



## Gutachten zu Risiken durch Eiswurf und Eisfall am Standort Biere

**Referenz-Nummer:**

2023-G-094-P4-R1 - ungekürzte Fassung

**Auftraggeber:**

Lorica Windpark Bördeland GmbH & Co. KG  
Magdeburger Str. 7, 39221 Bördeland/OT Biere

**Die Ausarbeitung des Gutachtens erfolgte durch:**

Fluid & Energy Engineering GmbH & Co. KG  
Borsteler Chaussee 178, 22453 Hamburg, [www.f2e.de](http://www.f2e.de)

**Verfasser:**

Dr. Gerlinde Jung, Sachverständige,

Hamburg, 28.09.2023

**Geprüft:**

Dr.-Ing. Thomas Hahm, Sachverständiger,

Hamburg, 28.09.2023

**Für weitere Auskünfte:**

Tel.: 040 53303680

Fax: 040 53303680-79

Dr. Gerlinde Jung: [jung@f2e.de](mailto:jung@f2e.de) oder Dr. Thomas Hahm: [hahm@f2e.de](mailto:hahm@f2e.de)

**Urheber- und Nutzungsrecht:**

Urheber des Gutachtens ist die Fluid & Energy Engineering GmbH & Co. KG. Der Auftraggeber erwirbt ein einfaches Nutzungsrecht entsprechend dem Gesetz über Urheberrecht und verwandte Schutzrechte (UrhG). Das Nutzungsrecht kann nur mit Zustimmung des Urhebers übertragen werden. Veröffentlichung und Bereitstellung zum uneingeschränkten Download in elektronischen Medien sind verboten. Eine Einsichtnahme der gekürzten Fassung des Gutachtens gemäß UVPG §23 (2) über die zentralen Internetportale von Bund und Ländern gemäß UVPG §20 Absatz (1) wird gestattet.



## Inhaltsverzeichnis

1	Aufgabenstellung.....	3
2	Grundlagen.....	4
2.1	Vereisung.....	4
2.2	Regelungen in den Normen.....	5
2.3	Grenzwerte und Risikobewertung.....	7
2.3.1	Grenzwerte individuelles Risiko.....	7
2.3.2	Grenzwerte kollektives Risiko.....	9
2.3.3	Risikobewertung.....	10
2.3.4	Risikomindernde Maßnahmen.....	13
2.3.5	Addition von Risiken.....	15
2.4	Berechnung der Flugbahnen von Eisstücken.....	17
2.5	Vereisungshäufigkeiten.....	17
2.6	Gültigkeit der Ergebnisse.....	19
2.7	Systeme zur Prävention und Enteisung.....	20
2.8	Verwendete Begriffe und Symbole.....	21
3	Eingangsdaten.....	22
3.1	Ausgangssituation.....	22
3.2	Winddaten am Standort.....	22
3.3	Windparkkonfiguration und Schutzobjekte.....	23
3.4	Aufenthaltshäufigkeiten.....	31
3.5	Standortspezifische Grenzwerte für das kollektive Risiko.....	32
3.6	Vereisungsrelevante WEA-Systeme.....	32
3.6.1	WEA-interne Eiserkennungssysteme.....	32
3.6.2	Optionale Eiserkennungssysteme.....	32
3.6.3	Systeme zur Prävention und Enteisung.....	33
3.6.4	Betriebsführungssystem.....	33
3.7	Risikoreduzierende Maßnahmen.....	33
4	Durchgeführte Untersuchungen.....	34
4.1	Standortbesichtigung.....	34
4.2	Vereisungsbedingungen am Standort.....	34
4.3	Ermittlung der potentiellen Gefährdungsbereiche.....	35
4.4	Eiswurf.....	36
4.5	Eisfall.....	39
5	Weitere Maßnahmen.....	39
6	Zusammenfassung.....	40
7	Formelzeichen und Abkürzungen.....	43
8	Literaturangaben.....	44
Anhang A:	Detaillierte Berechnungsergebnisse Eiswurf.....	46
A.1	Berechnung der Auftreffhäufigkeiten.....	46
A.2	Schadenshäufigkeiten.....	47



## **1 Aufgabenstellung**

Die Fluid & Energy Engineering GmbH & Co. KG ist beauftragt worden, die vorliegende Windparkkonfiguration hinsichtlich einer Gefährdung durch Eiswurf und Eisfall ausgehend von sich in Betrieb befindlichen bzw. stillstehenden (trudelnden) Windenergieanlagen (WEA) zu betrachten und zu bewerten.



## 2 Grundlagen

### 2.1 Vereisung

Abhängig von den Vereisungsbedingungen kann es auf dem Rotorblatt einer WEA zu starken Vereisungen kommen, in deren Folge eine Gefahr durch sich lösende bis zu mehreren Kilogramm schwere Eisstücke besteht.

Während des Betriebes der WEA erfahren diese Eisstücke einen deutlichen Anfangsimpuls durch das schnell rotierende Blatt. In diesem Fall wird daher von Eiswurf gesprochen. Während des Stillstandes der WEA trudelt diese mit deutlich niedrigeren Drehzahlen. In diesem Fall wird daher von Eisfall gesprochen. In beiden Fällen (Eiswurf und Eisfall) wirken auf die abgelösten Eisstücke durch den Wind weitere Kräfte. Bei Sturm und auch entlang eines abfallenden Geländes können so nennenswerte Flugweiten erreicht werden.

Vereisung tritt ein, wenn entweder unterkühlte Wassertropfen auf das Rotorblatt aufschlagen oder die Oberflächentemperatur des Rotorblattes unterhalb des Reifpunktes liegt und Wasserdampf auf der Oberfläche in Form von Reif resublimiert.

Im Temperaturbereich von ca. 0° bis -10°C bildet sich aus den Wassertropfen beim Auftreffen auf das Rotorblatt Eis. Bis etwa -4°C kommt es dabei aufgrund der verzögerten Eisbildung zu großflächiger Klareisbildung. Bei niedrigeren Temperaturen dominiert hingegen die Raueisbildung, mit geringer Haftoberfläche und einem milchigeren und rauherem Erscheinungsbild.

Unterhalb von -10°C können sich größere Ablagerungen von Raureif an den Profilkanten bilden. Der sich bei noch kälteren Temperaturen bildende Reif bildet typischerweise keine größeren Ablagerungen und spielt hinsichtlich einer Gefährdung durch Eisfall oder Eiswurf keine Rolle.

Grundsätzlich sollten bei der Gefährdung durch Eisfall bzw. Eiswurf daher zwischen großflächigen Eisplatten, die sich über einen großen Bereich der Profiltiefe ausbilden können, und schlankeren Eisstücken, die von der Profilkante abbrechen, unterschieden werden. Hinweise zu Form und Masse von Eisstücken finden sich z.B. in /1.1/.

Aufgrund der extrem hohen Variabilität der Vereisungstage von Jahr zu Jahr werden langjährige Messungen benötigt, die möglichst auf einen klimatologischen Zeitraum, also 30 Jahre, zu beziehen sind /2.1/. Derart langjährige Messungen oder Beobachtungen liegen in Deutschland z.B. in Bodennähe für die Klimastationen des Deutschen Wetterdienstes DWD vor. Messungen in Bodennähe unterliegen jedoch starken mikroskaligen Einflüssen, so dass sie bezüglich einer Vereisung schon wenige hundert Meter entfernt nicht mehr aussagekräftig sein können, wenn sich dort z.B.



aufgrund einer lokalen Senke kalte Luft sammelt. Diese mikroskaligen Effekte, die auf Nabenhöhe der Windenergieanlagen typischerweise keine Rolle mehr spielen, zu identifizieren und entsprechend zu korrigieren ist so gut wie nicht möglich. Hinzu kommt, dass die Daten der Klimastationen oft über mehr als 10km und auf andere Höhen über Meeresniveau übertragen werden müssen, so dass die Unsicherheiten in der Vorhersage der Vereisungstage nach dieser Methode insgesamt sehr groß sind.

Eine weitere mögliche Quelle stellen großflächige Vereisungskarten dar, wie sie z.B. in /1.1/ und /1.2/ dargestellt sind. Diese Karten liefern jedoch nur Hinweise und Tendenzen. In /1.2/ wird darauf hingewiesen, dass im Gegensatz zu den in den großflächigen Karten dargestellten Werten, die tatsächlichen Werte schon auf kurzen Distanzen stark schwanken können und die lokale Geländetopografie berücksichtigt werden sollte. Die daraus entstehenden Unterschiede in der Einschätzung der Vereisungstage können extrem groß sein, so dass diese Karten selbst zur Plausibilisierung lokaler Vereisungsdaten nur sehr bedingt geeignet sind.

Für Deutschland liegt mittlerweile eine hochaufgelöste Vereisungskarte des DWD vor, die die lokale Topografie berücksichtigt /1.8/. Sie stellt vor dem Hintergrund der dargestellten Zusammenhänge die zurzeit beste Datengrundlage zur Ermittlung der Vereisungstage für Standorte in Deutschland dar.

## **2.2 Regelungen in den Normen**

In /1.1/ findet sich für Regionen mit einer hohen Vereisungshäufigkeit die Empfehlung, einen Mindestabstand von  $1,5 \cdot (\text{Nabenhöhe} + \text{Rotordurchmesser})$  zu gefährdeten Bereichen einzuhalten oder die Windenergieanlage bei Vereisungsbedingungen abzuschalten.

Der vorgeschlagene Mindestabstand von  $1,5 \cdot (\text{Nabenhöhe} + \text{Rotordurchmesser})$  fand in Deutschland Eingang in die Muster-Liste der technischen Baubestimmungen bzw. die Muster-Verwaltungsvorschrift Technischen Baubestimmungen /2.2/. Dort heißt es in der Anlage zur Richtlinie für Windenergieanlagen:

„Abstände zu Verkehrswegen und Gebäuden sind unbeschadet der Anforderungen aus anderen Rechtsbereichen wegen der Gefahr des Eisabwurfs (Windenergieanlage in Betrieb) und des Eisfalls (Windenergieanlage im Stillstand) einzuhalten, soweit eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit nicht auszuschließen ist. Abstände, gemessen von der Turmachse, größer als  $1,5 \times (\text{Rotordurchmesser plus Nabenhöhe})$  gelten im Allgemeinen in nicht besonders eisgefährdeten Regionen als ausreichend. In anderen Fällen ist die Stellungnahme eines Sachverständigen erforderlich.“

Soweit dieser Mindestabstand nicht eingehalten wird bzw. der Standort der Wind-



energieanlage in einer besonders eisgefährdeten Region liegt und der Mindestabstand daher keine Anwendung finden kann, ist also das Risiko durch Eiswurf standortspezifisch zu bewerten.

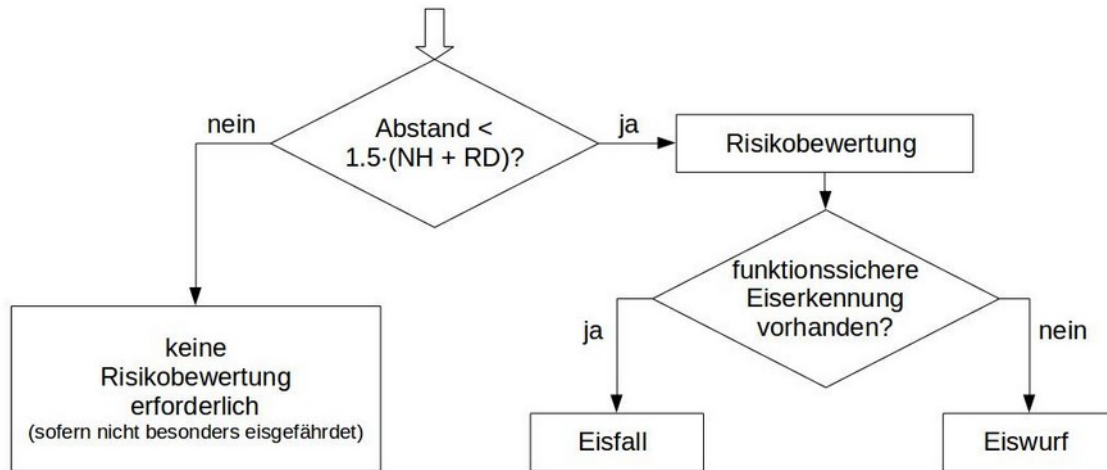
Weiterhin wird in /2.2/ ausgeführt, dass die gutachterliche Stellungnahme eines Sachverständigen zur Funktionssicherheit von Einrichtungen vorzulegen ist, durch die der Betrieb der Windenergieanlage bei Eisansatz sicher ausgeschlossen werden kann oder durch die ein Eisansatz verhindert werden kann. Dies hat immer dann zu erfolgen, wenn erforderliche Abstände wegen der Gefahr des Eisabwurfes nicht eingehalten werden.

Die gutachterliche Stellungnahme zur Funktionssicherheit von Einrichtungen zur Eiserkennung ist im Gegensatz zur gutachterlichen Stellungnahme bei Unterschreitung des in der Muster-Liste genannten Mindestabstandes von  $1,5 \cdot (\text{Nabenhöhe} + \text{Rotordurchmesser})$  kein standortspezifischer Nachweis, sondern ein entweder vom Hersteller des Eiserkennungssystems bzw. für die Implementierung in eine spezifische Windenergieanlage vom Hersteller der Windenergieanlage einmalig für den jeweiligen Typ in Auftrag gegebenes Gutachten. Diese Systeme schließen damit den Betrieb bei potentiell gefährlichem Eisansatz aus, können aber nicht grundsätzlich Eisansatz verhindern. Das für eine Verhinderung des Eisansatzes in /2.2/ genannte Beispiel einer Rotorblattheizung ist an dieser Stelle typischerweise nicht als Sicherheitssystem konzipiert. Der Betrieb einer Rotorblattheizung wird daher durch einzelne Hersteller für Standorte, in deren Umgebung eventuell durch Eiswurf eine erhebliche Gefährdung besteht, sogar ausgeschlossen.

