






	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 1 von 79






## ***Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen***

9. Ausgabe	08	07.09.2023	P. Roux	J. de Groot 	J. de Groot 	Kopfbogen NLWKN
8. Ausgabe	07	31.08.2023	N. Werner	A. Rosponi	J. de Groot	komplette Überarbeitung
7. Ausgabe	06	19.06.2023	N. Werner	A. Rosponi		Updates
6. Ausgabe	05	06.06.2023	N. Werner	A. Rosponi		Updates
5. Ausgabe	04	16.05.2023	N. Werner	A. Rosponi		Updates
4. Ausgabe	03	05.05.2023	N. Werner	J. Maas D. Philippi A. Rosponi		komplette Überarbeitung
3. Ausgabe	02	20.02.2023	K. Burchard	J. Maas A. Krug		Deutsche Übersetzung
2. Ausgabe	01	09.12.2022	J. Maas	A. Krug A. Rosponi	J. de Groot	-
1. Ausgabe	00	11.11.2022	J. Maas A. Krug	D. Philippi J. Maas A. Rosponi	J. de Groot	-
<b>Status</b>	<b>Rev.</b>	<b>Datum</b>	<b>Erstellt von</b>	<b>Geprüft von</b>	<b>Genehmigt von</b>	<b>Bemerkung</b>






  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 2 von 79

## Inhaltsverzeichnis






<b>1</b>	<b>Einleitung .....</b>	<b>6</b>
1.1	Allgemein .....	6
1.2	Arbeitsumfang .....	7
1.3	Revisionen .....	7
1.4	Offene Punkte (OPs) .....	7
1.5	Abkürzungen .....	7
1.6	Referenzdokumente .....	8
<b>2</b>	<b>Normen und Richtlinien .....</b>	<b>10</b>
<b>3</b>	<b>Definitionen, Abkürzungen und Einheiten .....</b>	<b>12</b>
3.1	Projektspezifische Definitionen .....	12
3.2	Dokumentenspezifische Abkürzungen .....	13
3.3	Einheiten .....	15
<b>4</b>	<b>Funktionale Anforderungen .....</b>	<b>16</b>
4.1	Standort .....	16
4.2	Modellschiffe .....	17
4.2.1	FSRU .....	17
4.2.2	LNG Tanker .....	19
4.2.3	Langfristig .....	21
4.3	Anzahl der LNGC-Anlaufvorgänge .....	21
4.4	Allgemeiner Anforderungen zum Liegeplatz .....	22
4.4.1	Vertäuungskonfiguration .....	23
4.5	Anlegedetails .....	23
4.6	Schiff-zu-Schiff-Operationen .....	24
4.7	Wendebecken und Anlegeanfahrt .....	26
4.8	Erforderliche Wassertiefe .....	27
4.8.1	Liegeplatz .....	27
4.8.2	Anlegeanfahrt und Wendebecken .....	27
4.9	Sedimentation .....	28
4.10	Sicherheitszone und Sperrzone .....	28
4.11	Seeverkehr .....	29
4.12	Weitere Anforderungen an Terminal, Plattformen, Dalben und Laufstege .....	30
<b>5</b>	<b>Allgemeine Projektbeschreibung .....</b>	<b>31</b>

  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 3 von 79






5.1	Übersicht des Liegeplatzes / FSRU Terminal Layout und Hauptbestandteile .....	31
5.2	Beschreibung der Dalben mit Plattformen .....	33
5.3	Beschreibung der Brücken .....	40
5.4	Beschreibung der Gründungen .....	41
5.5	Ausbaggerung .....	42
5.5.1	Allgemeine Erläuterungen zu Baggerarbeiten .....	42
5.5.2	Ausbaggerung für den Kolkschutz und die Installation von Monopiles .....	42
5.5.3	Baggerumfang .....	43
5.5.4	Wartungsbaggerung .....	44
5.6	Kolksicherung .....	44
<b>6</b>	<b>Design-Anforderungen .....</b>	<b>47</b>
6.1	Allgemein .....	47
6.2	Referenzebenen und Koordinatensystem .....	47
6.3	Bemessungslebensdauer .....	47
<b>7</b>	<b>Lasten und Lasteffekte .....</b>	<b>48</b>
7.1	Allgemeines .....	48
7.2	Permanente Lasten (G) .....	48
7.3	Veränderliche Lasten (Q) .....	48
7.4	Außergewöhnliche Lasten (A) .....	48
7.5	Personenzahl / Verkehrslasten .....	49
7.6	Fender-Lasten .....	49
7.7	Mooring-Lasten / Hakenlasten .....	51
7.8	Riser Hang-Off Lasten .....	53
7.9	Treppenturm und Gangway Support-Lasten .....	54
7.10	Notunterkunft bzw. Sammelplatz .....	56
7.11	Ponton .....	56
7.11.1	Betriebsanforderungen .....	57
7.11.2	Bemessungslebensdauer .....	57
7.11.3	Ponton-Vertäupfähle .....	57
7.11.4	Bemessungsschiffe: .....	58
7.12	Laufweg / Rampe zu Ponton .....	58
7.13	Davit Kran .....	59
7.14	E&I Container .....	59
7.15	Seekabel und J-Tube .....	59

  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 4 von 79

7.16	Umweltbedingungen.....	60
7.16.1	Wasserstände .....	61
7.16.2	Strömungsgeschwindigkeit.....	62
7.16.3	Winddaten .....	63
7.16.4	Wellendaten.....	65
7.16.5	Meerwasser Eigenschaften .....	67
7.16.6	Lufttemperatur .....	67
7.16.7	Meeresbewuchs .....	68
7.16.8	Schneelasten.....	69
7.16.9	Eislasten .....	69
7.16.10	Treibeis.....	69
7.16.11	Erdbebenlasten .....	69
7.16.12	Geotechnische Information .....	70
7.17	Kolkschutz .....	71
7.18	Decksebenen / Höhen.....	71
7.19	Wasserwechselzone .....	72
7.20	Korrosionszuschlag - Stahl.....	72
<b>8</b>	<b>Materialien.....</b>	<b>73</b>
8.1	Baustahl.....	73
8.2	Beton .....	73
8.3	Grating / Gitterroste.....	73
<b>9</b>	<b>Berechnungsmethoden und Nachweisformate.....</b>	<b>74</b>
9.1	Allgemein.....	74
9.2	LRFD Methode .....	74
9.3	Allgemeine Design-Last / Entwurfslast.....	74
9.4	Allgemeine Design-Widerstände .....	75
9.5	Strukturelle Nachweisführung .....	75
9.5.1	Allgemeines .....	75
9.5.2	Begrenzung der Verformung .....	75
9.5.3	Begrenzung der Eigenfrequenzen .....	75
9.6	Geotechnische Nachweisführung .....	76
9.6.1	Allgemeines .....	76
9.6.2	Rammpbarkeit .....	76

  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 5 von 79

9.6.3	Laterale Tragfähigkeit.....	76
9.6.4	Axiale Tragfähigkeit.....	77
<b>10</b>	<b>Lastkombinationen und Lastfaktoren .....</b>	<b>78</b>
10.1	Grenzzustand der Tragfähigkeit (ULS) für Strukturelle Nachweise .....	78
10.2	Grenzzustand der Tragfähigkeit (ULS) für Gründungsnachweise .....	78
10.3	Grenzzustand der Gebrauchstauglichkeit (SLS).....	78
10.4	Widerstandsfaktoren .....	78

  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 6 von 79

# 1 Einleitung

## 1.1 Allgemein






Das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) ist im September 2022 an die Tree Energy Solutions GmbH (TES) herangetreten und hat die gemeinsame Realisierung eines schwimmenden Flüssigerdgas (Liquefied Natural Gas – LNG)-Importterminals (Floating Storage and Regasification Unit – FSRU) angefragt. Das BMWK hat dazu im Februar 2023 die FSRU „Excelsior“ für maximal 60 Monate gechartert. Das Projekt soll in Kooperation mit E.ON und ENGIE realisiert werden. Als Vorhabenträgerin wurde die „FSRU Wilhelmshaven GmbH“ gegründet.

Die Entwicklung umfasst einer schwimmenden Speicher- und Regasifizierungseinheit (Floating Storage and Regasification Unit, FSRU) zum Import von LNG. Das Terminal wird an das deutsche Gasnetz angeschlossen und als Fast-Track-Projekt ausgeführt.

Der KUNDE (ENGIE/TES) hat einen Vertrag mit IMDC. Dieser sieht technische Unterstützung durch IMDC für die Meeresarbeiten sowie für Modellierungsstudien vor, die in den Genehmigungsantrag einfließen werden.



Abbildung 1-1: Überblick Projektierungsfläche (Google Earth)

  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 7 von 79

## 1.2 Arbeitsumfang

Dieses Dokument liefert einen erläuternden Bericht über Art, Umfang, Zweck sowie Berechnungsvorgaben des geplanten Vorhabens im Hinblick auf die geplanten Gründungsstrukturen /Dalben, Plattformen und Verbindungsbrücken.

Es enthält alle für den Entwurf relevanten Entwurfsgrundlagen.

Dieses Dokument wird als wachsendes Dokument betrachtet, was bedeutet, dass während des Design-Prozesses Änderungen und / oder Verbesserungen (z.B. aufgrund fortschreitender Erkenntnisse in der Detailentwurfsphase) vorgenommen werden können.

## 1.3 Revisionen

### Revision 07:

In dieser Revision wurden folgende Änderungen eingearbeitet:

- Anpassung der Allgemeinen Projektbeschreibung
- Zusammenfassung aller Design Kriterien auch für Kolkenschutz, dynamische Mooring-Analyse, etc.
- Aktualisierung der Brückenlängen
- Aktualisierung der Höhen für Oberkante Gitterroste
- Aktualisierung der Anforderungen pro Plattform
- Aktualisierung des Layouts für MD6
- Aktualisierung des Layouts für MD4
- Aktualisierung der Fendergröße und Last
- Aktualisierung der Hakengröße und Last
- Aktualisierung der Riser Hang-off Lasten und Anforderungen zur Erreichbarkeit
- Aktualisierung zu Ponton und Laufsteg zu Ponton
- Aktualisierung zu Laufsteg von MD6 zu Ponton
- Aktualisierung der Wassertiefen bei MDs und BDs
- Aktualisierung der Pfahleindringtiefen und Wasserstände
- Aktualisierung der Extremwasserstände
- Aktualisierung der Wellen und Strömungsdaten
- Ergänzung um Anforderungen bezüglich Davit Crane auf MD6
- Erweiterung der zu berücksichtigten Korrosionsraten

Aufgrund der umfangreichen Änderungen ist quasi das gesamte Dokument überarbeitet worden, sodass auf Änderungsmarkierungen in dieser Revision verzichtet wird.






## 1.4 Offene Punkte (OPs)

Zum jetzigen Zeitpunkt gibt es in der Ausarbeitung des Terminals folgende Hold-Punkte / Unklarheiten:

- OP1: Baugrund und Gründungsgutachten      siehe 7.16.12

## 1.5 Abkürzungen

In Kapitel 3 befindet sich eine komplette Liste aller Abkürzungen, Definitionen und Einheiten, die in diesem Dokument verwendet werden.






  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 8 von 79

## 1.6 Referenzdokumente






Dieses Dokument basiert auf den folgenden Referenzdokumenten

- [1.] IMDC; TES-WHV-VGN-FSRU-ENV-DOC-2014\_Bericht über die Umgebungsverhältnisse, 2023
- [2.] IMDC; TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC-2013\_09; "Allgemeine Layout Zeichnung; 2023-03-20
- [3.] OV; TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC -2002.02; "Preliminary Building Description"; 2023-02-20
- [4.] OV; TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC-2036.03; „Strukturzeichnung Pfähle / Structural Drawing Dolphin Piles“, 2023-04-04
- [5.] OV; TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC-2030.01; „Strukturzeichnung Anlege- und Ankerdalben / Structural Drawing Dolphin Topsides“, 2023-02-20
- [6.] OV; TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC-2032.01; „Strukturzeichnung Brücken / Structural Drawing Bridges“, 2023-02-20
- [7.] Meeting zwischen mit IMDC / OV / Van Oord / TE; „Wilhelmshaven - Design/Engineering coordination“; 2023-04-26
- [8.] Fugro; "CPT Daten pro Dalben Position"; data 2022-12-16
- [9.] Mampaey; „Datasheet Quick Release Hooks“; June 2023
- [10.] ECONNECT Engergy; 2020-ECO-O-RB-0005\_1; "Riser Hang-off Load Summary Rev 2"; 2023-07-27
- [11.] TEB, 0101-000083-01 Rev. 1 & 0200-000567-01 Rev. 1; "gangway and stair tower drawings", 2023-07-13
- [12.] TEB, 0003561-01-FLC Rev. 1; "TELESCOPIC ACCESS GANGWAY FOR WILHELMSHAVEN FSRU Foundation Loads Calculation", 2023-07-20
- [13.] NEXANS; "Datenblatt für Seekabel waterlink – fere 1,8 / 3kV"; 2023
- [14.] IMDC; TES-WHV-VGN-FSRU-ENV-DOC.2021.05; „Dynamic Mooring Assessment Report“, 2023-06-07
- [15.] IMDC; „Bearthing and Mooring Design Loads“; 2023-06-23
- [16.] IMDC; TES-WHV-VGN-FSRU-ENV-DOC-2015\_Morphologische Studie; 2023
- [17.] Dutch-German Exchange (DGE) on Dredged Material. – Part 4 – Status of ecological assessment of dredging and relocation sites in Germany and The Netherlands, December 2006
- [18.] GÜBAK-WSA (2009) Gemeinsame Übergangsbestimmungen zum Umgang mit Baggergut in den Küstengewässern
- [19.] IMS (2009). Kohlekraftwerk Wilhelmshaven - Neubau der Kühlwasserentnahme Ausschreibungsunterlage Anhang 4 zur Baubeschreibung: Witterungsverhältnisse und Revierbedingungen.
- [20.] LNG Terminal WHV technical paper: Morphodynamics, scour development, dredging as well as hydromorphological impact area assessment and preservation of evidence, IMP Engineers, 25 May 2022
- [21.] Mai S., Daemrich K.-F. & Zimmermann C. (2000). Seegangsbedingungen und Wellenüberlauf an der geplanten Kaianlage JadePort, Wilhelmshaven. HANSA-Schiffahrt-Schiffbau-Hafen.



  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 9 von 79






- [22.] Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt, Wilhelmshaven. Oktober 2022. Wasserstände an den Wasserstandsmessstellen des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Weser-Jade-Nordsee, Standort Wilhelmshaven
- [23.] IMDC; TES-WHV-VGN-FSRU-ENV-DOC-2021\_Bewertung dynamischer Vertäuerungsberechnung; 2023
- [24.] IMDC; TES-WHV-VGN-FSRU-ENC-DOC-2018.03\_Nautische Risikobewertung, 2023
- [25.] IMDC; TES-WHV-VGN-FSRU-ENV-DOC-2015.07\_Morphologische Studie; 2023
- [26.] Nautitec 2023, TES - FSRU Import Terminal- Abschlußbericht 1, LNG FSRU Import Terminal Wilhelmshaven Abschluss Bericht (V2.0)

  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 10 von 79






## 2 Normen und Richtlinien

Die folgenden Normen und Richtlinien werden für das Projekt berücksichtigt:

