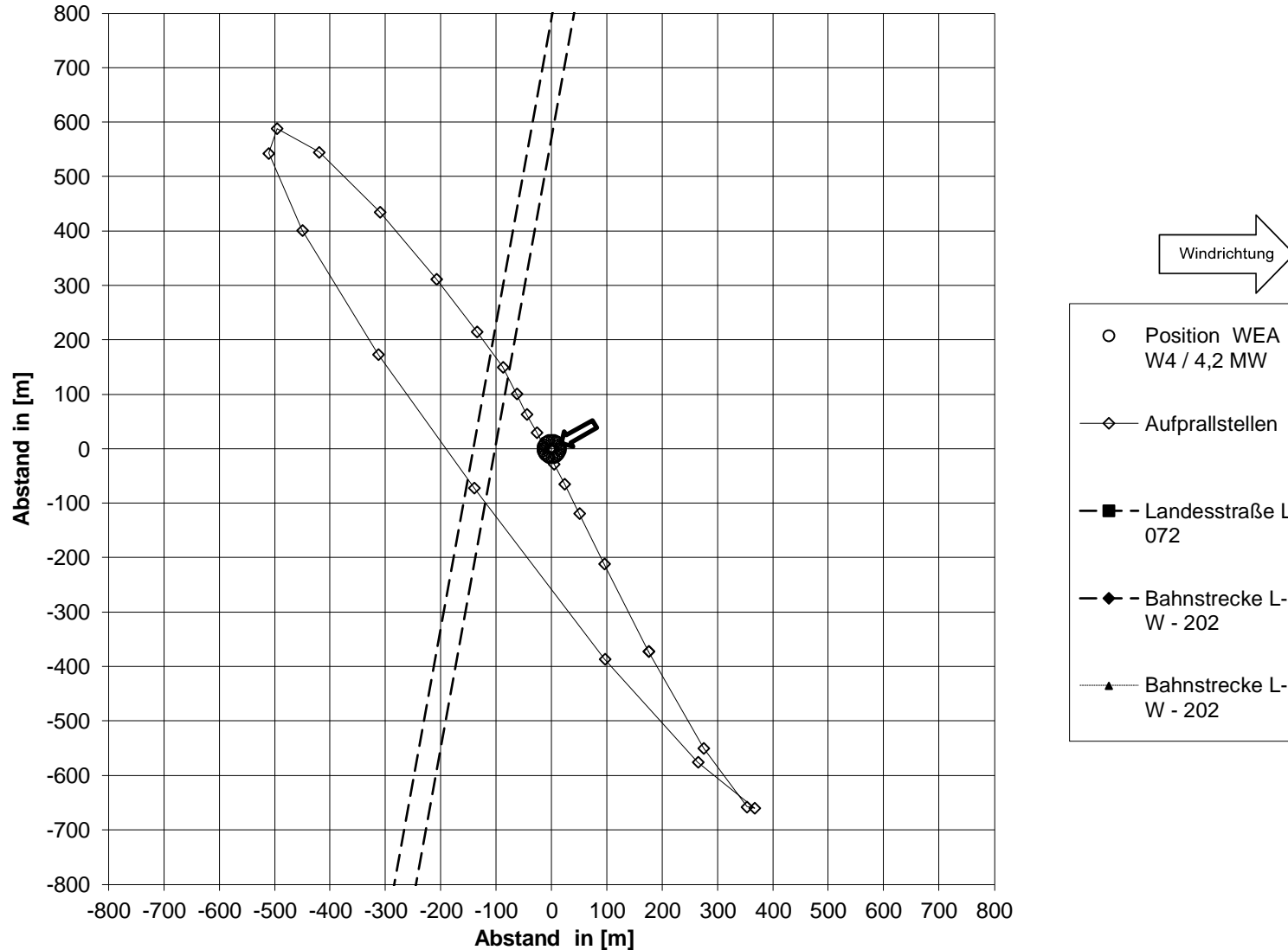
Mögliche Aufprallstellen für WEA W4 / 4,2 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s, Windrichtung 0°, 10,80 U/min und Straße, Bahn



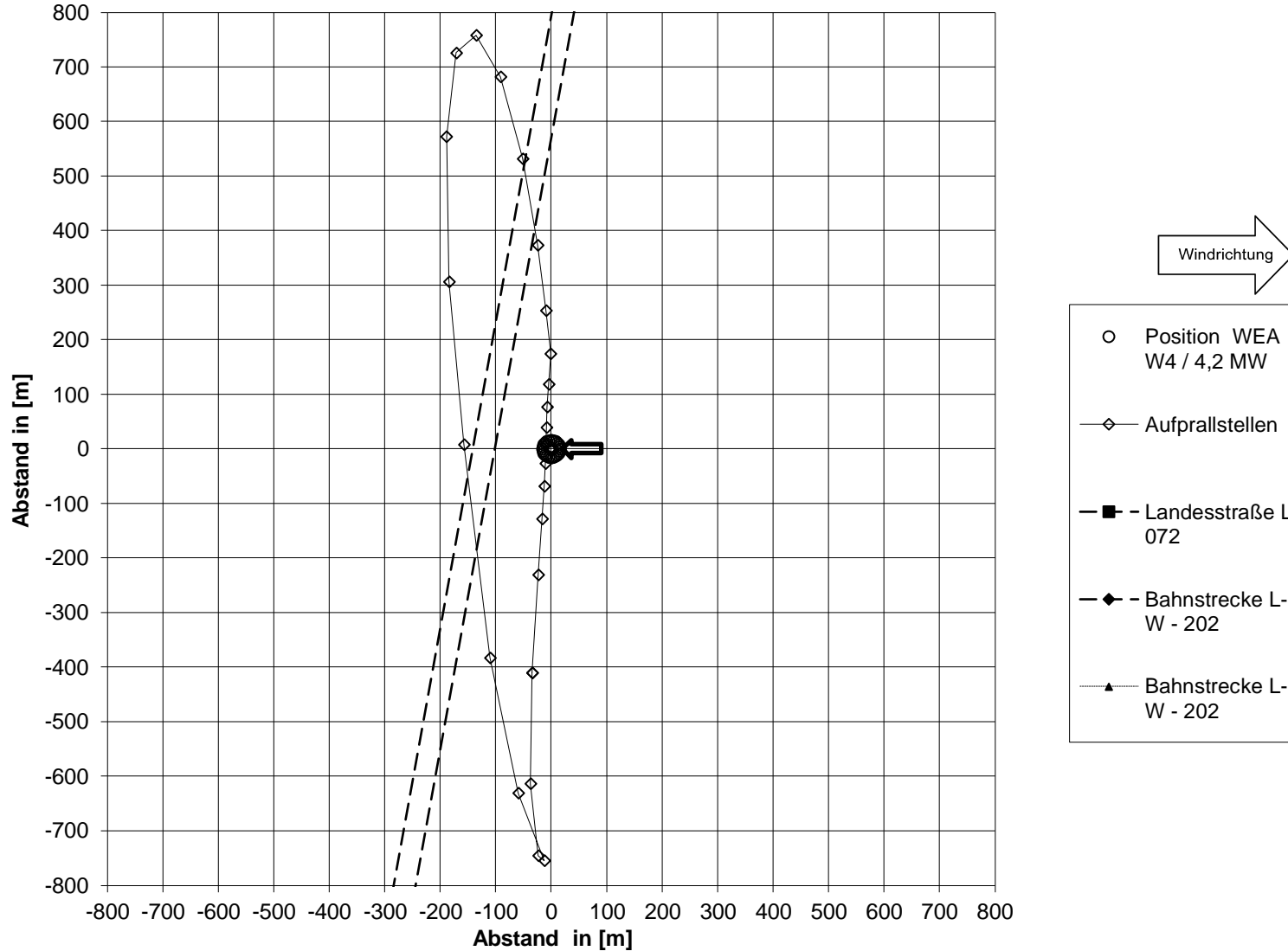
Mögliche Aufprallstellen für WEA W4 / 4,2 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s, Windrichtung 30°, 10,80 U/min und Straße, Bahn



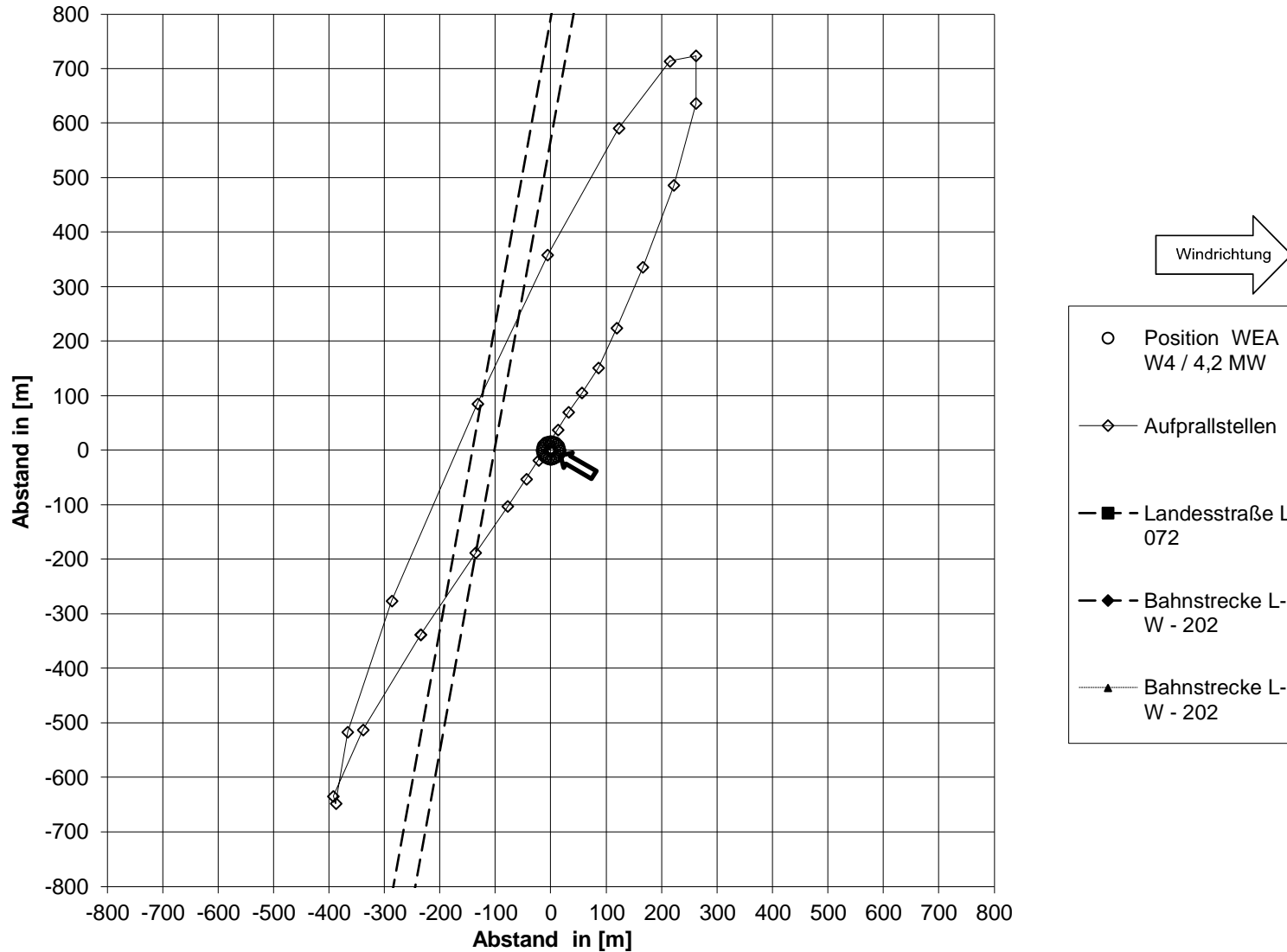
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W4 / 4,2 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 60°, 10,80 U/min und Straße, Bahn**



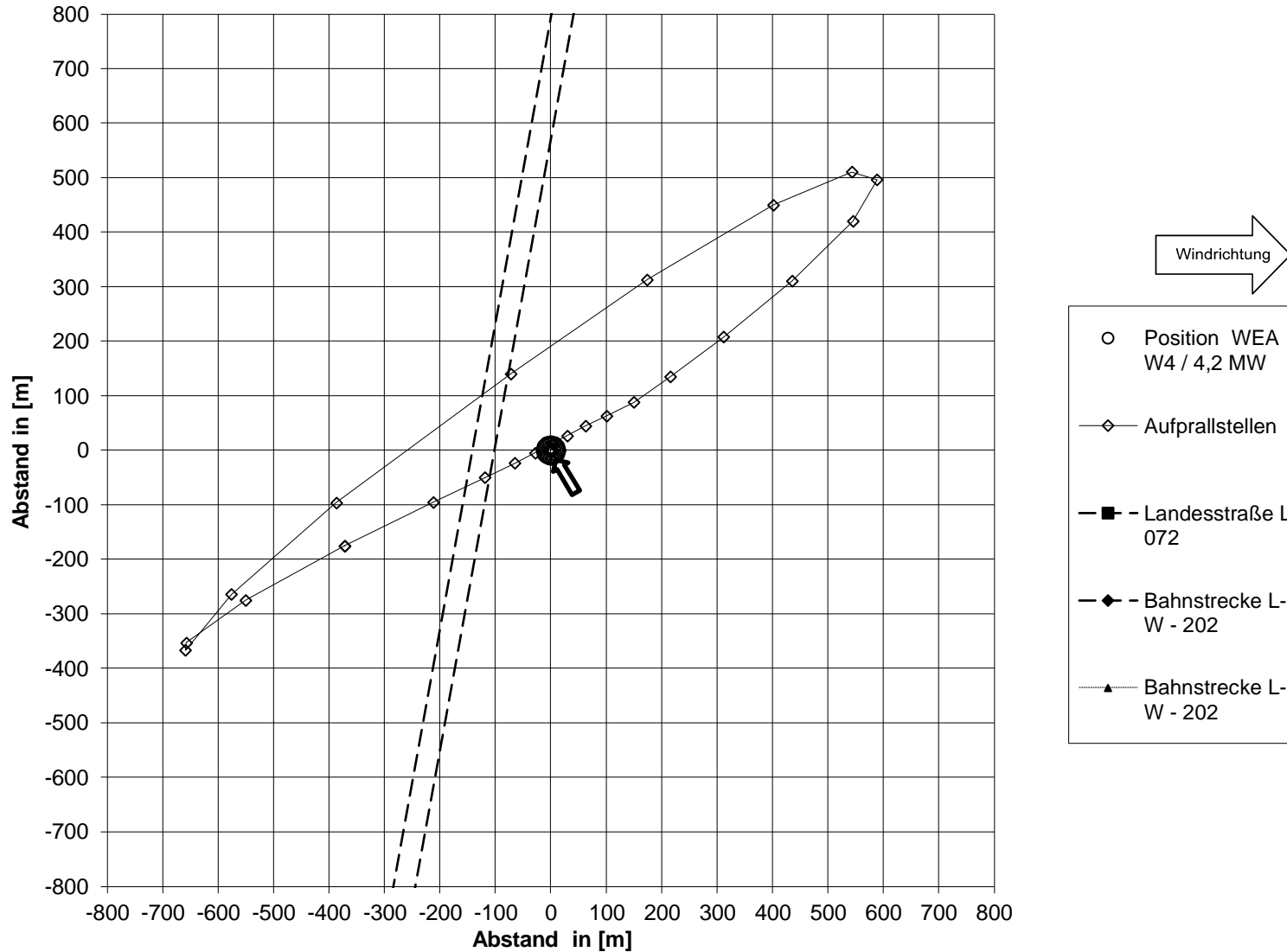
Mögliche Aufprallstellen für WEA W4 / 4,2 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 90°, 10,80 U/min und Straße, Bahn



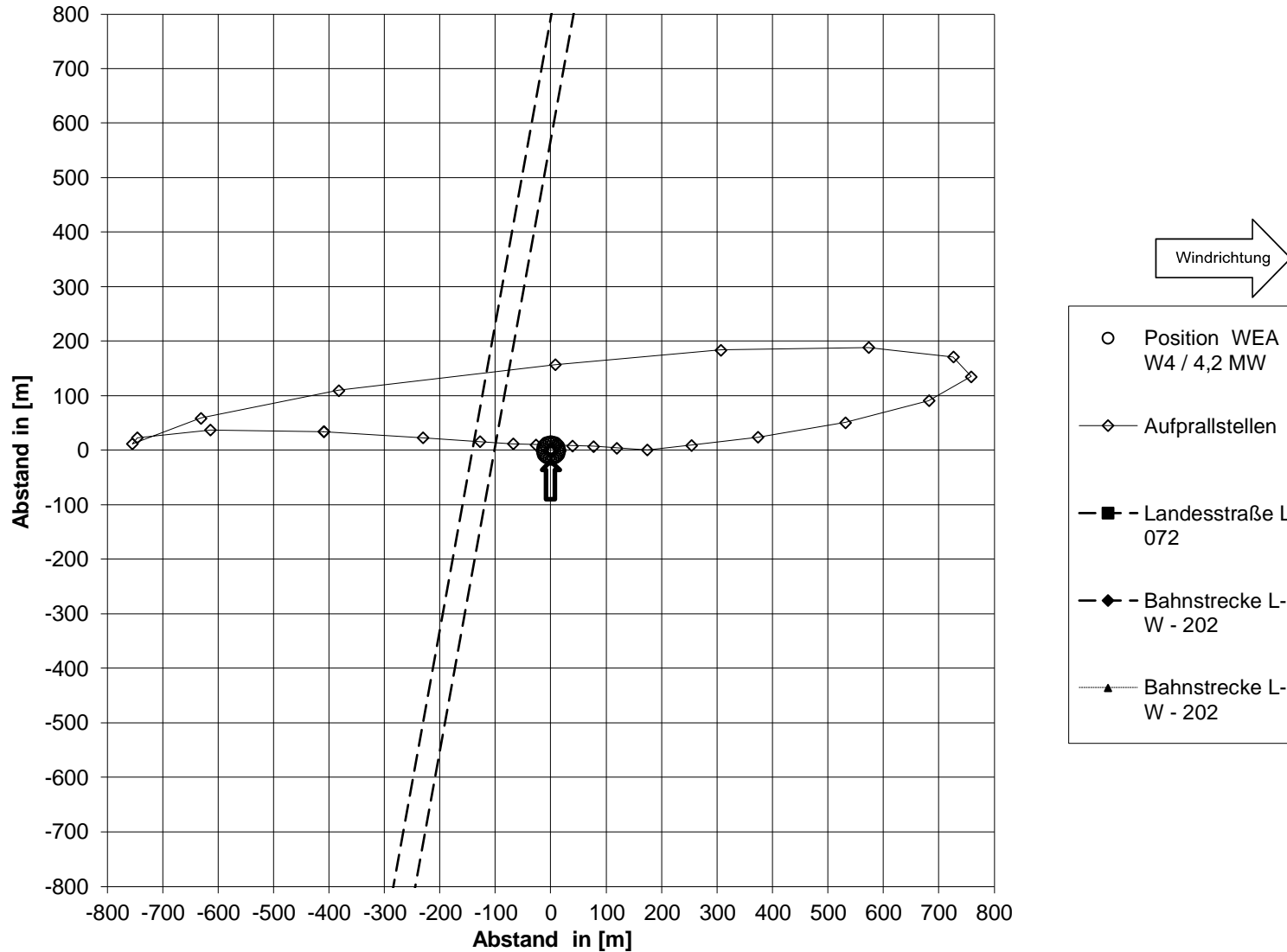
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W4 / 4,2 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 120°, 10,80 U/min und Straße, Bahn**



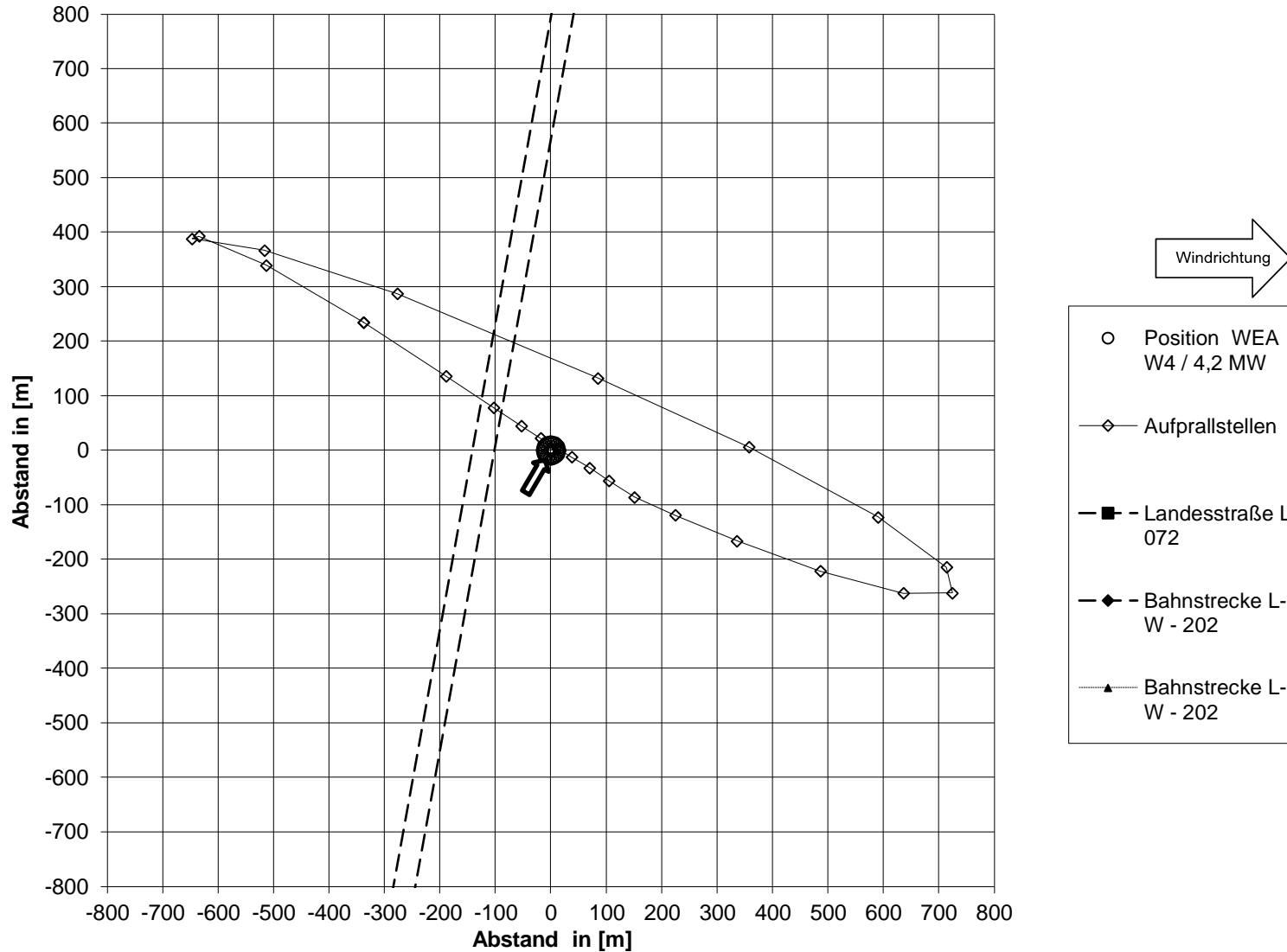
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W4 / 4,2 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 150°, 10,80 U/min und Straße, Bahn**



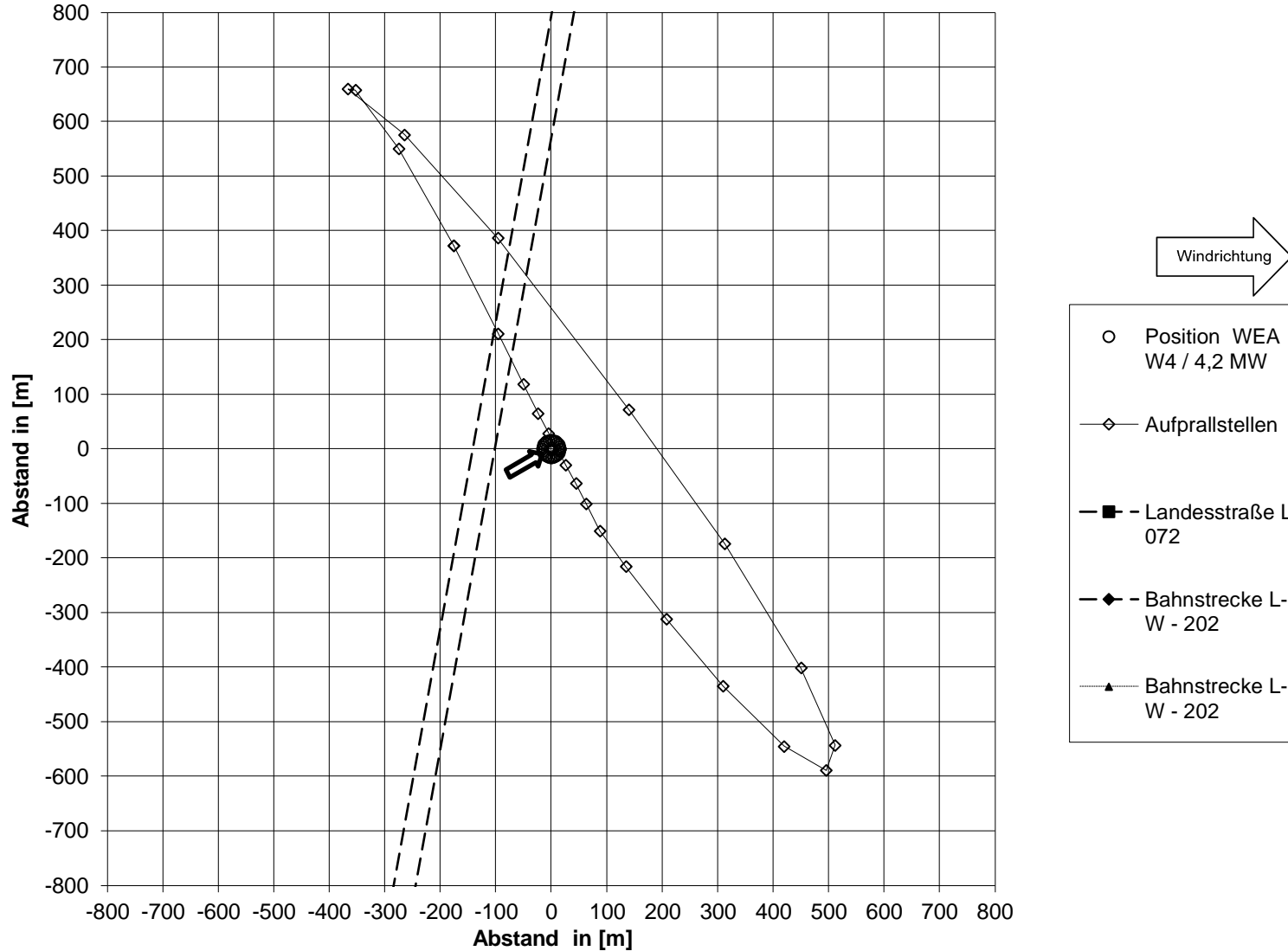
Mögliche Aufprallstellen für WEA W4 / 4,2 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s, Windrichtung 180°, 10,80 U/min und Straße, Bahn



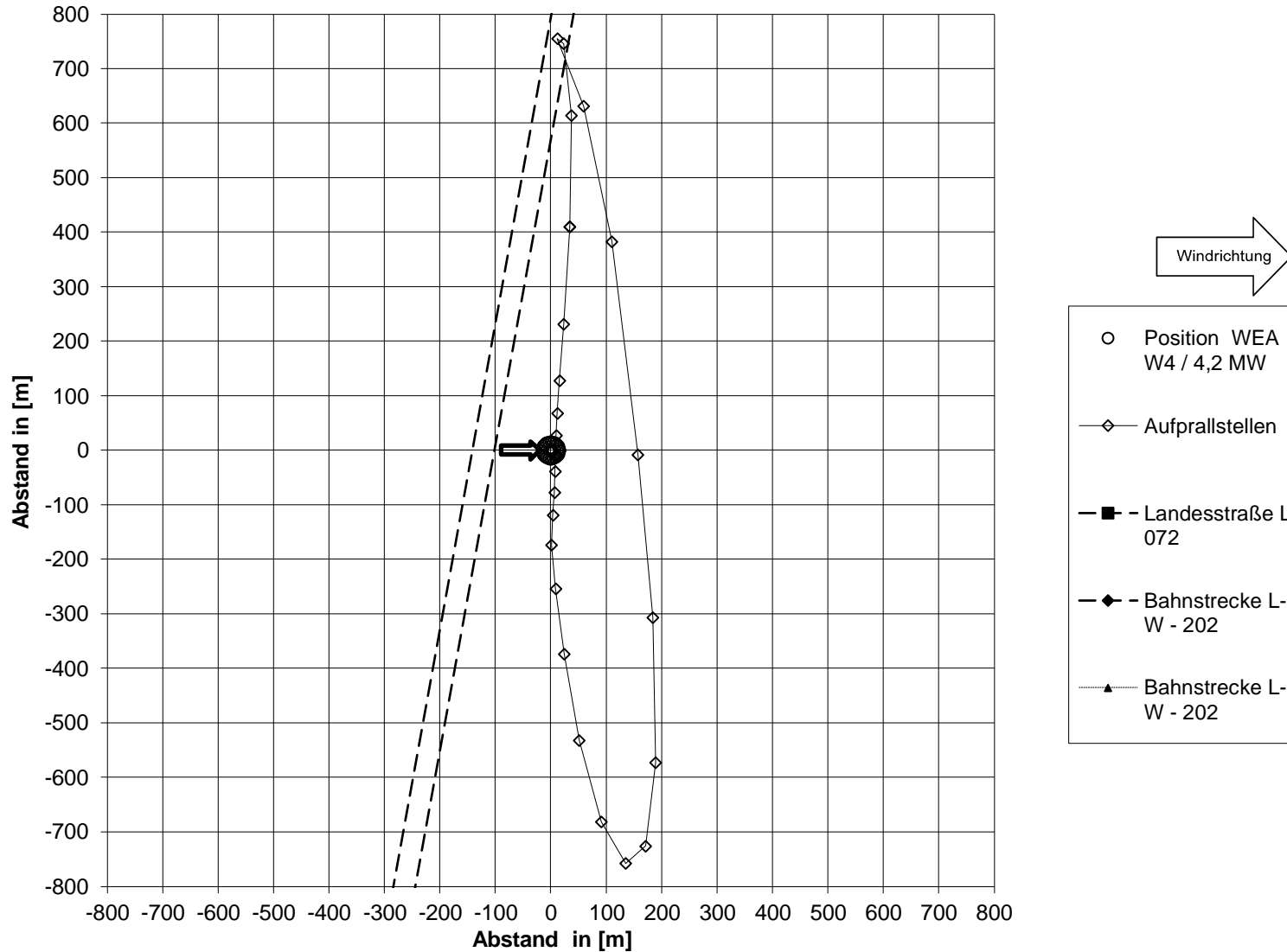
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W4 / 4,2 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 210°, 10,80 U/min und Straße, Bahn**



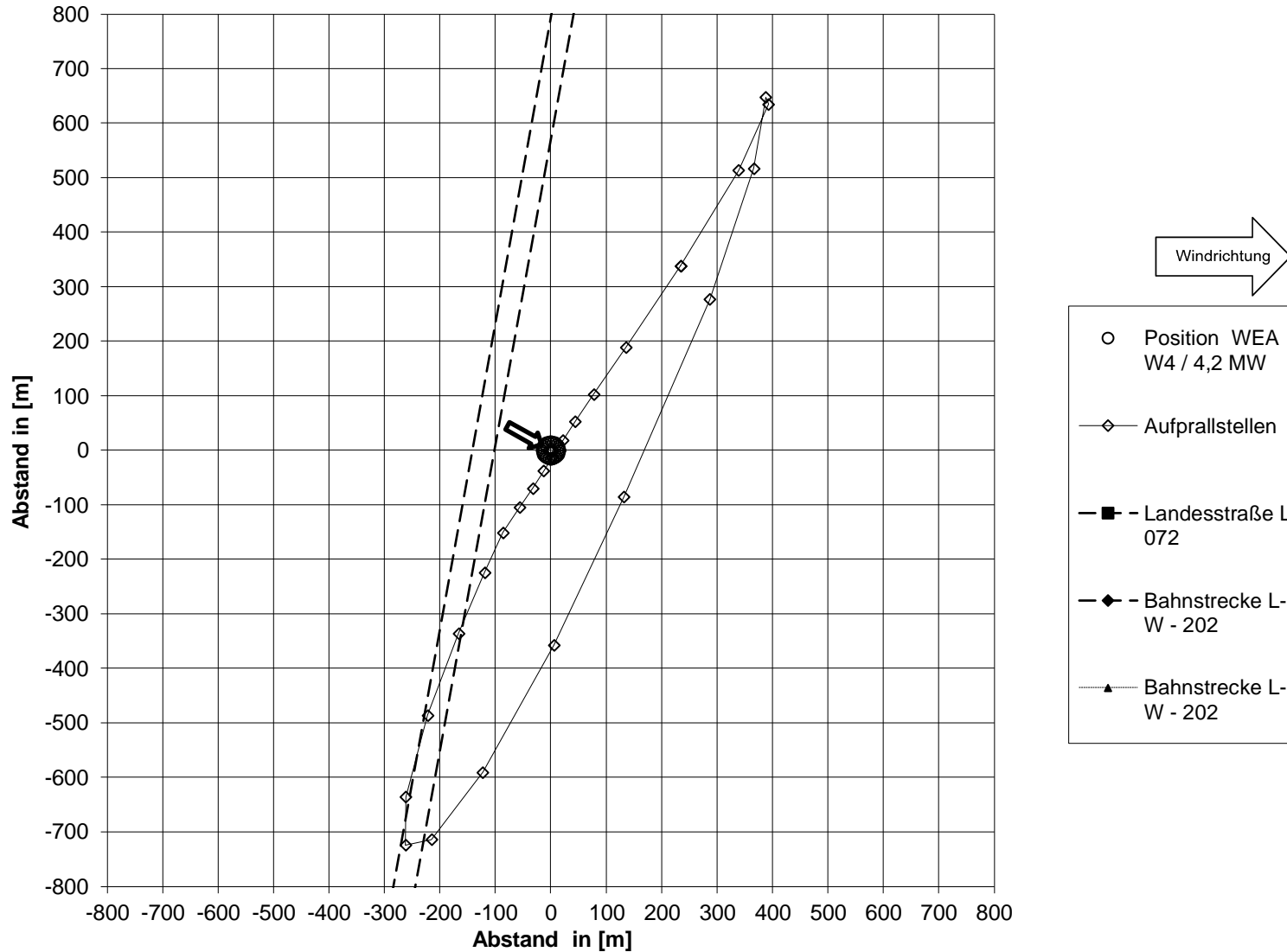
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W4 / 4,2 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 240°, 10,80 U/min und Straße, Bahn**



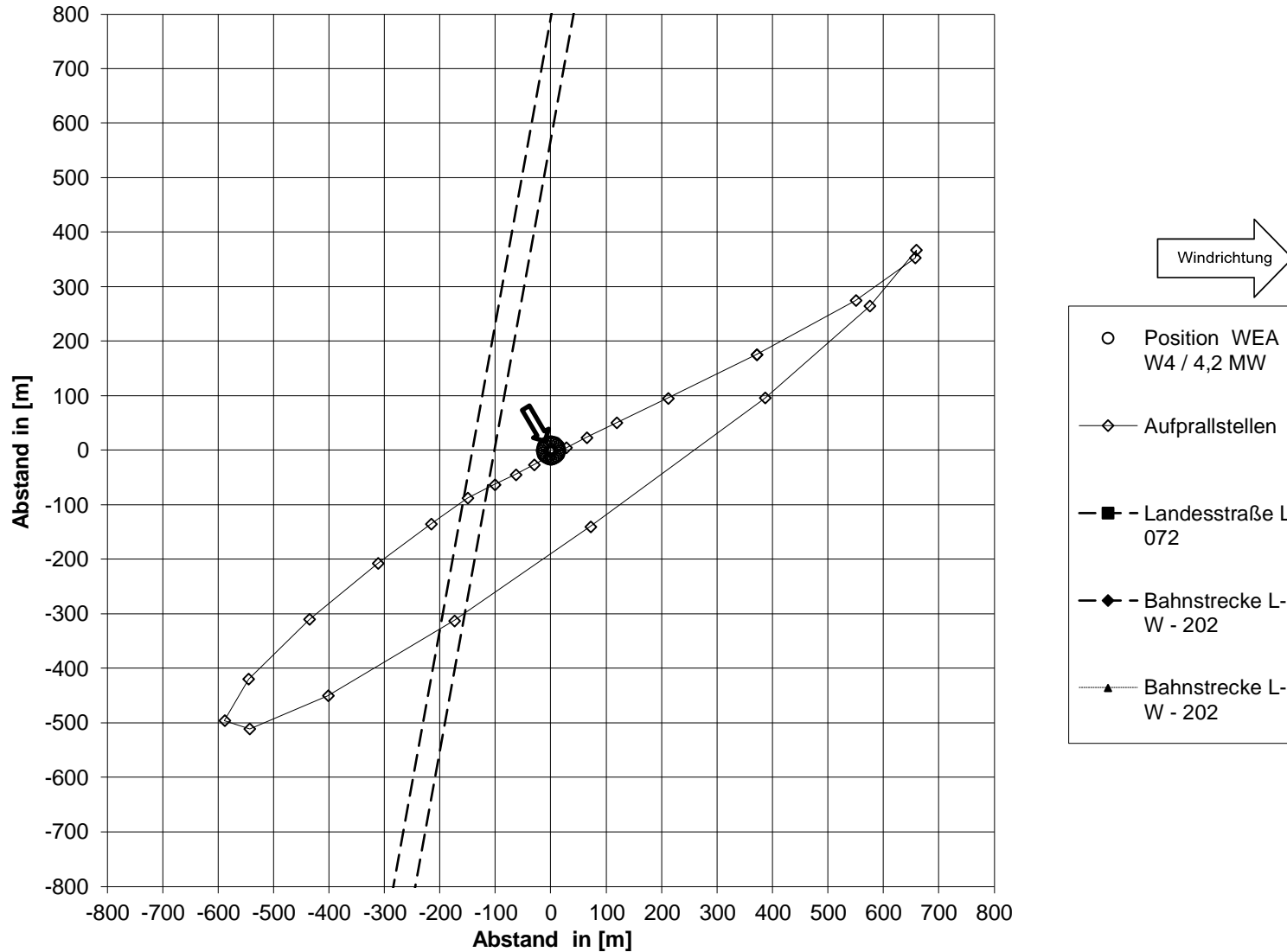
Mögliche Aufprallstellen für WEA W4 / 4,2 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s, Windrichtung 270°, 10,80 U/min und Straße, Bahn



**Mögliche Aufprallstellen für WEA W4 / 4,2 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 300°, 10,80 U/min und Straße, Bahn**



Mögliche Aufprallstellen für WEA W4 / 4,2 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s, Windrichtung 330°, 10,80 U/min und Straße, Bahn



Anlage

A 4 Gefährdung des Schutzobjektes durch Abwurf eines Kleinteils (Tip)

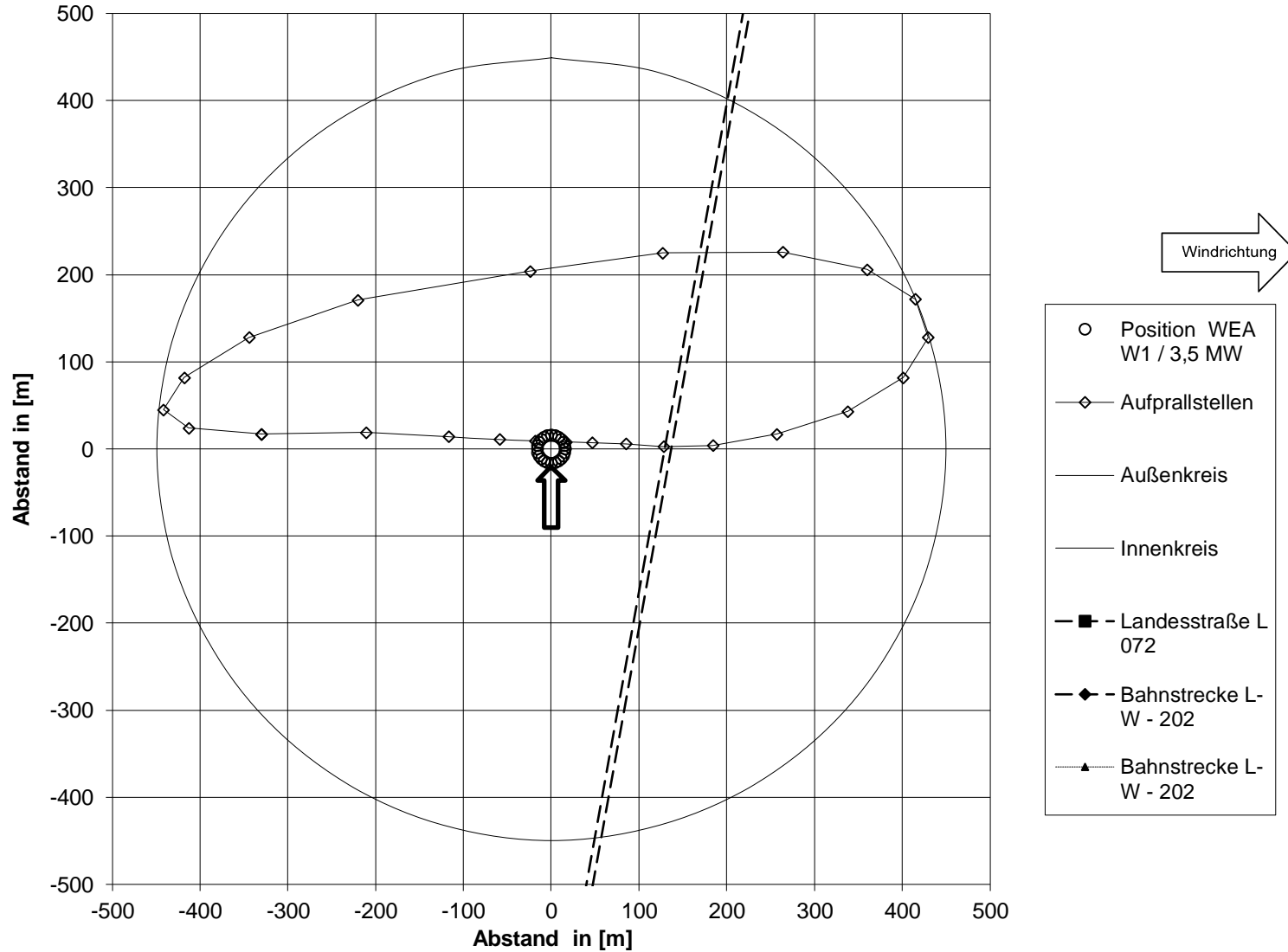
A 4.1 W1 – ENERCON E-138 EP3 / 3,5 MW

A 4.2 W2 – ENERCON E-138 EP3 / 3,5 MW

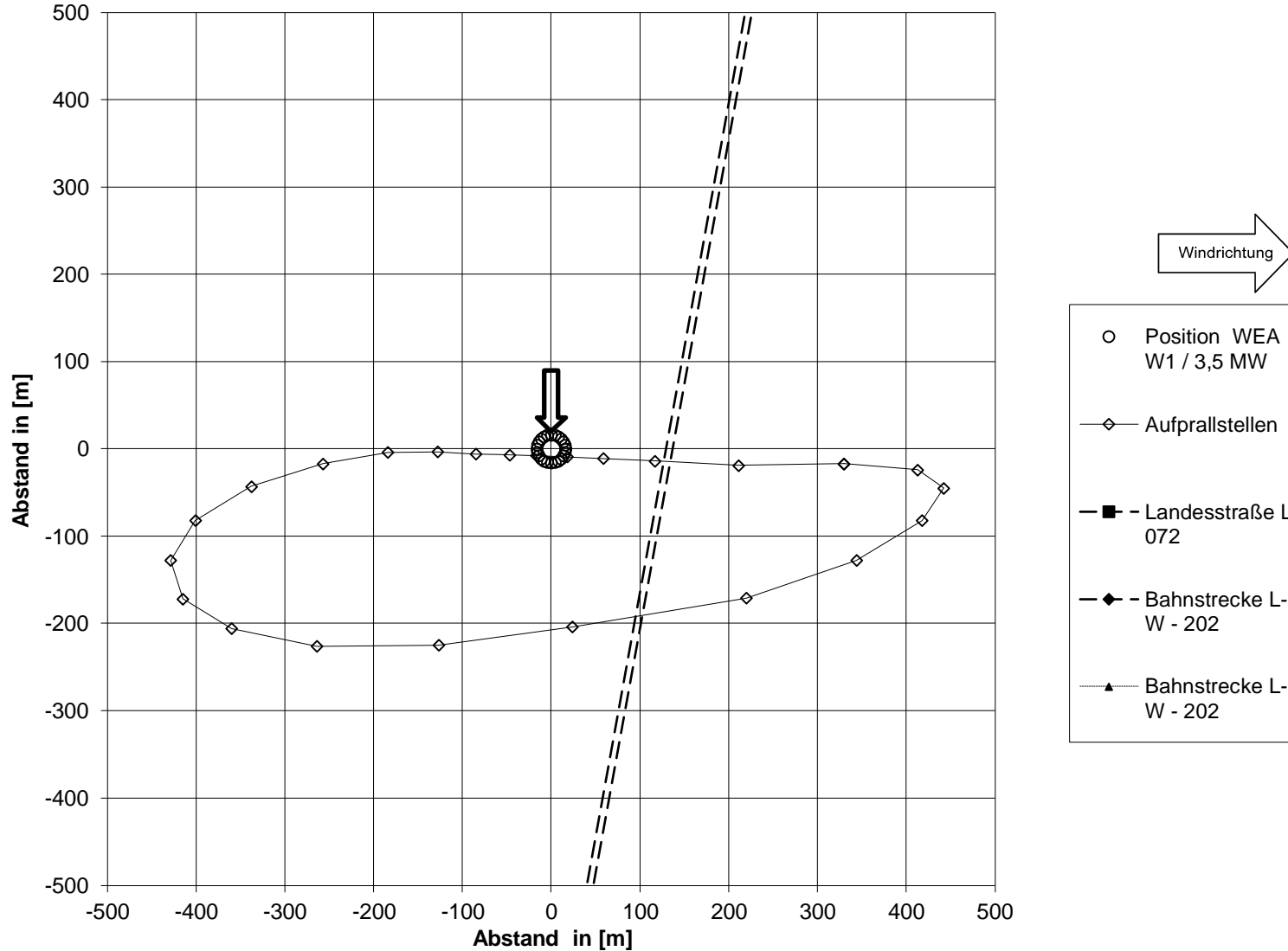
A 4.3 W3 – ENERCON E-138 EP3 / 3,5 MW

A 4.4 W4 - ENERCON E-138 EP3 / 4,2 MW

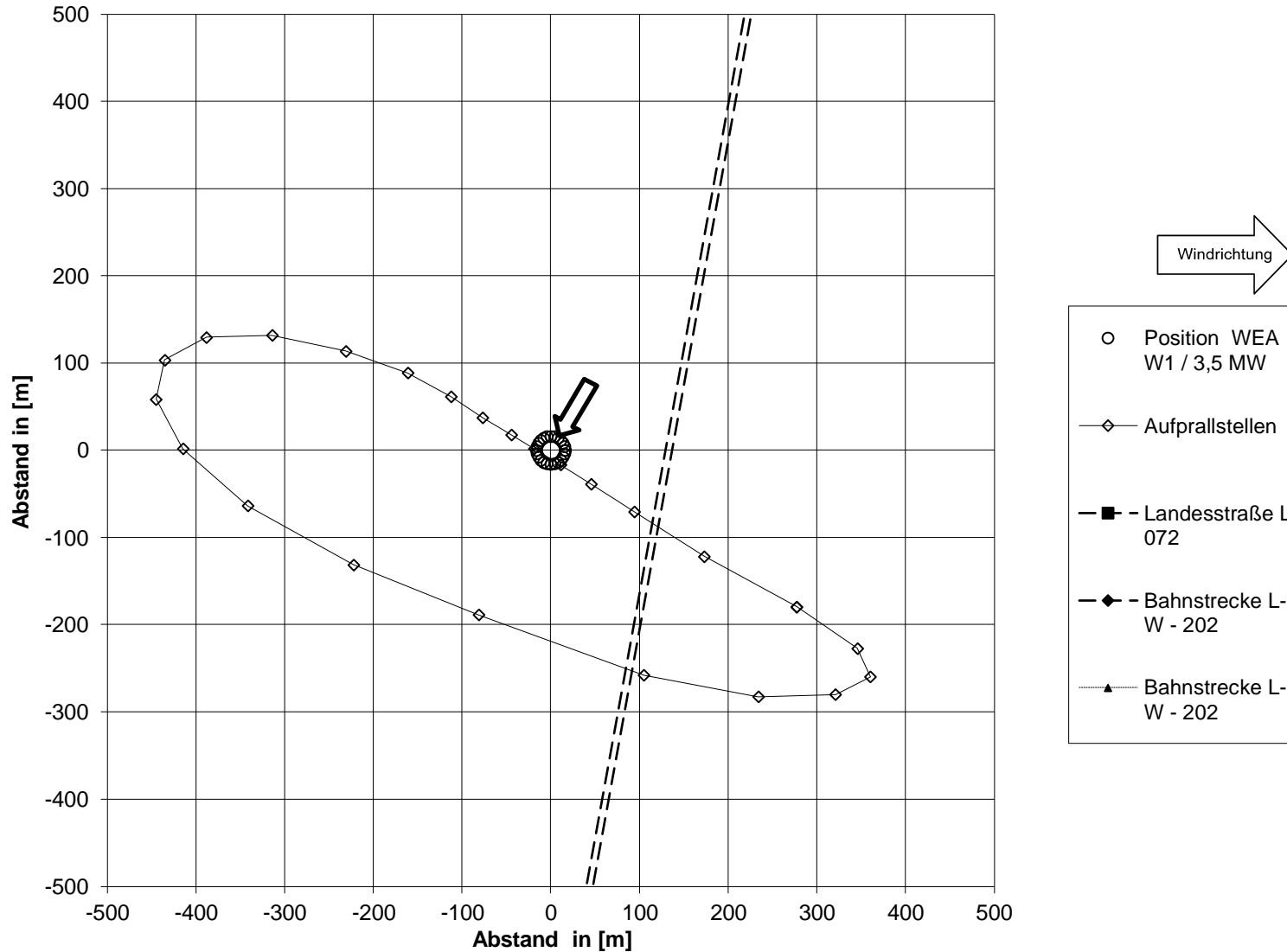
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W1 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 180°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



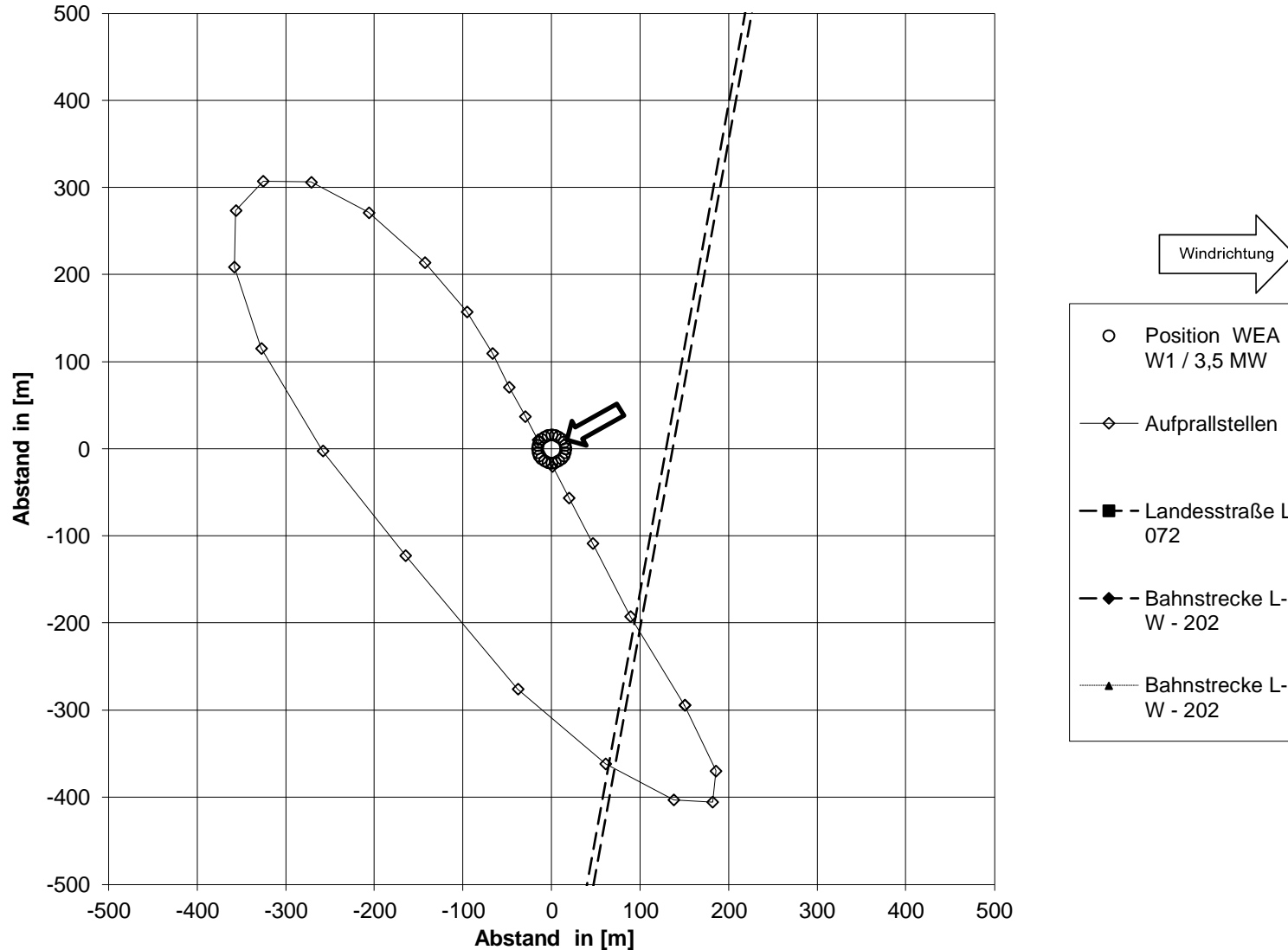
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W1 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 0°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



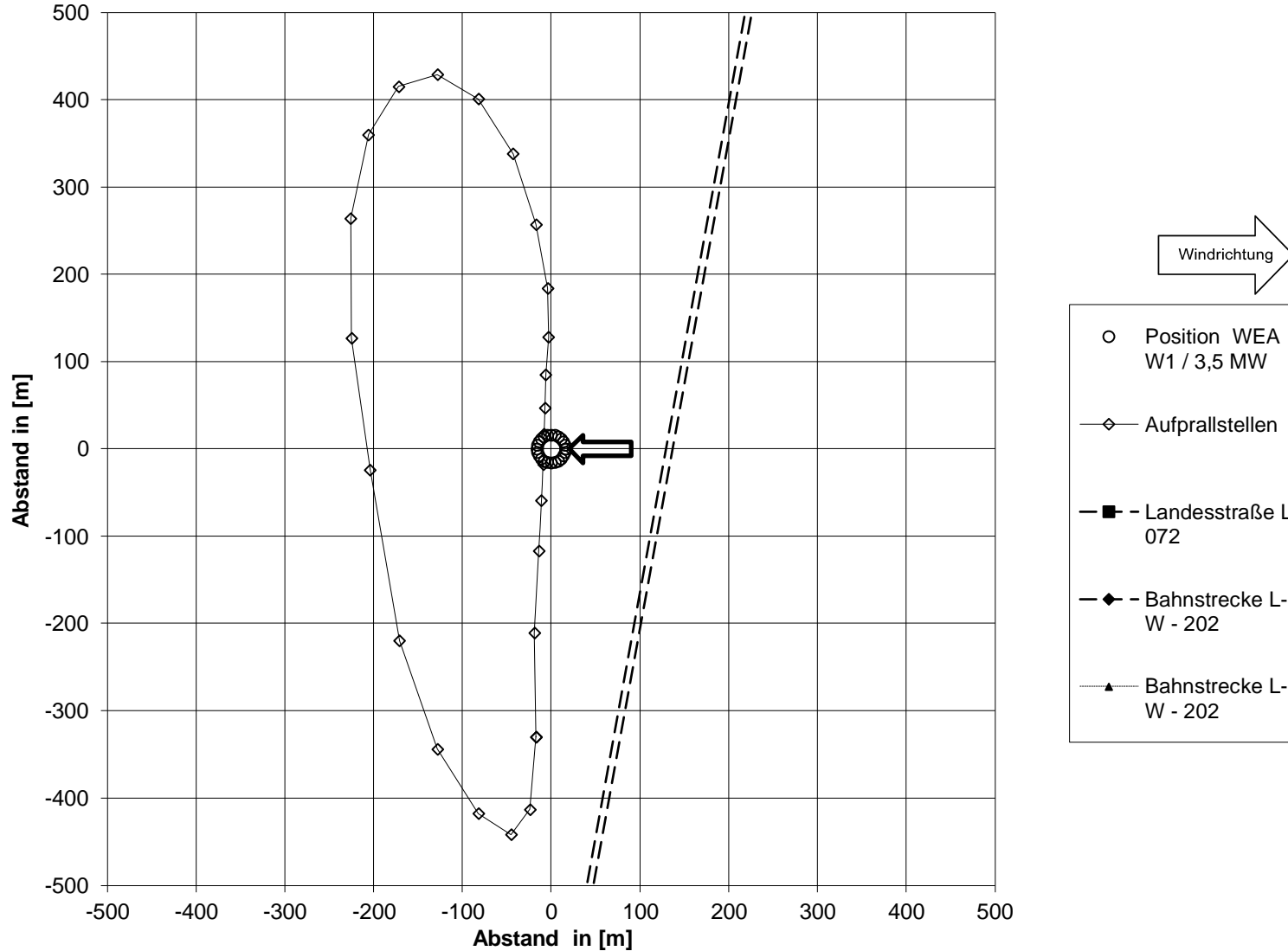
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W1 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 30°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



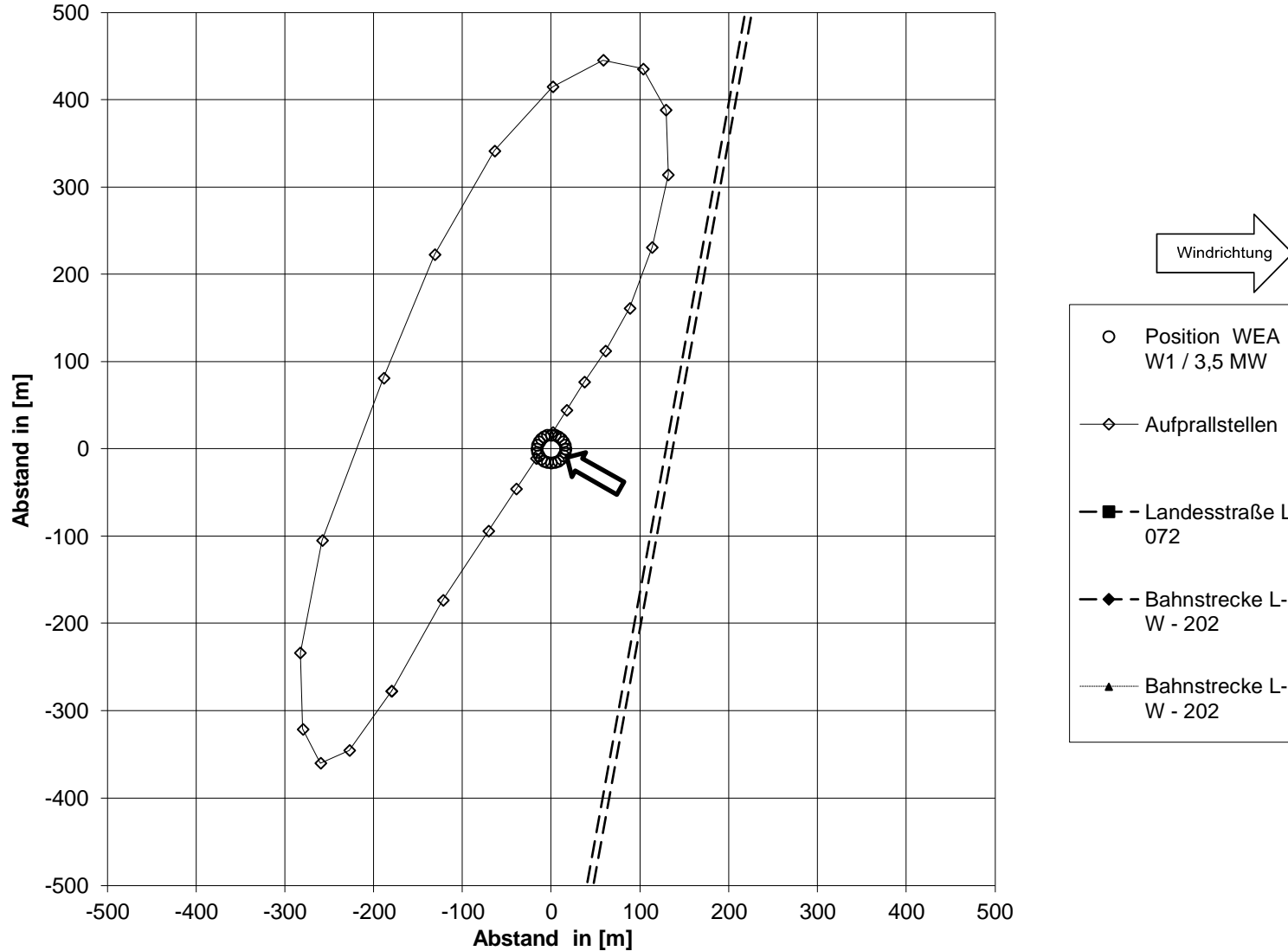
Mögliche Aufprallstellen für WEA W1 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s, Windrichtung 60°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



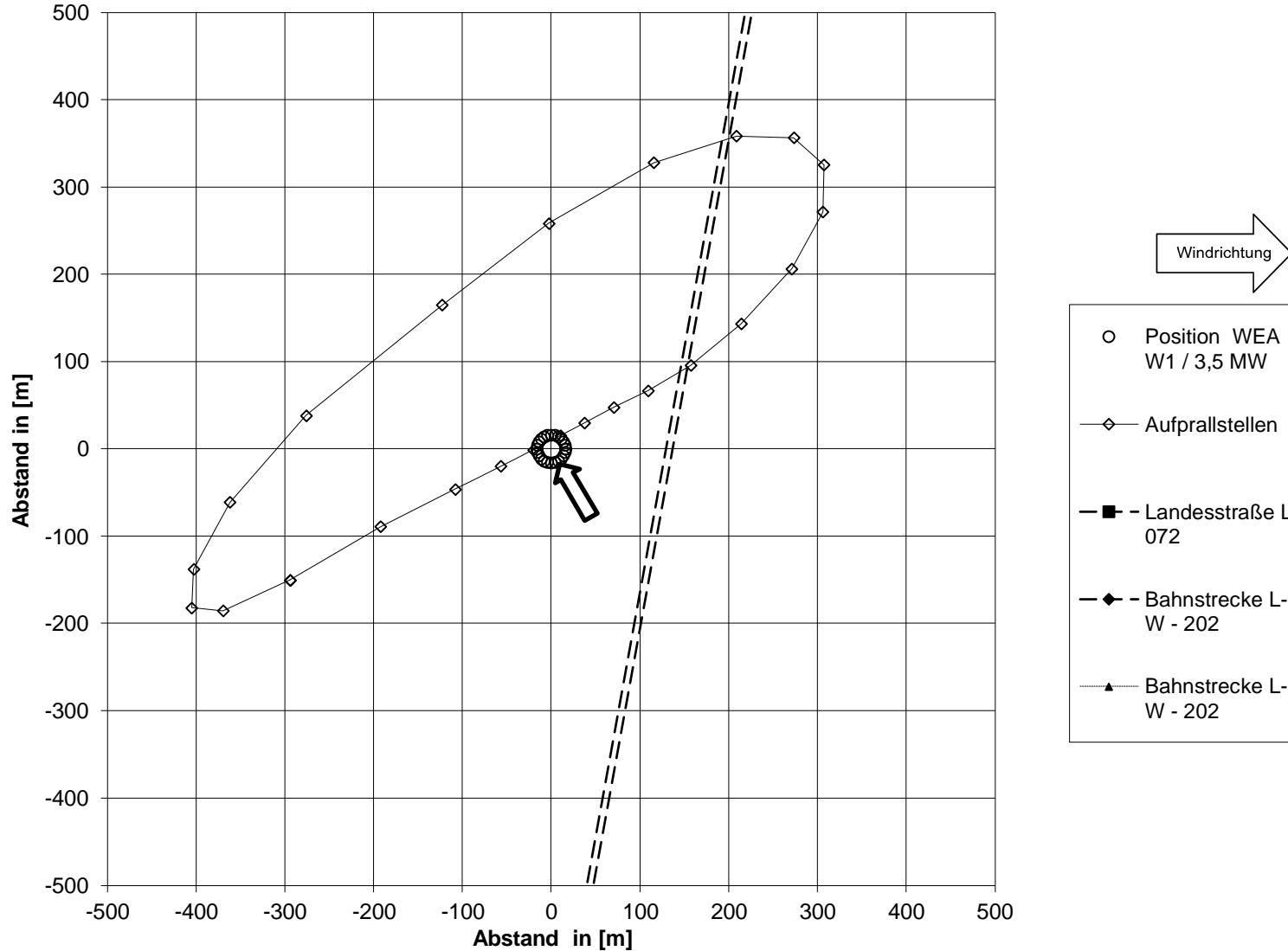
Mögliche Aufprallstellen für WEA W1 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s, Windrichtung 90°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



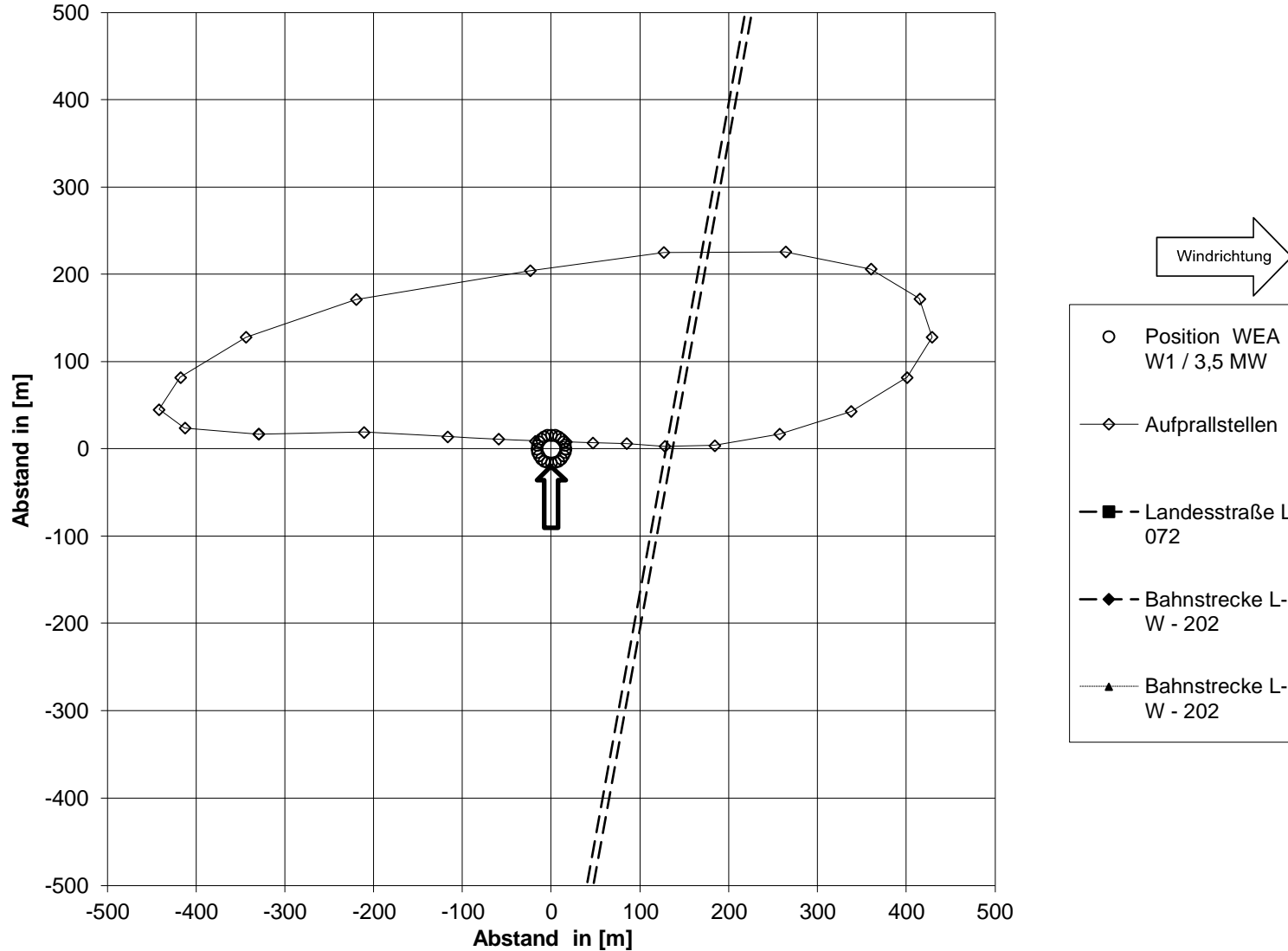
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W1 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 120°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



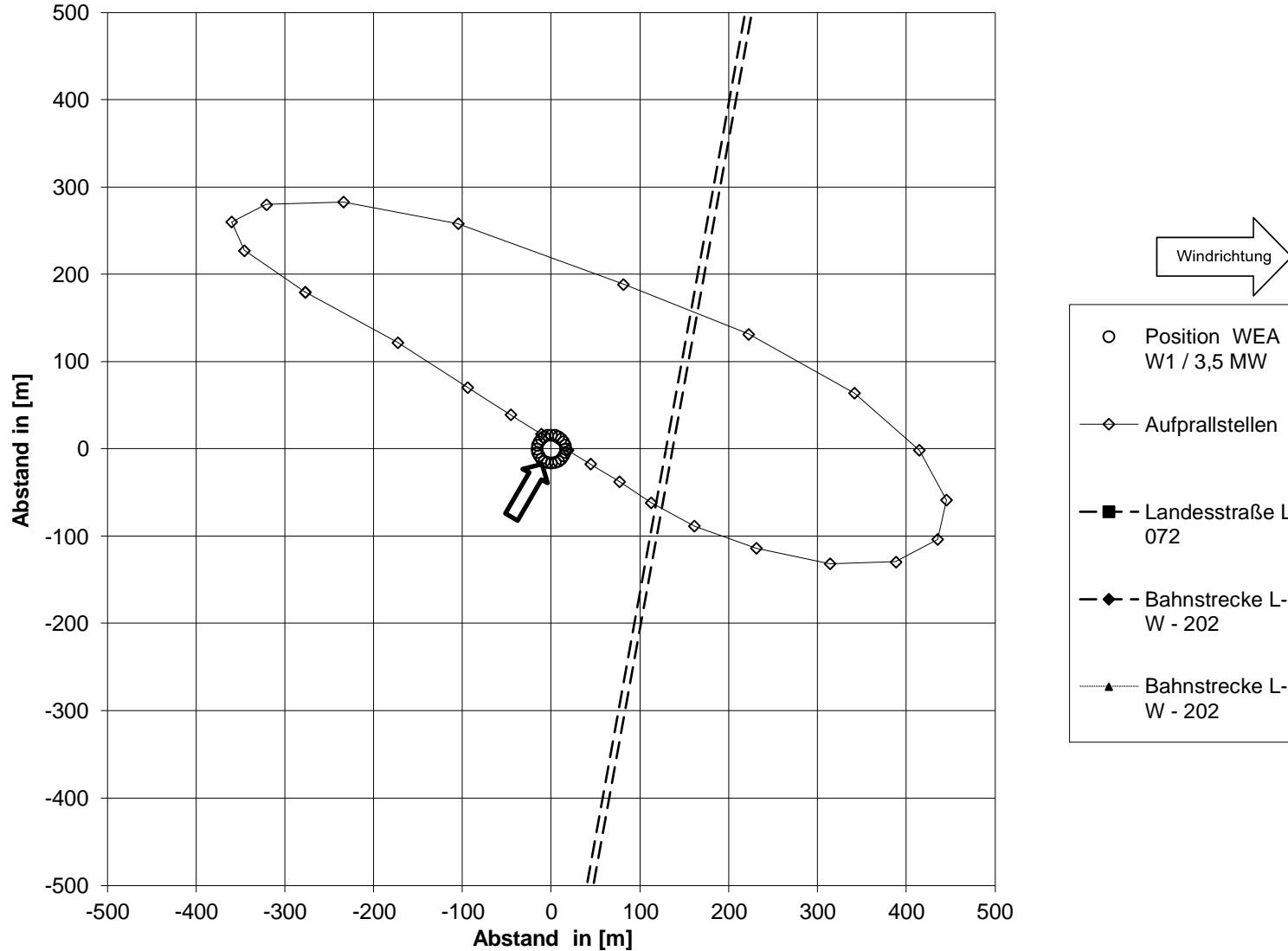
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W1 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 150°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