Damit ergibt sich die Situation, dass auch bei einem vorhandenen System zur Eiserkennung mit Eisfall (Ablösen von Eisstücken von der stillstehenden bzw. trudelnden Windenergieanlage) zu rechnen ist und damit auch in diesen Fällen bei Unterschreitung des Mindestabstandes von  $1,5 \cdot (\text{Nabenhöhe} + \text{Rotordurchmesser})$  eine standortspezifische Bewertung des Risikos erfolgen sollte.

Der in der Abbildung 2.2.1 dargestellte Entscheidungsbaum für die Bewertung des Risikos durch Eiswurf und Eisfall fasst dies noch einmal zusammen.

Auf internationaler Ebene wurden durch die International Energy Agency (IEA) Empfehlungen für die Risikobewertung von Eisfall und Eiswurf erarbeitet /2.1/. Neben der Risikobewertung beschäftigen sich die Empfehlungen der IEA auch mit der mathematischen Modellierung und den eingehenden Randbedingungen. Die Empfehlungen der IEA /2.1/ werden im Folgenden berücksichtigt.



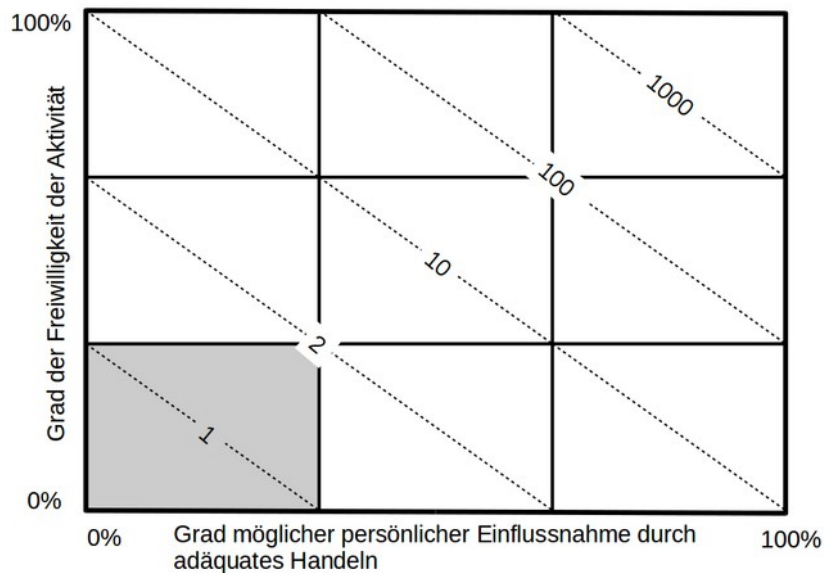
**Abbildung 2.2.1:** Entscheidungsbaum für die Bewertung des Risikos durch Eiswurf und Eisfall.

## 2.3 Grenzwerte und Risikobewertung

### 2.3.1 Grenzwerte individuelles Risiko

Für Personenschäden findet sich in der Literatur das Konzept der minimalen endogenen Sterblichkeit (MEM) /2.3/. Die minimale endogene Sterblichkeit in entwickelten Ländern findet sich in der Gruppe der fünf bis 15jährigen. Sie liegt bei  $2 \cdot 10^{-4}$  Todesfällen pro Person und Jahr. Eine neue Technologie sollte diese endogene Sterblichkeit nicht nennenswert erhöhen. Es wird daher gefordert, dass die mit einer neuen Technologie verbundene Sterblichkeit nicht mehr als  $1 \cdot 10^{-5}$  Todesfälle pro Person und Jahr betragen darf.

An anderer Stelle wird das gesellschaftlich akzeptierte Todesfallrisiko abhängig vom Grad der Freiwilligkeit und möglichen Einflussnahme auf die Handlung dargestellt /1.7/. Die Akzeptanz sinkt, wenn zum einen die Möglichkeit sich durch adäquates Handeln zu schützen gegen Null geht und zum anderen sich die Person nicht freiwillig der Gefährdung aussetzt. Der unter diesen Randbedingungen definierte Grenzwert liegt bei  $1 \cdot 10^{-5}$  Todesfällen pro Person und Jahr und entspricht damit dem definierten MEM-Kriterium.



**Abbildung 2.3.1.1:** Akzeptiertes Todesfallrisiko pro 100 000 Personen /1.7/. Grau hinterlegter Bereich entspricht dem MEM-Kriterium /2.3/.

Betrachtet man das Risiko in der Nähe einer WEA durch Eisfall oder Eiswurf tödlich zu verunglücken, begibt man sich in der Regel weder freiwillig in diese Lage noch hat man durch persönliche Einflussnahme eine Möglichkeit das Risiko nennenswert zu minimieren. Der Ansatz des MEM-Kriteriums ist daher an dieser Stelle gerechtfertigt und sinnvoll.

Damit liegt eine inakzeptable Gefährdung durch Eiswurf oder Eisfall nur vor, wenn der so definierte Grenzwert überschritten wird.

Um hier eine konservative Vorgehensweise zu gewährleisten, werden folgende Annahmen getroffen:

- Ein Eisstück, das eine ungeschützte Person außerhalb eines Fahrzeuges oder Gebäudes im Bereich des Kopfes trifft, führt immer zu einer schweren Verletzung oder zum Tode.
- Bis zu einer Geschwindigkeit von 50km/h kann angenommen werden, dass eine Person innerhalb eines Fahrzeuges vor direkten tödlichen Treffern durch Eisstücke geschützt ist. Oberhalb von 50km/h kann es neben einem direkten tödlichen Treffer auch zu einem schweren Unfall mit tödlichem Ausgang kommen, wenn ein Eisstück auf das Fahrzeug oder dicht vor dem Fahrzeug aufschlägt. Das Risiko für einen solchen Unfall steigt überproportional mit der Fahrzeuggeschwindigkeit. Die durchschnittliche Anzahl von Personen in einem Kraftfahrzeug ist statistisch erfasst /1.6/, so dass sich hieraus eine Anzahl betroffener Personen ableiten lässt.





Mit dem Ausschluss leichter Verletzungen sowie der fehlenden Unterscheidung zwischen schweren und tödlichen Verletzungen wird hier ein konservativer Ansatz gewählt. Eine weitere Differenzierung gestaltet sich an dieser Stelle sehr schwierig und lässt sich statistisch zurzeit nicht ausreichend absichern.

### 2.3.2 Grenzwerte kollektives Risiko

Bei der Bewertung von Schutzobjekten, bei denen sich eine größere Anzahl von Personen in der Nähe der WEA aufhält, wie es typischerweise bei Verkehrswegen der Fall ist, ist gemäß /2.1/ das daraus resultierende Kollektivrisiko zu bewerten. Entsprechende Grenzwerte für das Kollektivrisiko werden in /2.1/ definiert. Diese liegen für das Kollektivrisiko zwei Größenordnungen oberhalb des MEM-Kriteriums /2.1/ und somit bei  $1 \cdot 10^{-3}$  Todesfällen pro Jahr.

Gemäß /2.1/ kann für das Risiko im Straßenverkehr der Grenzwert für das kollektive Risiko basierend auf vorliegenden Unfallstatistiken ermittelt werden. Diese Vorgehensweise findet Anwendung für Straßen des Fernverkehrs und angeschlossene Straßen, die dem Durchgangsverkehr dienen. Dies sind in Deutschland die Bundesautobahnen, die Bundesstraßen und die Landesstraßen.

Das aktuelle Risiko ist dabei auf Basis der Todesfälle und der Schwerverletzten im Straßenverkehr zu ermitteln. Entsprechend der grundsätzlichen Idee des MEM-Kriteriums wird auch hier gefordert, dass ein bestehendes Risiko nicht nennenswert erhöht werden darf. Der anzusetzende Grenzwert für eine inakzeptable Gefährdung durch Eiswurf oder Eisfall wird daher eine Größenordnung niedriger gewählt als das bestehende Risiko /2.1/.

Mit /1.3/ liegen entsprechende Unfallzahlen für Kfz-Benutzer gegliedert nach Straßenklasse, Ortslage und Unfallfolge vor. Tabelle 2.3.2.1 listet die entsprechenden absoluten Unfallzahlen pro Jahr für die betreffenden Straßengruppen.

**Tabelle 2.3.2.1:** Verunglückte Kfz-Benutzer gegliedert nach Straßenklasse pro Jahr /1.3/.

Straßenklasse	Getötete	Schwerverletzte
Bundesautobahn	344	5673
Bundesstraße (außerorts)	640	7742
Landesstraße (außerorts)	646	9210

In Verbindung mit der Inlandsfahrleistung auf den verschiedenen Straßenklassen lassen sich daraus die bestehenden Risiken bezogen auf die gefahrene Strecke bestimmen. Damit ist es möglich abhängig von der Verkehrsdichte straßenspezifische Risikowerte festzulegen. Die Streckenlänge ist dabei so festzulegen, dass jeweils nur



eine WEA zur Gefährdung beitragen kann, um auch hier zu gewährleisten, dass das von jeder WEA ausgehende Risiko unabhängig bewertet werden kann. Werden die Risikogrenzwerte standortspezifisch bestimmt, so sind sie in Kapitel 3 dargestellt. Für alle anderen Straßenklassen kann der oben definierte Grenzwert für das Kollektivrisiko von  $1 \cdot 10^{-3}$  zugrunde gelegt werden.

### 2.3.3 Risikobewertung

Im Folgenden wird in allen Fällen das individuelle Risiko und das kollektive Risiko ermittelt. Anschließend wird in Abhängigkeit von der Aufenthaltshäufigkeit von Personen das individuelle oder kollektive Risiko für eine Bewertung zugrunde gelegt. In Anlehnung an /2.1/ kann dabei folgende Aufteilung verwendet werden:

- Individuelles Risiko:
  - land- und forstwirtschaftlich genutzte Wege, Wanderwege, Fahrradwege und Straßen mit geringer Verkehrsdichte,
  - Objekte wie Scheunen, Hütten etc., die regelmäßig durch den Besitzer oder durch einen kleinen Personenkreis genutzt werden.
- Kollektives Risiko:
  - stark genutzte Gemeindestraßen, Kreisstraßen, Landesstraßen, Bundesstraßen und Autobahnen,
  - Objekte, die von generellem Interesse für die Öffentlichkeit sind und entsprechend durch eine größere Personengruppe genutzt werden (öffentliche Parkplätze, Industrieanlagen etc.).

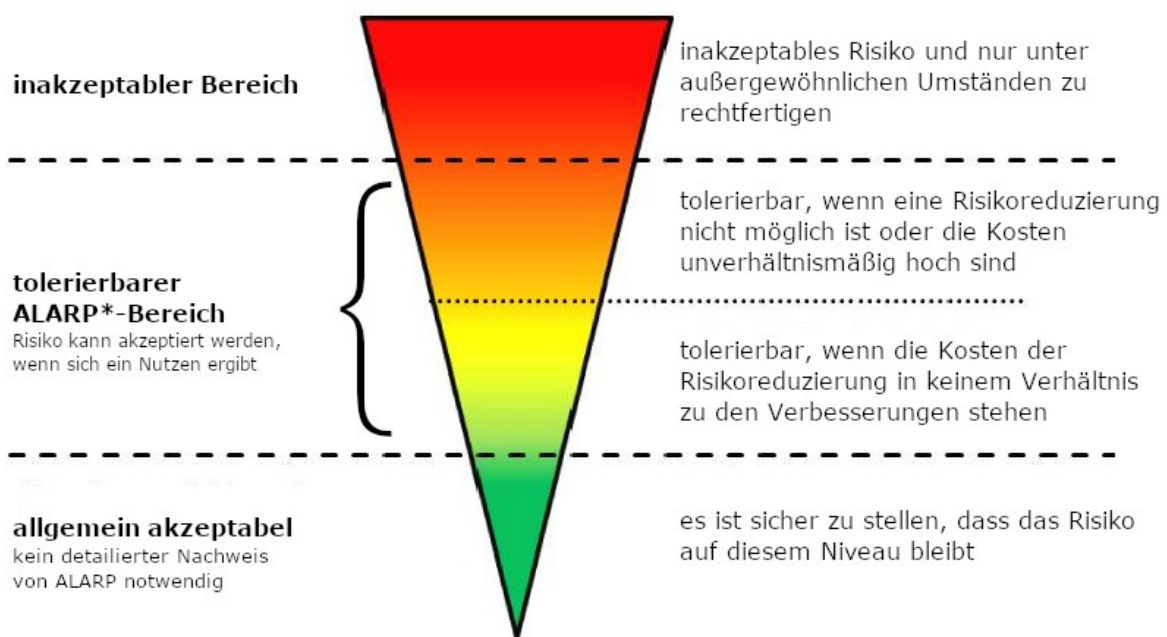
Für die Bewertung des kollektiven Risikos sind dabei die Risiken aller zu betrachtenden Personengruppen zu addieren. Für die Bewertung des individuellen Risikos ist das sogenannte kritische Individuum maßgeblich, das aufgrund seiner Nutzung der Schutzobjekte dem höchsten Risiko ausgesetzt ist. Das individuelle Risiko ist im Gegensatz zum kollektiven Risiko daher nicht von der Gesamtanzahl der Personen abhängig, die die Schutzobjekte frequentieren. Auf kleineren Wegen, auf denen nur eine geringe Fahrgeschwindigkeit von Kfz zu unterstellen ist, ist das kritische Individuum z.B. in der Regel der ungeschützte Fußgänger oder Radfahrer.