- [I.] Deutsches Institut für Normung; DIN EN 1990, „Eurocode: Grundlagen der Tragwerksplanung“; 2021-10
- [II.] Deutsches Institut für Normung; DIN EN 1991, „Eurocode 1: Einwirkungen auf Tragwerke - Teil 1-1: Allgemeine Einwirkungen auf Tragwerke – Wichten, Eigengewicht und Nutzlasten im Hochbau“; 2010-12
- [III.] Deutsches Institut für Normung; DIN EN 1991-1-4/NA, „Nationaler Anhang - National festgelegte Parameter - Eurocode 1: Einwirkungen auf Tragwerke - Teil 1-4: Allgemeine Einwirkungen - Windlasten“; 2010-12
- [IV.] Deutsches Institut für Normung; DIN EN 1991-1-3/NA, „Nationaler Anhang - National festgelegte Parameter - Eurocode 1: Einwirkungen auf Tragwerke - Teil 1-3: Allgemeine Einwirkungen – Schneelasten“; 2019-04
- [V.] Deutsches Institut für Normung; DIN EN 1993, „Eurocode 3: Bemessung und Konstruktion von Stahlbauten - Teil 1-1: Allgemeine Bemessungsregeln für den Hochbau“; 2010-12
- [VI.] Deutsches Institut für Normung; DIN EN 1993, „Eurocode 3: Bemessung und Konstruktion von Stahlbauten – Teil 3: Brücken“; 2016
- [VII.] Deutsches Institut für Normung; DIN EN 1993-1-8; “Eurocode 3: Design of steel structures – Part 1-8: Design of Joints (includes Corrigendum AC:2009)”; 2010-12
- [VIII.] Deutsches Institut für Normung; DIN EN 14122-2; „Sicherheit von Maschinen – ortsfeste Zugänge zu maschinellen Anlagen – Teil 2: Arbeitsbühnen und Laufstege“; 2016
- [IX.] API RP 2GEO; “Geotechnical and Foundation Design Considerations”; 2014-10
- [X.] Deutsches Institut für Normung; DIN EN 1997-2, „Eurocode 7: Entwurf, Berechnung und Bemessung in der Geotechnik – Teil 2: Erkundung und Untersuchung der Baugründe“; 2010-10
- [XI.] Deutsches Institut für Normung; DIN 18088-1; „Tragstrukturen für Windenergieanlagen und Plattformen - Teil 1: Grundlagen und Einwirkungen“; 2019-01
- [XII.] Deutsches Institut für Normung; DIN EN 1090-2; „Ausführung von Stahltragwerken und Aluminiumtragwerken - Teil 2: Technische Regeln für die Ausführung von Stahltragwerken“; 2018-09
- [XIII.] Deutsches Institut für Normung; DIN SPEC 18088-13; „Tragstrukturen für Windenergieanlagen und Plattformen - Teil 13: Ausführung von Offshore-Stahlbauten“; 2019-12
- [XIV.] Deutsches Institut für Normung; DIN EN ISO 13920; „Schweißen - Allgmeintoleranzen für Schweißkonstruktionen - Längen- und Winkelmaße; Form und Lage“; 1996-11
- [XV.] OCIMF MEG4, „Mooring Equipment Guidelines“; 2008
- [XVI.] Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUV); TRAS 310; „Grundlagen für die Technische Regel für Anlagensicherheit - Vorkehrungen und Maßnahmen wegen der Gefahrenquellen Niederschläge und Hochwasser“; 01-2013

  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 11 von 79

- [XVII.] Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUV); TRAS 320; „Technische Regel für Anlagensicherheit - Vorkehrungen und Maßnahmen wegen der Gefahrenquellen Wind, Schnee- und Eislasten“; 05-2016
- [XVIII.] NBauVorIVO, „Niedersächsische Bauvorlagenverordnung“; 2022-01  
VORIS NBauVorIVO | Landesnorm Niedersachsen | Gesamtausgabe | Niedersächsische Verordnung über Bauvorlagen sowie baurechtliche Anträge, Anzeigen und Mitteilungen (Niedersächsische Bauvorlagenverordnung - NBauVorIVO) vom 23. November 2021 | gültig ab: 01.01.2022 (nds-voris.de)
- [XIX.] EAU 2020, „Empfehlungen des Arbeitsausschusses „Ufereinfassungen“ Häfen und Wasserstraßen“, 12.Auflage, 2021
- [XX.] Arbeitskreis Pfähle von der Detuschen Gesellschaft für Geotechnik e.V. (DGGT); „Empfehlungen des Arbeitskreises Pfähle EA-Pfähle“, 2012
- [XXI.] Deutsches Institut für Normung; DIN EN 14122-2; „Sicherheit von Maschinen – ortsfeste Zugänge zu maschinellen Anlagen – Teil 2: Arbeitsbühnen und Laufstege“; 2016
- [XXII.] Deutsches Institut für Normung; DIN EN ISO 14122-3; “Sicherheit von Maschinen- Treppen, und Geländer“; 2016
- [XXIII.] BauA / BundesAusschuss für Arbeitsstätten – „ASR A1.8 – Technische Regeln für Arbeitsstätten – Verkehrswege“, 11-2012
- [XXIV.] BauA / BundesAusschuss für Arbeitsstätten – „ASR A2.3 – Fluchtwege und Notausgänge, Flucht- und Rettungsplan“, 08-2007
- [XXV.] ISO 10137, „Berechnungsgrundlagen für Bauten - Gebrauchstauglichkeit von Gebäuden und Stegen bei Vibrationen“, 11-2007
- [XXVI.] Ziegler Consultants, „Bemessung von Fussgängerbrücken für dynamische Lasten“
- [XXVII.] Alm/Hamre; Paper: “Soil model for pile driveability predictions based on CPT interpretations”; 2001
- [XXVIII.] Alm/Hamre; Paper: “Soil model for driveability predictions”; 1998
- [XXIX.] BS6349 British Standard Code of Practice for Marine Structures (Britischer Standard-Verhaltenskodex für Meeresstrukturen)
- [XXX.] API RP 2A Recommended Practice for Offshore Platforms (Empfohlene Praxis für Offshore-Plattformen)
- [XXXI.] PIANC Report no 116-2012 Safety aspects affecting the berthing of tankers to oil and gas terminals
- [XXXII.] PIANC Report no 153-2016 Recommendations for the design and assessment of marine oil and petrochemical terminals
- [XXXIII.] SIGGTTO (2004) Information paper No 14 Site selection and design for LNG Ports and Jetties
- [XXXIV.] SIGGTTO (2013) Ship to ship transfer guide

  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 12 von 79






## 3 Definitionen, Abkürzungen und Einheiten

### 3.1 Projektspezifische Definitionen

Die folgende Tabelle listet alle Begriffe und ihre Definitionen auf, die in diesem Dokument verwendet werden.

*Tabelle 3-1: Projektspezifische Definitionen*

Begriff	Beschreibung
AUTHORITY (CA)	Certifying Authority / Klassifizierungsbehörde
COMPANY / CLIENT / KUNDE	ENGIE and TES
CONTRACTOR / Auftragnehmer	Zuschlagsempfänger für den EPC-Umfang (inkl. Verladung, Transport und Installation)
FABRICATION-YARD (FY)	Assigned Yard for Construction / Ausführende Werft oder Stahlbaubetrieb
SUB-CONTRACTOR / Unterauftragnehmer	Jedes Unternehmen oder jede Person, die vom EPC-CONTRACTOR oder FABRICATION YARD mit der Durchführung eines Teils des Projekts beauftragt wurde.
IMDC	INTERNATIONAL MARINE AND DREDGING CONSULTANTS
OV	Tractebel Overdick GmbH (Designer)
TES	Tree Energy Solutions Belgium BV (Konsortionalpartner mit ENGIE), Hier: Kunde
SUPPLIER / Lieferanten	Partei(en) / Lieferanten, die für die Herstellung und/oder Lieferung von Materialien, Ausrüstung, technischen Dokumenten/Zeichnungen und Dienstleistungen verantwortlich sind, um die vom UNTERNEHMEN festgelegten Aufgaben zu erfüllen






  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 13 von 79

### 3.2 Dokumentenspezifische Abkürzungen






Folgende Abkürzungen werden in diesem Dokument verwendet:

*Tabelle 3-2: Abkürzungen*

Abkürzung	Beschreibung
AFC:	Approved For Construction / Geprüft für den Bau
ALS:	Accidental Limit State / Außergewöhnliche Lastfallkombination
B:	Bridge / Brücke
BD:	Berthing Dolphin / Anlegedalben
BOS:	Bottom of Steel / Unterkante Stahlbau
CC:	Consequence Class / Konsequenz-Klasse
CD:	Chart Datum / Seekartennull
DIN:	Deutsches Institut für Normung
EC:	Eurocode
EN:	Europäische Norm
EPC:	Engineering, Beschaffung und Konstruktion
FEED:	Front End Engineering Design / Vorfeld Planung
FLS:	Fatigue Limit State / Grenzzustand der Ermüdung
FRSU:	Floating Storage and Regasification Unit
HAT:	Highest Astronomical Tide / Höchster Gezeitenwasserstand
HGzw:	Höchster Gezeitenwasserstand
HSE:	Health Safety Environment / Gesundheits- und Sicherheitsumgebung
HThw:	Höchster Tide-Hochwasserstand (Surge Level Max.)
IC:	Installation Contractor / Auftragnehmer Installation
ISO:	International Organization for Standardization / Internationale Organisation für Normung

  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 14 von 79

Abkürzung	Beschreibung
LAT:	Lowest Astronomical Tide / Niedrigster Gezeitenwasserstand = SKN
LNG:	Liquid Natural Gas / Flüssiggas
LRFD:	Load and Resistance Factored Design / Design mit Teilsicherheitsfaktoren auf Last- und Widerstandsseite
MD:	Mooring Dolphin / Ankerdalben
ML:	Mudline / Meeresboden
MLS:	Mudline Suspension / Meeresboden Suspension
MSL:	Mean Sea Level / Mittlerer Meeresspiegel
MWS:	Marine Warranty Surveyor / Sachverständiger für Schiffs-Versicherer
NTnw:	Niedrigster Tide-Niedrigwasserstand
QA/QC:	Quality Assurance / Quality Control / Qualitätssicherung / Qualitätskontrolle
QRH:	Quick Release Hook / Schnell-Löse-Haken
QQRH	Quadruple Quick Release Hook / Vierfacher Schnell-Löse-Haken
RAM:	Responsibility Assignment Matrix / Verantwortungszuordnungsmatrix
SKN:	Seekartennull = LAT
SLS:	Serviceability Limit State / Grenzzustand der Gebrauchstauglichkeit
SoW:	Scope of Works / Arbeitsumfang
Spec / SPE:	Specification / Spezifikation
SWL:	Safe Working Load / Sichere Arbeitslast
TQRH/ QQRH	Triple Quick Release Hook / Dreifacher Schnell-Löse-Haken
T&I:	Transport & Installation
ULS:	Ultimate Limit State / Grenzzustand der Tragfähigkeit
U.N.O:	Unless Noted Otherwise / wenn nicht anders angegeben

  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 15 von 79






Abkürzung	Beschreibung
UTM:	Universal Transversaler Mercator
WGS:	World Geodetic System / Weltweit Geodätisches System
WP:	Work Packages / Arbeitspakete

### 3.3 Einheiten

In diesem Dokument werden die internationalen SI-Einheiten verwendet. Die folgenden Einheiten werden in allen durchgeführten Analysen verwendet, sofern nicht anders angegeben:

*Tabelle 3-3: Einheitendefinitionen*

Parameter	Beschreibung	Eingabe Einheit
Länge	Meter oder Millimeter	m oder mm
Masse	Metrische Tonne	t
Spannung	Megapascal	MPa
Kraft	Kilo Newton	kN
Temperatur	Grad Celsius	°C
Energie	Joule	J
Dichte	Kilogramm je Kubik Meter	kg/m <sup>3</sup>

  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 16 von 79

## 4 Funktionale Anforderungen

### 4.1 Standort

Das geplante FSRU-Kurzzeiterminal wird am Westufer der Jade bei Voslapper Groden Süd errichtet. Der strenge Zeitplan zielt darauf ab, die Serviceeinrichtung bereitzustellen, um bereits im Winter 2023/2024 mit dem Import von LNG zu beginnen. Ein FSRU von 138.000 m<sup>3</sup> wird für die kommenden < 5 Jahre an der neuen Anlegeeinrichtung (bestehend aus Anlege- und Ankerdalben) festgemacht, um bis zu 180.000 m<sup>3</sup> LNG von LNG-Tanker zu erhalten. Die LNG-Importanlage wird über eine Rohrleitung auf dem Meeresboden zur Küstenstation verbunden. Der Projektstandort ist in Abbildung 4-1 dargestellt.

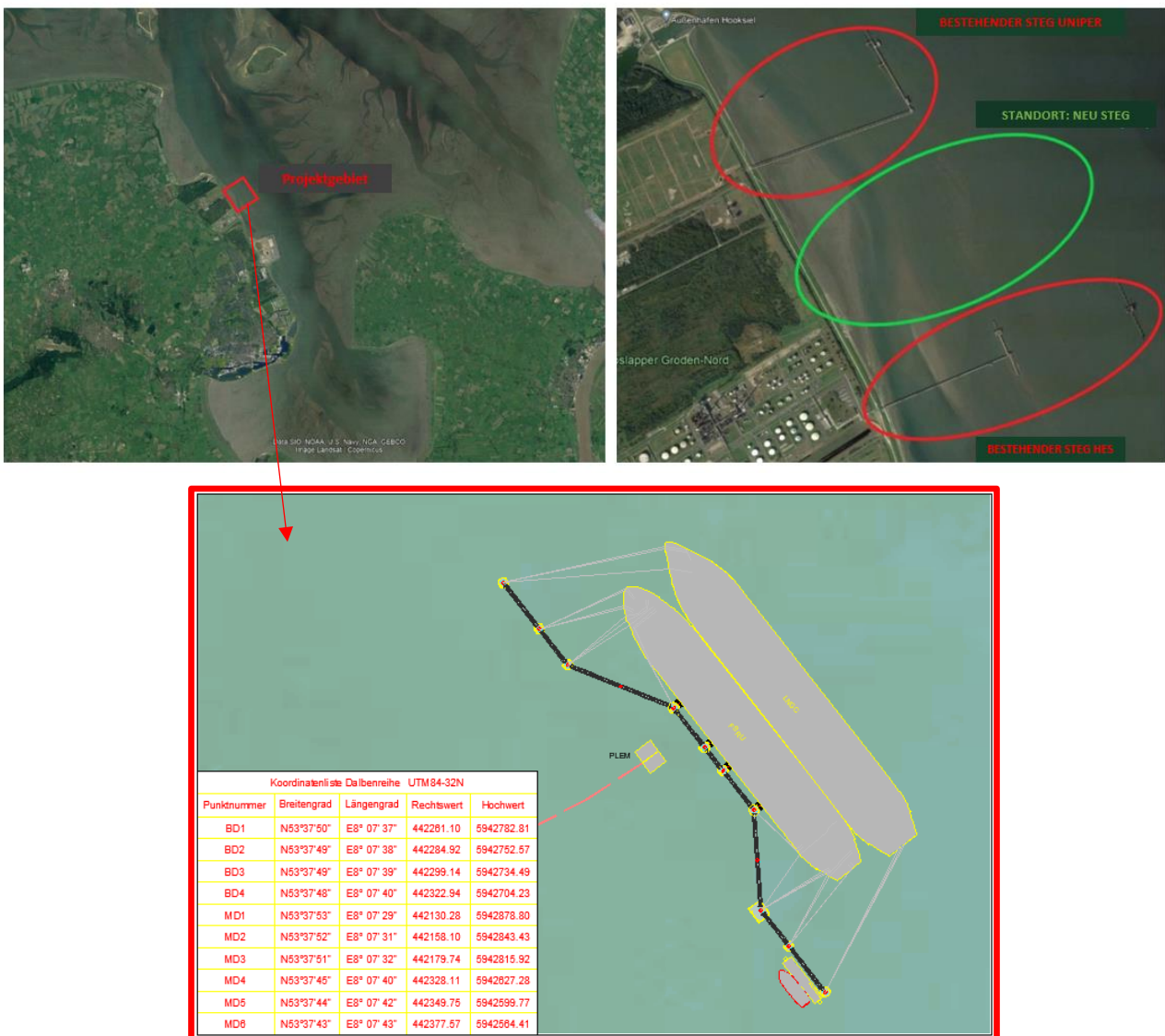







Abbildung 4-1: Übersichtsplän Liegeplatz, ref [1.]



  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 17 von 79





## 4.2 Modellschiffe

### 4.2.1 FSRU

Die für das Projekt in Betracht zu ziehende FSRU ist die Excelsior (138.000 m<sup>3</sup>) von Excelebrate Energy. Ihre Hauptmerkmale sind in Tabelle 4-1 dargestellt.