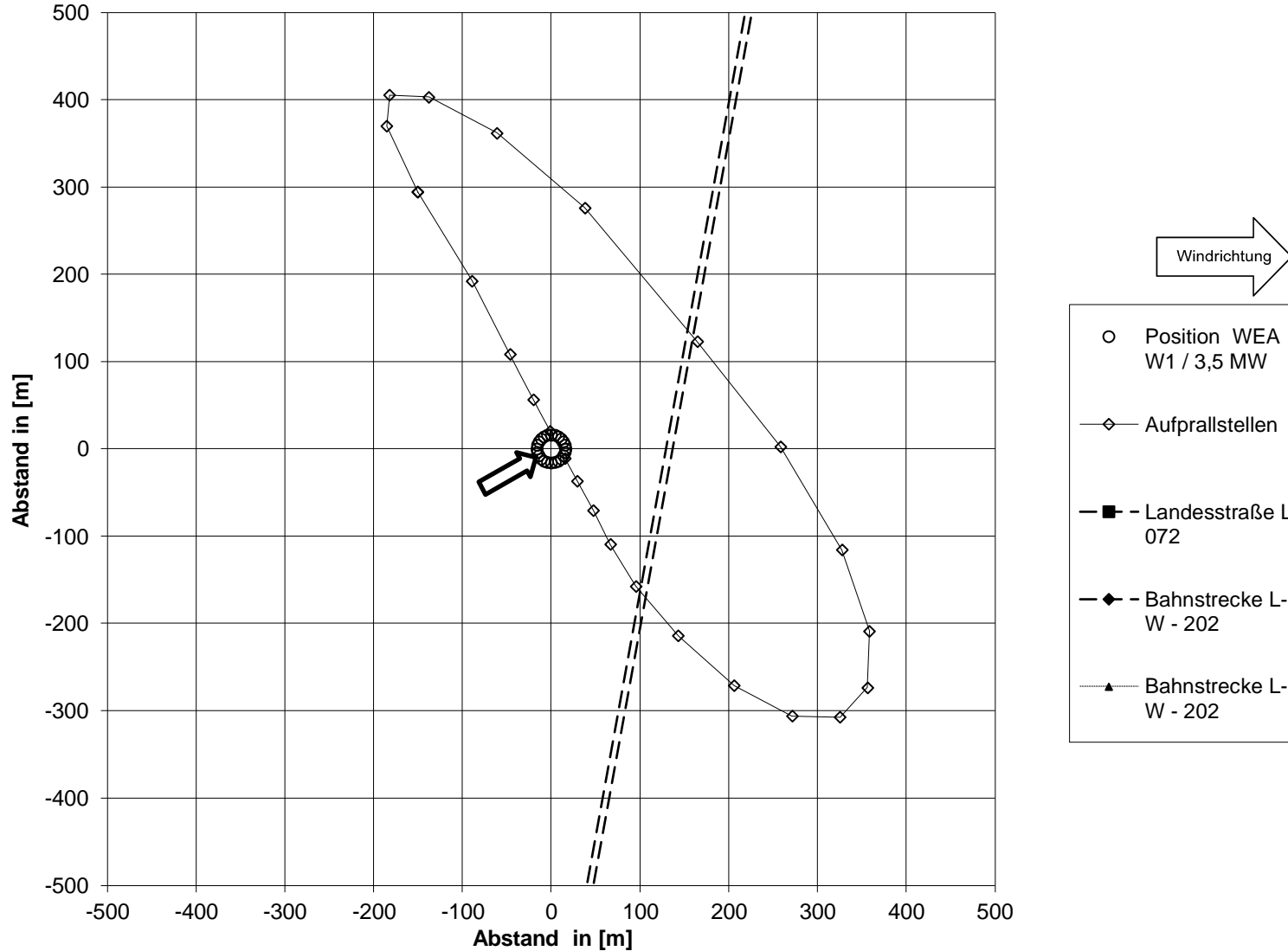
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W1 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 180°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



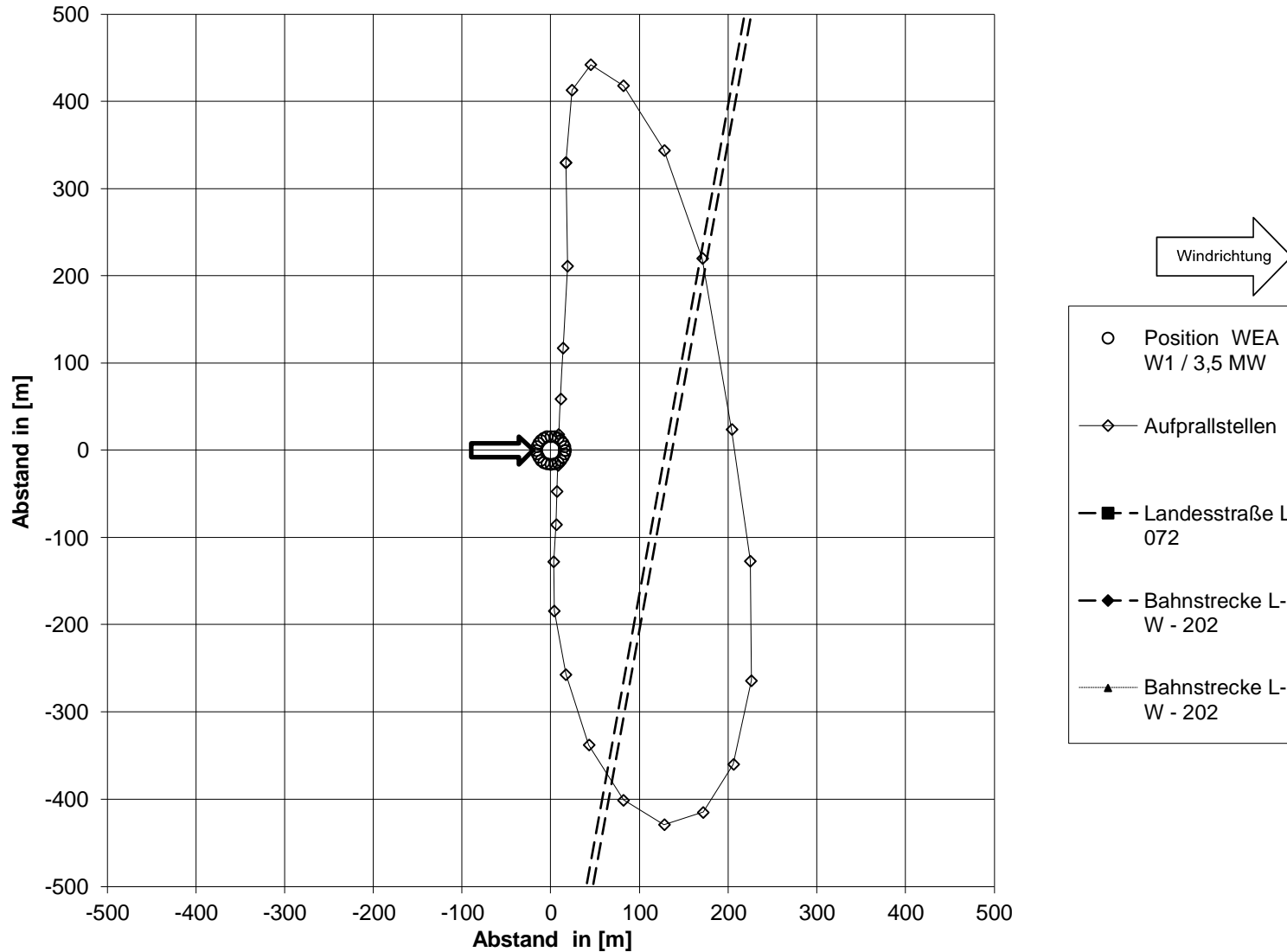
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W1 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 210°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



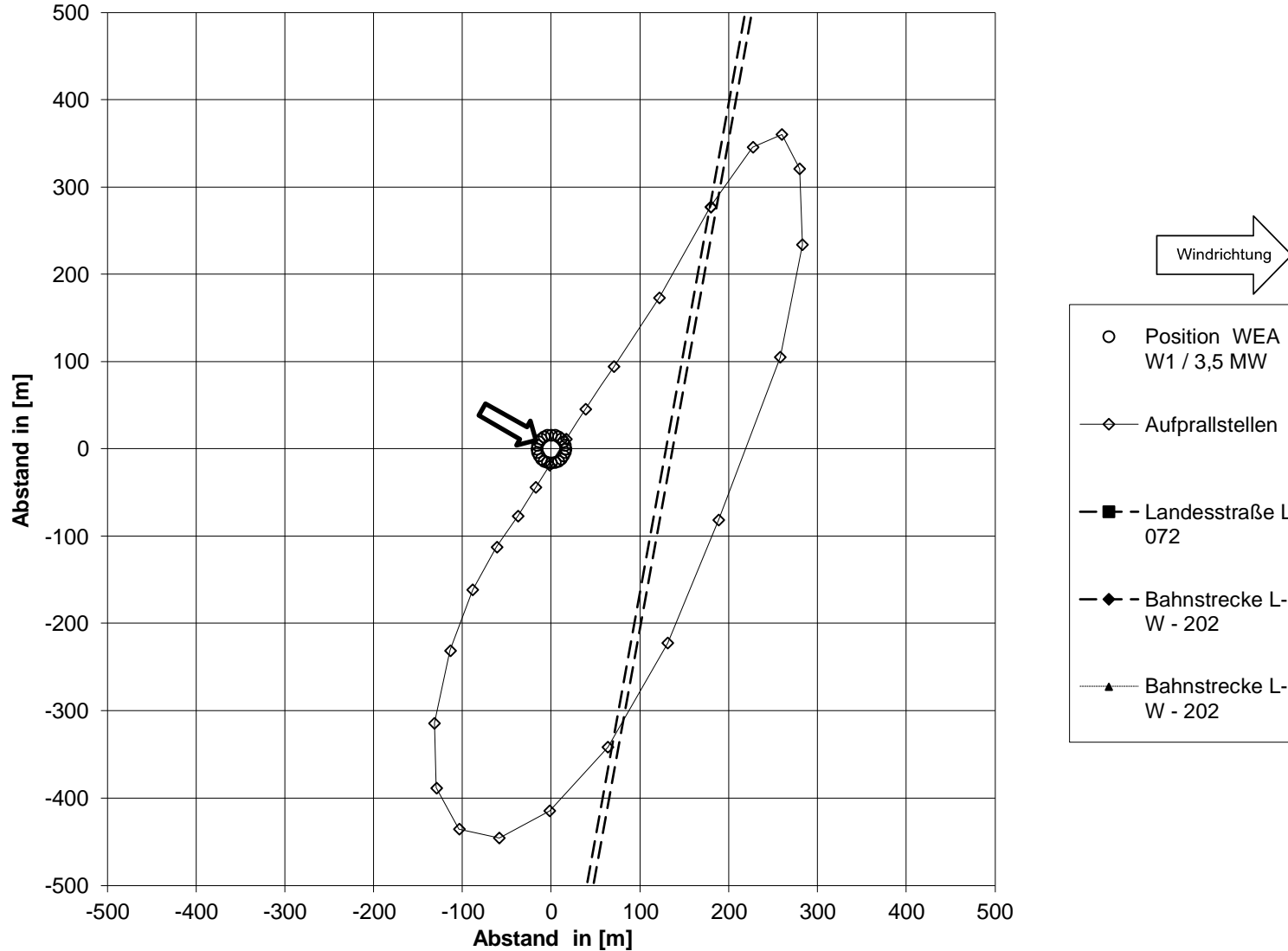
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W1 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 240°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



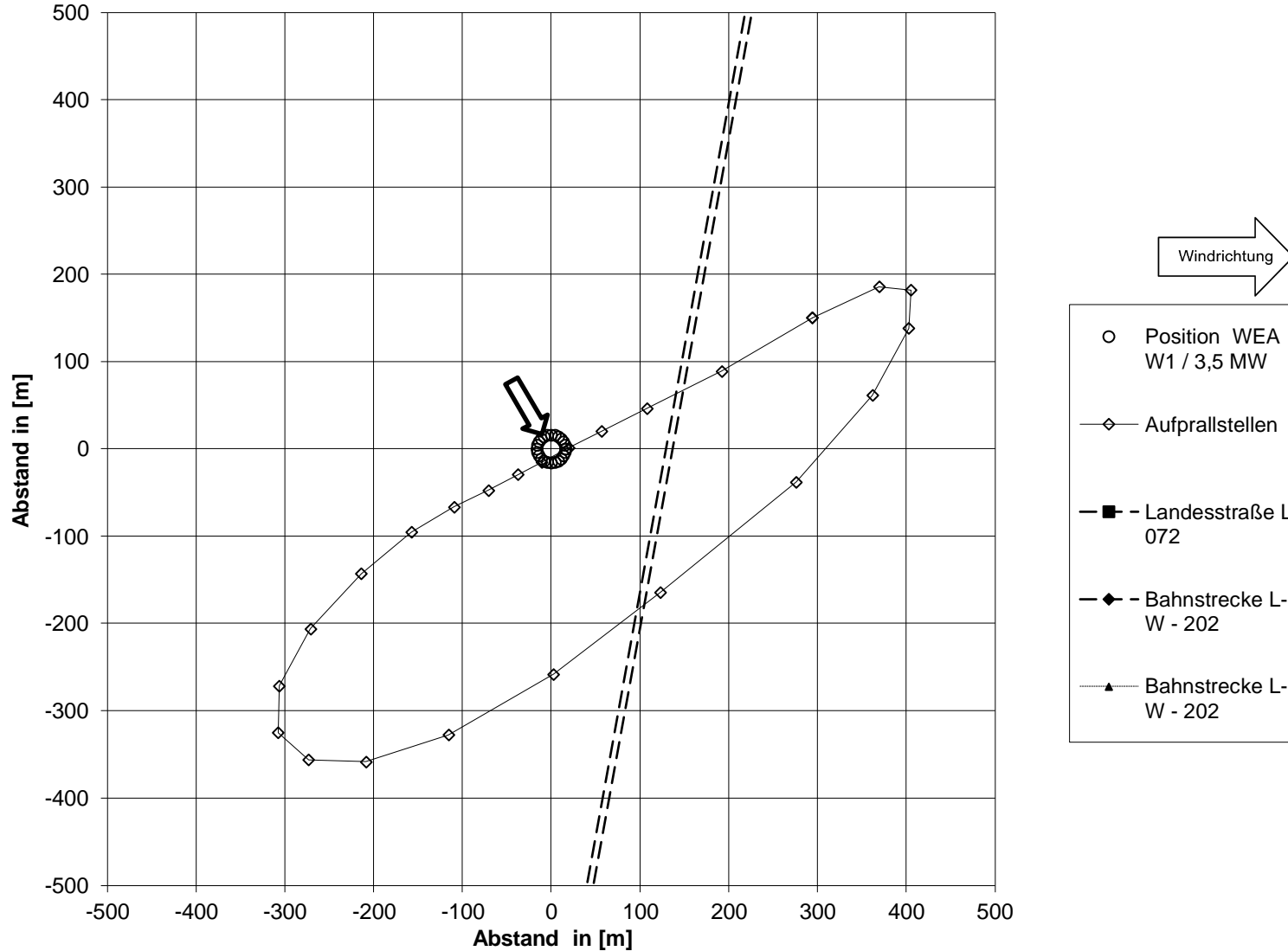
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W1 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 270°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



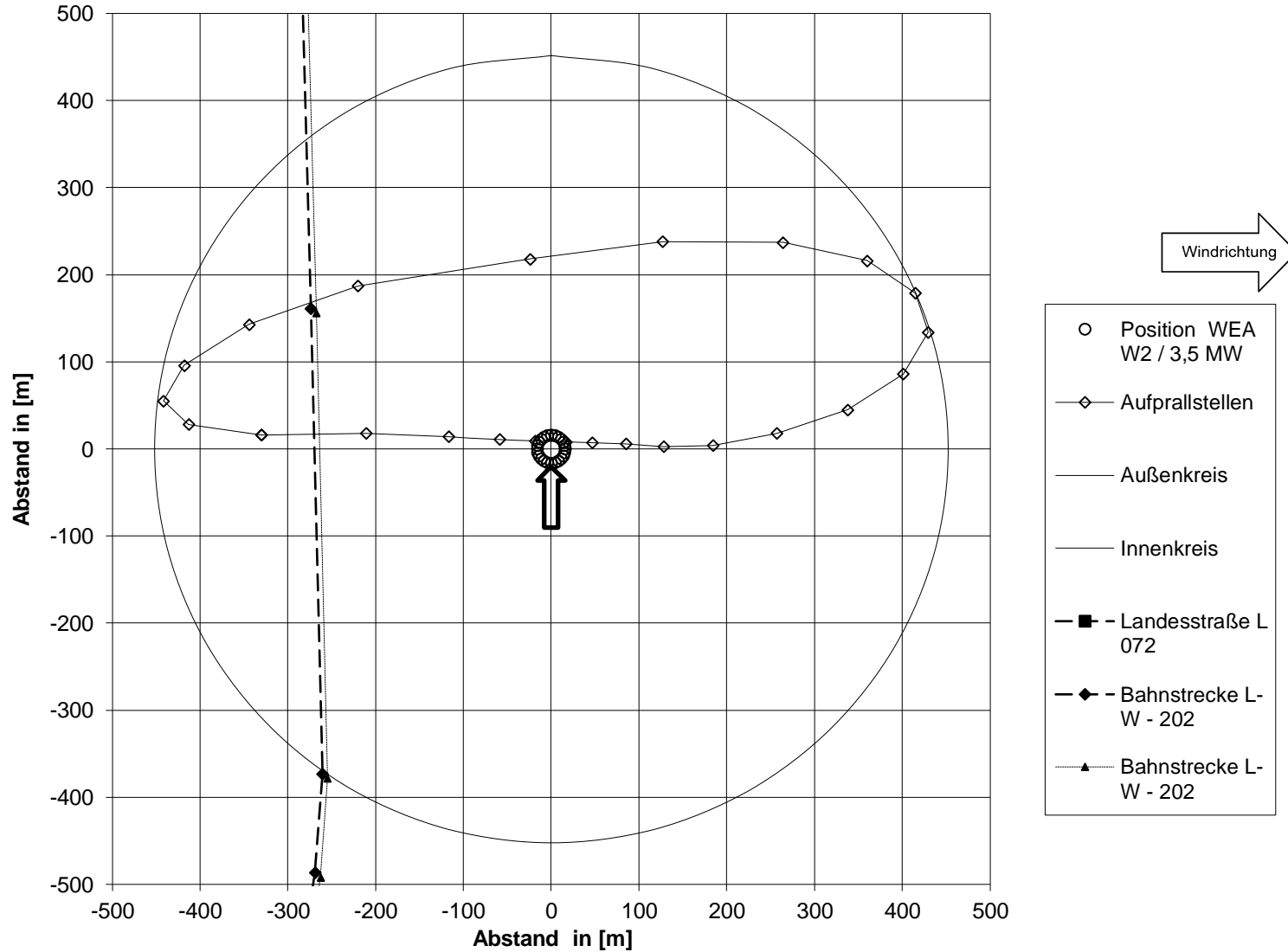
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W1 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 300°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



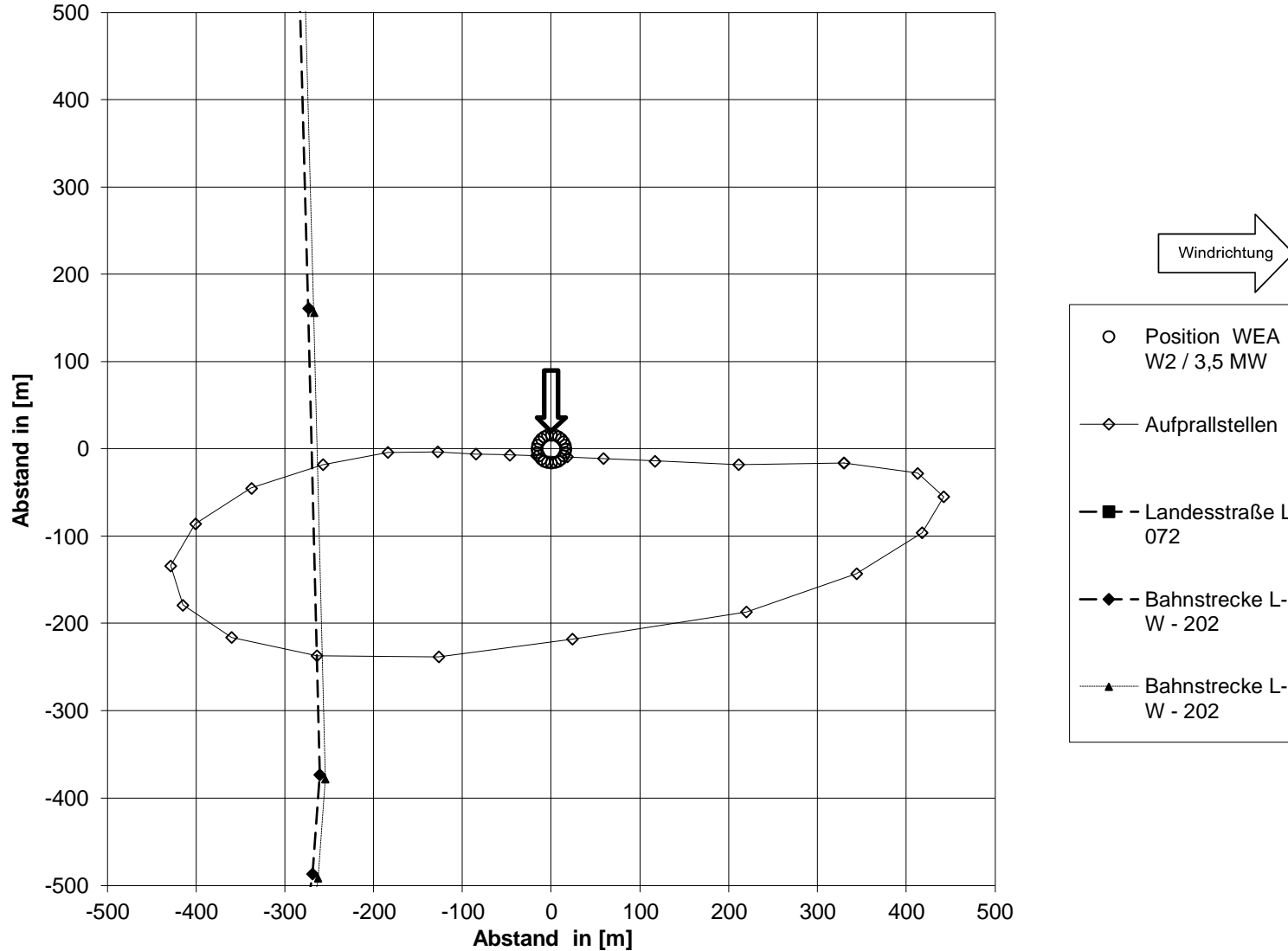
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W1 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 330°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



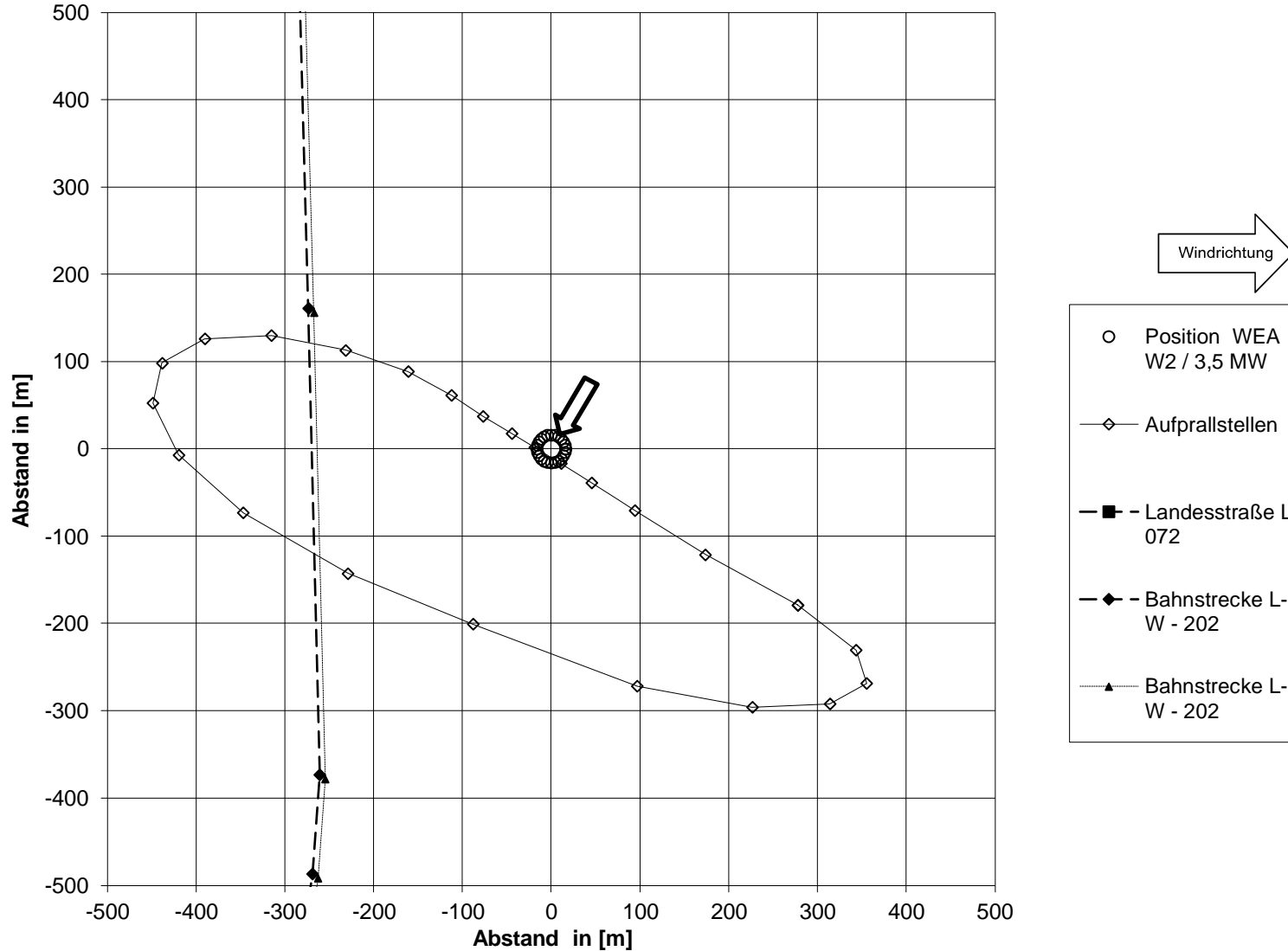
Mögliche Aufprallstellen für WEA W2 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 22 m/s,
Windrichtung 180°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



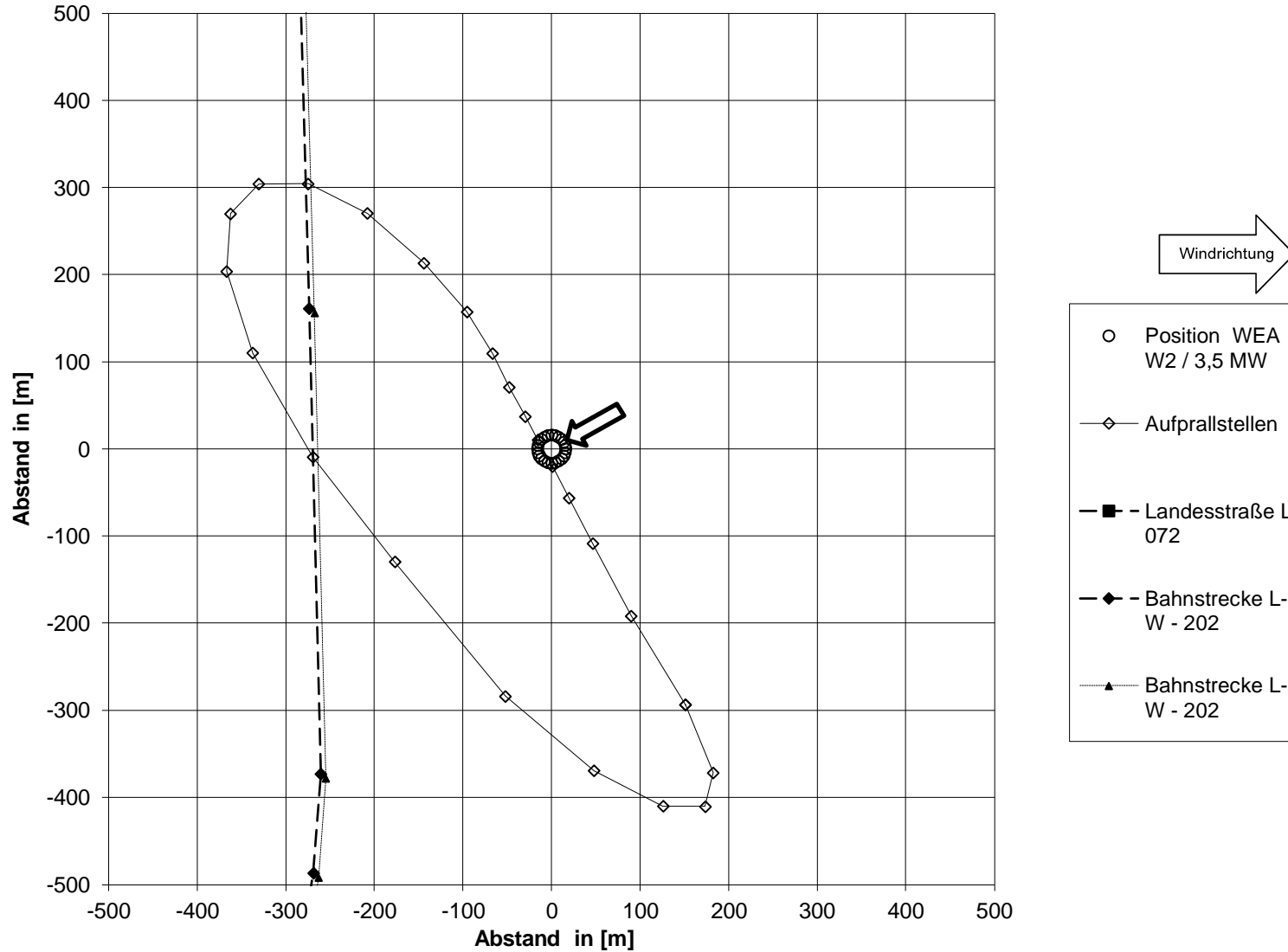
Mögliche Aufprallstellen für WEA W2 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 22 m/s, Windrichtung 0°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



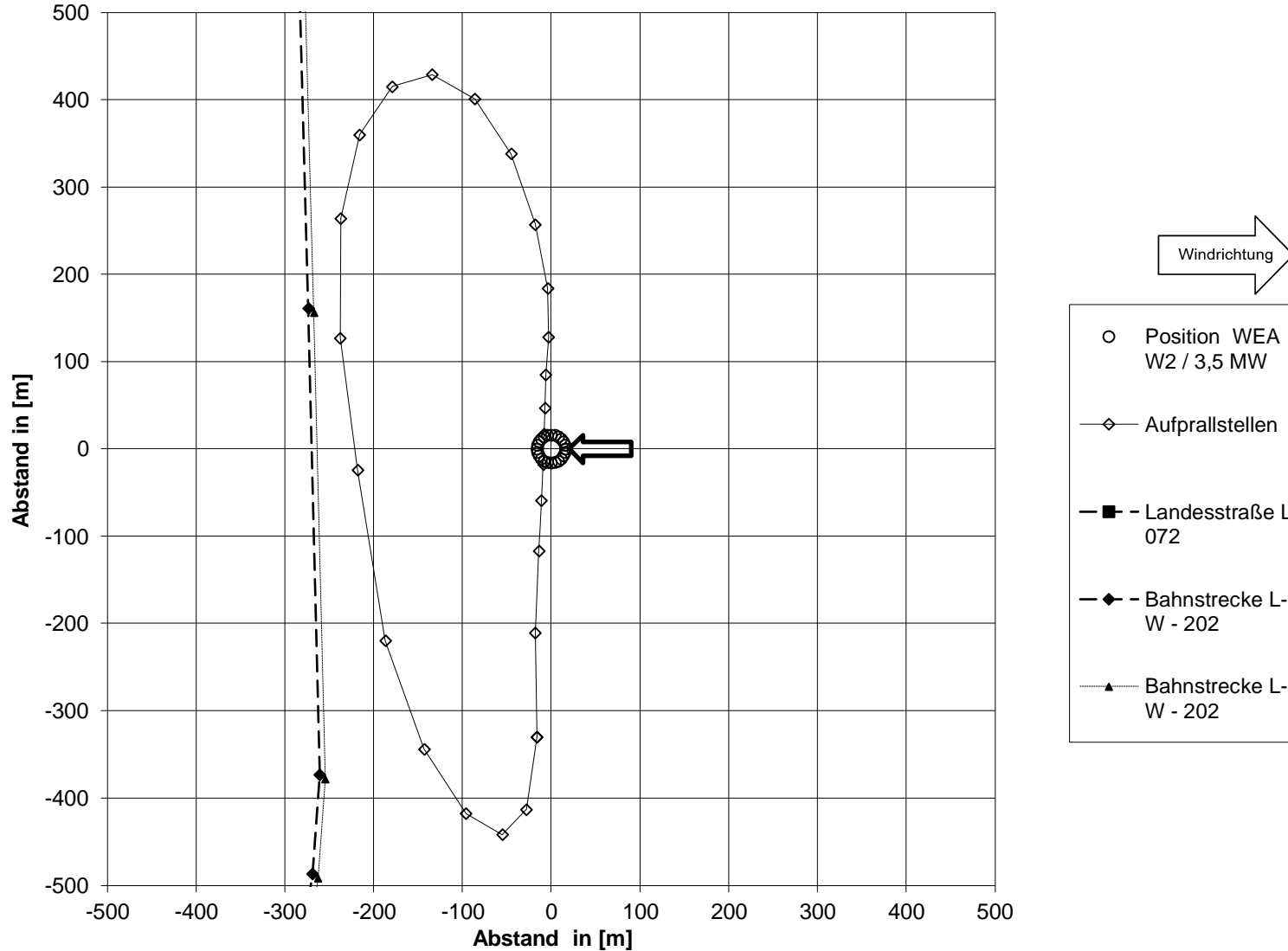
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W2 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 22 m/s,
Windrichtung 30°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



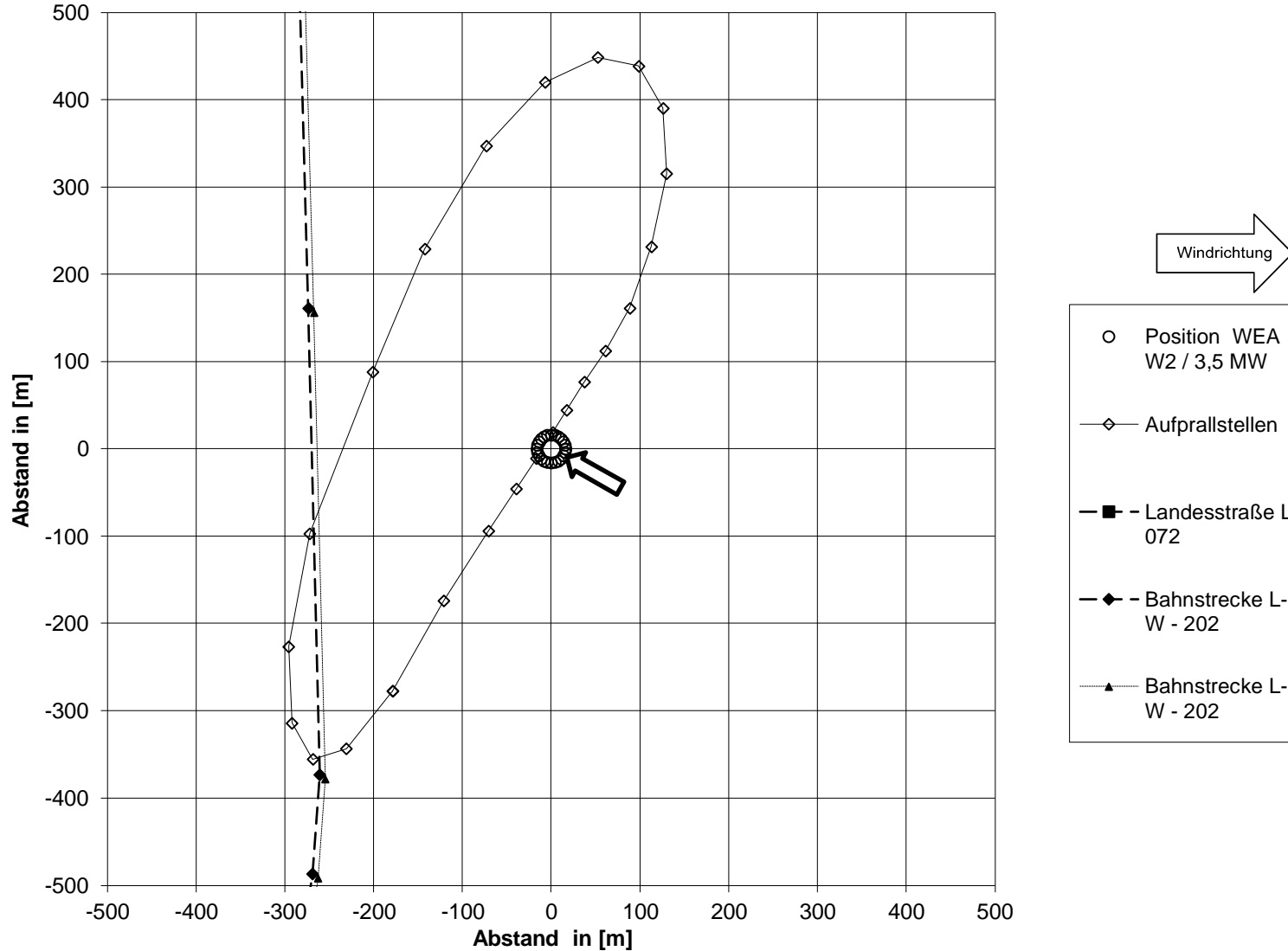
Mögliche Aufprallstellen für WEA W2 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 22 m/s, Windrichtung 60°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



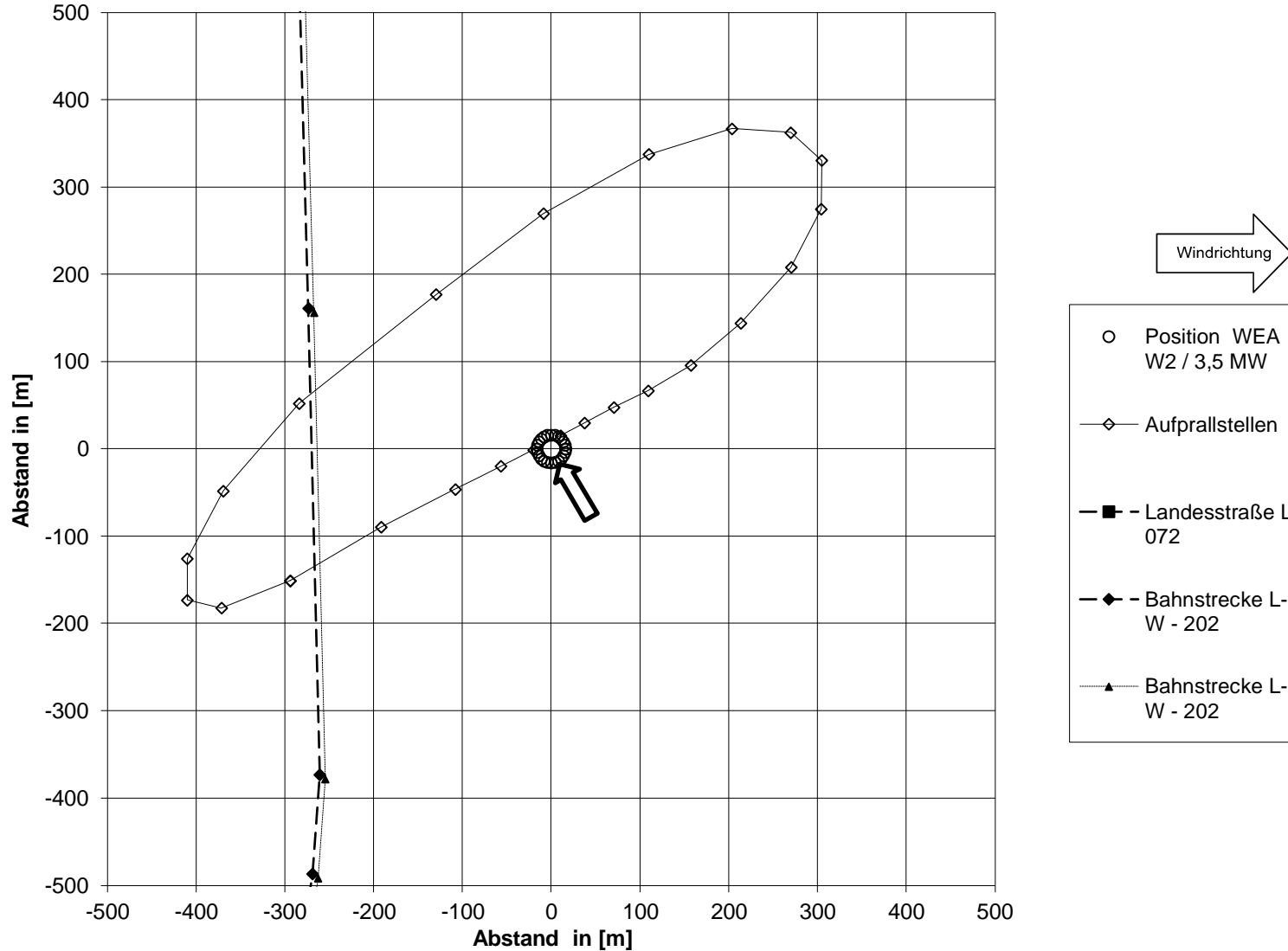
Mögliche Aufprallstellen für WEA W2 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 22 m/s,
Windrichtung 90°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



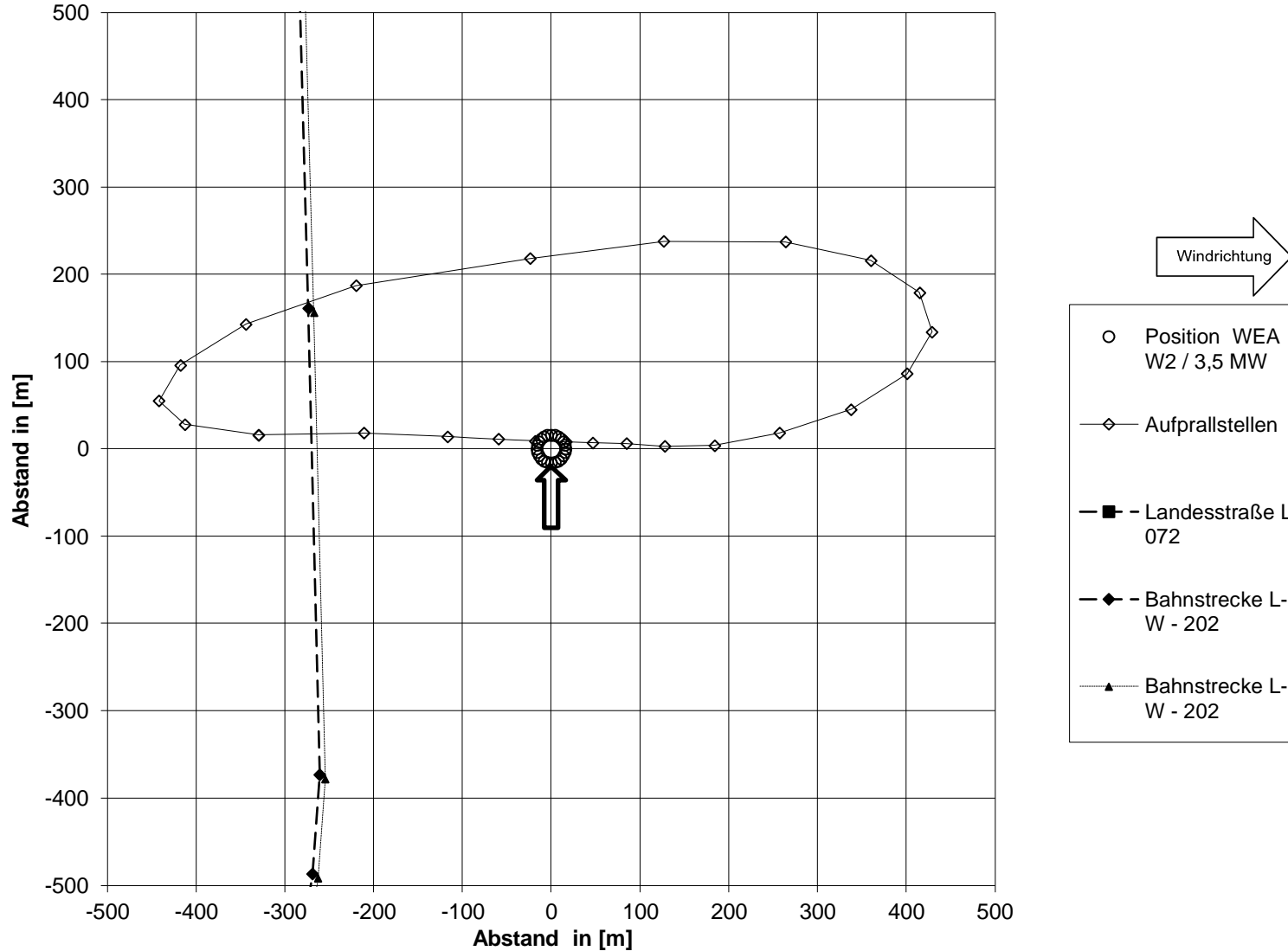
Mögliche Aufprallstellen für WEA W2 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 22 m/s,
Windrichtung 120°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



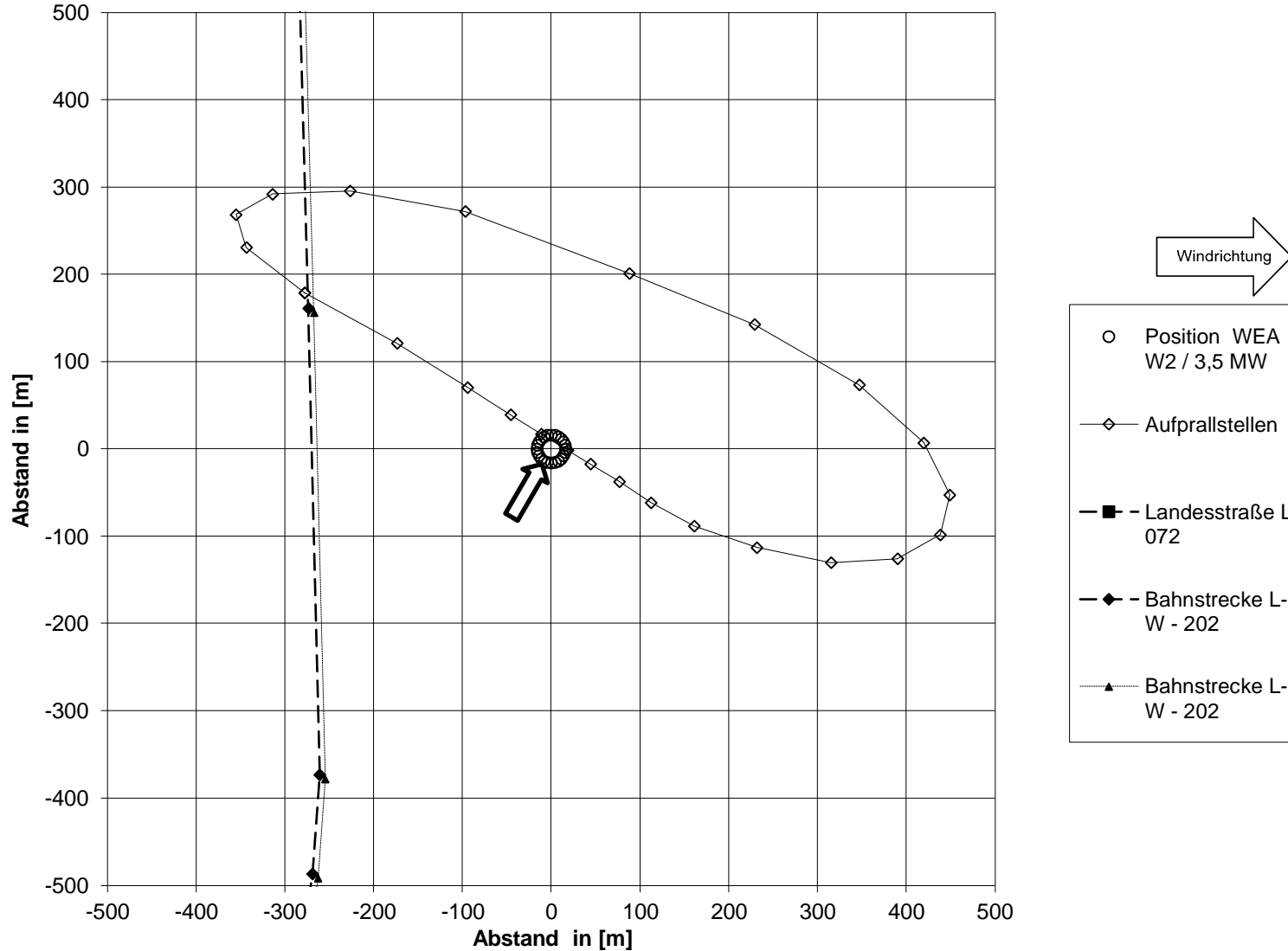
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W2 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 22 m/s,
Windrichtung 150°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



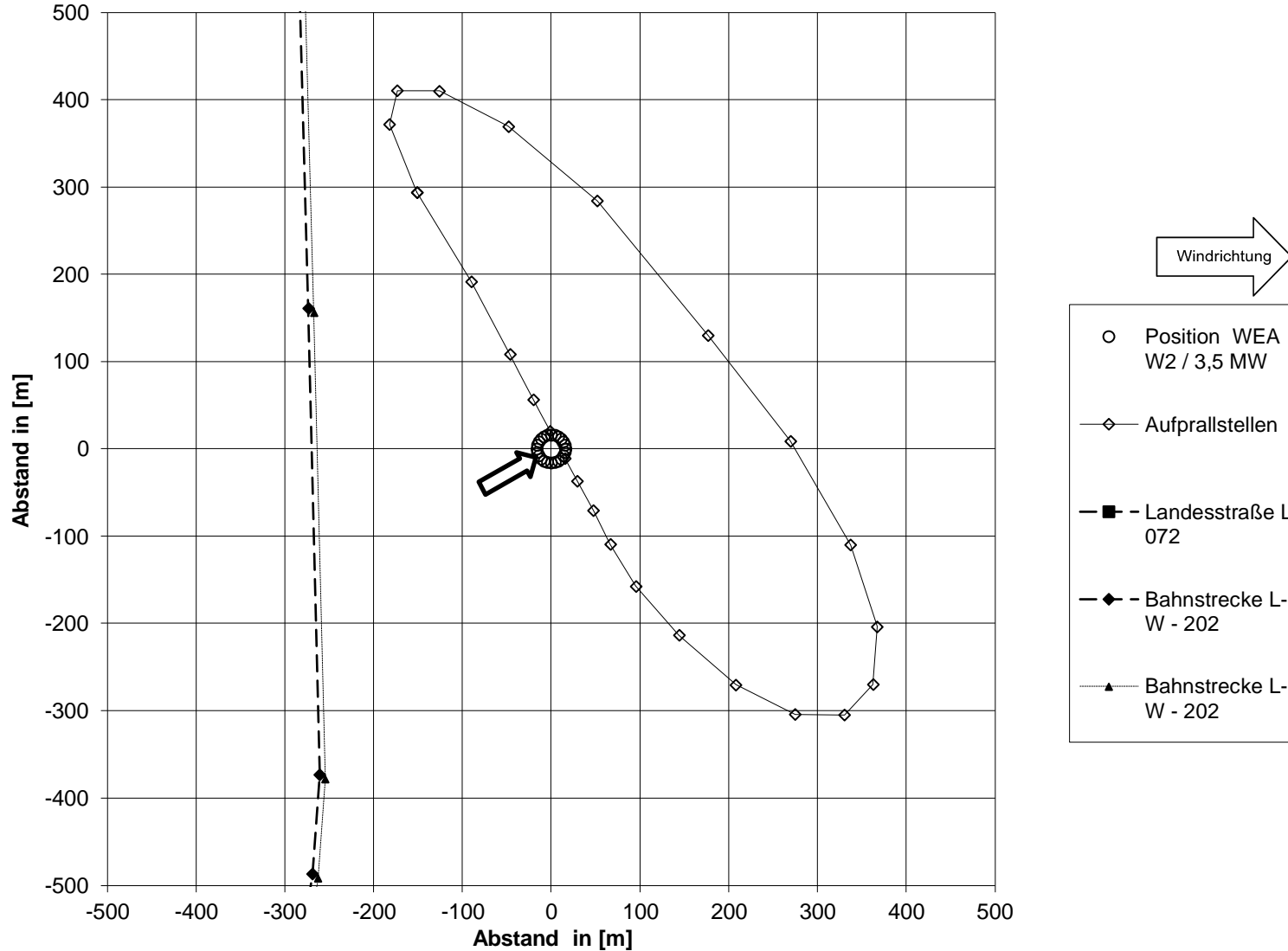
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W2 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 22 m/s,
Windrichtung 180°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



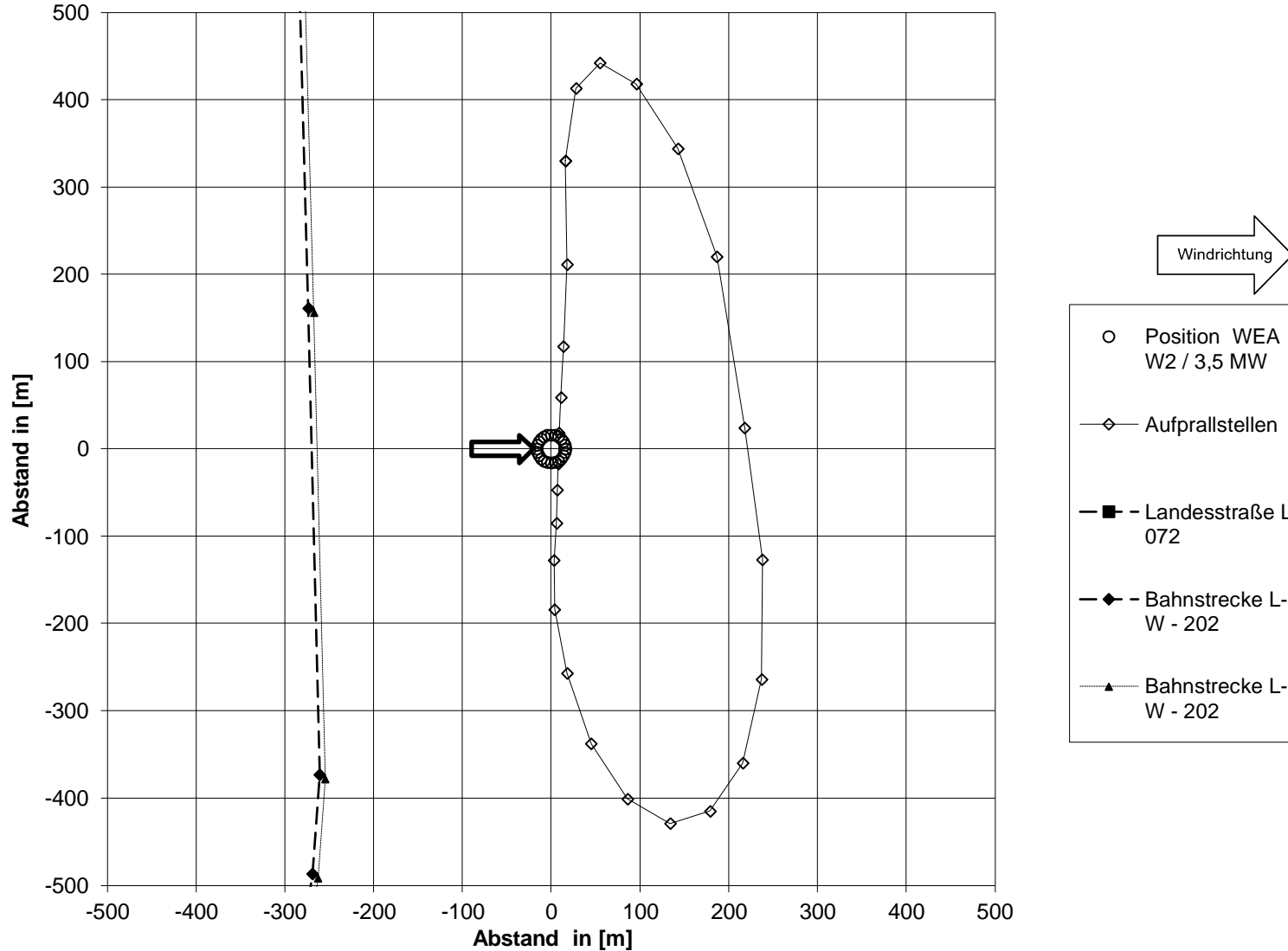
Mögliche Aufprallstellen für WEA W2 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 22 m/s, Windrichtung 210°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



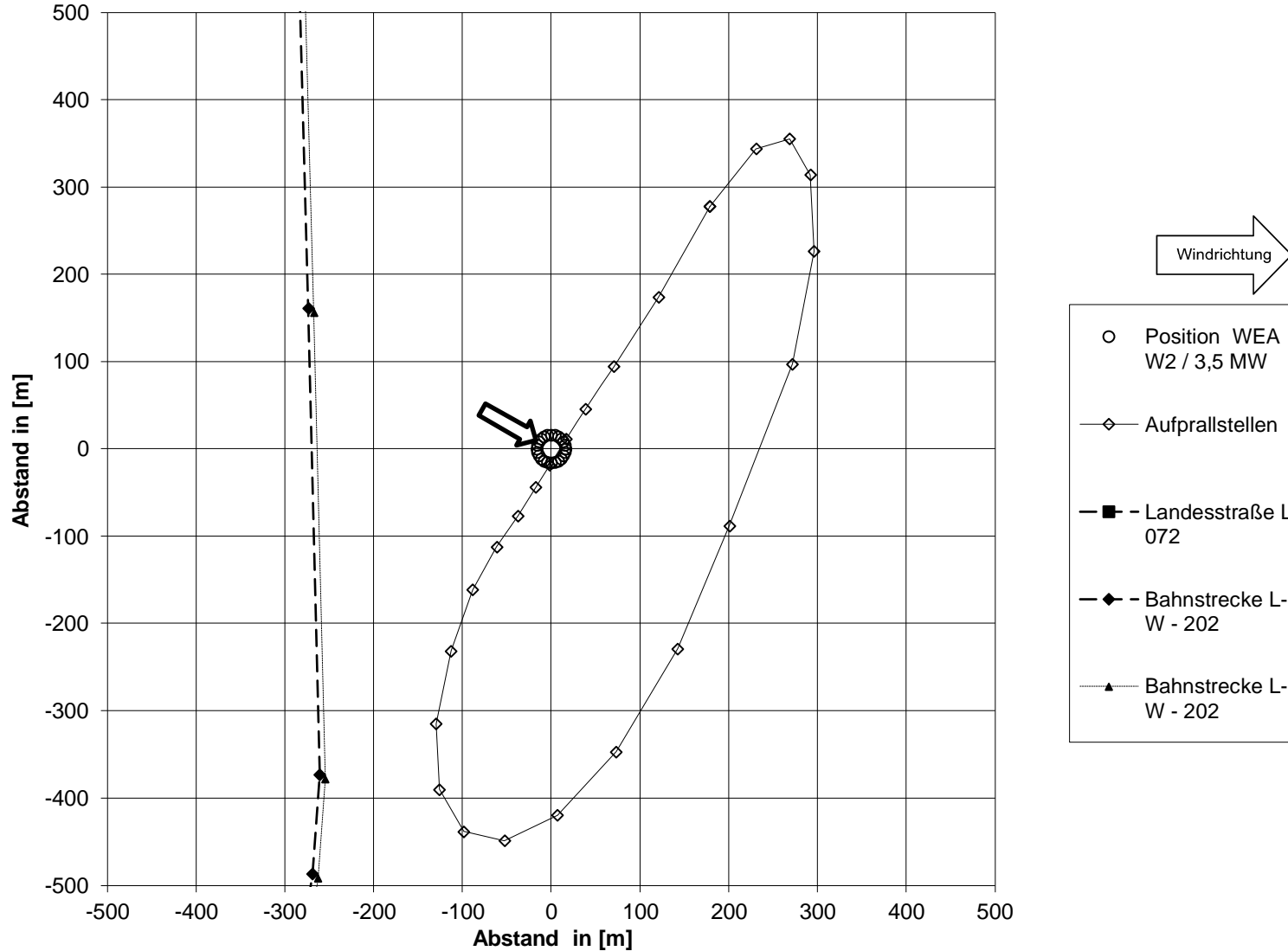
Mögliche Aufprallstellen für WEA W2 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 22 m/s,
Windrichtung 240°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



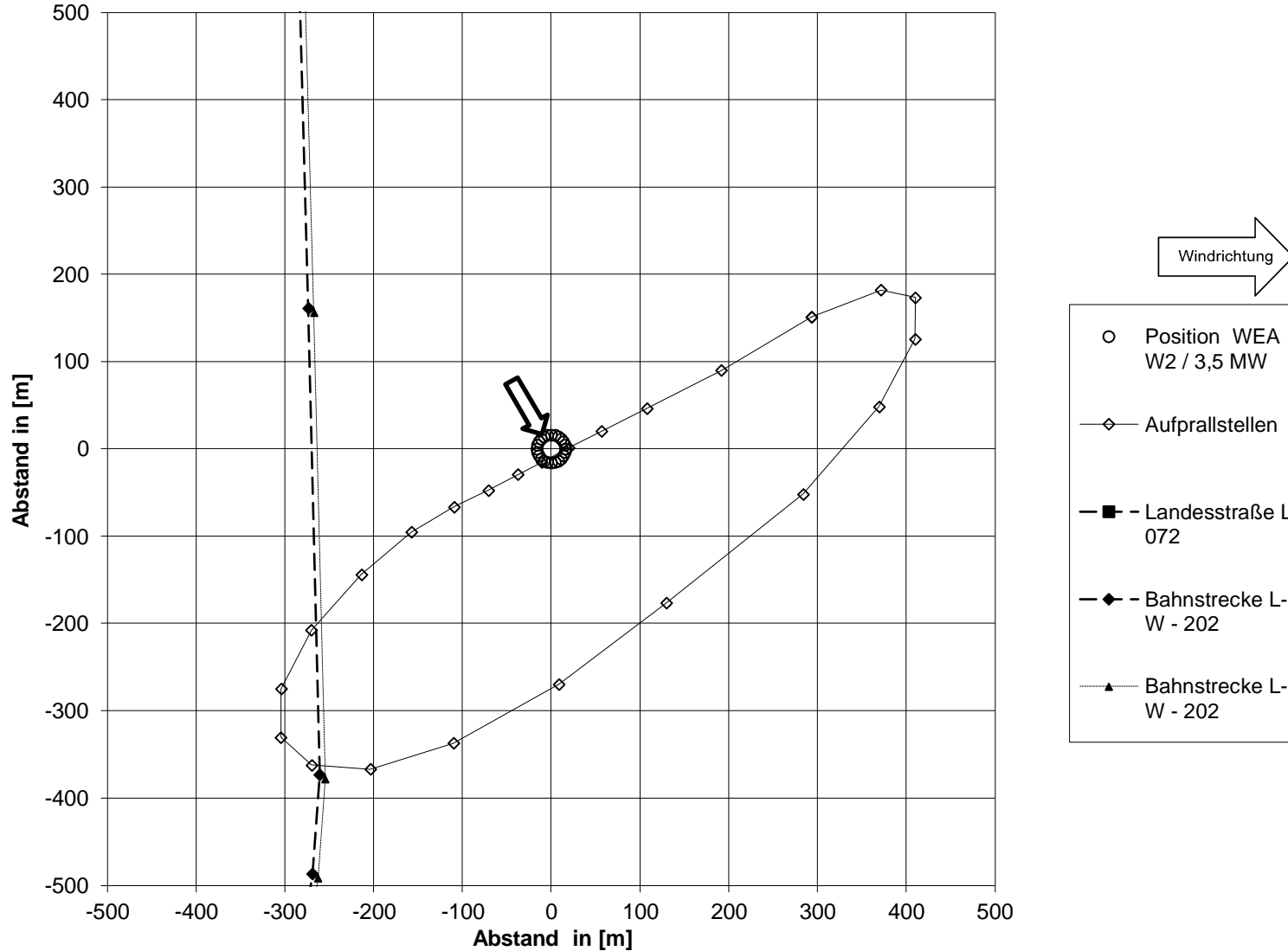
Mögliche Aufprallstellen für WEA W2 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 22 m/s, Windrichtung 270°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



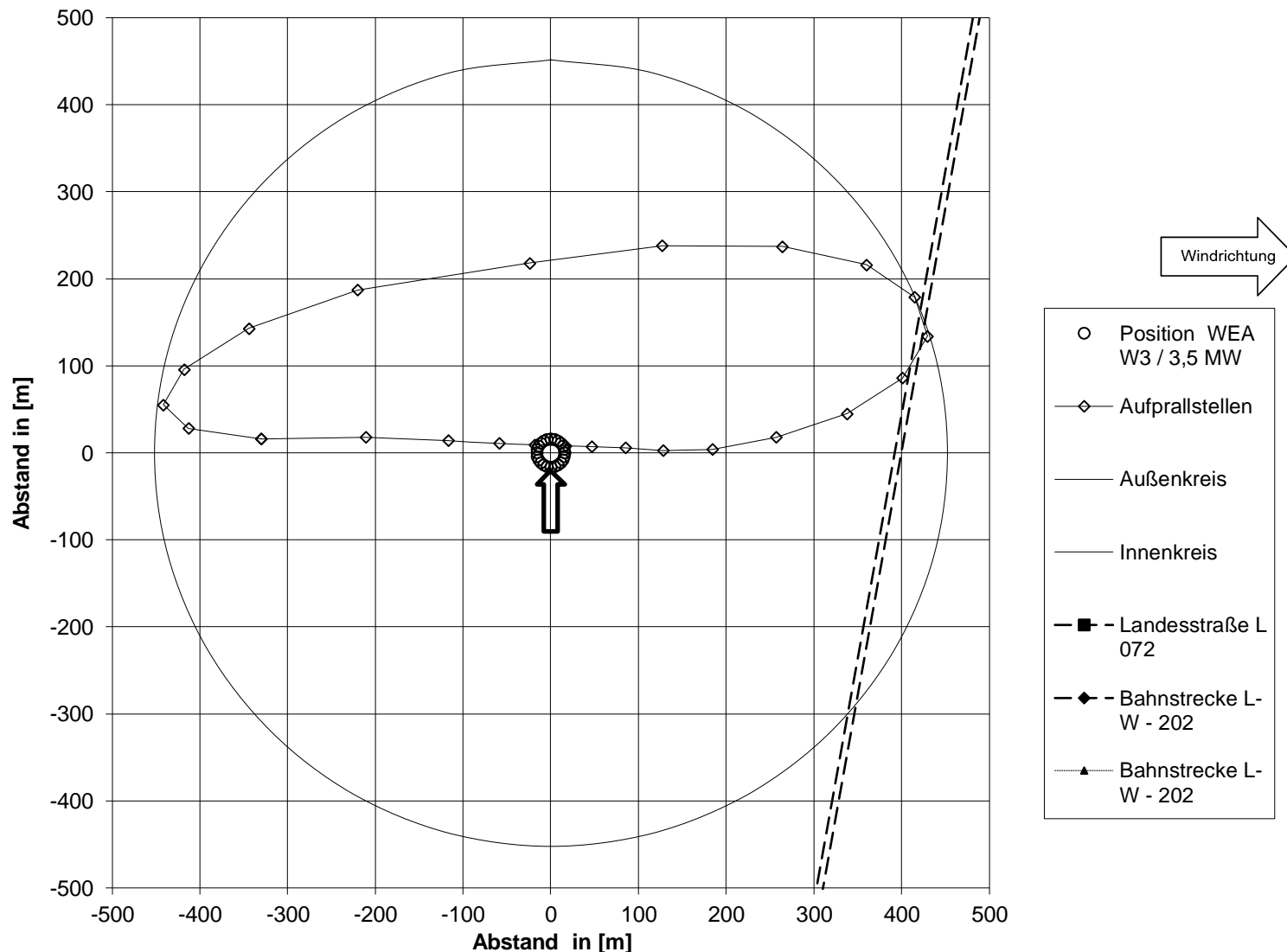
Mögliche Aufprallstellen für WEA W2 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 22 m/s,
Windrichtung 300°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



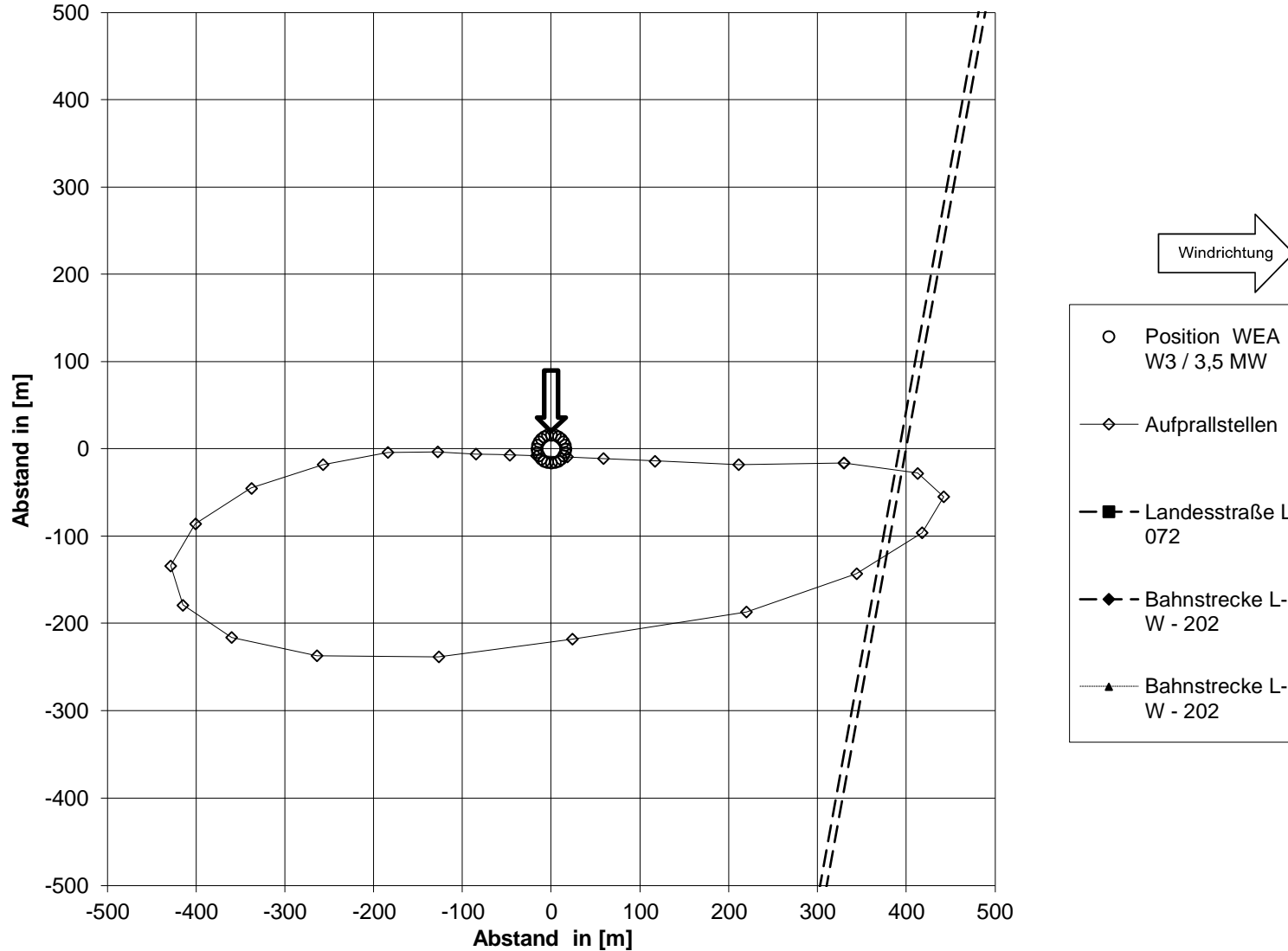
Mögliche Aufprallstellen für WEA W2 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 22 m/s,
Windrichtung 330°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