Das individuelle Risiko ist in der Regel für stark genutzte überregionale Verkehrswege nicht maßgeblich. Eine Ausnahme bilden hier die überregionalen Bahnstrecken, da hier nur wenige individuelle Personen, nämlich die Lokführer, gefährdet sind. Da es nicht praktikabel oder nicht möglich ist, das individuelle Risiko entlang einer gesamten Bahnstrecke zu bewerten, werden in diesem Fall die Grenzwerte für das individuelle Risiko um den Faktor zehn erniedrigt.



Entsprechend dem Vorgehen der UK Health and Safety Executive (HSE) /1.9/ werden in /2.1/ unterhalb des inakzeptablen Bereiches weitere Risikobereiche definiert, die unterschiedliche Maßnahmen erfordern.

Das MEM-Kriterium definiert für das individuelle Risiko dabei die Obergrenze des sogenannten ALARP-Bereichs (As Low As Reasonably Practicable, s. Abbildung 2.3.3.1). Risiken die höher als das MEM-Kriterium liegen, sind demnach nicht akzeptabel.



\*: ALARP: as low as reasonably practicable  
Risiko so niedrig, wie vernünftigerweise möglich

**Abbildung 2.3.3.1:** ALARP-Prinzip nach /1.9/. Die Grenze zum roten inakzeptablen Bereich wird für das individuelle Risiko durch das MEM-Kriterium /2.3/ definiert.

Darunter folgt der ALARP-Bereich, welcher sich über zwei Größenordnungen der Risikowerte erstreckt. Die untere Grenze des ALARP-Bereichs liegt damit bei einem Hundertstel der oberen Grenze des ALARP-Bereichs.

Liegt das Risiko im oberen ALARP-Bereich, sollen Maßnahmen in Betracht gezogen werden, um das Risiko weiter zu reduzieren. Die Maßnahmen sollten sich an den bekannten und etablierten Techniken und den am Standort gegebenen Möglichkeiten orientieren.

Liegt das Risiko im unteren ALARP-Bereich, sind Maßnahmen zur Reduzierung des Risikos in der Regel nicht erforderlich. Im Rahmen des Gutachtens werden entspre-



chend nur im Einzelfall Maßnahmen vorgeschlagen.

Liegt das Risiko mehr als einen Faktor 100 unterhalb des MEM-Kriteriums, ist es ohne weitere Maßnahmen allgemein akzeptabel. Die Grenze zwischen dem ALARP-Bereich und dem allgemein akzeptablen Risiko liegt für das individuelle Risiko bei einer Sterbehäufigkeit von  $10^{-7}$  pro Person und Jahr (einmal in 10 Millionen Jahren). Dies entspricht etwa dem Risiko durch Blitzschlag zu sterben /1.11/.

Dieser grüne Bereich erstreckt sich sinnvollerweise ebenfalls über eine Größenordnung der Risikowerte, da Risikowerte, die mehr als einen Faktor 1000 unterhalb des hier definierten Grenzwertes für das individuelle Risiko liegen, sich jenseits fast aller bekannten Risiken befinden. Entsprechend kann die Abbildung 2.3.3.1 nach unten um einen blauen Bereich erweitert werden, in dem das Risiko vernachlässigbar ist. Der einzige bekannte Wert für das individuelle Risiko, der sich nach /1.11/ noch diesem Bereich zuordnen lässt, ist die Sterbehäufigkeit durch einen Meteoriteneinschlag (siehe auch Abbildung 2.3.3.2).

Bei der Bewertung der individuellen und kollektiven Risiken wird entsprechend zwischen den fünf in Tabelle 2.3.3.1 aufgeführten Bereichen unterschieden.

Da Sachschäden hier in ihrer Schwere gegenüber Personenschäden vernachlässigbar sind, werden diese in der Regel nicht weiter bewertet und in den Detailergebnissen im Anhang nicht dargestellt.

**Tabelle 2.3.3.1:** Risikobereiche für das individuelle und kollektive Risiko nach /2.1/ erweitert um einen Bereich für vernachlässigbares Risiko.

Individuelles Risiko (Sterbehäufigkeit pro Person und Jahr)	Kollektives Risiko (Sterbehäufigkeit pro Jahr)	Bewertung	
$> 10^{-5}$	$> 10^{-3}$ oder standortspezifisch	Roter Bereich: Risiko inakzeptabel - Maßnahmen sind einzuleiten und deren Nutzen nachzuweisen	
$10^{-6}$ bis $10^{-5}$	$10^{-4}$ bis $10^{-3}$ oder standortspezifisch	Oranger Bereich: Risiko tolerierbar - Maßnahmen sind in Betracht zu ziehen	
$10^{-7}$ bis $10^{-6}$	$10^{-5}$ bis $10^{-4}$ oder standortspezifisch	Gelber Bereich: Risiko tolerierbar - Maßnahmen in der Regel nicht erforderlich	
$10^{-8}$ bis $10^{-7}$	$10^{-6}$ bis $10^{-5}$ oder standortspezifisch	Grüner Bereich: Risiko allgemein akzeptabel	
$< 10^{-8}$	$< 10^{-6}$ oder standortspezifisch	Blauer Bereich: Risiko vernachlässigbar	



Abbildung 2.3.3.2 veranschaulicht die Risikobereiche für das individuelle Risiko noch einmal, indem für die einzelnen Risikobereiche Beispiele für Tätigkeiten und Gefahren genannt werden. Zusätzlich wird in Abbildung 2.3.3.2 auch die jährliche Fahrleistung in Kilometern aufgeführt, bei der man als Kraftfahrer im deutschen Straßenverkehr die jeweiligen Grenzwerte zwischen den Risikobereichen überschreitet. Man erkennt, dass bereits ab einer sehr geringen Fahrleistung von 3000km pro Jahr der hier definierte inakzeptable Bereich erreicht wird. Da sehr viele Tätigkeiten mit ihrem Risiko in den inakzeptablen Bereich fallen, wurde dieser in Abbildung 2.3.3.2 noch weiter untergliedert.

Farbe	Sterberisiko pro Person pro Jahr	Symbol / Bezeichnung	Beispiele für Sterberisiken	
			Kfz im Straßenverkehr (Fahrleistung pro Jahr) /1.6/	Andere Beispiele /1.11/
Rot	$10^{-3}$	- inakzeptabel	300.000 km	Bergsteigen
	$10^{-4}$			Hausarbeit
Orange	$10^{-5}$	+ tolerierbar	30.000 km	Arbeitsunfall
	$10^{-6}$			Gebäudebrand
Gelb	$10^{-7}$	++ tolerierbar	300 km	Blitzschlag
	$10^{-8}$			30 km
Blau	$10^{-8}$	+++ allgemein akzeptabel	3 km	Meteorit
		≈ 0 vernachlässigbar		

Abbildung 2.3.3.2: Risikobereiche und Beispiele für das individuelle Sterberisiko.

### 2.3.4 Risikomindernde Maßnahmen

Liegt das Risiko im inakzeptablen roten Bereich, ist ein Nachweis erforderlich, dass das Risiko durch geeignete Maßnahmen in den ALARP-Bereich verschoben werden



kann. Gemäß /2.1/ kommen insbesondere folgende Maßnahmen in Frage, um das Risiko in den ALARP-Bereich zu verschieben:

- Fixierung der Azimut-Position des Rotors der WEA nach Abschaltung durch die Eiserkennung,
- Wahl eines kleineren WEA-Typs,
- Verschiebung der WEA,
- Verlegung des betroffenen Schutzobjektes.

In allen Fällen ist durch eine erneute Berechnung nachzuweisen, dass das Risiko anschließend nicht mehr im roten inakzeptablen Bereich liegt /2.1/.

Liegt das Risiko im oberen orangen ALARP-Bereich sind etablierte risikomindernde Maßnahmen umzusetzen. Zu den empfohlenen Maßnahmen zählen:

- Fixierung der Azimut-Position des Rotors der WEA nach Abschaltung durch die Eiserkennung, wenn dies aufgrund der Lage der Schutzobjekte möglich und sinnvoll ist,
- Einsatz einer funktionssicheren Eiserkennung,
- Warnschilder,
- Warnleuchten, die mit dem Eiserkennungssystem der WEA gekoppelt sind,
- Physische Barrieren wie Schranken sofern dies vor Ort umgesetzt werden kann.

Die Auswahl der Maßnahmen sollte sich an den bekannten und etablierten Techniken und den am Standort gegebenen Möglichkeiten orientieren.

Auf Freiflächen mit kontrolliertem und beschränktem Zutritt wie z.B. einem Betriebsgelände kann das Risiko auch durch Aufenthaltsbeschränkungen oder das Tragen eines Schutzhelmes reduziert werden. Bei der Quantifizierung dieser Maßnahmen kann gemäß /1.10/ davon ausgegangen werden, dass das Tragen eines Schutzhelmes mit einem Chancenverhältnis (odds ratio) für schwere und tödliche Kopfverletzungen von etwa  $\frac{1}{3}$  verbunden ist.

Bei einer Fixierung der Azimut-Position wird die WEA nach einer Abschaltung durch die Eiserkennung in eine fixe Azimut-Position gefahren. Damit kann die Trefferhäufigkeit von Eisstücken auf die Schutzobjekte verringert werden, indem im Falle eines Verkehrsweges z.B. der Rotor parallel zum Fahrbahnrand ausgerichtet wird. Die Azimut-Position wird dabei definiert über den Azimutwinkel zwischen geografisch Nord und der Achsenrichtung der WEA.

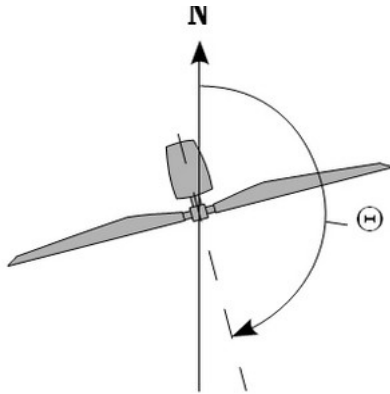


Abbildung 2.3.4.1: Definition des Azimutwinkels  $\Theta$ .

Beim Einsatz von Warnschildern kann z.B. das von der IEA empfohlene Warnschilddesign verwendet werden. Dieses lässt sich auch um Hinweise zu Warnleuchten ergänzen.



Allgemeines Warnschild.

Allgemeines Warnschild mit Zusatzhinweis.

Abbildung 2.3.4.2: Warnschildbeispiele nach /2.1/.

## 2.3.5 Addition von Risiken

Entlang von Verkehrswegen kann in der Regel nicht ausgeschlossen werden, dass einzelne oder alle Personen mehrere WEA passieren und damit einer Summe von Risiken ausgesetzt sind.



Dies spielt für den überregionalen Verkehr keine Rolle, da hier mit Grenzwerten verglichen wird, die auf die gefahrene Strecke bezogen sind (siehe Kapitel 2.3.2).

WEA an Autobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen können daher stets einzeln betrachtet werden. Hier sind benachbarte WEA nur dann von Interesse, wenn sich die Gefährdungsbereiche der zu bewertenden WEA und einer benachbarten WEA überlappen.

Bei der Bewertung von Verkehrswegen des regionalen bzw. des Nahverkehrs werden die akzeptierten Grenzwerte für das individuelle bzw. kollektive Risiko herangezogen. Für Kreisstraßen, Gemeindestraßen und sonstige Verkehrswege ist daher zu prüfen, ob die übliche Nutzung dazu führt, dass die Gefährdungsbereiche mehrerer WEA passiert werden. Diese Betrachtung kann aufgrund des regionalen Charakters dieser Verkehrswege dabei auf den zu betrachtenden Windpark beschränkt werden.

In einem verzweigten Verkehrswegenetz innerhalb eines Windparks gibt es eine Vielzahl von Routen, die nicht alle betrachtet werden können. Es ist hier ausreichend eine repräsentative Route zu wählen, die eine konservative Bewertung gewährleistet.

In der Praxis kann für Verkehrswege des regionalen bzw. des Nahverkehrs folgendermaßen vorgegangen werden:

- Im ersten Schritt werden die Risiken ausgehend von jeder einzelnen WEA und bezogen auf die verschiedenen Schutzobjekte ermittelt. Wenn einzelne Risiken hier bereits im oberen ALARP-Bereich liegen, werden die entsprechenden Maßnahmen abgeleitet (siehe auch Kapitel 5).
- Im zweiten Schritt wird eine repräsentative Route festgelegt und hierfür das Risiko ermittelt und bewertet. Eventuell sind hieraus weitere risikomindernde Maßnahmen abzuleiten.
- Auf den zweiten Schritt kann verzichtet werden, wenn die Summe der Risiken über alle WEA die jeweils anzusetzenden Grenzwerte für das individuelle bzw. kollektive Risiko nicht übersteigen.
- Auf den zweiten Schritt kann ebenfalls verzichtet werden, wenn die Risiken der geplanten WEA bezüglich der relevanten Schutzobjekte jeweils im allgemein akzeptablen Bereich liegen, da der Beitrag zum Gesamtrisiko entlang eines repräsentativen Weges dann vernachlässigbar ist. Liegen die Risiken der geplanten WEA bezüglich der relevanten Schutzobjekte im unteren ALARP-Bereich, ist im Einzelfall zu prüfen, ob der Beitrag zum Gesamtrisiko als nicht signifikant eingestuft werden kann.