Tabelle 4-1 FSRU-Hauptmerkmale der FSRU in Ballast und beladenem Zustand

Parameter	Einheit		Excelsior	
Typ			FSRU	
Kapazität (100 %)	m <sup>3</sup>		138.000	
Länge über alles	Lüa	m	277,0	
Länge zwischen den Loten	Lpp	m	266,0	
Breite (gemallt)	B	m	43,4	
Seitenhöhe bis Hauptdeck (gemallt)	D	m	26,0	
Ladezustand in der Studie			in Ballast	beladen (maximaler Tiefgang)
In der Studie verwendeter Tiefgang	T	m	9,18	12,32
Verdrängung	$\Delta$	t	78.165	108.832
Transversale metazentrische Höhe (korr.)	GM <sub>T</sub>	m	11,7	2,46
Longitudinale metazentrische Höhe (korr.)	GM <sub>L</sub>	m	484,1	441,6
Trägheitsradius Rollen in der Luft	k <sub>xx</sub>	m	17,4	13,3
Trägheitsradius Stampfen in der Luft	k <sub>yy</sub>	m	68,8	61,5
Trägheitsradius Gieren in der Luft	k <sub>zz</sub>	m	68,8	61,5
Windabweichung längsschiffs	Aw <sub>x</sub>	m <sup>2</sup>	1.466	1.329
Windabweichung querschiffs	Aw <sub>y</sub>	m <sup>2</sup>	7.286	6.446

  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 18 von 79

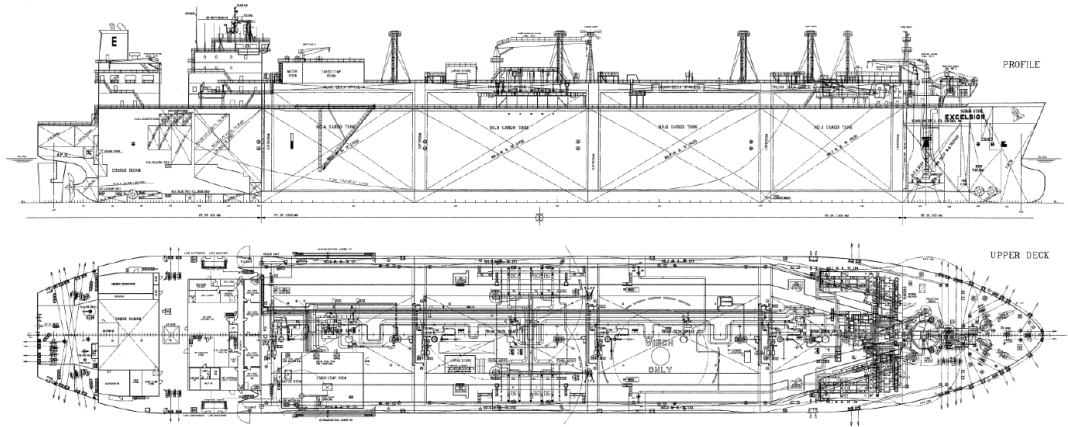





Abbildung 4-2: Dispositionszeichnung FSRU Excelsior (Quelle: Exceletrate)



Abbildung 4-3: FSRU Excelsior von Exceletrate Energy (Baujahr 2005). Foto: Exceletrate Energy

		Struktur			
					
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN		Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen		
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU			Seite 19 von 79		

#### 4.2.2 LNG Tanker

Alle LNG-Tanker von 138.000 m<sup>3</sup> bis 180.000 m<sup>3</sup> in der Lage sein, längs der FSRU festzumachen. Folgende Fälle sind zu berücksichtigen:






- eine FSRU mit einem LNG-Tanker mit Membrantanks, 138.000 m<sup>3</sup>;
- eine FSRU mit einem LNG-Tanker vom Typ MOSS, 138.000 m<sup>3</sup>;
- eine FSRU mit einem LNG-Tanker mit Membrantanks, 177.200 m<sup>3</sup>;
- eine FSRU mit einem LNG-Tanker vom Typ MOSS, 177.200 m<sup>3</sup>.

Die evaluierten Szenarien umfassen sowohl einen ballastierten Zustand (an der beladenen FSRU festgemacht) als auch einen beladenen Zustand (an der mit Ballast versehenen FSRU festgemacht).

Typische LNG-Tanker mit Kapazitäten in der Größenordnung von ~180.000 m<sup>3</sup> werden in Tabelle 4-2 vorgestellt.

Tabelle 4-2: Hauptmerkmale des LNG-Tankers in Ballast und beladenem Zustand

Parameter	Einheit		LNG-Tanker m. Membrantank 170 Tsd.		LNG-Tanker m. Kugeltank (Moss) 177 Tsd.		LNG-Tanker m. Membrantank 138 Tsd.	
			in Ballast	beladen	in Ballast	beladen	in Ballast	beladen
Typ			LNGC		LNGC		LNGC	
Kapazität	m <sup>3</sup>		170.200		177.200		138.000	
Länge über alles	Lüa	m	299,9		299,9		277	
Länge zwischen den Loten	Lpp	m	288		286		266	
Breite	B	m	45,8		48,9		43,4	
Seitenhöhe bis Hauptdeck	D	m	26		27		26	
Ladezustand in der Studie			in Ballast	beladen	in Ballast	beladen	in Ballast	beladen
Tiefgang für Studie	T	m	9,4	11,6	9,5	11,5	9,6	12,32
Verdrängung	Δ	t	95.150	120.520	92.507	115.752	82.257	108.832
Transversale metazentrische Höhe	GM <sub>T</sub>	m	7,9	3	11,61	2,88	11,7	2,46
Longitudinale metazentrische Höhe	GM <sub>L</sub>	m	583	507,9	542,9	476,6	462,4	441,6
Trägheitsradius Rollen in der Luft	k <sub>xx</sub>	m	18,4	14,1	21	16,1	17,4	13,3
Trägheitsradius Stampfen in der Luft	k <sub>yy</sub>	m	73,6	66,5	65,6	70,2	68,8	61,5
Trägheitsradius Gieren in der Luft	k <sub>zz</sub>	m	74,5	66,8	67,3	70,2	68,8	61,5
Windabweichung längsschiffs	Aw <sub>x</sub>	m <sup>2</sup>	1.655	1.550	2.160	2.063	1.447	1.329
Windabweichung querschiffs	Aw <sub>y</sub>	m <sup>2</sup>	7.927	7.290	10.270	9.704	7.122	6.446

  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 20 von 79

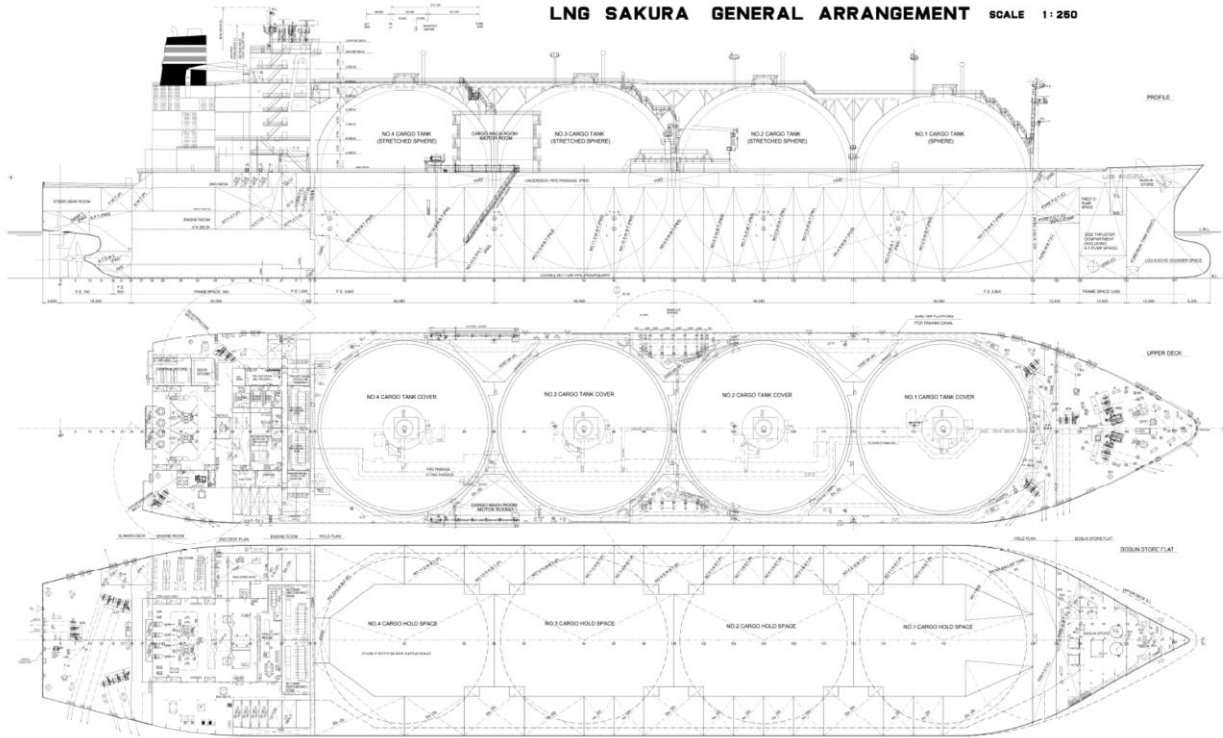


Abbildung 4-4 Dispositionszeichnung LNG-Tanker mit Kugeltank (Moss) 177 Tsd.

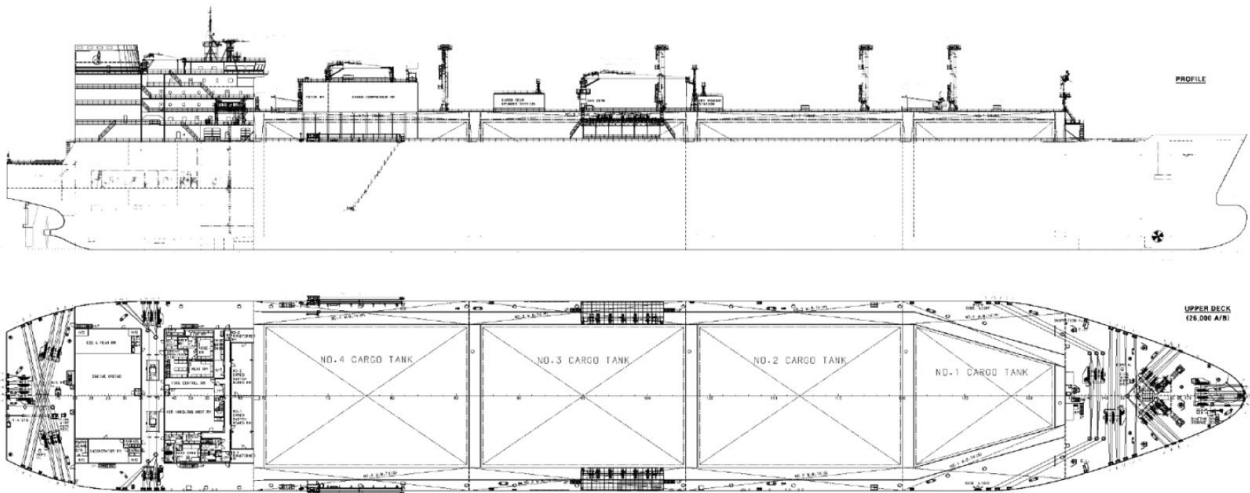







Abbildung 4-5: Dispositionszeichnung LNG-Tanker mit Membrantank 170 Tsd.

  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 21 von 79

### 4.2.3 Langfristig

Wenn die FSRU sich nicht mehr am Anlandeterminale befindet (nach einem Leasingzeitraum von 5 Jahren), besteht die Möglichkeit, den Liegeplatz aufzurüsten, sodass dort LNG-Tanker mit einer Kapazität von 138.000 m<sup>3</sup> bis 180.000 m<sup>3</sup> anlegen können. Ein typisches Schiff dieser Klasse ist in Tabelle 4-3 dargestellt.






Tabelle 4-3 Wesentliche Angaben für ein Schiff mit 180.000 m<sup>3</sup>

180.000 m <sup>3</sup>	
LOA (m)	300
LPP (m)	286
Breite (m)	48,9
Tiefe (m)	27
Tiefgang geladen (m)	12,5
Tiefgang ballastiert (m)	
Verdrängung geladen (Tonnen)	120.000
Verdrängung ballastiert (Tonnen)	
Fassungsvermögen (m <sup>3</sup> )	175.000
DWT	78.600

### 4.3 Anzahl der LNGC-Anlaufvorgänge

Es ist geplant, dass LNG Tanker in der ersten Phase des Projekts wöchentlich das FSRU-Terminal anlaufen werden. Die Entladezeit während des Schiff-zu-Schiff-Betriebs liegt in der Größenordnung von 24 bis 48 Stunden.



  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr.: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 22 von 79

#### 4.4 Allgemeiner Anforderungen zum Liegeplatz

Es ist vorgesehen, dass die FSRU maximal fünf (5) Jahre am festen Liegeplatz verbleibt. Bei einer dauerhaften Verankerung sollte der Auslegung ein extremes Wetterereignis mit einer Wiederkehrperiode von 1/100 Jahr zugrunde gelegt werden. Wenn es nicht möglich ist, die FSRU während der 1/100-Jahres-Bedingungen sicher festzumachen, müssen einschränkende Bedingungen für den sicheren Aufenthalt am Liegeplatz festgelegt werden.

Ein typisches Layout ist in Abbildung 4-6 dargestellt. Das Layout besteht aus 6 Ankerdalben und 4 Anlegedalben. Die OCIMF-Richtlinien empfehlen, dass der Fenderabstand zwischen  $0,25$  und  $0,4 \times \text{LOA}$  ( $0,3$  für Standardlayout) für die gesamte Palette von Schiffen liegen sollte.

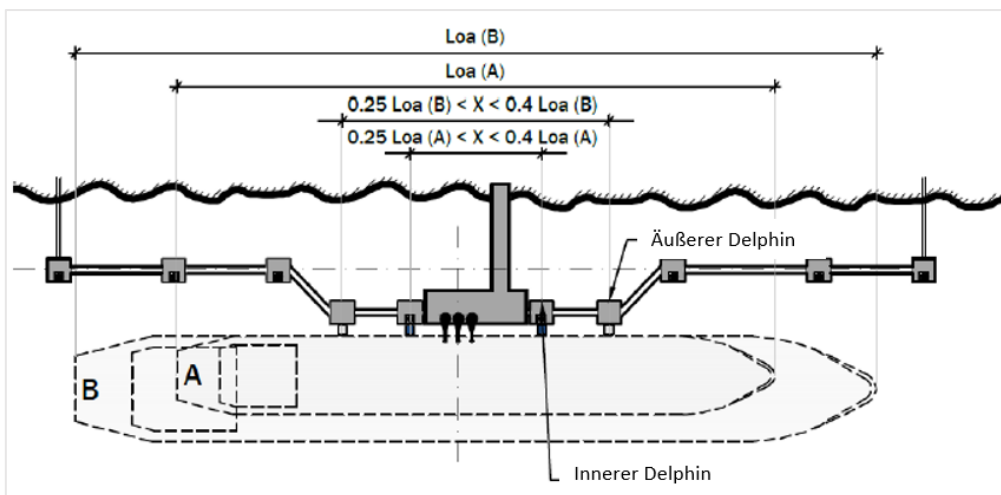




Abbildung 4-6: Typisches Layout einer LNG-Anlegestelle (PIANC, 2016)

Die effektiven Fenderabstände (laut OCIMF zwischen  $0,25 \times \text{Loa}$  und  $0,40 \text{ LOA}$ ), sollten somit zwischen den folgenden Werten liegen:

- Für einen typischen LNG-Tanker ( $180.000 \text{ m}^3$ ) mit  $\text{Lüa} = 300 \text{ m}$ :
  - Mindestabstand:  $0,25 \times 300 \text{ m} = 75 \text{ m}$
  - Maximaler Abstand:  $0,40 \times 300 \text{ m} = 120 \text{ m}$
  
- Für ein typisches FSRU-Schiff ( $138.000 \text{ m}^3$ ) mit  $\text{LOA} = 277 \text{ m}$ :
  - Mindestabstand:  $0,25 \times 277 \text{ m} = 69,3 \text{ m}$
  - Maximaler Abstand:  $0,40 \times 277 \text{ m} = 110,8 \text{ m}$

	Struktur	
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 23 von 79

#### 4.4.1 Vertäuungskonfiguration

Die Positionen der 6 Ankerdalben (MD) und der 4 Anlegedalben (BD) des Terminals sind in der folgenden Abbildung dargestellt. Die Position der Dalben ist sowohl für das 180.000-m<sup>3</sup>-Schiff als auch für die FSRU vorgesehen.

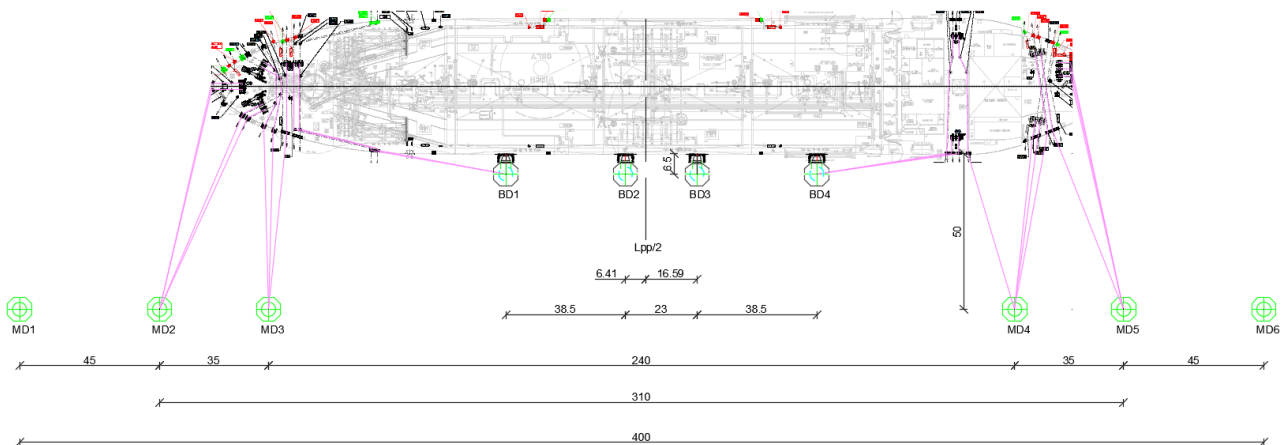




Abbildung 4-7: Vertäuungslayout für die FSRU

#### 4.5 Anlegedetails

Der Ankerhaken (Quick Release Hook: QRH) wird mit integrierten Capstan-Winden ausgestattet. Die Capstan-Winden ermöglichen ein sicheres und effizientes Einholen der Festmacherleine.