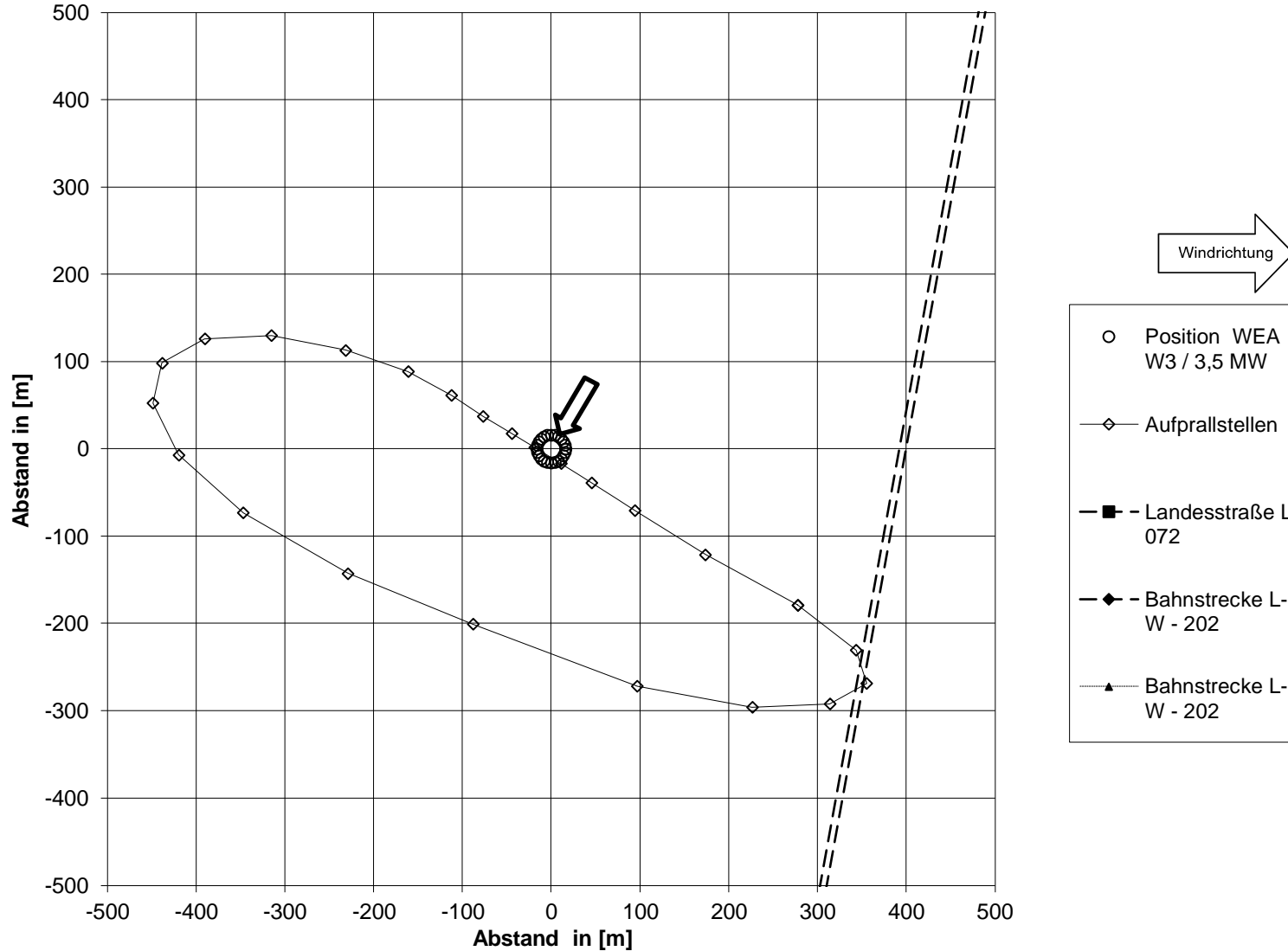
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W3 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 22 m/s,
Windrichtung 180°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



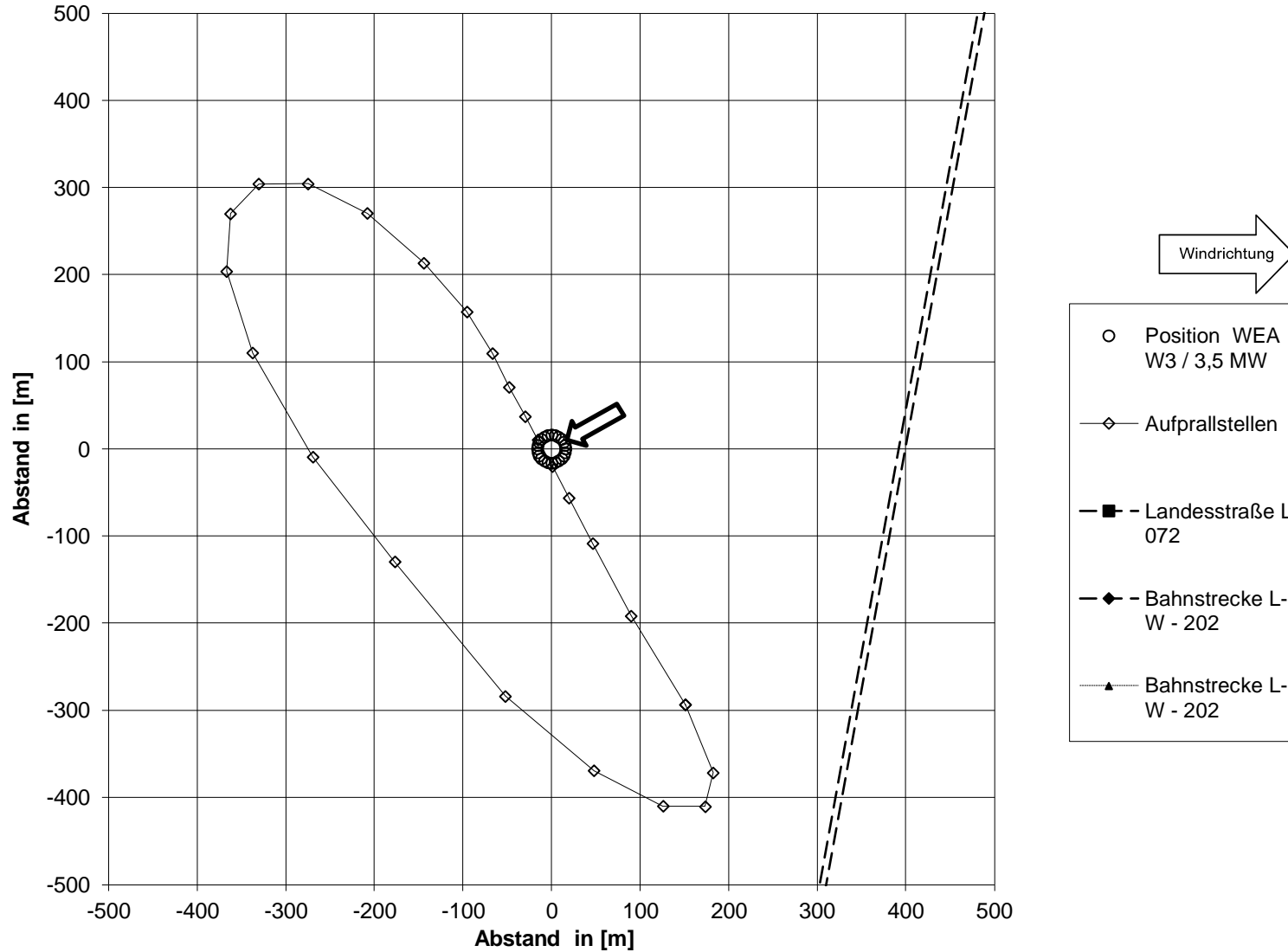
Mögliche Aufprallstellen für WEA W3 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 22 m/s, Windrichtung 0°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



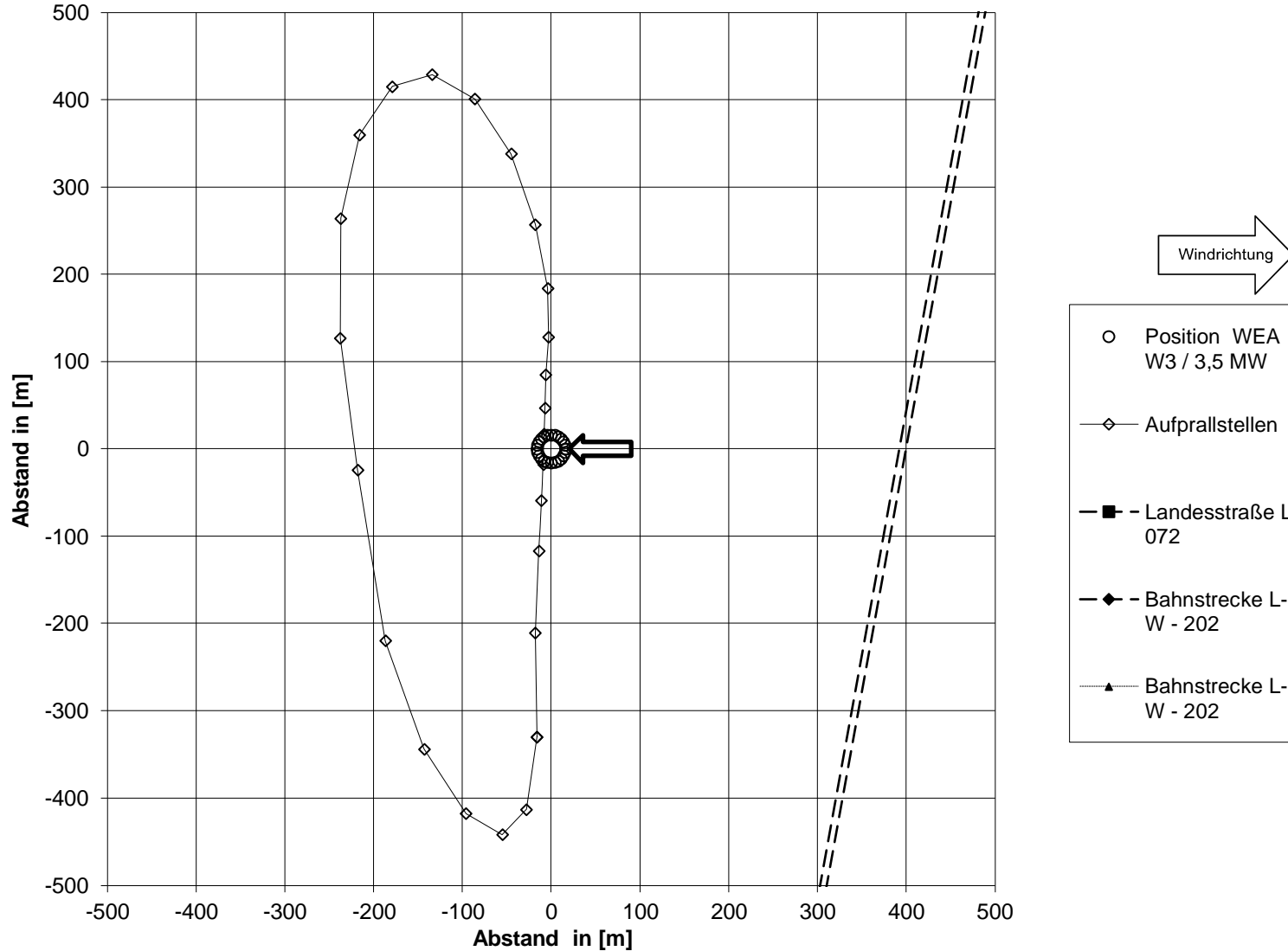
Mögliche Aufprallstellen für WEA W3 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 22 m/s,
Windrichtung 30°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



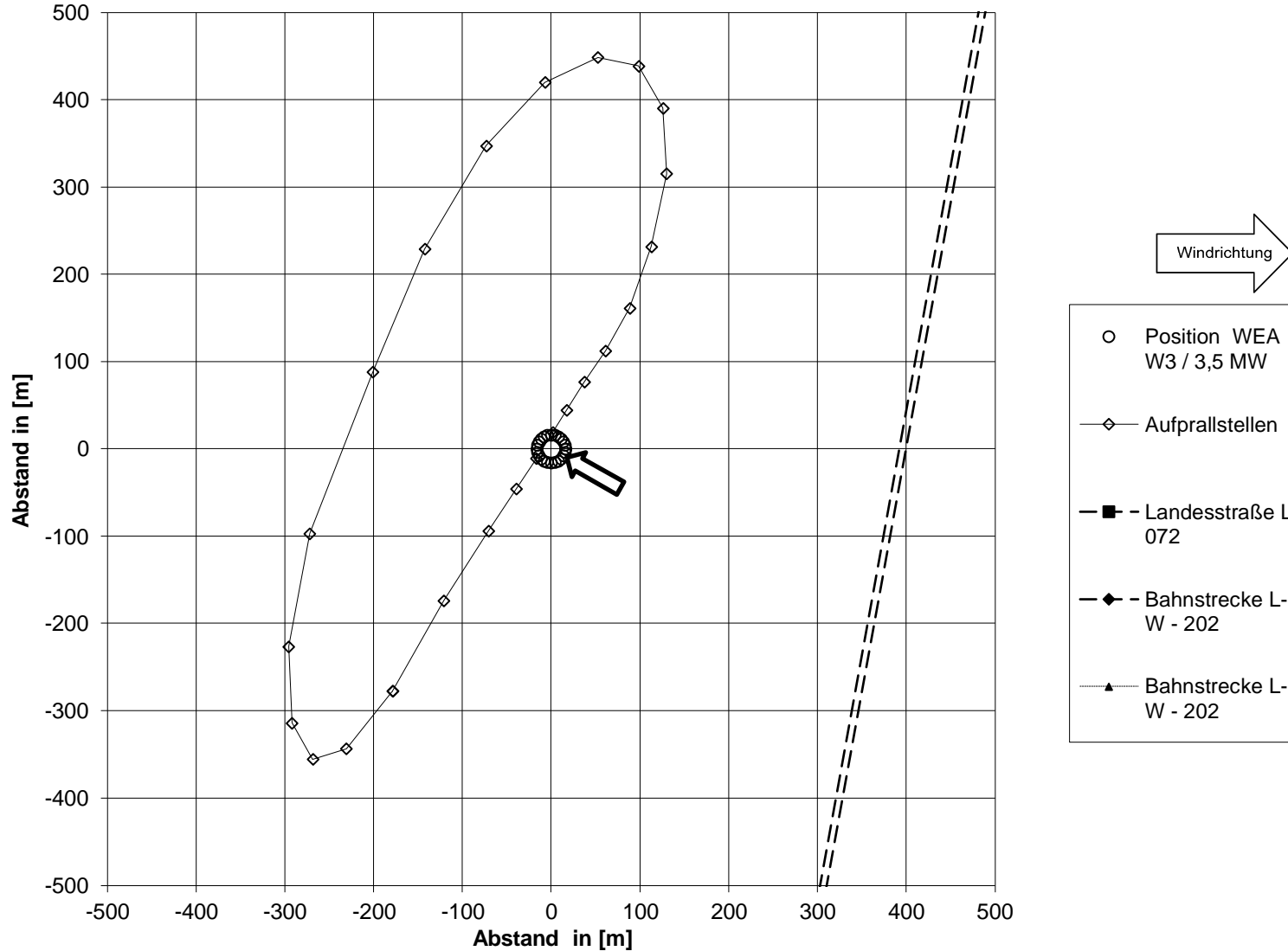
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W3 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 22 m/s,
Windrichtung 60°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



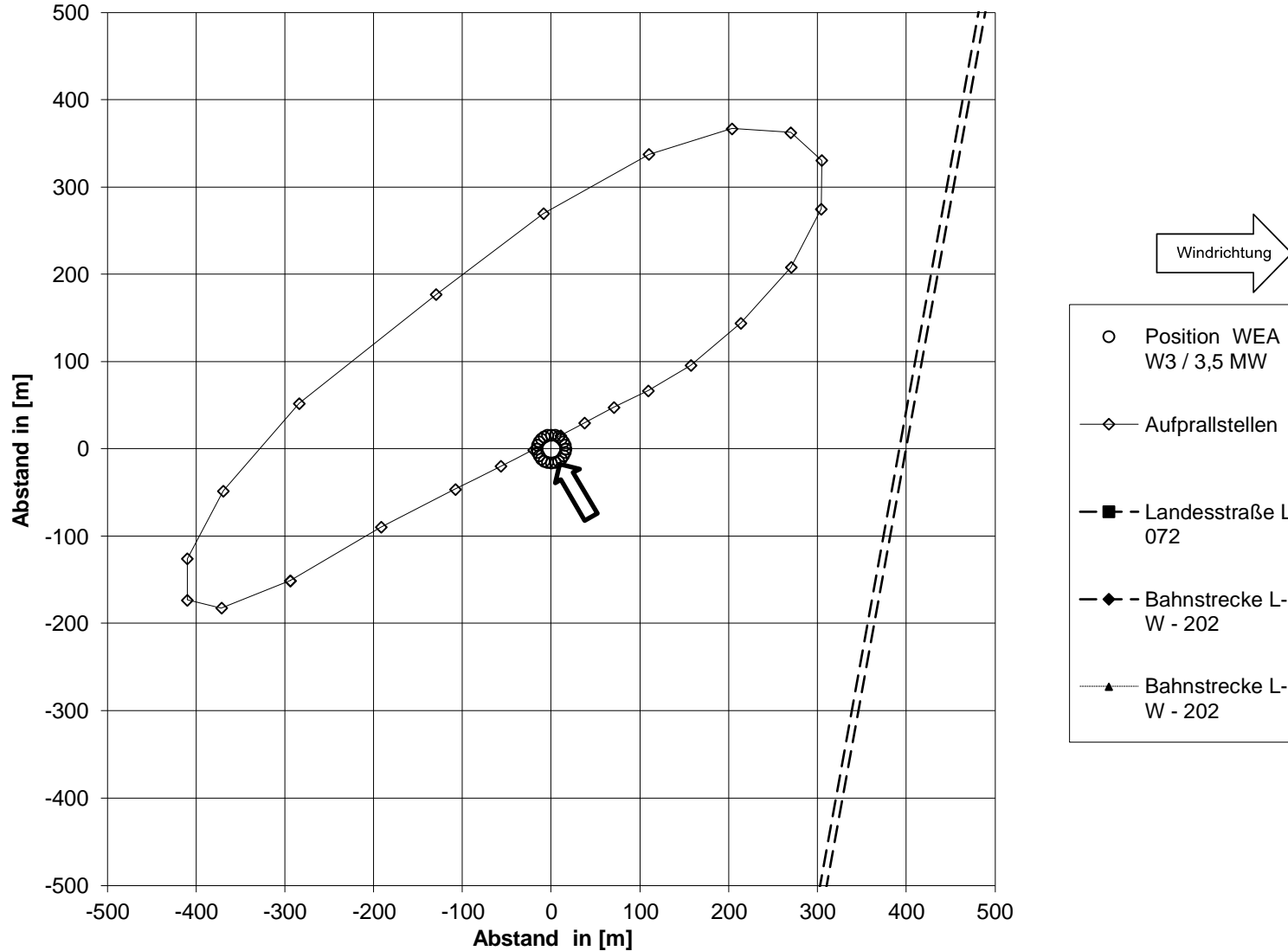
Mögliche Aufprallstellen für WEA W3 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 22 m/s, Windrichtung 90°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



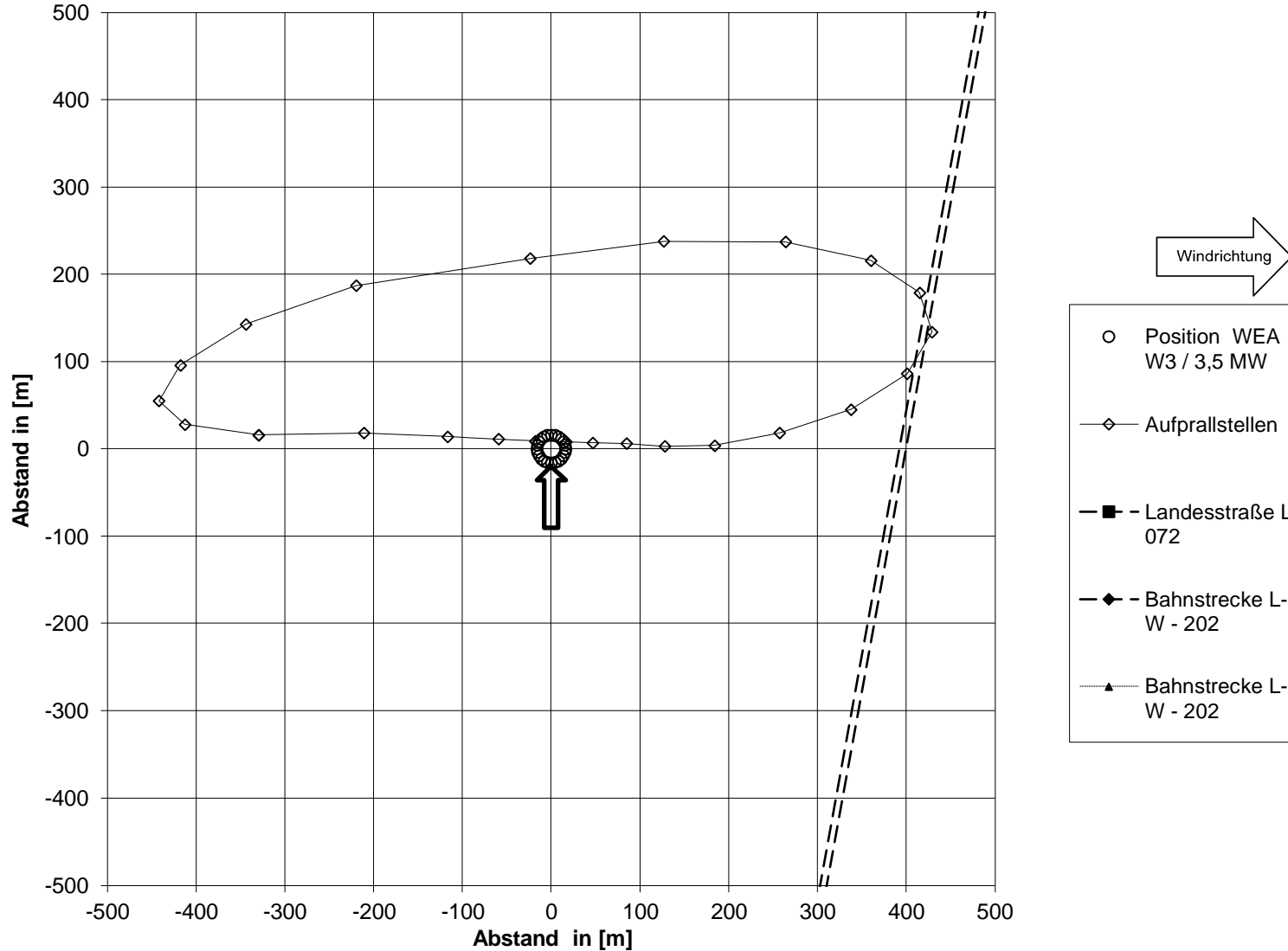
Mögliche Aufprallstellen für WEA W3 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 22 m/s,
Windrichtung 120°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



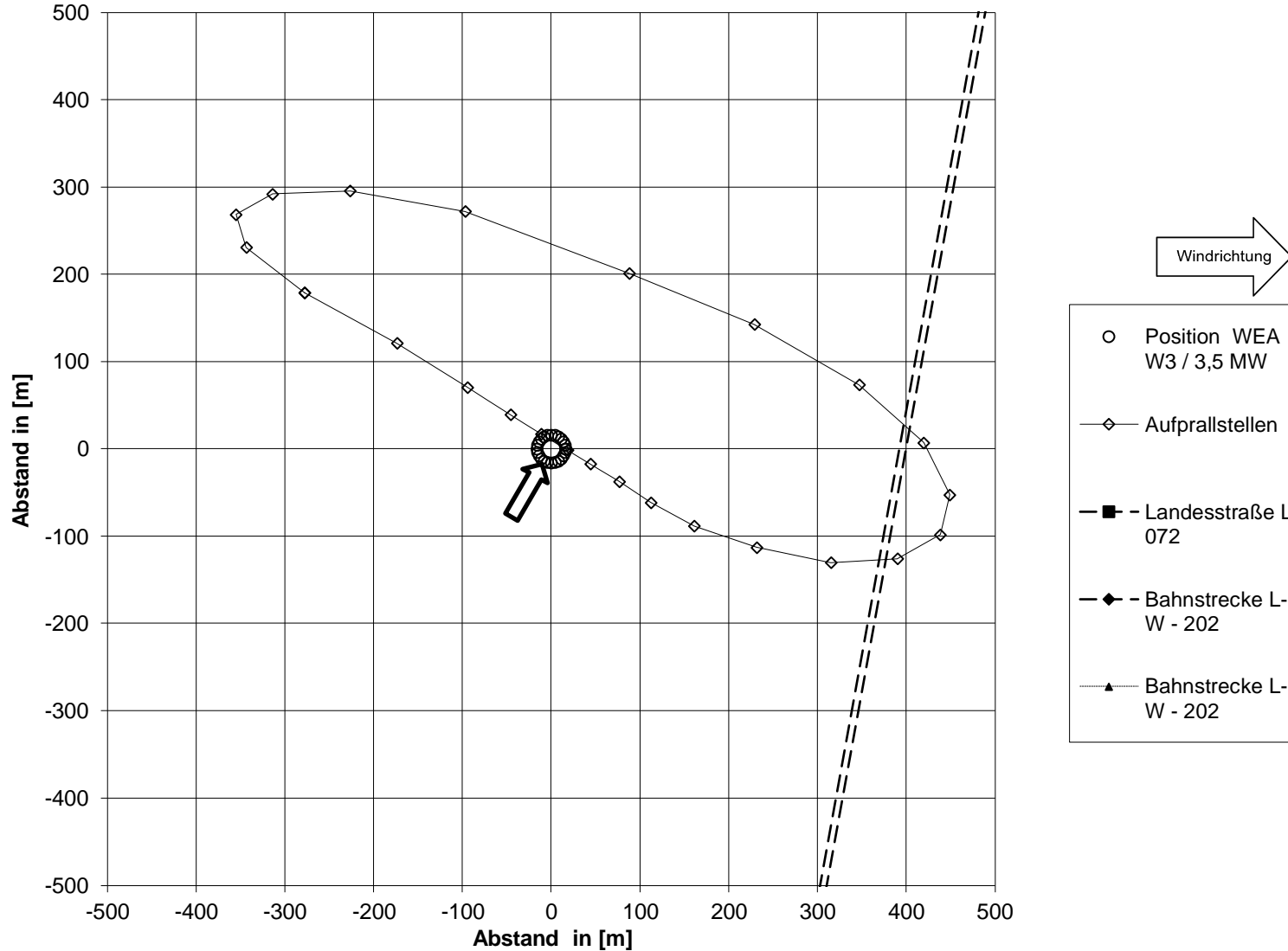
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W3 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 22 m/s,
Windrichtung 150°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



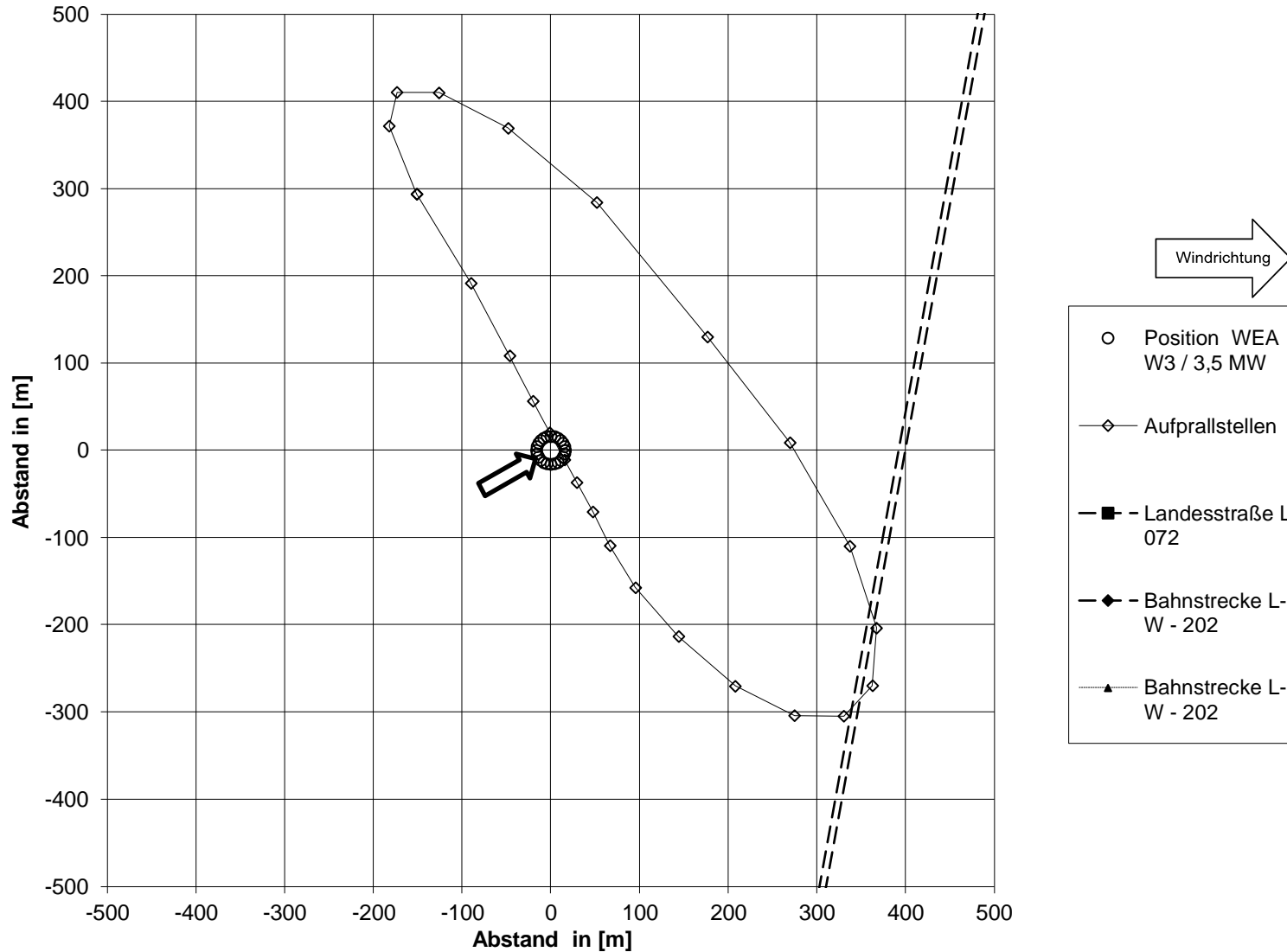
Mögliche Aufprallstellen für WEA W3 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 22 m/s,
Windrichtung 180°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



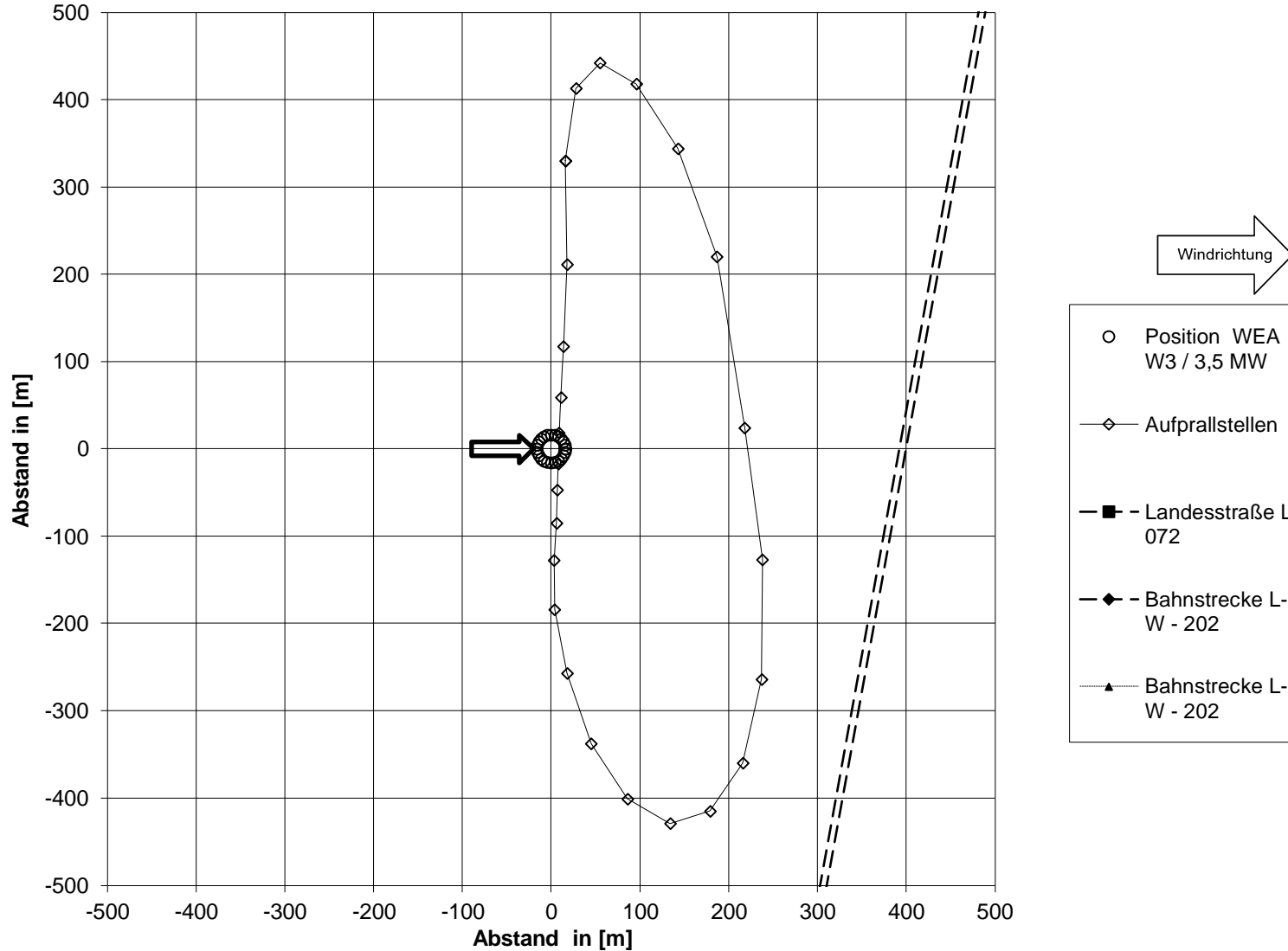
Mögliche Aufprallstellen für WEA W3 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 22 m/s, Windrichtung 210°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



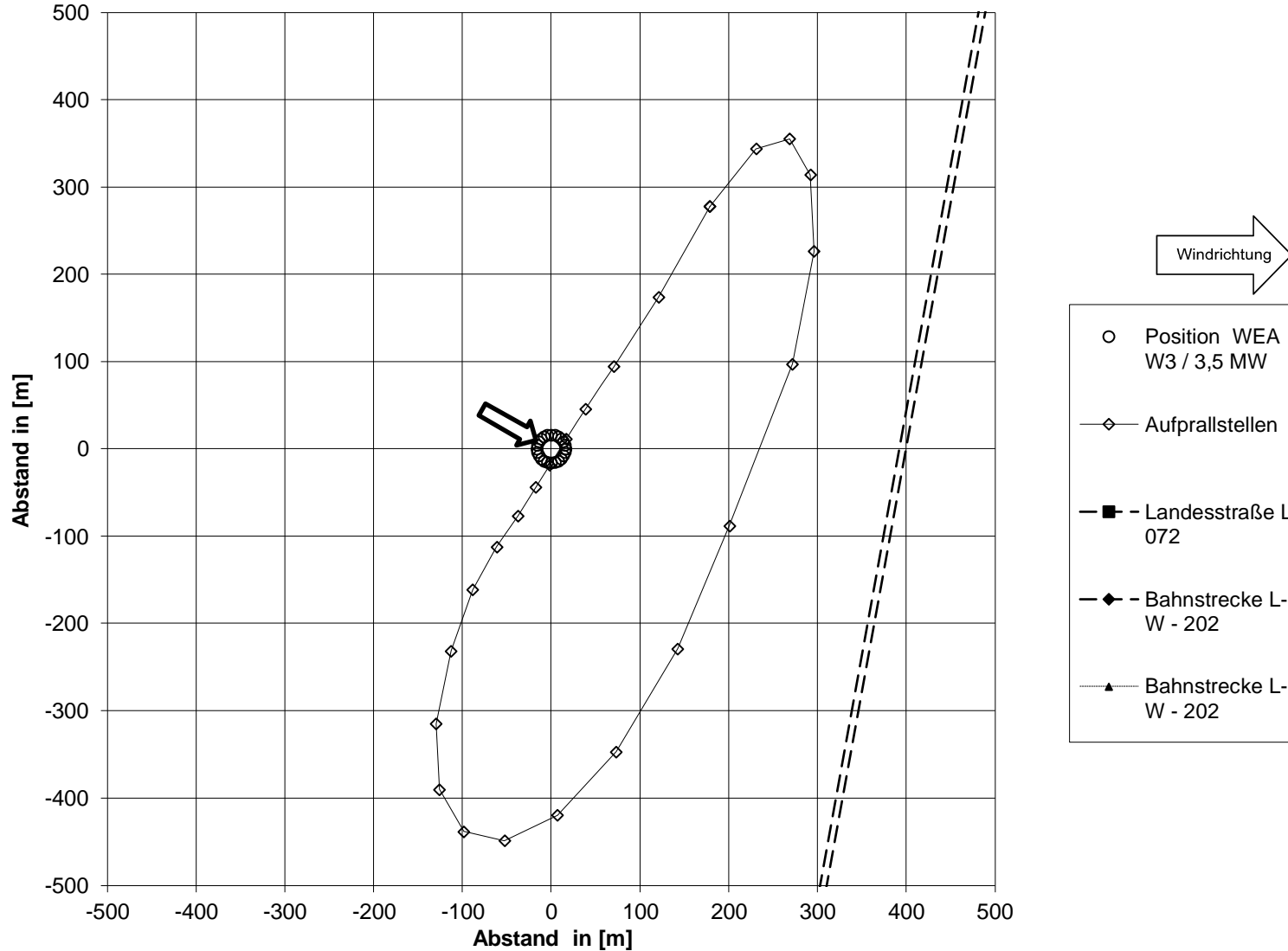
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W3 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 22 m/s,
Windrichtung 240°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



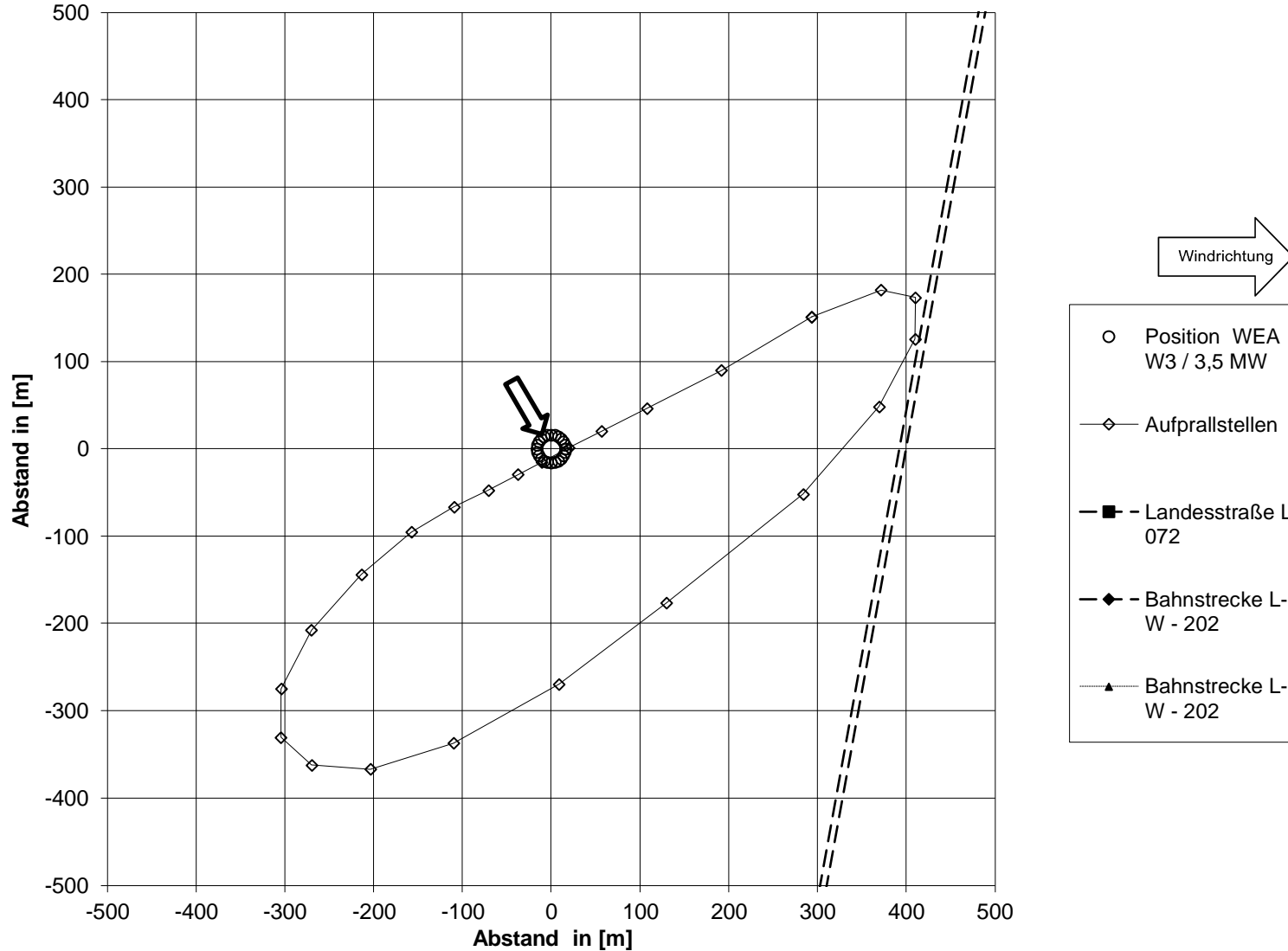
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W3 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 22 m/s,
Windrichtung 270°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



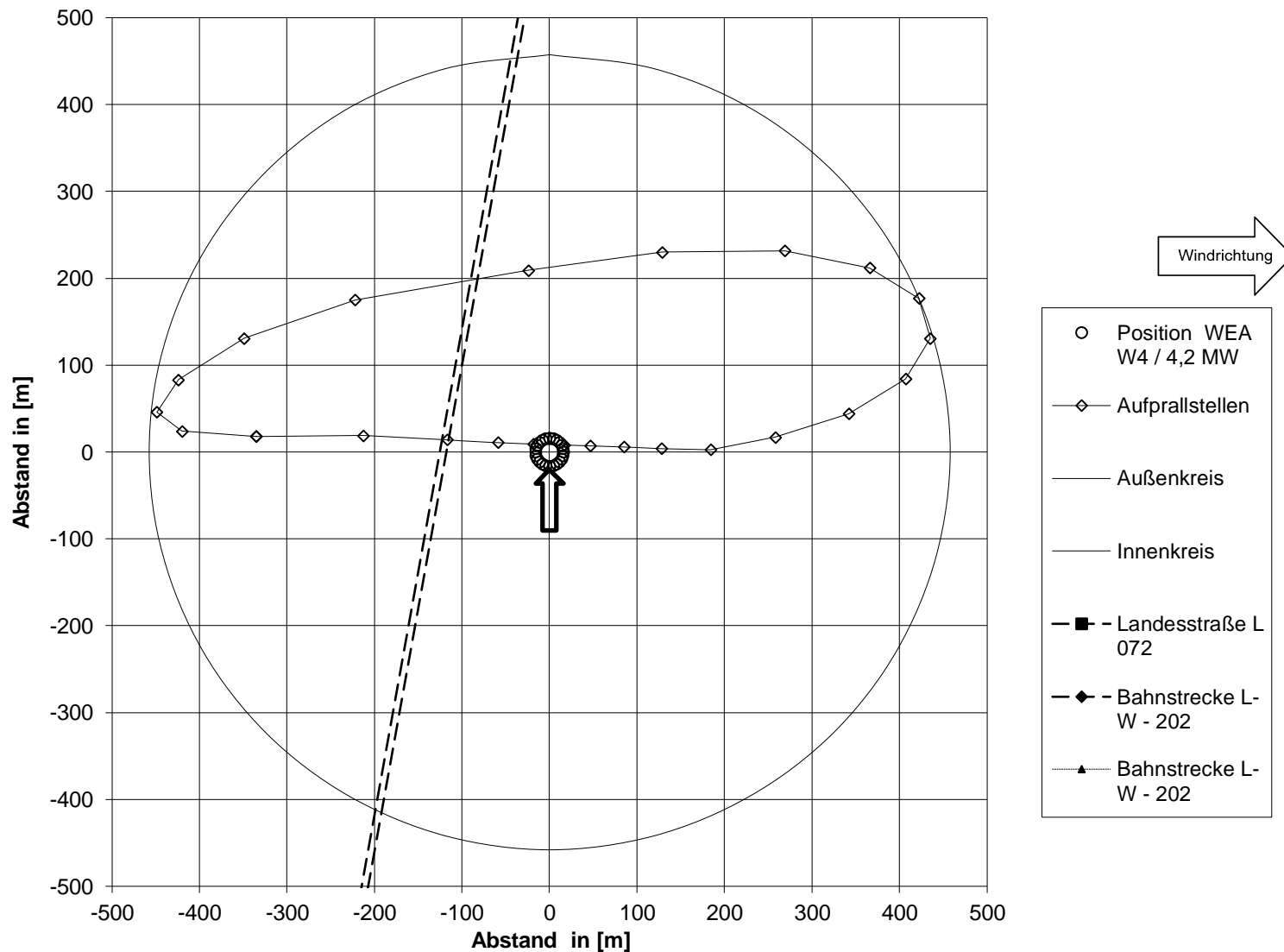
Mögliche Aufprallstellen für WEA W3 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 22 m/s, Windrichtung 300°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



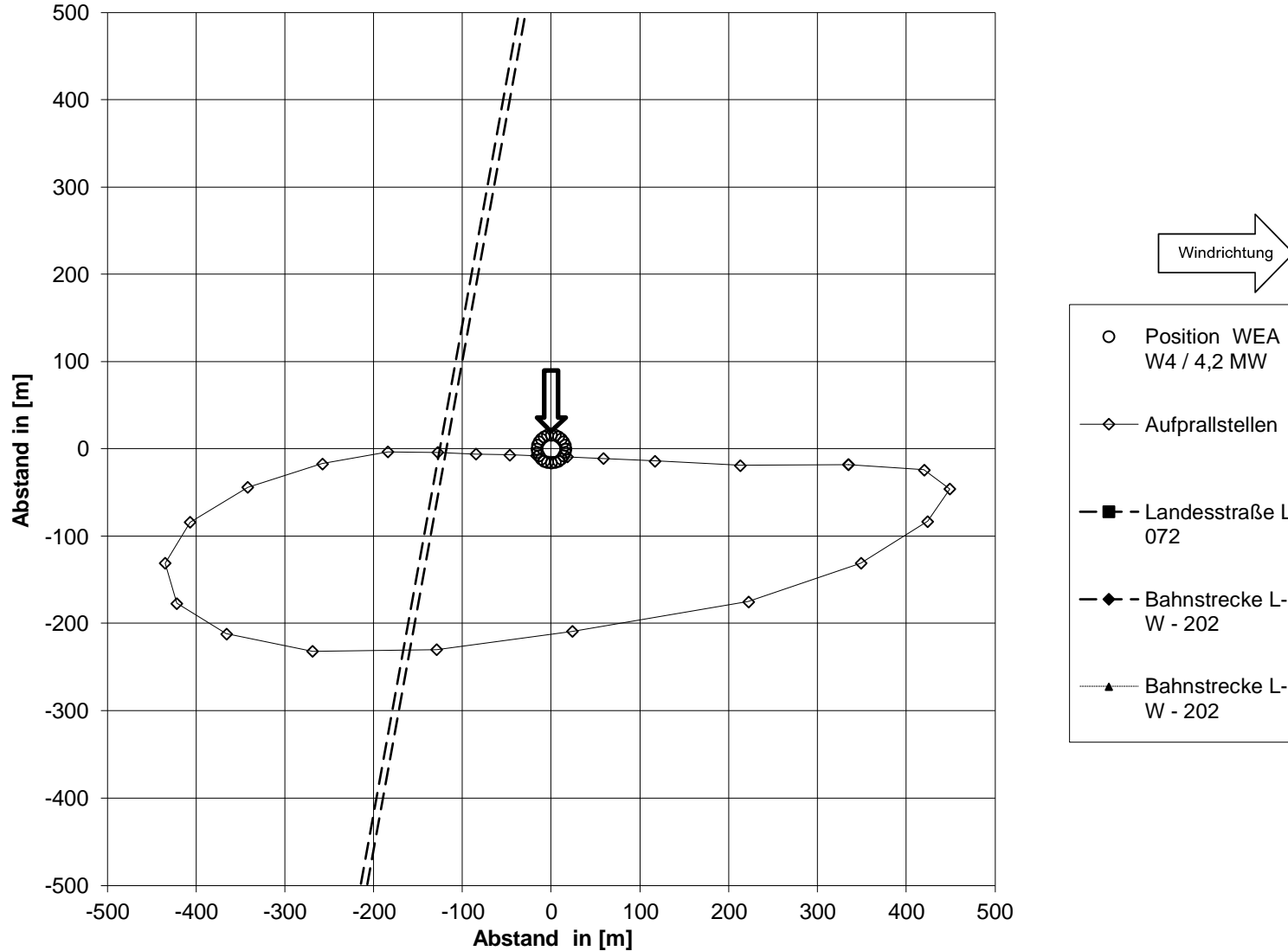
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W3 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 22 m/s,
Windrichtung 330°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



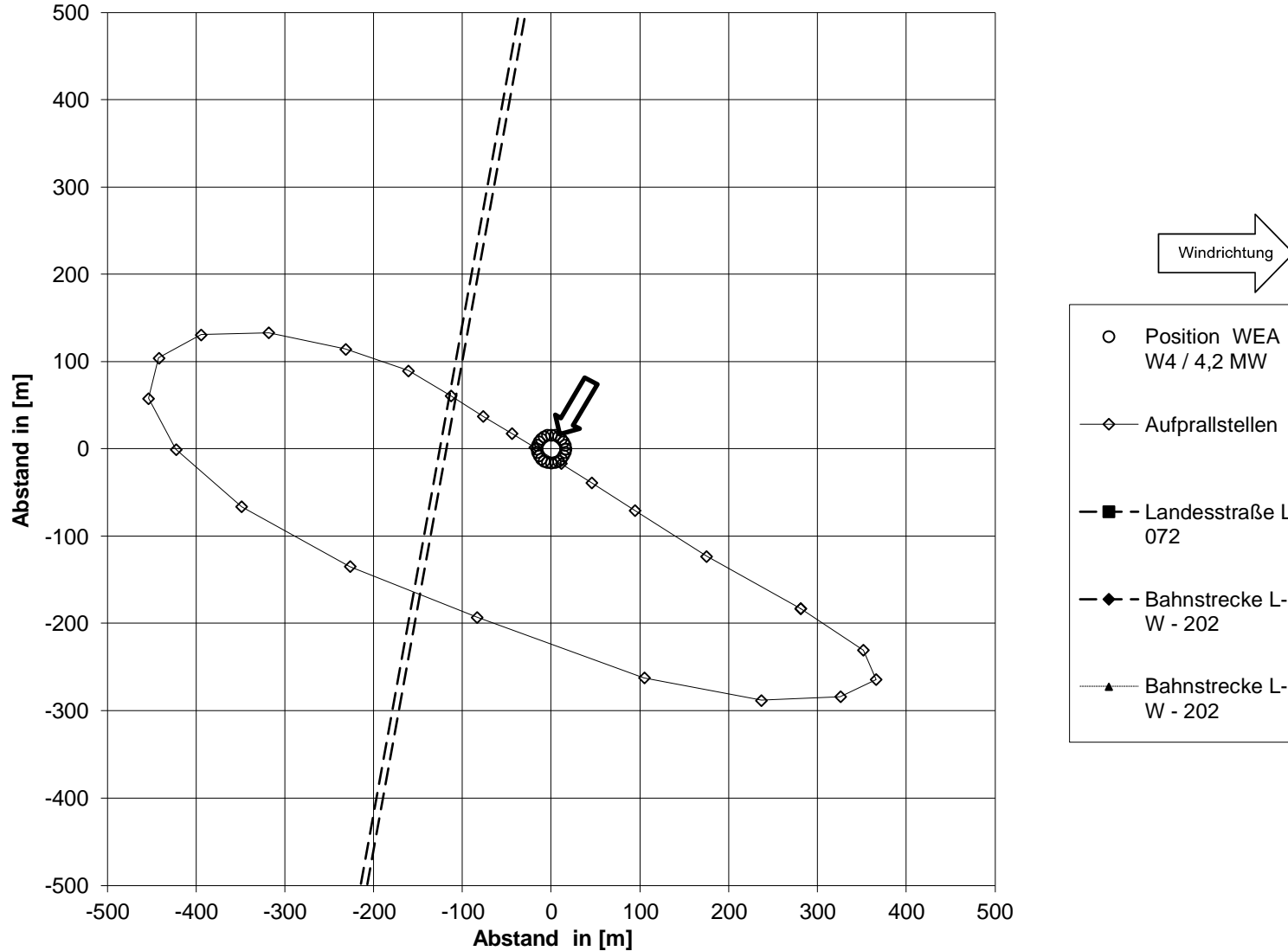
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W4 / 4,2 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 180°, 10,80 U/min und Straße, Bahn**



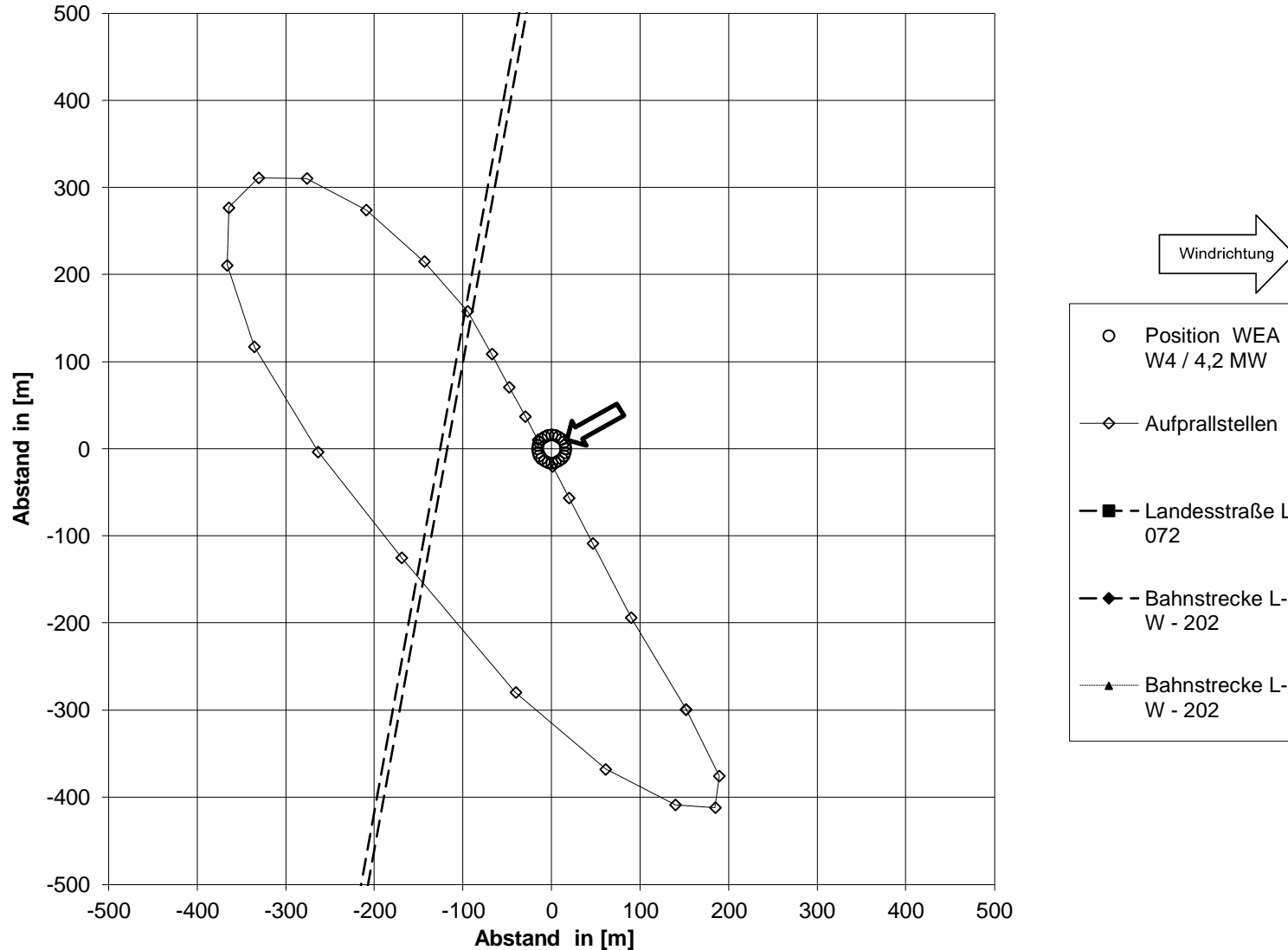
Mögliche Aufprallstellen für WEA W4 / 4,2 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 0°, 10,80 U/min und Straße, Bahn



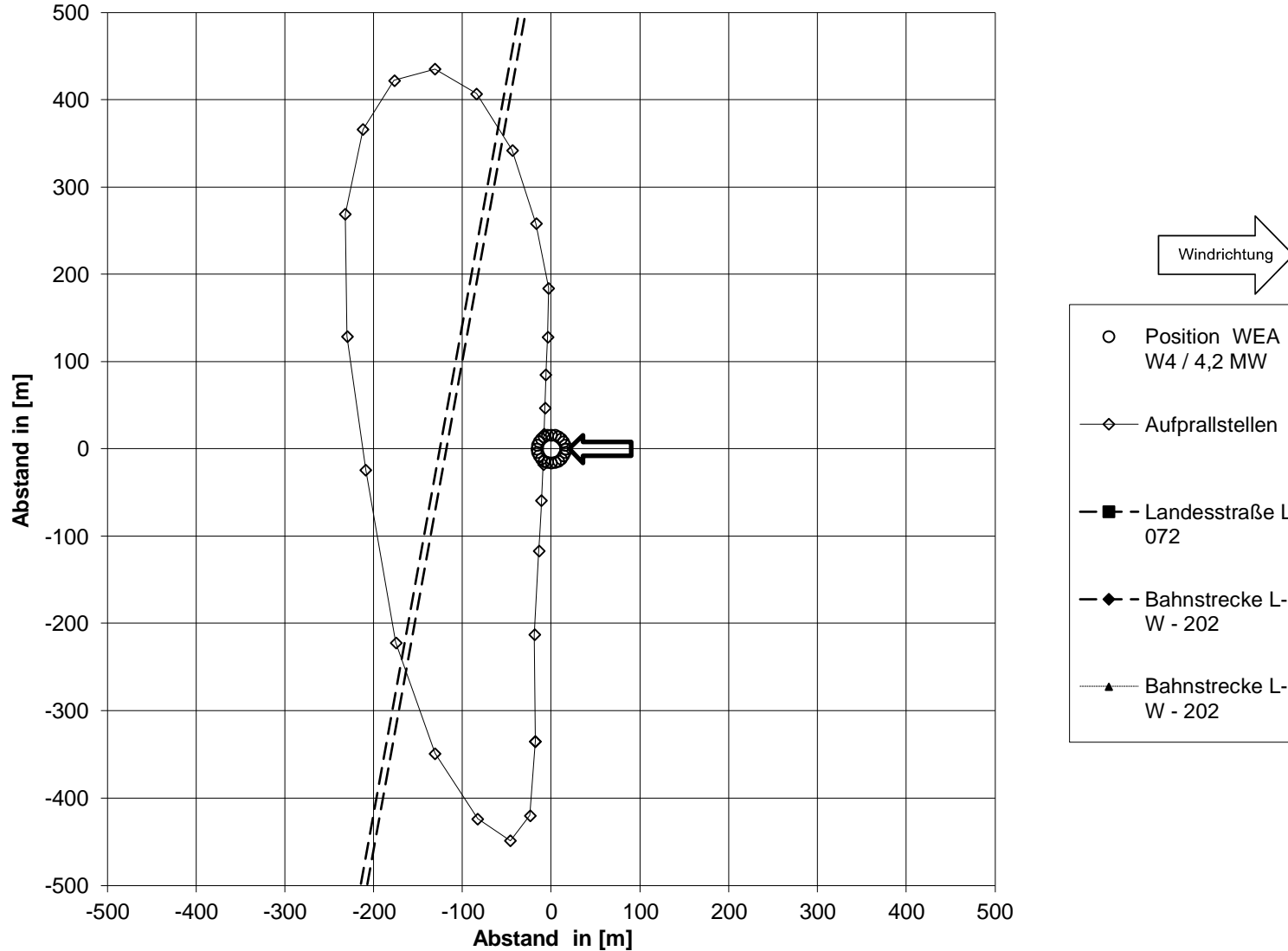
Mögliche Aufprallstellen für WEA W4 / 4,2 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s, Windrichtung 30°, 10,80 U/min und Straße, Bahn



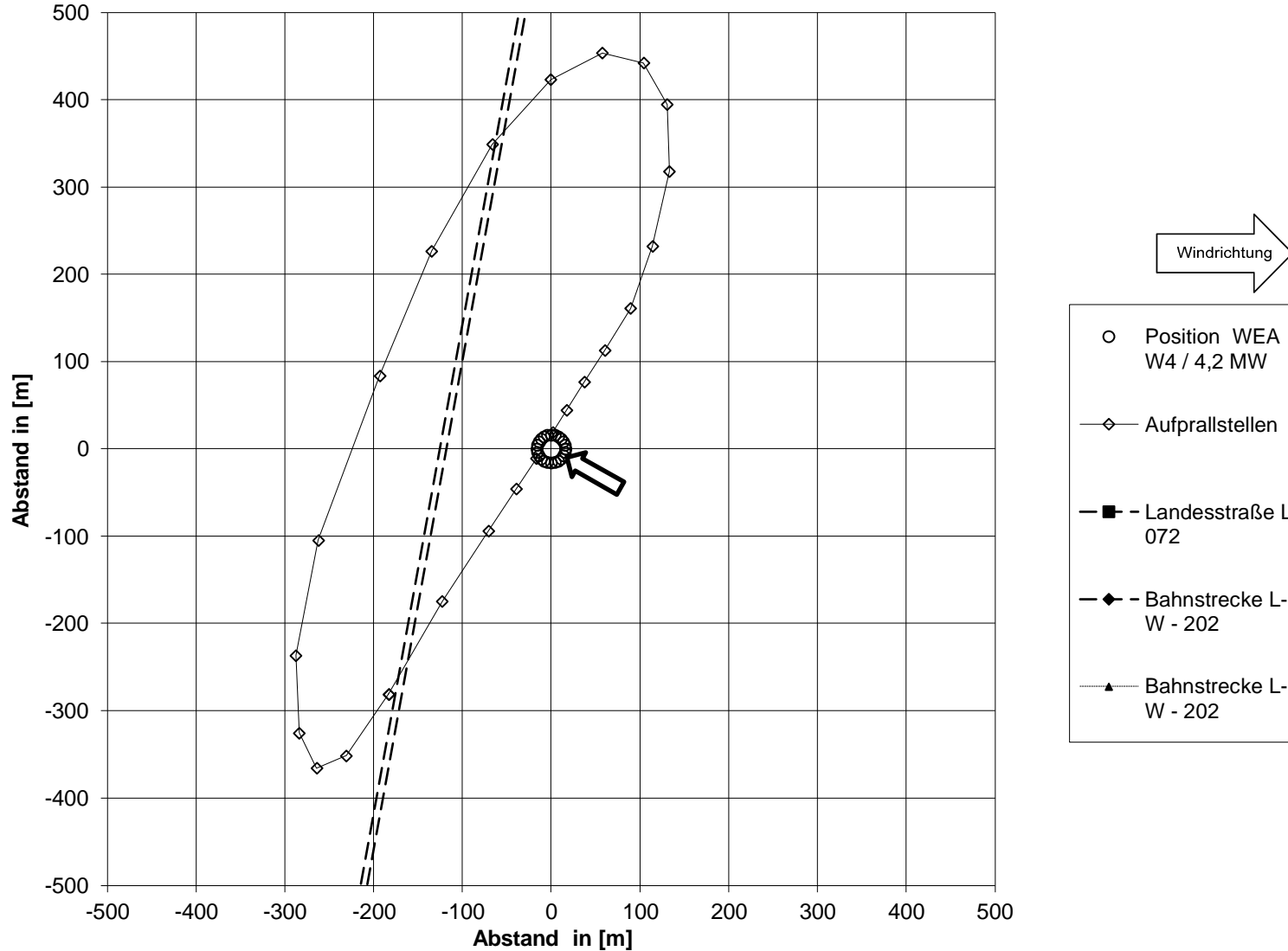
Mögliche Aufprallstellen für WEA W4 / 4,2 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s, Windrichtung 60°, 10,80 U/min und Straße, Bahn



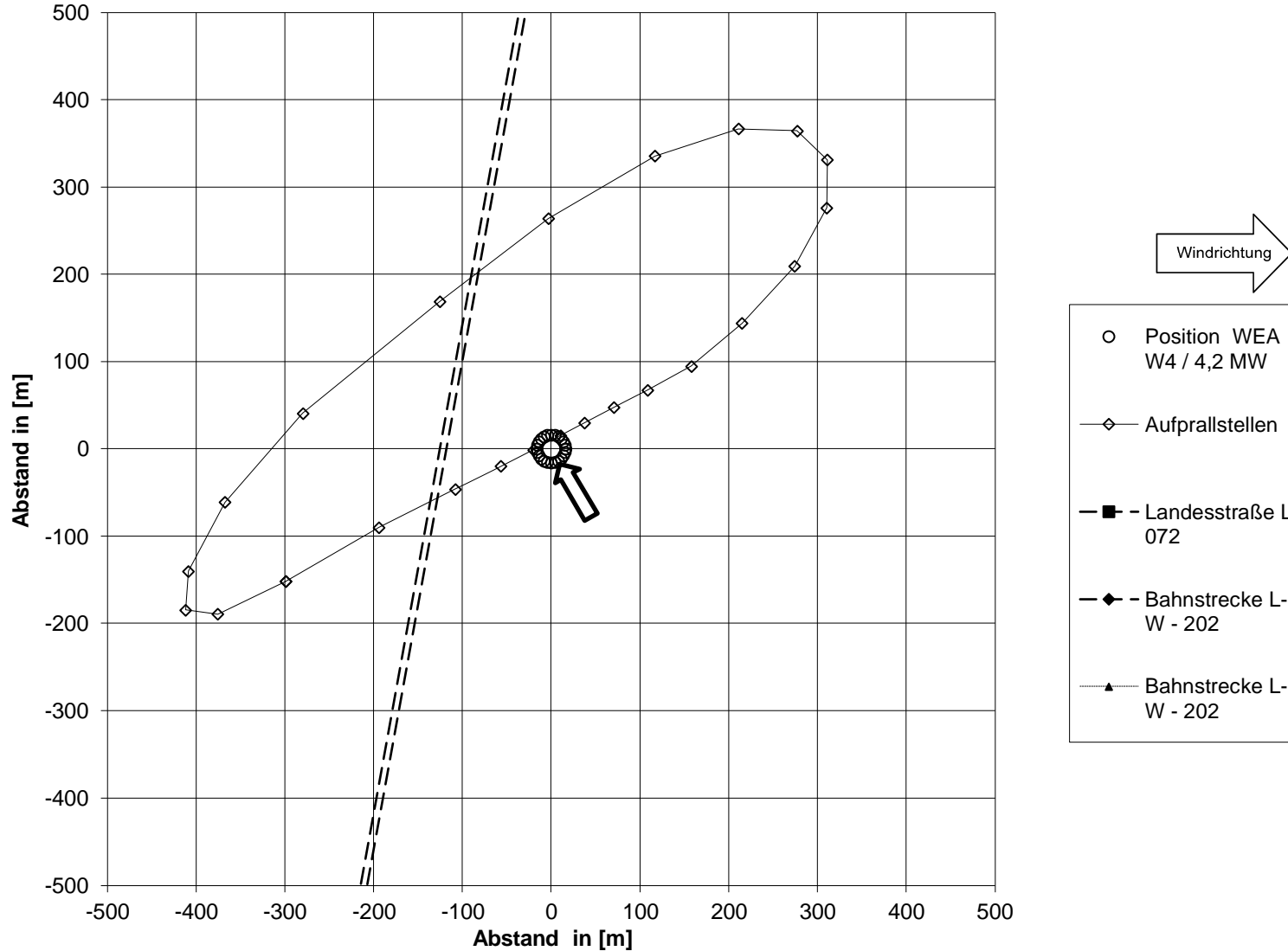
Mögliche Aufprallstellen für WEA W4 / 4,2 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s, Windrichtung 90°, 10,80 U/min und Straße, Bahn



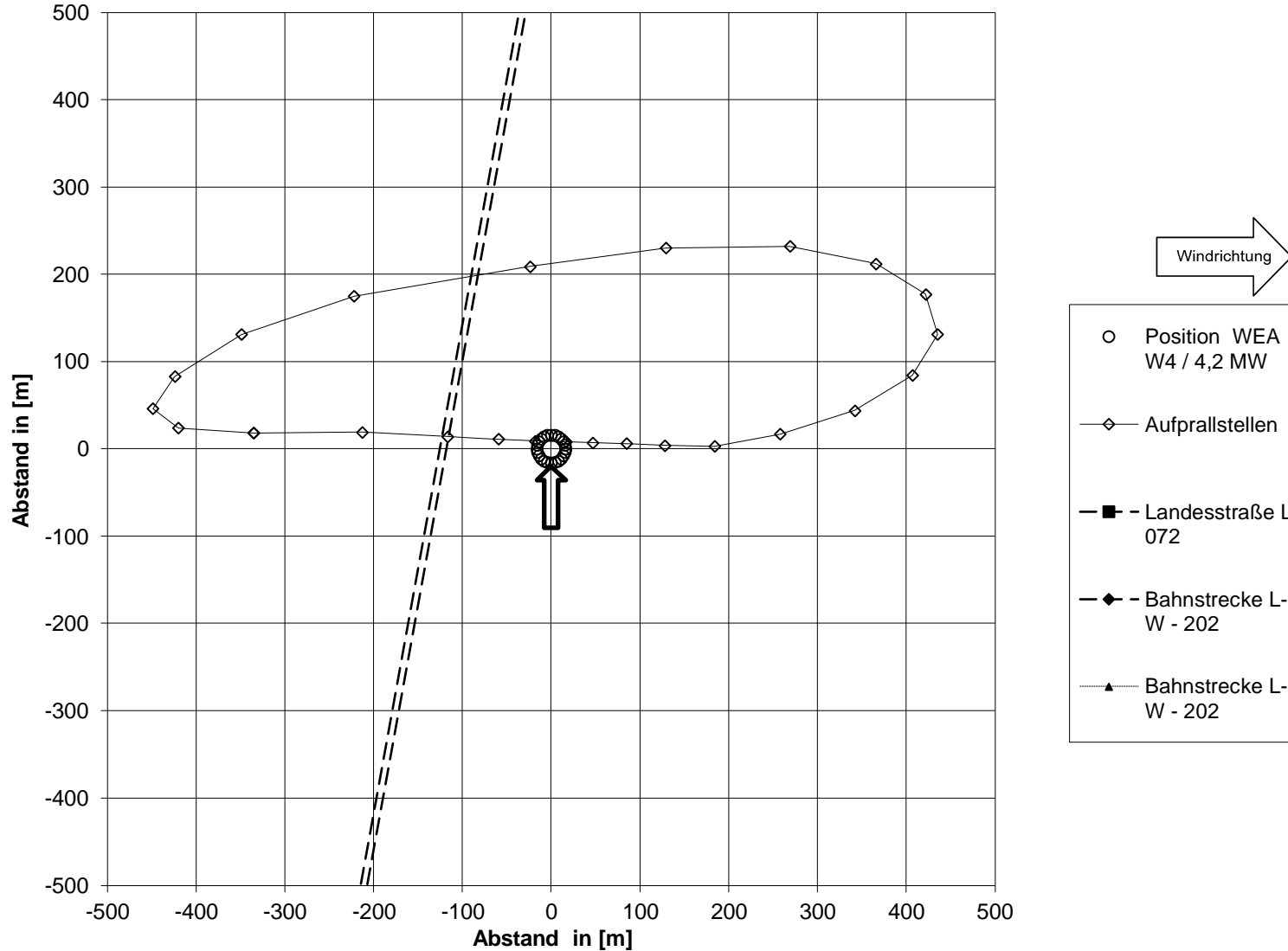
Mögliche Aufprallstellen für WEA W4 / 4,2 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 120°, 10,80 U/min und Straße, Bahn



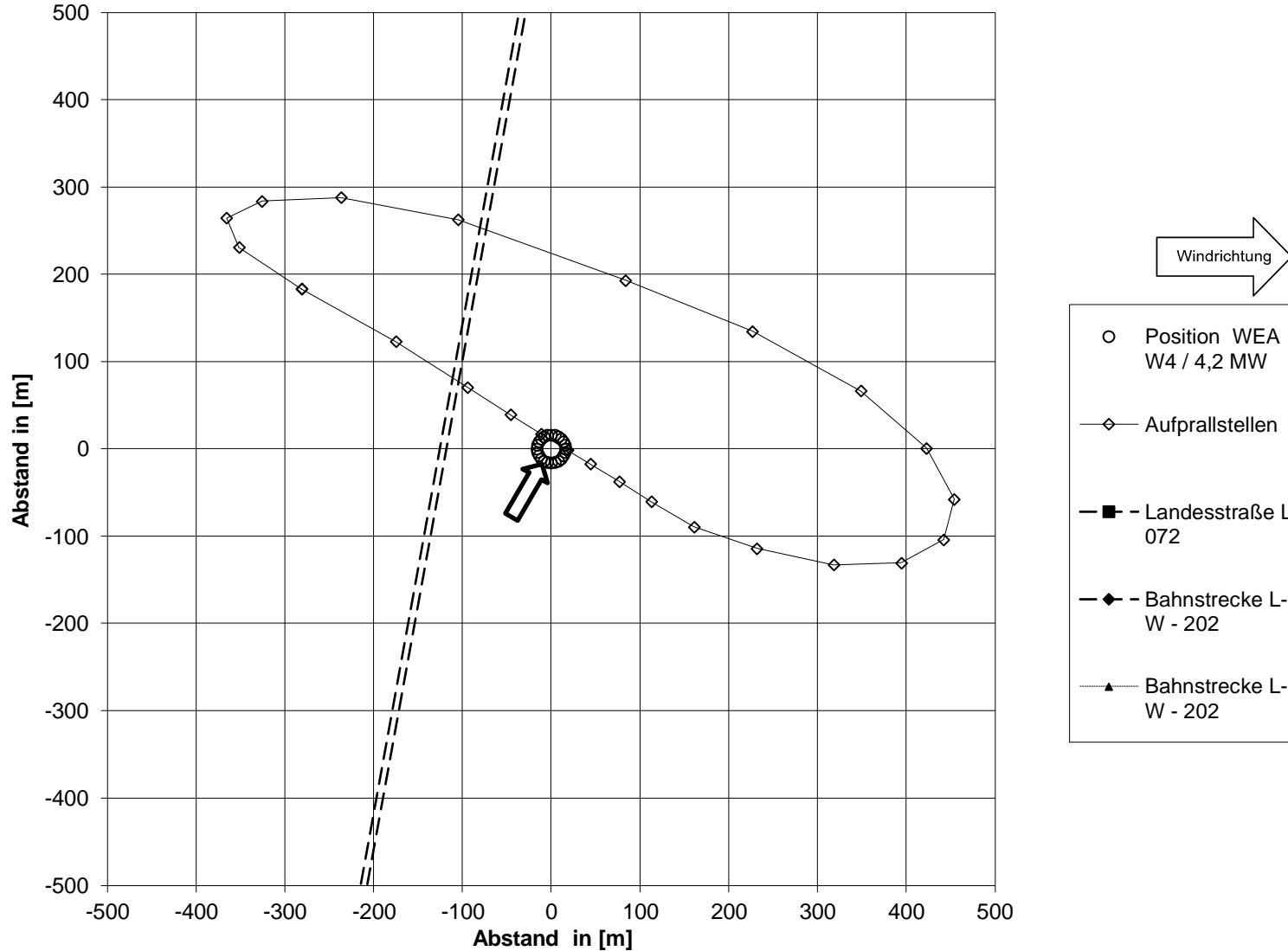
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W4 / 4,2 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 150°, 10,80 U/min und Straße, Bahn**