## **2.4 Berechnung der Flugbahnen von Eisstücken**

Für die Berechnung der Flugbahnen der Eisstücke wird basierend auf den Luftwiderstandsbeiwerten, der Geometrie und der Masse der Eisstücke die Lage des Eisstückes während der gesamten Bewegung erfasst und verfolgt, so dass sich im Vergleich zu einer rein ballistischen Flugbahn ein realistischeres Bild der Flugweiten ergibt.

Im Rahmen einer Monte-Carlo-Simulation werden dabei folgende Größen zufällig im Rahmen der am Standort zu erwartenden Wahrscheinlichkeitsverteilung variiert:

- Windgeschwindigkeit auf Nabenhöhe,
- Windrichtung,
- Position des Eisstückes auf dem Blatt,
- Geometrie und Dichte des Eisstückes,
- Drehzahl und Stellung des Rotors im Moment der Ablösung des Eisstückes.

Für das Geländemodell in der Umgebung der WEA werden Daten aus /1.5/ berücksichtigt. Eine eventuell vorhandene Schutzwirkung durch Bewuchs oder Gebäude wird dabei vernachlässigt.

Das Berechnungsmodell wurde im Rahmen der Entwicklung der IEA Recommendations /2.1/ anhand von Messkampagnen in realen Windparks validiert.

## **2.5 Vereisungshäufigkeiten**

Datengrundlage für die Bewertung der Vereisungshäufigkeit bildet die Vereisungskarte des Deutschen Wetterdienstes /1.8/. Für die Bestimmung der Häufigkeit atmosphärischer Vereisung wurden hierzu in /1.8/ verschiedene Wetter-Meldungen ausgewertet:

- Allgemeine Wetterereignisse:
  - leichter, mäßiger oder starker gefrierender Regen,
  - leichter, mäßiger oder starker gefrierender Sprühregen,
  - leichter, mäßiger oder starker Schneeregen,
  - Eiskörner (gefrorene Regentropfen),
  - Nebel mit Reifansatz
- Wetterereignisse bei Temperaturen  $\leq 0^\circ$  Celsius:
  - durchgehender oder unterbrochener leichter, mäßiger oder starker Sprühregen,
  - leichter, mäßiger oder starker Sprühregen mit Regen,



- durchgehender oder unterbrochener leichter, mäßiger oder starker Regen,
- Nebel oder Nebel mit Reifansatz
- Wetterereignisse bei Temperaturen  $> 0^{\circ}$  Celsius:
  - durchgehender oder unterbrochener leichter, mäßiger oder starker Schneefall,
  - leichter, mäßiger oder starker Schneeregen- oder Schneeschauer,
- Wetterereignisse der letzten Stunde aber nicht zur Beobachtungszeit:
  - Schneefall,
  - Schneeregen oder Eiskörner,
  - gefrierender Regen,
  - Schneeschauer bei Temperaturen  $> 0^{\circ}$  Celsius,
  - Nebel bei Temperaturen  $\leq 0^{\circ}$  Celsius.

Damit werden eine Vielzahl von Ereignissen erfasst, die nicht in allen Fällen zu einer signifikanten Vereisung bzw. in einigen Fällen zu keiner Vereisung der WEA führen. Gleichzeitig beziehen sich die Meldungen auf Beobachterhöhe und nicht auf die Nabenhöhe der WEA. Es wurden daher Vergleiche mit verschiedenen Klimastationen des Deutschen Wetterdienstes durchgeführt. Hierzu wurden langjährige (30 Jahre) Messreihen zum Tagesmittel der relativen Luftfeuchte und der Lufttemperatur ausgewertet, um die Vereisungshäufigkeit auf Nabenhöhe zu bestimmen. Der Vergleich zeigt, dass die in /1.8/ auf Beobachterhöhe ermittelten Vereisungshäufigkeiten konservativere Ergebnisse liefern. Eine Umrechnung auf Nabenhöhe der WEA ist daher unter Berücksichtigung der in /1.8/ betrachteten Ereignisse nicht erforderlich.

Gemäß /1.8/ sind für Standorte in großen Höhen besondere Betrachtungen erforderlich, wenn diese besonders exponiert oder besonders geschützt liegen. Entsprechende Orte wurden in /1.8/ daher gefiltert. Die niedrigste betroffene Höhe liegt bei ca. 700m üNN, so dass das hier verwendete Verfahren im Folgenden für Orte bis zu einer Höhe von 700m üNN ohne Korrekturen angewendet wird. In diesem Höhenbereich weist die in /1.8/ verwendete exponentielle Regression eine gute Annäherung an die Daten auf und wird daher hier verwendet. Abbildung 2.5.1 zeigt die hierauf beruhende Vereisungskarte für Deutschland.

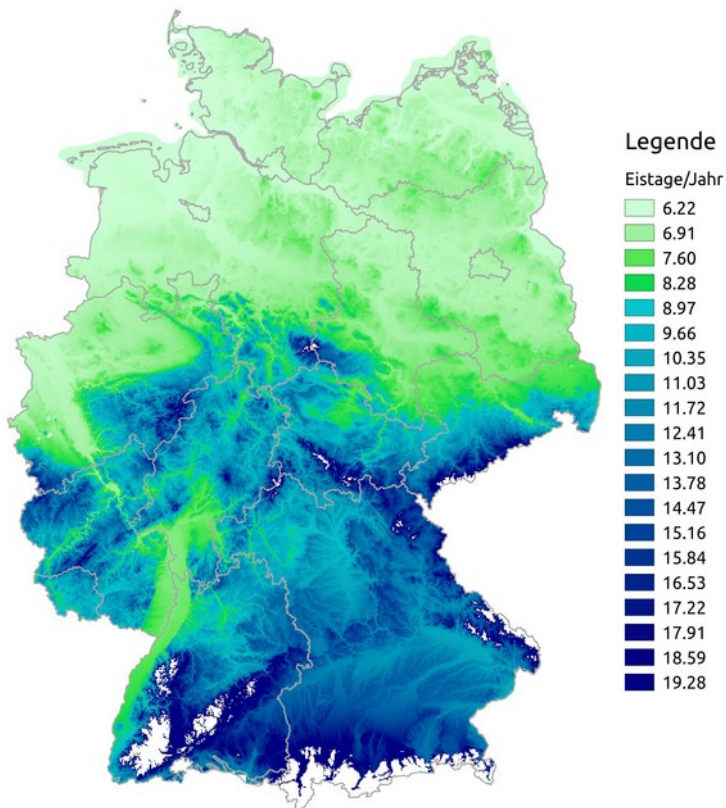


Abbildung 2.5.1: Eistage pro Jahr basierend auf /1.8/ für Höhen bis 700m üNN.

## 2.6 Gültigkeit der Ergebnisse

Die für die Risikobewertung erforderliche Häufigkeitsverteilung von Eisstücken in der Umgebung der WEA hängt von mehreren Faktoren ab. Dies sind neben den WEA-Daten (Koordinaten, WEA-Typ, Nabenhöhe, Nennleistung, Betriebsweise der WEA sowie Vorhandensein und Art des Eiserkennungssystems), die Windbedingungen (Häufigkeitsverteilung der Windrichtung, sektorielle Weibull-Parameter der Windgeschwindigkeitsverteilung) und die Vereisungsbedingungen am Standort. Mit letzterem sind neben der Anzahl der Vereisungstage auch die zu erwartende Eismasse auf dem Rotorblatt sowie die Massen- und Formverteilung der sich lösenden Eisstücke gemeint. Weiterhin ist die Risikobewertung abhängig von der Aufenthaltshäufigkeit und dem Bewegungsmuster von Personen im Umfeld der WEA.

Jede Änderung dieser Randbedingungen erfordert daher eine Neubewertung des Risikos.

Für alle Parameter, die einen Einfluss auf die Auftreffpunkte der Eisstücke haben, lassen sich keine pauschalen konservativen Werte festlegen /2.1/. Dies bedeutet



insbesondere, dass eine Reduzierung der Nabhöhe nicht automatisch zu einer Reduzierung des Risikos führt. Auch sind die Ergebnisse eines Risikos durch Eiswurf nicht unbedingt abdeckend für das Risiko durch Eisfall von derselben WEA am selben Standort.

## **2.7 Systeme zur Prävention und Enteisung**

Zurzeit liegen keine gesicherten Erkenntnisse vor, wie die Verteilung von Eisstückgrößen oder deren Dichte durch eine Rotorblattenteisung im Einzelfall beeinflusst wird. Nach derzeitigem Kenntnisstand führt der Einsatz einer Rotorblattenteisung wie zum Beispiel einer Rotorblattheizung dazu, dass die Größe der Eisstücke beim Eisfall sinkt, gleichzeitig aber die Anzahl der Eisstücke deutlich zunehmen kann.

Da zu den einzelnen Systemen keine spezifischen Untersuchungen vorliegen, wie sich die Rotorblattenteisung auf das Eisfallrisiko auswirkt, ist eine genau Quantifizierung im Rahmen der Berechnungen zurzeit nicht möglich. Der Einfluss dieser Systeme wird entsprechend in den Berechnungen nicht berücksichtigt.












Im Allgemeinen kann aber davon ausgegangen werden, dass die Berechnungen für Eisfall den Einsatz einer Rotorblattenteisung im Trudelbetrieb bzw. bei Stillstand der WEA abdecken und ihr Einsatz zulässig ist.



## 2.8 Verwendete Begriffe und Symbole

Es ergeben sich folgende Begriffe und Symbole, die im Zusammenhang mit WEA im Gutachten verwendet werden:

**Tabelle 2.8.1:** Erläuterung der verwendeten Begriffe und Symbole.

Erläuterung der Begriffe		
	„geplante WEA“	WEA, deren Risiko im Rahmen des Gutachtens zu bewerten ist.
 	„benachbarte WEA“	Alle weiteren WEA, die vom Auftraggeber übermittelt wurden. Es ist dabei unerheblich, ob sich einzelne benachbarte WEA ebenfalls in Planung oder Bau befinden. Entscheidend ist die Windparkkonfiguration, die als Vorbelastung für die geplanten WEA zu unterstellen ist. Alle benachbarten WEA sind in Tabelle 3.3.1 aufgeführt.
	„Referenzpunkt der Winddaten“	Jeweiliger Standort, auf dessen Koordinaten sich die verwendeten Winddaten beziehen.
Farbliche Zuordnung der Symbole		
	Zu bewertende WEA: geplante WEA, deren Risiko bewertet wird.	
	Zu berücksichtigende WEA: Benachbarte WEA, die aufgrund ihres Abstandes zu den geplanten WEA Einfluss auf das Risiko im Gefährdungsbereich der zu bewertenden WEA (  ) nehmen bzw. aufgrund der Nutzung der Schutzobjekte innerhalb des Windparks potentiell zu berücksichtigen sind.	
	Benachbarte WEA, die aufgrund ihres Abstandes zu den geplanten WEA und ihrer Lage im Windpark nicht bei der Bewertung des Risikos der zu bewertenden WEA (  ) zu berücksichtigen sind. Diese WEA sind eventuell nur zum Teil in Abbildung 3.3.1 dargestellt.	
	Referenzpunkte der Winddaten.	
	Referenzpunkt der Winddaten auf den Koordinaten einer (in diesem Fall geplanten) WEA.	



## **3 Eingangsdaten**

### **3.1 Ausgangssituation**

Am Standort Biere (Sachsen-Anhalt) plant der Auftraggeber die Errichtung von 11 Windenergieanlagen (WEA 1 - 11).

Am Standort befinden sich 79 weitere benachbarte WEA (WEA 12 - 90).

Die vom Auftraggeber übermittelten Daten zur Windparkkonfiguration und die Schutzobjekte sind in Tabelle 3.3.1 bzw. Abbildung 3.3.1 dargestellt.

In der Umgebung befinden sich die Landesstraße L50 sowie mehrere Wirtschaftswege (Stemmerscher Weg, Mansoweg, Sandkuhlenweg/Talsbergweg und ein Verbindungsweg zwischen Kreisstraße K1293 und Mansoweg, im Weiteren als „Wirtschaftsweg“ bezeichnet), welche im Rahmen dieser Untersuchung in Abstimmung mit dem Auftraggeber als Schutzobjekte definiert wurden (siehe Abbildung 3.3.1).

Im Folgenden wird eine Risikoanalyse der WEA 1 - 11 hinsichtlich einer Gefährdung durch Eiswurf und Eisfall durchgeführt.

### **3.2 Winddaten am Standort**

Die relativen Häufigkeiten der Windrichtung und Windgeschwindigkeiten am Standort wurden /3.1/ entnommen. Datengrundlage zur Abschätzung des Windpotentials am Standort Biere bilden die Daten des anemos Windatlas für Deutschland mit einer räumlichen Auflösung von 3km und einer zeitlichen Auflösung von 10 Minuten. Der Referenzzeitraum deckt 20 Jahre von 2001 – 2021 ab /3.1/.

Entsprechend den Empfehlungen aus /2.1/ wurden die Daten für Perioden gefiltert, bei denen Eiswurf oder Eisfall potentiell auftreten kann. Die gefilterten Daten sind in Tabelle 3.2.1 aufgetragen und werden als richtig und repräsentativ für die freie Anströmung bei potentiellen Vereisungsbedingungen am Standort Biere vorausgesetzt.

Die Parameter der Weibull-Verteilung werden genutzt, um die Häufigkeitsverteilung der Windrichtungen auf die jeweiligen Windgeschwindigkeiten umzurechnen. Die Weibull-Parameter werden dabei soweit notwendig auf die jeweilige Nabenhöhe der WEA umgerechnet.