Abbildung 4-8: QRH mit integrierter Capstan-Winde

	Struktur	
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 24 von 79

Jede Festmachereinheit wird mit einem lokalen elektrischen Verschlussystem ausgestattet, das es ermöglicht, die Haken aus der Ferne zu entriegeln.

Die Schnellverschluss-Haken können von einem Fernsteuerpult gelöst werden, das sich im Kontrollraum von FSRU Cargo befindet. Aus Sicherheitsgründen ist es nicht möglich, mehrere Haken gleichzeitig zu entriegeln.

Die Schnellverschluss-Haken werden mit Wägezellen ausgestattet, um die Last in jedem Haken kontinuierlich zu messen. Die Festmacherlasten und Alarmer können auf verschiedene Arten angezeigt und aufgezeichnet werden. Das Festmacherlastüberwachungssystem kann auch in ein Anlegehilfesystem integriert werden. Alle Daten werden in einem einzigen System überwacht, das im Überwachungsraum des FSRU-Cargo-Kontrollraums verfügbar sein wird.



Abbildung 4-9: Festmacher-Lastüberwachungssystem und Wägezelle

#### 4.6 Schiff-zu-Schiff-Operationen

Bei der gemeinsamen Operation von FSRU und LNGC, auch bekannt als Double Banking, machen zwei Schiffe (LNGC) längs einem Schiff (FSRU) fest, das bereits an einem Steg festgemacht ist. Die Voraussetzungen für Double Banking sind:

- Sichere An- und Abfahrtverfahren
- Integrität des Liegeplatzes, einschließlich Fenderplatten und Festmachervorrichtungen im Hinblick auf die potenziellen Belastungen
- Persönlicher Zugang, einschließlich Notausstiegsvorkehrungen für das Personal auf allen beteiligten Schiffen
- Management der Betriebssicherheit;
- Notfallplanung, Brandbekämpfung und Notablegen.





	Struktur	
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 25 von 79



Abbildung 4-10: Double Banking (links) LNG STS Transfer (rechts) Quelle: STS-Transferleitfaden (CDI/ICS/OCIMF/SIGTTO)

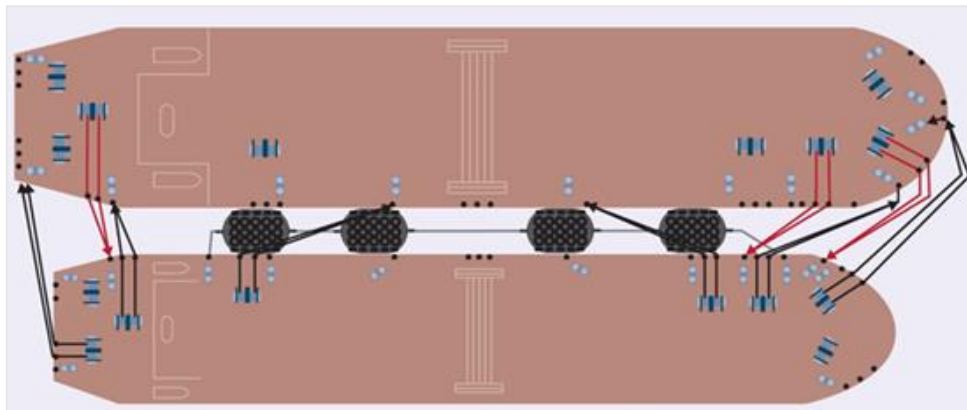







Abbildung 4-11: Beispiel eines STS-Anlegeplans (Quelle STS-Transferleitfaden (CDI/ICS/OCIMF/SIGTTO))

Der für einen gemeinsamen FSRU/LNGC-Betrieb angenommene Festmacherplan hängt von der Größe jedes Schiffes und dem Unterschied zwischen ihren jeweiligen Größen, dem erwarteten Unterschied in Freibord und Verdrängung, den erwarteten Gezeiten- und Wetterbedingungen und der Effizienz der verfügbaren Festmacherleinen ab.

Folgendes ist zu beachten:

- Der ausgebaggerte Manövrierbereich und die Anlegestelle mit festgemachter FSRU sind für LNG-Tanker mit 180.000 m<sup>3</sup> (Lüa 300 m) zugänglich;
- Die FSRU-Liegeplätze sind aus Sicherheitsgründen an der Flutströmung ausgerichtet (Richtung NNW 321,8°) ;
- Ein LNGC mit einer Lüa der Schiffskonstruktion kann in einer elliptischen Form mit einem Wendebereich von 600/900 m wenden;
- Der LNG-Tanker legt an der Backbordseite an der FSRU an in Richtung NNW (321,8 °) in Flutströmung oder schwacher Ebbeströmung.

Um die Risikobewertung des Umladeorts zu unterstützen, muss eine Vertäuungsanalyse durchgeführt werden, die den Bereich der Schiffsgrößen modelliert, die den gemeinsamen FSRU/LNGC-Betrieb durchführen sollen.

  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 26 von 79

Die Ergebnisse der Verankerungsanalyse sollten verwendet werden, um Folgendes zu bestimmen:

- Sichere Umgebungsbetriebsgrenzen;
- Auswahl und/oder Konfiguration von Festmachersystemkomponenten zur Maximierung ihrer Wirksamkeit;
- Auswahl und Montage von Fendern, um ihre Wirksamkeit zu maximieren.

An der FSRU sind 5 schwimmende Jumbo-Fender (50 kPa) von 9,0 x 4,5 m Radius angebracht (4 werden benötigt, 1 ist Reserve). Diese haben eine Nennreaktionskraft von 5.747 kN bei 60 % Durchbiegung (=2,70 m). Die "Baby-Fender" werden an den äußersten Enden (Bug und Heck) des FSRU-Schiffes angebracht.








Abbildung 4-12: Beispiel pneumatischer Fender

#### 4.7 Wendebecken und Anlegeanfahrt

Die Abmessungen des Wenderadius basieren auf den SIGTTO- und PIANC-Richtlinien für Gastanker. Unter Berücksichtigung der Tideströmungsrichtung hat der Wendebereich eine elliptische Form mit einem Durchmesser von 600 m (2\*LOA) in Querrichtung zur Strömung und 900 m (3\*LOA) in Strömungsrichtung.

Die Abmessungen wurden in der Navigationsstudie durch Echtzeit-Navigationssimulationen validiert, siehe Ref. [26.]

  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 27 von 79

## 4.8 Erforderliche Wassertiefe

### 4.8.1 Liegeplatz

Die FSRU gilt als Langzeitliegeplatz. Das bedeutet, dass die nautische Tiefe ausreichend sein muss, damit das FSRU auch unter extremen Bedingungen entsprechende Bewegungsfreiheit hat. Die Mindestwassertiefe ist - 13,5 m SKN plus 0,5 m Sicherheitszuschlag.



### 4.8.2 Anlegeanfahrt und Wendebecken

Der Tiefwasserbereich des Wilhelmshavener Hafens ist mit einer mit Bojen versehenen Fahrrinne für großen Tiefgang mit einer Tiefe von SKN -17,6 m mit dem Meer verbunden. Dieser Kanal bietet eine ausreichende Tiefe für die Modellschiffe. Der Bereich, in dem die LNG-Tanker gewendet werden, befindet sich auf der Ostseite der geplanten neuen Landungsbrücke.

Das Manövrierbecken sollte tief genug sein, um das Wenden aller LNG-Tanker zu ermöglichen, die voraussichtlich längsseits der FSRU anlegen werden, einschließlich des Manövrierens der FSRU selbst. Die zur Verfügung stehende Daten für verschiedenen LNGC-Tanker sind in der nachstehenden Tabelle aufgeführt.

Tiefeneigenschaften	FSRU	138.000 m <sup>3</sup> LNG-Tanker mit Membrantanks	170.000 m <sup>3</sup> LNG-Tanker mit Membrantanks	138.000 m <sup>3</sup> MOSS LNG-Tanker	180.000 m <sup>3</sup> MOSS LNG-Tanker
Modellschiff (Tiefgang, beladen) [m]	12,3	12,3	11,6	11,5	11,5
Brutto-Kielfreiheit (GUKC) [m]	1,2	1,2	1,9	2	2
Vorgesehene Tiefe [m]	13,5	13,5	13,5	13,5	13,5
Vorgezogene Wartung [m]	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Mindest-Baggertiefe [m]	14,0	14,0	14,0	14,0	14,0
Toleranz für Baggerarbeiten [m]	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Maximale Baggertiefe [m]	14,5	14,5	14,5	14,5	14,5

Die Mindest-Baggertiefe des Manövrierbeckens zum Wenden des LNG-Tankers und zum Fahren von der Fahrrinne zum Liegeplatz und umgekehrt dieselbe sein sollte wie die der Liegeplatztasche, nämlich SKN - 14,0 m.

	Struktur	
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 28 von 79

#### 4.9 Sedimentation




Die Sedimentation von ca. 27.000 m<sup>3</sup> (vor Ort) innerhalb des gesamten Wendbeckens wird für den einjährigen morphologischen Simulationszeitraum geschätzt, siehe Ref. [25.]. Die Schätzung berücksichtigt nur die Sedimentation von Sand, die hauptsächlich in der Nähe von Kolk rund um den Bug und das Heck der FSRU und in der Nähe des Gefälles des Wendbeckens aufgrund der Gefälleanpassung auftritt und daher bei Weitem nicht gleichmäßig über das Wendbecken verteilt ist. Die Schlammablagerung wurde im Modell nicht berücksichtigt, aber basierend auf Meeresboden-Scherspannungskarten wird davon ausgegangen, dass sie innerhalb des Wendbeckens nicht auftritt. Nach ersten Gefälleanpassungen ist nicht zu erwarten, dass die jährliche Sedimentation in einem Zeitraum von fünf Jahren signifikant zunehmen wird.

Derzeit ist eine Sedimentation von 0,5 m innerhalb des Wendbeckens zulässig, bevor der Unterkielabstand unterschritten wird. Angesichts der eher ungleichmäßigen simulierten Sedimentation im Inneren des Wendbeckens, die hauptsächlich in der Nähe der Gefälle auftritt und durch Sandwellenwanderung beeinflusst werden könnte, wird eine Monitoring-Kampagne (bathymetrische Vermessung) empfohlen, um die Sedimentationsraten zu bewerten und lokale Bereiche zu verfolgen, in denen der Unterkielabstand in naher Zukunft potenziell unterschritten werden könnte.

#### 4.10 Sicherheitszone und Sperrzone

Das temporäre FSRU-Terminal erfordert eine bestimmte Zoneneinteilung, um die Sicherheit von Menschen, Anlagen und Umwelt zu gewährleisten. Ausgehend von bereits in Betrieb befindlichen Terminals ist Folgendes zu berücksichtigen:

- Meeressperrzone (Marine Exclusion Zone) – eine Sicherheitszone, während die FSRU am Terminal festgemacht ist. Die Meeressperrzone hat einen Radius von  $R = 300$  m.
- Am Liegeplatz innerhalb des Hafens werden die folgenden Mindestabstände eingehalten (siehe Abbildung 5-4: ):
  - Anlegelinie zum inneren Fahrwasser = 550 m (FSRU zum inneren Fahrwasser = 500 m, LNG-Tanker zum inneren Fahrwasser = 450 m);
  - Anlegelinie zum äußeren Fahrwasser = 700 m (FSRU zum äußeren Fahrwasser = 650 m, LNG-Tanker zum äußeren Fahrwasser = 600 m).

  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 29 von 79

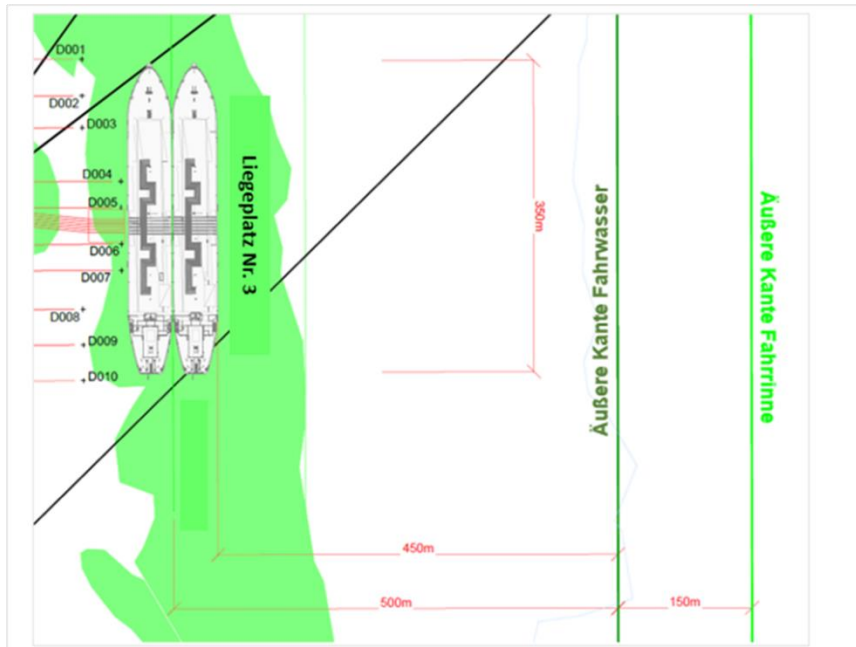


Abbildung 4-13: Sicherer Abstand für Anlegestelle und Schiffe

#### 4.11 Seeverkehr

Ein Jahr lang, von Oktober 2021 bis September 2022, wurden AIS-Daten für den vorgeschlagenen FSRU-Standort in Wilhelmshaven von Vesselfinder bezogen. Die abgebildeten AIS-Daten und die vorgeschlagene FSRU sind in Abbildung 4-14 dargestellt. Das AIS besteht aus aufeinanderfolgenden Positionsberichten jedes einzelnen Schiffes, die sich innerhalb des ausgewählten geografischen Gebiets befinden. In diesem Zeitraum werden insgesamt 11353 Schiffsbewegungen erfasst, siehe ref. [24].

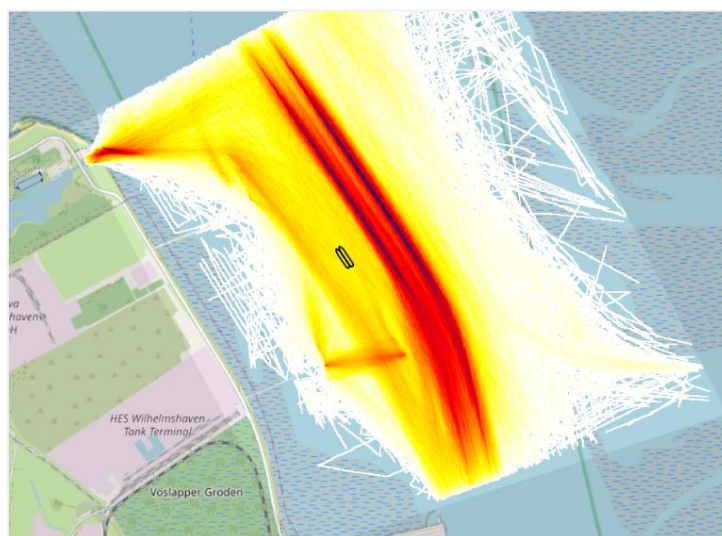







Abbildung 4-14: Schiffsverkehrsdichte basierend auf AIS-Daten vom 1. Oktober 2021 bis 30. September 2022 und dem vorgeschlagenen FSRU (schwarz)



  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 30 von 79

Die Schiffe werden anhand der in den AIS-Daten enthaltenen Informationen klassifiziert (siehe <https://api.vesselfinder.com/docs/ref-aistypes.html>). Anhand der in den Daten enthaltenen Kennnummer werden nachfolgend folgende Schiffstypen kategorisiert.