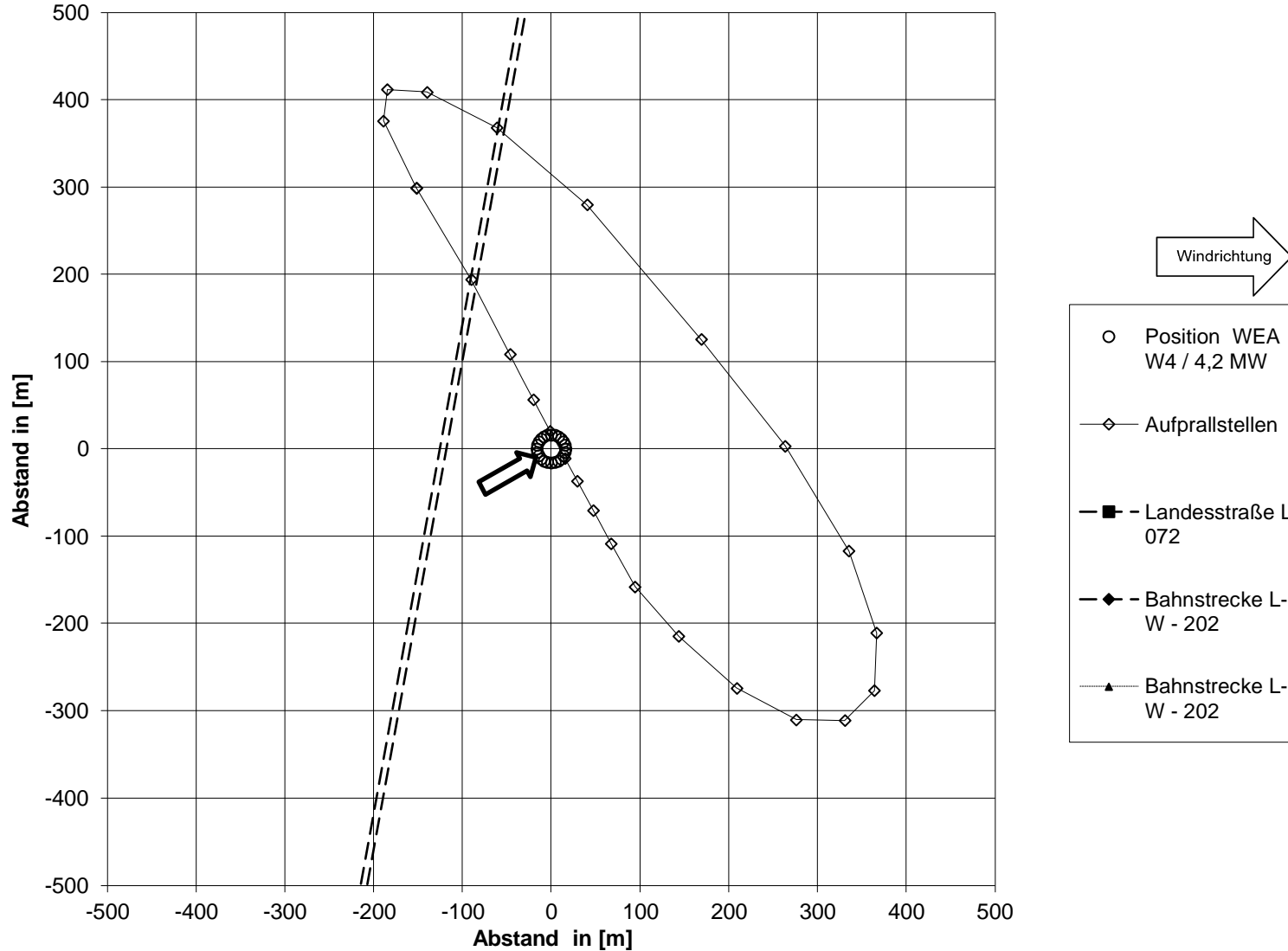
Mögliche Aufprallstellen für WEA W4 / 4,2 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s, Windrichtung 180°, 10,80 U/min und Straße, Bahn



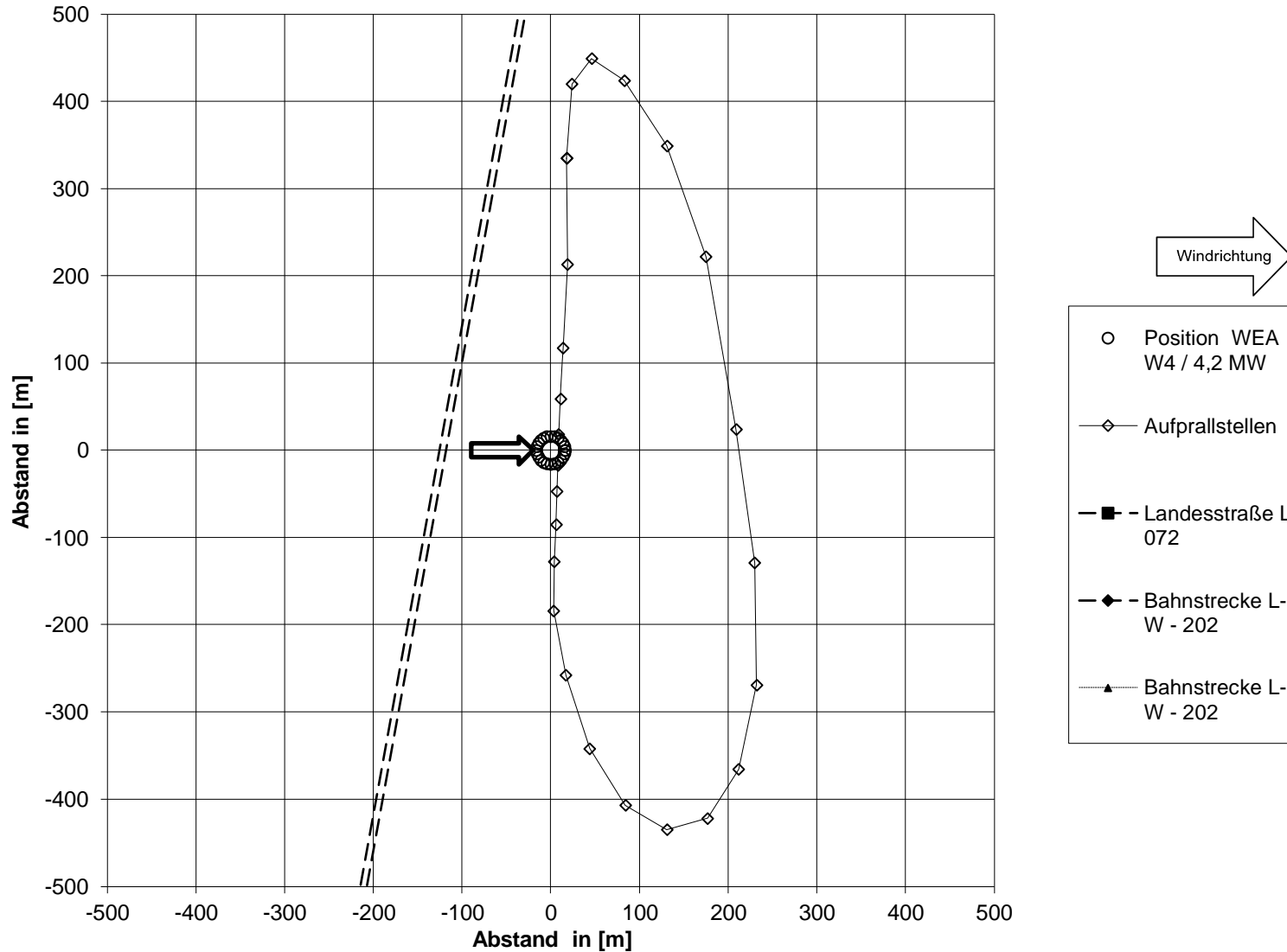
Mögliche Aufprallstellen für WEA W4 / 4,2 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 210°, 10,80 U/min und Straße, Bahn



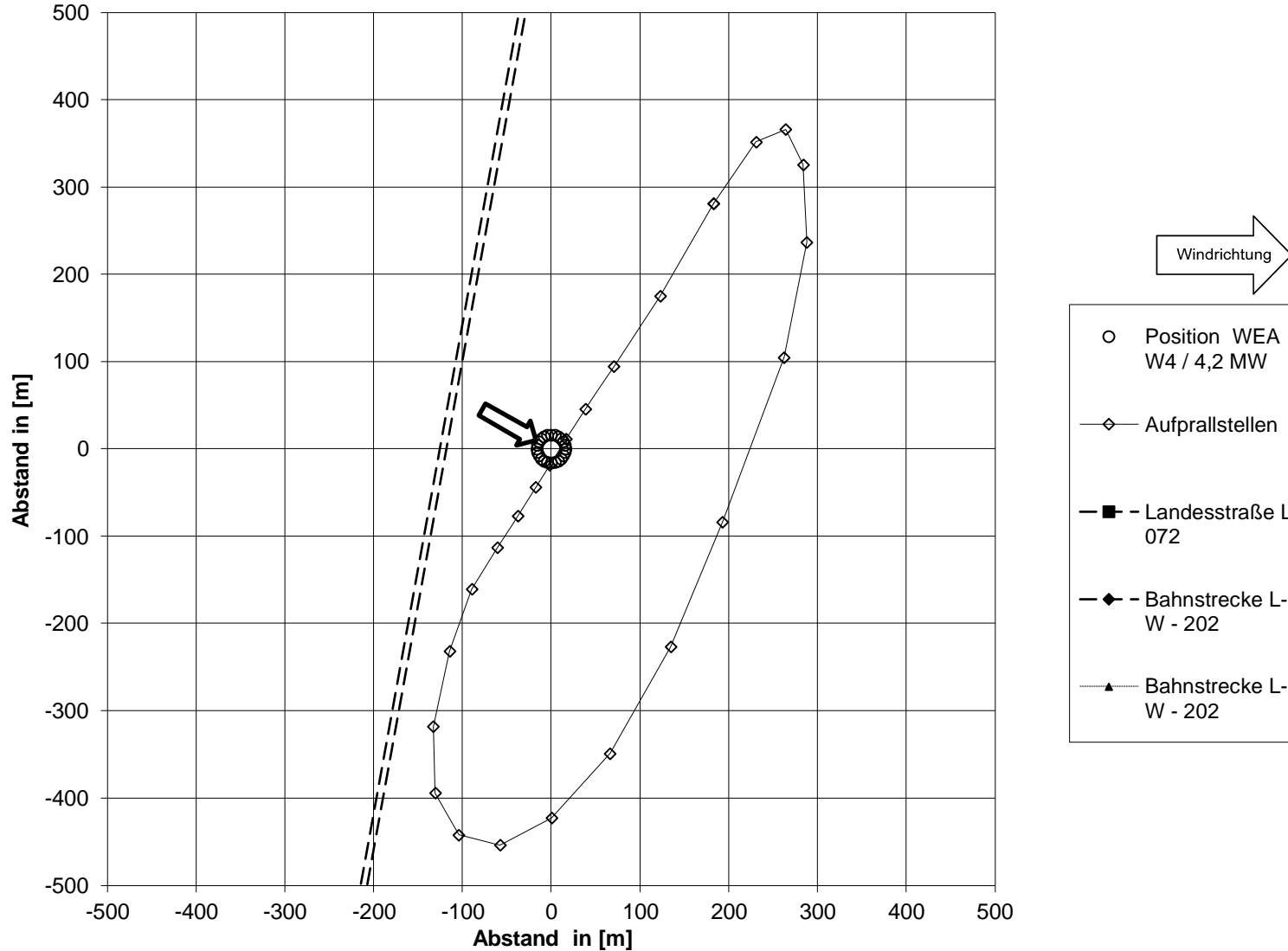
Mögliche Aufprallstellen für WEA W4 / 4,2 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 240°, 10,80 U/min und Straße, Bahn



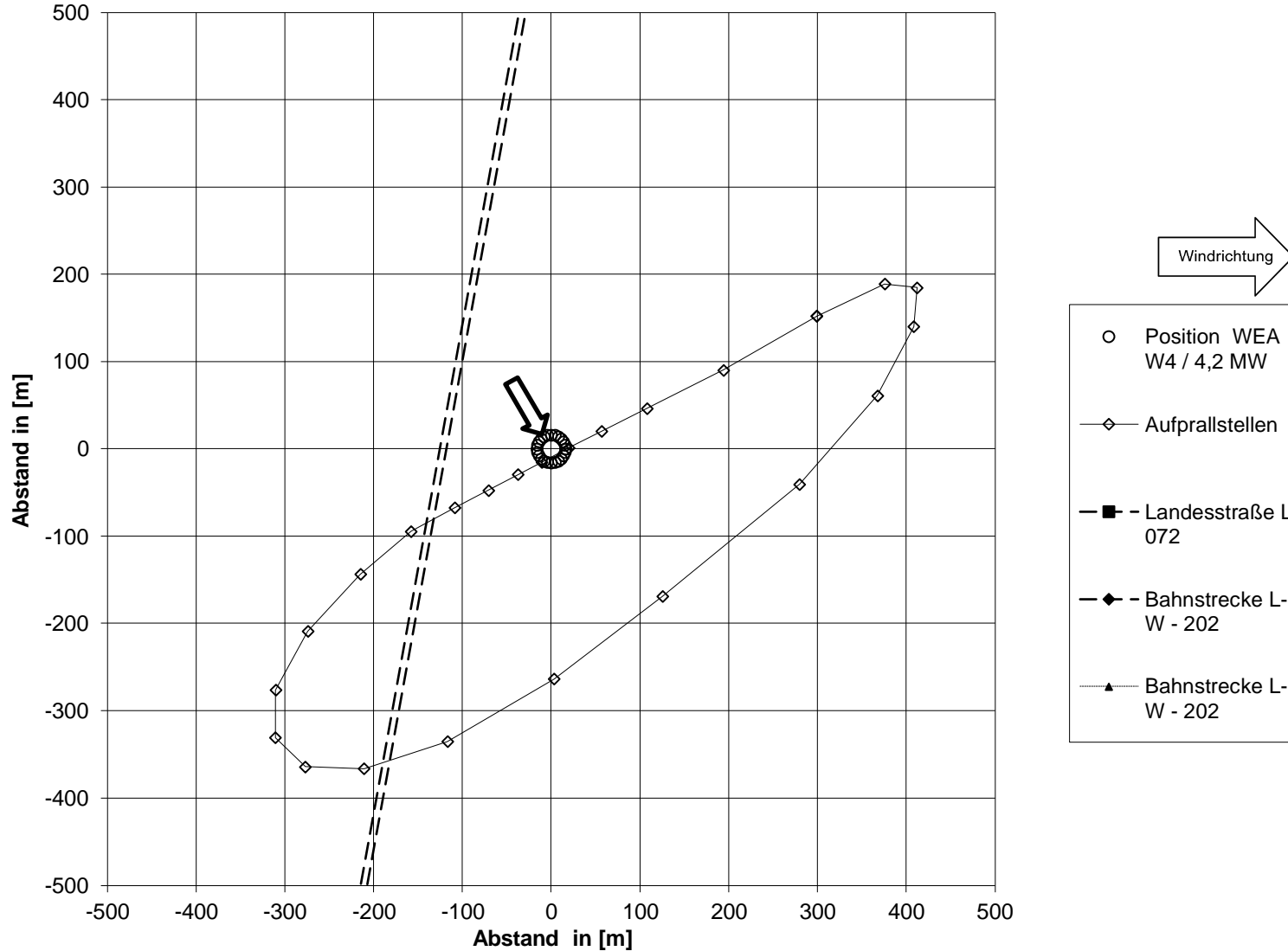
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W4 / 4,2 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 270°, 10,80 U/min und Straße, Bahn**



Mögliche Aufprallstellen für WEA W4 / 4,2 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 300°, 10,80 U/min und Straße, Bahn



**Mögliche Aufprallstellen für WEA W4 / 4,2 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 330°, 10,80 U/min und Straße, Bahn**



Anlage

A 5 Gefährdung des Schutzobjektes durch Abwurf von Eisfragmenten

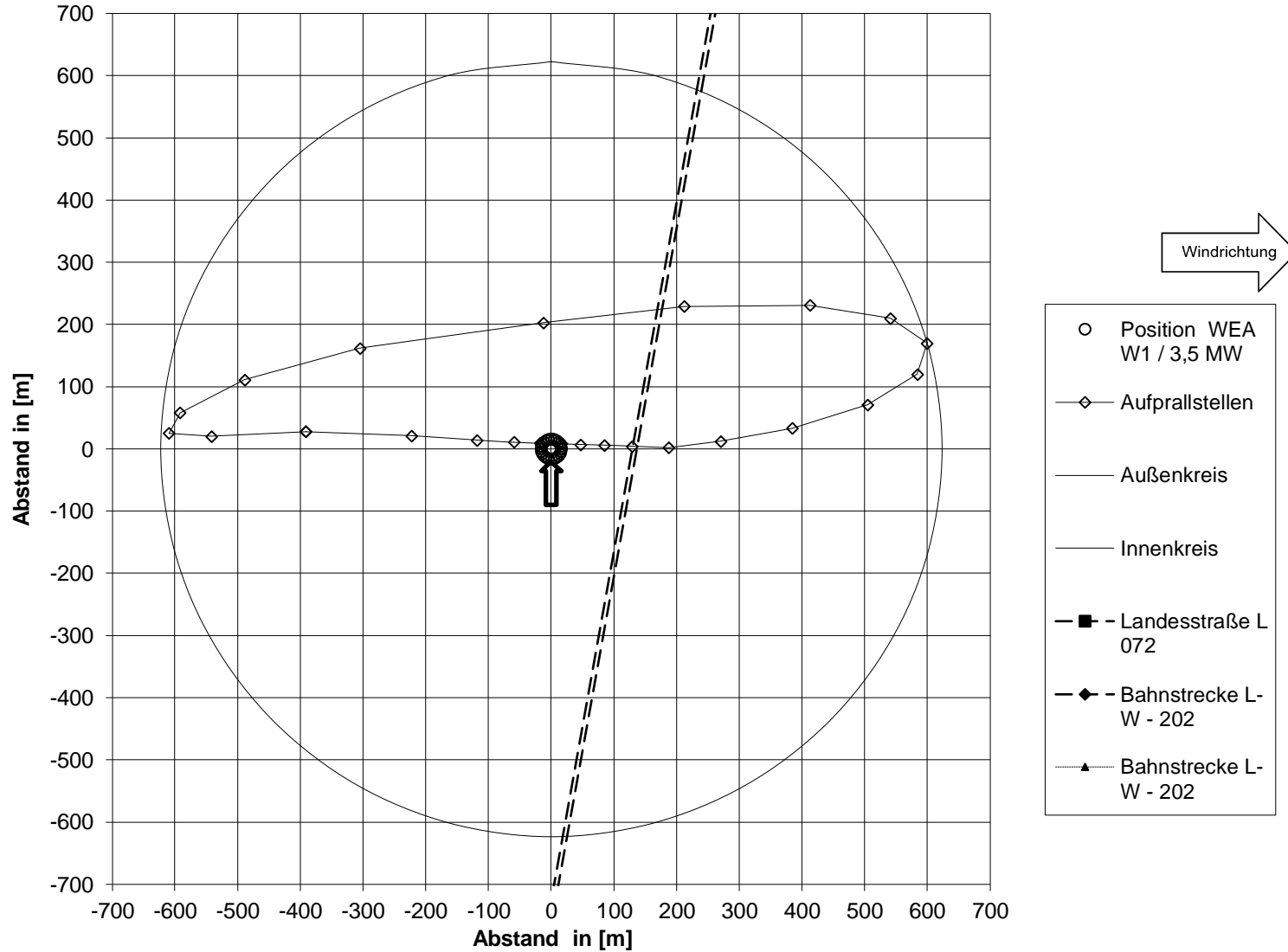
A 5.1 W1 – ENERCON E-138 EP3 / 3,5 MW

A 5.2 W2 – ENERCON E-138 EP3 / 3,5 MW

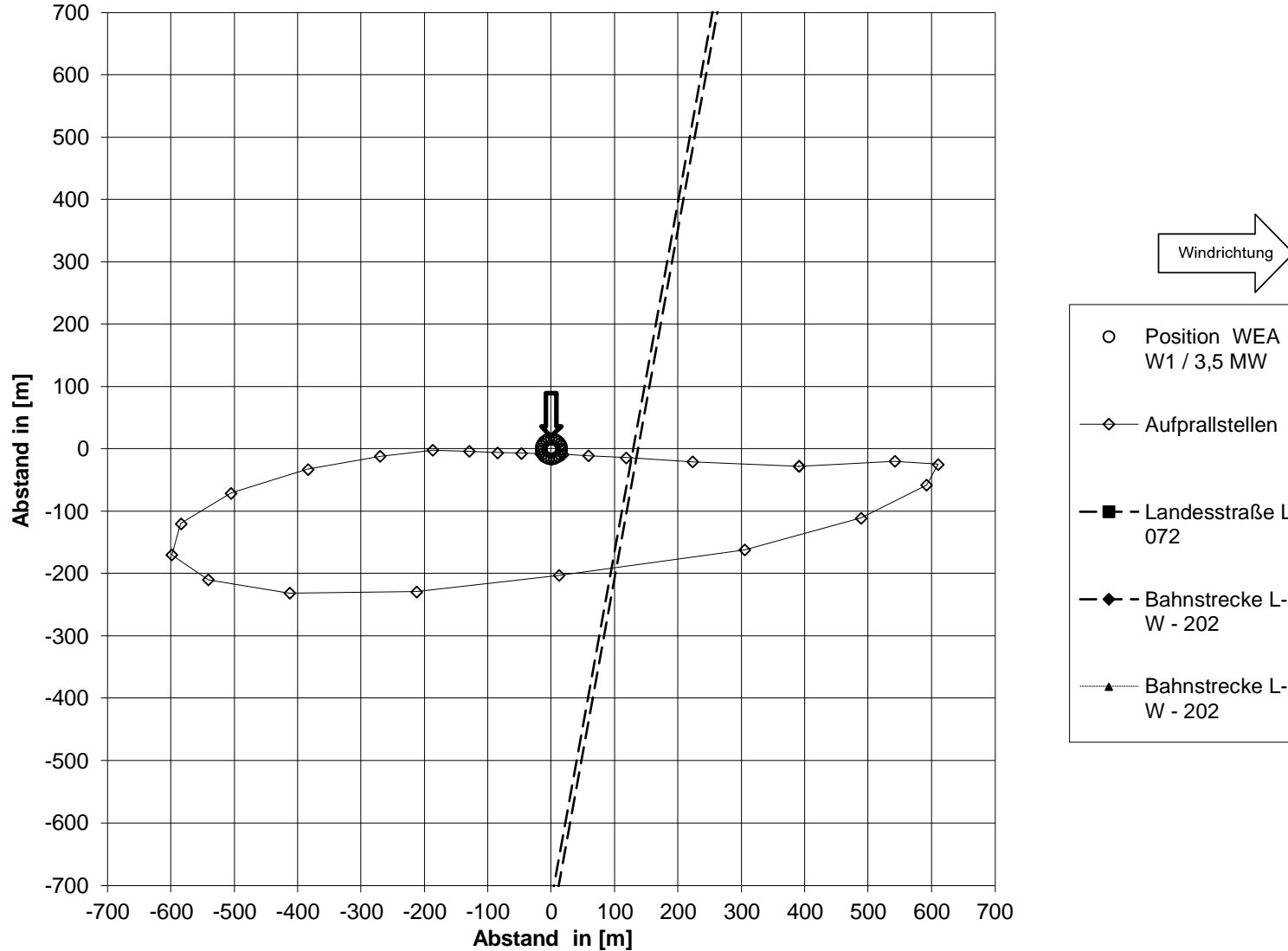
A 5.3 W3 – ENERCON E-138 EP3 / 3,5 MW

A 5.4 W4 - ENERCON E-138 EP3 / 4,2 MW

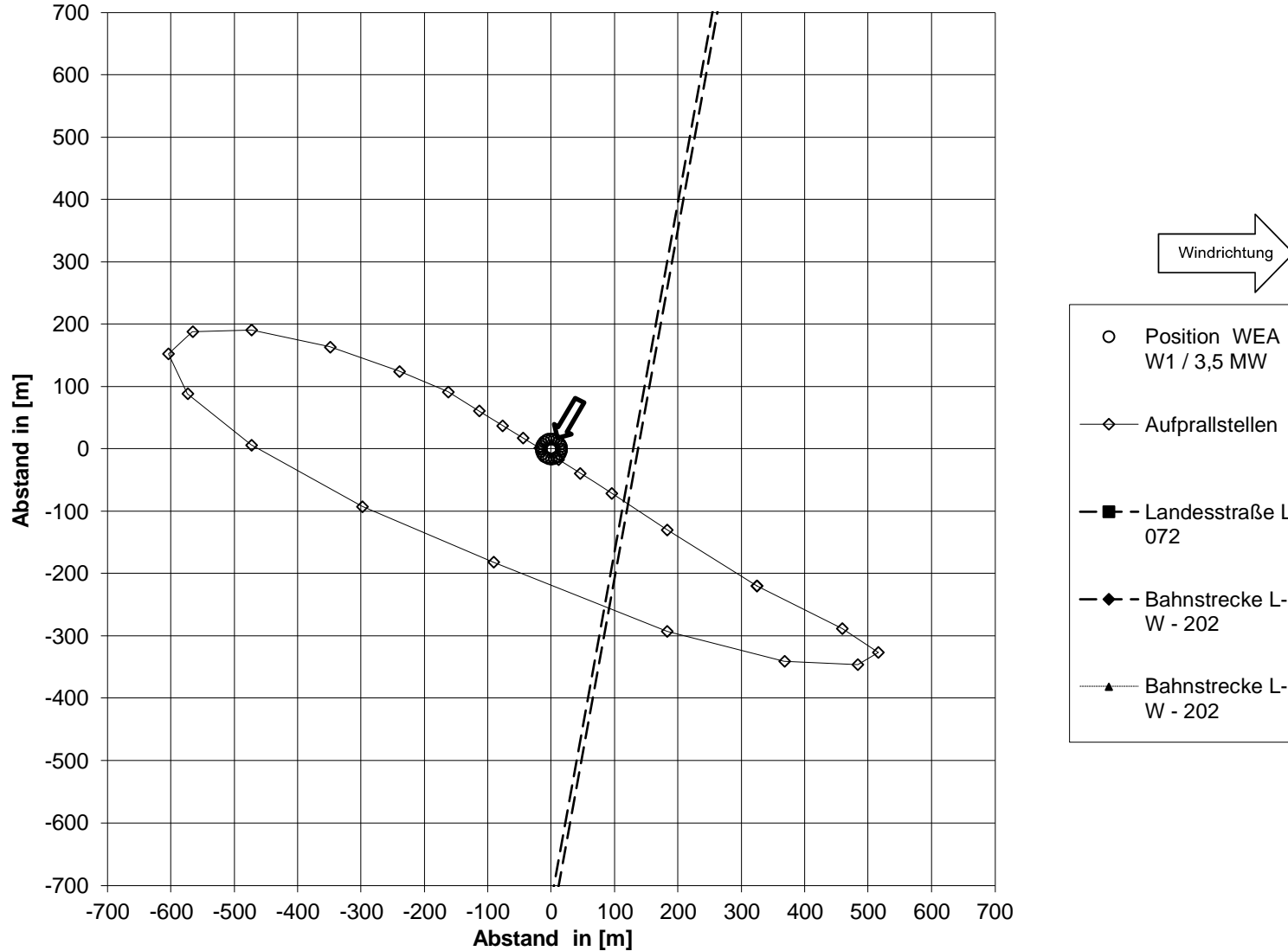
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W1 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 180°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



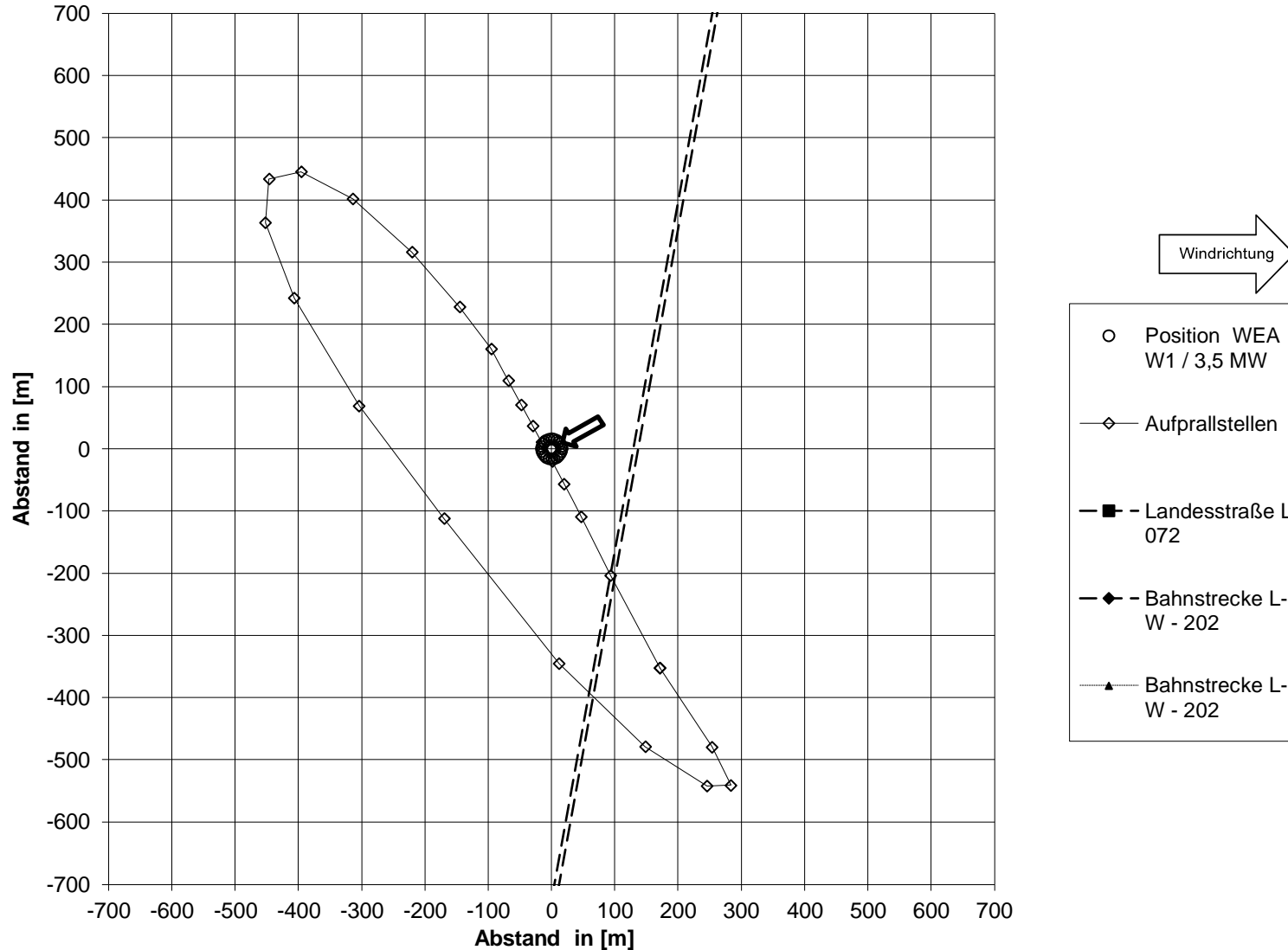
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W1 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 0°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



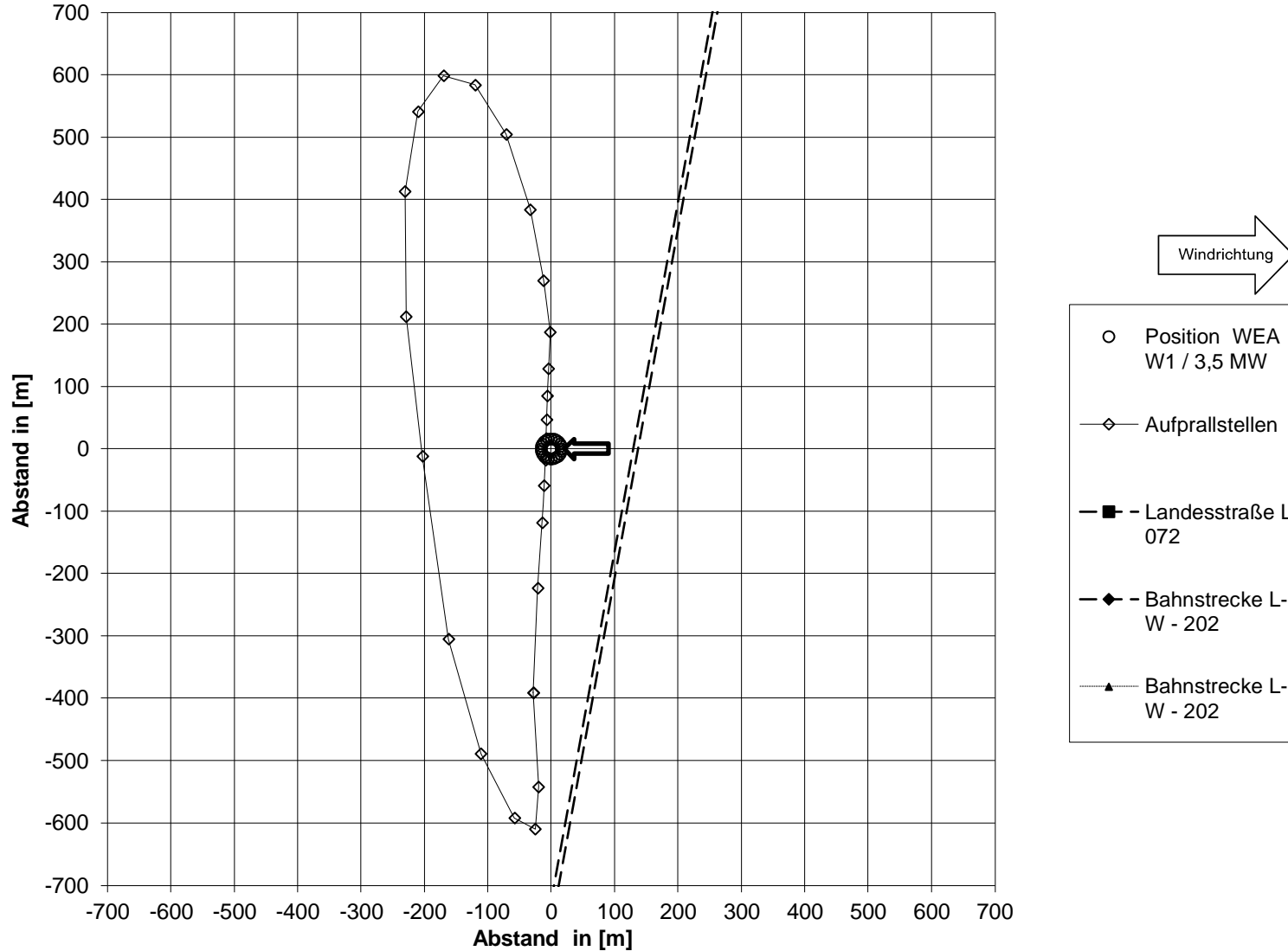
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W1 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 30°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



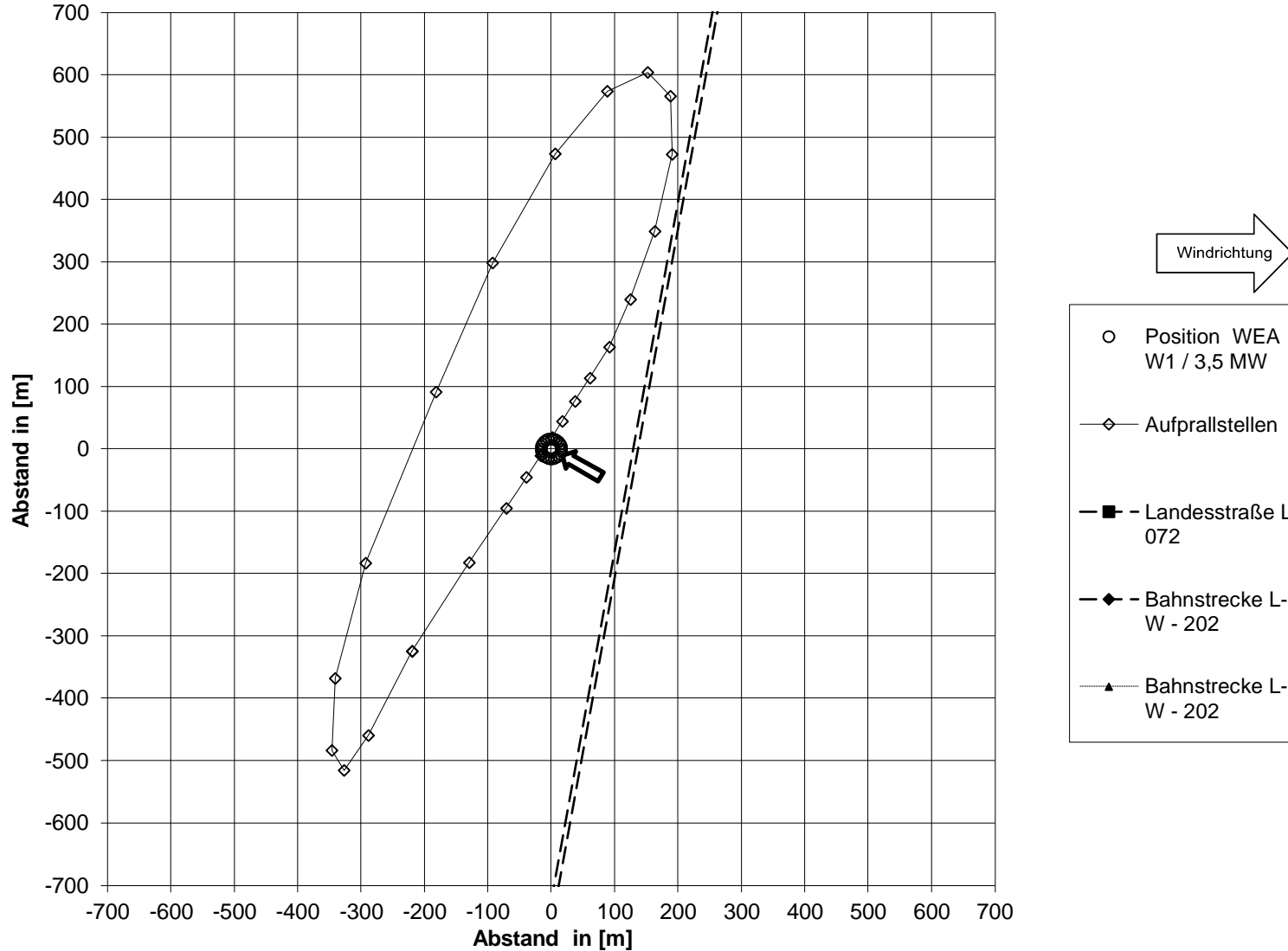
Mögliche Aufprallstellen für WEA W1 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s, Windrichtung 60°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



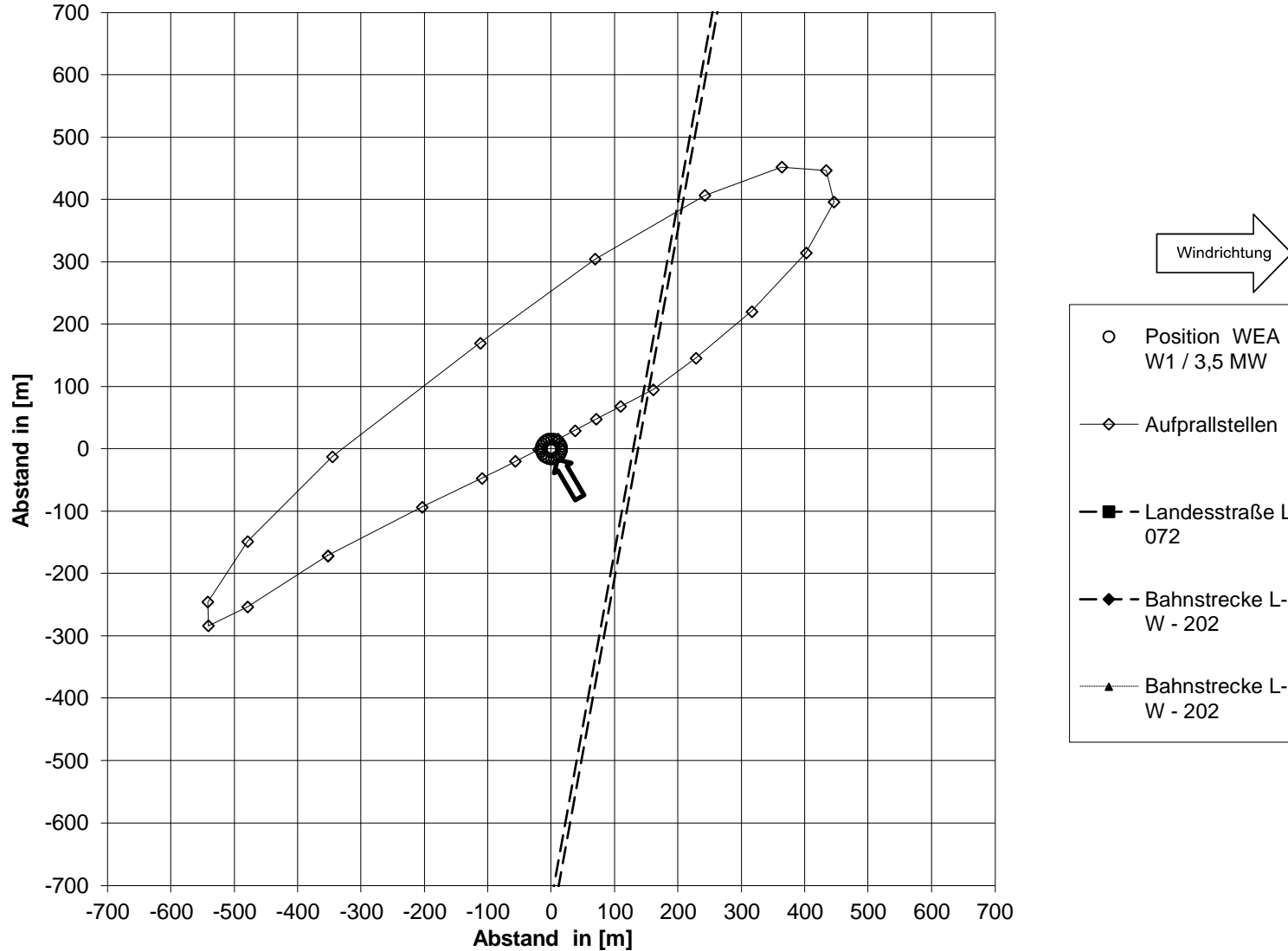
Mögliche Aufprallstellen für WEA W1 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s, Windrichtung 90°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



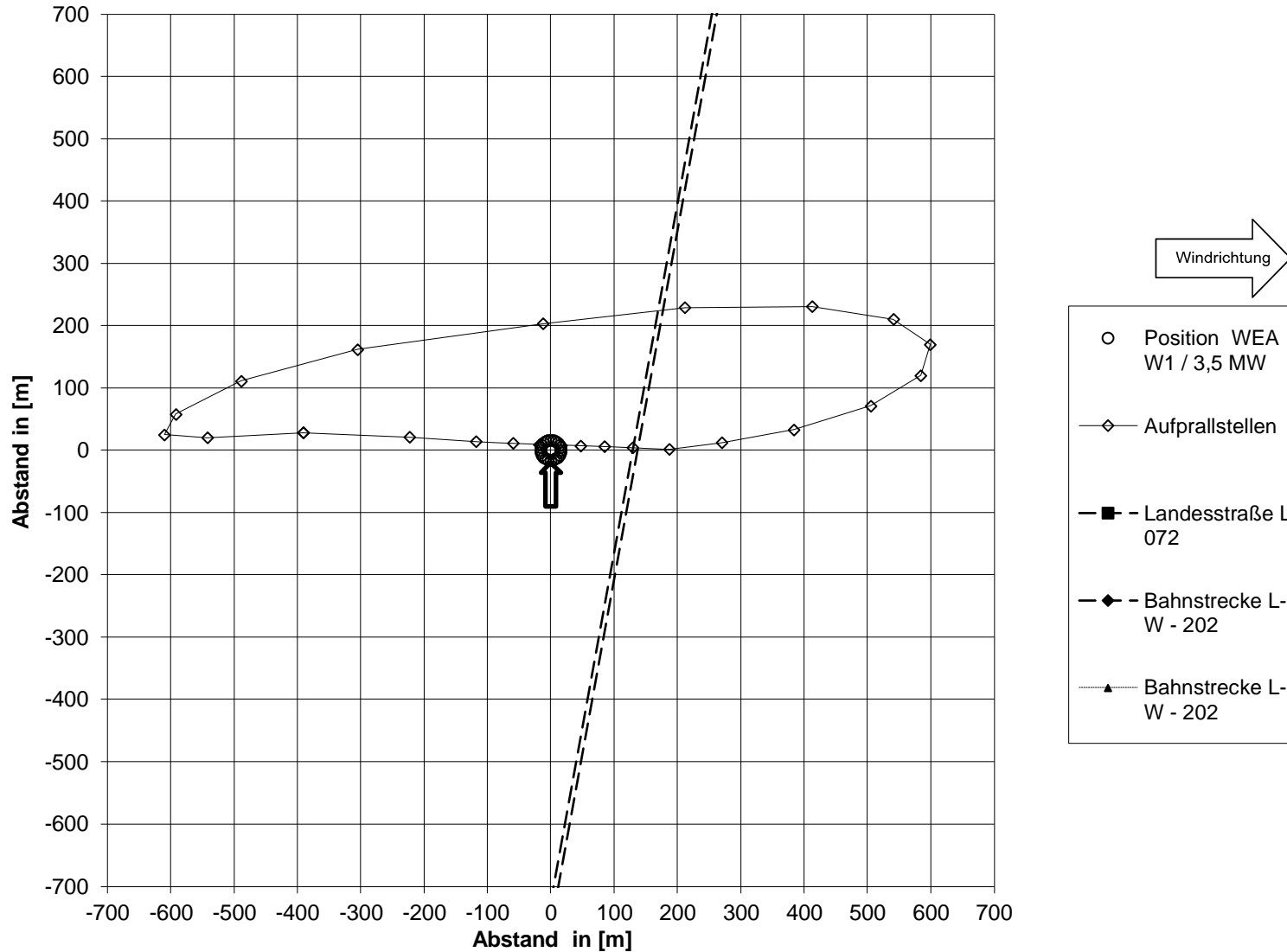
Mögliche Aufprallstellen für WEA W1 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s, Windrichtung 120°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



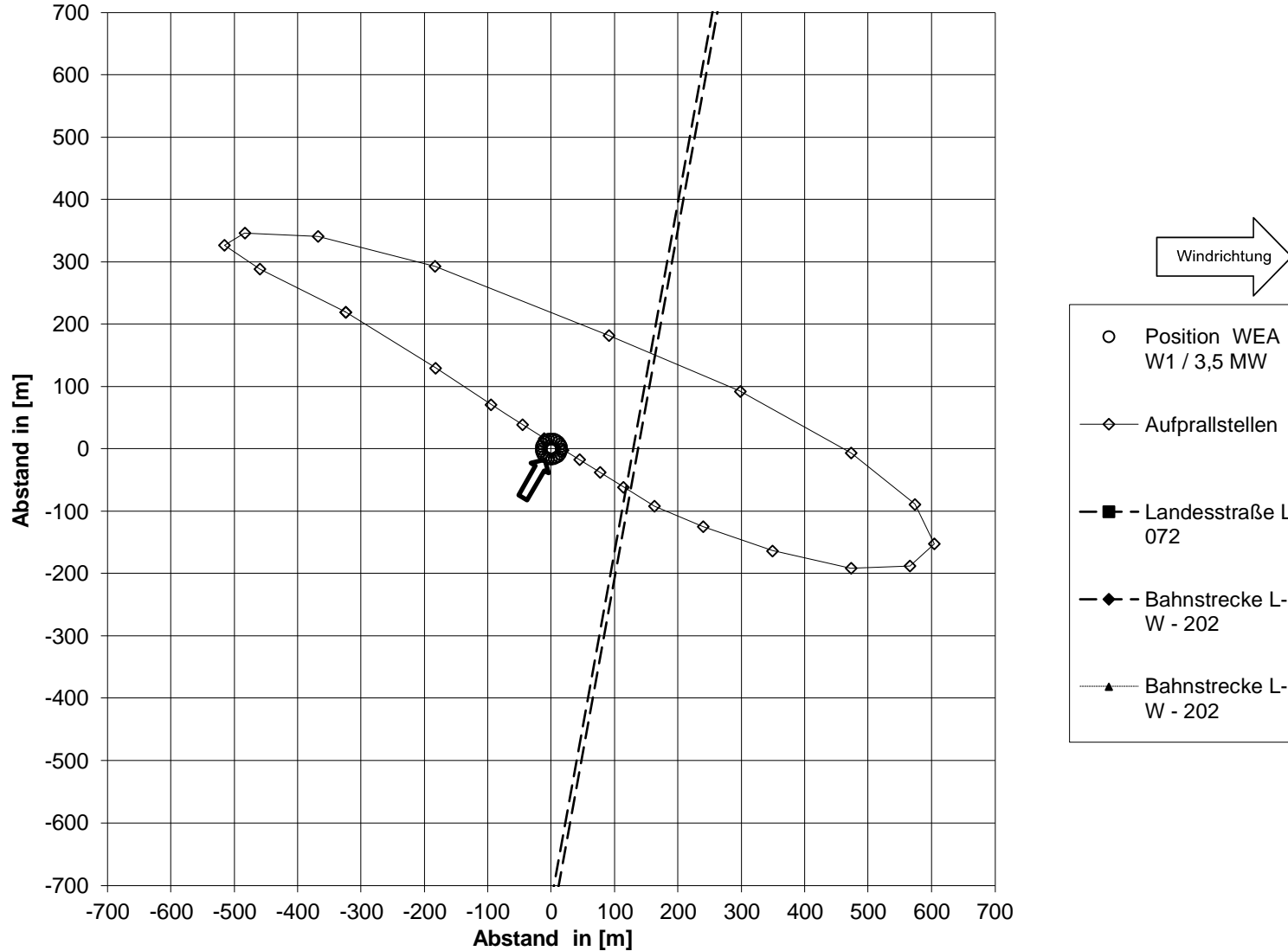
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W1 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 150°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



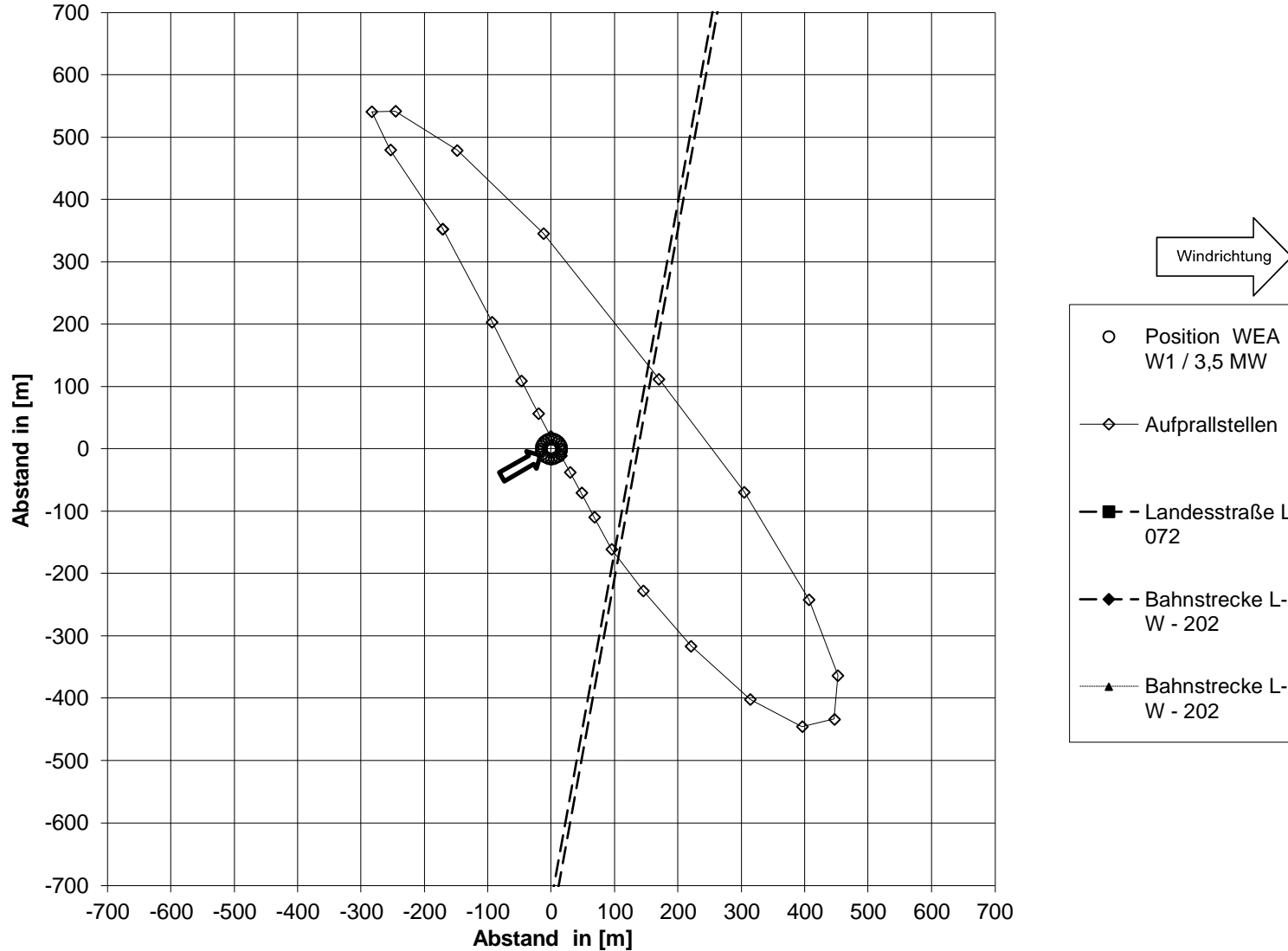
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W1 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 180°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



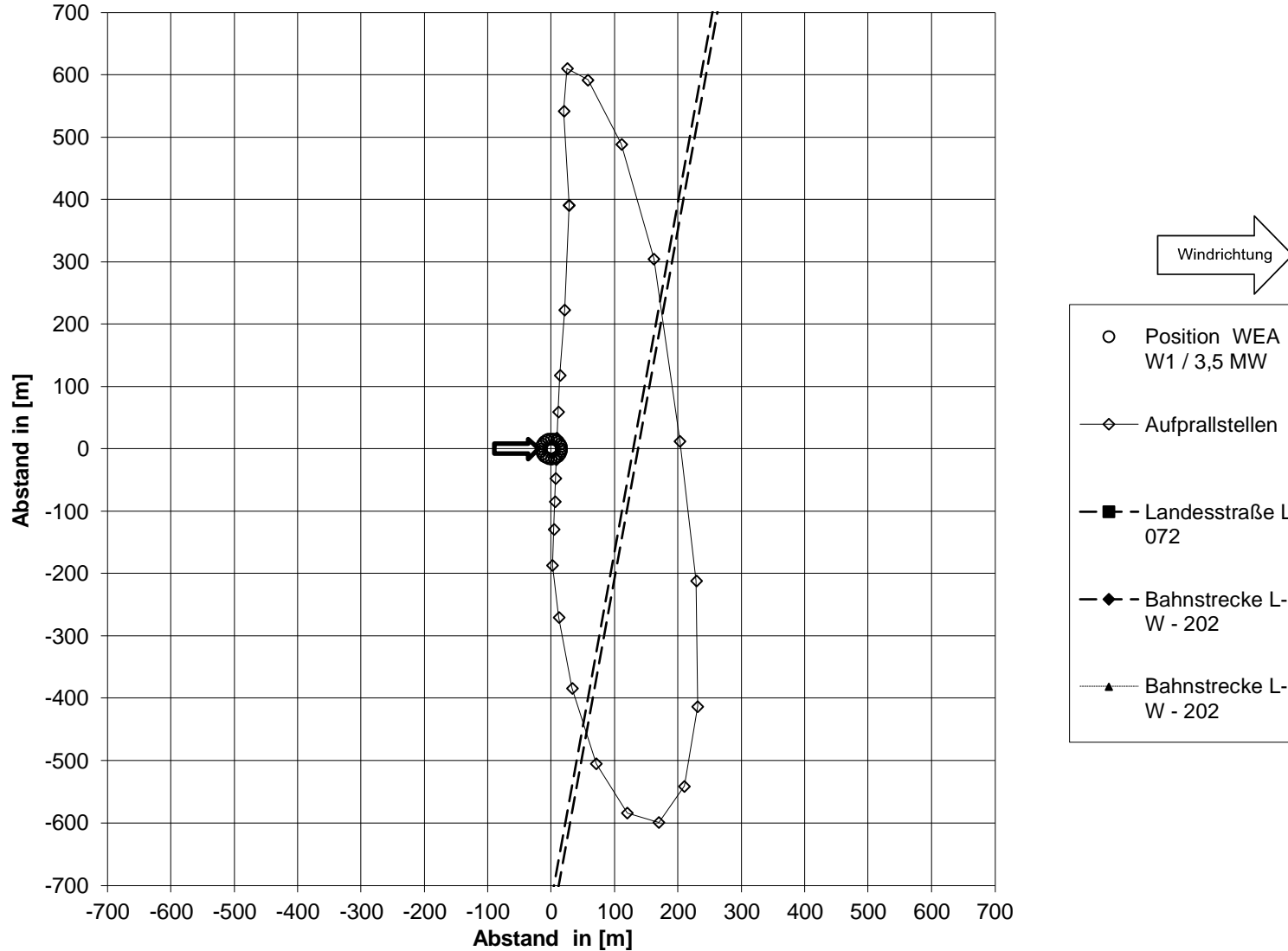
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W1 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 210°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



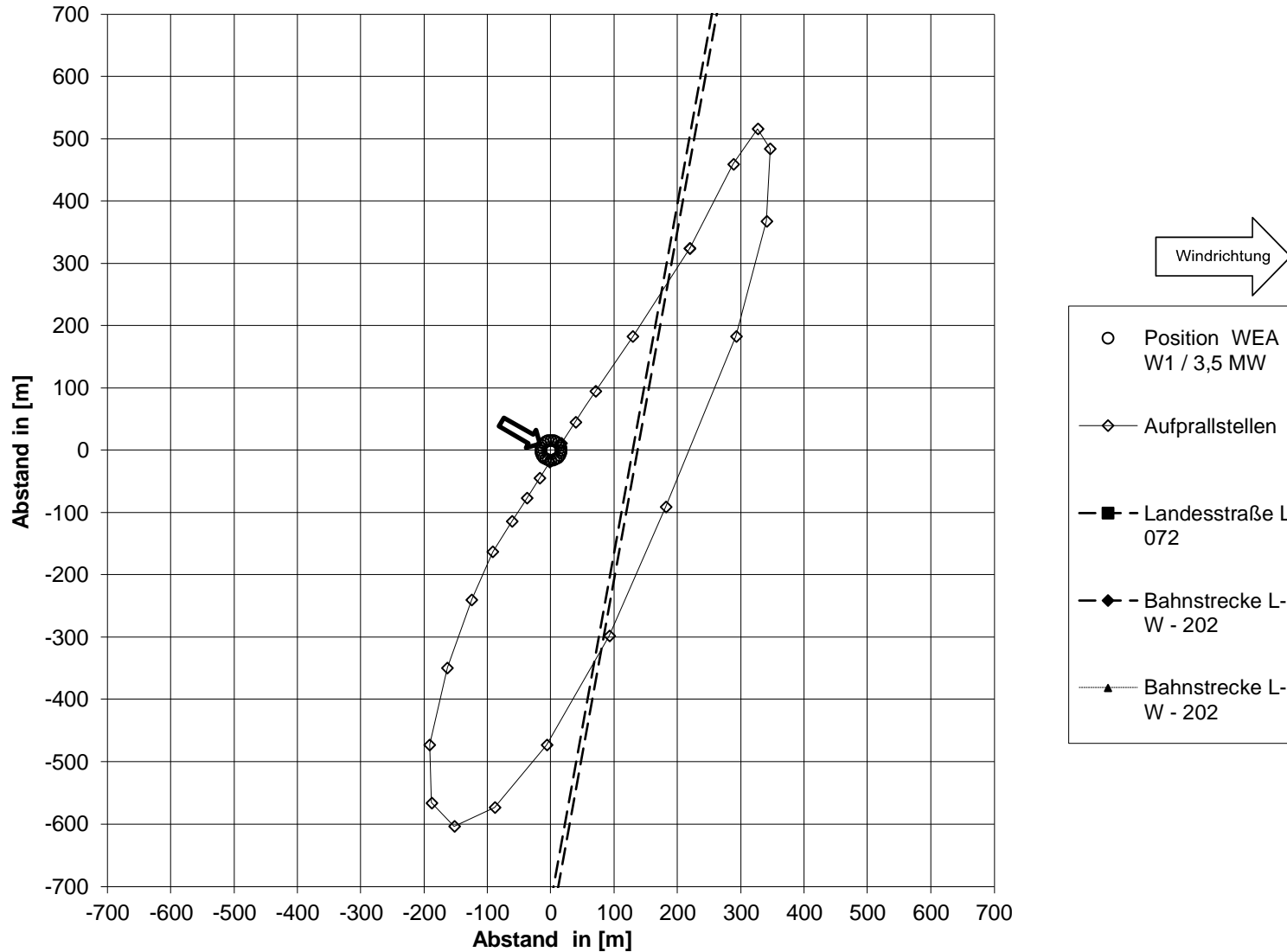
Mögliche Aufprallstellen für WEA W1 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s, Windrichtung 240°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



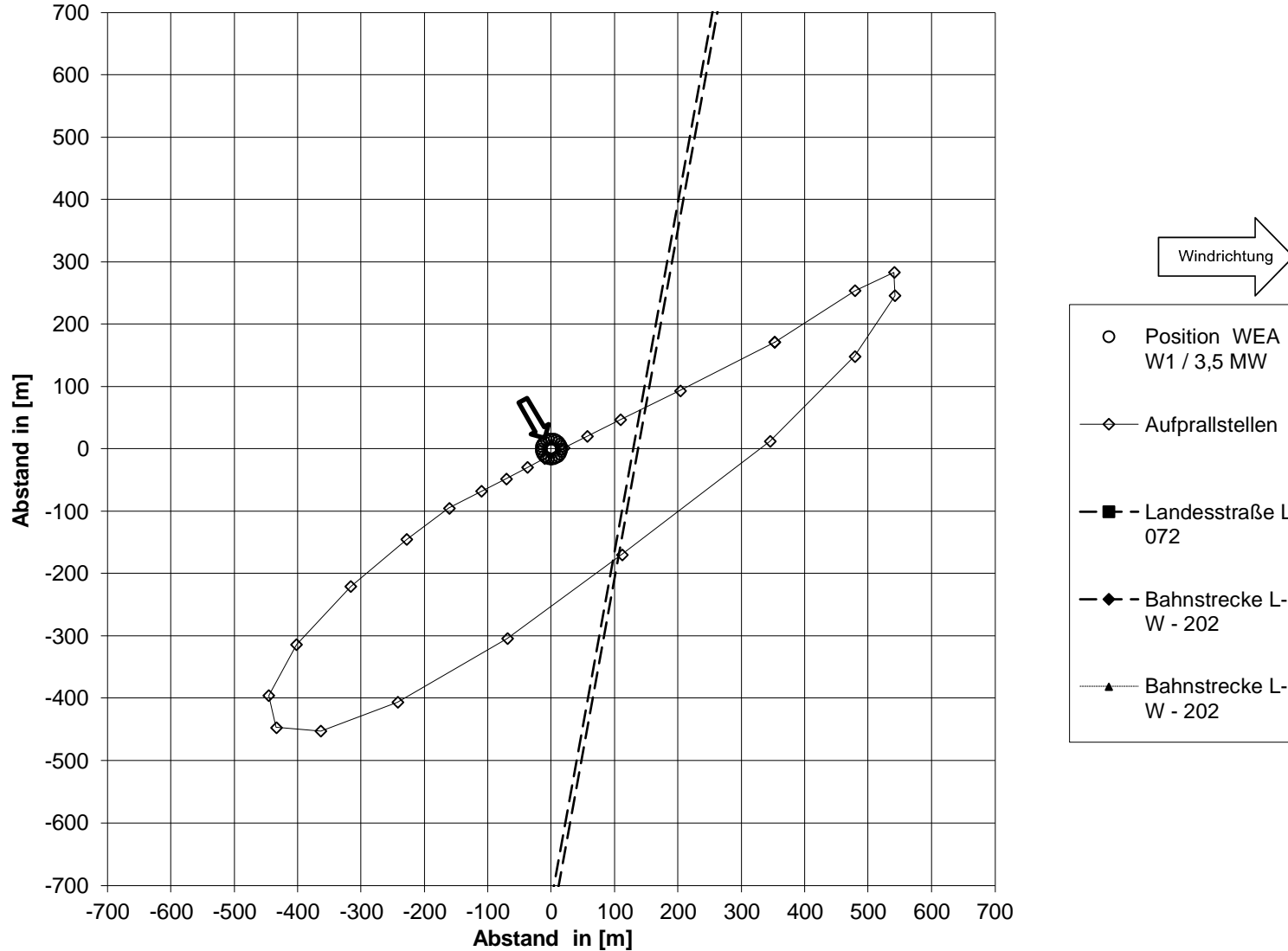
Mögliche Aufprallstellen für WEA W1 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s, Windrichtung 270°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



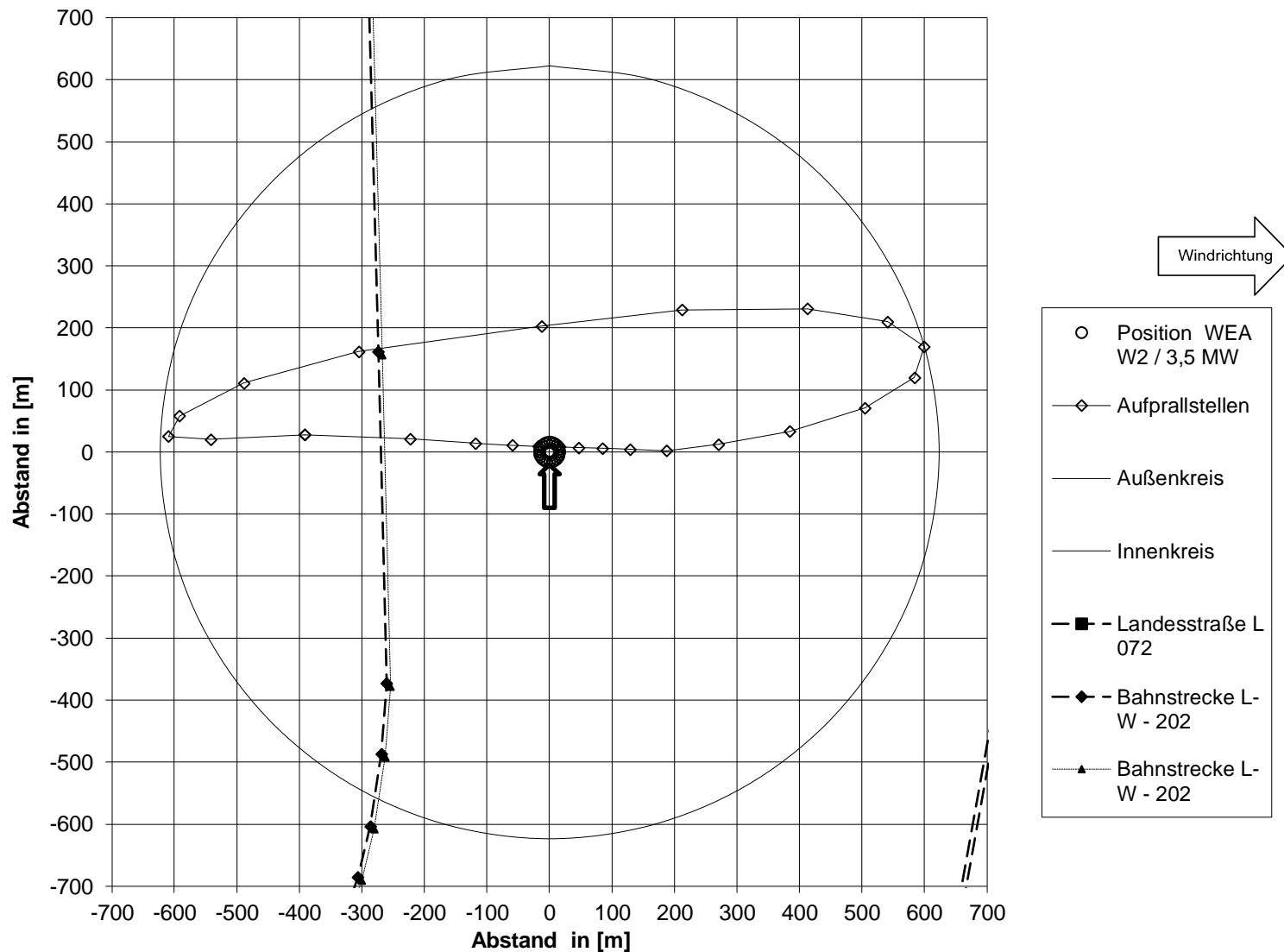
Mögliche Aufprallstellen für WEA W1 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s, Windrichtung 300°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



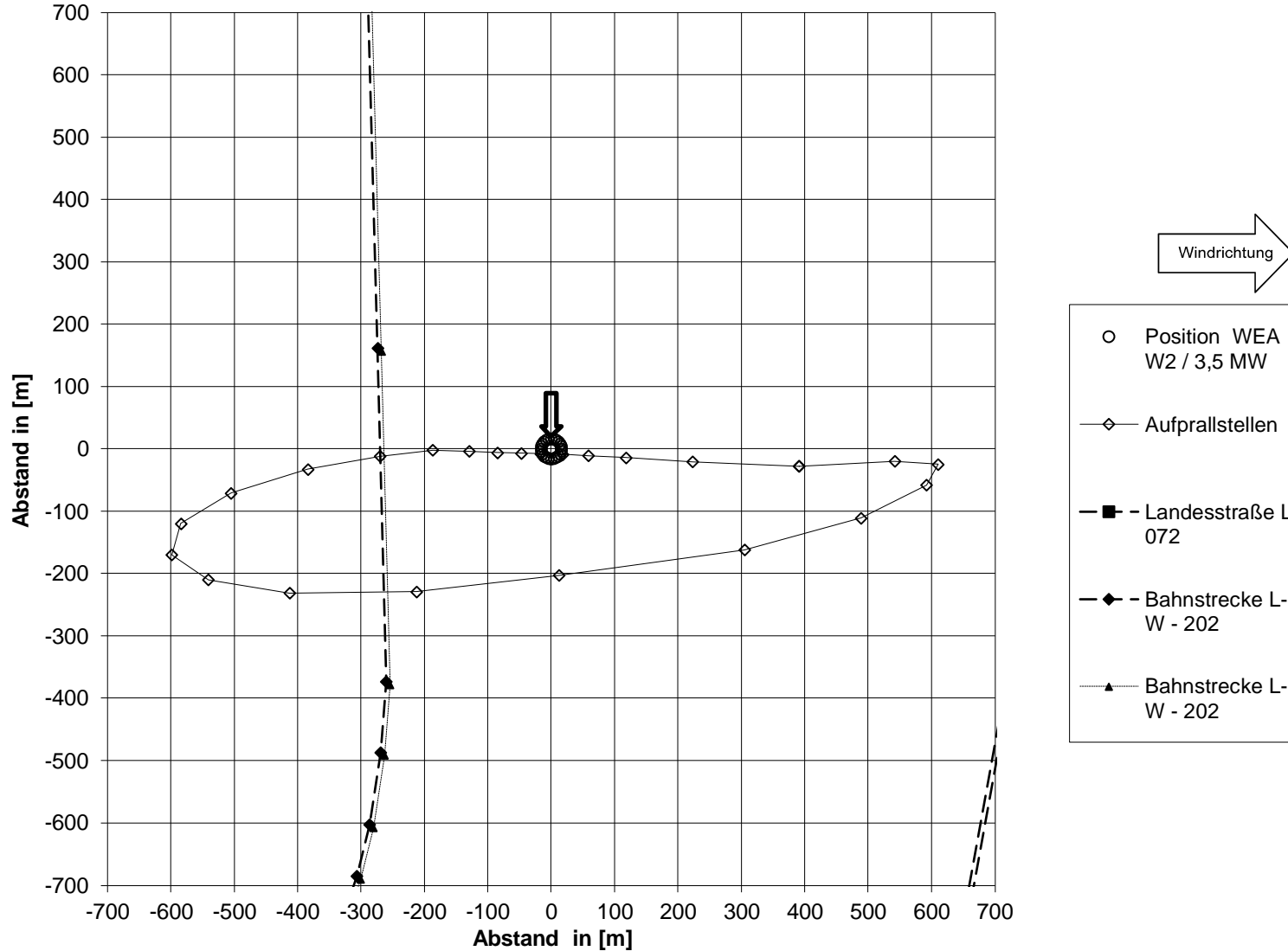
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W1 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 330°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