**Tabelle 3.2.1:** Winddaten am Standort (*f*: Häufigkeit der Windrichtung; *A* und *k*: Skalen- und Formparameter der Weibull-Verteilung).

Wind-Datensatz Nr.	Parameter	N	NNO	ONO	O	OSO	SSO	S	SSW	WSW	W	WNW	NNW	Koordinaten (UTM ETRS89/WGS84 Zone 32)	
														Höhe über Grund [m]	
1	A [m/s]	6.94	6.24	6.51	7.23	7.65	7.45	7.46	8.04	8.54	10.73	9.10	7.06	Höhe über Grund [m]	167
	k [-]	2.553	2.596	2.480	2.389	2.409	2.547	2.355	2.388	2.442	3.099	2.803	2.404	East	32679241
	f (100%=1)	0.061	0.069	0.079	0.094	0.091	0.062	0.055	0.057	0.069	0.133	0.154	0.077	North	5763027

### 3.3 Windparkkonfiguration und Schutzobjekte

**Tabelle 3.3.1:** Windparkkonfiguration.

	Lfd. Nr. WEA	Bezeichnung	Hersteller WEA-Typ	P <sub>N</sub> [MW]	NH [m]	RD [m]	Koordinaten (UTM ETRS89/WGS84 Zone 32)		Wind-Datensatz Nr.
							East	North	
	1	L1	Vestas V172	7.20	175.00	172.00	32679324	5763031	1
	2	L2	Vestas V172	7.20	175.00	172.00	32679305	5762519	1
	3	L3	Vestas V172	7.20	164.00	172.00	32679879	5763264	1
	4	L4	Vestas V172	7.20	164.00	172.00	32679854	5762758	1
	5	L5	Vestas V172	7.20	164.00	172.00	32679821	5762253	1
	6	L6	Vestas V172	7.20	164.00	172.00	32680281	5763065	1
	7	L7	Vestas V172	7.20	164.00	172.00	32680278	5762559	1
	8	L8	Vestas V172	7.20	164.00	172.00	32680243	5762136	1



	Lfd. Nr. WEA	Bezeichnung	Hersteller WEA-Typ	P <sub>N</sub> [MW]	NH [m]	RD [m]	Koordinaten (UTM ETRS89/WGS84 Zone 32)		Wind- Datensatz Nr.
							East	North	
	9	L9	Vestas V162	6.20	169.00	162.00	32680673	5762705	1
	10	L10	Vestas V162	6.20	169.00	162.00	32680632	5762297	1
	11	L11	Vestas V172	7.20	175.00	172.00	32679258	5763745	1
	12	1321-0001	ENERCON E-82	2.00	138.4	82.0	32676186	5760267	---
	13	1321-0002	ENERCON E-82	2.00	138.4	82.0	32676738	5760500	---
	14	1321-0003	ENERCON E-82	2.00	138.4	82.0	32676708	5760215	---
	15	1321-0004	ENERCON E-82	2.00	138.4	82.0	32676638	5759705	---
	16	1321-0005	ENERCON E-82	2.00	138.4	82.0	32676610	5759469	---
	17	1321-0006	ENERCON E-82	2.00	138.4	82.0	32677459	5759557	---
	18	1321-0007	ENERCON E-82	2.00	138.4	82.0	32677451	5759256	---
	19	1321-0008	ENERCON E-82	2.00	138.4	82.0	32677416	5758958	---
	20	1321-0009	ENERCON E-82	2.00	138.4	82.0	32677831	5760394	---
	21	1321-0010	ENERCON E-82	2.00	138.4	82.0	32678483	5760440	---
	22	1321-0011	ENERCON E-82	2.00	138.4	82.0	32678737	5760021	---
	23	1321-0012	ENERCON E-82	2.00	138.4	82.0	32678706	5759749	---
	24	1321-0013	ENERCON E-82	2.00	138.4	82.0	32678686	5759490	---





	Lfd. Nr. WEA	Bezeichnung	Hersteller WEA-Typ	P <sub>N</sub> [MW]	NH [m]	RD [m]	Koordinaten (UTM ETRS89/WGS84 Zone 32)		Wind- Datensatz Nr.
							East	North	
	25	1321-0014	ENERCON E-82	2.00	138.4	82.0	32678364	5758929	---
	26	1321-0015	ENERCON E-82	2.00	138.4	82.0	32677979	5758751	---
	27	1371-0001	ENERCON E-82	3.00	138.5	82.0	32680294	5759964	---
	28	1371-0002	ENERCON E-82	3.00	138.5	82.0	32680170	5759552	---
	29	1371-0003	ENERCON E-82	3.00	138.5	82.0	32680201	5759131	---
	30	1371-0004	ENERCON E-82	3.00	138.5	82.0	32680212	5758713	---
	31	1371-0005	ENERCON E-82	3.00	138.5	82.0	32680828	5760101	---
	32	1371-0006	ENERCON E-82	3.00	138.5	82.0	32680828	5759674	---
	33	1371-0007	ENERCON E-82	3.00	138.5	82.0	32680785	5759262	---
	34	1371-0008	ENERCON E-82	3.00	138.5	82.0	32680762	5758862	---
	35	1371-0009	ENERCON E-82	3.00	138.5	82.0	32680715	5758459	---
	36	1371-0010	Vestas NEG Micon NM72C	1.50	64.0	72.0	32678861	5760937	---
	37	1371-0011	Vestas NEG Micon NM82	1.50	93.6	82.0	32678912	5760751	---
	38	1371-0012	Vestas NEG Micon NM72C	1.50	64.0	72.0	32679050	5760139	---
	39	1371-0013	Vestas NEG Micon NM82	1.50	93.6	82.0	32679302	5760818	---
	40	1371-0014	Vestas NEG Micon NM82	1.50	93.6	82.0	32679739	5760807	---



	Lfd. Nr. WEA	Bezeichnung	Hersteller WEA-Typ	P <sub>N</sub> [MW]	NH [m]	RD [m]	Koordinaten (UTM ETRS89/WGS84 Zone 32)		Wind- Datensatz Nr.
							East	North	
	41	1371-0015	Vestas NEG Micon NM72C	1.50	64.0	72.0	32679882	5760615	---
	42	1371-0016	Vestas NEG Micon NM82	1.50	93.6	82.0	32679868	5761106	---
	43	1371-0017	Vestas NEG Micon NM72C	1.50	64.0	72.0	32680245	5760642	---
	44	1371-0018	Vestas NEG Micon NM82	1.50	93.6	82.0	32680385	5761045	---
	45	1371-0019	ENERCON E-40 5.40	0.50	65.0	40.3	32680950	5761656	---
	46	1371-0020	ENERCON E-40 5.40	0.50	65.0	40.3	32680977	5761938	---
	47	1371-0021	Vestas NEG Micon NM72C	1.50	64.0	72.0	32679186	5761580	---
	48	1371-0022	Vestas NEG Micon NM82	1.50	93.6	82.0	32679236	5761371	---
	49	1371-0023	Vestas NEG Micon NM82	1.50	93.6	82.0	32679241	5761981	---
	50	1371-0024	Vestas NEG Micon NM72C	1.50	64.0	72.0	32679566	5761605	---
	51	1371-0025	Vestas NEG Micon NM82	1.50	93.6	82.0	32679559	5761847	---
	52	1371-0026	Vestas NEG Micon NM82	1.50	93.6	82.0	32679699	5761400	---
	53	1371-0027	Vestas NEG Micon NM82	1.50	93.6	82.0	32679998	5761762	---
	54	1371-0028	Vestas NEG Micon NM82	1.50	93.6	82.0	32680138	5761533	---
	55	1371-0029	ENERCON E-40 5.40	0.50	65.0	40.3	32680993	5762220	---
	56	1321-0017	Vestas V80	2.00	95.0	80.0	32679064	5759673	---





	Lfd. Nr. WEA	Bezeichnung	Hersteller WEA-Typ	P <sub>N</sub> [MW]	NH [m]	RD [m]	Koordinaten (UTM ETRS89/WGS84 Zone 32)		Wind- Datensatz Nr.
							East	North	
	57	1321-0018	Vestas V90	3.00	105.0	90.0	32678844	5760383	---
	58	1321-0019	Windworld W5200	0.75	73.9	52.0	32676315	5759464	---
	59	1321-0032	Windworld W5200	0.75	73.9	52.0	32677175	5759171	---
	60	1321-0033	Windworld W5200	0.75	73.9	52.0	32677192	5758831	---
	61	1321-0036	Vestas NEG Micon NM60	1.00	70.0	60.0	32677275	5760351	---
	62	1321-0037	Vestas NEG Micon NM60	1.00	70.0	60.0	32677251	5760123	---
	63	1321-0038	Vestas NEG Micon NM60	1.00	70.0	60.0	32677896	5759690	---
	64	1321-0044	ENERCON E-82 E2	2.30	138.4	82.0	32676676	5759958	---
	65	1321-0046	ENERCON E-82 E2	2.30	138.4	82.0	32677037	5759518	---
	66	1321-0045	ENERCON E-82 E2	2.30	138.4	82.0	32677011	5759857	---
	67	1321-0047	ENERCON E-82 E2	2.30	138.4	82.0	32677905	5760179	---
	68	1321-0048	ENERCON E-82 E2	2.30	138.4	82.0	32677913	5759925	---
	69	1321-0049	ENERCON E-82 E2	2.30	138.4	82.0	32678447	5760194	---
	70	1321-0050	ENERCON E-82 E2	2.30	138.4	82.0	32676251	5759826	---
	71	1321-0051	ENERCON E-82 E2	2.30	138.4	82.0	32678059	5759204	---
	72	1321-0052	ENERCON E-82 E2	2.30	138.4	82.0	32678270	5759661	---

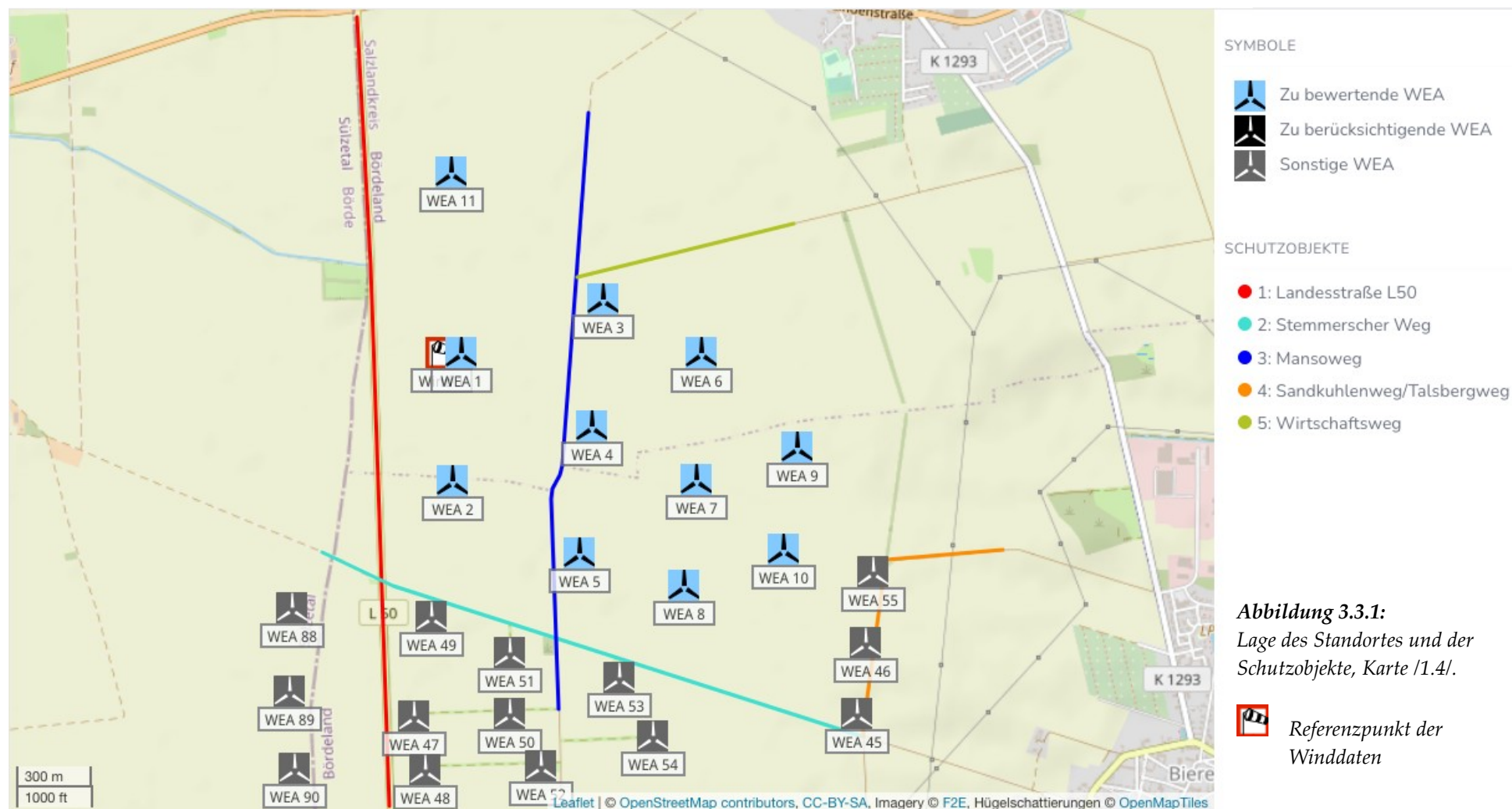


	Lfd. Nr. WEA	Bezeichnung	Hersteller WEA-Typ	P <sub>N</sub> [MW]	NH [m]	RD [m]	Koordinaten (UTM ETRS89/WGS84 Zone 32)		Wind- Datensatz Nr.
							East	North	
	73	1321-0053	ENERCON E-82 E2	2.30	138.4	82.0	32677982	5759438	---
	74	1321-0054	ENERCON E-82 E2	2.30	138.4	82.0	32678297	5759919	---
	75	1321-0055	ENERCON E-82 E2	2.30	138.4	82.0	32678629	5759034	---
	76	1321-0056	ENERCON E-82 E2	2.30	138.4	82.0	32679026	5759212	---
	77	1321-0057	ENERCON E-82 E2	2.35	138.4	92.0	32677285	5760349	---
	78	1321-0058	ENERCON E-82 E2	2.35	138.4	92.0	32677422	5760105	---
	79	1321-0061	Vestas V112	3.30	143.7	112.0	32676969	5760109	---
	80	1321-0062	Vestas V112	3.30	143.7	112.0	32677007	5760456	---
	81	im Verfahren	Vestas V162	6.20	169.0	162.0	32679427	5760433	---
	82	im Verfahren	Vestas V162	6.20	169.0	162.0	32679506	5760066	---
	83	im Verfahren	Vestas V162	6.20	169.0	162.0	32679970	5760386	---
	84	im Verfahren	Vestas V162	6.20	169.0	162.0	32679831	5759824	---
	85	im Verfahren	Vestas V162	6.20	169.0	162.0	32679358	5759446	---
	86	im Verfahren	Vestas V162	6.20	169.0	162.0	32679390	5759002	---
	87	im Verfahren	Vestas V162	6.20	169.0	162.0	32679841	5759293	---
	88	im Verfahren	Vestas V162	6.20	169.0	162.0	32678683	5761991	---