Tabelle 4-4 Schiffsklassifikation nach AIS-Identifikationsnummer

AIS-ID	Schiffstyp
80-89	Tanker
70-79	Container-, Massen- und Stückgutschiffe
s60-69	Passagierschiff, Fähren, RoRo
40-49	Hochgeschwindigkeitsfahrzeug
31-35, 50-59	Unterstützungsschiff (Abschleppen, Militäreinsatz, Lotse, Such- und Rettungskräfte, Strafverfolgung ...)
30	Fischereischiff
90, 99	Sonstiges Schiff

#### 4.12 Weitere Anforderungen an Terminal, Plattformen, Dalben und Laufstege

Folgende Anforderungen gelten für das Terminal:

- Alle Dalbenpfähle sind mit Kolkschutz zu versehen. Der Meeresboden rund um die Pfähle muss geschützt werden, da durch die Schiffsschrauben beim Manövrieren, durch Wellen und Gezeitenströmungen Kolke entstehen können. Es wird eine detaillierte Kolkanalyse durchgeführt, um die maximale Kolkentiefe und gegebenenfalls die Notwendigkeit von Schutz- oder Überwachungsmaßnahmen zu ermitteln.
- Alle Dalben sind mit Laufstegen, sowie Kabelbahnen für Strom- und Glasfaserkabeln, zu verbinden
- An den Enden des Terminals sollten Zu- und Rettungswege bereit gestellt werden (NW-Ende mit Leiter von Plattform und SO-Ende mittels Rampe und Ponton)
- Eine Plattform muss ausreichend Platz haben, um einen Strom- und Glasfaserkabelschrank unterzubringen, wodurch die elektrische und Signalverteilung zwischen Land / Haken / FSRU zentralisiert wird.
- Leuchtbojen (ATONs) zur Markierung des ausgebaggerten Bereichs;
- Navigationslichter an den äußeren Enden des Terminals
- Sicherheitsbojen usw. gemäß Richtlinien und H&S-Anforderungen;
- Arbeitslicht zur Beleuchtung des Bereichs für die Festmacher bei Nachtarbeit (mindestens 100 LUX), das nach 15 Minuten automatisch abgeschaltet wird,
- Ship to shore gangway between dolphin and FSRU vessel.

	Struktur	
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 31 von 79

## 5 Allgemeine Projektbeschreibung




### 5.1 Übersicht des Liegeplatzes / FSRU Terminal Layout und Hauptbestandteile

Die Gesamtabmessung des Terminals beträgt L = 400 m. Die Orientierung des FSRU längsseits der Anlegestelle ist Nord-Nordwest (321,8°(Ebbe) rwN).

Das neue FSRU-Kurzzeitterminal besteht im Wesentlichen aus den folgenden Hauptkomponenten:

- 6 Ankerdalben mit Plattform (MD: Mooring Dolphins), je 3 an den Enden des Terminals:
  - MD 1, MD 2 und MD 3 am NW Ende) (BLAU)
  - MD 4, MD 5 und MD 6 am SO Ende) (BLAU)
- 4 Anlegedalben mit Plattform (BD: Bearthing Dolphins) in der Mitte:
  - BD1, BD2, BD3 und BD4 (ROT)
- 9 Brücken, um alle Anlegedalben (BD) und Ankerdalben (MD) miteinander zu verbinden
  - B1 bis B9 (Grün)
- 1 Ponton am SO Ende (Violett)

Die folgende Abbildung zeigt ein grobes Layout der geplanten Liegeplatzanlage.

  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 32 von 79

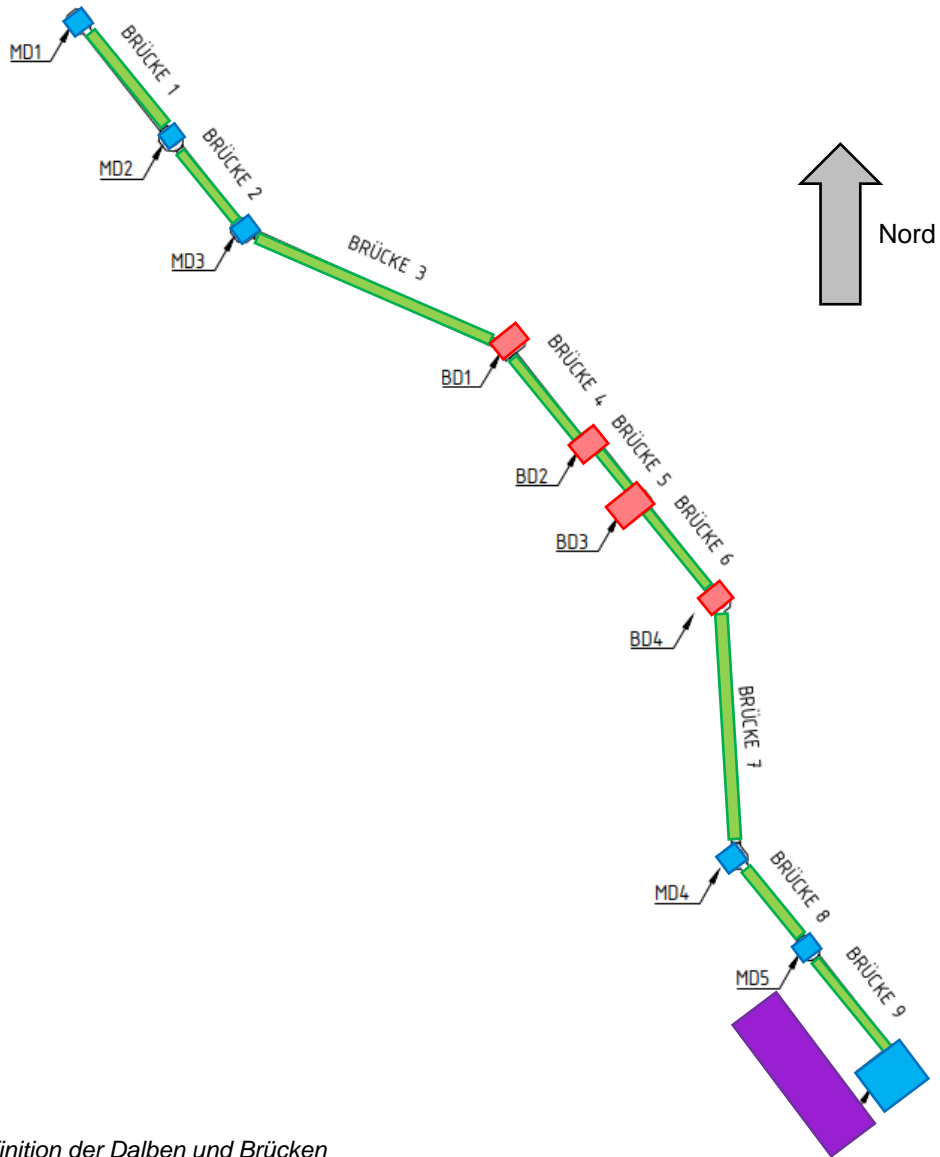







Abbildung 5-1: Definition der Dalben und Brücken



  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 33 von 79

## 5.2 Beschreibung der Dalben mit Plattformen

Alle Dalben mit ihren zugehörigen Plattformen können hinsichtlich ihrer Hauptfunktion zunächst einmal in Ankerdalben (Mooring Dolphins MDs) und in Anlegedalben (Bearing Dolphins BDs) unterschieden werden. Alle Ankerdalben (MDs) sind vor allem mit Quick Release Hooks (Ankerhaken) ausgestattet, um das FRSU zu vertäuen. Es werden unterschiedliche Ankerhaken verwendet:

- Triple Quick Release Hooks (TQRHs): mit 3 Haken für Leinen (für BD1 und BD4)
- Quadruple Quick Release Hooks (QQRHs): mit 4 Haken für Leinen (für alle MDs)

Weitere Details zu den QRHs sind dem Kapitel 7.7 zu entnehmen. Wo welcher QRH-Typ verwendet wird, ist der folgenden Tabelle zu entnehmen und den folgenden Abbildungen zu entnehmen. In den Skizzen zum vorläufigen Plattform Layout sind die momentan vorgesehen Ankerlinien (in rot) und die untersuchten Wirkrichtungen (grau: „analysed sector“) dargestellt.

Alle Anlegedalben (BDs) sind vor allem mit einem Fender ausgestattet, an den sich das FRSU legen kann. Die beiden äußeren Anlegedalben BD1 und BD4 sind zusätzlich auch noch mit Ankerhaken (TQRH) ausgestattet.

Alle Dalben BDs und MDs sind mittels Brücken miteinander verbunden. Alle Hauptmerkmale, sowie Ausstattungen und Abmessungen, der Anlege- und Ankerdalben sind in der folgenden Tabelle zusammengestellt. Weitere Informationen zu den Brücken sind dem nachfolgenden Unterkapitel zu entnehmen.

Die Höhe bzw. die Oberkante des Stahlbaus aller Plattformen ist gleich und liegt bei EL + 11,64 m SKN / LAT. (EL+11,68 m SKN / LAT für Oberkante Gitterroste).

Die Unterkante der Plattformen (BOS) wird mit 11,0 m SKN / LAT festgelegt und gleich mit der geplanten Oberkante der Dalbenpfähle.











  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 34 von 79




Tabelle 5-1: Beschreibung der Dalben und Plattformen

Typ	Bezeichnung	Ausstattung	vorläufige Plattform Länge x Breite
Mooring / Ankern	MD 1	- Haken für Mooring-Leine (QQRH) - Gleitlager für Brücke B1 - 1 Leiter / Anlandungen - Navigations-Licht - Notfall- und Zugangsleiter Richtung Westen	L ≈ 10,7 m x B ≈ 6,2 m
	MD 2	- Haken für Mooring-Leine (QQRH) - Festlager für Brücke B1 - Festlager für Brücke B2	L ≈ 8,9 m x B ≈ 6,2 m
	MD 3	- Haken für Mooring-Leine (QQRH) - Gleitlager für Brücke B2 - Festlager für Brücke B3	L ≈ 10,9 m x B ≈ 6,6 m
Bearthing / Anlegen	BD 1	- Anlege-Fender - Haken für Mooring-Leine (TQRH) - Gleitlager für Brücke B3 - Festlager für Brücke B4	L ≈ 8,8 m x B ≈ 8,7 m
	BD 2	- Anlege-Fender - Gleitlager für Brücke B4 - Gleitlager für Brücke B5	L ≈ 7,4 m x B ≈ 8,2 m
	BD 3	- Anlege-Fender - Festlager für Brücke B5 - Festlager für Brücke B6 - Lagerung für Laufsteg mit Treppenturm zu FSRU	L ≈ 9,0 m x B ≈ 11,7 m
	BD 4	- Anlege-Fender - Haken für Mooring-Leine (TQRH) - Gleitlager für Brücke 6 - Gleitlager für Brücke B7	L ≈ 13,5 m x B ≈ 7,8 m
Mooring / Ankern	MD 4	- Haken für Mooring-Leine (QQRH) - Festlager für Brücke 7 - Gleitlager für Brücke 8 - 20ft Container (E & I Container) - J-tube Lager für E-Kabel <b>(OP 3)</b>	L ≈ 10,9 m x B ≈ 8,8 m
	MD 5	- Haken für Mooring-Leine (QQRH) - Festlager für Brücke B8 - Festlager für Brücke B9	L = 8,9 m x B ≈ 6,2 m
	MD 6	- Haken für Mooring-Leine (QQRH) - Gleitlager für Brücke B9 - Sammelplatz für 40 Personen - Lager für Laufsteg / Rampe zu Ponton - Anleger für Ponton - Davit Kran <b>(OP2)</b> - Navigations-Licht	L = 14,5 m x B ≈ 8,9 m

  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 35 von 79

Die finale Plattformabmessungen für BD3 bedarf noch der finalen Klärung, da Abmessungen und Lasten aus Treppenturm und Laufstegunterkonstruktion gerade noch geklärt werden.

In den folgenden Abbildungen sind alle Anlege- und Ankerdalben mit ihren Hauptabmessungen und Ausstattungen skizziert. Dabei sind werden die folgenden Symbole verwendet:

- Trapez: als Symbol für Anlege- Fender 
- Parallele Linien: als Symbol für ein Brückengleitlager: 
- Punkt: als Symbol für ein Brückenfestlager: 