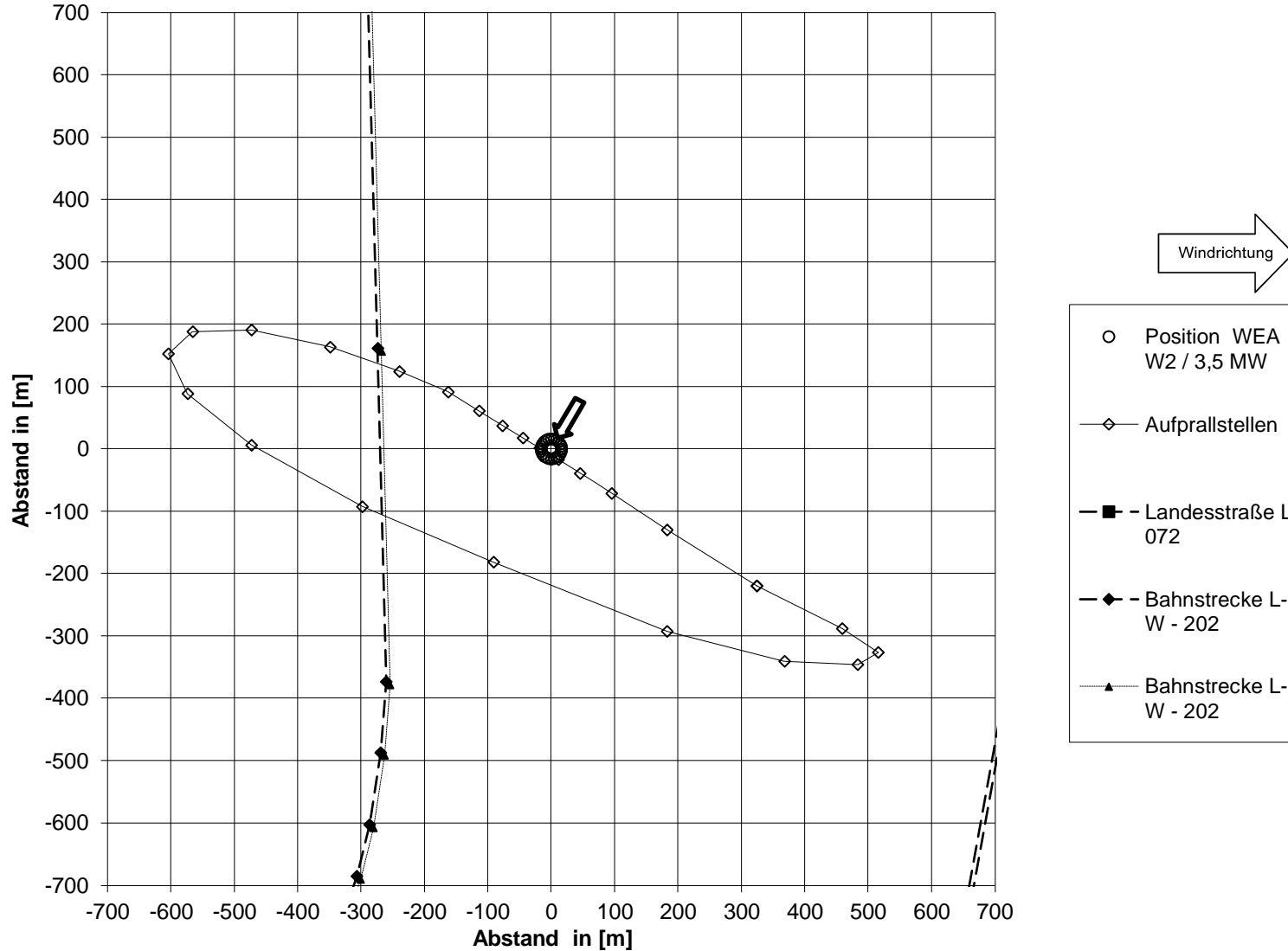
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W2 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 180°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



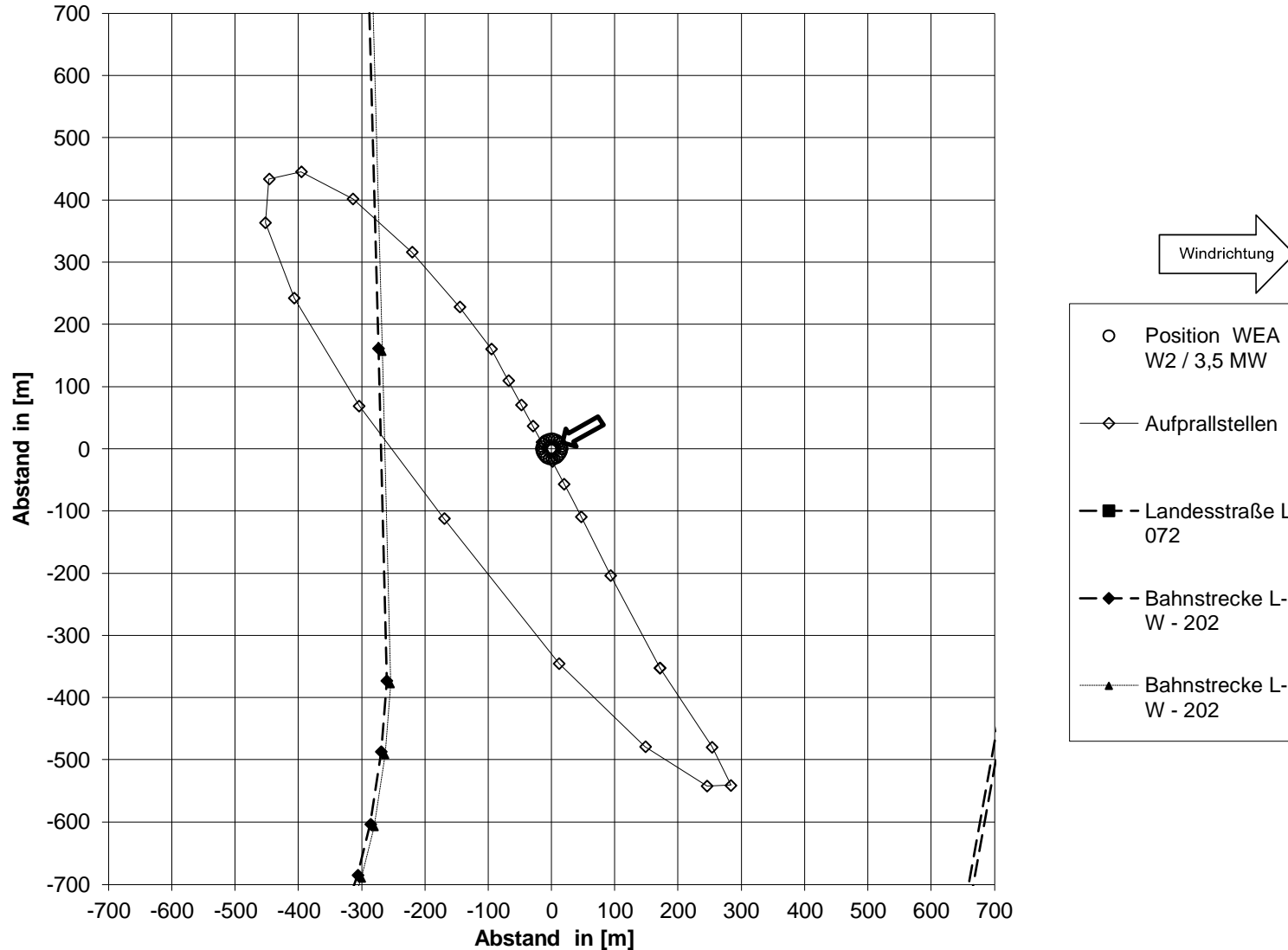
Mögliche Aufprallstellen für WEA W2 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s, Windrichtung 0°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



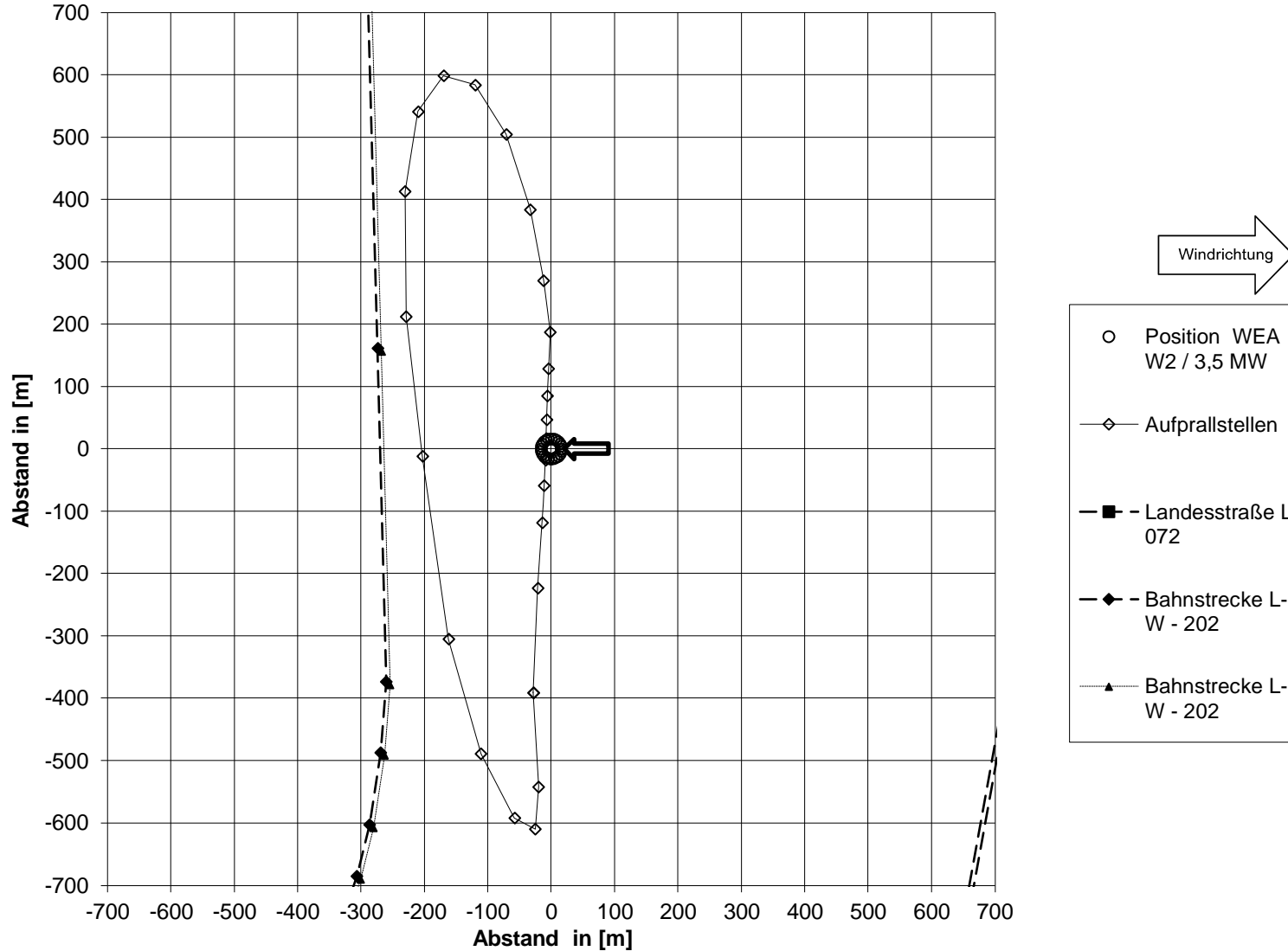
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W2 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 30°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



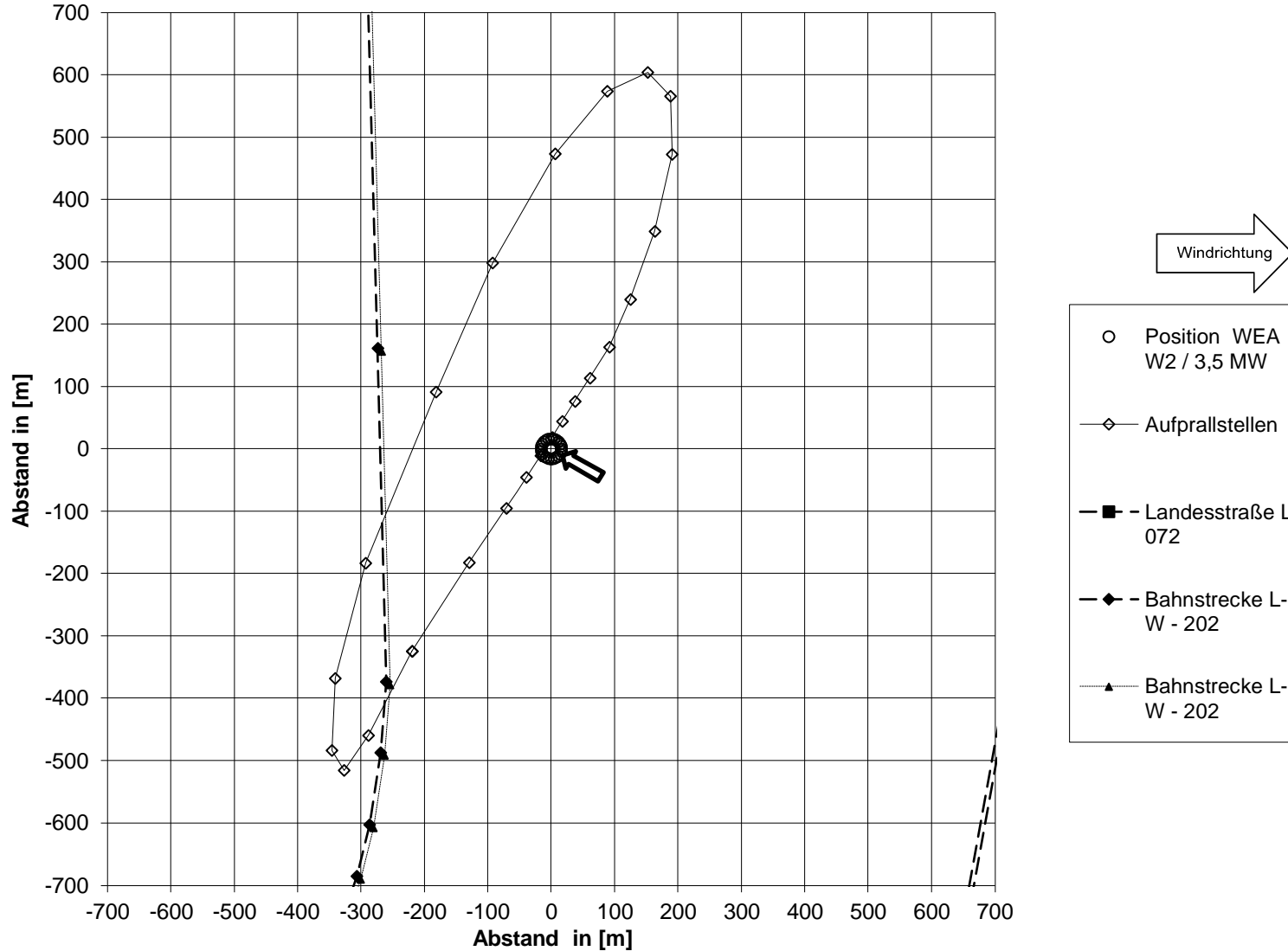
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W2 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 60°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



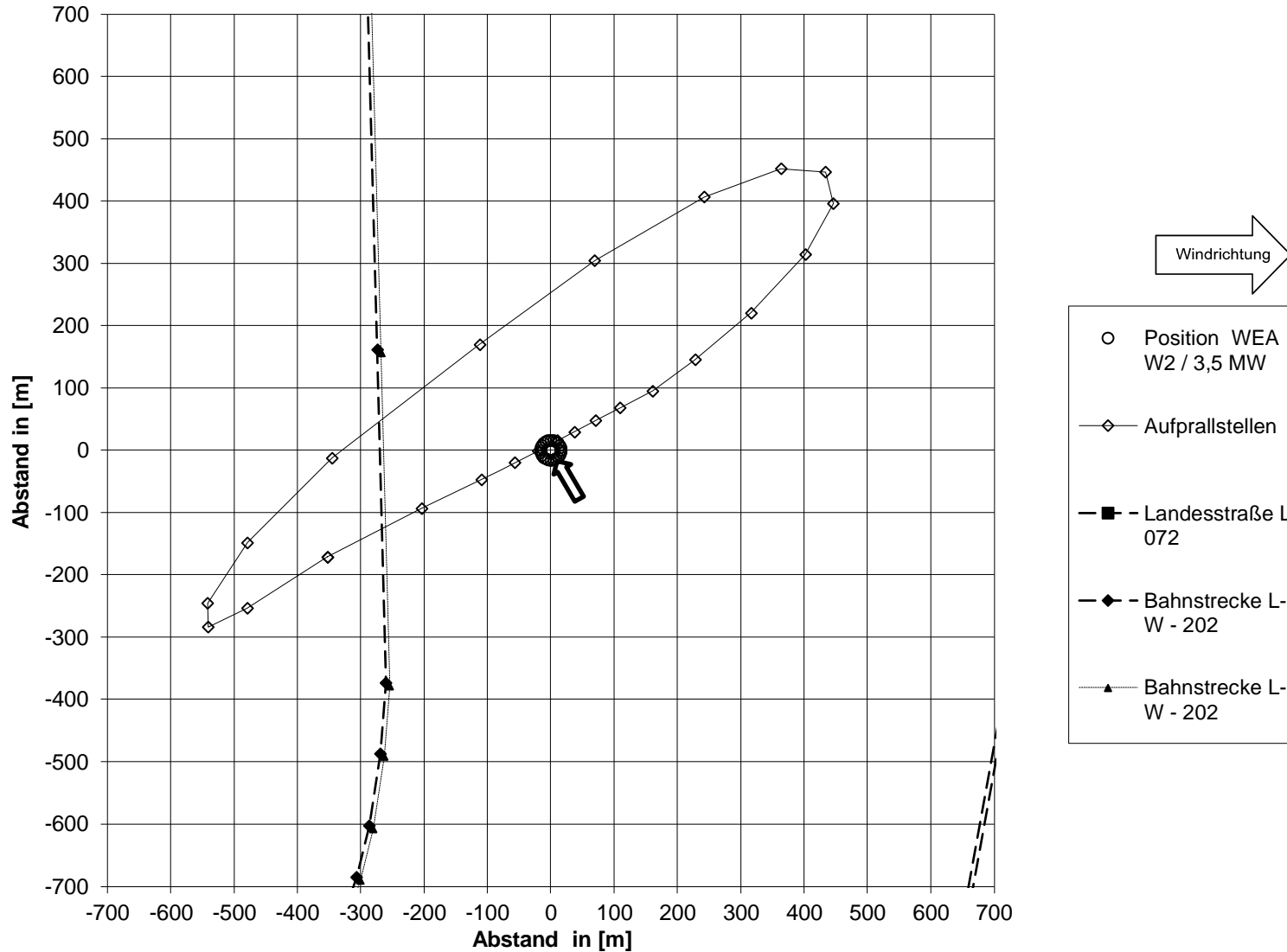
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W2 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 90°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



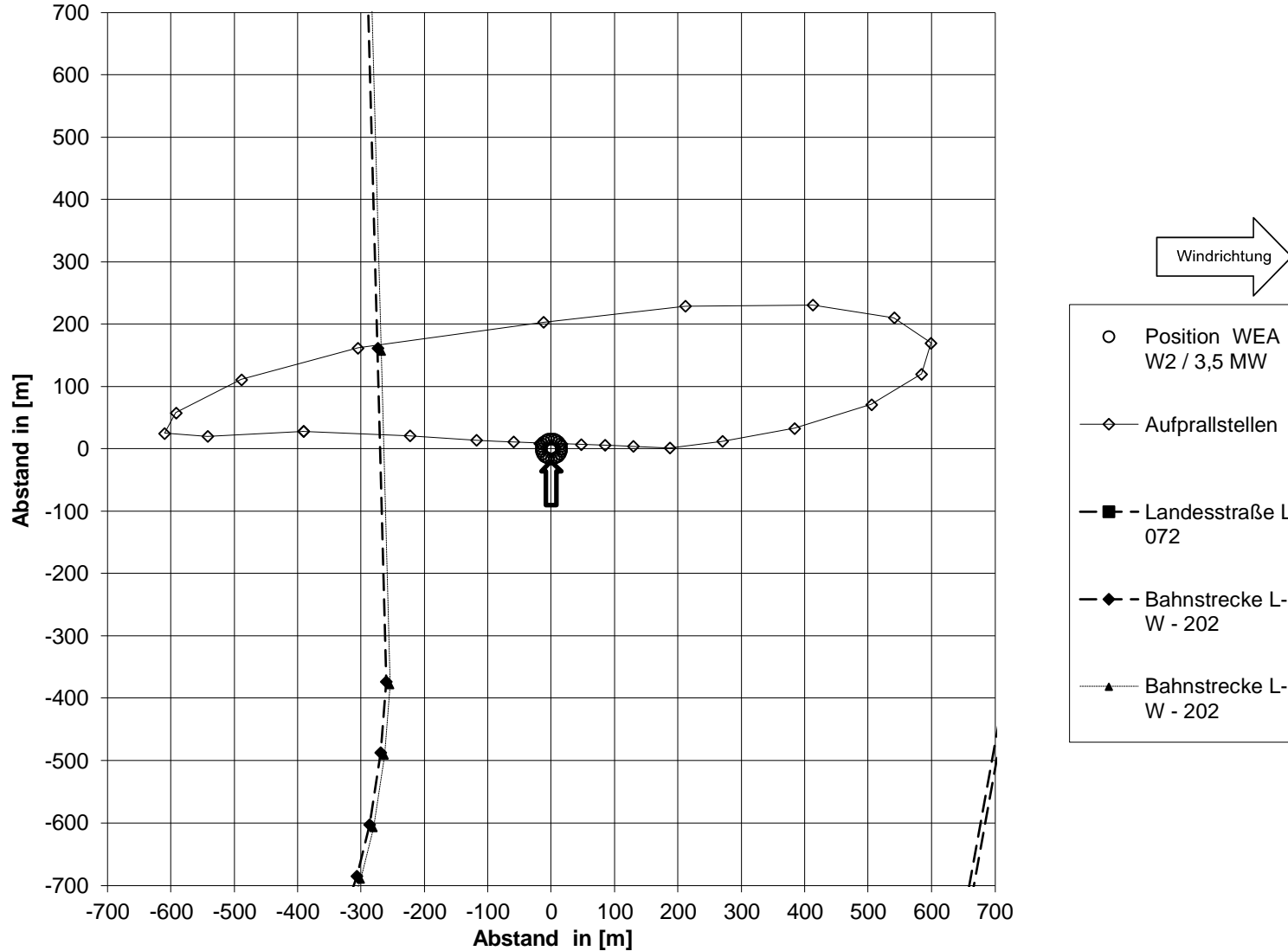
Mögliche Aufprallstellen für WEA W2 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s, Windrichtung 120°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



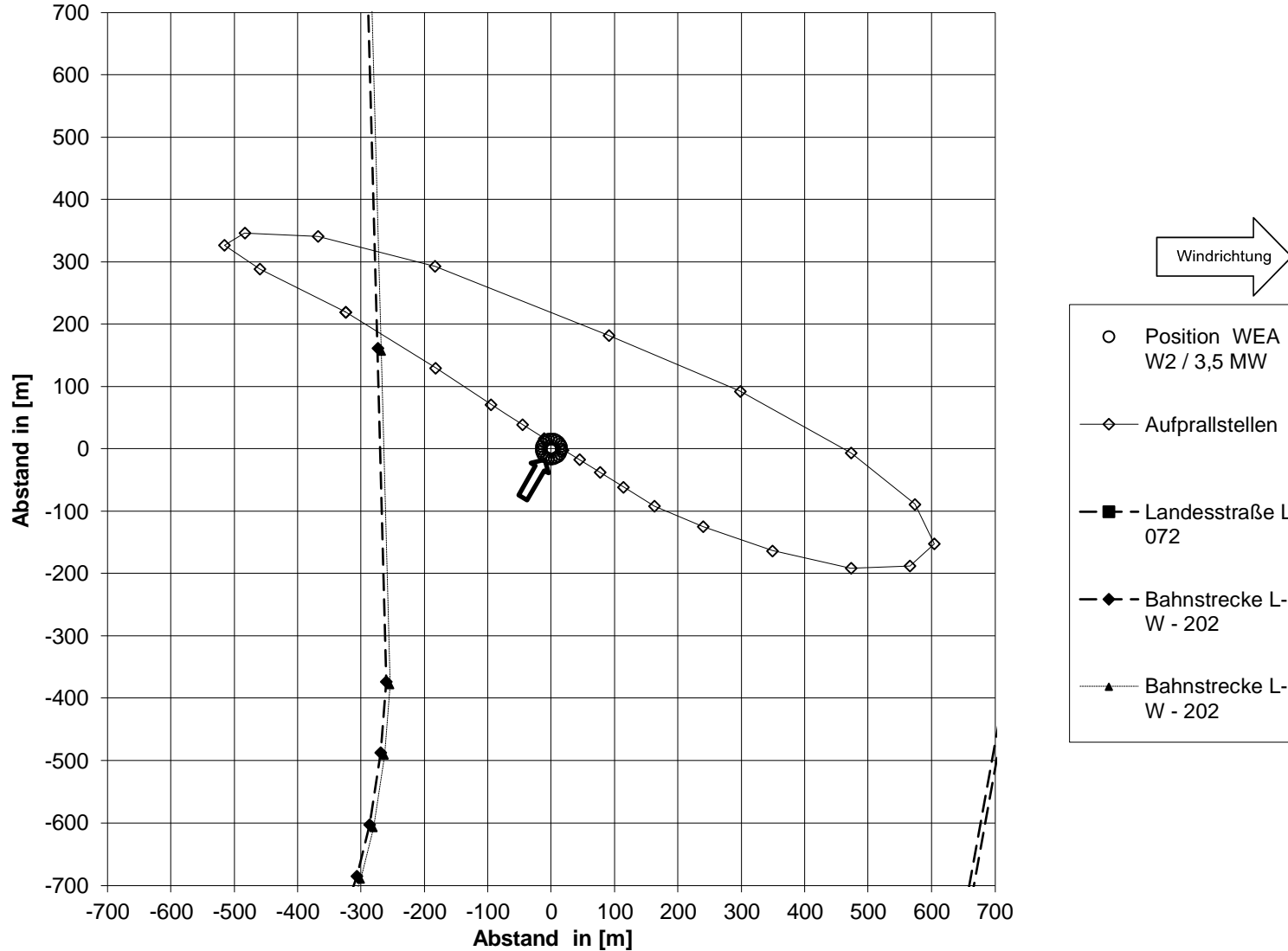
Mögliche Aufprallstellen für WEA W2 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s, Windrichtung 150°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



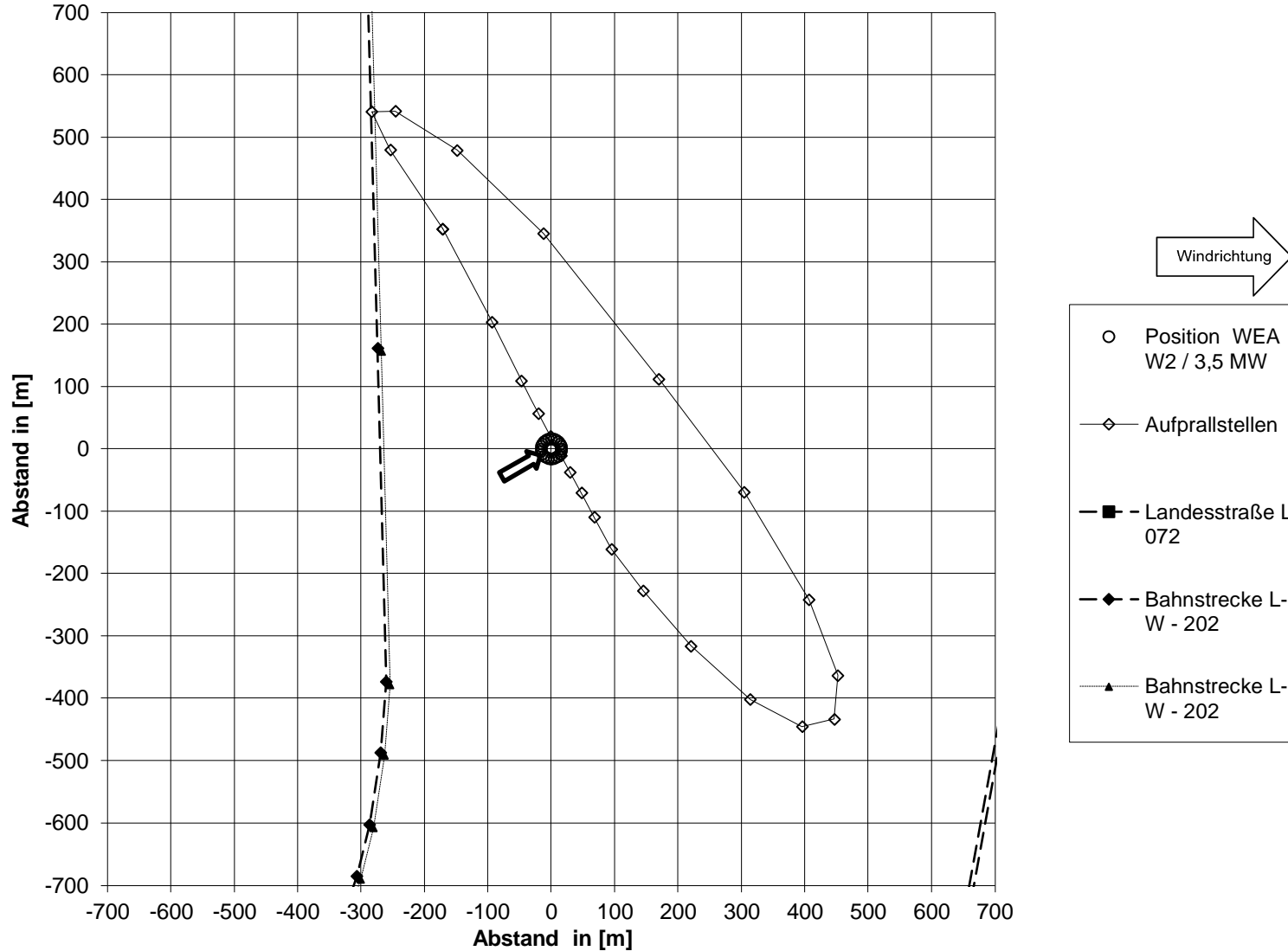
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W2 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 180°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



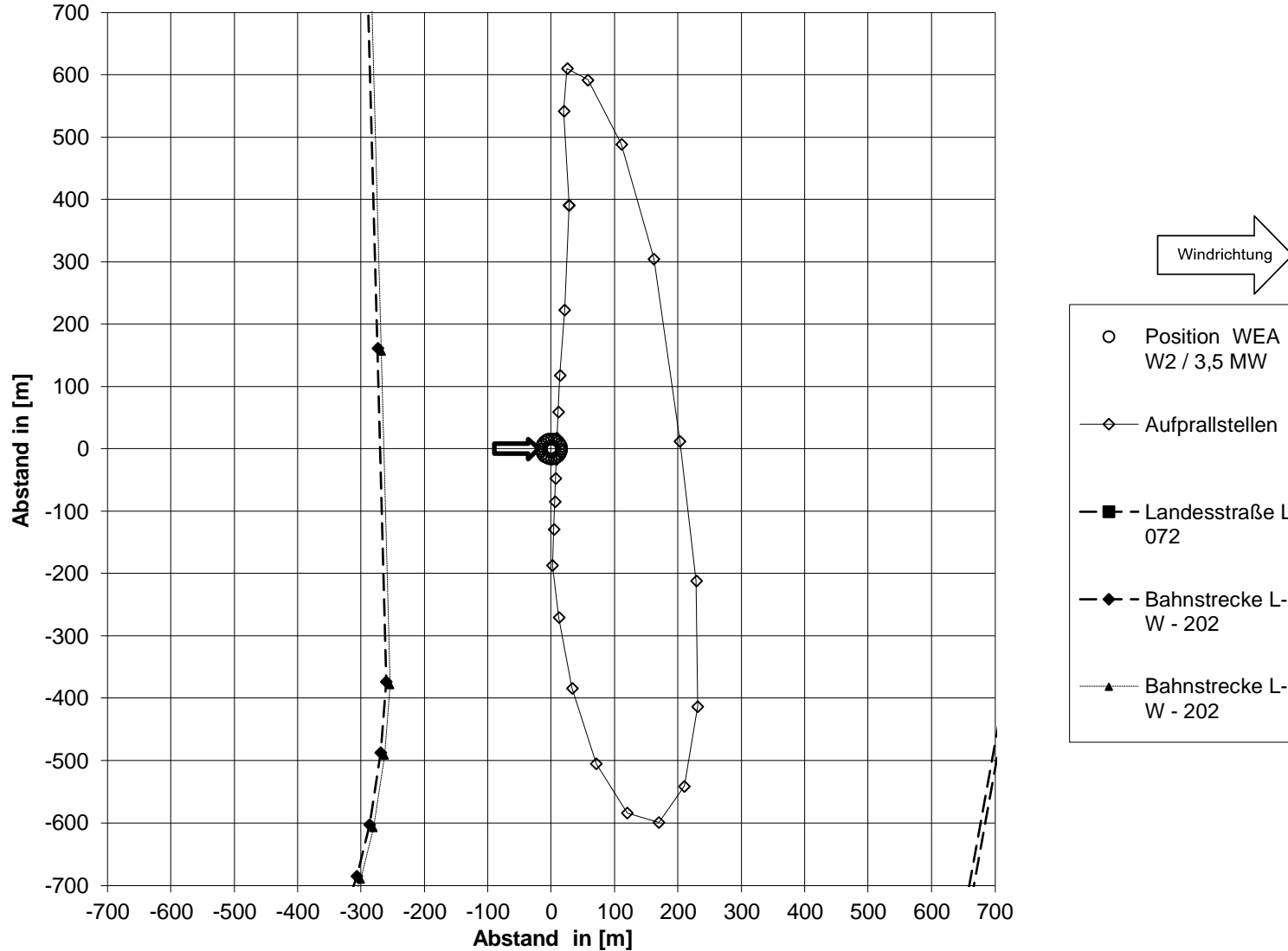
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W2 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 210°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



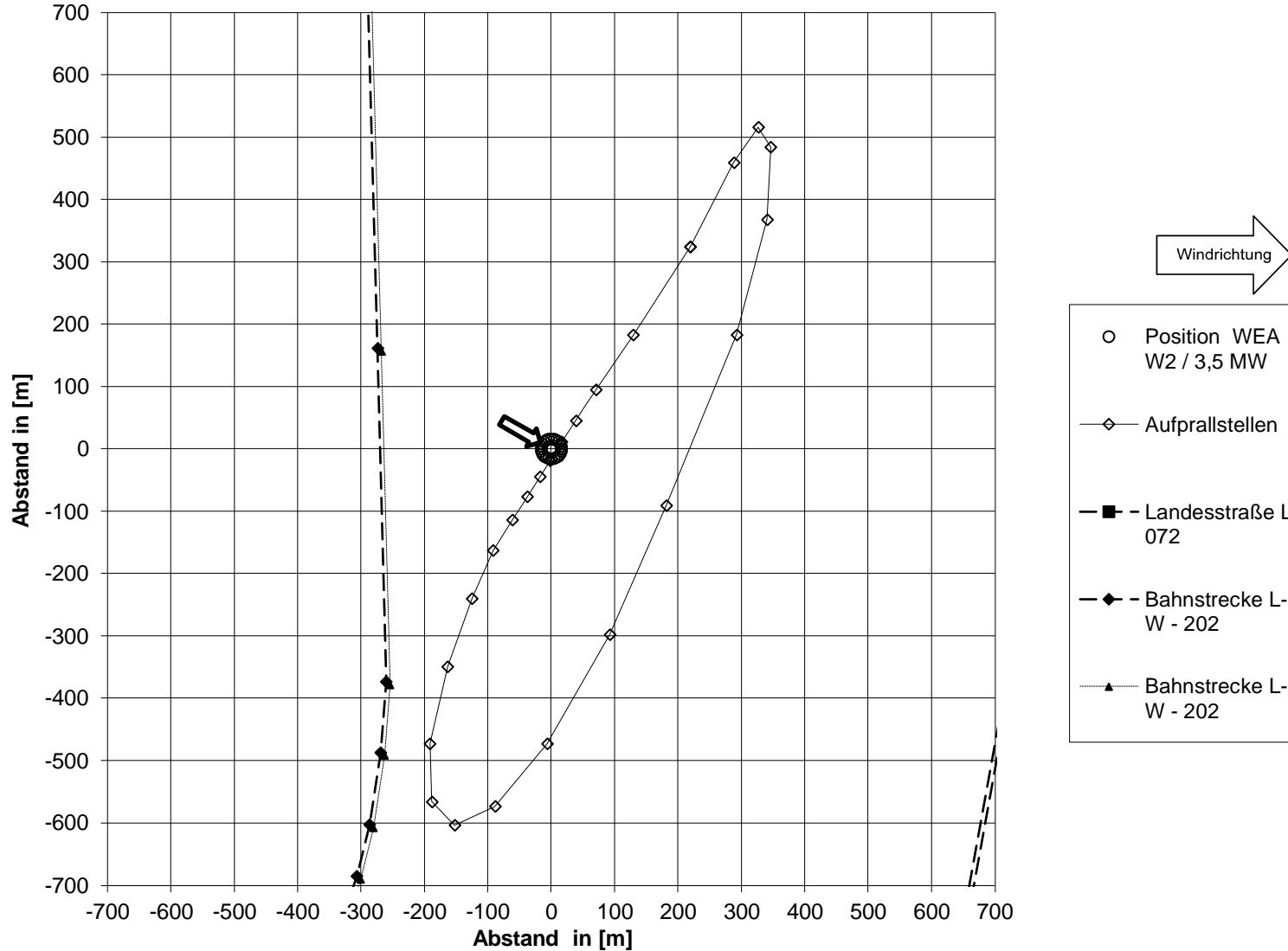
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W2 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 240°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



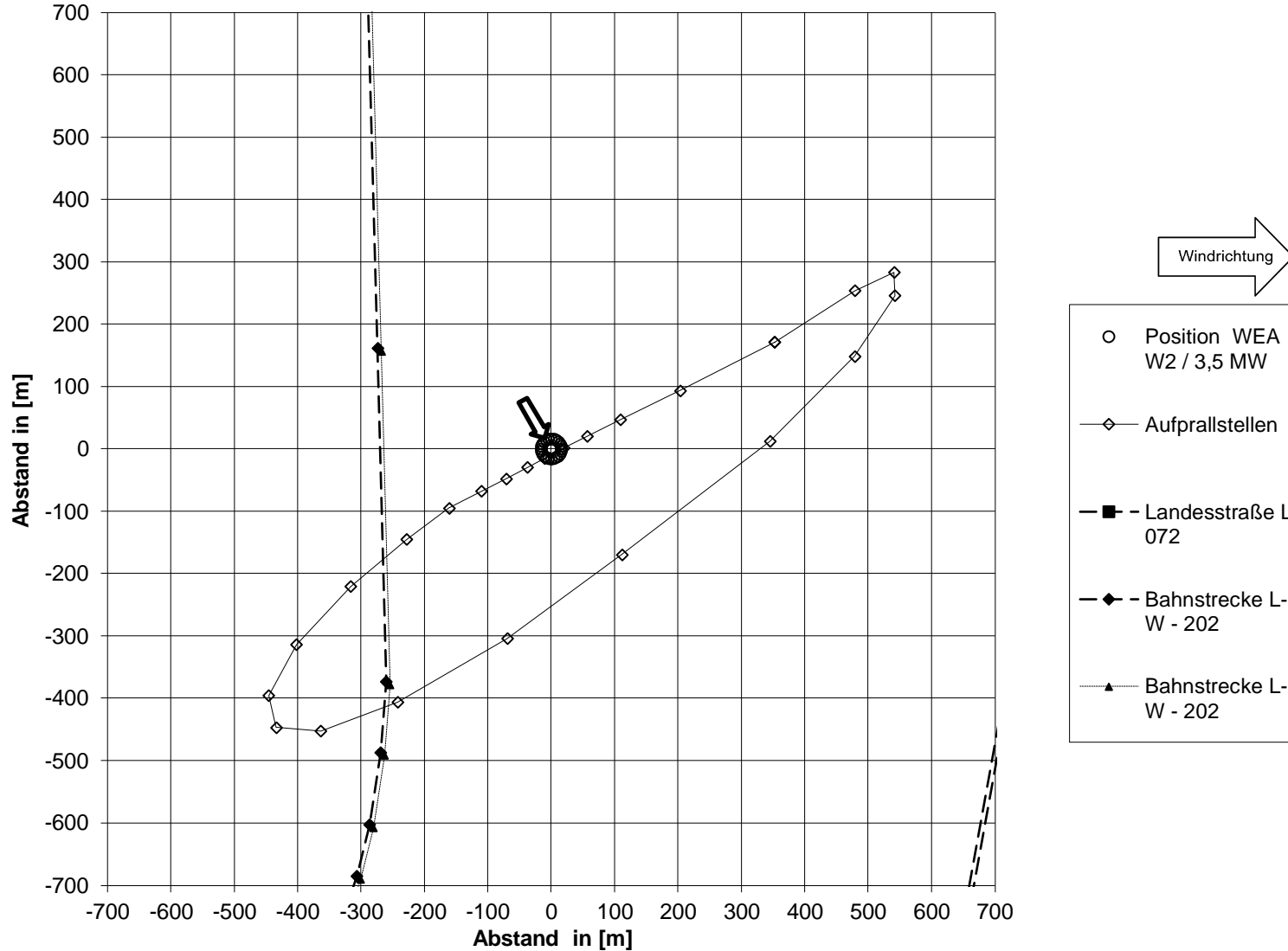
Mögliche Aufprallstellen für WEA W2 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s, Windrichtung 270°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



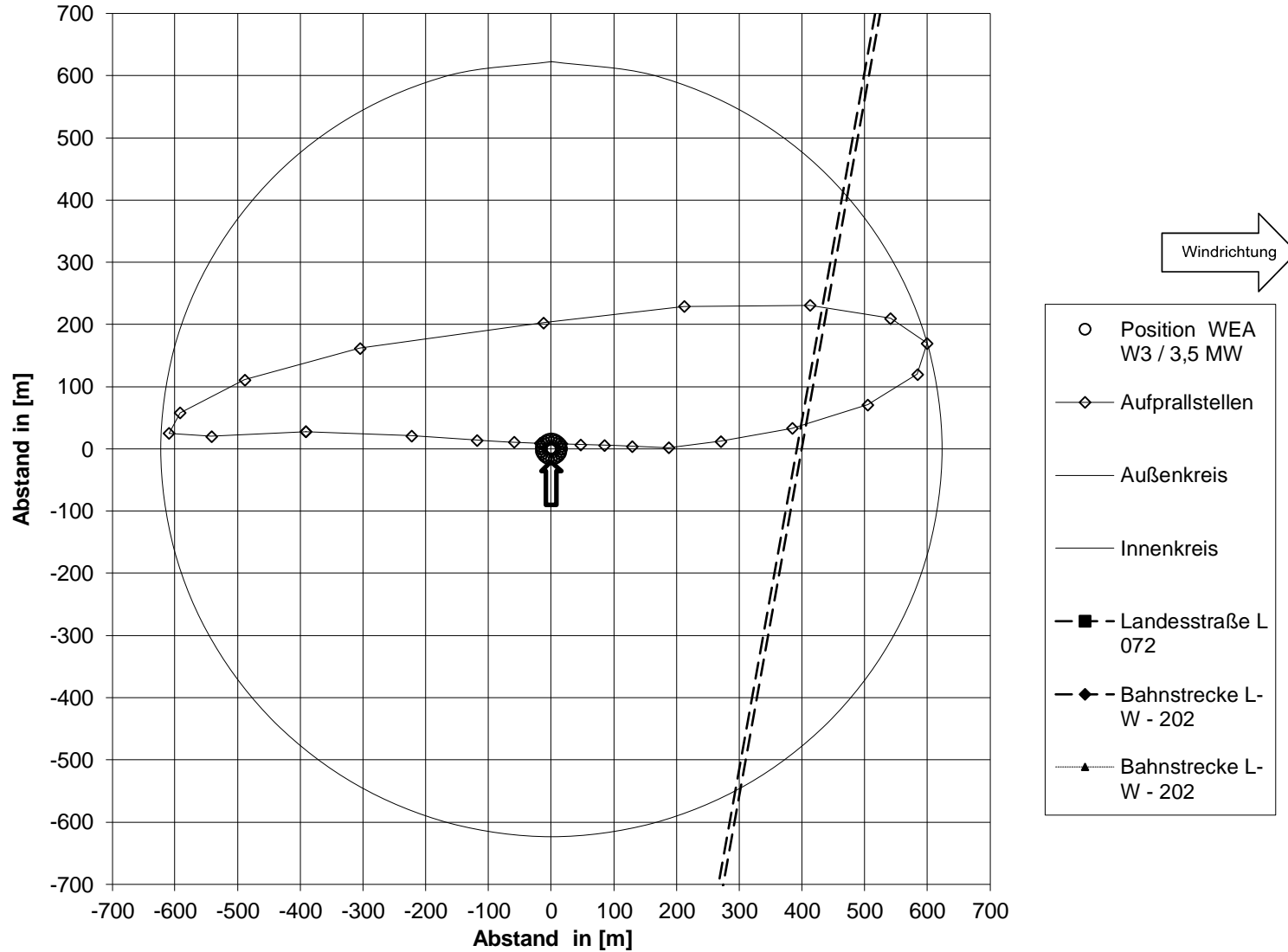
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W2 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 300°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



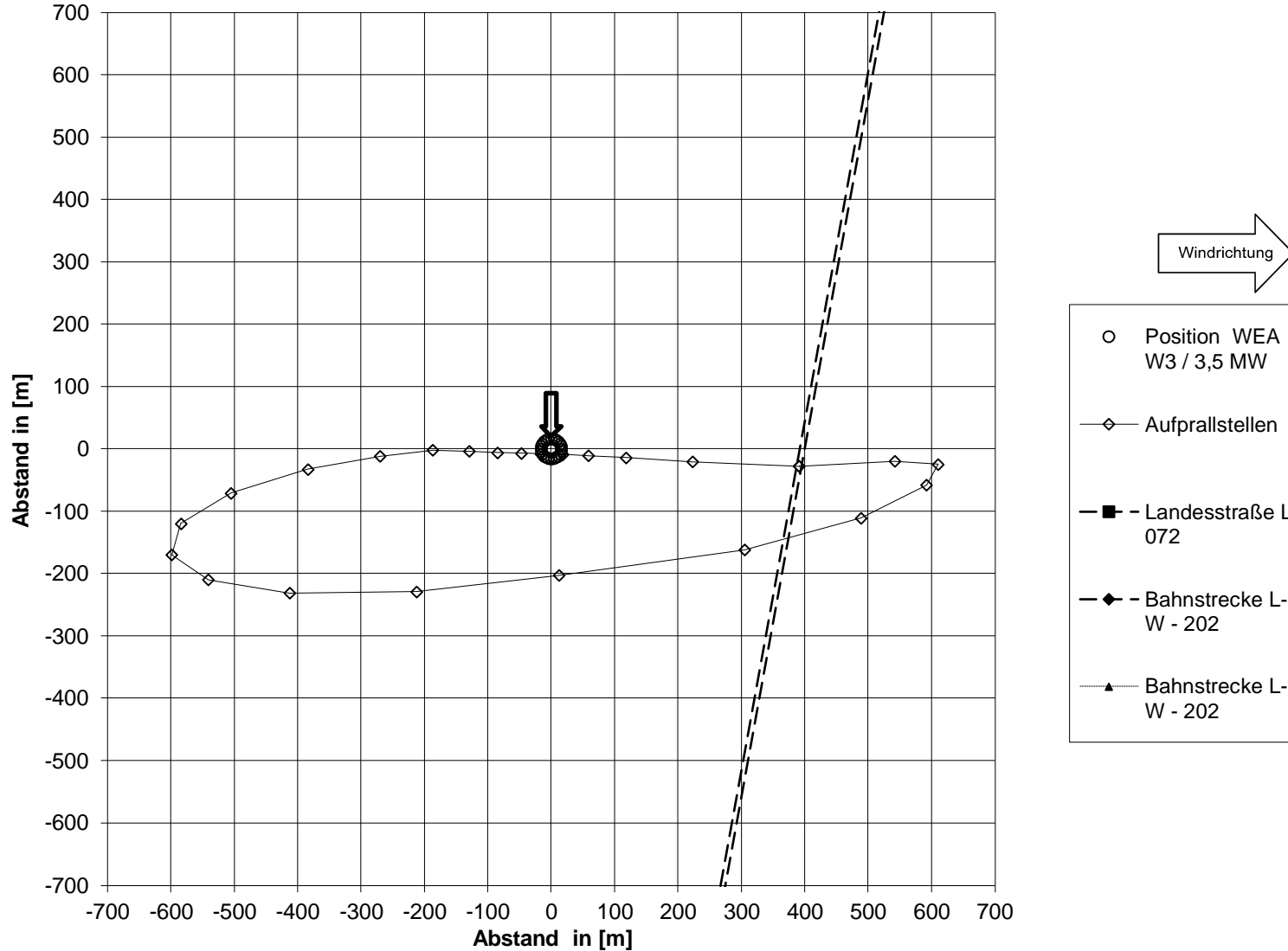
Mögliche Aufprallstellen für WEA W2 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 330°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



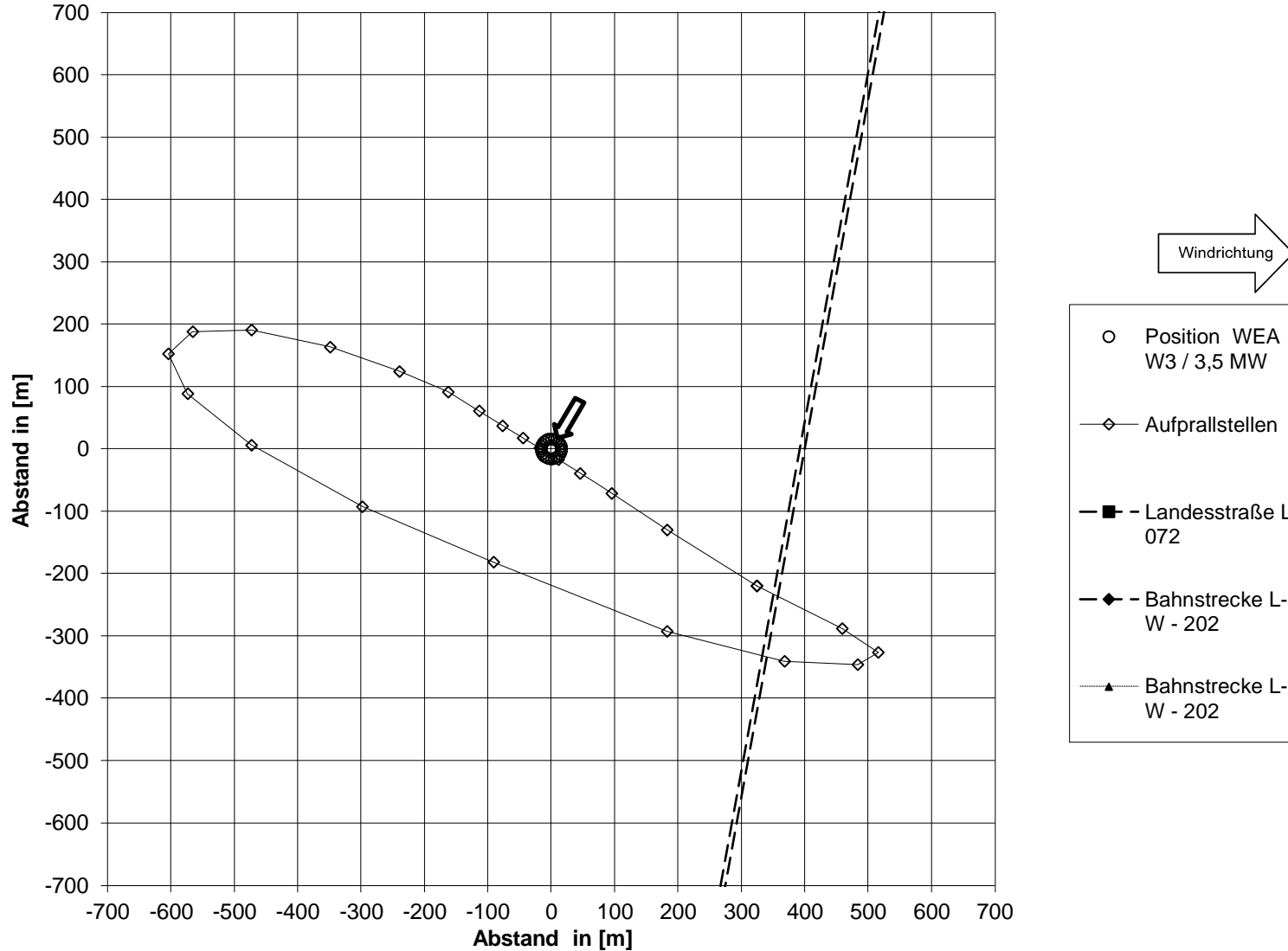
Mögliche Aufprallstellen für WEA W3 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s, Windrichtung 180°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



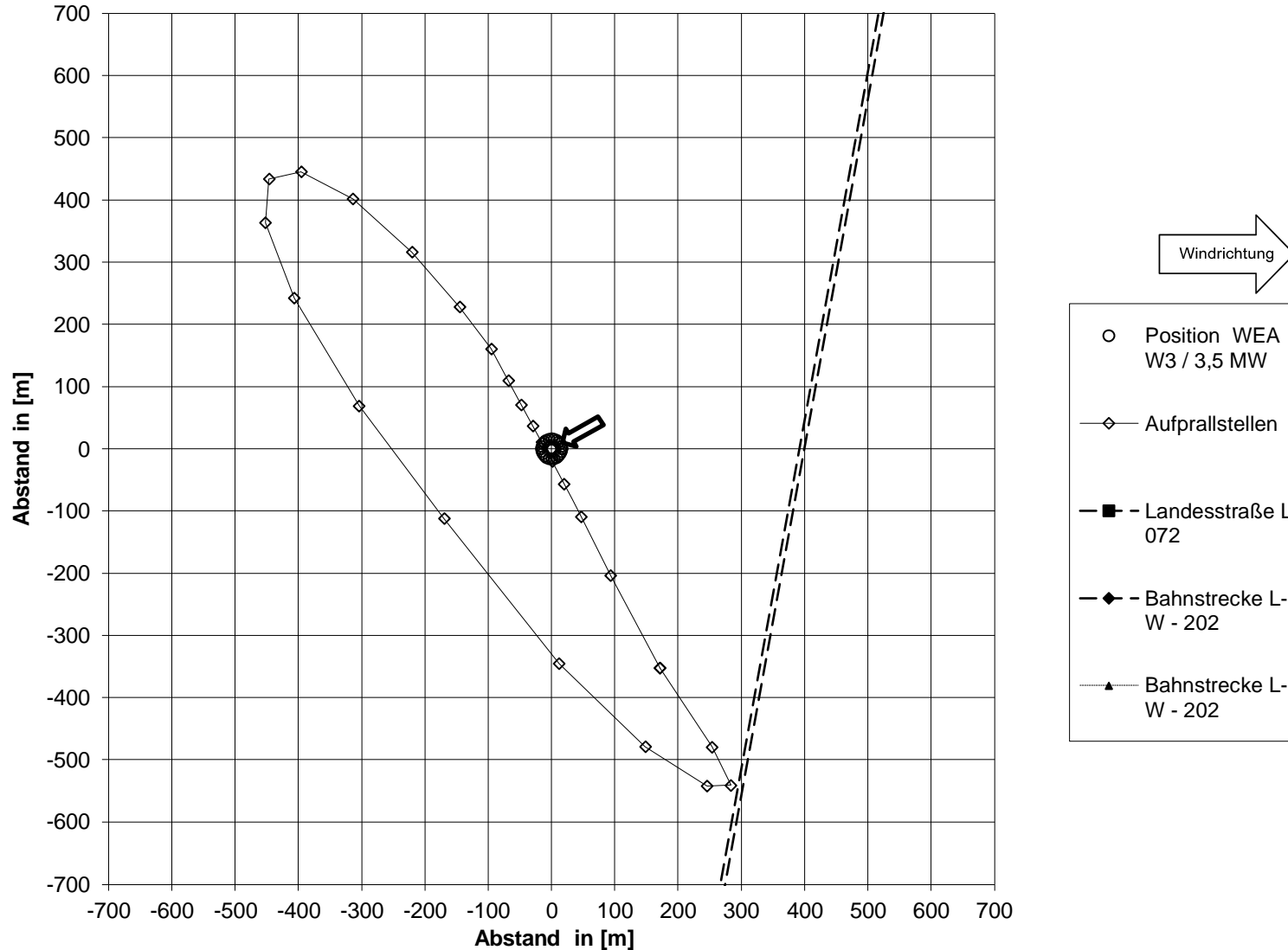
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W3 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 0°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



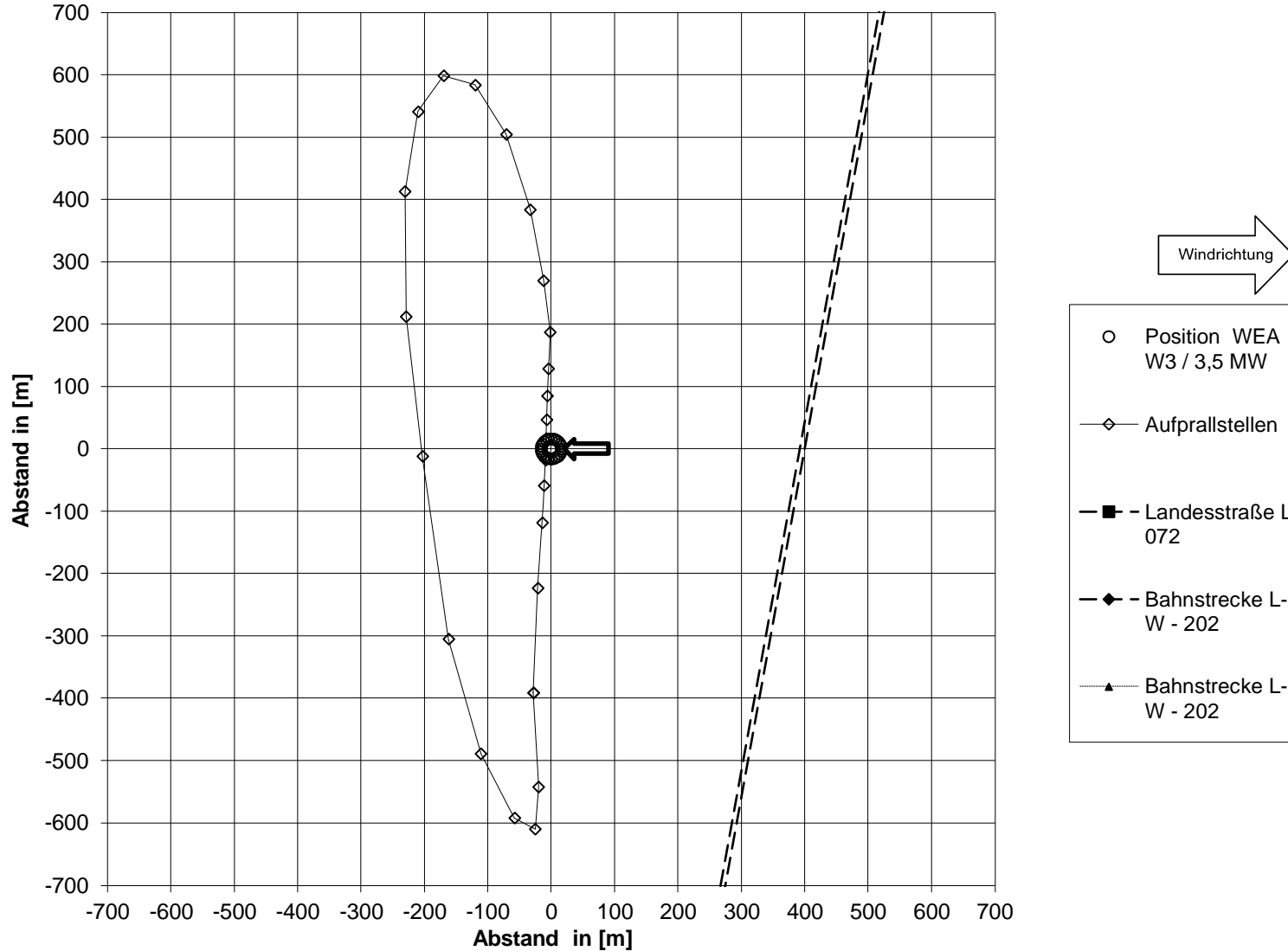
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W3 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 30°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



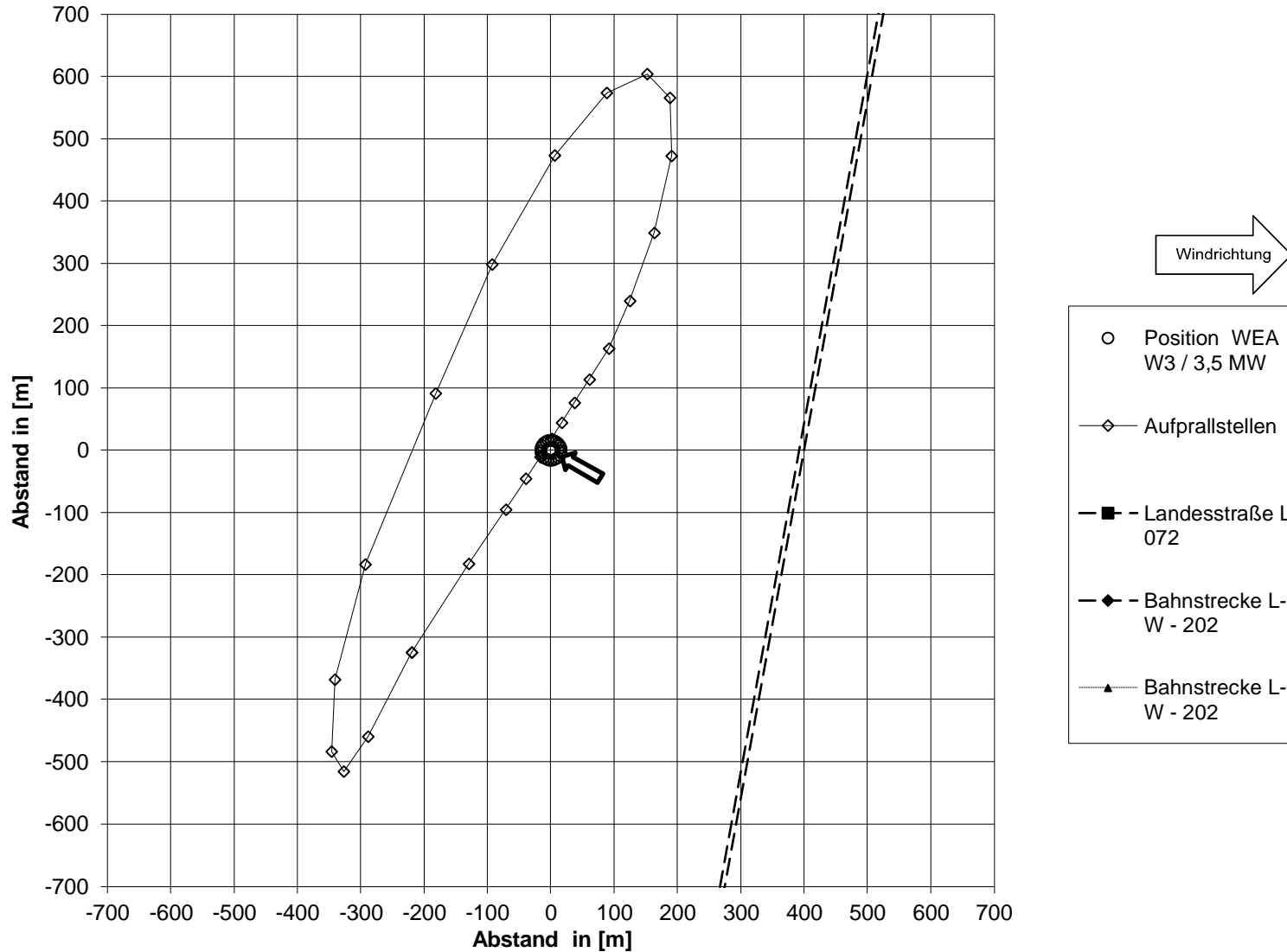
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W3 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 60°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



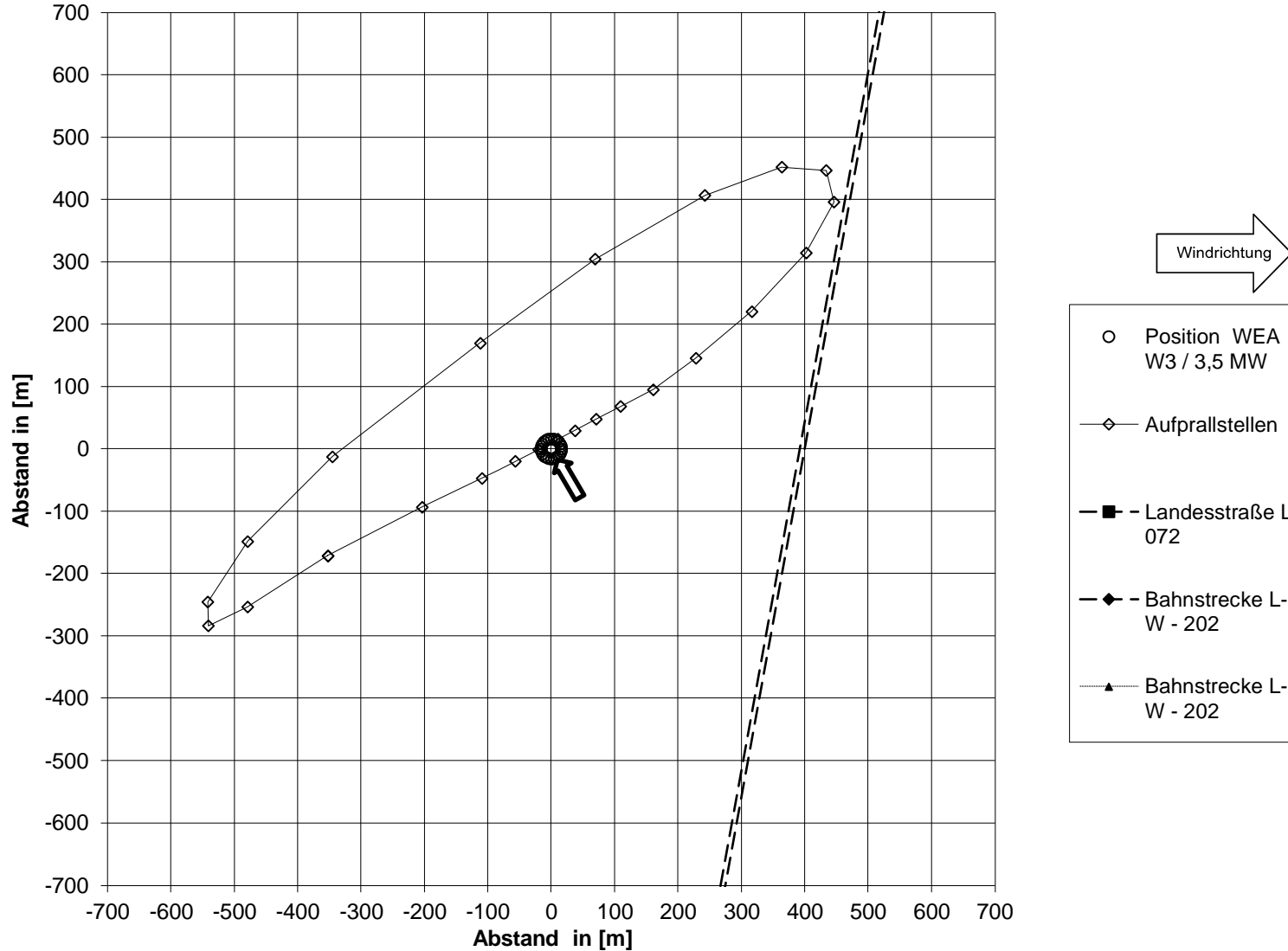
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W3 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 90°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



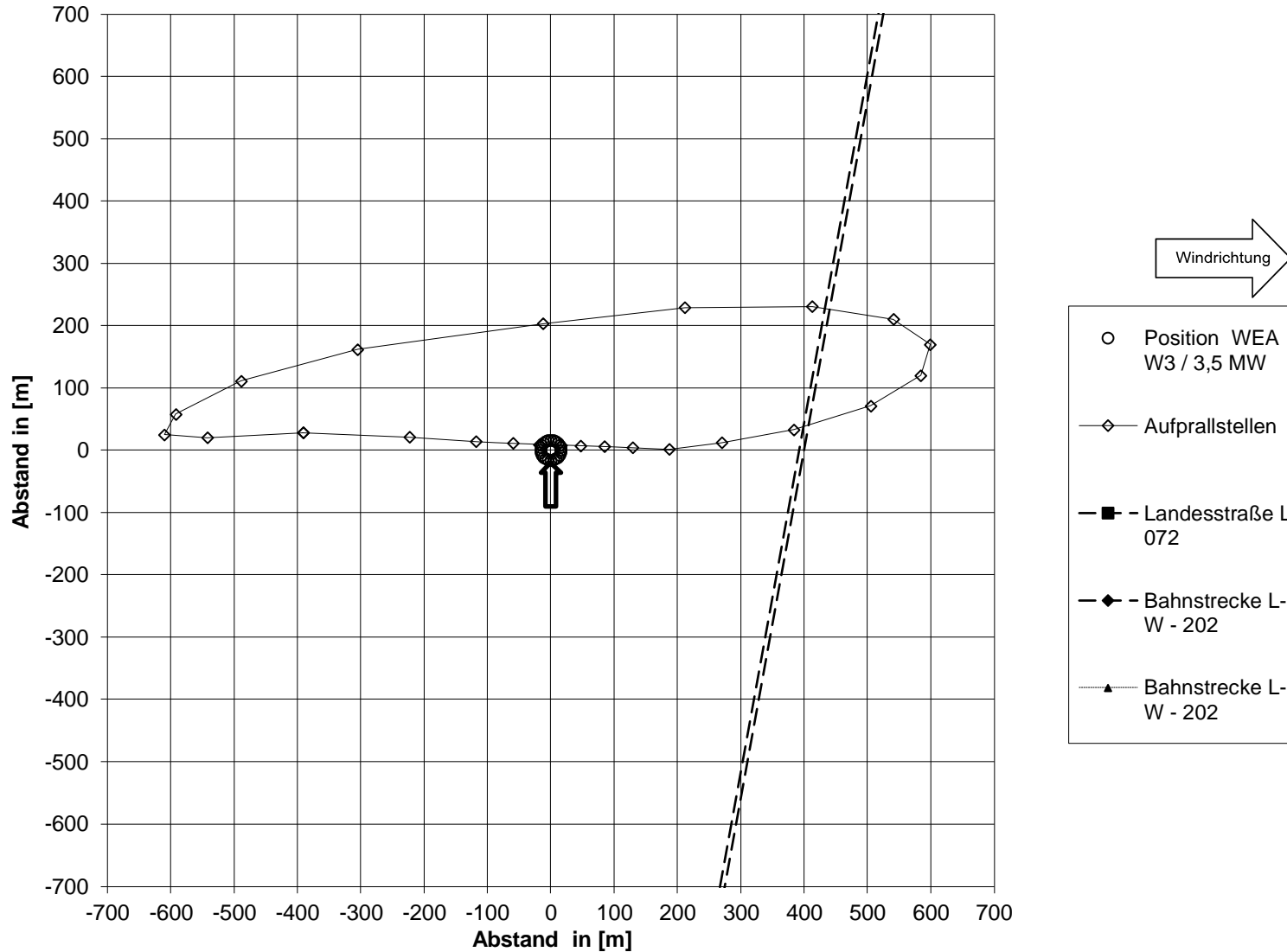
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W3 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 120°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