	Lfd. Nr. WEA	Bezeichnung	Hersteller WEA-Typ	P <sub>N</sub> [MW]	NH [m]	RD [m]	Koordinaten (UTM ETRS89/WGS84 Zone 32)		Wind- Datensatz Nr.
							East	North	
	89	im Verfahren	Vestas V162	6.20	169.0	162.0	32678688	5761662	---
	90	im Verfahren	Vestas V162	6.20	169.0	162.0	32678718	5761354	---

Alle Benennungen von WEA im Dokument beziehen sich auf die Nomenklatur von Spalte 2 (Lfd. Nr.) in Tabelle 3.3.1.





### 3.4 Aufenthaltshäufigkeiten

**Tabelle 3.4.1:** In den Auswertungen berücksichtigtes Verkehrs- und Personenaufkommen auf den Schutzobjekten im Bereich der WEA.

Verkehrsweg	Verkehrsaufkommen			Personenaufkommen				Kritisches Individuum
	Kfz/Tag	km/h	Individuelle Nutzungshäufigkeit	Personen/ Tag		Individuelle Nutzungshäufigkeit		
				Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	
Landesstraße L50	3941 /3.2/	100*	---***	---	---	---	---	---
Mansoweg	---*	<50**	---	---**	---**	einmal täglich	alle zwei Tage	Fußgänger
Wirtschaftswege	---*	<50**	---	---**	---**	einmal täglich	alle zwei Tage	Fußgänger

---\* Bis zu einer Fahrzeuggeschwindigkeit von 50km/h kann das Risiko für Personen innerhalb des Fahrzeuges vernachlässigt werden (siehe Kapitel 2.3.1).

---\*\* Bei Schutzobjekten, die gemäß Kapitel 2.3.3 dem individuellen Risiko zuzuordnen sind, ist für die Risikoabschätzung nur die eine individuelle Person mit der höchsten individuellen Nutzungshäufigkeit maßgeblich (kritisches Individuum). Weitere Angaben zur Anzahl der Personen pro Tag können daher entfallen.

---\*\*\* Bei Schutzobjekten, die gemäß Kapitel 2.3.3 dem kollektiven Risiko zuzuordnen sind, muss für die Risikoabschätzung kein kritisches Individuum definiert werden. Angaben zur Nutzungshäufigkeit können daher entfallen.

\* Aufgrund zulässiger Höchstgeschwindigkeit nach StVO.

\*\* Aufgrund von Wegbeschaffenheit und -verlauf angenommen.



Tabelle 3.4.1 enthält alle Angaben zum Verkehrs- und Personenaufkommen, die in den nachfolgenden Risikobewertungen für die Verkehrswege berücksichtigt werden. Für Schutzobjekte, die sich nicht im standortspezifisch ermittelten Gefährdungsbereich der WEA befinden, sind Angaben zur Frequentierung nicht erforderlich. Für Fußgänger und Radfahrer werden die jeweiligen Geschwindigkeiten mit 5km/h bzw. 15km/h zugrunde gelegt. Für Schutzobjekte, für die nach Kapitel 2.3.3 das individuelle Risiko maßgeblich ist, wird ein kritisches Individuum ermittelt und in Tabelle 3.4.1 aufgeführt.

### 3.5 Standortspezifische Grenzwerte für das kollektive Risiko

Für Bundesautobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen wurden die Grenzwerte auf Basis des vorhandenen Unfallrisikos bestimmt (siehe Kapitel 2.3.2). Tabelle 3.5.1 listet die standortspezifisch ermittelten oberen Grenzwerte für ein inakzeptables Risiko.

Die weiteren Risikobereiche gemäß Tabelle 2.3.3.1 liegen jeweils eine Zehnerpotenz niedriger und sind nicht extra aufgeführt.

*Tabelle 3.5.1: Standortspezifische obere Risikogrenzwerte für das kollektive Risiko.*

Schutzobjekt	Kollektives Personenrisiko Grenzwert für ein inakzeptables Risiko
Landesstraße L50	$> 5.16 \cdot 10^{-3}$ (einmal in 194 Jahren)

### 3.6 Vereisungsrelevante WEA-Systeme

#### 3.6.1 WEA-interne Eiserkennungssysteme

Die WEA 1 - 11 besitzen kein internes Eiserkennungssystem, das für die Bewertung von Risikoszenarien relevant wäre.

#### 3.6.2 Optionale Eiserkennungssysteme

Die WEA 1 – 11 können mit dem Eiserkennungssystem Vestas Ice Detection™ System (VID) ausgestattet werden /3.3/. Dieses System ist baugleich mit dem Eiserkennungssystem BLADEcontrol Ice Detector (BID) der Firma Weidmüller. Hierbei werden zwei bestimmte Eigenfrequenzen an den Blättern gemessen. Wird eine Änderung der Frequenzen festgestellt, lässt dies auf Eisansatz schließen und die Anlage schaltet ab.

Dieses System erkennt Eis auch im Trudelbetrieb, so dass die Anlage nach dem





Abtauen selbstständig wieder in Betrieb genommen wird, soweit dies behördlich erlaubt ist.

Gemäß /3.4/ entspricht die Integration des Systems BLADEcontrol Ice Detector (BID) in Vestas-Anlagen den behördlichen Anforderungen für eine sichere Abschaltung bei Gefahr von Eisabwurf im laufenden Betrieb.

Das System zur Eiserkennung ist entsprechend der Richtlinie des Germanischen Lloyd für die Zertifizierung von Systemen zur Zustandsüberwachung von Windenergieanlagen /3.5/ typgeprüft /3.6/.

### **3.6.3 Systeme zur Prävention und Enteisung**

Die betrachteten WEA sind nicht mit einem System zur Enteisung (de-icing) oder einem System zur Reduzierung von Vereisung (anti-icing) ausgestattet.

### **3.6.4 Betriebsführungssystem**

Nach einer Abschaltung durch das Eiserkennungssystem geht die WEA in einen definierten Zustand. Angaben zu Trudeldrehzahlen, Blattstellung und Windnachführung der WEA wurden gemäß /3.7/ und /3.8/ umgesetzt.

### **3.7 Risikoreduzierende Maßnahmen**

Die im Anhang A dargestellten Ergebnisse berücksichtigen keine risikoreduzierenden Maßnahmen.



## 4 Durchgeführte Untersuchungen

### 4.1 Standortbesichtigung

Eine Standortbesichtigung ist im Rahmen der Bewertung des Risikos durch Eiswurf oder Eisfall nicht durch ein Regelwerk vorgeschrieben oder geregelt. Eine Standortbesichtigung empfiehlt sich, wenn die Situation vor Ort nicht ausreichend bekannt ist.

Im Rahmen der Standortbesichtigung werden die potentiellen Schutzobjekte vor Ort dokumentiert und besichtigt. Es werden Informationen zur Beschaffenheit der Schutzobjekte, wie z.B. Straßenbelag, Geschwindigkeitsbeschränkungen und Fahrverboten bei Verkehrswegen aufgenommen.

Die Standortbesichtigung dient nicht zur Bestimmung der Aufenthaltshäufigkeit von Personen in oder auf Schutzobjekten, der Bestimmung der Frequentierung von Verkehrswegen, der Bestimmung der Klimatologie des Standortes oder der Verifizierung der Windparkkonfiguration.

Die Schutzobjekte vor Ort wurden in Abstimmung mit dem Auftraggeber festgelegt (siehe Kapitel 3.1). Aufgrund der vorhandenen Datenlage zu den Schutzobjekten wurde auf eine Standortbesichtigung verzichtet.

### 4.2 Vereisungsbedingungen am Standort

Die Vereisungshäufigkeit am Standort wurde entsprechend Kapitel 2.5 ermittelt.

Die Anzahl der insgesamt am Standort zu unterstellenden Eisstücke ergibt sich aus der Anzahl der Eisstücke pro Vereisungsereignis und der Anzahl der Vereisungstage.

Für die WEA ist konservativ davon auszugehen, dass es an allen Vereisungstagen zu einer vollständigen Vereisung der WEA kommt.

In Übereinstimmung mit /2.1/ kann die insgesamt zu berücksichtigende Eismasse abhängig von der Blattgeometrie anhand des Vereisungslastfalles der internationalen Richtlinie für WEA /2.4/ definiert werden. Unter Berücksichtigung der durchschnittlichen Masse der Eisstücke lässt sich daraus eine Anzahl Eisstücke pro Vereisung ableiten.

Damit ergeben sich am Standort Biere die in Tabelle 4.2.1 dargestellten Vereisungsbedingungen.

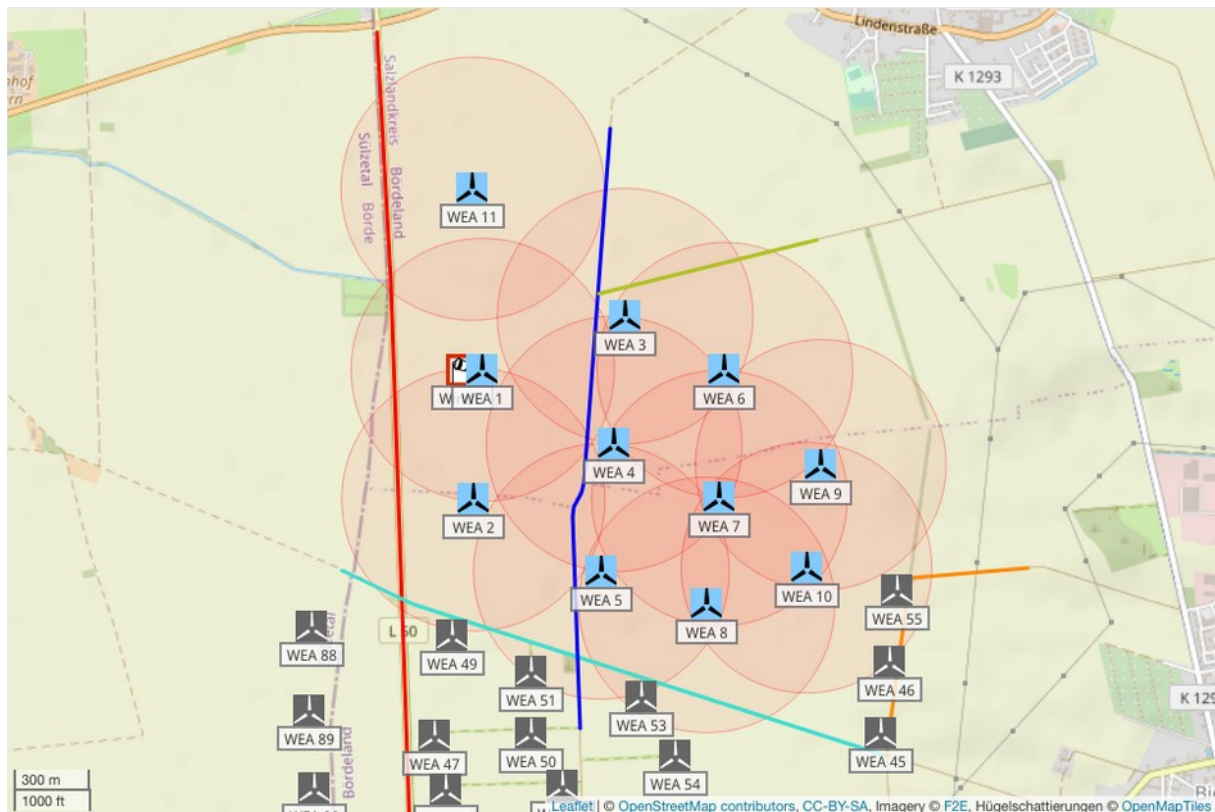


**Tabelle 4.2.1:** Vereisungsbedingungen am Standort Biere .

Lfd. Nr. WEA	Vereisungs- häufigkeit [%]	Vereisungstage pro Jahr	Eisstücke pro Jahr pro WEA	
			Eisfall	Eiswurf
1 – 8, 11	2.0	7.4	1630	4890
9, 10			1446	4338

### 4.3 Ermittlung der potentiellen Gefährdungsbereiche

Die potentiellen Gefährdungsbereiche der WEA vom 1.5fachen der Summe aus Nabhöhe und Rotordurchmesser (siehe Kapitel 2.2) sind in Abbildung 4.3.1 dargestellt.