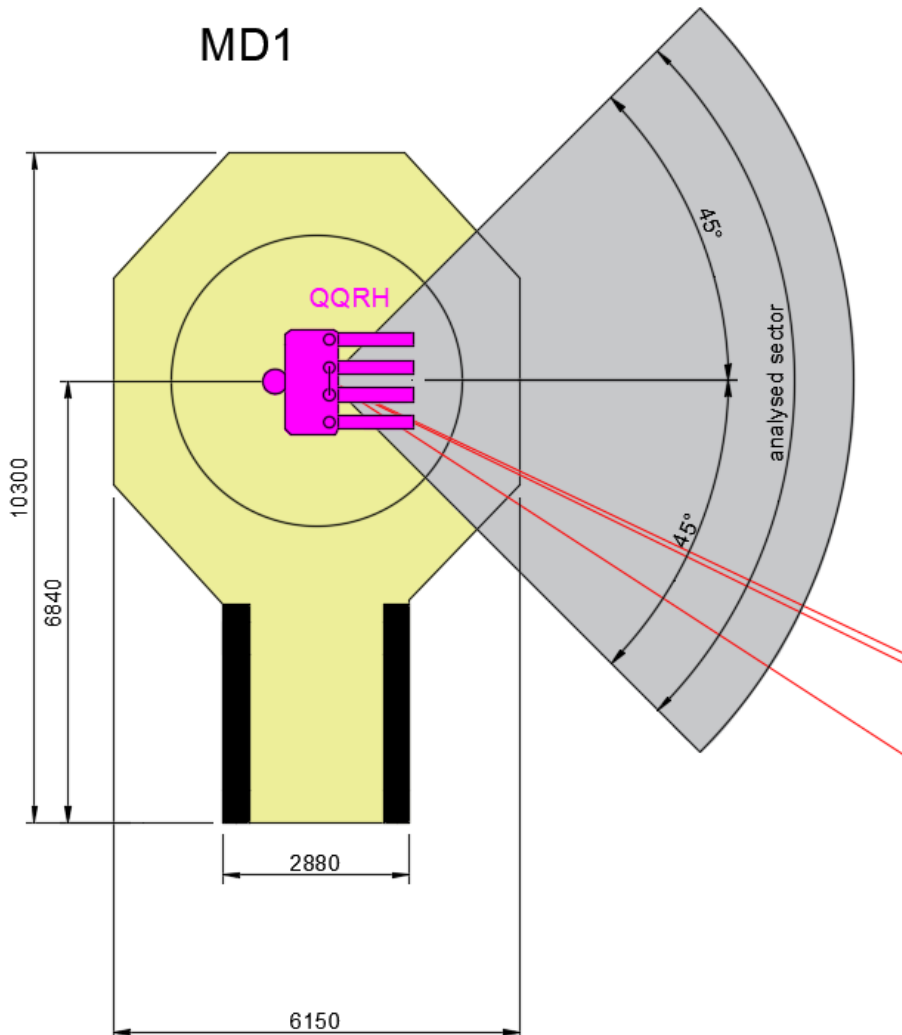







Abbildung 5-2: Skizze für MD1

  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 36 von 79

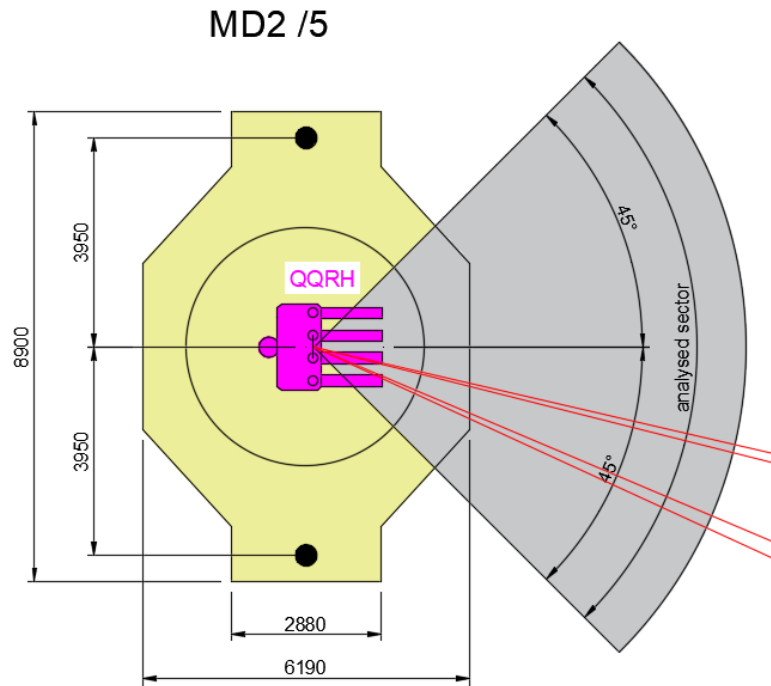


Abbildung 5-3: Skizze für MD2 baugleich mit MD5

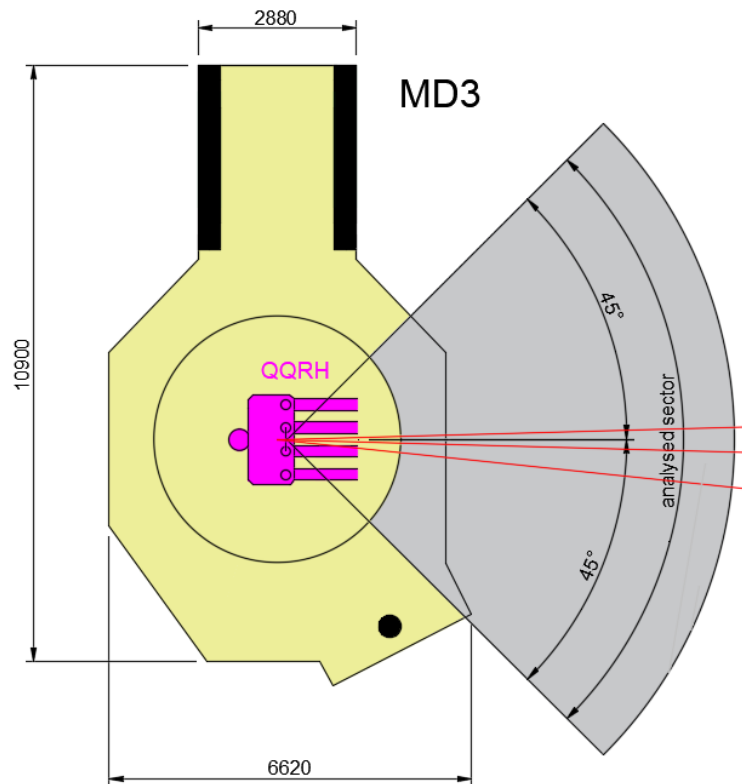







Abbildung 5-4: Skizze für MD3

  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 37 von 79

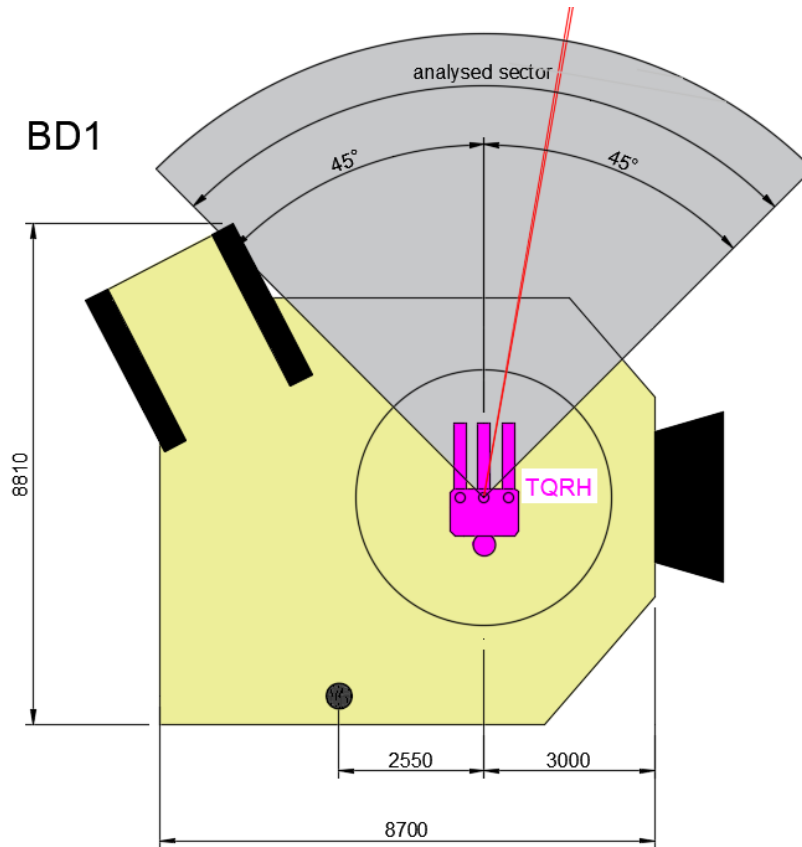


Abbildung 5-5: Skizze für BD1

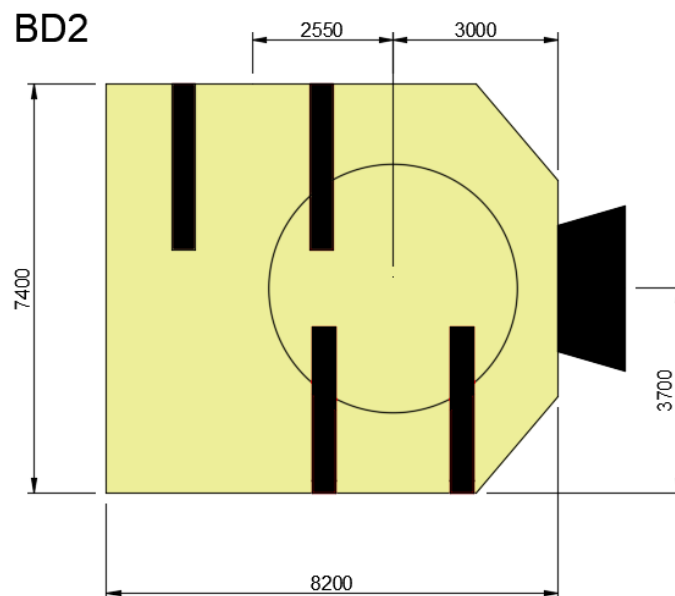




Abbildung 5-6: Skizze für BD2

  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 38 von 79

## BD3

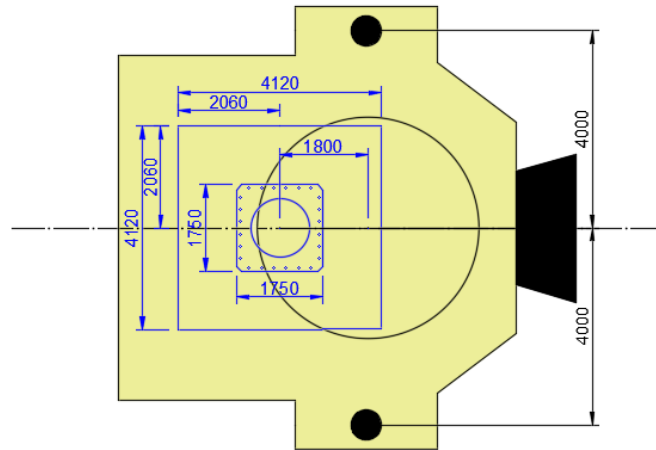


Abbildung 5-7: Skizze für BD3

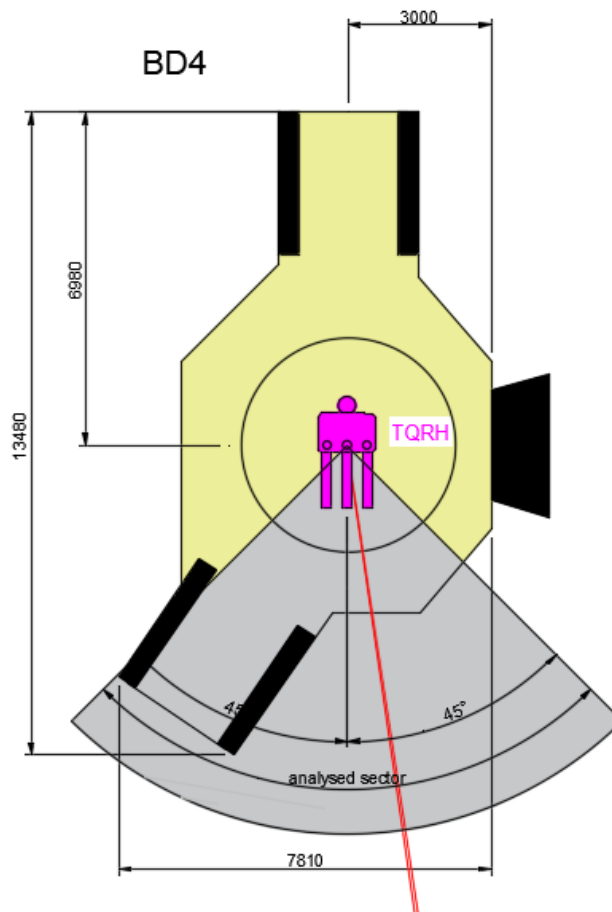




Abbildung 5-8: Skizze für BD4

  	Struktur	
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 39 von 79

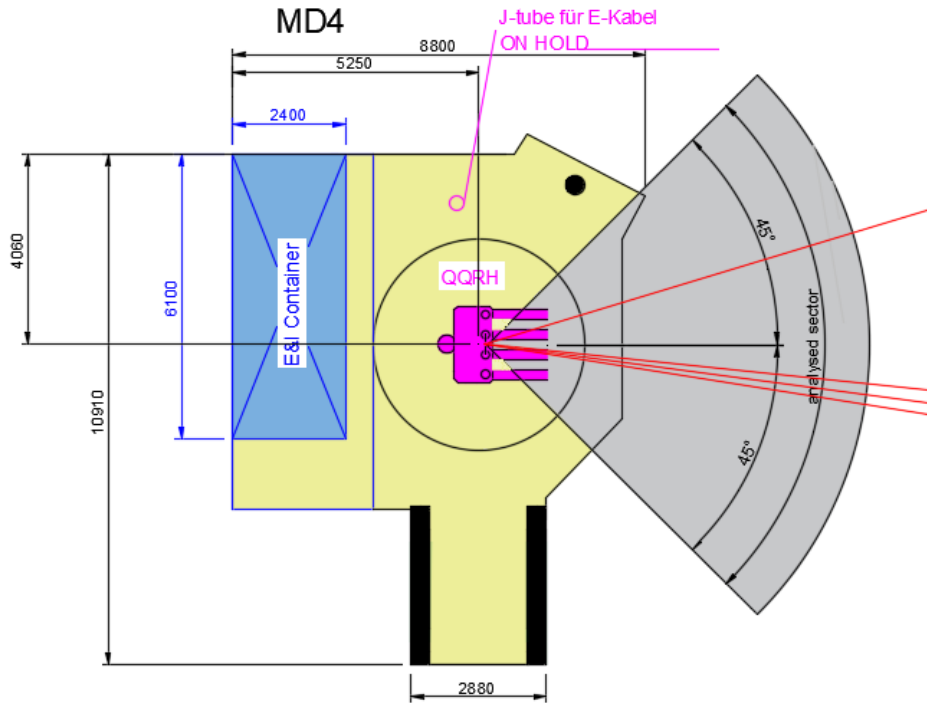


Abbildung 5-9: Skizze für MD4 (OP3)

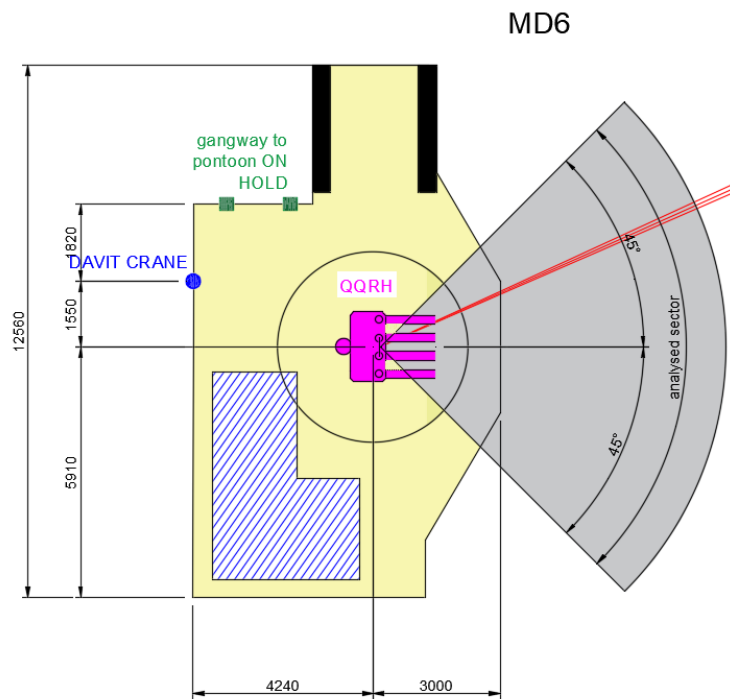






Abbildung 5-10: Skizze für MD6 (,OP2))

  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 40 von 79

### 5.3 Beschreibung der Brücken

Die Brücken unterscheiden sich im Wesentlichen in ihrer Länge. Ansonsten sind alle Brücken hinsichtlich ihrer Funktion gleich: Alle Brücken haben Laufwege und dienen als Fluchtweg für bis zu 40 Personen. Demnach, gemäß Ref.[XXIV.] sind die Laufwege mit einer lichten Breite von  $B_L = 1,20$  m und einer lichten Höhe von mindestens  $H_L = 2,00$  m vorgesehen.

Die einzige Ausnahme bildet die Brücke B4, zwischen BD1 und BD2: Diese Brücke dient gleichzeitig als Lagerung für die Rohrleitungen und ist deswegen zusätzlich mit 2 Riser Hang-Off Strukturen zu versehen.

Jede Brücke verfügt jeweils über ein Festlager (frei rotierend aber in allen 3 Richtungen fest) und ein Gleitlager (in Brückenaxialrichtung frei verschieblich, um Längenänderungen und Toleranzen auszugleichen).

Die Höhe bzw. Die Oberkante der Gitterroste auf allen Brücken ist gleich und liegt momentan ca. bei EL + 12.15 m SKN / LAT.

Tabelle 5-2: Beschreibung der Brücken

Bezeichnung	Spannweite (Lager zu Lager)	Breite	Brückentyp
B1	S = 35,80 m	konstant	symmetrisch
B2	S = 25,80 m	konstant	symmetrisch
B3	S = 79,20 m	variable	symmetrisch
B4	S = 32,20 m	konstant	exzentrisch
B5	S = 16,20 m	konstant	symmetrisch
B6	S = 29,45 m	konstant	symmetrisch
B7	S = 68,10 m	variable	symmetrisch
B8	S = 25,80 m	konstant	symmetrisch
B9	S = 35,80 m	konstant	symmetrisch

Ausführlichere Informationen zu den Brücken sind unter Ref. [6.] zu finden.

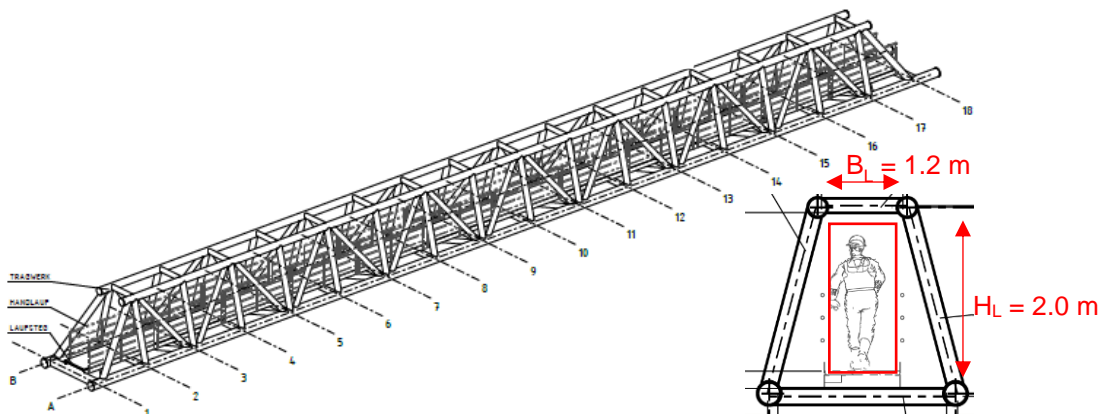







Abbildung 5-11: Übersicht Verbindungsbrücken



  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 41 von 79

#### 5.4 Beschreibung der Gründungen

Alle Anlege- und Ankerdalben werden als Monopiles ausgeführt. Dabei sind die Hauptabmessungen für alle 10 Dalbenpfähle (6 x MDs und 4 x BDs) gleich:

- Außendurchmesser:  $D_{\text{Pfahl}} = 4,50 \text{ m}$
- Wandstärke:  $t_{\text{Pfahl}} = 60 \text{ mm (konstant)}$
- Gesamtpfahllänge:  $L_{\text{Pfahl}} = 70,5 \text{ m}$
- Einbindelänge in den Boden:  $E_{\text{Pfahl}} = 44,5 \text{ m}$  für alle BD Pfähle (bei Wassertiefe von 15 m SKN)
- Einbindelänge in den Boden:  $E_{\text{Pfahl}} = 48,5 \text{ m}$  für alle MD Pfähle (bei Wassertiefe von 11 m SKN)
- Pfahloberkante (TOS): EL + 11,0 m SKN / LAT (für alle Dalben MDs und BDs)

Die gerammten Pfähle werden wie in Abbildung 5-12 dargestellt angeordnet und werden, wie unten gezeigt, durch Brücken verbunden, um einerseits den Zugang zu erleichtern und andererseits einen Fluchtweg zu bieten.