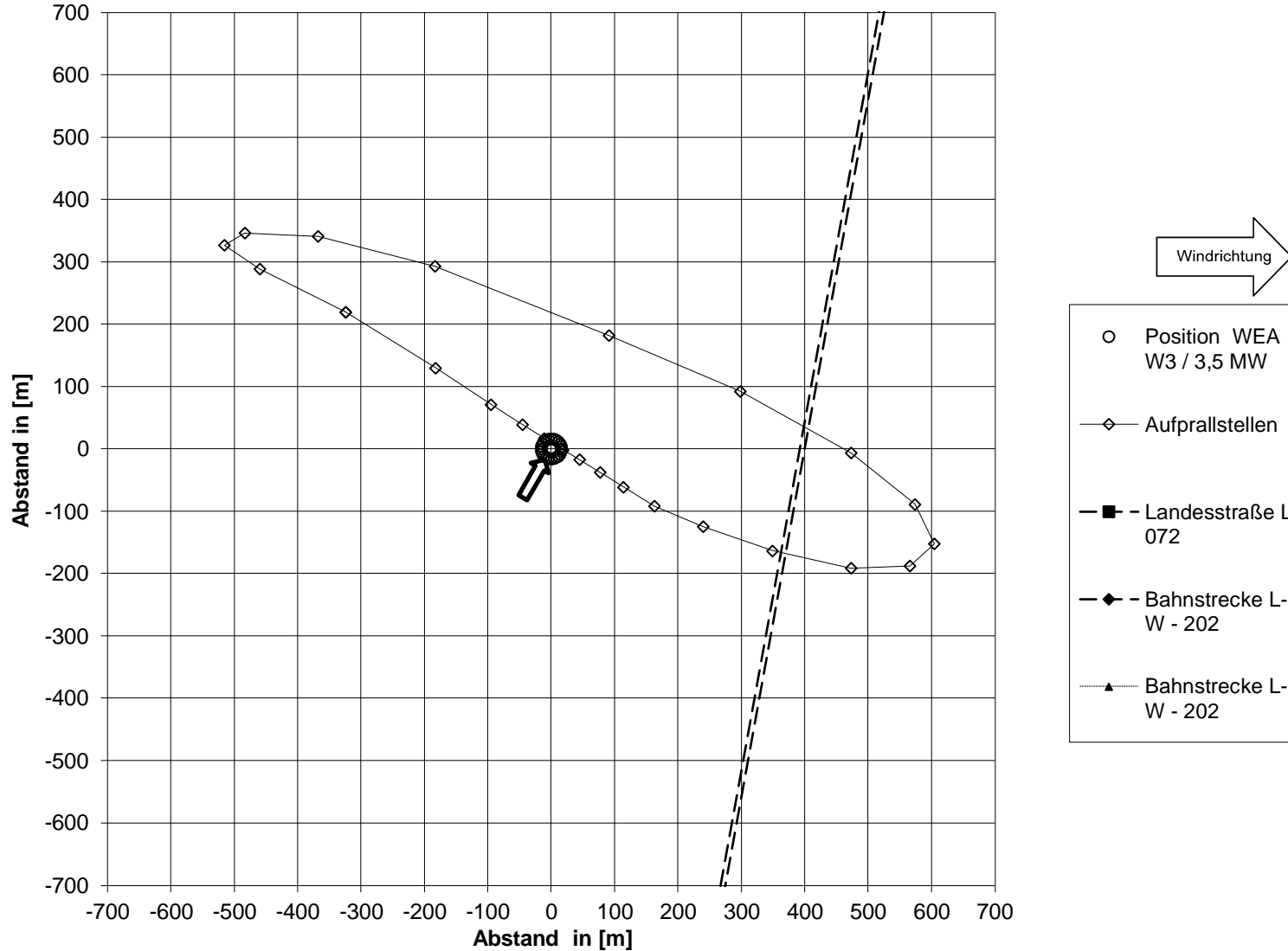
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W3 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 150°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



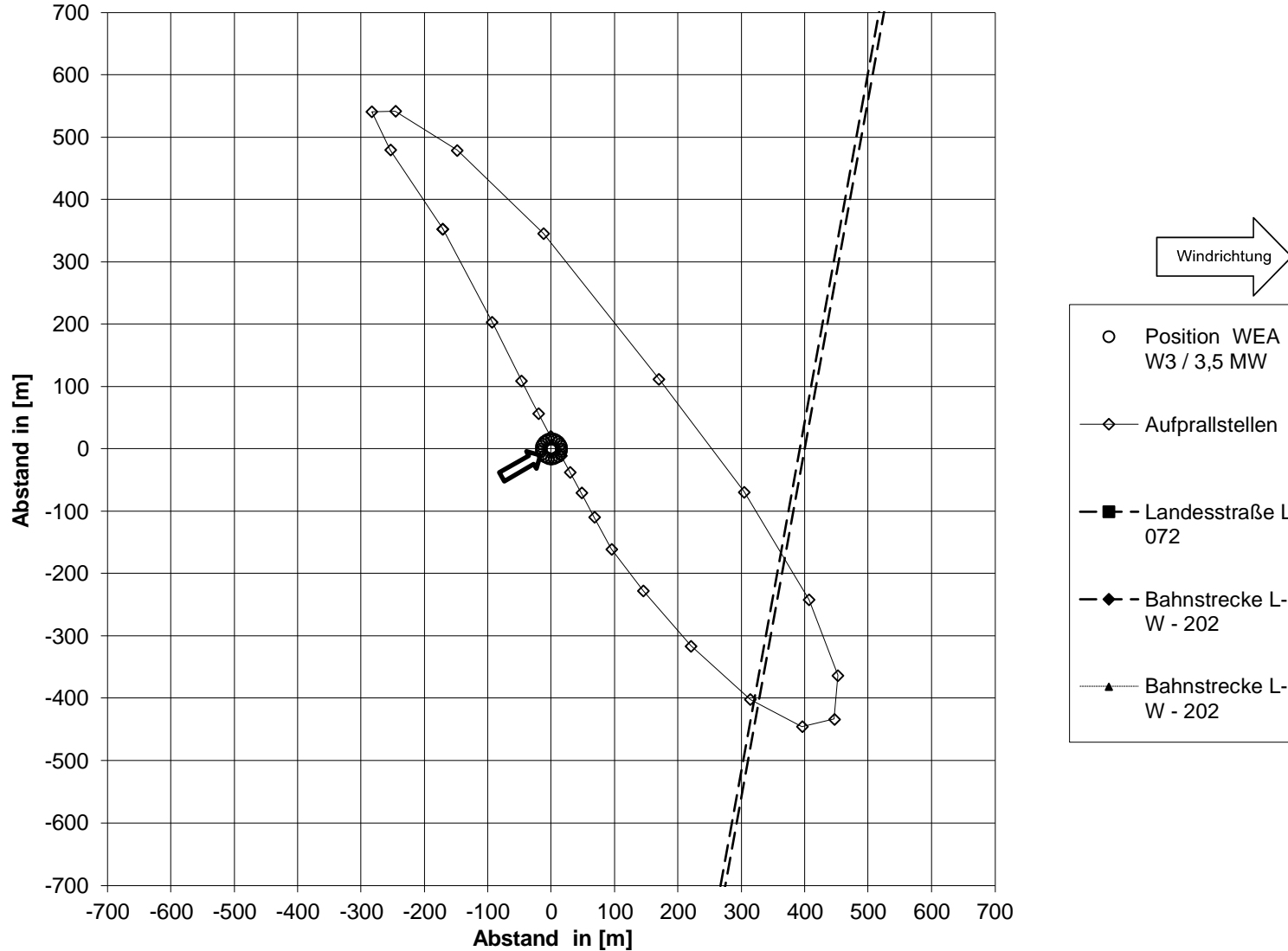
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W3 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 180°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



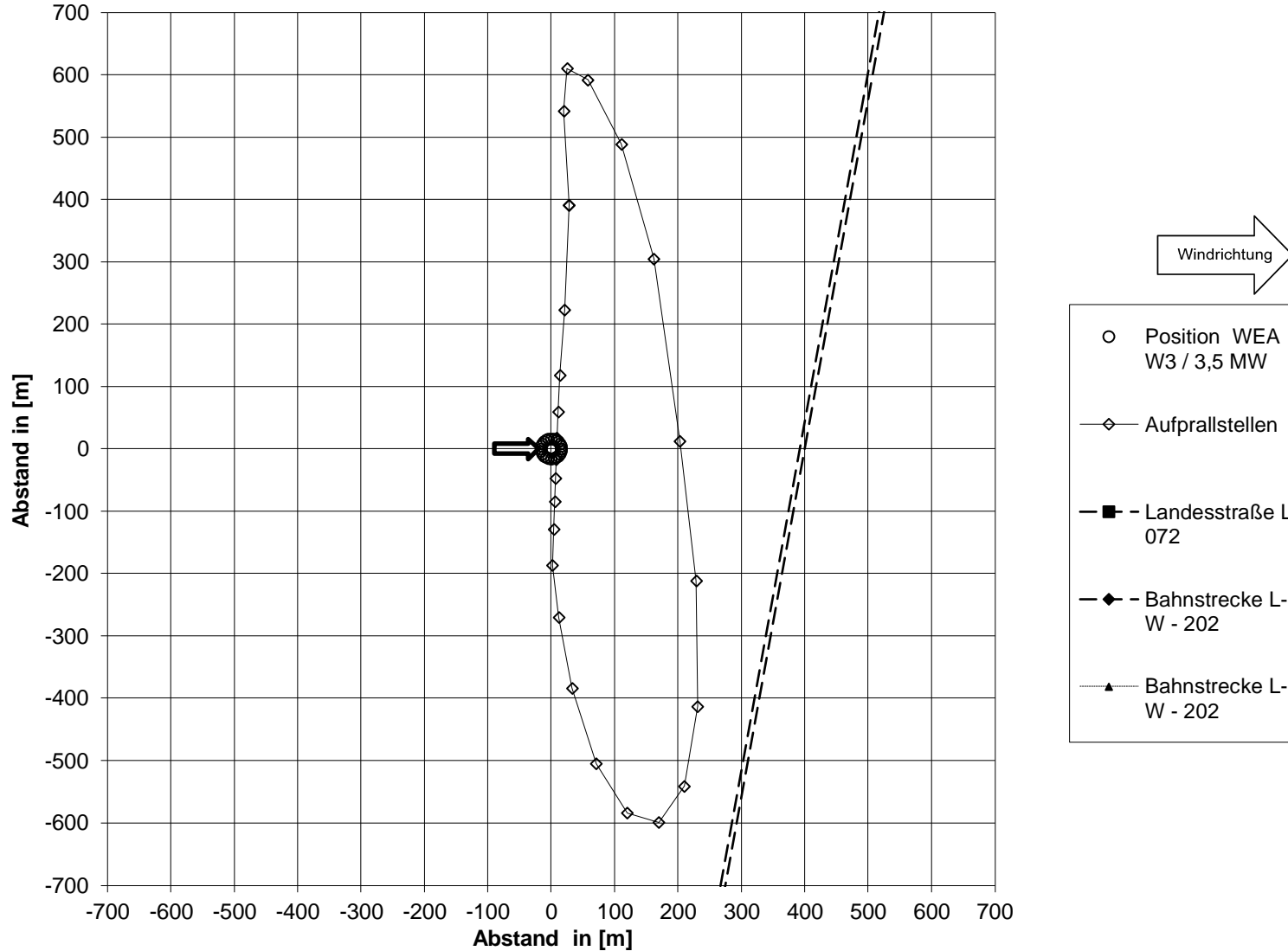
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W3 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 210°, 10,50 U/min und Straße, Bahn**



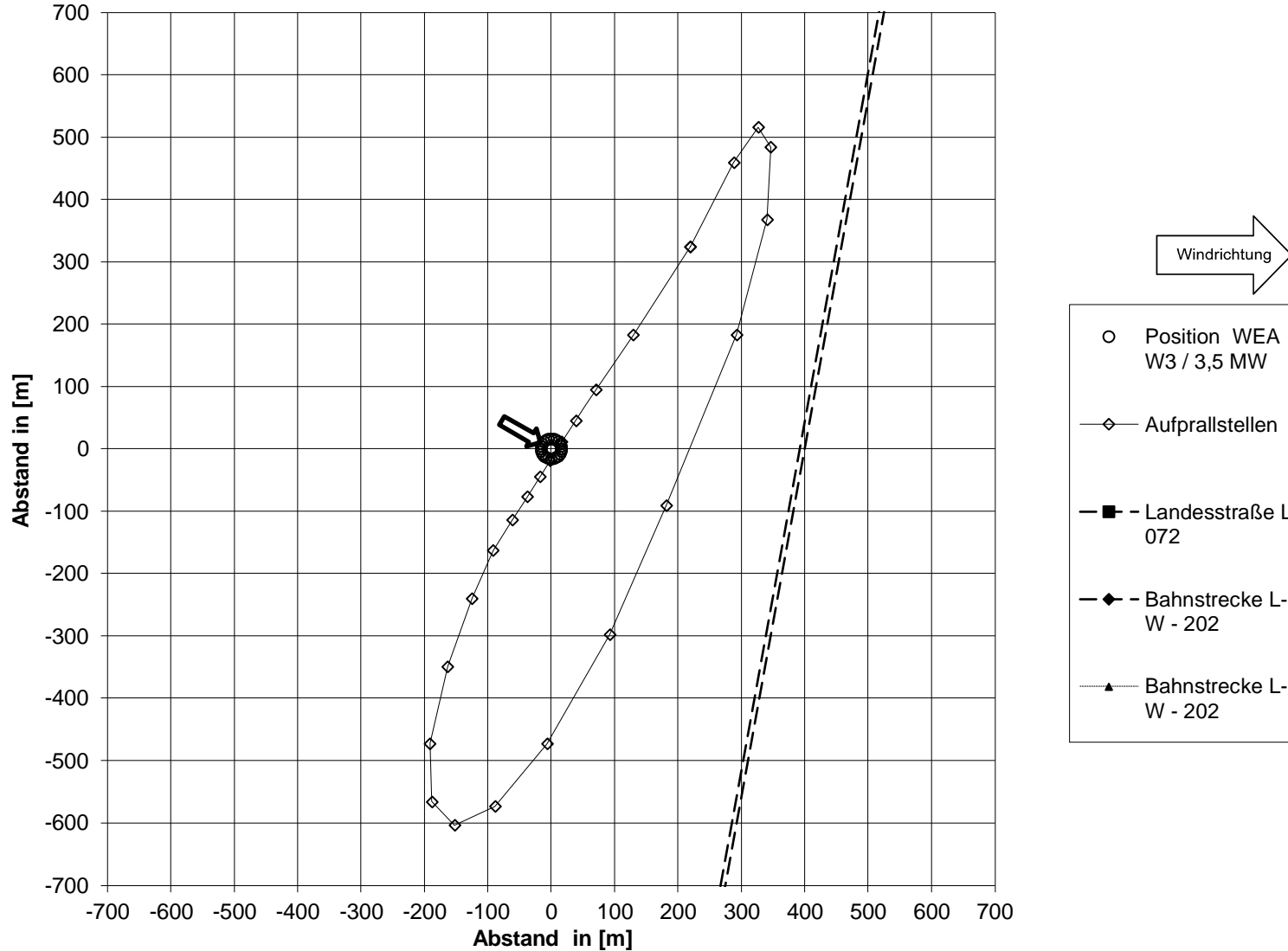
Mögliche Aufprallstellen für WEA W3 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 240°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



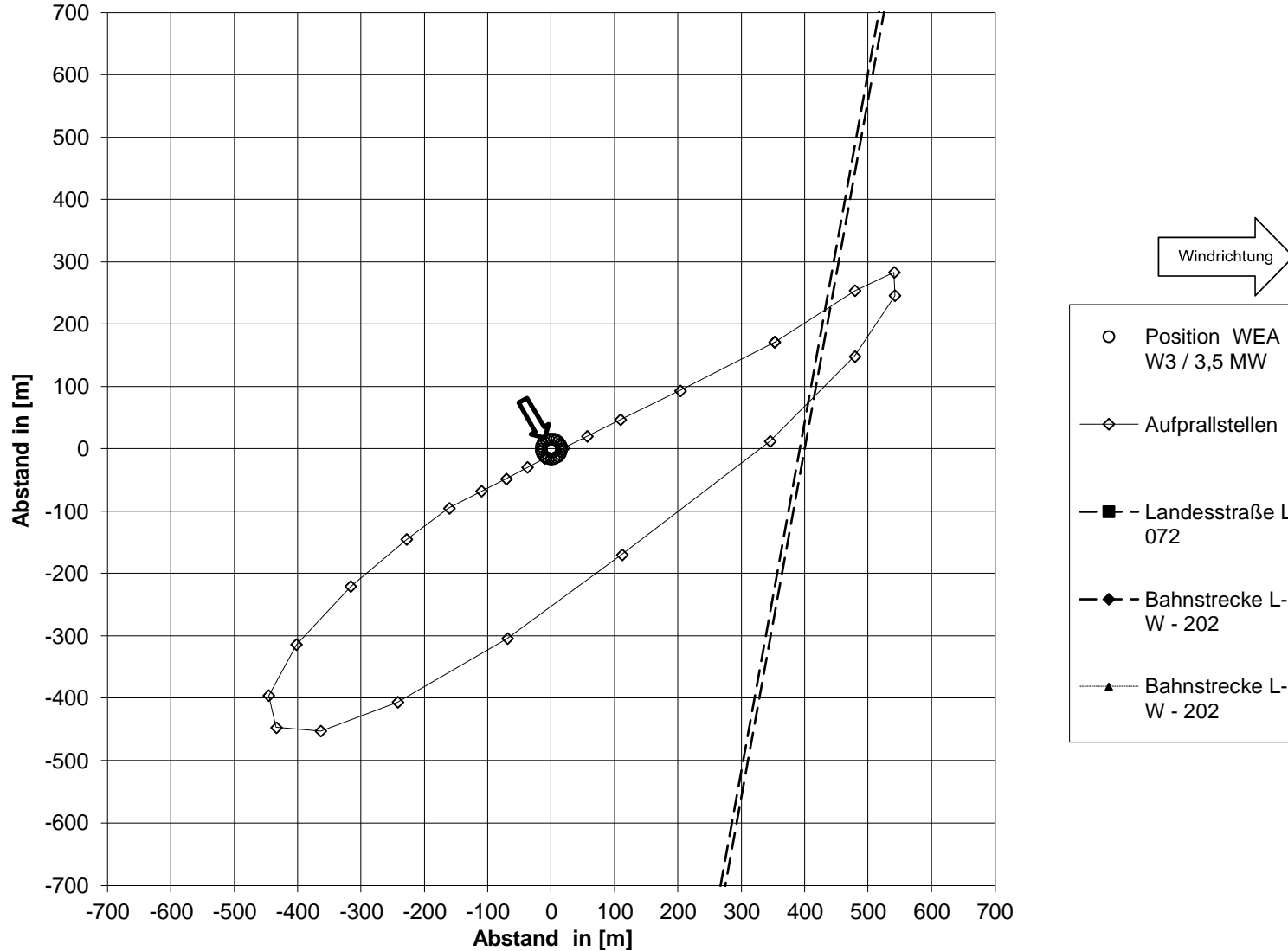
Mögliche Aufprallstellen für WEA W3 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 270°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



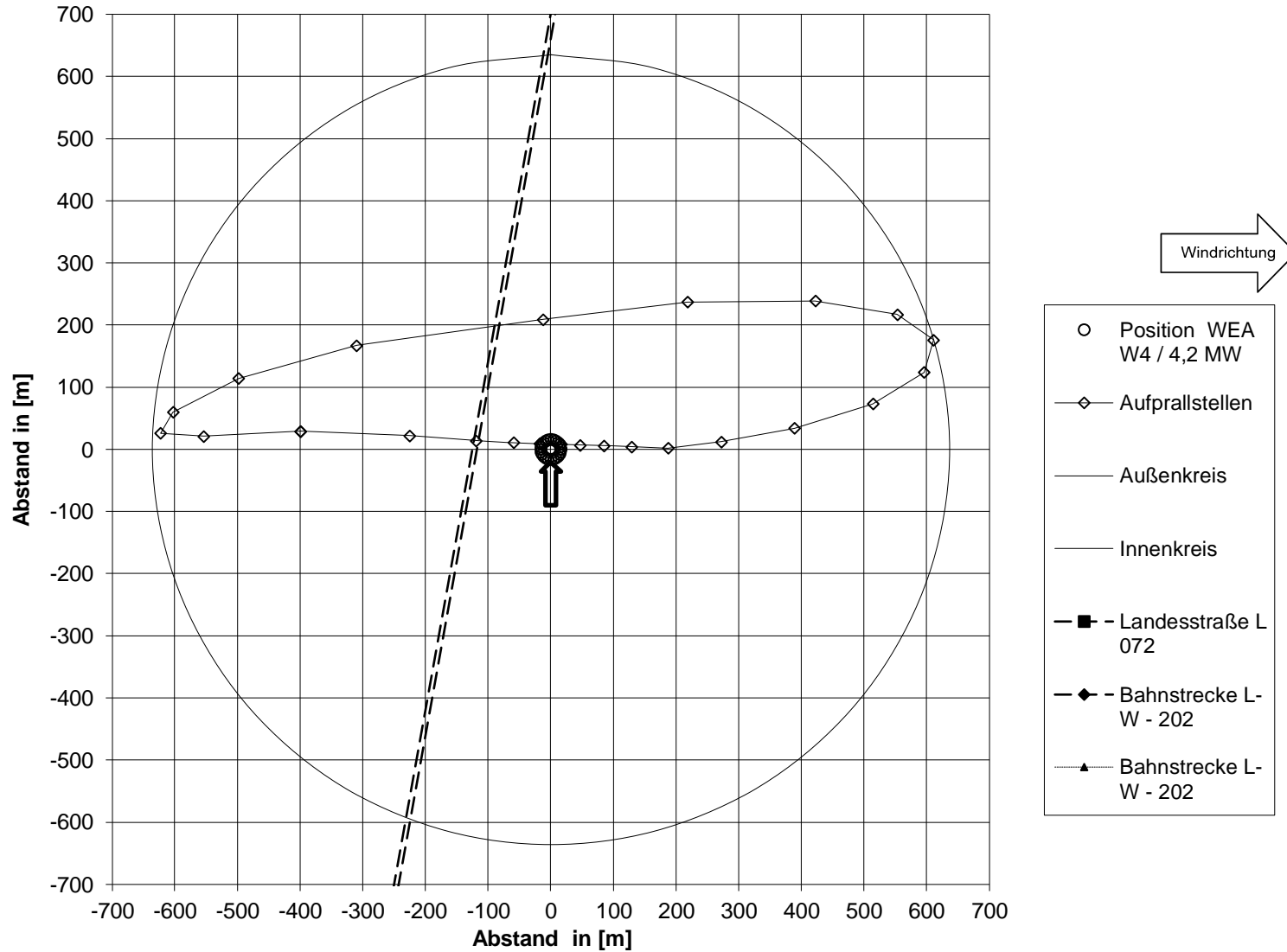
Mögliche Aufprallstellen für WEA W3 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 300°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



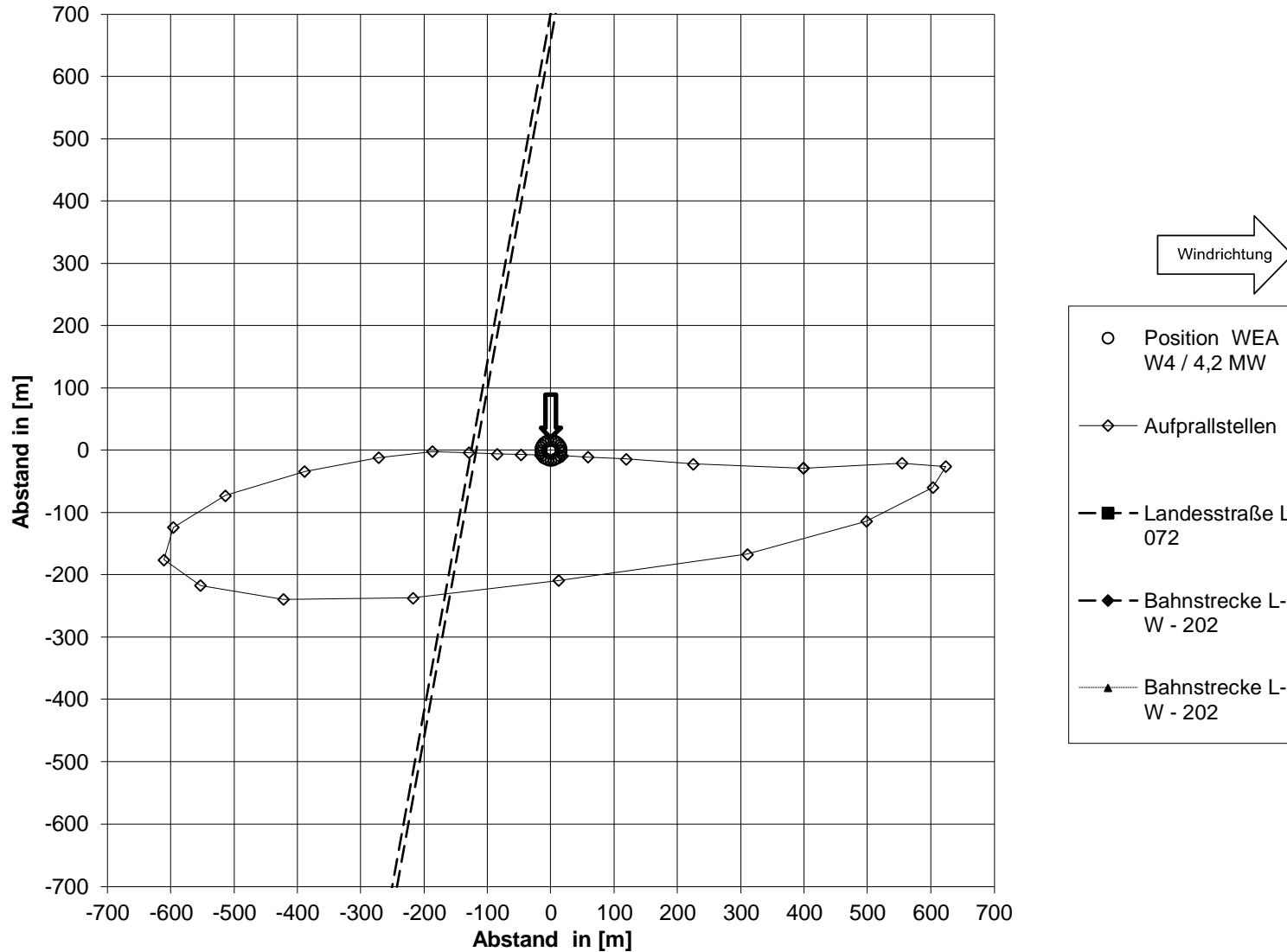
Mögliche Aufprallstellen für WEA W3 / 3,5 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 330°, 10,50 U/min und Straße, Bahn



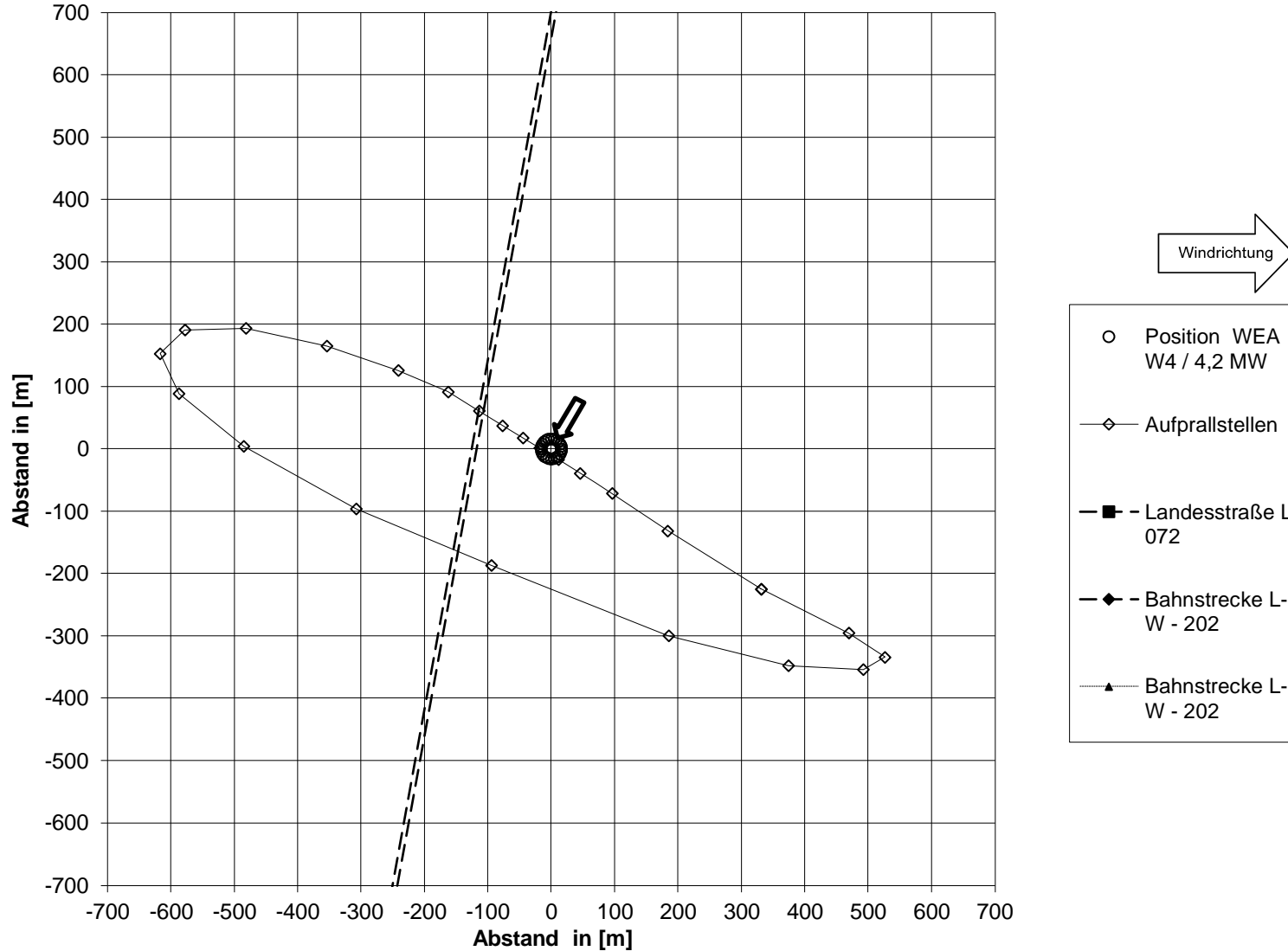
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W4 / 4,2 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 180°, 10,80 U/min und Straße, Bahn**



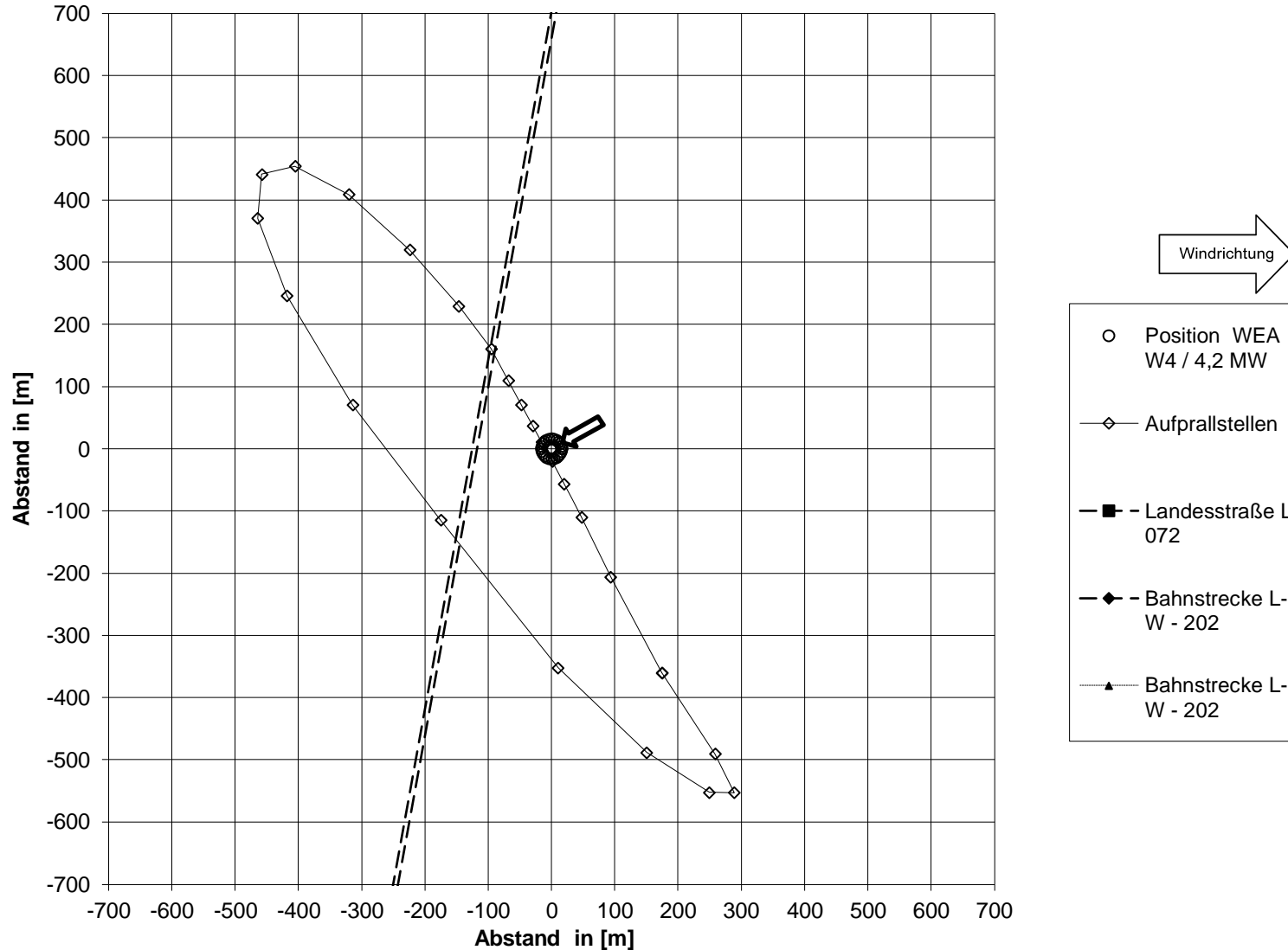
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W4 / 4,2 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 0°, 10,80 U/min und Straße, Bahn**



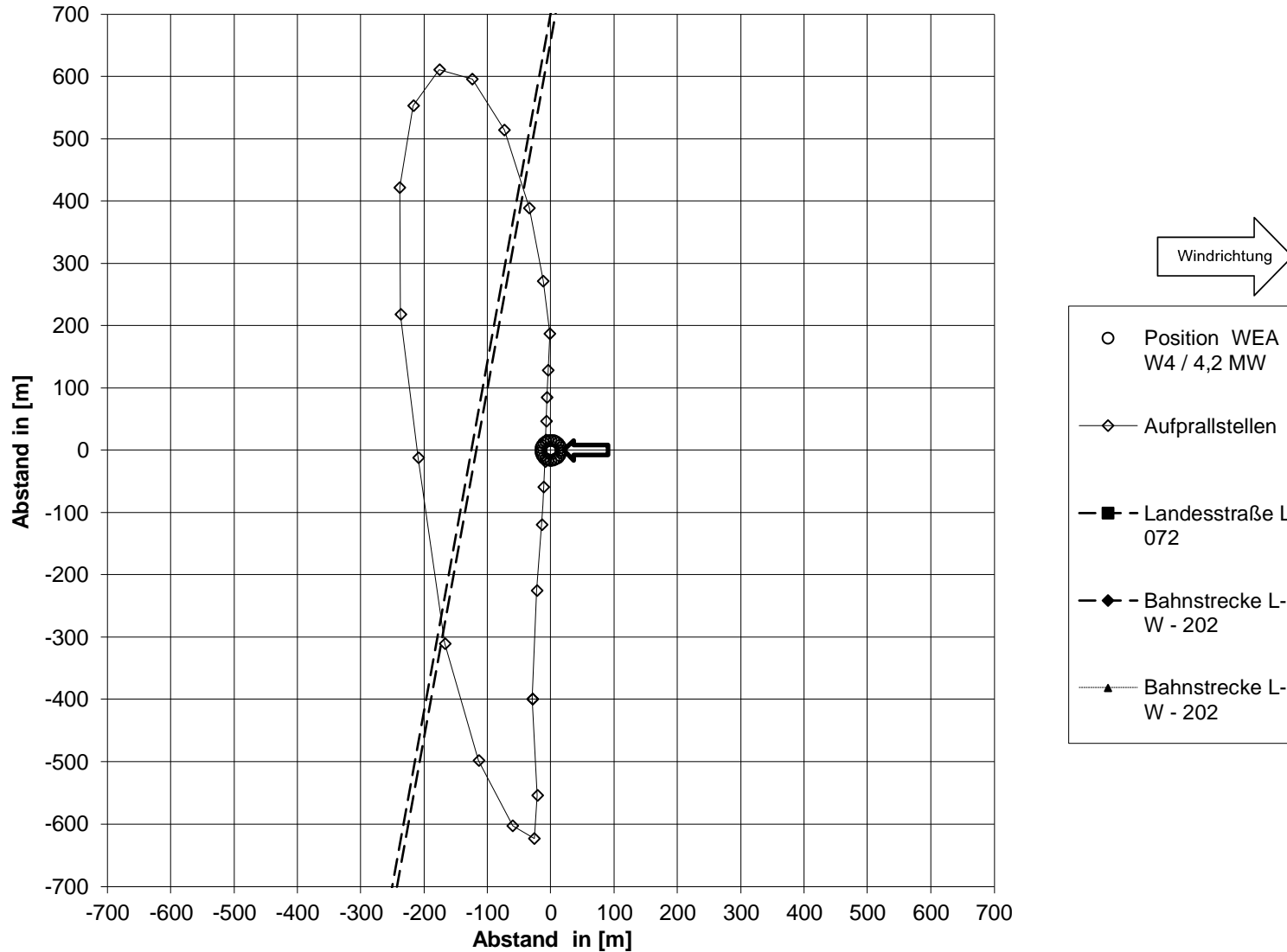
Mögliche Aufprallstellen für WEA W4 / 4,2 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s, Windrichtung 30°, 10,80 U/min und Straße, Bahn



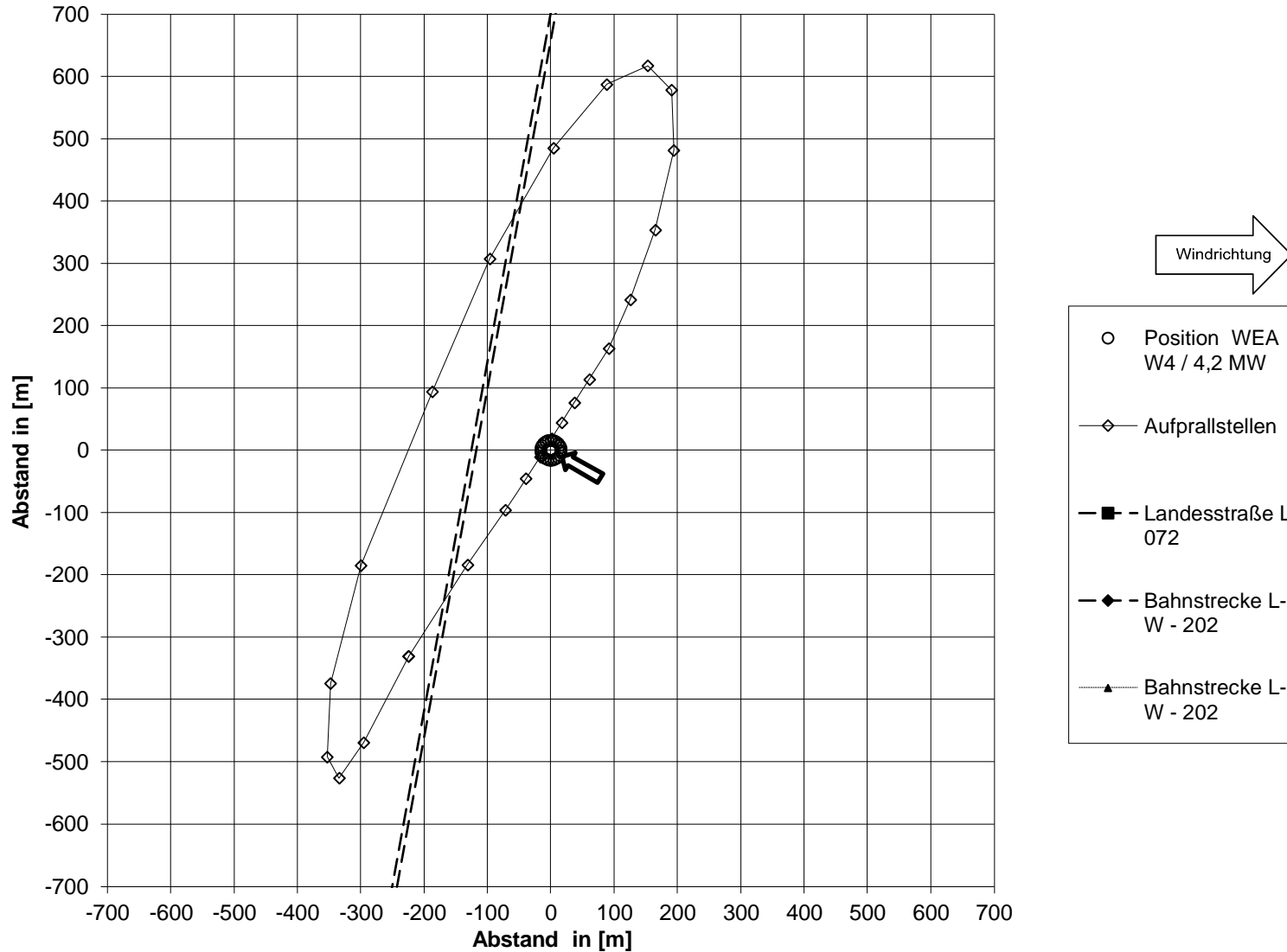
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W4 / 4,2 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 60°, 10,80 U/min und Straße, Bahn**



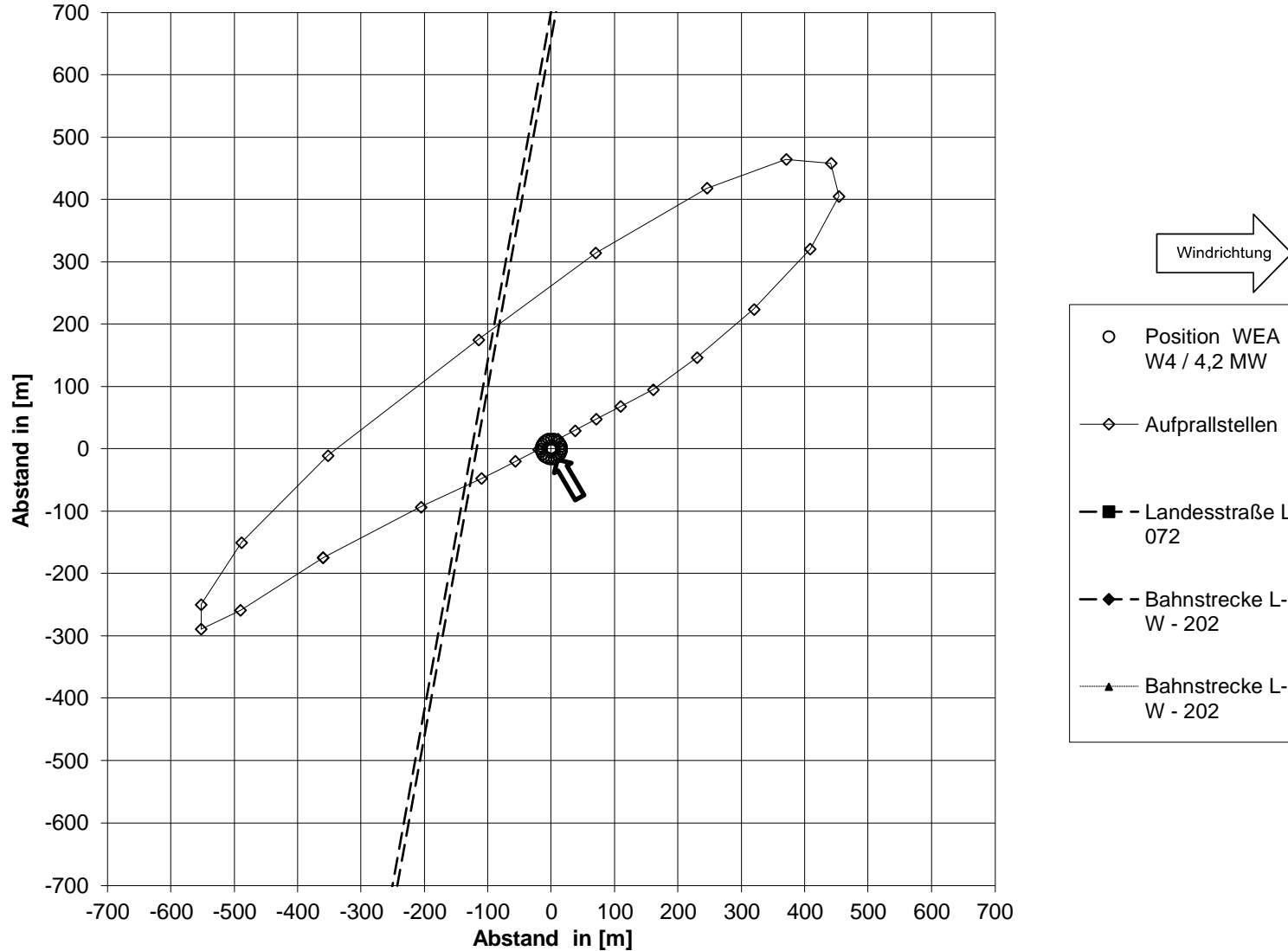
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W4 / 4,2 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 90°, 10,80 U/min und Straße, Bahn**



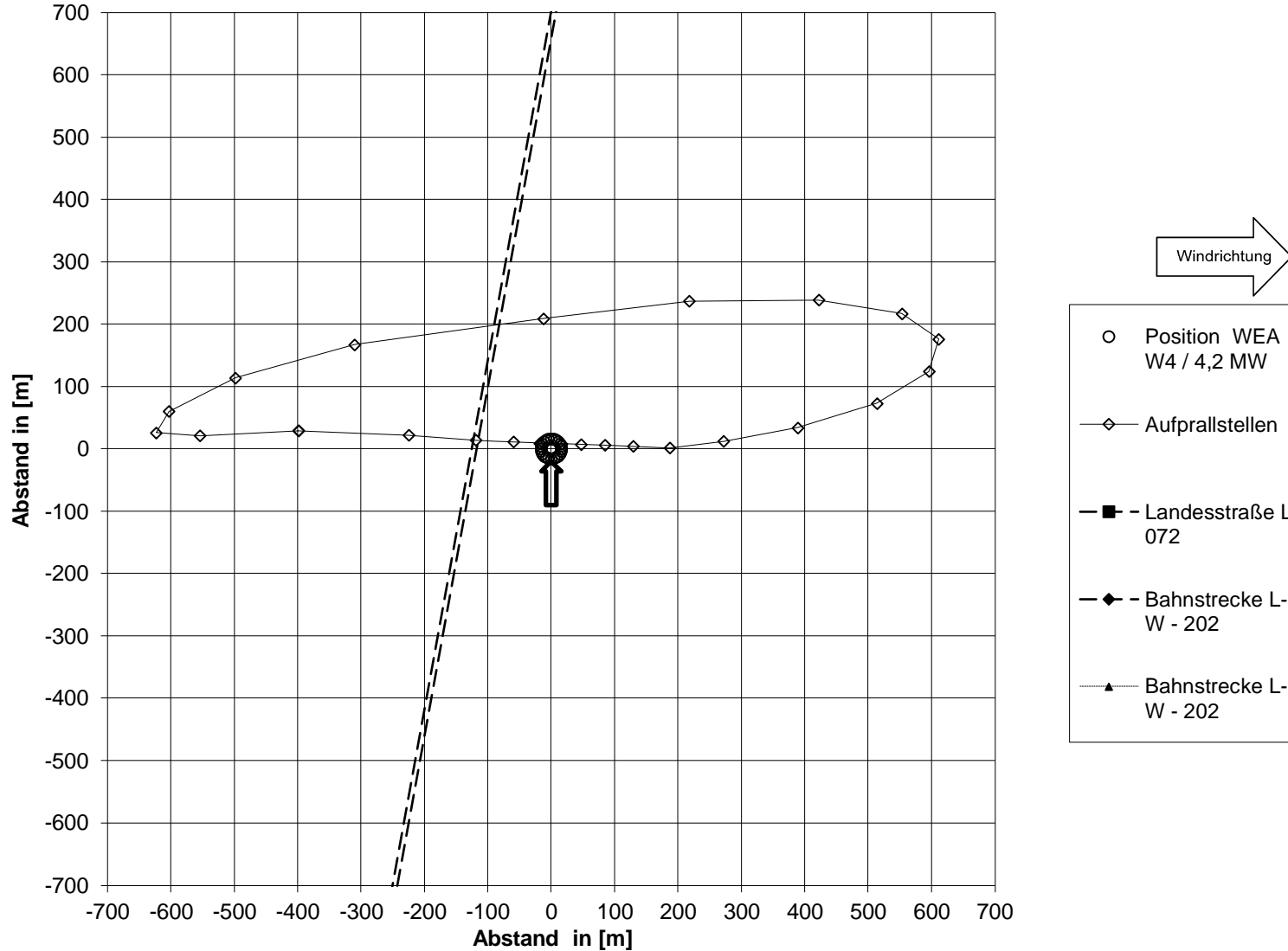
**Mögliche Aufprallstellen für WEA W4 / 4,2 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 120°, 10,80 U/min und Straße, Bahn**



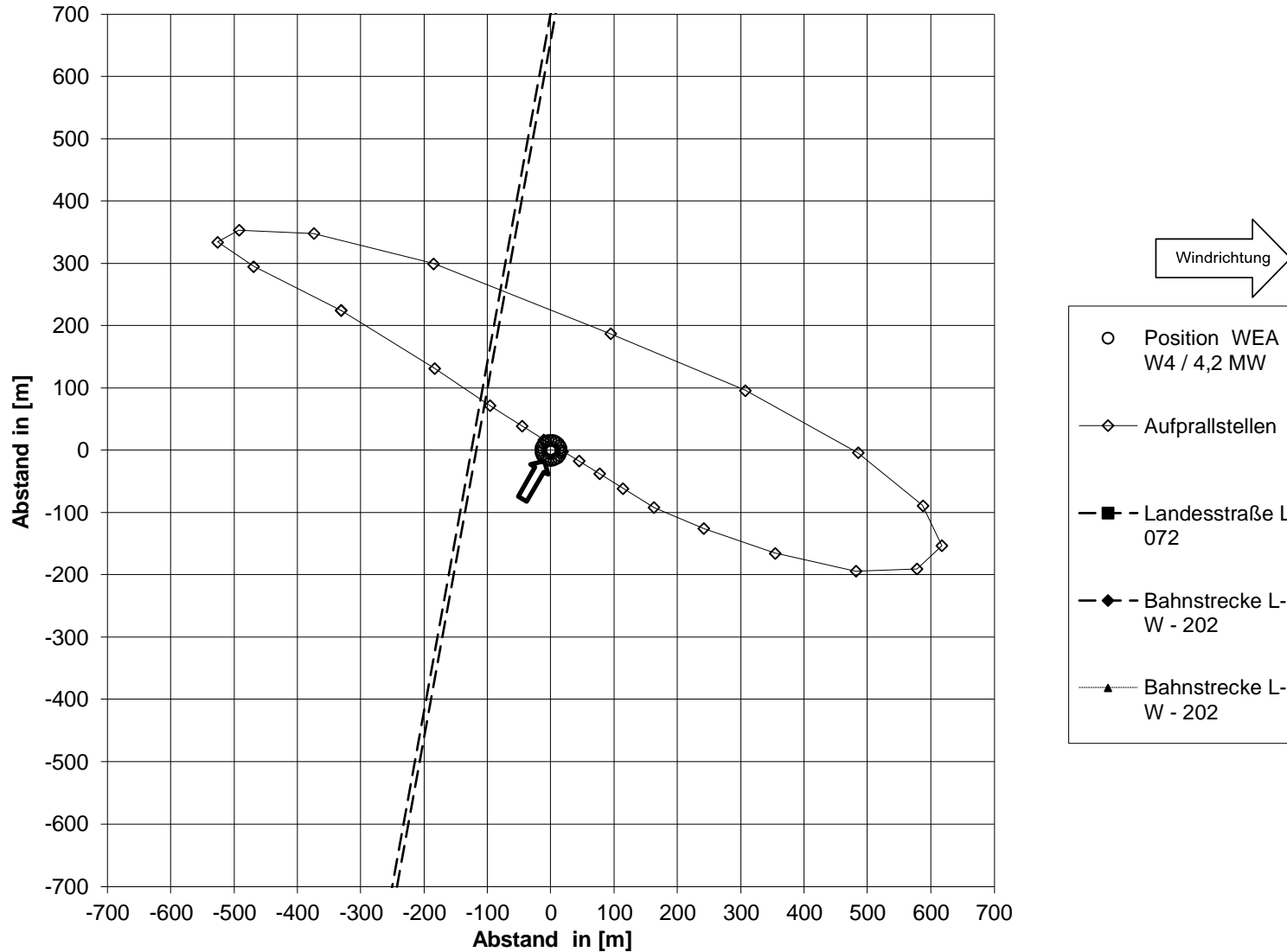
Mögliche Aufprallstellen für WEA W4 / 4,2 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 150°, 10,80 U/min und Straße, Bahn



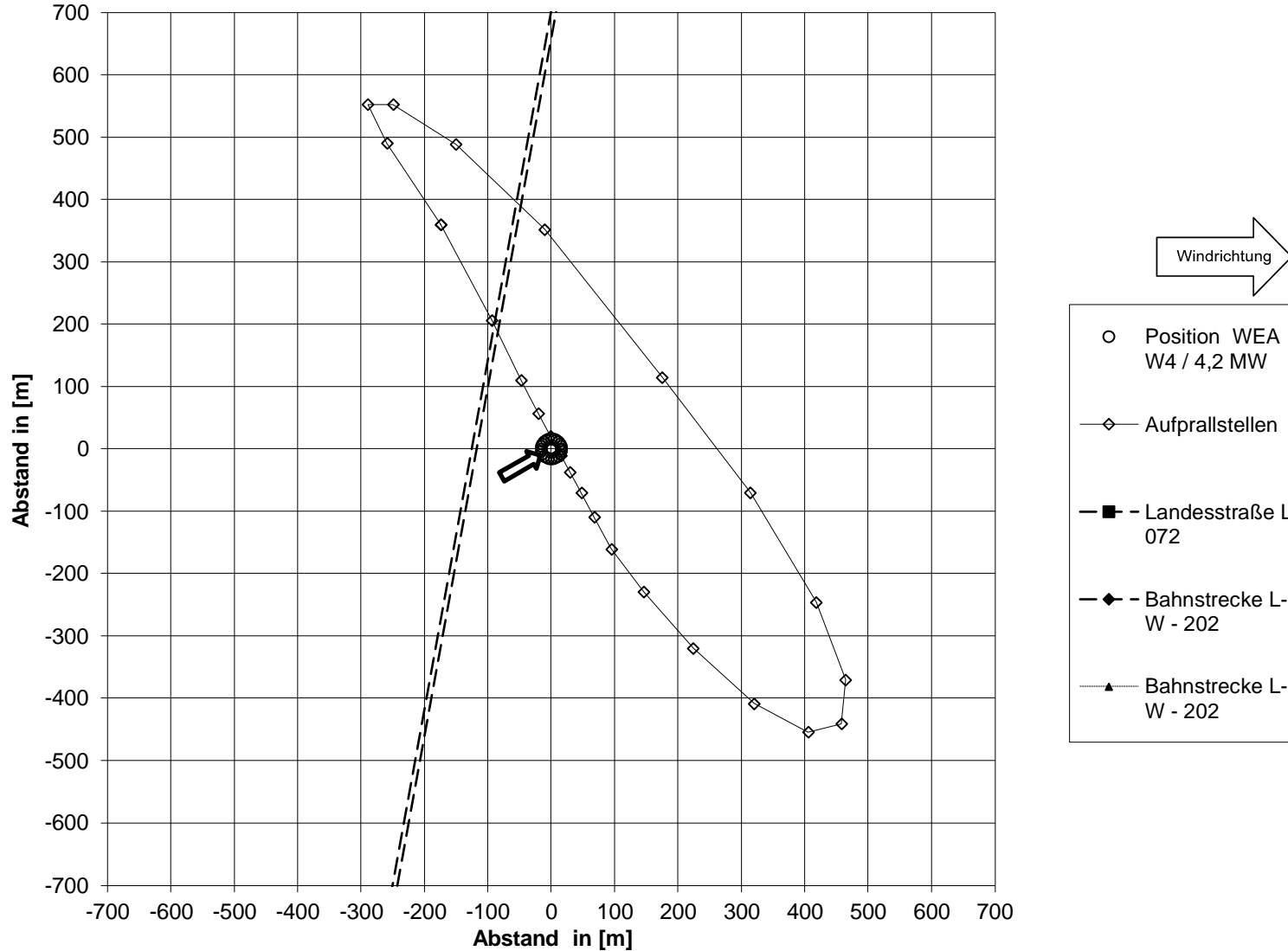
Mögliche Aufprallstellen für WEA W4 / 4,2 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s, Windrichtung 180°, 10,80 U/min und Straße, Bahn



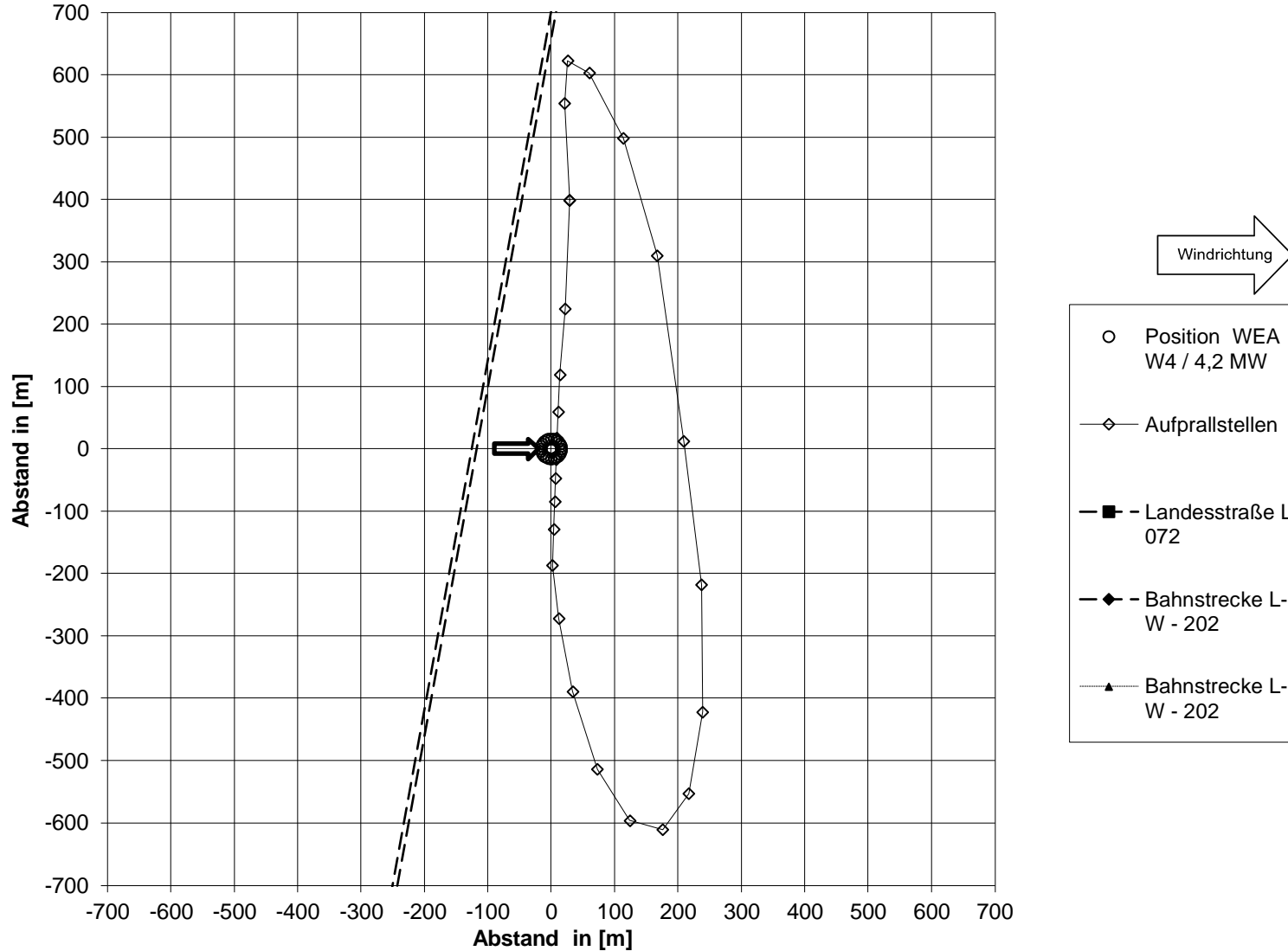
Mögliche Aufprallstellen für WEA W4 / 4,2 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s, Windrichtung 210°, 10,80 U/min und Straße, Bahn



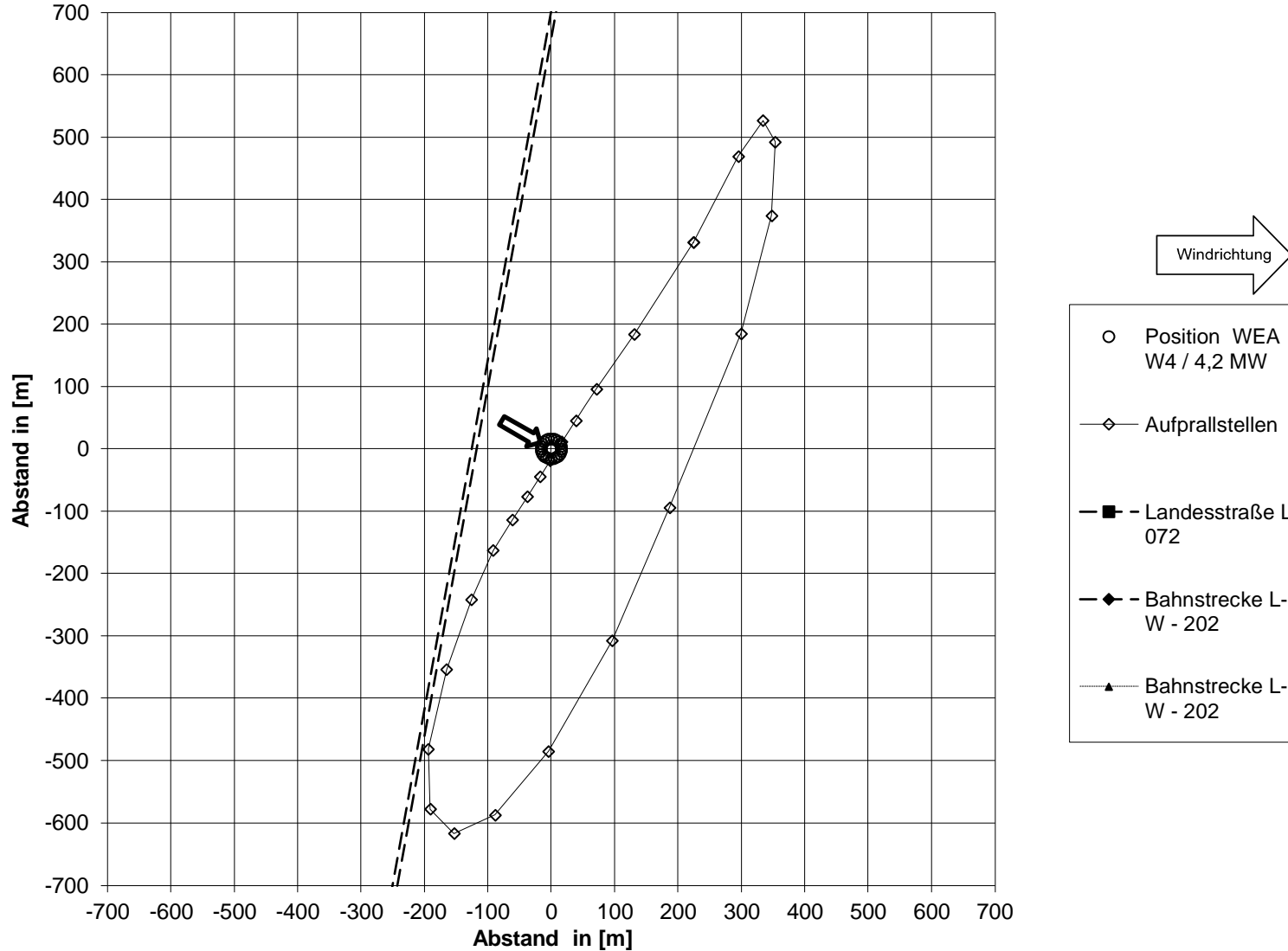
Mögliche Aufprallstellen für WEA W4 / 4,2 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s, Windrichtung 240°, 10,80 U/min und Straße, Bahn



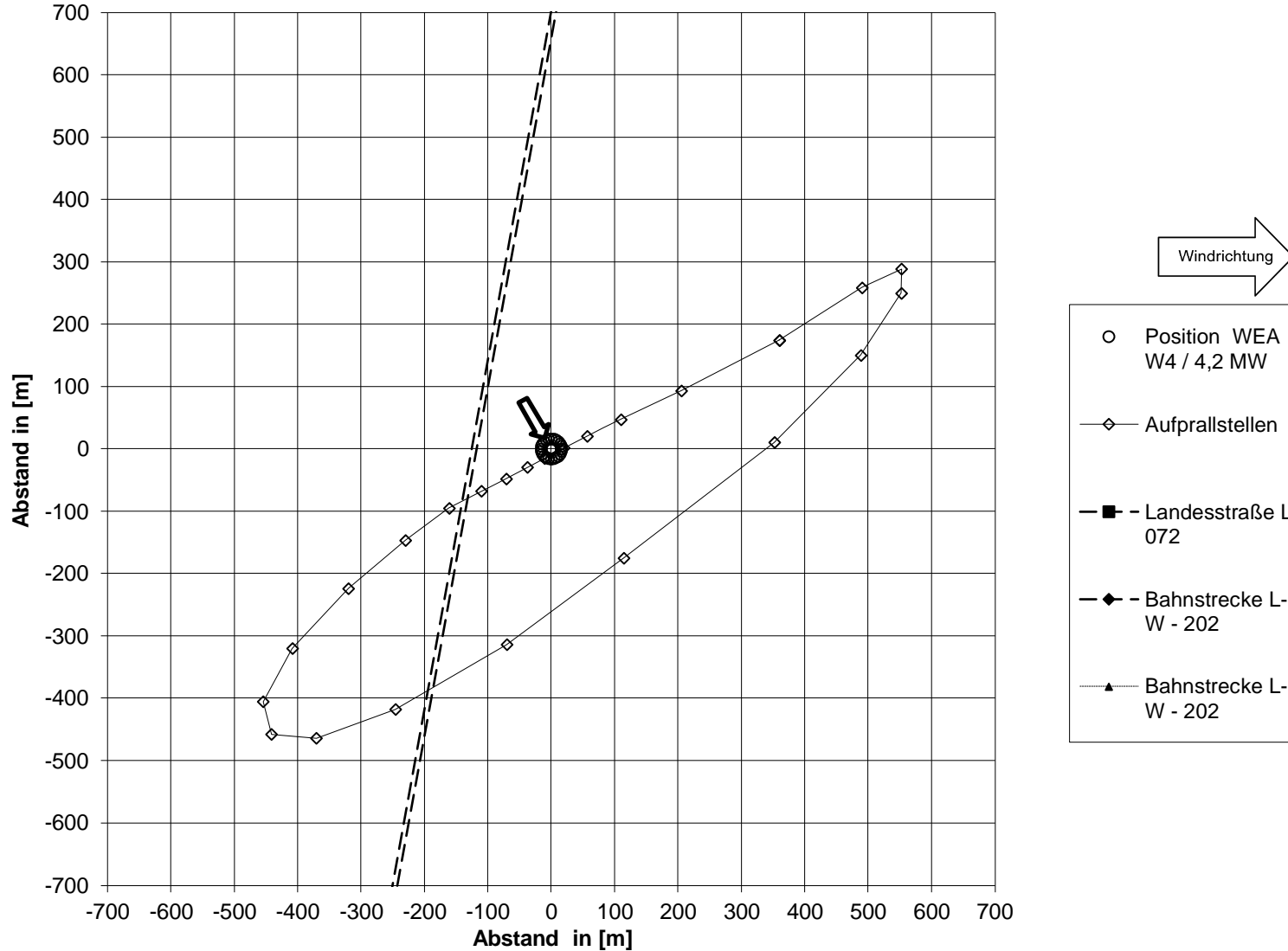
Mögliche Aufprallstellen für WEA W4 / 4,2 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 270°, 10,80 U/min und Straße, Bahn



Mögliche Aufprallstellen für WEA W4 / 4,2 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 300°, 10,80 U/min und Straße, Bahn



**Mögliche Aufprallstellen für WEA W4 / 4,2 MW bei Windgeschwindigkeit 20 m/s,
Windrichtung 330°, 10,80 U/min und Straße, Bahn**



Anlage

A 6 Abwurf des Maschinenhauses

\\file\projekte_rw\2020\20520\03_WP_
Wöbbelin_III\02_Bericht\WP_4\20520_G
a_4_R00.docx

20520/4

Revision 00

Funktion der Wurflinie

Wurfparabel: $y = \chi^2$

Steigung: $y' = 2\chi$

Anfangsparameter

$$G \approx H \Rightarrow \alpha = 45^\circ$$

$$\alpha = 45^\circ \Rightarrow y' \equiv 1,0$$

$$y' = 2\chi_\alpha$$

$$2\chi_\alpha = 1,0$$

$$\chi_\alpha = 0,5$$

aus $y = \chi^2$ folgt:

$$y_\alpha = \chi^2$$

$$y_\alpha = 0,5^2$$

$$y_\alpha = 0,25$$

Abschätzung der Wurfweite

aus $y = \chi^2$

folgt $h + y_\alpha = (x_\alpha + W)^2$

$$h + y_\alpha = (x_\alpha + W)^2$$

$$W = \sqrt{h + y_\alpha} - x_\alpha$$

$$W = \sqrt{130,8 + 0,25} - 0,5$$

$$W = 10,95$$

Die Abwurfweite beträgt 10,95 m

Anlage

A 7 Detailergebnisse zur Bewertung der Gefährdung der Schutzobjekte durch
 die WEA W1 bis WEA W4