**Abbildung 4.3.1:** Potentielle Gefährdungsbereiche der WEA und Schutzobjekte am Standort Biere (Karte /1.4/).

Für die zu bewertenden WEA sind die zu betrachtenden Schutzobjekte, die im potentiellen Gefährdungsbereich der WEA liegen, in Tabelle 4.3.1 aufgeführt.

Für WEA in deren potentielltem Gefährdungsbereich sich keine Schutzobjekte befinden, ist eine weitere Betrachtung im Rahmen der Risikobewertung nicht erforderlich.



**Table 4.3.1:** *Zu betrachtende Schutzobjekte.*

Lfd.Nr. WEA	Potentieller Gefährdungsbereich	
	Radius [m]	Schutzobjekte im Bereich
1	520.5	Landesstraße L50
		Mansoweg
2	520.5	Landesstraße L50
		Mansoweg
		Stemmerscher Weg
3	504.0	Mansoweg
		Wirtschaftsweg
4	504.0	Mansoweg
5	504.0	Mansoweg
		Stemmerscher Weg
6	504.0	Wirtschaftsweg
7	504.0	keine
8	504.0	Stemmerscher Weg
9	496.5	keine
10	496.5	Sandkuhlenweg/Talsbergweg
11	520.5	Landesstraße L50

Wenn die Gefährdungsbereiche einzelner WEA sich entlang eines überregionalen Verkehrswegs überlappen (siehe Kapitel 2.3.5), wird das Risiko der relevanten benachbarten WEA entsprechend berücksichtigt.

Wenn entlang eines Weges mit regionalem Charakter die Gefährdungsbereiche der geplanten und der benachbarten WEA passiert werden (siehe Kapitel 2.3.5), wird das Risiko der betreffenden benachbarten WEA entsprechend berücksichtigt.

#### **4.4 Eiswurf**

Die WEA 1 - 11 sind nicht mit einem zertifizierten System zur Eiserkennung ausgerüstet. Für diese WEA ist daher eine Gefährdung durch Eiswurf standortspezifisch zu betrachten.

Aus der in Kapitel 4.2 ermittelten Gesamtanzahl von Eisstücken, der Windgeschwindigkeitsverteilung gemäß Tabelle 3.2.1, der Geometrie und Betriebsweise der WEA sowie der Topografie am Standort, ergeben sich in der Umgebung einer WEA für



jeden Punkt unterschiedliche Trefferhäufigkeiten von Eisstücken. Auf Basis dieser Trefferhäufigkeiten ist die spezifische Gefährdung von Personen abhängig von der Wegstrecke, die die Personen bzw. die mit Personen besetzten Fahrzeuge in der Umgebung der WEA nehmen, der Geschwindigkeit, mit der sie sich fortbewegen sowie der Häufigkeit, mit der ein bestimmter Weg genommen wird. Verkehrswege und andere Freiflächen bzw. Gebäude, die keinen Schutz gegen Eisstücke bieten, unterscheiden sich an dieser Stelle nur dahingehend, dass die Wegstrecke bei Verkehrswegen deutlich vorgegeben ist, während sie bei Freiflächen typischerweise durch eine allgemeine Aufenthaltshäufigkeit ersetzt wird.

Eine spezifische Gefährdung lässt sich daher nicht in Form einer Gefährdungskarte in der Umgebung einer WEA darstellen, da für jeden Punkt in der Umgebung einer WEA theoretisch unendlich viele Szenarien denkbar sind. Die Gefährdung ist daher stets in Bezug zu einem Schutzobjekt unter Berücksichtigung der genannten Randbedingungen zu ermitteln.

Wie in Kapitel 2.3 dargestellt, erfolgt die Bewertung des individuellen und kollektiven Risikos durch eine Einteilung in fünf Bereiche von inakzeptabel bis vernachlässigbar. Dabei werden Schutzobjekte, die in den Berechnungen nicht von Eisstücken getroffen werden, aber im potentiellen Gefährdungsbereich liegen, dem vernachlässigbaren Risiko zugeordnet. Damit ergeben sich bezogen auf die betrachteten WEA und Schutzobjekte folgende Ergebnisse für das Szenario Eiswurf.

Es ist in Tabelle 4.4.1 jeweils nur das in Abhängigkeit von der Aufenthaltshäufigkeit von Personen zu betrachtende Risiko dargestellt (siehe Kapitel 2.3).

Sind gemäß Kapitel 2.3.5 Risiken verschiedener WEA zu addieren, wird die Bewertung der addierten Risiken in Tabelle 4.4.1 gesondert aufgeführt.

**Tabelle 4.4.1:** Bewertung der Gefährdung durch Eiswurf am Standort Biere.

Lfd. Nr. WEA	Schutzobjekt	Kollektives Personenrisiko	Individuelles Personenrisiko
<b>Bewertung der einzelnen WEA:</b>			
1	Landesstraße L50	vernachlässigbar*	---
	Mansoweg	---	vernachlässigbar*
2	Landesstraße L50	vernachlässigbar	---
	Mansoweg	---	vernachlässigbar*
	Stemmerscher Weg	---	vernachlässigbar*



Lfd. Nr. WEA	Schutzobjekt	Kollektives Personenrisiko	Individuelles Personenrisiko
<b>Bewertung der einzelnen WEA:</b>			
3	Mansoweg	---	tolerierbar - Maßnahmen sind in Betracht zu ziehen
	Wirtschaftsweg	---	tolerierbar - Maßnahmen sind in Betracht zu ziehen
4	Mansoweg	---	tolerierbar - Maßnahmen sind in Betracht zu ziehen
5	Mansoweg	---	tolerierbar - Maßnahmen sind in Betracht zu ziehen
	Stemmerscher Weg	---	vernachlässigbar*
6	Wirtschaftsweg	---	vernachlässigbar*
8	Stemmerscher Weg	---	vernachlässigbar*
10	Sandkuhlenweg/ Talsbergweg	---	vernachlässigbar*
11	Landesstraße L50	vernachlässigbar*	---
<b>Bewertung addierter Risiken:</b>			
3 - 5	Repr.Route 1 (Mansoweg)	---	tolerierbar - Maßnahmen sind in Betracht zu ziehen
3 - 5	Repr. Route 2 (Wirtschaftsweg/ Mansoweg)	---	tolerierbar - Maßnahmen sind in Betracht zu ziehen

\*: Die Ergebnisse zeigen, dass das Schutzobjekt in den Berechnungen nicht von Eisstücken der WEA getroffen wird.

Die Risiken der WEA 3 - 5 liegen für den Mansoweg und das Risiko der WEA 3 liegt für den Wirtschaftsweg im erhöhten ALARP-Bereich. Gemäß Kapitel 2.3.5 ist bei der Bewertung von Risiken zu prüfen, ob die übliche Nutzung dazu führt, dass die Gefährdungsbereiche mehrerer WEA passiert werden.

Der Mansoweg und der Wirtschaftsweg sind Teile von Wegeverbindungen, die von Norden her in einen größeren Windpark hineinführen. Es können hierbei zwei repräsentative Routen von Welsleben aus in den Windpark hinein angenommen werden. Bei der Nutzung der Wege werden im weiteren Verlauf auch Bestandsanlagen passiert.

Die Summe der Risiken der WEA 3 – 5 liegt für die betrachteten Routen noch im tolerierbaren Bereich. Das Risiko der vorhandenen Bestandsanlagen trägt jedoch poten-



tiell zu einer Erhöhung der addierten Risiken bei. Unter Verweis auf die geforderten Maßnahmen (siehe Kapitel 5) kann jedoch auf eine weitere Betrachtung addierter Risiken unter Einbeziehung der vorhandenen Bestandsanlagen verzichtet werden.

Details der zugrunde liegenden Berechnungen sind im Anhang A dargestellt.

#### **4.5 Eisfall**

Aufgrund der fehlenden Systeme zur Eiserkennung wird bei Eisansatz stets ein Betrieb der WEA unterstellt. Eine gesonderte Betrachtung der Gefährdung durch Eisfall von den betrachteten WEA ist daher nicht erforderlich.

### **5 Weitere Maßnahmen**

Da die für die WEA 3 - 5 ermittelten Risiken bezüglich des Schutzobjektes Mansoweg und das für die WEA 3 ermittelte Risiko bezüglich des Schutzobjektes Wirtschaftsweg im oberen ALARP-Bereich liegen, fordern wir die Installation eines zusätzlichen zertifizierten Eiserkennungssystem. Gemäß /3.3/ steht für die WEA das zertifizierte Eiserkennungssystem Vestas Ice Detection™ System (VID) zur Verfügung (siehe Kapitel 3.6.2).

Eine alternative Möglichkeit der Risikominimierung wäre eine winterliche Wegsperrung durch Schranken am Wirtschaftsweg und am Mansoweg, die die Nutzung der Wege im Gefährdungsbereich der WEA 3 – 5 verhindern.

Zusätzlich empfehlen wir als generelle Maßnahme für den Wirtschaftsweg und den Mansoweg in der Umgebung der WEA 3 - 5 das Aufstellen von Warnschildern, die die Öffentlichkeit vor einer erhöhten Gefahr durch Eiswurf und Eisfall von Windenergieanlagen warnen.



## 6 Zusammenfassung

Die Fluid & Energy Engineering GmbH & Co. KG ist beauftragt worden, die vorliegende Windparkkonfiguration hinsichtlich einer Gefährdung durch Eiswurf und Eisfall ausgehend von den stillstehenden (trudelnden) bzw. in Betrieb befindlichen WEA zu betrachten und zu bewerten.

Im Folgenden werden die Ergebnisse der Risikoanalyse der WEA 1 - 11 hinsichtlich einer Gefährdung durch Eiswurf und Eisfall zusammengefasst.

Als Schutzobjekte wurden die Landesstraße L50 sowie mehrere Wirtschaftswege in der Nachbarschaft der WEA definiert.

Die abschließende Bewertung des Risikos durch Eisfall und Eiswurf ist in Tabelle 6.1 für alle zu bewertenden WEA aus Tabelle 3.3.1 bezüglich der relevanten Schutzobjekte dargestellt.

Maßnahmen, die in den Berechnungen berücksichtigt wurden und entsprechend für die getroffene Aussage unabdingbar sind, werden in der Tabelle 6.1 in den Randbedingungen dargestellt.

Maßnahmen, die zur Verringerung des Risikos umgesetzt werden sollten, werden in Tabelle 6.1 in der Spalte „Maßnahmen zur Risikoreduzierung“ aufgeführt. Eine genauere Erläuterung der Maßnahmen erfolgt in Kapitel 5.





**Tabelle 6.1:** Übersicht über die Bewertung des Risikos durch Eisfall und Eiswurf (Risikogrenzwert: - = überschritten, + = noch tolerierbar, ++ = tolerierbar, +++ = allgemein akzeptabel, ≈ 0 = vernachlässigbar).

Lfd. Nr. WEA	Randbedingungen der Berechnung				Ergebnisse			
	Eiserkennungssystem*			Azimutwinkel nach Abschaltung	Anti- / De-Icing	Schutzobjekt	Bewertung Personenrisiko	Maßnahmen zur Risikoreduzierung (Kapitel 5)
	aktiv	Windrichtungs- sektor	Anteil Eiswurf					
1	nein	0 – 360°	100%	---	---	Landesstraße L50	≈ 0	---
						Mansoweg	≈ 0	
2	nein	0 – 360°	100%	---	---	Landesstraße L50	≈ 0	---
						Mansoweg	≈ 0	---
						Stemmerscher Weg	≈ 0	---
3	nein	0 – 360°	100%	---	---	Mansoweg	+	zert. Eiserkennungssystem, Warnschilder
						Wirtschaftsweg	+	
4	nein	0 – 360°	100%	---	---	Mansoweg	+	zert. Eiserkennungssystem, Warnschilder
5	nein	0 – 360°	100%	---	---	Mansoweg	+	zert. Eiserkennungssystem, Warnschilder
						Stemmerscher Weg	≈ 0	---
6	nein	0 – 360°	100%	---	---	Wirtschaftsweg	≈ 0	---
7	nein	0 – 360°	100%	---	---	keine Schutzobjekte im potentiellen Gefährdungsbereich		



Lfd. Nr. WEA	Randbedingungen der Berechnung					Ergebnisse		
	Eiserkennungssystem*			Azimutwinkel nach Abschaltung	Anti- / De-Icing	Schutzobjekt	Bewertung Personenrisiko	Maßnahmen zur Risikoreduzierung (Kapitel 5)
	aktiv	Windrichtungs- sektor	Anteil Eiswurf					
8	nein	0 – 360°	100%	---	---	Stemmerscher Weg	≈ 0	---
9	nein	0 – 360°	100%	---	---	keine Schutzobjekte im potentiellen Gefährdungsbereich		
10	nein	0 – 360°	100%	---	---	Sandkuhlenweg/Talsbergweg	≈ 0	---
11	nein	0 – 360°	100%	---	---	Landesstraße L50	≈ 0	---

\* In den Berechnungen wurde davon ausgegangen, dass die WEA nicht mit dem optional verfügbaren Eiserkennungs-System (siehe Kapitel 3.6.2) ausgestattet ist.