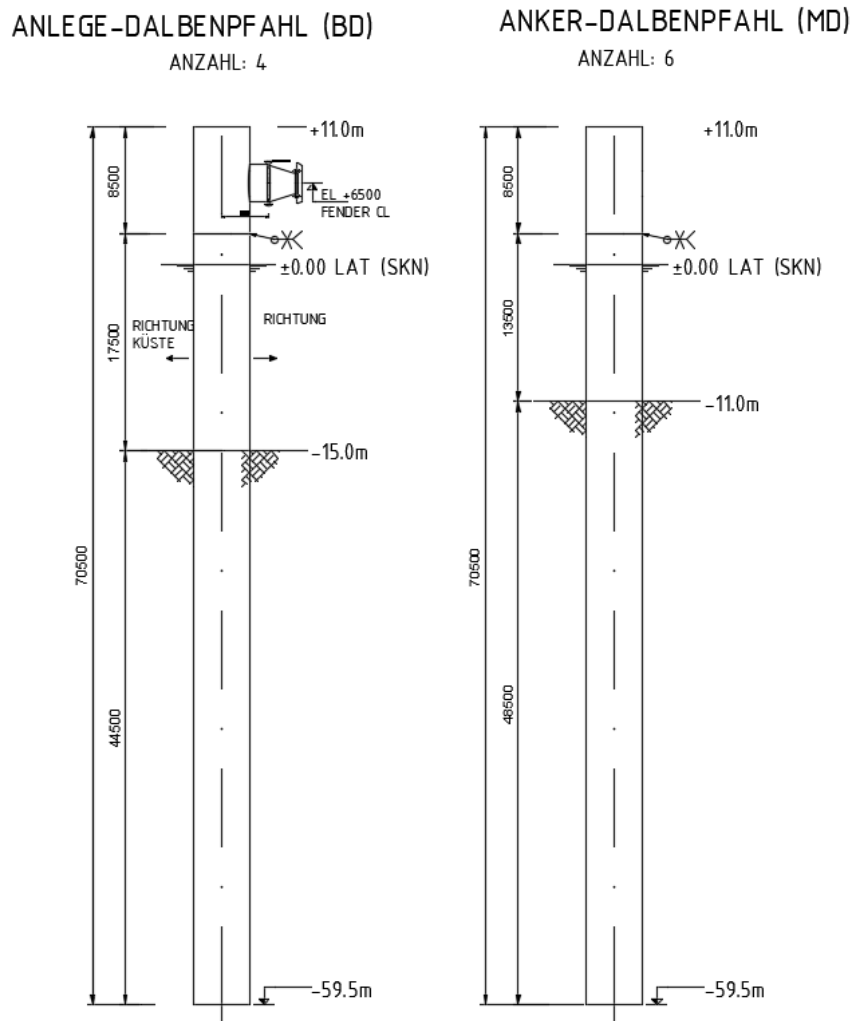




Abbildung 5-12: Dalbenpfähle

	Struktur	
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 42 von 79

## 5.5 Ausbaggerung

### 5.5.1 Allgemeine Erläuterungen zu Baggerarbeiten

Die bathymetrischen Daten beziehen sich auf SKN und zeigen, dass die Meeresbodentiefe im interessierenden Bereich etwa -10 m bis -19 m (SKN) beträgt. Die Fahrrinne, die auf -18 m SKN gehalten wird, ist etwa 550 m von der Anlegelinie der Anlegestelle entfernt.

Der gesamte Baggerbereich (Liegeplatz, Wendebasis und Liegeplatzzugang) im Kastenschnitt bis zu einer Mindesttiefe von SKN -14,0 m ausgebaggert, d. h. bis zur Fußlinie wird der Bereich bis zur Mindesttiefe plus der Vertikalen ausgebaggert Baggertoleranz zwischen +0,0 und -0,5 m. In Abbildung 5-13 ist ein Beispiel für einen Querschnitt des Kastenschnitts dargestellt. Ein Kastenschnitt lässt die grauen Bereiche fallen und füllt die Lücken. Mit dieser Methode wird ein natürliches Profil erzielt. Der Schwerpunkt liegt auf der Erreichung einer Mindesttiefe von SKN -14,0m im Bereich von Fußlinie zu Fußlinie.

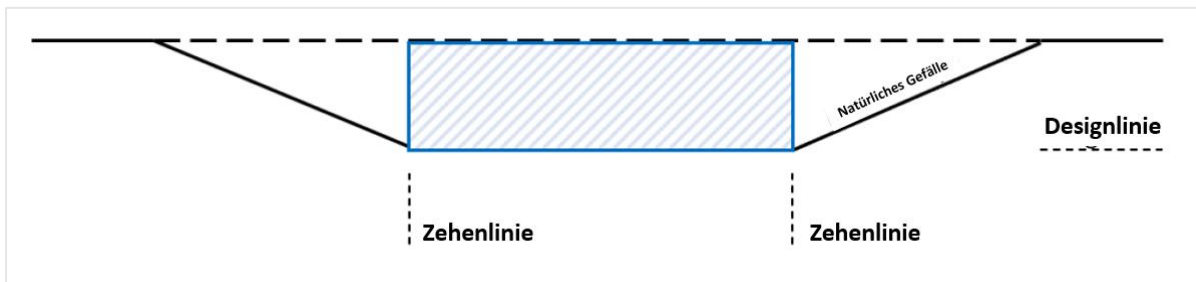







Abbildung 5-13: Beispiel für das Box-Cut-Prinzip

Zur Durchführung der Baggerarbeiten wird selbstfahrender ein Hopperbagger (TSHD) mobilisiert. Sobald sich der TSHD in der Nähe des Baggerbereichs befindet, senkt er beide Schleppköpfe auf den Meeresboden ab und die Baggerarbeiten können beginnen. Während der Baggerarbeiten gibt es keinen Überlauf. Aufgrund des Risikos des Vorhandenseins von Blindgängern ist vorgesehen, beide Schleppköpfe mit einem UXO Gitter auszustatten.

### 5.5.2 Ausbaggerung für den Kolkenschutz und die Installation von Monopiles

Für die Anbringung des Kolkshutzes um die Brüstungspfähle herum wird die vorgesehene Baggertiefe eine andere sein. Ein rechteckiger Bereich, der sich über alle vier Brüstungspfähle erstreckt, muss ca. 1 m tiefer ausgebaggert werden, um einen Kolkschutz zu gewährleisten (wie in dem grün markierten Bereich in Abbildung 5-14 unten dargestellt).

  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 43 von 79

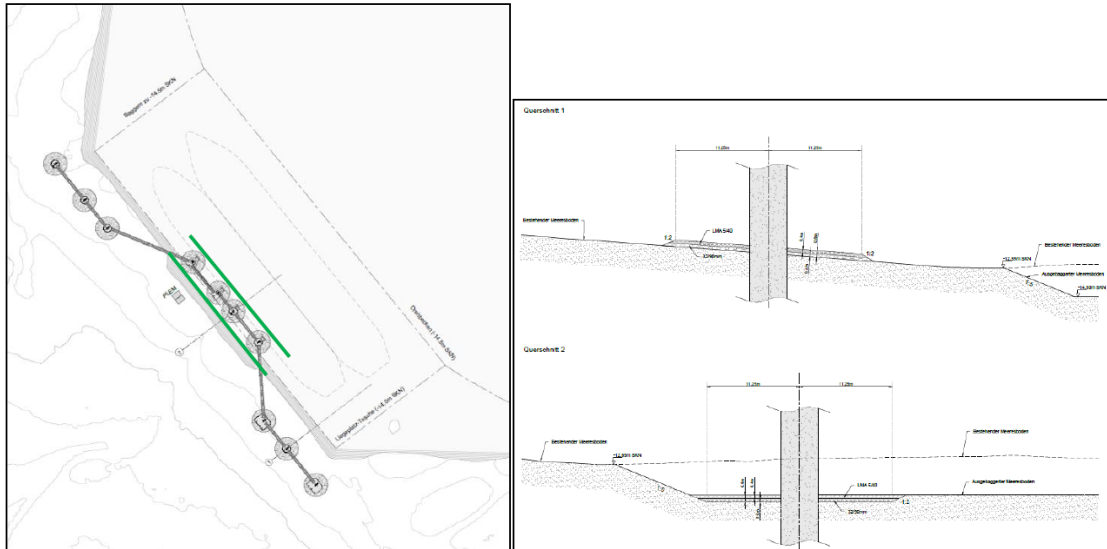


Abbildung 5-14: Baggerarbeiten für Kolkschutz- und Monopile-Installationen (ein rechteckiger Bereich, wie in dem grün markierten, der sich über alle vier Brüstungspfähle erstreckt, muss ca. 1 m tiefer ausgebaggert werden, um einen Kolkchutz zu gewährleisten)

### 5.5.3 Baggerumfang

Die Ausbaggerung besteht aus dem Ausbaggern von ca 0,8 Mio. m<sup>3</sup> in situ (1,2 Mio. m<sup>3</sup> im Baggertrichter – dredger hopper) Sedimenten aus der Liegeplatztasche, dem Wendebecken und der Liegeplatzzufahrt (Abbildung 5-15 unten). Die Liegeplatztasche sowie das Wendebecken und der Liegeplatzzugang werden alle auf ein Mindestniveau von SKN -14,0 m ausgebaggert, ohne zusätzliche vertikale Baggertoleranz zwischen 0,0 m und -0,5 m. Daher wird ein maximales Baggerniveau von SKN -14,5 m einschließlich vertikaler Baggertoleranzen erwartet. Das gesamte ausgebaggerte Baggergut ist zur Entsorgungsstelle K01 zu transportieren und dort abzuladen (siehe Abbildung 5-16).



Abbildung 5-15: Fußabdruck des Baggers






  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 44 von 79



Abbildung 5-16: Positionen der Bagger- (rote Linien) und Umlagerungsflächen (rote Punkte) im Jadegebiet. (Quelle: Stand der ökologischen Bewertung von Ausbaggerungs- und Umlagerungsstandorten in Deutschland und den Niederlanden, Dezember 2006)






#### 5.5.4 Wartungsbaggerung

Für die Anlage wird eine jährliche Wartungsbaggerung von etwa 27.000 m<sup>3</sup> (vor Ort) innerhalb des gesamten Wendebeckens veranschlagt. Derzeit gibt es keine ausgewiesenen Entsorgungsort für Wartungsbaggerarbeiten. Es sind Gespräche mit Interessenvertretern zu planen, um einen neuen Entsorgungsort für ein zukünftiges konsolidiertes Wartungsbaggerungsregime für das Gebiet zu identifizieren.

#### 5.6 Kolksicherung

Aufgrund der potenziellen Bildung umfangreicher Kolke um die Pfähle herum wird für die Bemessung ein flexibles Kolkschutzsystem aus Steinmaterial zur Ausführung um die Pfähle vorgeschlagen. Die Bewertung der Steingröße und -menge des Kolkschutzes erfolgte unter Berücksichtigung der Wirkung von Wellen und Strömung sowie der Wirkung des Propellerstrahls der Schiffe beim Manövrieren am LNG-Terminal und beim Annähern der Schlepper an die Dalben. Die Berechnungen der Sohlschubspannung um die Pfähle aufgrund von Wellen und Strömungen berücksichtigen auch die Verstärkung der Geschwindigkeit aufgrund der Anwesenheit von FRSU und LNG-Tankern, da die Strömungen unter den Schiffen beschleunigen.

Die minimal erforderliche Gewichtsklasse für die Deckschicht des Kolkschutzes ist LMA 5/40, mit einer dicke von 0,60 m. Zwischen der Deckschicht und dem Meeresboden muss eine Filterschicht mit einer dicke von 0,40 m und der Gewichtsklasse 32/90 mm ausgeführt werden. Die Gesamtdicke des Kolkschutzes um den Pfahl beträgt daher 1,00 m.

  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 45 von 79

Der Kolkchutz wird vor den Rammarbeiten für die Monopiles eingebaut. Die Mindestdicke sowohl der Filterschicht als auch der Deckschicht werden durch Studien bestätigt. Während der Betriebsphase des Projekts wird ein Monitoring stattfinden, um die Stabilität des Kolkschutzes zu gewährleisten. Bei Bedarf werden erforderliche Maßnahmen veranlasst.

Siehe Abbildung 5-18 und Abbildung 5-19.

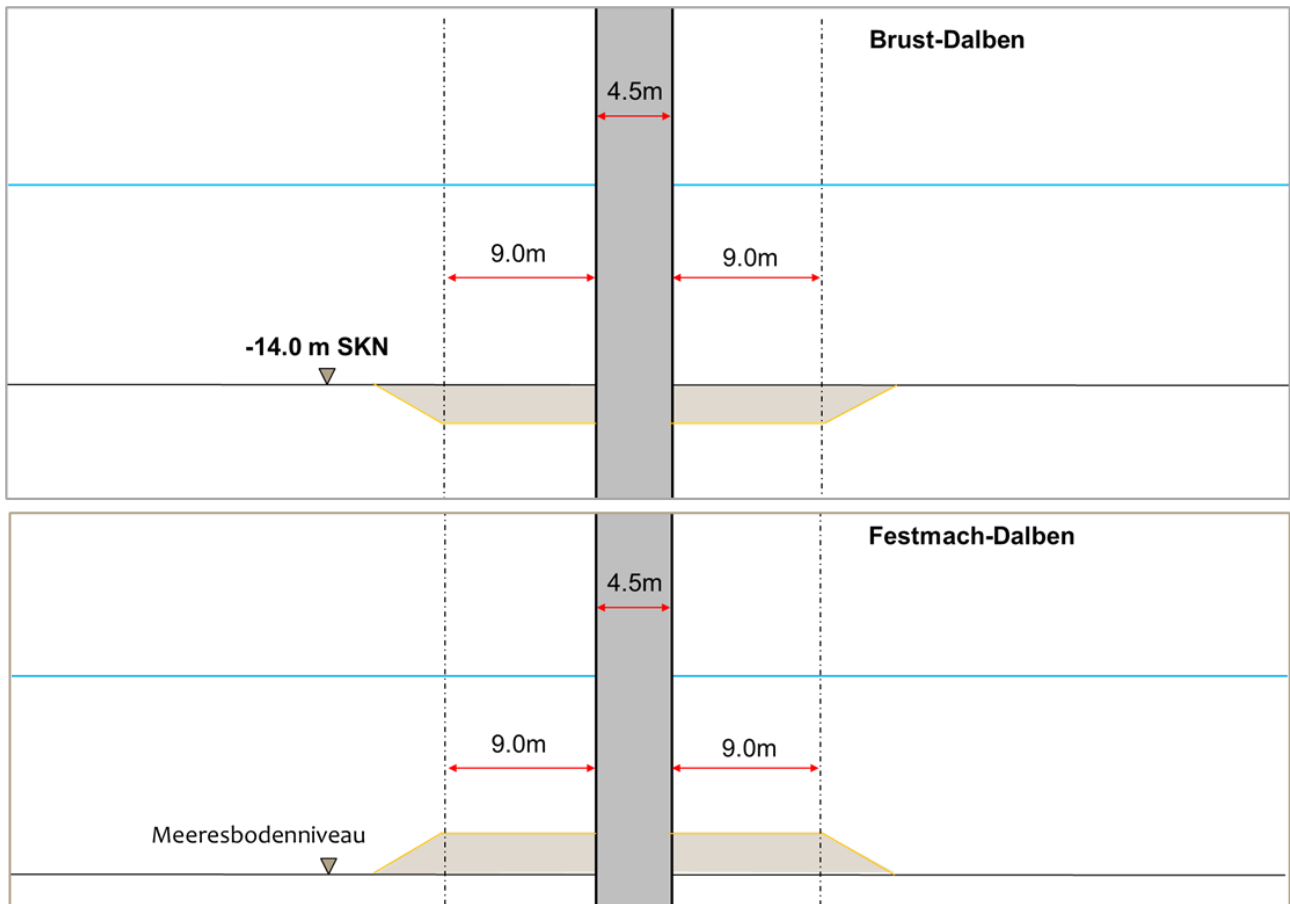




Abbildung 5-17: Skizze des Querschnitts mit der Mindestausdehnung des Kolkschutzes für Anlegedalben (obere Darstellung) und Vertäugsalben (untere Darstellung)