- A 7.1 –W1 und Landesstraße L 072
- A 7.2 –W2 und Bahnstrecke L-W-202
- A 7.3 –W3 und Bahnstrecke L-W-202
- A 7.4 - W3 und Landesstraße L 072
- A 7.5 - W4 und Landesstraße L 072

| Landesstraße L 072 | | | | | |
|---|----------|----------|----------|----------|-----------------|
| Abwurfereignisse WEA 1 / 3,5 MW | PKW | | | | |
| Rotorblatt | Pf1 | Pf2 | Pf3 | Pf4 | $\sum Pfi$ |
| Abwurf Rotorblatt 100% | 8,75E-05 | 2,21E-01 | 2,24E-01 | 7,39E-02 | 3,19E-07 |
| 30% | 4,38E-05 | 3,30E-01 | 3,23E-02 | 7,39E-02 | 3,45E-08 |
| Tip | 8,75E-05 | 2,21E-01 | 1,01E-02 | 7,39E-02 | 1,44E-08 |
| Zwischensumme Rotorblatt | | | | | 3,68E-07 |
| Eisfragmente | Pf1 | Pf2 | Pf3 | Pf4 | $\sum Pfi$ |
| 5 [m/s] | 5,82E-06 | 8,51E-01 | 1,10E-02 | 7,39E-02 | 4,04E-09 |
| 10 [m/s] | 1,09E-05 | 8,51E-01 | 8,42E-03 | 7,39E-02 | 5,75E-09 |
| 15 [m/s] | 2,41E-06 | 8,51E-01 | 7,44E-03 | 7,39E-02 | 1,13E-09 |
| 20 [m/s] | 8,11E-08 | 8,51E-01 | 7,42E-03 | 7,39E-02 | 3,79E-11 |
| Zwischensumme Eiswurf | | | | | 1,10E-08 |
| $\sum Pf = \text{Rotorblatt} + \text{Eisfragmente}$ | | | | | 3,79E-07 |

| Abwurfereignisse WEA 1 / 3,5 MW | LKW | | | | |
|---|----------|----------|----------|----------|-----------------|
| Rotorblatt | Pf1 | Pf2 | Pf3 | Pf4 | $\sum Pfi$ |
| Abwurf Rotorblatt 100% | 8,75E-05 | 2,21E-01 | 2,24E-01 | 8,04E-03 | 3,48E-08 |
| 30% | 4,38E-05 | 3,30E-01 | 3,23E-02 | 8,04E-03 | 3,75E-09 |
| Tip | 8,75E-05 | 2,21E-01 | 1,01E-02 | 8,04E-03 | 1,56E-09 |
| Zwischensumme Rotorblatt | | | | | 4,01E-08 |
| Eisfragmente | Pf1 | Pf2 | Pf3 | Pf4 | $\sum Pfi$ |
| 5 [m/s] | 5,82E-06 | 8,51E-01 | 1,10E-02 | 8,04E-03 | 4,39E-10 |
| 10 [m/s] | 1,09E-05 | 8,51E-01 | 8,42E-03 | 8,04E-03 | 6,26E-10 |
| 15 [m/s] | 2,41E-06 | 8,51E-01 | 7,44E-03 | 8,04E-03 | 1,23E-10 |
| 20 [m/s] | 8,11E-08 | 8,51E-01 | 7,42E-03 | 8,04E-03 | 4,12E-12 |
| Zwischensumme Eiswurf | | | | | 1,19E-09 |
| $\sum Pf = \text{Rotorblatt} + \text{Eisfragmente}$ | | | | | 4,13E-08 |

| | |
|---|-----------------|
| Summe Rotorblatt und Teile davon LKW + PKW | 4,08E-07 |
| Summe Eisfragmente LKW + PKW | 1,21E-08 |
| Gesamtsumme LKW + PKW | 4,21E-07 |

| Bahnstrecke L-W - 202 | | | | | |
|--|-----------------|----------|----------|----------|----------|
| Abwurfereignisse WEA W2 / 3,5 MW | RE2 | | | | |
| Rotorblatt | Pf1 | Pf2 | Pf3 | Pf4 | ∑Pfi |
| Abwurf Rotorblatt 100% | 1,40E-04 | 0,00E+00 | 0,00E+00 | 7,29E-04 | 0,00E+00 |
| 30% | 7,00E-05 | 6,97E-01 | 2,94E-02 | 7,29E-04 | 1,05E-09 |
| Tip | 1,40E-04 | 5,43E-01 | 7,29E-03 | 7,29E-04 | 4,04E-10 |
| Zwischensumme Rotorblatt | 1,45E-09 | | | | |
| Eisfragmente | Pf1 | Pf2 | Pf3 | Pf4 | ∑Pfi |
| 5 [m/s] | 5,82E-06 | 4,37E-01 | 7,58E-03 | 7,29E-04 | 1,41E-11 |
| 10 [m/s] | 1,09E-05 | 5,43E-01 | 6,49E-03 | 7,29E-04 | 2,79E-11 |
| 15 [m/s] | 2,41E-06 | 6,20E-01 | 5,88E-03 | 7,29E-04 | 6,41E-12 |
| 20 [m/s] | 8,11E-08 | 6,20E-01 | 5,86E-03 | 7,29E-04 | 2,15E-13 |
| Zwischensumme Eiswurf | 4,86E-11 | | | | |
| ∑ Pf =Rotorblatt + Eisfragmente | 1,50E-09 | | | | |

| Abwurfereignisse WEA W2 / 3,5 MW | RB17 | | | | |
|--|-----------------|----------|----------|----------|----------|
| Rotorblatt | Pf1 | Pf2 | Pf3 | Pf4 | ∑Pfi |
| Abwurf Rotorblatt 100% | 1,40E-04 | 0,00E+00 | 0,00E+00 | 8,31E-04 | 0,00E+00 |
| 30% | 7,00E-05 | 6,97E-01 | 2,94E-02 | 8,31E-04 | 1,19E-09 |
| Tip | 1,40E-04 | 5,43E-01 | 7,29E-03 | 8,31E-04 | 4,60E-10 |
| Zwischensumme Rotorblatt | 1,65E-09 | | | | |
| Eisfragmente | Pf1 | Pf2 | Pf3 | Pf4 | ∑Pfi |
| 5 [m/s] | 5,82E-06 | 4,37E-01 | 7,58E-03 | 8,31E-04 | 1,60E-11 |
| 10 [m/s] | 1,09E-05 | 5,43E-01 | 6,49E-03 | 8,31E-04 | 3,18E-11 |
| 15 [m/s] | 2,41E-06 | 6,20E-01 | 5,88E-03 | 8,31E-04 | 7,30E-12 |
| 20 [m/s] | 8,11E-08 | 6,20E-01 | 5,86E-03 | 8,31E-04 | 2,45E-13 |
| Zwischensumme Eiswurf | 5,53E-11 | | | | |
| ∑ Pf =Rotorblatt + Eisfragmente | 1,71E-09 | | | | |

| | |
|--|-----------------|
| Summe Rotorblatt und Teile davon RE2 + RB17 | 3,10E-09 |
| Summe Eisfragmente RE2 + RB17 | 1,04E-10 |
| Gesamtsumme RE2 + RB17 | 3,21E-09 |

| Bahnstrecke L-W - 202 | | | | | |
|--|----------|----------|----------|----------|-----------------|
| Abwurfereignisse WEA W3 / 3,5 MW | RE2 | | | | |
| Rotorblatt | Pf1 | Pf2 | Pf3 | Pf4 | ∑Pfi |
| Abwurf Rotorblatt 100% | 8,75E-05 | 0,00E+00 | 0,00E+00 | 7,29E-04 | 0,00E+00 |
| 30% | 4,38E-05 | 1,20E-01 | 2,22E-03 | 7,29E-04 | 8,51E-12 |
| Tip | 8,75E-05 | 0,00E+00 | 0,00E+00 | 7,29E-04 | 0,00E+00 |
| Zwischensumme Rotorblatt | | | | | 8,51E-12 |
| Eisfragmente | Pf1 | Pf2 | Pf3 | Pf4 | ∑Pfi |
| 5 [m/s] | 5,82E-06 | 0,00E+00 | 0,00E+00 | 7,29E-04 | 0,00E+00 |
| 10 [m/s] | 1,09E-05 | 0,00E+00 | 0,00E+00 | 7,29E-04 | 0,00E+00 |
| 15 [m/s] | 2,41E-06 | 0,00E+00 | 0,00E+00 | 7,29E-04 | 0,00E+00 |
| 20 [m/s] | 8,11E-08 | 0,00E+00 | 0,00E+00 | 7,29E-04 | 0,00E+00 |
| Zwischensumme Eiswurf | | | | | 0,00E+00 |
| ∑ Pf =Rotorblatt + Eisfragmente | | | | | 8,51E-12 |

| Abwurfereignisse WEA W3 / 3,5 MW | RB17 | | | | |
|--|----------|----------|----------|----------|-----------------|
| Rotorblatt | Pf1 | Pf2 | Pf3 | Pf4 | ∑Pfi |
| Abwurf Rotorblatt 100% | 8,75E-05 | 0,00E+00 | 0,00E+00 | 8,31E-04 | 0,00E+00 |
| 30% | 4,38E-05 | 1,20E-01 | 2,22E-03 | 8,31E-04 | 9,70E-12 |
| Tip | 8,75E-05 | 0,00E+00 | 0,00E+00 | 8,31E-04 | 0,00E+00 |
| Zwischensumme Rotorblatt | | | | | 9,70E-12 |
| Eisfragmente | Pf1 | Pf2 | Pf3 | Pf4 | ∑Pfi |
| 5 [m/s] | 5,82E-06 | 0,00E+00 | 0,00E+00 | 8,31E-04 | 0,00E+00 |
| 10 [m/s] | 1,09E-05 | 0,00E+00 | 0,00E+00 | 8,31E-04 | 0,00E+00 |
| 15 [m/s] | 2,41E-06 | 0,00E+00 | 0,00E+00 | 8,31E-04 | 0,00E+00 |
| 20 [m/s] | 8,11E-08 | 0,00E+00 | 0,00E+00 | 8,31E-04 | 0,00E+00 |
| Zwischensumme Eiswurf | | | | | 0,00E+00 |
| ∑ Pf =Rotorblatt + Eisfragmente | | | | | 9,70E-12 |

| | |
|--|-----------------|
| Summe Rotorblatt und Teile davon RE2 + RB17 | 1,82E-11 |
| Summe Eisfragmente RE2 + RB17 | 0,00E+00 |
| Gesamtsumme RE2 + RB17 | 1,82E-11 |

| Landesstraße | | | | | |
|--|----------|----------|----------|----------|-----------------|
| Abwurfereignisse WEA W3 / 3,5 MW | PKW | | | | |
| Rotorblatt | Pf1 | Pf2 | Pf3 | Pf4 | ∑Pfi |
| Abwurf Rotorblatt 100% | 8,75E-05 | 0,00E+00 | 0,00E+00 | 7,39E-02 | 0,00E+00 |
| 30% | 4,38E-05 | 6,20E-01 | 2,79E-02 | 7,39E-02 | 5,60E-08 |
| Tip | 8,75E-05 | 4,68E-01 | 5,30E-03 | 7,39E-02 | 1,61E-08 |
| Zwischensumme Rotorblatt | | | | | 7,21E-08 |
| Eisfragmente | Pf1 | Pf2 | Pf3 | Pf4 | ∑Pfi |
| 5 [m/s] | 5,82E-06 | 1,63E-01 | 3,28E-03 | 7,39E-02 | 2,30E-10 |
| 10 [m/s] | 1,09E-05 | 4,95E-01 | 6,07E-03 | 7,39E-02 | 2,41E-09 |
| 15 [m/s] | 2,41E-06 | 5,58E-01 | 5,93E-03 | 7,39E-02 | 5,90E-10 |
| 20 [m/s] | 8,11E-08 | 5,58E-01 | 5,92E-03 | 7,39E-02 | 1,98E-11 |
| Zwischensumme Eiswurf | | | | | 3,25E-09 |
| ∑ Pf =Rotorblatt + Eisfragmente | | | | | 7,54E-08 |

| Landesstraße | | | | | |
|--|----------|----------|----------|----------|-----------------|
| Abwurfereignisse WEA W3 / 3,5 MW | LKW | | | | |
| Rotorblatt | Pf1 | Pf2 | Pf3 | Pf4 | ∑Pfi |
| Abwurf Rotorblatt 100% | 8,75E-05 | 0,00E+00 | 0,00E+00 | 8,04E-03 | 0,00E+00 |
| 30% | 4,38E-05 | 6,20E-01 | 2,79E-02 | 8,04E-03 | 6,10E-09 |
| Tip | 8,75E-05 | 4,68E-01 | 5,30E-03 | 8,04E-03 | 1,75E-09 |
| Zwischensumme Rotorblatt | | | | | 7,85E-09 |
| Eisfragmente | Pf1 | Pf2 | Pf3 | Pf4 | ∑Pfi |
| 5 [m/s] | 5,82E-06 | 1,63E-01 | 3,28E-03 | 8,04E-03 | 2,51E-11 |
| 10 [m/s] | 1,09E-05 | 4,95E-01 | 6,07E-03 | 8,04E-03 | 2,62E-10 |
| 15 [m/s] | 2,41E-06 | 5,58E-01 | 5,93E-03 | 8,04E-03 | 6,42E-11 |
| 20 [m/s] | 8,11E-08 | 5,58E-01 | 5,92E-03 | 8,04E-03 | 2,16E-12 |
| Zwischensumme Eiswurf | | | | | 3,54E-10 |
| ∑ Pf =Rotorblatt + Eisfragmente | | | | | 8,20E-09 |

| | |
|---|-----------------|
| Summe Rotorblatt und Teile davon PKW + LKW | 8,00E-08 |
| Summe Eisfragmente PKW + LKW | 3,60E-09 |
| Gesamtsumme PKW + LKW | 8,36E-08 |

| Landesstraße L 072 | | | | | |
|--|----------|----------|----------|----------|-----------------|
| Abwurfereignisse WEA W4 / 4,2 MW | PKW | | | | |
| Rotorblatt | Pf1 | Pf2 | Pf3 | Pf4 | ∑Pfi |
| Abwurf Rotorblatt 100% | 8,75E-05 | 2,20E-01 | 2,48E-01 | 7,39E-02 | 3,53E-07 |
| 30% | 4,38E-05 | 2,65E-01 | 3,14E-02 | 7,39E-02 | 2,69E-08 |
| Tip | 8,75E-05 | 3,35E-01 | 9,98E-03 | 7,39E-02 | 2,16E-08 |
| Zwischensumme Rotorblatt | | | | | 4,01E-07 |
| Eisfragmente | Pf1 | Pf2 | Pf3 | Pf4 | ∑Pfi |
| 5 [m/s] | 5,82E-06 | 7,70E-01 | 1,10E-02 | 7,39E-02 | 3,65E-09 |
| 10 [m/s] | 1,09E-05 | 7,70E-01 | 8,31E-03 | 7,39E-02 | 5,13E-09 |
| 15 [m/s] | 2,41E-06 | 7,70E-01 | 7,32E-03 | 7,39E-02 | 1,01E-09 |
| 20 [m/s] | 8,11E-08 | 7,70E-01 | 7,30E-03 | 7,39E-02 | 3,37E-11 |
| Zwischensumme Eiswurf | | | | | 9,82E-09 |
| ∑ Pf =Rotorblatt + Eisfragmente | | | | | 4,11E-07 |

| Abwurfereignisse WEA W4 / 4,2 MW | LKW | | | | |
|--|----------|----------|----------|----------|-----------------|
| Rotorblatt | Pf1 | Pf2 | Pf3 | Pf4 | ∑Pfi |
| Abwurf Rotorblatt 100% | 8,75E-05 | 2,20E-01 | 2,48E-01 | 8,04E-03 | 3,84E-08 |
| 30% | 4,38E-05 | 2,65E-01 | 3,14E-02 | 8,04E-03 | 2,93E-09 |
| Tip | 8,75E-05 | 3,35E-01 | 9,98E-03 | 8,04E-03 | 2,35E-09 |
| Zwischensumme Rotorblatt | | | | | 4,37E-08 |
| Eisfragmente | Pf1 | Pf2 | Pf3 | Pf4 | ∑Pfi |
| 5 [m/s] | 5,82E-06 | 7,70E-01 | 1,10E-02 | 8,04E-03 | 3,97E-10 |
| 10 [m/s] | 1,09E-05 | 7,70E-01 | 8,31E-03 | 8,04E-03 | 5,59E-10 |
| 15 [m/s] | 2,41E-06 | 7,70E-01 | 7,32E-03 | 8,04E-03 | 1,09E-10 |
| 20 [m/s] | 8,11E-08 | 7,70E-01 | 7,30E-03 | 8,04E-03 | 3,67E-12 |
| Zwischensumme Eiswurf | | | | | 1,07E-09 |
| ∑ Pf =Rotorblatt + Eisfragmente | | | | | 4,48E-08 |

| | |
|---|-----------------|
| Summe Rotorblatt und Teile davon LKW + PKW | 4,45E-07 |
| Summe Eisfragmente LKW + PKW | 1,09E-08 |
| Gesamtsumme LKW + PKW | 4,56E-07 |

Anlage

A 8 Gesamtergebnis zur Bewertung der Gefährdung der Schutzobjekte durch
die WEA W1 bis WEA W4

\\file\projekte_rw\2020\20520\03_WP_
Wöbbelin_III\02_Bericht\WP_4\20520_G
a_4_R00.docx

20520/4

Revision 00

Windpark Wöbbelin II

WEA 1 bis WEA 3 mit Enercon E 138 EP 3 3,5 MW; WEA 4 mit Enercon E 138 EP 3 4,2 MW

| Schutzobjekt | Gefährdung | WEA 1 | WEA 2 | WEA 3 | WEA 4 | Summe je Gefährdung | Summe Gesamt |
|-----------------------|--------------------------|----------|----------|----------|----------|---------------------|--------------|
| Landesstraße L 072 | Rotorblatt / Teile davon | 4,08E-07 | 0,00E+00 | 8,00E-08 | 4,45E-07 | 9,33E-07 | 9,60E-07 |
| | Eiswurf | 1,21E-08 | 0,00E+00 | 3,60E-09 | 1,09E-08 | 2,66E-08 | |
| | Eisfall | 0,00E+00 | 0,00E+00 | 0,00E+00 | 0,00E+00 | 0,00E+00 | |
| Bahnstrecke L-W - 202 | Rotorblatt / Teile davon | 0,00E+00 | 3,10E-09 | 1,82E-11 | 0,00E+00 | 3,12E-09 | 3,23E-09 |
| | Eiswurf | 0,00E+00 | 1,04E-10 | 0,00E+00 | 0,00E+00 | 1,04E-10 | |
| | Eisfall | 0,00E+00 | 0,00E+00 | 0,00E+00 | 0,00E+00 | 0,00E+00 | |

Technische Beschreibung

Blitzschutz

ENERCON Windenergieanlagen

Technische Änderungen vorbehalten.

Herausgeber ENERCON GmbH ▪ Dreekamp 5 ▪ 26605 Aurich ▪ Deutschland
Telefon: +49 4941 927-0 ▪ Telefax: +49 4941 927-109
E-Mail: info@enercon.de ▪ Internet: http://www.enercon.de
Geschäftsführer: Hans-Dieter Kettwig, Jost Backhaus, Momme Janssen, Dr. Martin Prillmann, Jörg Scholle
Zuständiges Amtsgericht: Aurich ▪ Handelsregisternummer: HRB 411
Ust.Id.-Nr.: DE 181 977 360

Urheberrechtshinweis Die Inhalte dieses Dokuments sind urheberrechtlich sowie hinsichtlich der sonstigen geistigen Eigentumsrechte durch nationale und internationale Gesetze und Verträge geschützt. Die Rechte an den Inhalten dieses Dokuments liegen bei der ENERCON GmbH, sofern und soweit nicht ausdrücklich ein anderer Inhaber angegeben oder offensichtlich erkennbar ist.

Die ENERCON GmbH räumt dem Verwender das Recht ein, zu Informationszwecken für den eigenen, rein unternehmensinternen Gebrauch Kopien und Abschriften dieses Dokuments zu erstellen; weitergehende Nutzungsrechte werden dem Verwender durch die Bereitstellung dieses Dokuments nicht eingeräumt. Jegliche sonstige Vervielfältigung, Veränderung, Verbreitung, Veröffentlichung, Weitergabe, Überlassung an Dritte und/oder Verwertung der Inhalte dieses Dokuments ist – auch auszugsweise – ohne vorherige, ausdrückliche und schriftliche Zustimmung der ENERCON GmbH untersagt, sofern und soweit nicht zwingende gesetzliche Vorschriften ein Solches gestatten.

Dem Verwender ist es untersagt, für das in diesem Dokument wiedergegebene Know-how oder Teile davon gewerbliche Schutzrechte gleich welcher Art anzumelden.

Sofern und soweit die Rechte an den Inhalten dieses Dokuments nicht bei der ENERCON GmbH liegen, hat der Verwender die Nutzungsbestimmungen des jeweiligen Rechteinhabers zu beachten.

Geschützte Marken Alle in diesem Dokument ggf. genannten Marken- und Warenzeichen sind geistiges Eigentum der jeweiligen eingetragenen Inhaber; die Bestimmungen des anwendbaren Kennzeichen- und Markenrechts gelten uneingeschränkt.

Änderungsvorbehalt Die ENERCON GmbH behält sich vor, dieses Dokument und den darin beschriebenen Gegenstand jederzeit ohne Vorankündigung zu ändern, insbesondere zu verbessern und zu erweitern, sofern und soweit vertragliche Vereinbarungen oder gesetzliche Vorgaben dem nicht entgegenstehen.

Dokumentinformation

| | |
|--------------------|------------------|
| Dokument-ID | D0260891-12 |
| Vermerk | Originaldokument |

| Datum | Sprache | DCC | Werk / Abteilung |
|--------------|----------------|------------|--|
| 2020-11-26 | de | DB | WRD Management Support GmbH / Technische Redaktion |

Technische Änderungen vorbehalten.

Mitgeltende Dokumente

Der aufgeführte Dokumenttitel ist der Titel des Sprachoriginals, ggf. ergänzt um eine Übersetzung dieses Titels in Klammern. Die Titel von übergeordneten Normen und Richtlinien werden im Sprachoriginal oder in der englischen Übersetzung angegeben. Die Dokument-ID bezeichnet stets das Sprachoriginal. Enthält die Dokument-ID keinen Revisionsstand, gilt der jeweils neueste Revisionsstand des Dokuments. Diese Liste enthält ggf. Dokumente zu optionalen Komponenten.

| Dokument-ID | Dokument |
|---------------------------------|--|
| DIN EN 50308*VDE 0127-100 | Windenergieanlagen - Schutzmaßnahmen - Anforderungen für Konstruktion, Betrieb und Wartung; Deutsche Fassung EN 50308 |
| DIN EN 50522*VDE 0101-2 | Erdung von Starkstromanlagen mit Nennwechselspannungen über 1 kV; Deutsche Fassung EN 50522 |
| DIN EN 61400-24*VDE 0127-24 | Windenergieanlagen - Teil 24: Blitzschutz (IEC 61400-24); Deutsche Fassung EN 61400-24 |
| DIN EN 62305-1*VDE 0185-305-1 | Blitzschutz - Teil 1: Allgemeine Grundsätze (IEC 62305-1); Deutsche Fassung EN 62305-1 |
| DIN EN 62305-2*VDE 0185-305-2 | Blitzschutz - Teil 2: Risiko-Management (IEC 62305-2); Deutsche Fassung EN 62305-2 |
| DIN EN 62305-3*VDE 0185-305-3 | Blitzschutz - Teil 3: Schutz von baulichen Anlagen und Personen (IEC 62305-3); Deutsche Fassung EN 62305-3 |
| DIN EN 62305-4*VDE 0185-305-4 | Blitzschutz - Teil 4: Elektrische und elektronische Systeme in baulichen Anlagen (IEC 62305-4); Deutsche Fassung EN 62305-4 |
| DIN EN 62561-1*VDE 0185-561-1 | Blitzschutzsystembauteile (LPSC) - Teil 1: Anforderungen an Verbindungsbauteile (IEC 62561-1); Deutsche Fassung EN 62561-1 |
| DIN EN 62561-2*VDE 0185-561-2 | Blitzschutzsystembauteile (LPSC) - Teil 2: Anforderungen an Leiter und Erder (IEC 62561-2); Deutsche Fassung EN 62561-2 |
| DIN IEC 60364-5-54*VDE 0100-540 | Errichtung von Niederspannungsanlagen Teil 5-54: Auswahl und Errichtung elektrischer Betriebsmittel - Erdungsanlagen, Schutzleiter und Schutzpotentialausgleichsleiter (IEC 64/2370); Deutsche Fassung EN 60364-5-54 |

Technische Änderungen vorbehalten.

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|------------|--|-----------|
| 1 | Allgemeines | 6 |
| 2 | Äußerer Blitzschutz | 8 |
| 2.1 | Fangeinrichtungen | 8 |
| 2.1.1 | Maschinenhaus | 8 |
| 2.1.2 | Rotorblatt | 8 |
| 2.2 | Ableitungen | 9 |
| 2.2.1 | Blattanschluss – Rotor | 9 |
| 2.2.2 | Rotor – Maschinenträger | 9 |
| 2.2.3 | Maschinenträger – Turm | 9 |
| 2.2.4 | Turm | 9 |
| 2.2.5 | Turm – Fundament | 10 |
| 2.3 | Erdungsanlage | 11 |
| 3 | Innerer Blitzschutz | 12 |
| 4 | Übersicht der Blitzschutzkomponenten der Windenergieanlagen | 14 |
| 5 | Zugrundeliegende Normen | 16 |

Technische Änderungen vorbehalten.

Abkürzungsverzeichnis

| | |
|------------|--|
| EMV | Elektromagnetische Verträglichkeit |
| GFK | Glasfaserverstärkter Kunststoff |
| LPL | Lightning protection level (Blitzschutzklasse) |
| LPZ | Lightning protection zone (Blitzschutzzone) |

1 Allgemeines

Blitzschläge können Teile von Gebäuden in Brand setzen und zerstören. Zudem können die hohen Blitzströme direkt durch leitende Verbindungen oder indirekt durch induktive, kapazitive oder galvanische Kopplung ins Gebäudeinnere übertragen werden und dort zu weiteren Beschädigungen führen. Windenergieanlagen sind aufgrund ihrer exponierten Lage besonders gefährdet.

Um mögliche Schäden durch Blitzschläge zu vermeiden und einen sicheren Anlagenbetrieb zu gewährleisten, werden Windenergieanlagen mit einem Blitzschutz ausgestattet. Ein Blitzstrom wird dabei kontrolliert von den Fangeinrichtungen über die Ableitungen zur Erdungsanlage geführt.

Äußerer Blitzschutz

Zum äußeren Blitzschutz gehören alle Maßnahmen, die zur Verhinderung von Beschädigungen der Windenergieanlagen durch Blitzschläge getroffen werden. Fangeinrichtungen an den Rotorblättern, Ableitungen, die Erdungsanlage und anlagenspezifische Metallteile sind Bestandteile des äußeren Blitzschutzes. Der äußere Blitzschutz reduziert zudem die durch Blitzströme erzeugten Störfelder im Inneren der Windenergieanlagen.

Innerer Blitzschutz

Zum Schutz der elektrischen und elektronischen Einrichtungen werden weitere Maßnahmen ergriffen, die als innerer Blitzschutz bezeichnet werden. Hierzu zählen ein Potentialausgleichssystem sowie Überspannungsableiter.

Blitzschutzklasse – Lightning protection level

Das LPL wird von IV (niedrig) bis I (hoch) eingestuft. Alle Windenergieanlagen sind dafür ausgelegt, die Anforderungen an das LPL I zu erfüllen, ggf. sind Anpassungen an der Erdungsanlage erforderlich. Dies ist von der Leitfähigkeit des Erdreichs am Standort abhängig und wird als Teil der Baugrunduntersuchung projektspezifisch geprüft.

Blitzschutzzonen

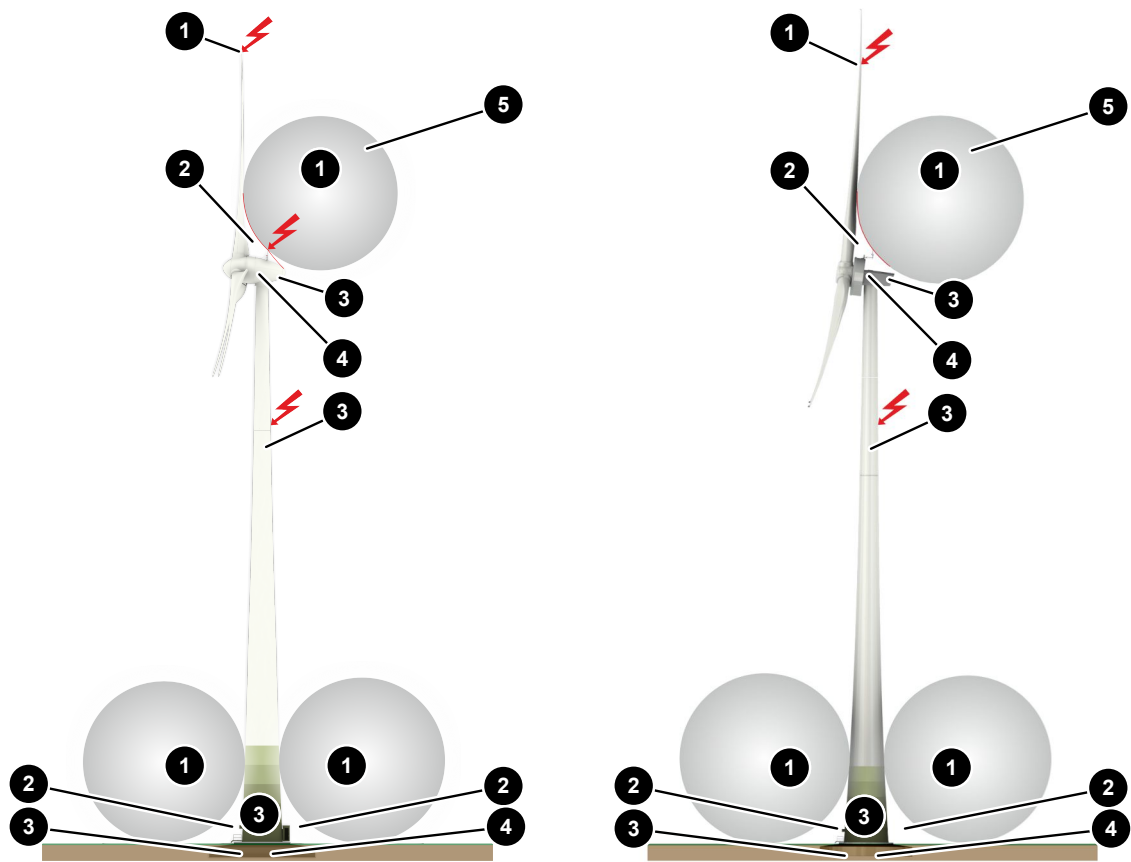


Abb. 1: Blitzschutzzonen, Gondel in Tropfenform (links) und Gondel in Kompaktform/E-Gondel (rechts), Beispiel

| | |
|----------------------------|----------------------|
| 1 LPZ 0 _A | 2 LPZ 0 _B |
| 3 LPZ 1 | 4 LPZ 2 |
| 5 Blitzkugel (Radius 20 m) | |

Technische Änderungen vorbehalten.

2 Äußerer Blitzschutz

2.1 Fangeinrichtungen

2.1.1 Maschinenhaus

Am Maschinenhaus befinden sich, in Abhängigkeit von der Größe des Maschinenhauses, mehrere Fangstangen aus Rundstahl. Die Fangstangen fangen den Blitz. Die Positionierung findet entsprechend des Blitzkugelverfahrens mit dem Radius der Blitzschutzklasse I statt. Hierdurch werden die restliche Struktur sowie die Komponenten im Außenbereich (z. B. Anemometer) vor unkontrollierten Blitzschlägen geschützt. Je nach Überspannungs- und EMV-Konzept der Windenergieanlage ist das Maschinenhaus mit einem innenliegenden faradayschen Käfig ausgestattet.

2.1.2 Rotorblatt

In den Rotorblättern ist ein Blitzschutz integriert, der den Blitzstrom von der Einschlagstelle an den Fangeinrichtungen über den Ableitpfad zur Erdungsanlage führt. Der Blitzschutz besteht, je nach Rotorblatt, aus den folgenden Elementen:

- Blattspitze aus Aluminiumguss oder Rezeptoren im Bereich der Blattspitze
- Blitzableiter (Kupfer oder Aluminium)
- ggf. zusätzliche Rezeptoren
- ggf. Ableitring an der Blattwurzel

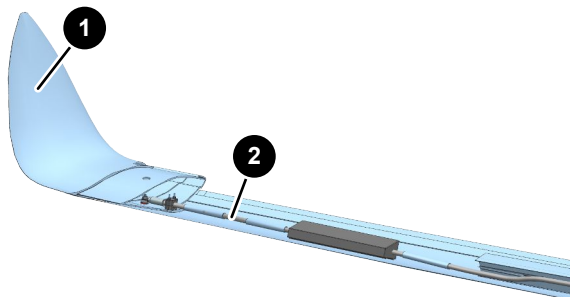


Abb. 2: Blattspitze mit Blitzableiter

| | |
|---------------|-----------------|
| 1 Blattspitze | 2 Blitzableiter |
|---------------|-----------------|

Je nach Aufbau des Rotorblatts besteht die Blattspitze aus Aluminiumguss oder es sind Rezeptoren in der Blattspitze verbaut. Die Fangeinrichtungen sind durch einen Blitzableiter mit dem Blattflansch verbunden.

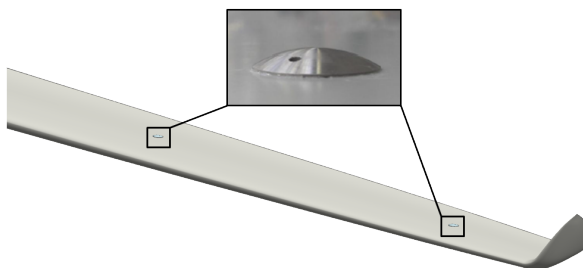


Abb. 3: Rotorblatt mit Rezeptoren auf der Druck- und Saugseite, Beispiel

Je nach Länge und Aufbau des Rotorblatts sind ggf. zusätzlich Rezeptoren auf der Druck- und Saugseite angeordnet. Die Rezeptoren sind an den Ableitpfad angeschlossen.

Technische Änderungen vorbehalten.

Rezeptoren sind definierte Solleinschlagsstellen, welche blitzstromtragfähig dimensioniert sind.

2.2 Ableitungen

2.2.1 Blattanschluss – Rotor

Die Ableitung des Blitzstroms vom Blattanschluss zum Rotor wird mit Rollenblitzableitern oder Schleifkontakten realisiert. Die im Rotor installierten Rollenblitzableiter oder Schleifkontakte werden durch eine Federwirkung auf einen am Blattanschluss angebrachten Ableitring gedrückt.

Rollenblitzableiter werden bei Windenergieanlagen mit Spinnerverkleidung verbaut. Bei Windenergieanlagen ohne Spinnerverkleidung werden Schleifkontakte eingesetzt.

Bei Rotorblättern ohne Ableitring wird der Blitzstrom über den im Rotorblatt installierten Blitzableiter direkt auf den Blattflansch geführt.

2.2.2 Rotor – Maschinenträger

Bei allen Windenergieanlagen führen symmetrisch angeordnete Funkenstrecken den Blitzstrom unabhängig von dem momentanen Rotorblattwinkel und der Stellung des Rotors zur tragenden Struktur.

Bei Maschinenhausverkleidungen aus Aluminium führen die Funkenstrecken den Blitzstrom vom Spinner auf die Verkleidung. Von dort aus wird der Blitzstrom in den Maschinenträger abgeleitet.

Bei Verkleidungen aus GFK führen die Funkenstrecken den Blitzstrom auf den Stator und dann zum Maschinenträger.

2.2.3 Maschinenträger – Turm

Die Verbindung zwischen Maschinenträger und Turm wird durch das großflächige Azimutlager sichergestellt. Je nach Windenergieanlage sind zusätzlich Schleifkontakte installiert.

2.2.4 Turm

Stahlurm

Der Stahlurm selbst ist leitfähig, so dass ein Blitzstrom über diesen abgeleitet wird. 2 am Turm angeschweißte Laschen dienen dem Anschließen der Anschlussfahnen des Fundamenterders. Wenn das unterste Segment aus mehreren Teilen besteht, werden diese jeweils mit einem zusätzlichen, inneren Erdungsring verbunden, an welchem die 2 Anschlussfahnen des Fundamenterders angeschlossen werden.

Hybridurm

Der Hybridurm besteht aus Betonsegmenten, die im oberen Turmbereich um Stahlsegmente ergänzt werden. Die Ableitung wird durch die Verbindungsfaschen des Fundaments aufwärts bis zu den Stahlurmsegmenten realisiert. Der Übergang zu den Stahlurmsegmenten erfolgt mit 4 Leitungen, jeweils um 90° versetzt, mit mind. 50 mm² Querschnitt.

Jedes Betonsegment verfügt über 4 vertikal geführte Bandstähle, welche mit der inneren Bewehrung verbunden sind. Die Enden des Bandstahls sind mit Gewindehülsen versehen, an welchem die Verbindungslaschen angebunden werden und den Spalt zwischen den Segmenten überbrücken. Abschließend dienen 4 Gewindehülsen, jeweils um 90° versetzt, als Erdungsfestpunkte zum Anschluss des Fundamenterders.

2.2.5 Turm – Fundament

Der Anschluss des Turms an das Fundament erfolgt über Laschen und Anschlussfahnen. Die an den Turm angeschweißten Laschen werden mit den Anschlussfahnen der Erdungsanlage verbunden. Die Erdungsanlage ist mit der Bewehrung des Fundaments verbunden. Somit wird eine großflächige Potentialsteuerung erreicht.

Je nach Turm wird die Erdungsanlage um einen im untersten Bereich des Turms liegenden Erdungsring erweitert. Der Erdungsring dient der Anbindung der elektrischen Einbauten innerhalb des Turms an die Erdungsanlage.

Technische Änderungen vorbehalten.

2.3 Erdungsanlage

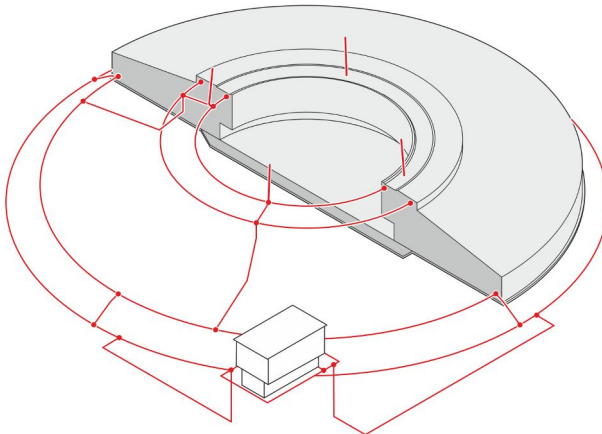


Abb. 4: Erdungsanlage, Beispiel

Erdungsanlagen schützen Lebewesen und Sachwerte vor Gefahren, die durch Kurz- bzw. Erdschlüsse und transiente Vorgänge, wie Blitzschläge und Schaltheandlungen, entstehen können. Sie stellen eine effektive Wirkung der (Fehlerstrom-)Schutzeinrichtungen und eine Bereitstellung eines Referenzpotenzials für elektrische Komponenten sicher. Bei einem Blitzschlag entsteht im stromdurchflossenen Bodenbereich ein Potentialanstieg in Richtung Windenergieanlage. Die Höhe der Berührungs- und Schrittspannung ist u. a. abhängig vom Erdungswiderstand des Fundamenters und der äußeren Erdungsanlage.

Um alle Anforderungen an das LPL I zu erfüllen und die Einhaltung von Schritt- und Berührungsspannungen im Fehlerfall sicherstellen zu können, müssen in Abhängigkeit des spezifischen Erdwiderstands am Standort ggf. erdungsverbessernde Maßnahmen realisiert werden. Der spezifische Erdwiderstand muss gemäß normativer Anforderung im Rahmen der Baugrunduntersuchung messtechnisch erfasst werden.

Die Erdungsanlage im Fundament besteht aus mehreren, radial installierten Erdungsleitern. Um eine gezielte Potentialsteuerung zu erzielen, sind die Erdungsleiter gestaffelt mit der Bewehrung verbunden. Der außerhalb des Fundaments liegende Ringerder integriert die Erdungsanlage der Windenergieanlage in das umgebende Potential.

Nach Errichtung der Erdungsanlage wird abschließend der erreichte Erdungswiderstand gemessen und mit den ermittelten Grenzwerten verglichen. Bei Nichteinhaltung können erdungsverbessernde Maßnahmen wie z. B. zusätzliche Tiefenerder oder Ersatzmaßnahmen wie z. B. eine Standortisolierung erforderlich sein, um die Sicherheit für Lebewesen im Umfeld der Windenergieanlage sicherzustellen.

Je nach vereinbartem Lieferumfang werden die erforderlichen Maßnahmen vom Kunden oder von ENERCON durchgeführt. Die Regelung ist vertraglich festzuhalten.

3 Innerer Blitzschutz

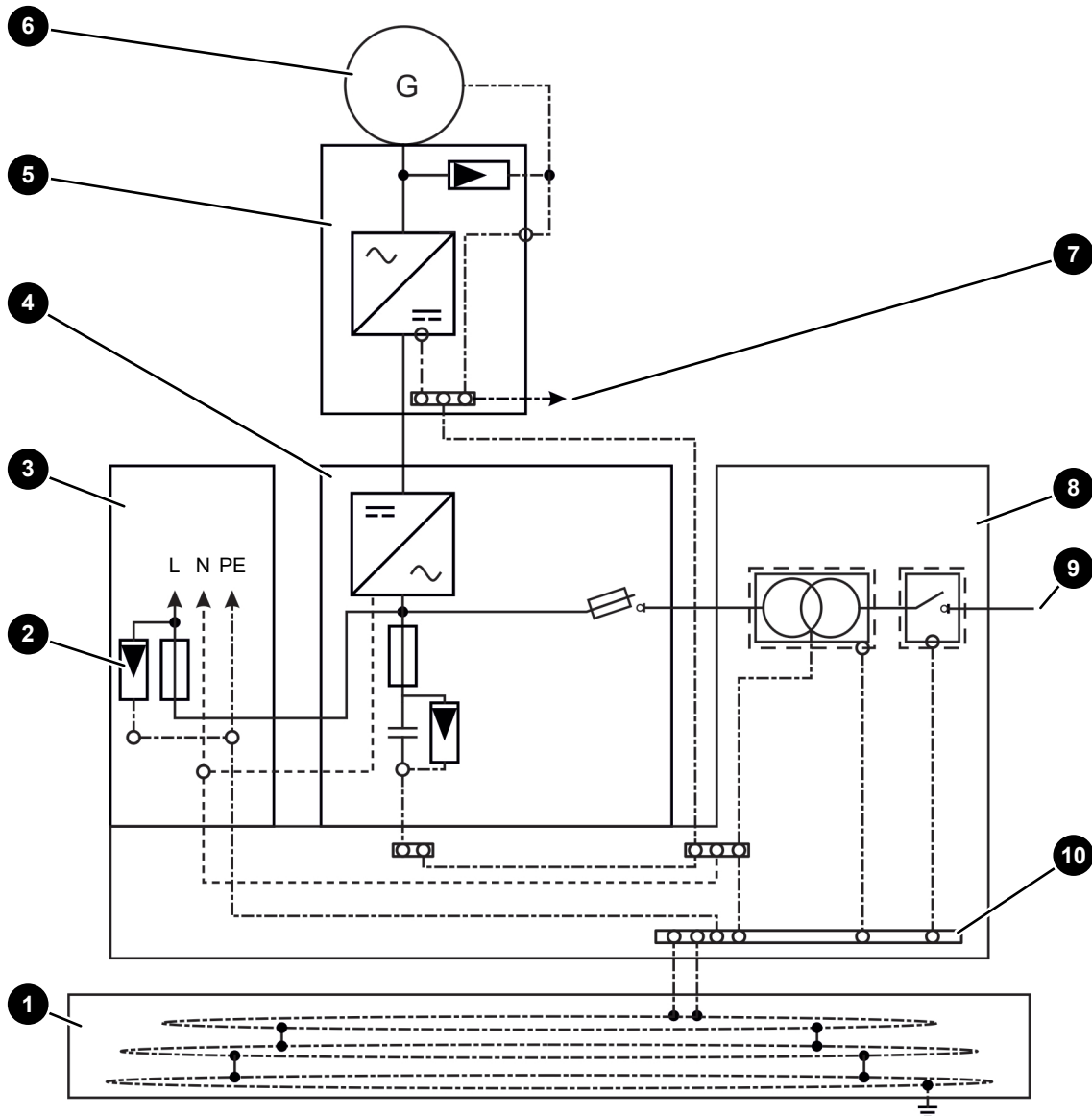


Abb. 5: Schematischer Aufbau des Potentialausgleichssystems und der Überspannungsableiter

| | |
|-------------------------------|-------------------------------|
| 1 Erdungsanlage | 2 Überspannungsableiter |
| 3 Steuerschrank | 4 Leistungsschrank |
| 5 Maschinenträger | 6 Generator |
| 7 Schleifringübertrager | 8 Transformator |
| 9 Mittelspannungsschaltanlage | 10 Potentialausgleichsschiene |

Potentialausgleichssystem

Das Potentialausgleichssystem verbindet alle leitfähigen Hauptkomponenten wie z. B. die Rotornabe, die Gondel, den Turm und die Schaltschränke mit dem Hauptpotentialausgleich. Der Zusammenschluss des Niederspannungs- und Hochspannungspotentialausgleichs verhindert Potentialdifferenzen.

Überspannungsableiter

Überspannungsableiter schützen elektrische Komponenten nicht nur vor durch Blitzschlag hervorgerufene elektromagnetische Impulse, sondern auch vor anderen transienten Störgrößen, welche durch Schalthandlungen von induktiven oder kapazitiven Lasten entstehen. Des Weiteren schützen die Überspannungsableiter vor den Folgen von elektrostatischen Entladungseffekten.

Damit wird sichergestellt, dass jederzeit eine Überwachung, Regelung und Steuerung der Windenergieanlage möglich ist.

4 Übersicht der Blitzschutzkomponenten der Windenergieanlagen

Tab. 1: Übersicht der Blitzschutzkomponenten der Windenergieanlagen

| | Maschinenhaus | Blattanschluss-Rotor | | | Maschinenträger - Turm |
|--------------|--------------------|----------------------|-----------------|--------------------|-----------------------------|
| | faradayscher Käfig | Rollenblitzabnehmer | Schleifkontakte | direkter Anschluss | zusätzliche Schleifkontakte |
| E-44 | - | X | - | - | - |
| E-48 | - | X | - | - | - |
| E-53 | - | X | - | - | - |
| E-70 E4 | - | X | - | - | - |
| E-82 E2 | - | X | - | - | - |
| E-82 E4 | - | X | - | - | - |
| E-92 | - | X | - | - | - |
| E-103 EP2 | - | X | - | - | - |
| E-115 E2 | - | X | - | - | - |
| E-115 EP3 E3 | - | - | X | - | - |
| E-115 EP3 E4 | - | - | X | - | - |
| E-126 EP3 | - | X | - | - | - |
| E-138 EP3 | - | X | - | - | - |
| E-138 EP3 E2 | - | - | X | - | - |
| E-138 EP3 E3 | - | - | X | - | - |
| E-136 EP5 | X | - | - | X | X |
| E-147 EP5 | X | - | - | X | X |
| E-147 EP5 E2 | - | - | - | X | - |
| E-160 EP5 | - | - | - | X | - |
| E-160 EP5 E2 | - | - | - | X | - |

| | Maschinenhaus | Blattanschluss-Rotor | | | Maschinenträger - Turm |
|--------------|--------------------|----------------------|-----------------|--------------------|-----------------------------|
| | faradayscher Käfig | Rollenblitzabnehmer | Schleifkontakte | direkter Anschluss | zusätzliche Schleifkontakte |
| E-160 EP5 E3 | - | - | - | X | - |

5 Zugrundeliegende Normen

Bei der Konstruktion und der Umsetzung des Blitzschutzes für Windenergieanlagen wurden folgende Normen und Standardisierungen in der jeweils aktuellsten Fassung beachtet.

- DIN EN 50308*VDE 0127-100
- DIN EN 50522*VDE 0101-2
- DIN EN 61400-24*VDE 0127-24
- DIN EN 62305-1*VDE 0185-305-1
- DIN EN 62305-2*VDE 0185-305-2
- DIN EN 62305-3*VDE 0185-305-3
- DIN EN 62305-4*VDE 0185-305-4
- DIN EN 62561-1*VDE 0185-561-1
- DIN EN 62561-2*VDE 0185-561-2
- DIN IEC 60364-5-54*VDE 0100-540

Produktbeschreibung Sicherheitssteigleiter LMB

Version 05-2016 – EC (DE - Deutsche Originalversion)



konsequent systematisch

Steigleiter / Vertical ladder
LMB-Tr280CC / LMB-Tr273,3CC

logaer maschinenbau

EN ISO 14122-4:2010

DGUV Test HL

Type RS-S / LMB

Type + for use + + →

Logaer Maschinenbau GmbH
www.logaer-maschinenbau.de
Nur Originalbauteile zulässig.
Only original components may be used.



Produktion in Deutschland

nach EN ISO 9001,

Logaer Maschinenbau GmbH

Original Siegel - (Prägung)



Geprüft

nach EN ISO 14122-4

von der DGUV Test,

Prüf- und Zertifizierungsstelle

Fachbereich

Handel und Logistik (HL)

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis 2

1 Wichtige Informationen 2

1.2 Symbole 3

1.3 Begriffserklärungen..... 4

1.4 Artikelzuordnung..... 7

2 Produktbeschreibung..... 11

2.1 Allgemein..... 11

2.1.1 zugelassen als Steigschutzeinrichtung mit..... 11

2.1.2 Leitersegmente und Zubehör..... 13

2.2 LMB-Sicherheitssteigleiter 16

2.2.1 LMB-Vormontage mit Sperrklinken-System 17

2.2.2 Sonderhalter 23

2.3 LMB-Ausstiegsvorrichtung 23

2.4 LMB-Ruhepodest..... 23

2.5 LMB-Zwischensegmente 24

3 Kontakt 25

3.1 Montage und Instandhaltung, Zentrale Kontaktposition EC..... 25

3.2 Steigschutzeinrichtung..... 25

3.3 Leitersegmente und Zubehör; Montage-, Gebrauchs- und Instandhaltungsanleitung..... 25

1 Wichtige Informationen



| | |
|--|--|
| | Jegliche Haftung der Logaer Maschinenbau GmbH, aus welchen Gründen auch immer, ist ausgeschlossen, sofern die Montage-, Gebrauchs- und Instandhaltungsanleitung nicht in jeglicher Hinsicht eingehalten wird. |
|--|--|

| | |
|--|--|
| | Absturzgefahr! Steigleitern über 3 m Absturzhöhe dürfen ohne Steigschutzeinrichtung nicht betrieben werden! |
|--|--|

1.2 Symbole

| | |
|---------|---|
| | Anleitung bzw. Herstellerinformationen beachten. <i>ISO 7010 M002.</i> |
| CE 0158 | CE-Kennzeichnung mit Identifikationsnummer für die Einbindung einer benannten Stelle in das Konformitäts-bewertungsverfahren. |
| | Prüfzeichen der Canadian Standards Association. |
| | Cold climate (CC). |
| | DGVV-Test (<u>D</u> eutsche <u>G</u> esetzliche <u>U</u> nfall <u>v</u> ersicherung; links), seit 2010 das neue Erscheinungsbild der BG-Prüfzert (<u>B</u> erufsgenossenschaft; rechts). |
| | Siegel Logaer Maschinenbau GmbH (<i>Bildmarke</i>). |
| | Zutritt verboten, Steigweg gesperrt. <i>ISO 7010 D-P006.</i> |
| | Warnung <i>Bei Nichtbeachten ist ab einer Steighöhe von 3 m grundsätzlich von der Schadensfolge Tod oder schwerste Verletzungen auszugehen, ISO 7010 W001.</i> |
| | Warnung vor Absturzgefahr, rechts auch mit angelegter PSA. <i>Bei Nichtbeachten ist ab einer Steighöhe von 3 m grundsätzlich von der Schadensfolge Tod oder schwerste Verletzungen auszugehen.</i> |
| | Warnung vor herabfallenden Gegenständen. |
| | Gebot Auffanggurt benutzen. <i>ISO 7010 M018.</i> |
| | Gebot für die Benutzung zusätzlicher Sicherungsseile nach EN 354/355 (<i>im unmittelbaren Bereich einer Gefährdung</i>). |
| | Position der Steigsperre bzw. Endsicherung. |
| | Steigrichtung |
| | Richtig |
| | Falsch. |
| | Montage nicht abgeschlossen oder mangelhaft, Steigschutz eingeschränkt. Ggf. Bereichsweise. |
| | Montage abgeschlossen, Benutzung mit Auffanggerät EN 353-1 freigegeben. Ggf. mit Pfeil, Freigabe in Pfeilrichtung. |
| | Hyperlinks (grau hinterlegt) |


1.3 Begriffserklärungen

Die folgenden Begriffserklärungen sowie die weiteren Produktbeschreibungen in diesem Kapitel sind keine technisch vollständigen Erläuterungen!

| | | Pos. | siehe Seite |
|--|--|--------------------|-------------|
| Abgleitschutz-Kantung | Kantungen an den äußeren Enden des Trittblesches, gem. ISO 14122-4 mind. 20 mm hoch. | | 18 |
| Anschlagmöglichkeit | Möglichkeit zum Anlegen einer zusätzlichen Absturzsicherung, z.B. Sicherungsseil mit Bandfalldämpfer nach EN 354/355, direkt an der Steigleiter oder an bauseitigen Anschlagssystemen. | | |
| Artikel | Einzelartikel (E) sind (vor-)montierte Bestell- und Liefereinheiten. Baugruppen (OB und B) sind aus Einzelartikeln gebildete Funktionseinheiten als Bestelleinheit. Lieferzeiten je nach Abruf und Wiederbeschaffungszeit. | OB, B, E | 7, 15 |
| Auffanggerät, mitlaufend | Mitlaufendes Auffanggerät mit einer selbsttätigen Blockierfunktion, die in der festen Führung (hier im C-Profil der LMB-Steigleiter) entlangläuft. Bestandteil Steigschutzeinrichtung, PSA. | | 11 |
| Auffanglasche | Ausprägung im C-Profil der LMB-Steigleiter, die ebenso wie die eingestanzten Langlöcher als Auffangpunkt für das mitlaufende Auffanggerät dient. Teilung LMB-C-Profil= 1/2 x Trittabstand: LMB-Tr280CC = 140 mm; LMB-Tr273,3CC = 136,65 mm. | | |
| Ausstiegsvorrichtung | Die LMB-Ausstiegsvorrichtung ermöglicht es, das mitlaufende Auffanggerät innerhalb eines Leiterstranges in das C-Profil einzuführen bzw. aus diesem zu entnehmen. Neue Variante als Zwischensegment! | B9 E25 – E28 | 12, 23, 24 |
| Baugruppe | siehe Artikel | OB, B | 7, 15 |
| Befestigungsabstand | Abstand zwischen den Verschraubungen der Befestigungsbügel an der Steigleiter. Regulär lt. ISO 14122-4 sind 4 Trittabstände (LMB-Empfehlung): LMB-Tr280CC = 1120 mm; LMB-Tr273,3CC = 1093,2 mm. Max. für die LMB-Steigleitern = 1400 mm, auch mehrfach in Folge. Abstand zum C-Profil-Anfang und –Ende = max. 500 mm | BL | |
| Befestigungsabstand Teilung | Die Teilung für die Befestigung gerader Steigleitersegmente entspricht 1/2 Trittabstand: Bei Tr280 = 140 mm, bei Tr273,3 = 136,65 mm | t | 18 |
| Befestigungsbügel | Verbindung zwischen Befestigungsgrundlage und LMB-Steigleiter. Länge Befestigungsbügel = BBL | BB BBL | 22 |
| Befestigungsgrundlage | Tragfähiges Bauwerk, Gebäude, Anlage oder Untergestell, an welches die Steigleiter mit den Befestigungsbügeln angeschraubt wird (M16-8.8). | | |
| Befestigungs-Distanzscheibe | Unterlegscheibe E8 (Ø30x4, EN 14399-6)– stellt den direkten Kontakt zwischen Befestigungsbügel und Befestigungsanker sicher. Altern. HLB16. | E8 | 22 |
| Befestigungs-Stützhebel | Verringert die Auslastung der Befestigungsgrundlage bei Betonbauwerken, notwendig bei allen Bügellängen ab 210 mm. Option zum Ausgleich mit 2xM16. | E11 E12 | |
| Befestigungsbügel Montagewinkel | Die Befestigungsbügel sind vorzugsweise am C-Profil auszurichten (0 oder 180 °), eine je nach Bügelvariante unterschiedlich große Abweichung (± 5 ° bzw. ± 30 °) ist jedoch zulässig. | a | |
| C-Profil | Tragender Mittelholm der Steigleiter als Führung des mitlaufenden Auffanggerätes mit Langlöchern und Auffanglaschen. | (1) | 18 |
| C-Profil-Verbinder 2-Loch-Verbinder 3-Loch-Verbinder | Bauteil zum Verbinden der Steigleitern am Steigleiterstoß. Die LMB-C-Profil-Verbinder sind tragfähig, so dass auch kürzeste Leitersektionen mit normalen Befestigungsabständen montiert werden können. | B1 B6 | 16, 16, 19 |
| cold climate (CC) | Ab 06-2013 sind alle LMB-Steigleiterkomponenten aus Werkstoffen mit Eignungsnachweis für -40°C hergestellt, Kennzeichnung CC für cold climate. Bauteile ohne CC-Kennzeichnung haben ein älteres Fertigungsdatum und sind bis -20°C zugelassen, siehe Montage-, Gebrauchs- und Wartungsanleitung Version 10-2012. | CC | 14 |
| Ebene Ausstieg | Gegen Absturz zu sichernde Ausstiegsstelle an der Steigleiter, z.B. am oberen Ende oder bei Ausstiegsvorrichtungen. Jede Ausstiegsstelle, die auch über einen anderen Zugang als die Steigleiter erreicht werden kann, gilt auch als Einstiegsstelle. | ea | 19 |
| Ebene Einstieg | Absturzsichere Einstiegsstelle an der Steigleiter, in der Regel Bodenebene. An jeder Einstiegsstelle ist die Einschubsicherung sowie die Kennzeichnung anzubringen. Die Montage einer Steigsperre ist im Einzelfall zu prüfen. | ee | 19 |
| EC | Enercon GmbH | EC | |
| ESC | Enercon Service Center, zentrale Kontaktposition für technische Nachfragen bei Montage und Instandhaltung von Enercon-Windkraftanlagen. Sammelstelle für Fehler- und Lösungsmöglichkeiten. | ESC | 25 |

| | | | |
|---|--|-----------------------|----------------|
| Einschubsicherung | Seitlich am C-Profil montiertes Bauteil, welches das falsche Einsetzen des Auffanggerätes verhindert. Muss an jeder Ein- und Ausführstelle vorhanden sein. An der Ausstiegsvorrichtung bereits integriert. | B3 | 16, 16, 19 |
| Einzelartikel | siehe Artikelliste | E | 7, 15 |
| Fußfreiraum | Eintrittsmaß zur Störkante, in der Regel die Turmwandung, auf der gesamten Auftrittsweite Trittbloch. Lt. ISO 14122-4 mind. 200 mm. Nur bei einzelnen Hindernissen mind. 150 mm, am Ruhepodest 100 mm. | Tt | |
| Kennzeichnung | Steigleitern sind Teil der Steigschutzeinrichtung und mit Kennzeichnungen und Warnhinweisen zu versehen. | B20 – B28 | 14, 16 |
| Leitersegment | Ein Teilstück der LMB-Steigleiter, durch die Verbindung mit dem C-Profil-Verbinder entsteht der Steigweg. | E1 – E7 | 16 |
| Leitersegment Standard | Gerades LMB-Steigleitersegment in den bevorzugten Produktionslängen. Standard für LMB-Tr280CC = 11 x 280 = 3080 mm, 13 x 280 = 3640 mm und 14 x 280 = 3920 mm; Standard für LMB-Tr273,3CC = 14 x 273,3 = 3826,2 mm. | E1, E2, E17; E3 | 16, 16, 18, 19 |
| Leitersegment Versatz | LMB-Steigleitersegment mit 2 Biegungen, zum kurzfristigen horizontalen Versatz des Steigweges, z.B. Flanschumgehung. Standardversatz 250 mm. | E4 – E7, E16 | 20 |
| Leitersegment Vormontiert | LMB-Steigleitersegment gerade oder mit Versatz + Sperrklinken oben und unten fest montiert. | E13 – E22 | 17 |
| LMB | Wortmarke der Logaer Maschinenbau GmbH . | LMB | 12, 25 |
| Neigungswinkel Negatives Steigen | Der Neigungswinkel ist der Steigungswinkel der LMB-Steigleiter von der Lotrechten. Senkrecht = 90 °, mind. 75 °, max. 103,5 °. | a | 20 |
| Nennlänge | Nennlänge der LMB-Steigleitersegmente X mal Trittabstand, andere Längen möglich, max. Fertigungslänge = 4000 mm. Fertigungslänge = Nennlänge - 1 mm für Steigleiterstoß ± Fertigungstoleranz | L | 18, 20 |
| PSA | Schutzausrüstung, hier gegen Absturz, die vom Benutzer persönlich getragen und benutzt wird. Dies schließt ein gewisses Maß an eigenverantwortlicher Kontrolle (Zustand, Funktion und Instandhaltung) sowie eigenverantwortlichem Handeln ein. | PSA | 2, 11, 14 |
| Ruhepodest | Das LMB-Ruhepodest für Steigleitern ist ein klappbares Ruhepodest zum Anbau an den Mittelholm der LMB-Steigleitern. Der Abstand im Steigweg ist normabhängig, lt. EN 50308 (2004) max. 9 m. | B10 | 12, 23 |
| Sonderhalter | Befestigung der LMB-Steigleiter bzw. der Befestigungsbügel am Bauwerk, die als Bestandteil der LMB-Steigleitern geprüft und zugelassen sind. | B101 B110 | 23 |
| Sprachkürzel | Abkürzung der Sprachen nach ISO 639-1 | | 1, 4 |
| Steigleiter | Die LMB-Steigleiter ist eine ortsfeste Steigleiter aus tragendem Mittelholm, dem C-Profil, und beidseitigen Trittflächen auf den angeschweißten Trittprofilen. | | 16, 18 |
| Steigleiterstoß, Spaltmaß | Stelle, an der 2 Leitersegmente aneinander gesetzt werden, verbunden durch den C-Profil-Verbinder (B1, B6). Der Montagespaltmaß ist am Stoß auf 1 - 3 mm einzustellen, Messbereich sind die Schenkel rechts und links des C-Profils, diese sind die Lauffläche der Auffanggeräte. Nach den Setzvorgängen: 0 bis 3 mm. | s | 19 |
| Steigschutzsystem, Steigschutzeinrichtung | Schutzeinrichtung, bestehend aus dem LMB-C-Profil der Steigleitersegmente (inkl. C-Profil-Verbindungen und Befestigungen) sowie dem mitlaufenden Auffanggerät, als Einheit zertifiziert nach EN 353-1. | | 2, 11, 25 |
| Steigsperr | Endsicherung, die an dem C-Profil angebracht ist, um zu verhindern, dass das Auffanggerät während eines normalen Aufstiegs oder Abstiegs unbeabsichtigt die Führung verlässt. Der Durchgang wird durch eine bewusste Handlung (Entriegeln) ermöglicht. | B2 | 3, 16, 16, 19 |
| Steigsperr fest, Feste Steigsperr | Fest eingebaute Endsicherung, die verhindert, dass das Auffanggerät das C-Profil verlässt. | B4 | 15, 16, 19 |
| Steigsperr für die Montage; Montagesteigsperr | Endsicherung ähnlich der Steigsperr B2, mit Einschubsicherung. Kann vorübergehend bei Montage- und Revisionsarbeiten eingebaut werden. Die Montagesteigsperr hat eine geringere Korrosionsschutzklasse als die Steigsperr B2, dies ist beim Verbleib im Steigweg zu beachten. | B16 | 19 |
| Steigsperr – Steigsperrsystem mit Sperrklinken und Deaktivierungssätzen | Deaktivierbares Steigsperrsystem, als Endsicherung an jedem Steigleitersegment oder an jeder vormontierten Turmsection oben und unten, für erhöhte Sicherheit während der Montage sowie bei Revisionsarbeiten. Ersetzt die bisher zur Montageabsicherung eingesetzten festen Steigsperr. | B11 - B15; B17 - B19. | 17, 20 |
| Steigrichtung | = Steigen nach oben, Richtungspfeil (z. B auf dem Auffanggerät). | ↑ | 3, 18-20 |
| Trittabstand | Abstand zwischen zwei Trittböcken, bei der Steigleiter LMB-Tr280CC = 280 mm, bei LMB-Tr273,3CC = 273,3 mm. | Tr | 18 |
| Trittbloch | Tritt der Steigleiter. | (2) | 18 |
| Überhängendes Steigen | Durch die Turmverjüngung und bei Hindernissen wie Turmflanschen entsteht ein überhängender Steigweg. Siehe auch Neigungswinkel. | a | 20 |

| | | | |
|------------------------------------|--|--|-------|
| Verschraubung | Alle LMB-Steigleiter-Bestandteile werden inkl. Befestigungselemente M12-8.8 (Verbindungen Steigleitersegment zum Anbauteil, z.B. Befestigungsbügel, C-Profil-Verbinder etc.) je nach Verschraubung Ausführung A, B oder C geliefert. Werden LMB-Steigleiterbestandteile ohne Verschraubung benötigt, ist der Artikelnummer die Kennzeichnung -F hinzuzufügen, z.B. 10026246-F. | -A; -B; -C -F | 3, 15 |
| Verstärkungsholm | Der LMB-Verstärkungsholm wird am C-Profil installiert. Der Holm ist als Unterkonstruktion der LMB-Steigleiter geprüft und zugelassen und ermöglicht freie Steigleiterenden an der Ausstiegsebene sowie größere Befestigungsabstände innerhalb der Steigleiter. E: Holm, Zwischenstück (min. 5x), Flachrundschrauben M12x110 und M12x130 | B7; B8; E30; E31; E32; E33 | 19 |
| Zwischensegment (Einzeltrittblech) | Kurzes LMB-Steigleitersegment mit nur einem Trittblech. LMB-Tr280CC = 1x 280 = 280 mm LMB-Tr273,3CC = 1x 273,3 = 273,3 mm | E9 E10 | |
| Zwischensegment mit Überlänge | Kurzes LMB-Steigleitersegment (ein Trittblech) mit Überlänge 2 x 25 mm. LMB-Tr280CC = 1x 280 + 2 x 25 mm = 330 mm LMB-Tr273,3CC = 1x 273,3 + 2x 25 mm = 323,3 mm | E23 E24 | 24 |

| Pos. | Siehe 1.3 | siehe Seite  |
|----------------------|---|---|
| -A; -B; -C | Verschraubung | |
| B1 | C-Profil-Verbinder Standard (2-Loch-Verbinder) | 19 |
| B2 | Steigsperre | 19 |
| B3 | Einschubsicherung | 19 |
| B4 | Steigsperre fest, Feste Steigsperre | 19 |
| B6 | C-Profil-Verbinder Lang (3-Loch-Verbinder) | 19 |
| B7 - B8 | Verstärkungsholm Tr280 und Verstärkungsholm Tr273,3 | 21 |
| B9 | Ausstiegsvorrichtung | 23 |
| B10 | Ruhepodest | 23 |
| B11 - B15, B17 - B19 | Steigsperre – Steigsperrsystem mit Sperrklinken | 17, 20 |
| B16 | Steigsperre für die Montage; Montagesteigsperre | 19 |
| B20 – B29 | Kennzeichnung | |
| B101 - B102 | Sonderhalter für Luftöffnung | 23 |
| B110 – B111 | Sonderhalter Tripod | 23 |
| BB1 - BB36 | Befestigungsbügel Standard | 22 |
| BB50 - BB54 | Befestigungsbügel Lang | 22 |
| BB61 - BB66 | Befestigungsbügel Verstellbar | 22 |
| BL | Befestigungsabstand | |
| BBL | Länge Befestigungsbügel | 22 |
| -CC | cold climate (CC) | 14 |
| E | Einzelartikel | 15 |
| ESC | Enercon Service Center | 25 |
| E1, E2, E3, E17 | Steigleiter LMB-Standardsegmente | 18 |
| E4 – E7, E16 | Steigleiter LMB mit Versatz | 20 |
| E8 | Befestigungs-Distanzscheibe | 22 |
| E9 - E10 | Zwischensegment (Einzeltrittblech) LMB-Tr280CC und LMB-Tr273,3CC | 24 |
| E11 – E12 | Befestigungs-Stützhebel | |
| E13 – E22 | LMB-Steigleitersegmente mit fest montierten Sperrklinken (LMB-Vormontage) | 7, 15, 17 |
| E23 - E24 | Zwischensegment mit Überlänge 2 x 25 mm Tr280CC und Tr273,3CC | 24 |
| E25 – E28 | Ausstiegsvorrichtung als Zwischensegment ohne und mit Überlänge | 24 |
| E30 – E33 | Verstärkungsholm B7 - B8 Einzelteile | |
| ea | Ebene Ausstieg | 19 |
| EC | Enercon | |
| ee | Ebene Einstieg | 19 |
| L | Nennlänge | 18, 20 |
| s | Steigleiterstoß, Spaltmaß | 19 |
| Tr | Trittabstand | 18 |
| Tt | Fußfreiraum | |

1.4 Artikelzuordnung

Einzelartikel (**E**) sind (vor-)montierte Bestell- und Liefereinheiten. Baugruppen (**OB** und **B**) sind aus Einzelartikeln gebildete Funktionseinheiten als Bestelleinheit.

Alle Artikel sind in den angegebenen Zeichnungen aufgeführt und können unter Benennung der Artikel-Nr. (Nr. + Verschraubung A, B oder C bzw. F ohne Verschraubung) oder unter der jeweiligen Enercon-SAP-Nr. bestellt werden.

Bsp.: C-Profil-Verbinder (B1) mit Verschraubung A: 10026246-A. Ohne Verschraubung: 10026246-F


Diese folgenden Listen sind eine nicht abschließende Übersicht.


Artikel, die regelmäßig angefordert werden, haben eine kurze Lieferzeit von Ø 4 Arbeitswochen.