## 7 Formelzeichen und Abkürzungen

WEA	Windenergieanlage	
RD	Rotordurchmesser	
NH	Nabenhöhe	
GK	Gauß Krüger Projektion	
PD	Potsdam-Datum	
ETRS89	Europäisches Terrestrisches Referenzsystem 1989	
UTM	Universale Transversale Mercator Projektion	
WGS84	World Geodetic System 1984	
ü. NN	über Normalnull	
MEM	Minimale endogen Sterblichkeit	
Kfz	Kraftfahrzeug	
A	Skalierungsparameter der Weibull-Verteilung	[m/s]
k	Formparameter der Weibullverteilung	[-]
v	Windgeschwindigkeit	[m/s]
h	Höhe	[m]
$\Theta$	Azimutwinkel	[°]



## 8 Literaturangaben

### Allgemein

- /1.1/ Bengt Tammelin et. al.; Wind Energy Production in Cold climates; Meteorological publications No.41, Finnish Meteorological Institute, Helsinki, Finland, February 2000.
- /1.2/ International Energy Agency (IEA), IEA Wind Task 19, State-of-the-Art of Wind Energy in Cold Climates, Edition October 2012.
- /1.3/ Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen; Verkehrstechnik Heft V 291, Fahrleistungserhebung 2014 – Inlandsfahrleistung und Unfallrisiko; Bergisch Gladbach, August 2017.
- /1.4/ OpenStreetMap und Mitwirkende; siehe Internet: <http://www.openstreetmap.org>, <http://opendatacommons.org>, <http://creativecommons.org>.
- /1.5/ U.S. Geological Survey (USGS); EROS Archive - Digital Elevation - Shuttle Radar Topography Mission (SRTM) 1 Arc-Second Global.
- /1.6/ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung; Mobilität in Deutschland 2008; Ergebnisbericht, Struktur – Aufkommen – Emissionen – Trends; Bonn und Berlin, Februar 2010.
- /1.7/ Schneider J., Schlatter H. P.; Sicherheit und Zuverlässigkeit im Bauwesen - Grundwissen für Ingenieure; 1. Auflage, B. G. Teubner, Stuttgart, 1994.
- /1.8/ Wichura, B., 2013. The Spatial Distribution of Icing in Germany Estimated by the Analysis of Weather Station Data and of Direct Measurements of Icing, Proceedings of the 15th International Workshop On Atmospheric Icing Of Structures (IWAIS 2013). Compusult Ltd., St. John's, Newfoundland and Labrador, September 8-11, 2013, pp. 303-309.
- /1.9/ HSE, Health and safety Executive. (n.d.); Risk analyses or 'predictive' aspects of comah safety reports guidance for explosives sites - The COMAH Safety Report Process for Predictive Assessment of Explosives Sites, downloaded 2014-08-21; Retrieved from <http://www.hse.gov.uk/comah/>
- /1.10/ Oliver J., Creighton P.; Road Accidents, Bicycle injuries and helmet use: a systematic review and meta-analysis; International Journal of Epidemiology, 2017, 278-292.
- /1.11/ Dirk Proske; Katalog der Risiken, 3. vollständig überarbeitete Auflage; Würenlingen 2021.

### Normen

- /2.1/ International Energy Agency (IEA), IEA Wind TCP Task 19; Technical Report; International Recommendations for Ice Fall and Ice Throw Risk Assessments; April 2022.
- /2.2/ Deutsches Institut für Bautechnik (DIBt), Muster-Verwaltungsvorschrift Technische Baubestimmungen (MVV TB) Ausgabe 2020/1; Berlin, 19.01.2021.
- /2.3/ DIN EN 50126; Bahnanwendungen – Spezifikation und Nachweis der Zuverlässigkeit, Verfügbarkeit, Instandhaltbarkeit und Sicherheit (RAMS); Deutsches Institut für Normung e.V., März 2000.



- /2.4/ International Electrotechnical Commission (IEC); IEC 61400-1, Wind energy generation systems - Part 1: Design requirements; Edition 4, 2019-12; Geneva, Switzerland (Deutsche Fassung: Deutsches Institut für Normung e.V.; DIN EN IEC 61400-1 (VDE 0127-1); Windenergieanlagen – Teil 1: Auslegungsanforderungen (IEC 61400-1:2019); Dezember 2019; Berlin, Deutschland).

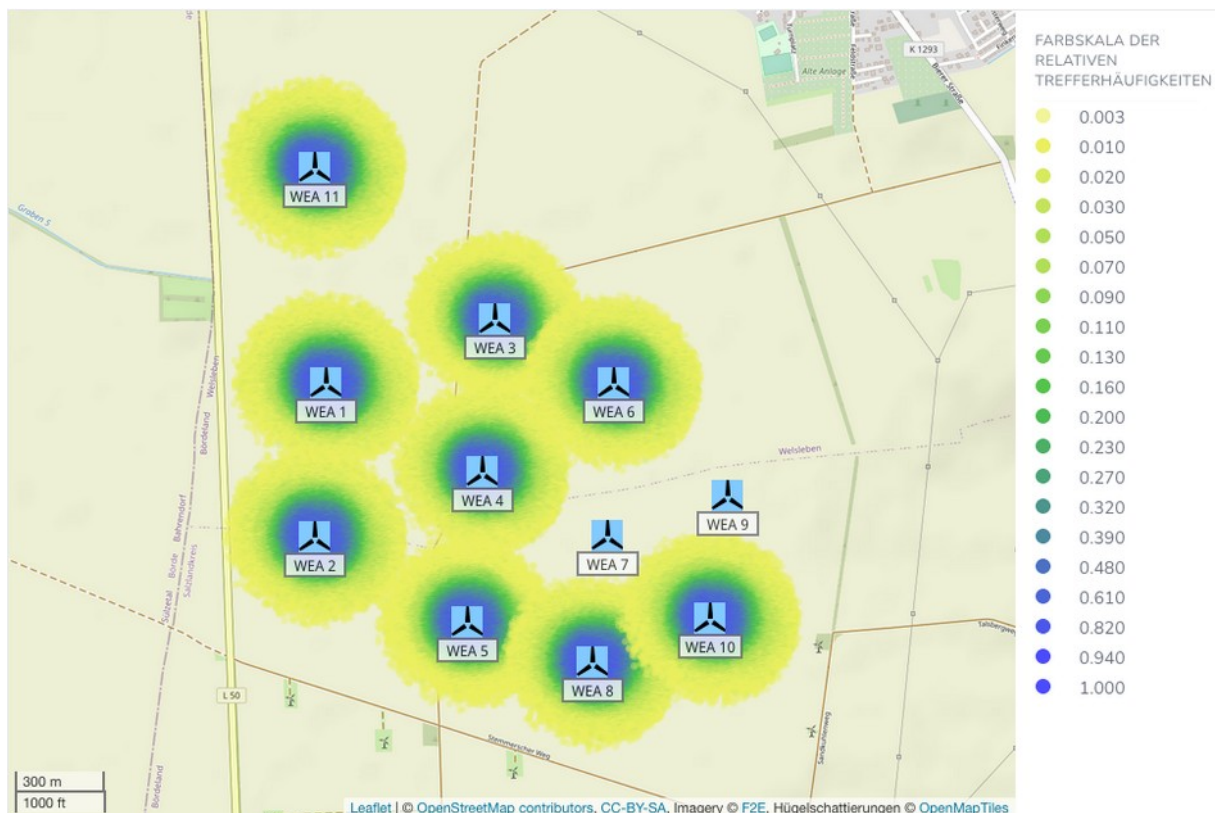
## Projektspezifisch

- /3.1/ anemos Gesellschaft für Umweltmeteorologie mbH; anemos Windatlas für Deutschland, <https://awis.anemos.de/>, Winddaten zum Standort Biere heruntergeladen am 05.10.2022.
- /3.2/ Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt; Übersichtskarte Straßenwesen Land Sachsen-Anhalt; Verkehrsmengenkarte SVZ 2015; siehe Internet: [https://lsbb.sachsen-anhalt.de/fileadmin/Bibliothek/Politik\\_und\\_Verwaltung/Landesbetriebe/LSBB/Service/Strassenkarten\\_und\\_Webbasierte\\_Geodienste/Verkehrsmengenkarte\\_SVZ\\_2015.pdf](https://lsbb.sachsen-anhalt.de/fileadmin/Bibliothek/Politik_und_Verwaltung/Landesbetriebe/LSBB/Service/Strassenkarten_und_Webbasierte_Geodienste/Verkehrsmengenkarte_SVZ_2015.pdf); Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0; abgerufen am 05.10.2022.
- /3.3/ Vestas Wind Systems A/S; Allgemeine Spezifikation Vestas Eiserkennungssystem (VID) - V105/V112/V117/V126/V136-3.45/3.6MW 50/60Hz V117/V136/V150 - 4.0/4.2MW 50/60Hz V150 - 5.6/6.0MW 50/60Hz V162 - 5.6/6.0/6.2MW 50/60Hz V162/V172 - 7.2MW 50/60 Hz; Dokumentenr. : 0049-7921 V15; 13.10.2022.
- /3.4/ DNV-GL; Gutachten Vestas Ice Detection System (VID); Integration des BLADEcontrol Ice Detector BID in die Steuerung von Vestas Windenergieanlagen; Report Nr.: 75172, Rev. 6, 18.10.2021.
- /3.5/ DNV AS; Certification of condition monitoring, DNV-SE-0439:2021-10; October 2021.
- /3.6/ DNV Renewables Certification; Typenzertifikat; Rotorblatt-Überwachungssystem Vestas Eisdetektor (VID); Zertifikat Nr. TC-DNV-SE-0439-09298-0; Hamburg, 20.10.2022.
- /3.7/ Vestas Wind Systems A/S; RPM Curves EnVentus™ V162-6.2 MW 50/60 Hz; Restricted Document no.: 0107-7278, V00; Aarhus, Denmark, 2021-06-28.
- /3.8/ Vestas Wind Systems A/S; RPM Curves EnVentus™ V172-7.2 MW 50/60 Hz; Restricted Document no.: 0124-6634 V04; Aarhus, Denmark, 2022-07-08.

## Anhang A: Detaillierte Berechnungsergebnisse Eiswurf

### A.1 Berechnung der Auftreffhäufigkeiten

In der Abbildung A.1.1 sind die für die Umgebung der WEA resultierenden Treffer pro 16 Quadratmeter und Jahr dargestellt.



**Abbildung A.1.1:** Trefferhäufigkeiten von Eisstücken pro Rasterfläche (16m<sup>2</sup>) und Jahr in der Umgebung der WEA 1 – 6, 8, 10, 11 am Standort Biere (Karte /1.4/).

Tabelle A.1.1 listet die maximal erreichte Flugweite der Eisstücke bezogen auf den Fußpunkt der WEA auf.

**Tabelle A.1.1:** Maximale Flugweite der betrachteten Eisstücke am Standort Biere.

Lfd. Nr. WEA	Maximale Flugweite [m]
1	312.7
2	310.5
3	297.4
4	300.6



Lfd. Nr. WEA	Maximale Flugweite [m]
5	302.2
6	303.9
8	300.4
10	304.1
11	308.2

## A.2 Schadenshäufigkeiten

Aus den ermittelten Flugbahnen ergeben sich für die Schutzobjekte im Gefährdungsbereich der zu bewertenden WEA die in Tabelle A.2.1 aufgeführten Ergebnisse.

Für die Bewertung von Personenschäden wird davon ausgegangen, dass jedes Kfz im Mittel mit 1.5 Personen besetzt ist. Dies entspricht der durchschnittlichen Besetzungszahl von Pkw in Deutschland /1.6/. Eine infolge eines Treffers durch Eis resultierende Verkettung von Unfällen wurde nicht betrachtet.

In Tabelle A.2.1 ist jeweils nur das in Abhängigkeit von der Aufenthaltshäufigkeit von Personen zu betrachtende Risiko dargestellt.

**Tabelle A.2.1:** Ergebnisse für die kollektiven und individuellen Risiken für Personenschäden am Standort Biere.

Lfd. Nr. WEA	Schutzobjekt	Anzahl Treffer pro Jahr	Kollektives Personenrisiko	Individuelles Personenrisiko
<b>Risiken pro WEA:</b>				
1	Landesstraße L50	0	---	---
	Mansoweg	0	---	---
2	Landesstraße L50	0.04	$3.15 \cdot 10^{-6}$ (einmal in 317 000 Jahren)	---
	Mansoweg	0	---	---
	Stemmerscher Weg	0	---	---
3	Mansoweg	38.8	---	$1.29 \cdot 10^{-6}$ (einmal in 773 000 Jahren)
	Wirtschaftsweg	31.3	---	$1.04 \cdot 10^{-6}$ (einmal in 959 000 Jahren)



Lfd. Nr. WEA	Schutzobjekt	Anzahl Treffer pro Jahr	Kollektives Personenrisiko	Individuelles Personenrisiko
4	Mansoweg	43.7	---	$1.46 \cdot 10^{-6}$ (einmal in 685 000 Jahren)
5	Mansoweg	47.1	---	$1.57 \cdot 10^{-6}$ (einmal in 637 000 Jahren)
	Stemmerscher Weg	0	---	---
6	Wirtschaftsweg	0	---	---
8	Stemmerscher Weg	0	---	---
10	Sandkuhlenweg/ Talsbergweg	0	---	---
11	Landesstraße L50	0	---	---
<b>Addierte Risiken:</b>				
3 - 5	Repr. Route 1 (Mansoweg)	129.6	---	$4.32 \cdot 10^{-6}$ (einmal in 231 000 Jahren)
3 - 5	Repr. Route 2 (Wirtschaftsweg/ Mansoweg)	157.0	---	$5.23 \cdot 10^{-6}$ (einmal in 191 000 Jahren)