Neue Artikel oder Artikel, die aufgrund unregelmäßiger Anforderungen nicht von LMB vorgehalten werden, haben je nach Fertigungs- bzw. Wiederbeschaffungszeit eine wesentlich längere Lieferzeit von mindestens 8 und bis zu 30 Arbeitswochen, genaue Daten liefern wir auf Ihre Artikelanfrage.

| Pos. | | Länge (mm) | Artikelnummer | Zeichnungsnummer | Enthält |
|-----------|---|------------|---------------|------------------|-------------------------------------|
| OB | Oberbaugruppen, siehe Seite 7, 15, 16 | | | | Baugruppen und Einzelartikel |
| OB 1 | Standardsegment LMB-Tr280CC 3080 mm mit 2-Loch-Verbinder | 3080 | 10033268 | 021-0139-0Z01* | E1+B1 |
| OB 2 | Standardsegment LMB-Tr280CC 3080 mm mit Steigsperre unten | 3080 | 10033269 | 021-0139-0Z02* | E1+B2+B3 |
| OB 3 | Standardsegment LMB-Tr280CC 3080 mm mit Steigsperre oben und 2-Loch-Verbinder | 3080 | 10033270 | 021-0139-0Z03* | E1+B1+B2+B3 |
| OB 4 | Standardsegment LMB-Tr280CC 3080 mm mit fester Steigsperre und 2-Loch-Verbinder | 3080 | 10033271 | 021-0139-0Z04* | E1+B1+B4 |
| OB 5 | Standardsegment LMB-Tr273,3CC 3826,2 mm mit 2-Loch-Verbinder | 3826,2 | 10026203 | 021-1172-0Z01* | E2+B1 |
| OB 6 | Standardsegment LMB-Tr273,3CC 3826,2 mm mit Steigsperre unten | 3826,2 | 10026207 | 021-1172-0Z02* | E2+B2+B3 |
| OB 7 | Standardsegment LMB-Tr273,3CC 3826,2 mm mit Steigsperre oben und 2-Loch-Verbinder | 3826,2 | 10026208 | 021-1172-0Z03* | E2+B1+B2+B3 |
| OB 8 | Standardsegment LMB-Tr273,3CC 3826,2 mm mit fester Steigsperre und 2-Loch-Verbinder | 3826,2 | 10026210 | 021-1172-0Z04* | E2+B1+B4 |
| OB 9 | Standardsegment LMB-Tr280CC 3640 mm mit 2-Loch-Verbinder | 3640 | 20003709 | 021-0139-13Z01* | E3+B1 |
| OB 10 | Standardsegment LMB-Tr280CC 3640 mm mit Steigsperre unten | 3640 | 20003710 | 021-0139-13Z02* | E3+B2+B3 |
| OB 11 | Standardsegment LMB-Tr280CC 3640 mm mit Steigsperre oben und 2-Loch-Verbinder | 3640 | 20003711 | 021-0139-13Z03* | E3+B1+B2+B3 |
| OB 12 | Standardsegment LMB-Tr280CC 3640 mm mit fester Steigsperre und 2-Loch-Verbinder | 3640 | 20003712 | 021-0139-13Z04* | E3+B1+B4 |
| OB 13 | Standardsegment LMB-Tr280CC 3920 mm mit 2-Loch-Verbinder | 3920 | 20004467 | 021-0139-14Z01* | E17+B1 |
| OB 14 | Standardsegment LMB-Tr280CC 3920 mm mit Steigsperre unten | 3920 | 20004468 | 021-0139-14Z02* | E17+B2+B3 |
| OB 15 | Standardsegment LMB-Tr280CC 3920 mm mit Steigsperre oben und 2-Loch-Verbinder | 3920 | 20004469 | 021-0139-14Z03* | E17+B1+B2+B3 |
| OB 16 | Standardsegment LMB-Tr280CC 3920 mm mit fester Steigsperre und 2-Loch-Verbinder | 3920 | 20004470 | 021-0139-14Z04* | E17+B1+B4 |

| Pos. | | (mm) (X x Tr) | Artikel- nummer | Zeichnungsnummer | Seite |
|----------|---|----------------------|--------------------|---|-------------|
| E | Einzelartikel (kleinste Bestelleinheit) | | | Enthält ggf. Einzelteile | |
| E 1 | Steigleiter LMB-Tr280CC Grundsegment Länge 3080 mm | 3080 11 x 280 | 10033274 | 021-0139-S11* | 18 |
| E 2 | Steigleiter LMB-Tr273,3CC Grundsegment Länge 3826,2 mm | 3826,2 14 x 273,3 | 10025043 | 021-1172-S14* | 18 |
| E 3 | Steigleiter LMB-Tr280CC Grundsegment Länge 3640 mm | 3640 13 x 280 | 20002285 | 021-0139-S13* | 18 |
| E 17 | Steigleiter LMB-Tr280CC Grundsegment Länge 3920 mm | 3920 14 x 280 | 20004170 | 021-0139-S14* | 18 |
| E 4 | Steigleitersegment LMB-Tr280CC mit Versatz +250 mm | 3062 11 x 280 | 10033275 | 021-0139-0S02* | 20 |
| E 5 | Steigleitersegment LMB-Tr280CC mit Versatz -250 mm | 3062 11 x 280 | 10033276 | 021-0139-0S03* | 20 |
| E 16 | Steigleitersegment LMB-Tr280CC mit Versatz -250 mm | 3342 12 x 280 | 20003903 | 021-0139-03S12* | 20 |
| E 6 | Steigleitersegment LMB-Tr273,3CC mit Versatz +250 mm | 3807 14 x 273,3 | 10026214 | 021-1172-0S02* | 20 |
| E 7 | Steigleitersegment LMB-Tr273,3CC mit Versatz -250 mm | 3807 14 x 273,3 | 10026215 | 021-1172-0S03* | 20 |
| E 8 | Distanzscheibe Befestigungsgrundlage (für Betonturm) | Ø30x4 | 10034358 | W006-0016-E01* (EN 14399-6) (alternativ: HLB16) | 22. |
| E 9 | Steigleitersegment LMB-Tr280CC Nur ein Trittbloch. | 280 1 x 280 | 20003173 | 021-0139-S01* | |
| E 10 | Steigleitersegment LMB-Tr273,3CC Nur ein Trittbloch. | 273,3 1x 273,3 | 20003174 | 021-1172-S01* | |
| E 11 | Befestigungsstützhebel | 160 | 20003428 | W006-1001-0160-E01* | |
| E 12 | Befestigungsstützhebel mit 2x M16 | 160 | 20003428-C | W006-1001-0160-Z01* | |
| E 13 | Standardsegment LMB-Tr280CC Länge 3080 mm und fest montierten Sperrklinken | 3080 11 x 280 | 20003823 | 021-0139-01Z01* | E1+B12+B13 |
| E 14 | Standardsegment LMB-Tr280CC Länge 3640 mm und fest montierten Sperrklinken | 3640 13 x 280 | 20003831 | 021-0139-01Z01* | E3+B12+B13 |
| E 15 | Standardsegment LMB-Tr273,3CC Länge 3826,2 mm und fest montierten Sperrklinken | 3826,2 14 x 273,3 | 20003834 | 021-1172-01Z01* | E2+B12+B13 |
| E 18 | Standardsegment LMB-Tr280CC Länge 3920 mm und fest montierten Sperrklinken | 3920 14 x 280 | 20004367 | 021-0139-01Z01* | E17+B12+B13 |
| E 19 | Steigleitersegment LMB-Tr280CC mit Versatz +250 mm und fest montierten Sperrklinken | 3062 11 x 280 | 20003829 | 021-0139-01Z01* | E4+B12+B13 |
| E 20 | Steigleitersegment LMB-Tr280CC mit Versatz -250 mm und fest montierten Sperrklinken | 3062 11 x 280 | 20003830 | 021-0139-01Z01* | E5+B12+B13 |
| E 21 | Steigleitersegment LMB-Tr280CC mit Versatz -250 mm und fest montierten Sperrklinken | 3342 12 x 280 | 20003832 | 021-0139-01Z01* | E16+B12+B13 |
| E 22 | Steigleitersegment LMB-Tr273,3CC mit Versatz -250 mm und fest montierten Sperrklinken | 3807 14 x 273,3 | 20003835 | 021-0139-01Z01* | E7+B12+B13 |
| E 23 | Zwischensegment mit Überlänge LMB- Tr280CC Länge 330 mm | 330 1x 280 | 20004471 | 021-0139-50S01* | 24 |
| E 24 | Zwischensegment mit Überlänge LMB- Tr273,3CC Länge 323,3 mm | 323,3 1x 273,3 | 20004472 | 021-1172-51S01* | 24 |
| E 25 | Ausstiegsvorrichtung Tr280CC als Zwischensegment | 560 2x 280 | 20004473 | 021-1037-10Z* | 24 |
| E 26 | Ausstiegsvorrichtung Tr273,3CC als Zwischensegment | 545,6 2x 273,3 | 20004474 | 021-1037-11Z* | 24 |
| E 27 | Ausstiegsvorrichtung Tr280CC als Zwischensegment mit Überlänge | 610 2x 280 | 20004475 | 021-1037-50Z* | 24 |
| E 28 | Ausstiegsvorrichtung Tr273,3CC als Zwischensegment mit Überlänge | 595,6 2x 273,3 | 20004476 | 021-1037-51Z* | 24 |
| E 30 | Holm Tr280CC u. Tr273,3CC | 2360 | 10048046 | 021-0139-1172-0E07* | |
| E 31 | Zwischenstück | 25x25x80 | 10048139 | W011-0001-0030-E01* | |
| E 32 | LMB-Schraube für E30+E31+BB | M12x130 | 20001287 | 021-0139-1172-B02* | |
| E 33 | LMB-Schraube für E30+E31 | M12x110 | 20001286 | 021-0139-1172-B01* | |

| Pos. | | | Artikelnummer | Zeichnungsnummer | Seite  |
|-------|---|------------------|---------------|---------------------------|---|
| B | Baugruppen | (mm) | | * Für den aktuellen Index | Enthält Einzelartikel |
| B 1 | Standard-C-Profil-Verbinder (2-Loch-Verbinder) | 180 | 10026246 | W008-0001-0180-Z01* | 19 |
| B 2 | Steigsperre | Ø10 | 10032891 | W010-0001-0010-Z01* | 19 |
| B 3 | Einschubsicherung | links | 10000112 | W009-0001-0050-Z01* | 19 |
| B 4 | Feste Steigsperre | M12 | 10033492 | W010-0002-0012-Z01* | 19 |
| B 6 | Langer C-Profil-Verbinder (3-Loch-Verbinder) | 317 | 10049808 | W008-0002-0317-Z01* | 19 |
| B 7 | Verstärkungsholm für Tr280 | 2410 | 10033285 | 021-0139-0Z07* | 21 |
| B 8 | Verstärkungsholm für Tr273,3 | 2360 | 10033286 | 021-1172-0Z07* | 21 |
| B 9 | Ausstiegsvorrichtung | 180 | 10026792 | 021-1037-0Z* | 23 |
| B 10 | Ruhepodest | 300x350 | 10001084 | 021-1018-0Z* | 23 |
| B 11 | Deaktivierungssatz für Zwischensegmente | 1600 | 20004461 | W010-0094-0007-06Z* | |
| B 12 | Sperrklinke unten | M12 | 20003142 | W010-0094-0007-01Z* | 17 |
| B 13 | Sperrklinke oben | M12 | 20003141 | W010-0094-0007-02Z* | 17 |
| B 14 | Deaktivierungssatz für 2-Loch-Verbinder | 800 | 20003143 | W010-0094-0007-03Z* | 17 |
| B 15 | Deaktivierungssatz für 3-Loch-Verbinder | 800 | 20003144 | W010-0094-0007-04Z* | 17 |
| B 16 | Montagesteigsperre | rot | 20000556 | W010-0091-0010-Z01* | 19 |
| B 17 | Deaktivierungssatz Nachrüsten für 2-Loch-Verbinder | 800 | 20004257 | W010-0094-0007-13Z* | 17 |
| B 18 | Deaktivierungssatz Nachrüsten für 3-Loch-Verbinder | 800 | 20004258 | W010-0094-0007-14Z* | 17 |
| B 19 | Deaktivierungssatz Nachrüsten für Zwischensegmente | 1600 | 20004463 | W010-0094-0007-16Z* | |
| B 30 | Sperrmodul für den Steigweg, 2 Sperrklinken + 2 Sperr-/Warnschilder | - | 20004580 | W010-0094-0008-0Z | 20 |
| B 102 | Sonderhalter für Luftöffnung | für R1587 | 20000843 | W006-0007-1587-Z01* | 23 |
| B 110 | Sonderhalter Tripod | 357-485 mm, 8,4° | 20000844 | 014-1315-02Z01* | 23 |
| B 111 | Sonderhalter Tripod fix | 300 mm, ± 8,4° | 20004180 | 014-1315-04Z01* | 23 |

| Pos. | | | Artikelnummer | Seite  |
|-------|--|---------|-----------------|---|
| B | Baugruppen | | | Enthält Einzelartikel |
| B 20 | Kennzeichnungsaufkleber Warnungen geänderter Trittabstand | en / de | 20003251-DeEn** | |
| B 21 | Kennzeichnungsaufkleber CE LMB-Tr280CC / Tr273,3CC (-40°C) | en / de | 20003426-DeEn** | |
| B 21a | Kennzeichnungsaufkleber CE - Nachrüsten LMB-Tr280 / Tr273,3 (-20°C) LMB-Tr280CC / Tr273,3CC (-40°C) | en / de | 20001986-DeEn** | |
| B 24 | Kennzeichnungsaufkleber CSA LMB-Tr280CC / Tr273,3CC (-40°C) | en / fr | 20003427-FrEn** | |
| B 24a | Kennzeichnungsaufkleber CSA - Nachrüsten LMB-Tr280 / Tr273,3 (-20°C) LMB-Tr280CC / Tr273,3CC (-40°C) | en / fr | 20003423-FrEn** | |
| B 29 | Kennzeichnungsaufkleber CE-2002 LMB-Tr280CC / Tr273,3CC (-40°C) | en / de | 20003424DeEn** | |
| B 29a | Kennzeichnungsaufkleber CE-2002 - Nachrüsten LMB-Tr280 / Tr273,3 (-20°C) LMB-Tr280CC / Tr273,3CC (-40°C) | en / de | 20003422-DeEn** | |

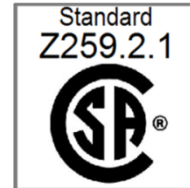
** = Kennzeichnungsaufkleber:

| | | | | |
|-------------------|---|---|---|---|
| 20003251 | - | DeEn | - | |
| LMB-Artikelnummer | - | Sprachkürzel (~ ISO 639-1), siehe Seite 4 | - | Für alle LMB-Tr: Montagejahr zum Ausschneiden |

| Pos. | | Länge BBL (mm) | Artikel- nummer | Zeichnungsnummer. | Enthält |
|-----------|--|-----------------------|--------------------|-----------------------|-----------------|
| BB | Baugruppe Befestigungsbügel | Zwischenmaße möglich. | | * Für aktuellen Index | Siehe Seite 22 |
| BB 1 | Befestigungsbügel | 110 | 10048040 | W006-0001-0110-Z01* | M12 (A, B o. C) |
| BB 2 | Befestigungsbügel | 160 | 10026239 | W006-0001-0160-Z01* | M12 (A, B o. C) |
| BB 3 | Befestigungsbügel | 170 | 10026223 | W006-0001-0170-Z01* | M12 (A, B o. C) |
| BB 4 | Befestigungsbügel | 180 | 10026224 | W006-0001-0180-Z01* | M12 (A, B o. C) |
| BB 5 | Befestigungsbügel | 190 | 10026225 | W006-0001-0190-Z01* | M12 (A, B o. C) |
| BB 6 | Befestigungsbügel | 200 | 10026227 | W006-0001-0200-Z01* | M12 (A, B o. C) |
| BB 7 | Befestigungsbügel | 210 | 10026228 | W006-0001-0210-Z01* | M12 (A, B o. C) |
| BB 8 | Befestigungsbügel | 220 | 10026229 | W006-0001-0220-Z01* | M12 (A, B o. C) |
| BB 9 | Befestigungsbügel | 230 | 10026230 | W006-0001-0230-Z01* | M12 (A, B o. C) |
| BB 10 | Befestigungsbügel | 240 | 10026231 | W006-0001-0240-Z01* | M12 (A, B o. C) |
| BB 11 | Befestigungsbügel | 250 | 10026232 | W006-0001-0250-Z01* | M12 (A, B o. C) |
| BB 12 | Befestigungsbügel | 260 | 10026233 | W006-0001-0260-Z01* | M12 (A, B o. C) |
| BB 13 | Befestigungsbügel | 270 | 10026234 | W006-0001-0270-Z01* | M12 (A, B o. C) |
| BB 14 | Befestigungsbügel | 280 | 10026235 | W006-0001-0280-Z01* | M12 (A, B o. C) |
| BB 15 | Befestigungsbügel | 290 | 10026236 | W006-0001-0290-Z01* | M12 (A, B o. C) |
| BB 16 | Befestigungsbügel | 300 | 10026237 | W006-0001-0300-Z01* | M12 (A, B o. C) |
| BB 17 | Befestigungsbügel | 310 | 20002110 | W006-0001-0310-Z01* | M12 (A, B o. C) |
| BB 18 | Befestigungsbügel | 320 | 20001100 | W006-0001-0320-Z01* | M12 (A, B o. C) |
| BB 19 | Befestigungsbügel | 330 | 20003772 | W006-0001-0330-Z01* | M12 (A, B o. C) |
| BB 20 | Befestigungsbügel | 340 | 20004160 | W006-0001-0340-Z01* | M12 (A, B o. C) |
| BB 21 | Befestigungsbügel | 350 | 20004161 | W006-0001-0350-Z01* | M12 (A, B o. C) |
| BB 22 | Befestigungsbügel | 360 | 20003773 | W006-0001-0360-Z01* | M12 (A, B o. C) |
| BB 23 | Befestigungsbügel | 370 | 20004162 | W006-0001-0370-Z01* | M12 (A, B o. C) |
| BB 24 | Befestigungsbügel | 380 | 20004163 | W006-0001-0380-Z01* | M12 (A, B o. C) |
| BB 25 | Befestigungsbügel | 390 | 20003603 | W006-0001-0390-Z01* | M12 (A, B o. C) |
| BB 26 | Befestigungsbügel | 400 | 20003604 | W006-0001-0400-Z01* | M12 (A, B o. C) |
| BB 27 | Befestigungsbügel | 410 | 10026238 | W006-0001-0410-Z01* | M12 (A, B o. C) |
| BB 28 | Befestigungsbügel | 420 | 20003488 | W006-0001-0420-Z01* | M12 (A, B o. C) |
| BB 29 | Befestigungsbügel | 430 | 20003489 | W006-0001-0430-Z01* | M12 (A, B o. C) |
| BB 30 | Befestigungsbügel | 440 | 20003604 | W006-0001-0440-Z01* | M12 (A, B o. C) |
| BB 31 | Befestigungsbügel | 450 | 20001349 | W006-0001-0450-Z01* | M12 (A, B o. C) |
| BB 32 | Befestigungsbügel | 460 | 20003186 | W006-0001-0460-Z01* | M12 (A, B o. C) |
| BB 33 | Befestigungsbügel | 470 | 20003187 | W006-0001-0470-Z01* | M12 (A, B o. C) |
| BB 34 | Befestigungsbügel | 480 | 20003188 | W006-0001-0480-Z01* | M12 (A, B o. C) |
| BB 35 | Befestigungsbügel | 490 | 20003189 | W006-0001-0490-Z01* | M12 (A, B o. C) |
| BB 36 | Befestigungsbügel | 500 | 20002239 | W006-0001-0500-Z01* | M12 (A, B o. C) |
| BB 50 | Langer Befestigungsbügel | 160 | 10026244 | W006-0004-0160-Z01* | M12 (A, B o. C) |
| BB 54 | Langer Befestigungsbügel | 200 | 20000612 | W006-0004-0200-Z01* | M12 (A, B o. C) |
| BB 61 | Verstellbarer Befestigungsbügel kurz 0° | 185-280 | 20003194 | W006-0008-0280-Z01* | M12 (A, B o. C) |
| BB 62 | Verstellbarer Befestigungsbügel kurz 8,4° | 185-280 | 10046226 | W006-0005-0280-Z01* | M12 (A, B o. C) |
| BB 63 | Verstellbarer Befestigungsbügel mittel 0° | 270-380 | 20002500 | W006-0008-0380-Z01* | M12 (A, B o. C) |
| BB 64 | Verstellbarer Befestigungsbügel mittel 8,4° | 270-380 | 10042574 | W006-0005-0380-Z01* | M12 (A, B o. C) |
| BB 65 | Verstellbarer Befestigungsbügel lang 0° | 370-500 | 20002195 | W006-0008-0500-Z01* | M12 (A, B o. C) |
| BB 66 | Verstellbarer Befestigungsbügel lang 8,4° | 370-500 | 20002194 | W006-0005-0500-Z01* | M12 (A, B o. C) |

2 Produktbeschreibung

2.1 Allgemein



Der Inhaber des **CE**-Zertifikats für die gesamte Steigschutzeinrichtung ist der Hersteller des Auffanggerätes. Dieser übernimmt die Zertifizierung gemäß PSA-Richtlinie **89/686/EWG** nach **EN 353-1:2002 + CNB/P/11.073**.

Der Inhaber des **CSA**-Zertifikats für die gesamte Steigschutzeinrichtung ist der Hersteller des Auffanggerätes. Dieser übernimmt die Zertifizierung gemäß Standard **Z259.2.1**.

In nicht-EU-Staaten, welche das Sicherheitsniveau der **EN 353-1:2002** (ohne Zusatzprüfungen) weiterhin akzeptieren, können diese Auffanggeräte bis zum Ablauf der jeweiligen Einsatztauglichkeit* weiter verwendet werden.

(*= siehe Herstellerhinweise) (siehe auch 2.1.1.1)

| | |
|--|--|
| | <p>Steigleitern besitzen kein separates CE- oder CSA-Zeichen, sie sind Bestandteil der Steigschutzeinrichtung. Die Steigschutzeinrichtung ist auf der Steigleiter inklusive CE- bzw. CSA-Zeichen gekennzeichnet. Weitere Zertifizierungen sind möglich, siehe Kapitel 1.</p> |
|--|--|

2.1.1 zugelassen als Steigschutzeinrichtung mit

BORNACK Railstop RS S-05
 Railstop RS S-05 CSA
 Bornack GmbH & Co. KG
 Bustadt 9
 D – 74360 Ilsfeld
www.bornack.de



CE 0158



Das Auffanggerät RS S-05 wurde zusammen mit den LMB-Sicherheitssteigleitern als Steigschutzsystem nach EN 353-1:2002 + CNB/P/11.073 zertifiziert, das System erfüllt alle Anforderungen der PSA-Richtlinie 89/686/EWG und ist in der EU zugelassen, Konformitätskennzeichnung CE0158.

Das Auffanggerät RS S05-CSA wurde zusammen mit den LMB-Sicherheitssteigleitern als Steigschutzsystem nach Z259.2. 1 zertifiziert, Konformitätskennzeichnung CSA.

SKYLOTEC SKYTAC-SPEED
 Skylotec GmbH
 Im Bruch 11-15
 D- 56567 Neuwied
www.skylotec.de



CE 0123



Das Auffanggerät SKYTAC-SPEED wurde zusammen mit den LMB-Sicherheitssteigleitern als Steigschutzsystem nach EN 353-1:2002 + CNB/P/11.073 zertifiziert, das System erfüllt alle Anforderungen der PSA-Richtlinie 89/686/EWG und ist in der EU zugelassen, Konformitätskennzeichnung CE0123.

2.1.2 Leitersegmente und Zubehör



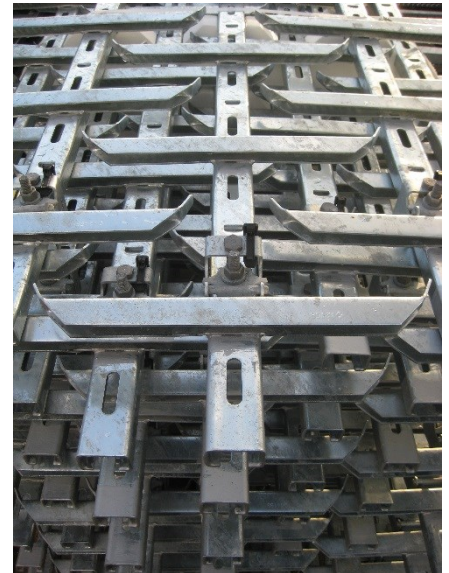
Logaer Maschinenbau GmbH

Mühlenweg 2d
D - 26789 Leer
www.logaer-maschinenbau.de

Die **Sicherheitssteigleitern** sind von der Prüf- und Zertifizierungsstelle im DGUV-Test auf ihre Normkonformität geprüft und entsprechend gekennzeichnet, siehe auch Kapitel 5.



DGUV Test
Prüf- und Zertifizierungsstelle HL
Fachbereich Handel und Logistik
Postfach 1208
D - 53002 Bonn
www.dguv.de



Sicherheitssteigleiter **LMB-Tr280CC** und **LMB-Tr273.3CC**

Bestandteil der DGUV-Zertifizierung nach ISO 14122 Teil 4.
Bestandteil der CE-Zertifizierungen nach EN 353 Teil 1.

LMB-Ausstiegsvorrichtung,

Bestandteil der CE-Zertifizierungen.

LMB-Ruhepodest,

Bestandteil der DGUV-Zertifizierungen.

Die hier beschriebenen Steigleitern sowie die Zubehör-Baugruppen besitzen keine rostanfälligen Teile und bestehen aus feuerverzinktem und nicht-rostendem Stahl.

Alle Bauteile können in auch in Küstenregionen und bei hoher Luftfeuchtigkeit eingesetzt werden.

Die **Logaer Maschinenbau** GmbH gibt bei sachgemäßer Verwendung der Sicherheitssteigleiter nebst Zubehör eine umfassende Gewährleistung von 24 Monaten, darüber hinaus wird jeder Schadensfall lebenslang auf eine mögliche Kulanz geprüft.



Einsatztemperaturbereiche



Für den Festigkeitsnachweis berücksichtigte Temperaturen:

- LMB-Tr280 und LMB-Tr273,3: +150 bis -20 °C
→ Ende Baujahr 06-2013!
- LMB-Tr280CC und LMB-Tr273,3CC: +150 bis -40°C.

Grenzfaktoren: Abnehmende elastische Materialeigenschaften des Stahles bei hohen Temperaturen, zunehmende Versprödung bei niedrigen Temperaturen.



Sicherheitshinweise

| | |
|--|---|
|   | <p>Tiefe Temperaturen führen zu sprödem Bruchverhalten.</p> <p>Das Betreten der Steigleitern <u>LMB-Tr280</u> und <u>LMB-Tr273,3</u> ist ab einer Umgebungstemperatur von unter <u>-20°C</u> zu untersagen!</p> <p>Das Betreten der Steigleitern <u>LMB-Tr280CC</u> und <u>LMB-Tr273,3CC</u> ist ab einer Umgebungstemperatur von unter <u>-40°C</u> zu untersagen!</p> |
|--|---|

Das Betreten der Sicherheitssteigleitern LMB-Tr280 und LMB-Tr273,3 kann, unabhängig vorheriger Temperaturbedingungen, bei einer Umgebungstemperatur oberhalb von -20 °C wieder gestattet werden.

Das Betreten der Sicherheitssteigleitern LMB-Tr280CC und LMB-Tr273,3CC kann, unabhängig vorheriger Temperaturbedingungen, bei einer Umgebungstemperatur oberhalb von -40 °C wieder gestattet werden.

Für die erste Benutzung nach der temperaturbedingten Sperrung empfehlen wir eine entsprechend vorsichtige Begehung mit Sichtprüfung.

Angaben für den Benutzer auf den Kennzeichnungen

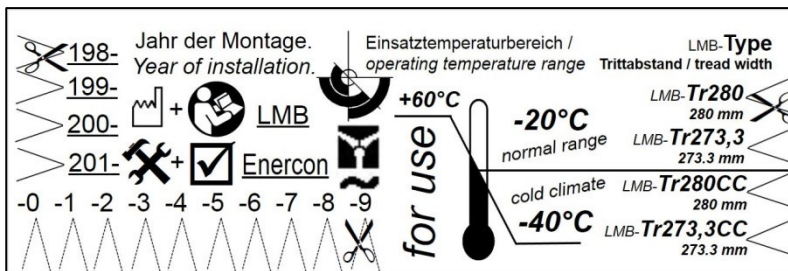



Fig. 2-2, B21a-2

Die obere Temperaturbegrenzung von + 60 °C richtet sich in erster Linie an die Sicherheit des Benutzers. Durch zu hohe Umgebungstemperaturen wird die physische Kondition eingeschränkt, dies kann zu Gefährdungen führen!

Falls unter Berücksichtigung lokaler Gegebenheiten oder nationale Unfall-Verhütungsvorschriften zur Absicherung des Benutzers von dieser Empfehlung abgewichen werden muss (z.B. -5°C / +40°C), kann dies durch entsprechende Angaben bereits auf der Kennzeichnung berücksichtigt werden.

| | |
|---|---|
|  | <p>Zu beachten sind aber in jedem Fall auch die Produktinformationen der verwendeten Auffangeinrichtung, des Auffanggurtes und der weiteren PSA gegen Absturz!</p> |
|---|---|

Zu den Artikeln: Baugruppen und Einzelartikel

Die Artikel der LMB-Steigleitern nebst Zubehör sind in Oberbaugruppen, Baugruppen und Einzelartikel aufgeteilt. Siehe Kapitel 1.4.

Die entsprechend angegebenen Positionsnummern (siehe auch Kapitel 1.3) wurden in dieser Anleitung verwendet und an die bildliche Darstellung angezogen.

Oberbaugruppen sind Zusammenstellungen von Baugruppen und Einzelteilen, die zusammen eine Funktion erfüllen, im Zusammenbau also eine Funktionseinheit bilden.

Sie sind in den angegebenen Zeichnungen aufgeführt und können unter Benennung der Artikel-Nr. (Nr., siehe Kapitel 1.4 + A, B oder C für die Verschraubung bzw. F ohne Verschraubung) oder unter der jeweiligen Enercon-SAP-Nr. bestellt werden.

Oberbaugruppen OB und Baugruppen B sind derzeit nicht vormontiert, die Montage (bzw. Vormontage) erfolgt nach dieser Anleitung. Geliefert werden Einzelartikel, in entsprechender Stückzahl zusammengefasst. (Ausblick siehe Kapitel 2.2.1)

Einzelartikel E sind einzelne Bauteile oder bereits fertig (vor-) montierte Zusammenstellungen, zu diesen zählen auch die mit den Sperrklinken (B12, B13) vormontierte Steigleitersegmente (E13 – E28).

Wenn Sie die Baugruppenstruktur nicht nutzen möchten oder Einzelnes nachbestellen, bilden die Einzelartikel die jeweils kleinste Bestelleinheit.

Artikel, die regelmäßig angefordert werden, haben eine kurze Lieferzeit von Ø 4 Arbeitswochen.

Neue Artikel oder Artikel, die aufgrund unregelmäßiger Anforderungen nicht von LMB vorgehalten werden, haben je nach Fertigungs- bzw. Wiederbeschaffungszeit eine wesentlich längere Lieferzeit von mindestens 8 und bis zu 30 Arbeitswochen, genaue Daten liefern wir auf Ihre Artikelanfrage.

Achtung Bestellangaben: Keine Baugruppen oder Einzelartikel auflisten, die Sie bereits mit einer Oberbaugruppen bestellt haben!

| Tab. 2-1 | Fig. 2-2, | | | |
|---|---------------------|------------------|------------------|----------------------|
| Steigleiter Grundaufbau | Positionsnummer | | | |
| Benennung | Tr280 3080 mm | Tr280 3640 mm | Tr280 3920 mm | Tr273,3 3826,2 mm |
| Standardsegment mit C-Profil-Verbinder (2-Loch-Verbinder) | OB1 | OB9 | OB13 | OB5 |
| Steigleiter mit Steigsperre unten (ee) | OB2 | OB10 | OB14 | OB6 |
| Steigleiter mit Steigsperre oben (ea) | OB3 | OB11 | OB15 | OB7 |
| Steigleiter mit fester Steigsperre oben (ea) | OB4 | OB12 | OB16 | OB8 |
| Standard Steigleitersegment | E1 | E3 | E17 | E2 |
| Vormontiert mit Sperrklinken | E13 | E14 | E18 | E15 |
| Standard C-Profil-Verbinder (2-Loch-Verbinder) | B1 | | | |
| Steigsperre | B2 | | | |
| Einschubsicherung | B3 | | | |
| Feste Steigsperre | B4 | | | |
| Satz Kennzeichnungsaufkleber | B21 bis B29 | | | |
| Langer C-Profil-Verbinder (3-Loch-Verbinder) | B6 | | | |
| Sperrklinke oben | B13 | | | |
| Sperrklinke unten | B12 | | | |
| Deaktivierungssatz 2-Loch-Verbinder | B14 | | | |
| Deaktivierungssatz 3-Loch-Verbinder | B15 | | | |
| siehe auch | Kapitel 1.3 und 1.4 | | | |

2.2 LMB-Sicherheitssteigleiter

Oberbaugruppen

OB1 (OB5/OB9/OB13) OB2 (OB6/OB10/OB14) OB3 (OB7/OB11/OB15) OB4 (OB8/OB12/OB16)

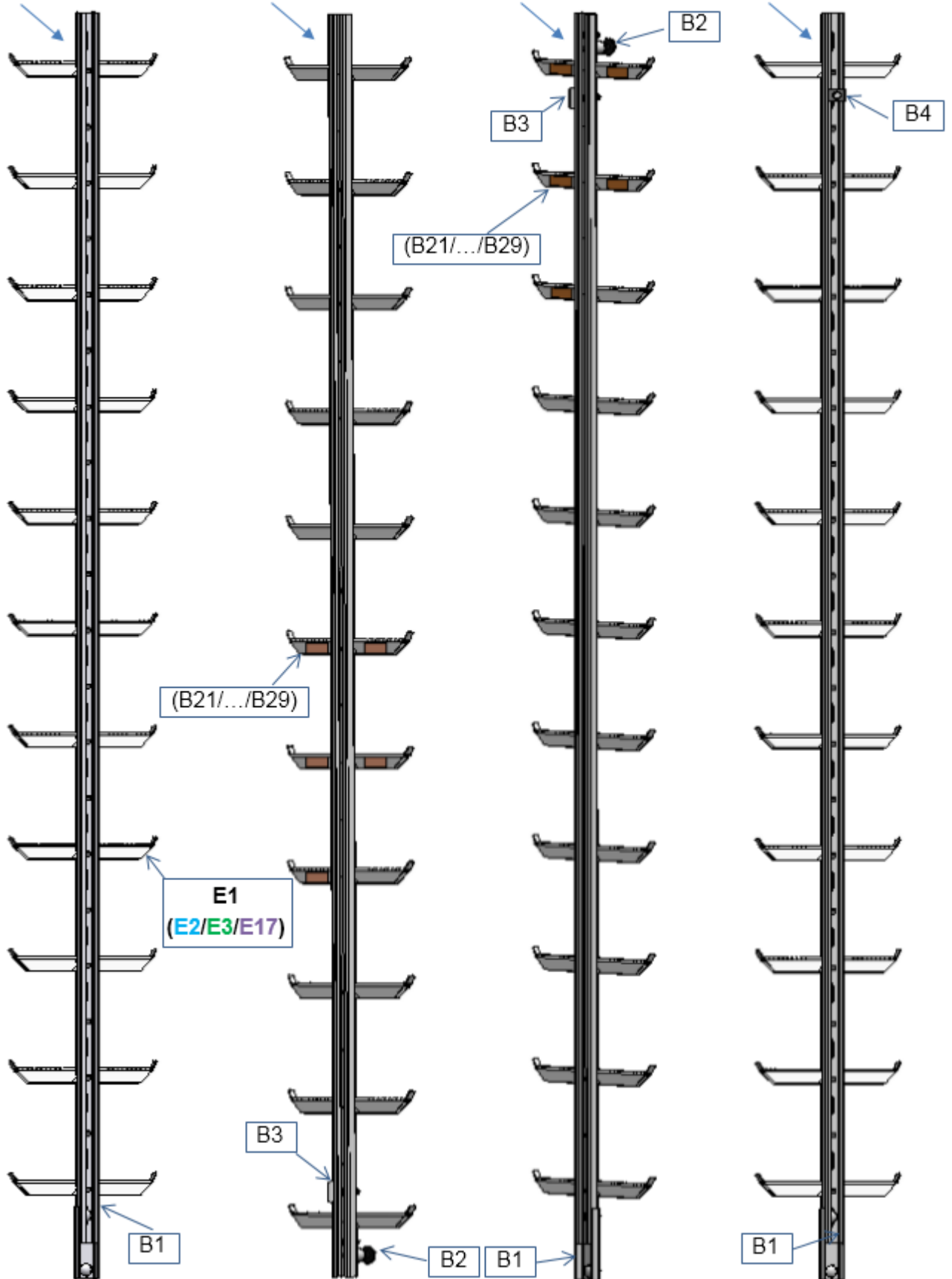


Fig. 2-3, Oberbaugruppen

2.2.1 LMB-Vormontage mit Sperrklinken-System

Die werkseitige Vormontage gewährleistet den funktionell überprüften Einbau der fest montierten Sperrklinken B12 und B13 mit allen Standardsegmenten (E1, E2, E3, E17) und den Steigleitersegmenten mit Versatz (E4, E5, E7, E16):

| | |
|------|--|
| E 13 | Standardsegment LMB-Tr280CC Länge 3080 mm E1+B12+B13 |
| E 14 | Standardsegment LMB-Tr280CC Länge 3640 mm E2+B12+B13 |
| E 15 | Standardsegment LMB-Tr273,3CC Länge 3826,2 E3+B12+B13 |
| E 18 | Standardsegment LMB-Tr280CC Länge 3920 mm E17+B12+B13 |
| E 19 | Steigleitersegment LMB-Tr280CC mit Versatz +250 mm E4+B12+B13 |
| E 20 | Steigleitersegment LMB-Tr280CC mit Versatz -250 mm E5+B12+B13 |
| E 21 | Steigleitersegment LMB-Tr280CC mit Versatz -250 mm E7+B12+B13 |
| E 22 | Steigleitersegment LMB-Tr273,3CC mit Versatz -250 mm E16+B12+B13 |

Lieferung auf Europool-Paletten mit Distanzstreben aus Polystyrol (Hartschaum):

Standardsegmente 7 Stück pro Lage, max. 28 Stück pro Paket.

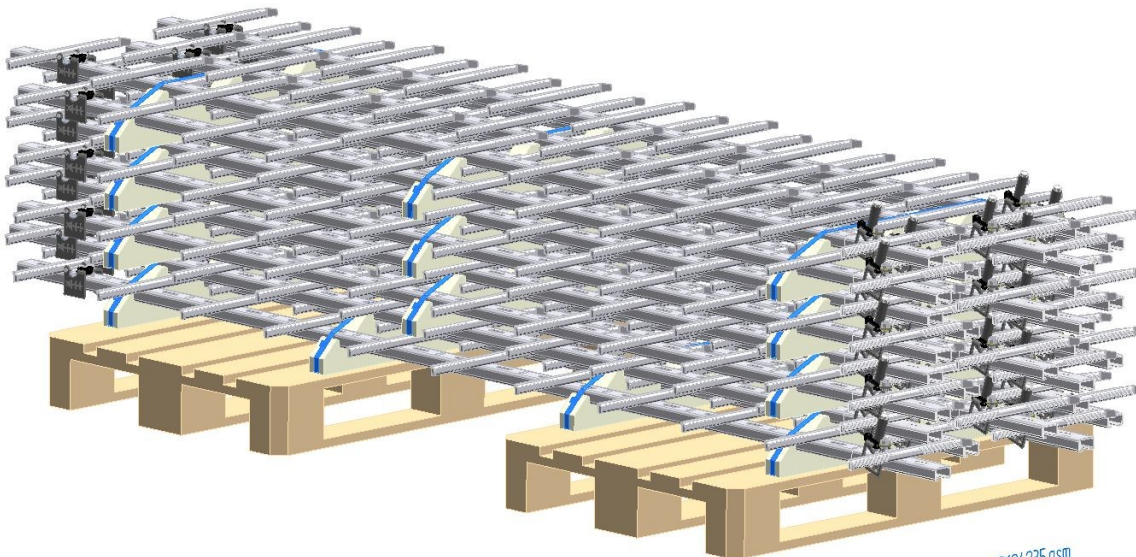


Fig. 2-4, LMB-Vormontage

Steigleitersegmente mit Versatz 7 Stück pro Lage, max. 21 Stück pro Paket.

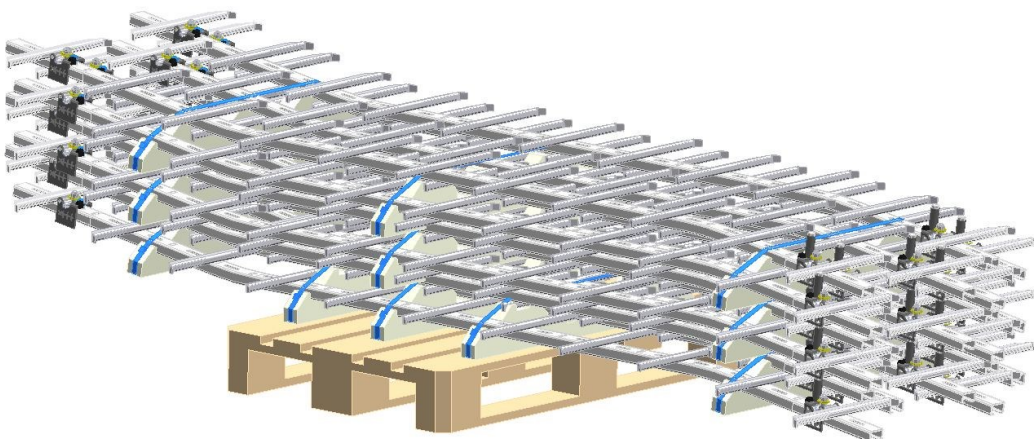


Fig. 2-6, LMB-Vormontage

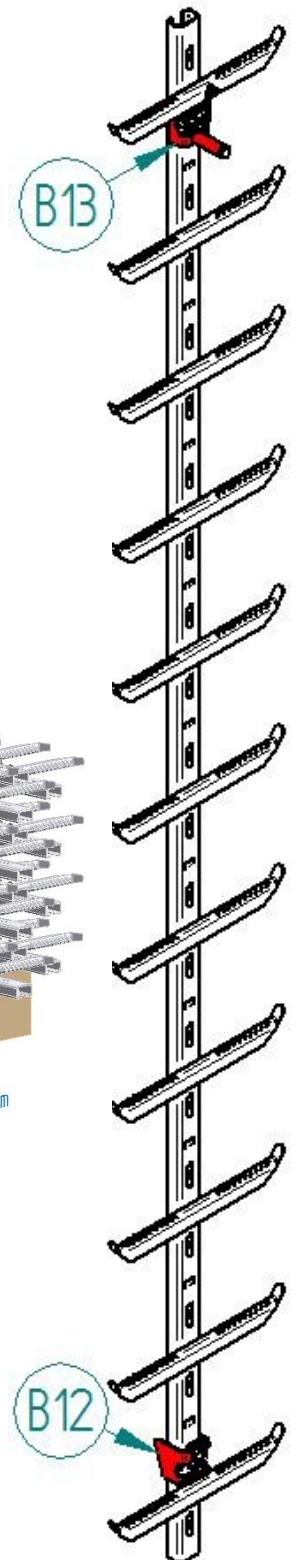


Fig. 2-5, E13

LMB-Leitersegment Standard

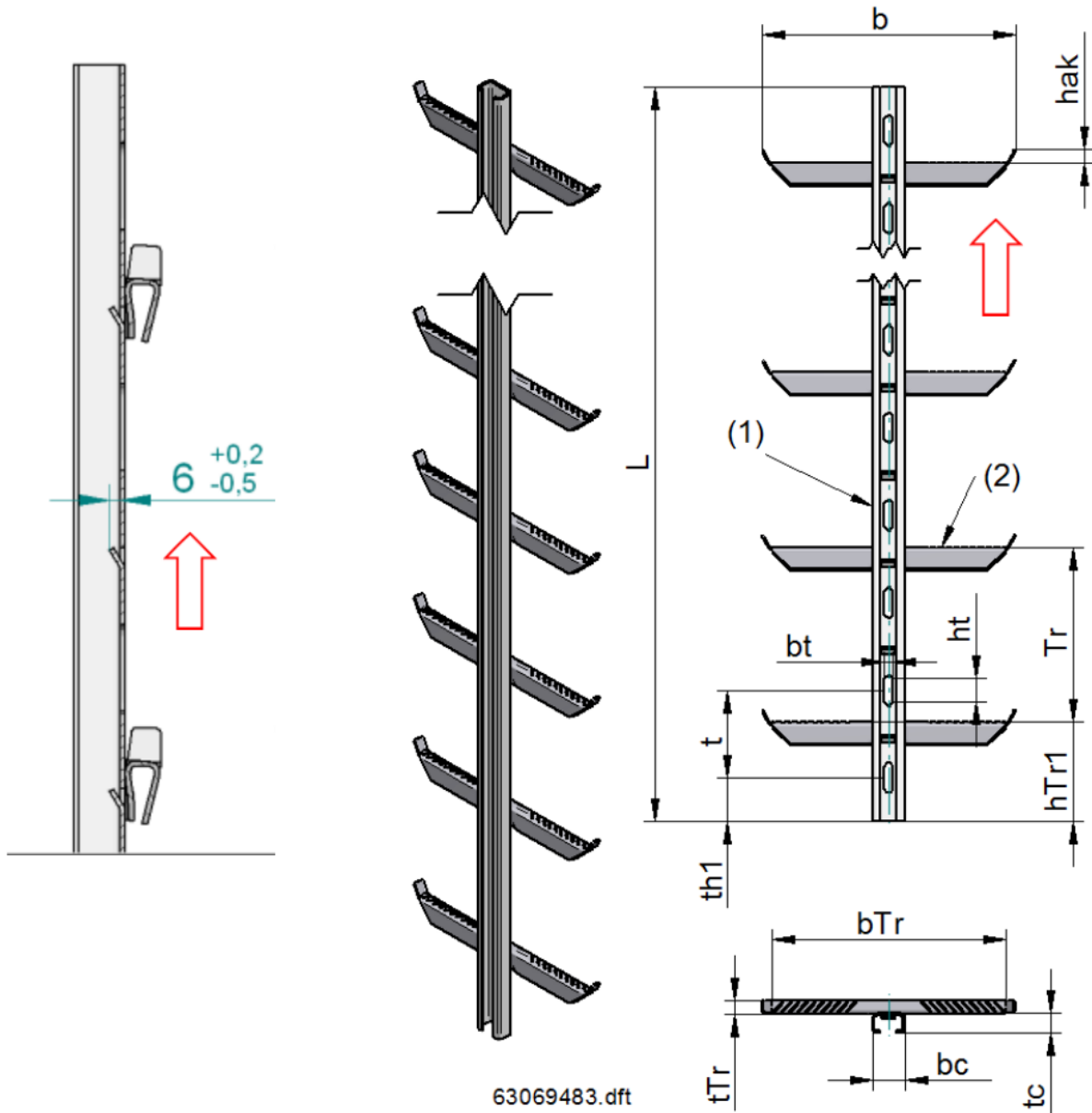


Fig. 2-7, LMB-Steigleiter

| Tab. 2-2 | Leitersegment Standard | E1 (mm) | E2 (mm) | E3 (mm) | E17 (mm) |
|----------|------------------------------|-------------|---------------|-------------|-------------|
| (1) | C-Profil | | | | |
| (2) | Trittlech | 11x | 14x | 13x | 14x |
| Tr | Steigleitertyp | LMB-Tr280CC | LMB-Tr273,3CC | LMB-Tr280CC | LMB-Tr280CC |
| L | Nennlänge | 3080 | 3826,2 | 3640 | 3920 |
| t | Teilung Lochbild im C-Profil | 140 | 136,65 | 140 | 140 |
| b | Breite | | 400 | | |
| hak | Abgleitschutz-Kantung | | 20 | | |
| hTr1 | Trittlech 1 – C-Profil unten | | 155 | | |
| bTr | Trittbreite | | 365 | | |
| tTr | Trittlechtiefe | | 20 | | |
| bc | Breite C-Profil | | 50 | | |
| tc | Tiefe C-Profil | | 30 | | |
| ht | Langloch | | 36,5 | | |
| bt | Langloch | | 13,5 | | |
| th1 | Langloch 1 | | 68,5 | | |

LMB-Steigleiter oben, unten, Steigleiterstoß

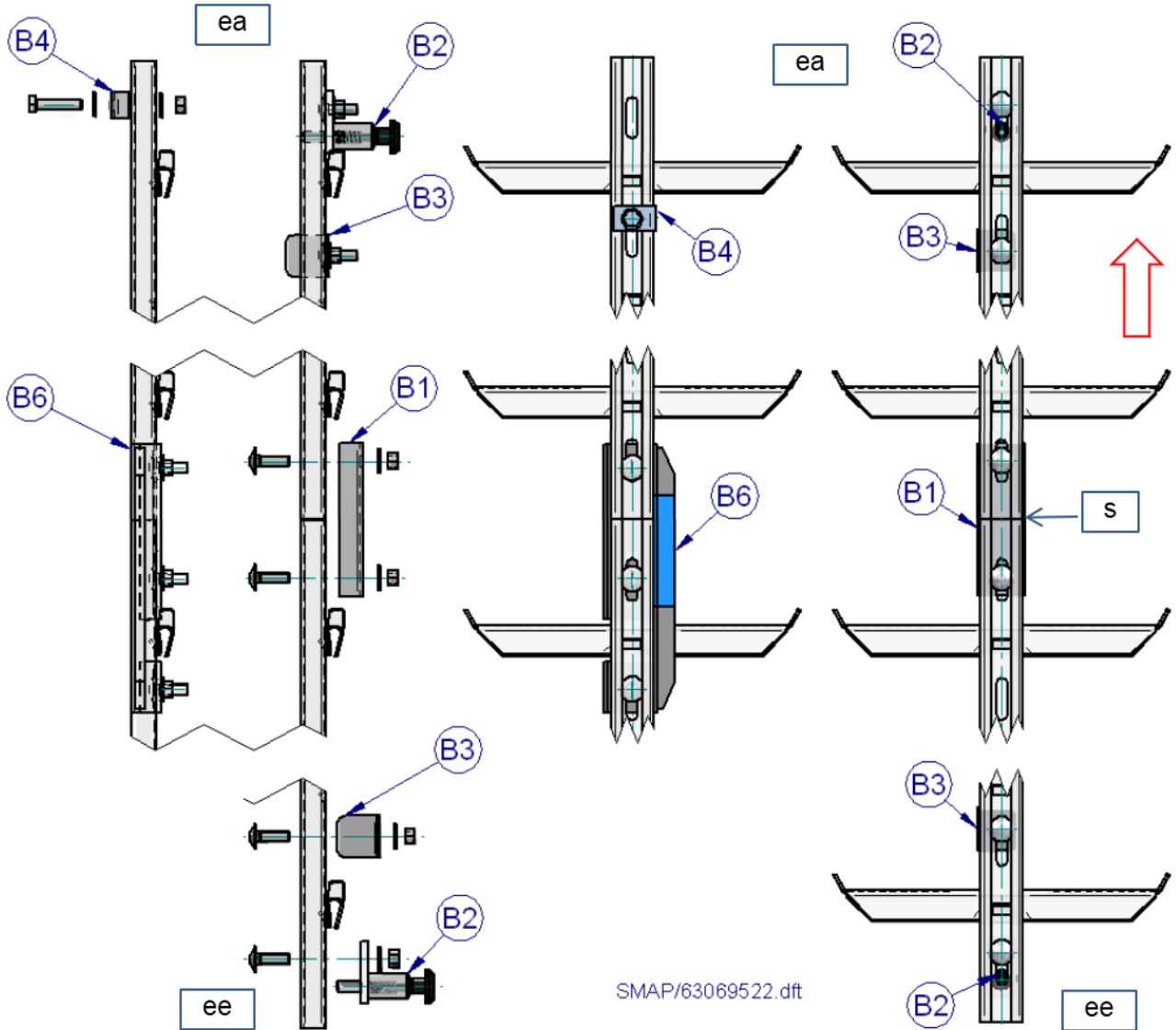


Fig. 2-8, LMB-Steigleiter

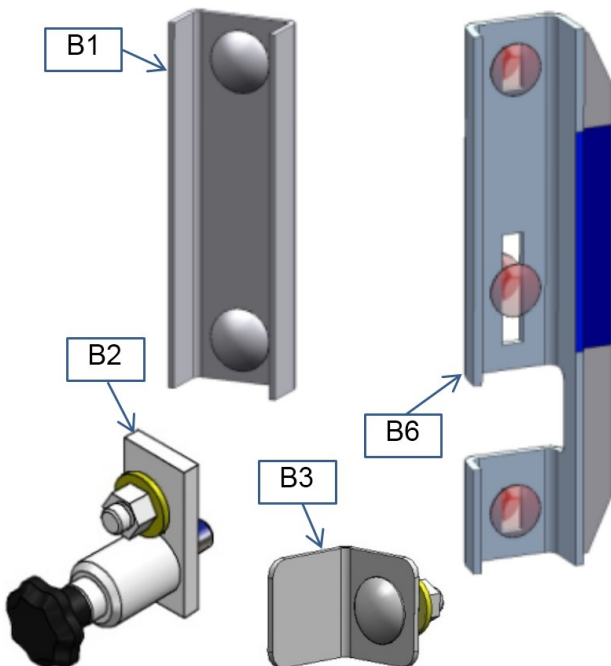


Fig. 2-9, LMB-Steigleiter

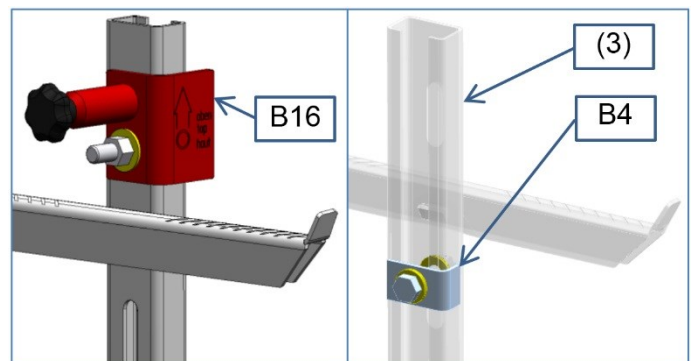


Fig. 2-10, LMB-Steigleiter

| Tab. 2-3 | |
|----------|--|
| s | siehe auch Tab. 2-1 + Kapitel 1.3 Steigleiterstoß (bei Montage 1 - 3 mm, Messbereich Schenkel rechts und links des C-Profils = Laufflächen der Auffanggeräte) |
| ea | Oberes Ende des Steigweges |
| ee | Unteres Ende des Steigweges |
| (3) | B4 wird bei Vormontage im 2. Langloch montiert, so kann ggf. der C-Profil-Verbinder (1) oben montiert werden. |

LMB-Steigleitersegment mit Versatz

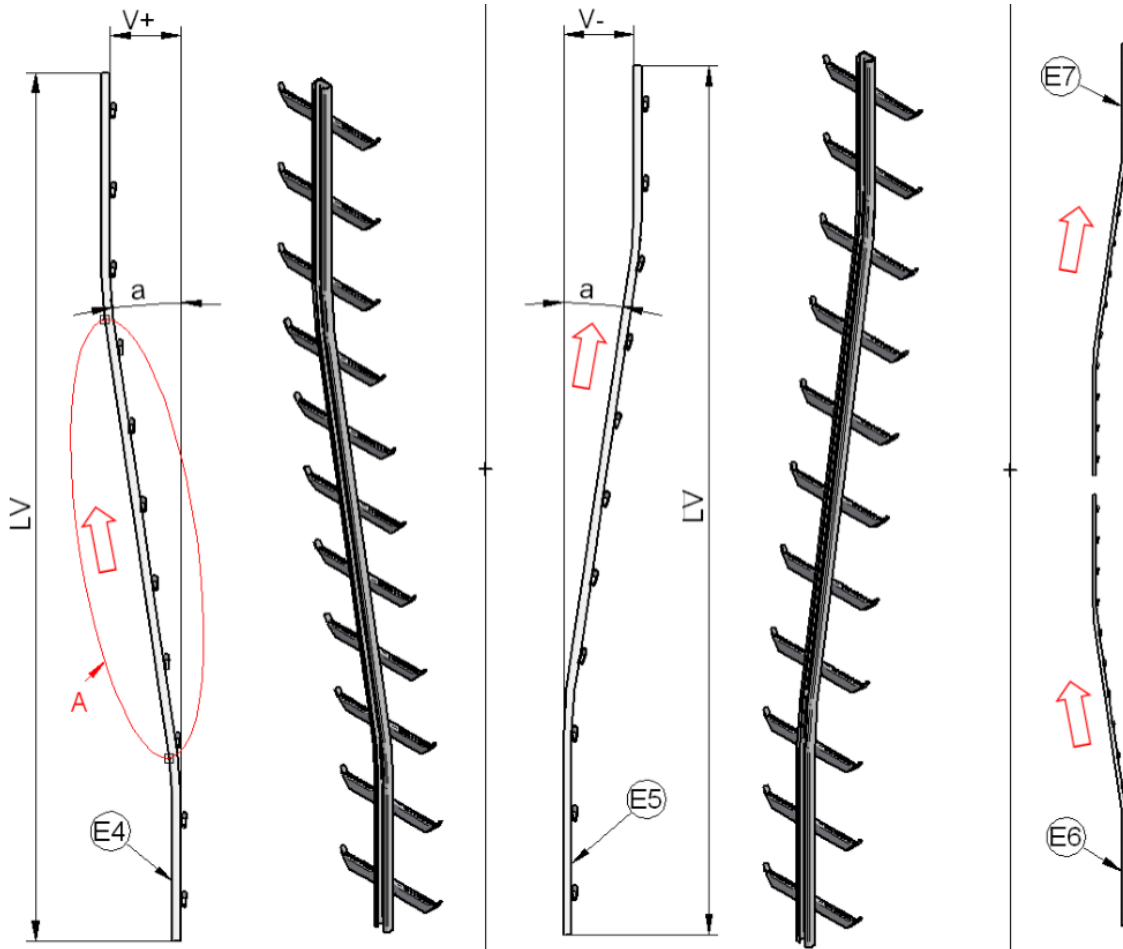


Fig. 2-14, LMB-Steigleiter mit Versatz

| Tab. 2-4 | Versetztes Leitersegment | E4 (mm) | E5 (mm) | E16 (mm) | E6 (mm) | E7 (mm) |
|----------|--------------------------|---------|---------|----------|-----------|-----------|
| | Steigleiter LMB- | Tr280CC | Tr280CC | Tr280CC | Tr273,3CC | Tr273,3CC |
| LV | Nennlänge | 3062 | 3062 | 3342 | 3807 | 3807 |
| a | Winkel | -8,4° | +8,4° | +8,4° | -8,4° | +8,4° |
| V | Versatz | +250 | -250 | +250 | +250 | -250 |
| A | Bereich Überhang | | | | | |

LMB-Verstärkungsholm

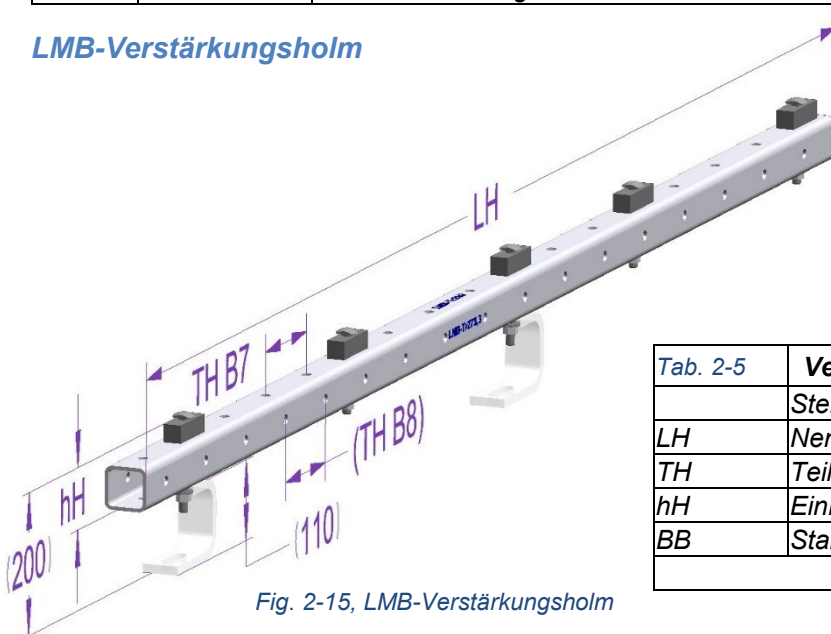


Fig. 2-15, LMB-Verstärkungsholm

| Tab. 2-5 | Verstärkungsholm | B7 (mm) | B8 (mm) |
|----------|------------------|---------|---------|
| | Steigleiter | Tr280 | Tr273,3 |
| LH | Nennlänge | 2360 | 2360 |
| TH | Teilung Lochbild | 140 | 136,65 |
| hH | Einbautiefe | 85 | |
| BB | Standard | 110 | |

LMB-Befestigungsbügel

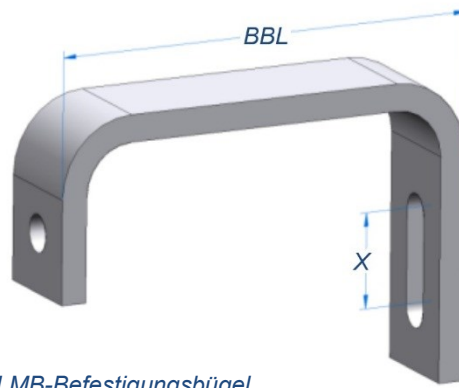

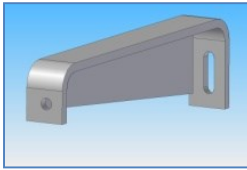

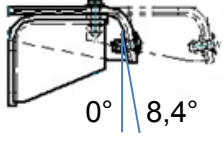
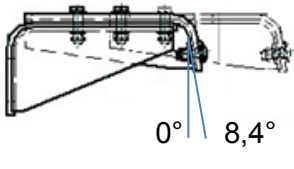
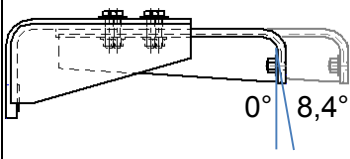



Fig. 2-16, LMB-Befestigungsbügel

| Tab. 2-6 | Bezeichnung | Positions-Nr. | BBL / X (mm) |
|---|---|---------------|----------------------|
|  | Standard-Befestigungsbügel (ohne Knotenblech) (Länge L Schritt 10 mm) | BB1 | 110 / 42 |
| | | BB2 | 160 / 42 |
| | | BB3 | 170 / 42 |
| | | BB4 – BB 5 | 180 – 190 / 42 |
| | | BB6 | 200 / 42 |
|  | Standard-Befestigungsbügel (mit Knotenblech) (Länge L Schritt 10 mm) | BB7 | 210 / 42 |
| | | BB8 | 220 / 42 |
| | | BB9 – BB35 | 230 – 490 / 42 |
| | | BB36 | 500 / 42 |
|  | Langer Befestigungsbügel (Länge L Schritt 10 mm) | BB50 | 160 / 140 |
| | | BB51 - 53 | 170 – 190 / 140 |
| | | BB54 | 200 / 140 |
|  | Verstellbarer Befestigungsbügel <i>kurz</i> | BB61 | 185-280 / 42 0° |
| | | BB62 | 185-280 / 42 8,4° |
|  | Verstellbarer Befestigungsbügel <i>mittel</i> | BB63 | 270-380 / 42 0° |
| | | BB64 | 270-380 / 42 8,4° |
|  | Verstellbarer Befestigungsbügel <i>lang</i> | BB65 | 370-500 / 42 0° |
| | | BB66 | 370-500 / 42 8,4° |
|  | Distanzscheibe Befestigungsgrundlage | E8 | Ø 30 x 4 |

Hinweise zum Wechseln unterschiedlicher Befestigungsbügel und zu Änderungen der Turmneigung.

2.2.2 Sonderhalter

a. Sonderhalter für Lüftungsöffnung (B101 und B102)

b. Sonderhalter Tripod (B110 und B111)

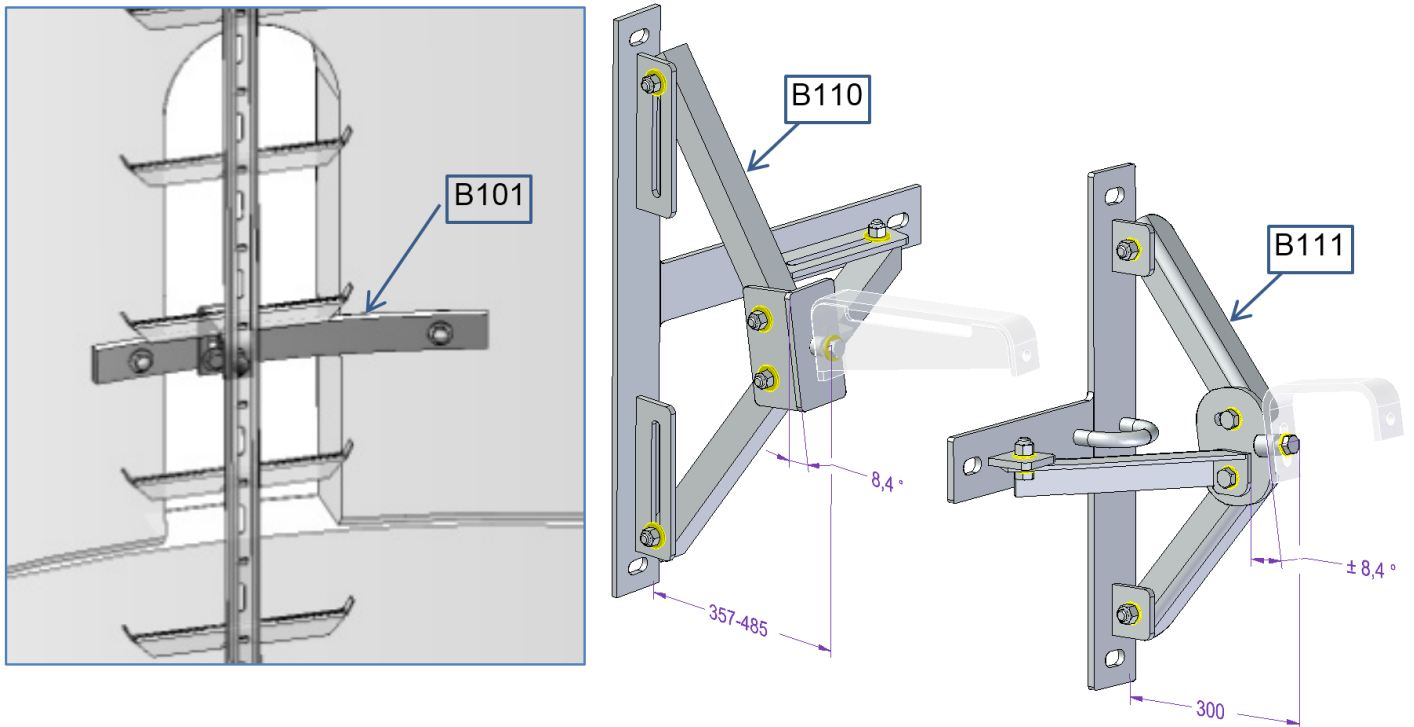


Fig. 2-17, Sonderhalter

2.3 LMB-Ausstiegsvorrichtung

LMB-Ausstiegsvorrichtung B9

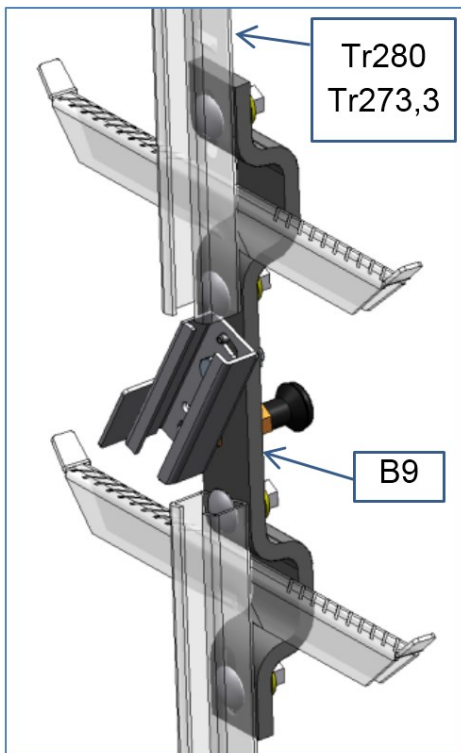


Fig. 2-18, LMB-Ausstiegsvorrichtung

2.4 LMB-Ruhepodest

LMB-Ruhepodest B10

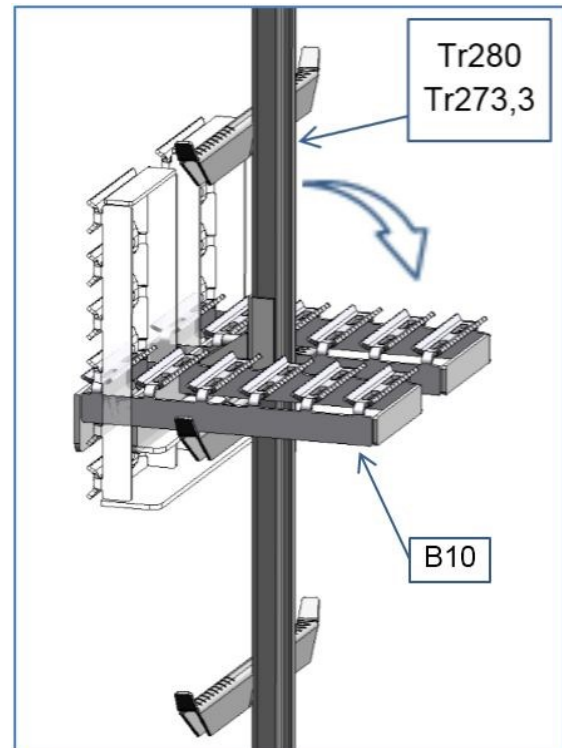


Fig. 2-19, LMB-Ruhepodest

(neue Variante siehe Kapitel 2.5)

2.5 LMB-Zwischensegmente

LMB-Zwischensegment E9, E10, E23, E24

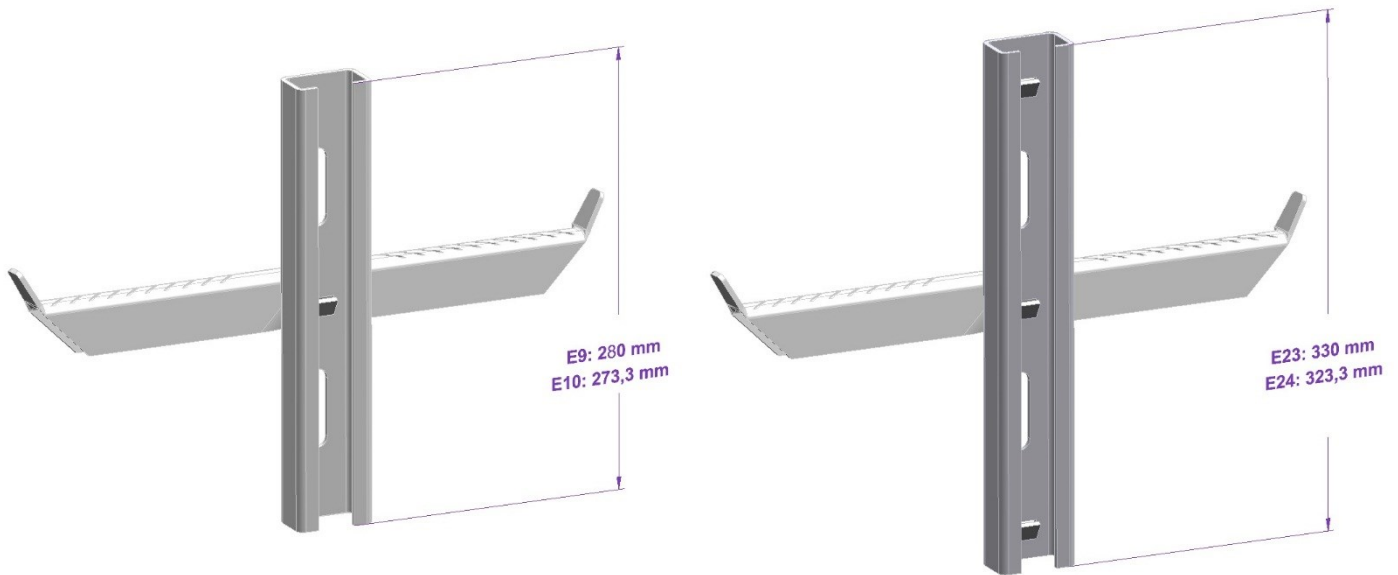


Fig. 2-20 LMB-Zwischensegmente

LMB-Ausstiegsvorrichtung als Zwischensegment E25, E26 E27, E28

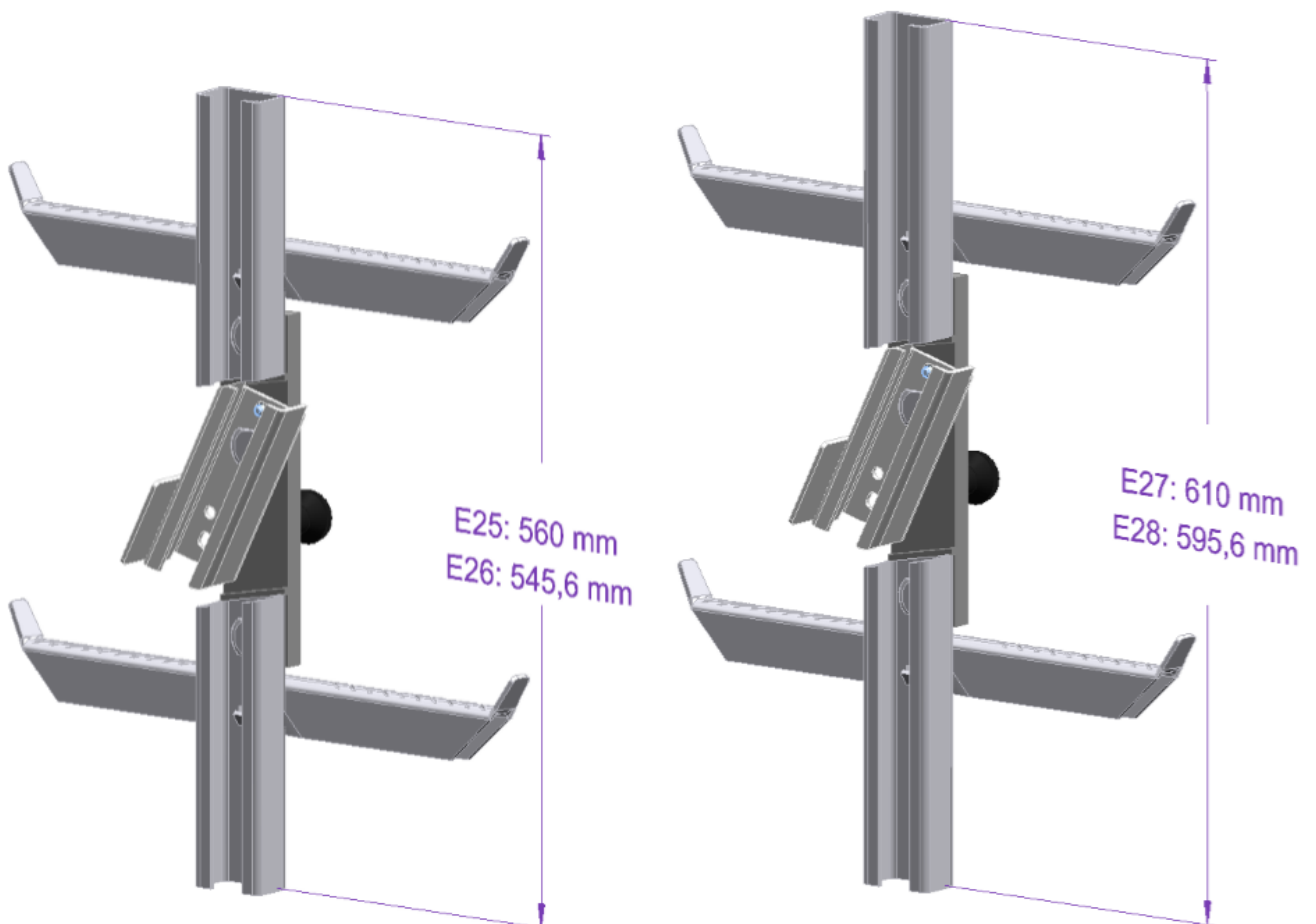


Fig. 2-21 LMB-Ausstiegsvorrichtung als Zwischensegment

3 Kontakt

3.1 Montage und Instandhaltung, Zentrale Kontaktposition EC



ESC Technical Department
Mechanical Engineering

ENERCON Service Center
Dornumer Straße 20
D - 26607 Aurich

esc-mechanical-engineering@enercon.de



3.2 Steigschutzeinrichtung



Bornack GmbH & Co. KG
Bustadt 9
D – 74360 Ilsfeld
www.bornack.de

CE 0158



Skylotec GmbH
Im Bruch 11-15
D - 56567 Neuwied
www.skylotec.de

CE 0123

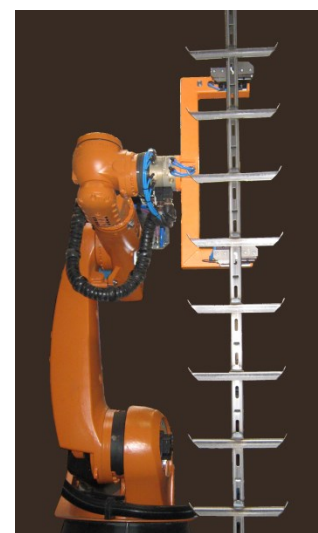


3.3 Leitersegmente und Zubehör; Montage-, Gebrauchs- und Instandhaltungsanleitung



konsequent systematisch

Logaer Maschinenbau GmbH
Mühlenweg 2d
D - 26789 Leer
www.logaer-maschinenbau.de



Die für den Aufbau und Montage der ENERCON Windenergieanlagen benötigten Montageteams bestehen in der Regel aus sechs bis acht Mitarbeitern sowie ein bis zwei Kranführern. Die Anzahl ist abhängig vom Typ der Windenergieanlage. Die Mitarbeiter werden regelmäßig von fachkundigen Personen in technischen sowie organisatorischen Abläufen in der Montage und des Aufbaus von WEA geschult und unterwiesen. Fachkräfte für Arbeitssicherheit und Betriebsärzte unterstützen diese fachkundigen Personen bei ihrer Tätigkeit. Besondere Schwerpunkte bei den Schulungen bilden das Tragen und der sichere Umgang mit der persönlichen Schutzausrüstung, Anschlag von Lasten, Umgang mit elektrischen und mechanischen Betriebsmitteln, Erste-Hilfe-Einrichtungen und Maßnahmen sowie sicheres Verhalten auf der Baustelle. Alle für den Aufbau und die Montage benötigten Arbeitsschritte sind in einer umfassenden Montageanleitung beschrieben.

Elektrische Betriebsmittel, Anschlagmittel, Lastaufnahmemittel, persönliche Schutzausrüstung und alle für den Aufbau von WEA verwendeten Werkzeuge werden regelmäßig nach den Berufsgenossenschaftlichen Vorschriften von Sachkundigen überprüft und gegebenenfalls instand gesetzt oder erneuert. Alle Mitarbeiter eines Montageteams sind nach dem arbeitsmedizinischen Grundsatz G 41, Arbeiten mit Absturzgefahr, untersucht. Kran- sowie Lastkraftwagenfahrer sind nach G 25, Fahr-, Steuer- und Überwachungstätigkeiten, untersucht. Auf jeder Baustelle arbeiten mindestens zwei ausgebildete Ersthelfer. Alle ENERCON – Kranführer wurden/werden regelmäßig durch den Berufsverband der Schwerlast- und Kranunternehmen in Zusammenarbeit mit der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltung geschult. Die ENERCON – Lastkraftwagenfahrer werden regelmäßig intern und / oder extern durch den TÜV geschult.

Die Mitarbeiter der Abteilung Arbeitssicherheit und Qualitätssicherung führen regelmäßige Baustellenbegehungen durch. Es ist ihre Aufgabe die Einhaltung der berufsgenossenschaftlichen sowie der eigenen Vorschriften zu überprüfen, Arbeitsverfahren zu beobachten und erkannte, mögliche Gefährdungen der Mitarbeiter umgehend beseitigen zu lassen.

Alle Fremdundertnehmen, die für ENERCON tätig sind, werden verpflichtet die gesetzlichen und die ENERCON Arbeitsschutzbestimmungen einzuhalten. Die Einhaltung dieser Vorschriften wird durch ENERCON Mitarbeiter überprüft. Durch das enge Zusammenspiel aller verantwortlichen Mitarbeiter soll ein sicheres und gesundes Arbeitsumfeld geschaffen und erhalten werden.

Das oberste Ziel von ENERCON ist das Schützen aller ENERCON – Mitarbeiter und dritter Personen vor Arbeitsunfällen sowie gesundheitlichen Belastungen.

Informationen zum Dokument:

 Erstellt/Datum/Rev.: H. van Hülsen/30.08.2006/001
 Abteilung: Arbeitssicherheit
 Geprüft/Datum: A. Brucks/30.08.2006

 Übersetzt/Datum: -
 Geprüft/Datum: -
 Dateiname: SL_AU_Arbeitsschutz Aufbau_rev001_ger-ger.doc