	Struktur	
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 46 von 79

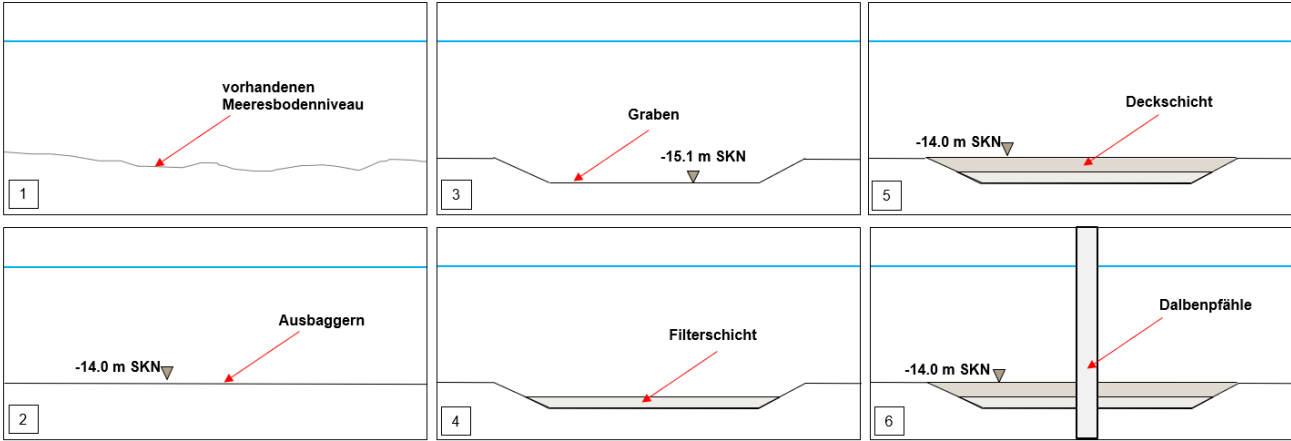


Abbildung 5-18: Errichtung – Anlegedalben – Vor Einbau des Kolksschutzes

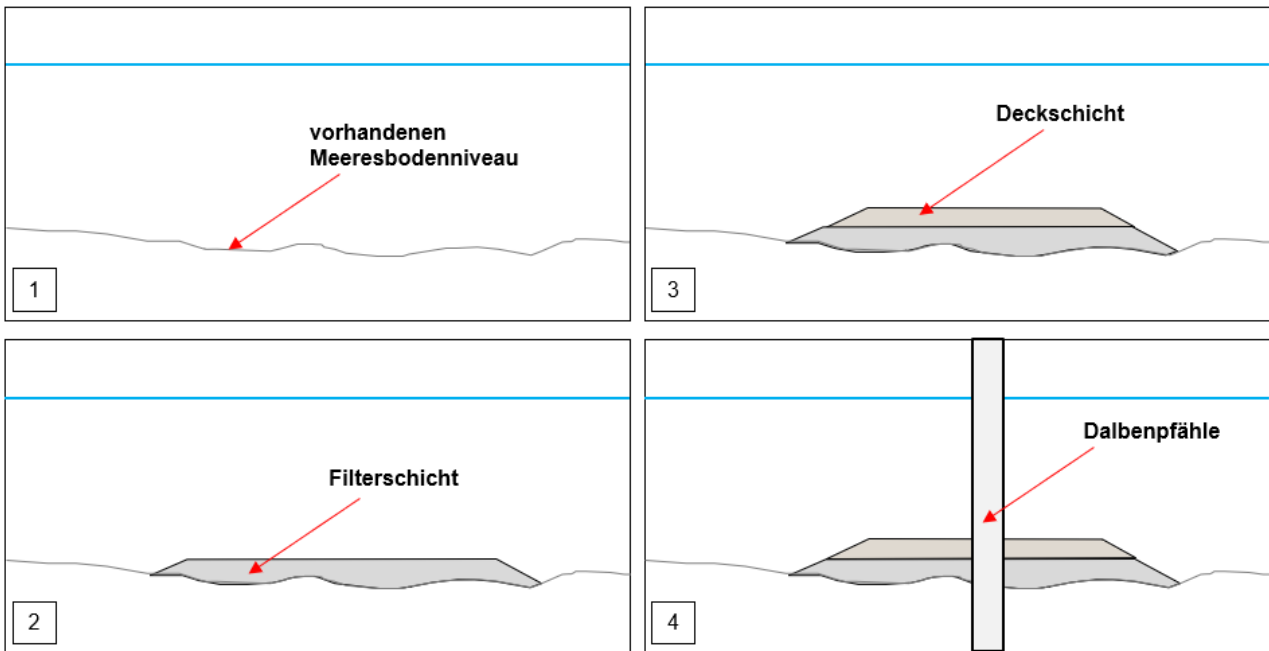







Abbildung 5-19: Errichtung – Vertäudalben – Vor Einbau des Kolksschutzes

  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 47 von 79

## 6 Design-Anforderungen

### 6.1 Allgemein

Die in diesem Abschnitt werden die allgemeinen Entwurfskriterien für die Gestaltung und die Nachweise der Terminal-Komponenten beschrieben.

Details zu den Lasten, Lasteffekten, etc. werden in den Folgekapiteln behandelt.

Das Terminal soll einen Rettungsweg für bis zu 40 Personen beinhalten.

### 6.2 Referenzebenen und Koordinatensystem

Für die statischen Berechnungen werden lokale Koordinatensysteme definiert. Für jedes dieser Koordinatensysteme befindet sich der vertikale Ursprung auf Seekartennull (SKN).

Im Allgemeinen ist das globale Koordinatensystem wie folgt definiert:

- Vertikale Bezugsebene = SKN (= LAT)
- Koordinatensystem = ETRS89, UTM N32






### 6.3 Bemessungslebensdauer

Im Allgemeinen beruht die Lebensdauer aller Elemente auf Eurocode 1990 (Ref. [I.]). Als Konsequenzklasse gilt CC2:

- Schiffsbauwerke: 50 Jahre (Stahl und Beton)
- Geländer: 25 Jahre (Edelstahl)
- Quick Release Hooks: 25 Jahre (Stahl)
- Fender: 20 Jahre (Gummis)
- 10 Jahre (Stahlplatten)

Abweichend von der allgemeinen Bemessungslebensdauer gemäß Eurocode wird vom Auftraggeber eine projektspezifische Lebensdauer/Nutzungszeit für das FSRU-Projekt von maximal 5 Jahren vorgegeben und für alle relevanten Auslegungsbereiche berücksichtigt. Dies umfasst die Lebensdauer der Hauptkonstruktionselemente.



  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 48 von 79

## 7 Lasten und Lasteffekte

### 7.1 Allgemeines

Die Lasten und Lasteffekte, welche für die Dalbenauslegung berücksichtigt werden, lassen sich in folgende Gruppen einteilen:

- Permanente Lasten (G)
- Variable Funktionslasten (Q)
- Außergewöhnliche Lasten (A)

### 7.2 Permanente Lasten (G)

Die größten permanenten Lasten, ergeben sich aus den folgenden Eigengewichten:

- Eigengewicht der Struktur
- Eigengewicht der Ausstattung und des Equipments (Gitterroste, Haken, Fender, etc.)

### 7.3 Veränderliche Lasten (Q)






Zu den hier zu berücksichtigen veränderlichen Lasten zählen:

- Verkehrslasten, siehe auch Kapitel 7.5
- Anlege-(Fender)-Lasten, gemäß Ref. [15.] siehe auch Kapitel 7.6
- Mooring-(Haken)-Lasten, gemäß Ref.[9.], siehe auch Kapitel 7.7
- Riser Hang-off Lasten, gemäß Ref. [10.] siehe auch Kapitel 7.8
- Lasten aus Treppenturm & Gangway Lagerung, gemäß Ref. [11.] siehe auch Kapitel 7.9
- Lasten aus Containerisiertem Sammelplatz (40“) siehe auch Kapitel 7.10
- Lasten aus E&I Container (20“) siehe auch Kapitel 7.13
- Lasten E-Kabeln, siehe auch Kapitel 7.15
- Umweltlasten (Wasserstände, Wind, Welle, Strömung) gemäß Ref. [1.]

### 7.4 Außergewöhnliche Lasten (A)

Für die die strukturelle Auslegung alle Bauteile sowie der Gründung werden keine außergewöhnlichen Lasten berücksichtigt.



  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 49 von 79

## 7.5 Personenzahl / Verkehrslasten

Basierend auf Kundenvorgabe (Ref. [7.]), soll die gesamte Anlegerkonstruktion (Dalben-Plattformen, Brücken, etc.) für den Evakuierungsfall von max. 40 Personen an Bord (POB) des FSRU konzipiert werden. Gemäß Ref.[VIII.], wird eine gleichmäßig verteilte Streckenlast von  $q = 2,0 \text{ kN/m}^2$  berücksichtigt.

Zusätzlich ist als Alternativlast eine Einzellast von  $Q_i = 1,5 \text{ KN}$  in der Mitte eines freien Feldes zu berücksichtigen.

Gemäß Ref.[XXII.], wird horizontale Design - Holmlast (inkl. Lastfaktor) von  $H_d = 0,525 \text{ kN/m}$  oben an allen Handläufen angesetzt.

## 7.6 Fender-Lasten

Aus der aktuellen dynamischen Anlege- und Vertäu- Berechnung (DMA) (seitens IMDC, Ref. [14.]) ergibt sich für das dargestellte Layout (4 Anlege-Dalben, siehe Abschnitt 5.1) eine maximale Fender-Kraft von 3.548 kN.

Ebenso werden charakteristische Fender-Lasten basierend auf der maximalen Fender-Reaktionslast angenommen, die in einer ähnlichen Größenordnung liegen, aber leicht darüber liegen:

Aktuell wird der folgenden Fender-Typ ausgewählt:

- Super Cone Fender type: SCN 2250 F1.4
- Absorptions-Energy:  $E = 4.963,4 \text{ kNm}$
- Zugehörige Reaktionslast:  $R = 3.707,6 \text{ kN}$
- Gewicht (nur Fender, ohne Fenderplatte):  $m_F = 13,5 \text{ t}$
- Maximaler Reibbeiwert der Fenderplatte:  $\mu = 0,2$





Zur Minimierung der Lasten auf den Dalben und für den Anschluss der Fenderunterkonstruktion wird ein Reibungsarmes Material für die Fenderplatte (im Kontakt zu dem Schiff) nötig sein. Es wird davon ausgegangen, dass ein Reibbeiwert von  $\mu \leq 0,1$  möglich ist. Nichtsdestotrotz wird für die strukturellen Nachweise eine Reibkraft am Fender mit  $\mu = 0,2$  ermittelt.

Um hieraus, die maximale charakteristische Fender-reaktionslast zu ermitteln, wird die Reaktionslast R mit den folgenden Faktoren multipliziert:

- Winkel-Faktor:  $f_w = 1.00$
- Temperatur-Faktor:  $f_T = 1.05$
- Geschwindigkeits-Faktor:  $f_v = 1.10$
- Toleranz-Faktor:  $f_{tol} = 1.10$

Somit resultieren die charakteristischen Fenderlasten pro Richtung zu:

- Axiale Fender-Drucklast:  $F_{\text{Fender, X, ch.}} = R * f_w * f_T * f_v * f_{tol} = 4.711 \text{ kN}$
- Horizontale Fenderlast (infolge Reibung):  $F_{\text{Fender-H, ch.}} = F_{\text{Fender, X, ch.}} * \mu = 942 \text{ kN}$

  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 50 von 79

- Vertikale Fenderlast (infolge Reibung + Gewicht):  $F_{\text{Fender-V, ch.}} = F_{\text{Fender, H, ch.}} + 1,2 * m_F * g = 1.101 \text{ kN}$   
Ein Gewichtszuschlagfaktor von 1,2 wird hier benutzt, um das zusätzliche Gewicht der Fender platte zu berücksichtigen.

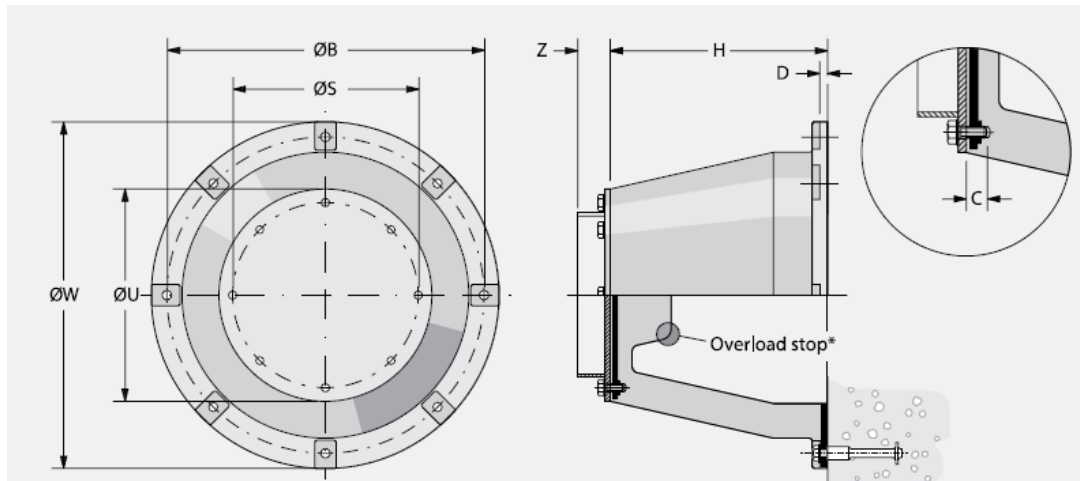







Abbildung 7-1: Klassischer „Super Cone Fender“ von Trelleborg

Für die Gründungsnachweise wird diese Last mit einem ULS-Lastfaktor von 1,2 (gemäß EAU 2020, Ref. [XIX.] / siehe Kap. 9.5) multipliziert.

Für die Strukturellen Nachweise von Pfahl und Fendenanschluss werden die Lastfaktoren nach EC 3 mit 1,5 berücksichtigt.

Die Fenderlasten werden bei einer Höhe von EL +6,50 m SKN / LAT angesetzt. Die Lasten werden am äußeren Ende der Fenderplatte angenommen: ca. 6,5 m von Dalbenmitte entfernt.

Für die Auslegung von Pfahl und Fender-Anschluss-Detail wird zusätzlich eine maximale horizontale Pfahlposition von +/- 500 mm angenommen.

  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 51 von 79

## 7.7 Mooring-Lasten / Hakenlasten

Die Anforderungen an die Anker-Dalben und den äußeren Anlege-Dalben sind in Tabelle 7-1 dargestellt.

Alle Ankerdalben (MD 1 bis MD 6) werden jeweils mit einem vierfachen Schnell-Löse-Haken (QQRH: Quadrupel Quick Release Hook) ausgestattet. Die zwei äußeren Anlege-Dalben (BD1 und BD 4) werden jeweils mit einem dreifachen Schnell-Löse-Haken (TQRH: Triple Quick Release Hook) ausgestattet.








Abbildung 7-2: Example Quick release hook (Source: Straatman)

Alle Angaben, zu Gewichten und Arbeitslast (SWL: Safe Work Load) wurde der Ref. [9.] entnommen. Jeder einzelne Schnell-Löse-Haken (QRH: Quick Release Hook) hat eine Arbeitslast von SWL = 150 t.

Gemäß Ref. [9.] sind die Eigengewichte der Schnell-Löse-Haken (QRH: Quick Release Hooks) wie folgt:

- QQRH (Quadrupel Quick Release Hook):  $m_{\text{QQRH}} = 5.600 \text{ kg} = 5,6 \text{ t}$
- TQRH (Triple Quick Release Hook):  $m_{\text{TQRH}} = 4.600 \text{ kg} = 4,6 \text{ t}$

  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 52 von 79

Gemäß Ref.[15.], ermittelt sich gesamte charakteristischen ULS Mooring-Lasten pro Dalben wie folgt:

*Tabelle 7-1: charakteristische ULS Anlegelasten*






Dalben	Dalben-Lokationen	QRH-Typ	Anzahl von QRHs (je SLW = 150 t)	Gesamte charakteristische ULS Mooring-Last $ML_k$
Alle Ankerdalben	MD1 bis MD6	Quadrupel (Q)	4	$60\% \times 4 \times 150 \text{ t} \times 9,81 \text{ m/s}^2 = 3.532 \text{ kN}$
Äußere Anlegedalben	BD 1 & BD 4	Triple (T)	3	$60\% \times 3 \times 150 \text{ t} \times 9,81 \text{ m/s}^2 = 2.649 \text{ kN}$

Die in der obigen Tabelle angegebenen ULS Mooring Lasten können laut Ref.[15.] auch abweichend zur horizontalen Richtung mit bis zu 30° nach oben oder bis zu 10° nach unten wirken.

Für die strukturellen Nachweise der Dalbenplattformen werden die oben beschriebenen charakteristischen Mooringlasten  $ML_k$  mit den ULS- Lastfaktoren für veränderliche Lasten nach DIN 18088-1, [XI.] multipliziert, dazu siehe auch Kapitel 10.1.

Für die Gründungsnachweise der Dalben werden die oben beschriebenen charakteristischen Mooringlasten  $ML_k$  gemäß EAU 2020, Ref. [XIX.] mit einem ULS-Lastfaktor von 1.2 (siehe Kap. 10.2.) multipliziert.

Die Mooringlasten werden bei einer Höhe von EL +12,30 m SKN / LAT angesetzt. Konservativ wird eine reine Horizontalkomponente ohne Vertikalanteil für die Nachweise von Dalben und Plattformen betrachtet.

  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 53 von 79

### 7.8 Riser Hang-Off Lasten

Die Brücke B4 soll zusätzlich zu dem Laufweg noch 2 Riser Hang-off Lager bieten. Die Lokation dieser 2 Hang-off Lager ist der folgenden Abbildung zu entnehmen. Um einen Zusammenprall der Riser mit der Brücke B4 zu vermeiden, wird die Brücke B4 mit einer Exzentrizität von 2,55 m zum Dalben angeordnet. Für außergewöhnliche Wartungszwecke, soll die Brücke B4 zusätzlich mit einem Laufsteg zu den Riser-Hang-off Punkten ausgestattet werden. Gemäß ref. [10.], soll dieser einen horizontalen Mondestabstand zu den hang-offs von 0,21 m haben.

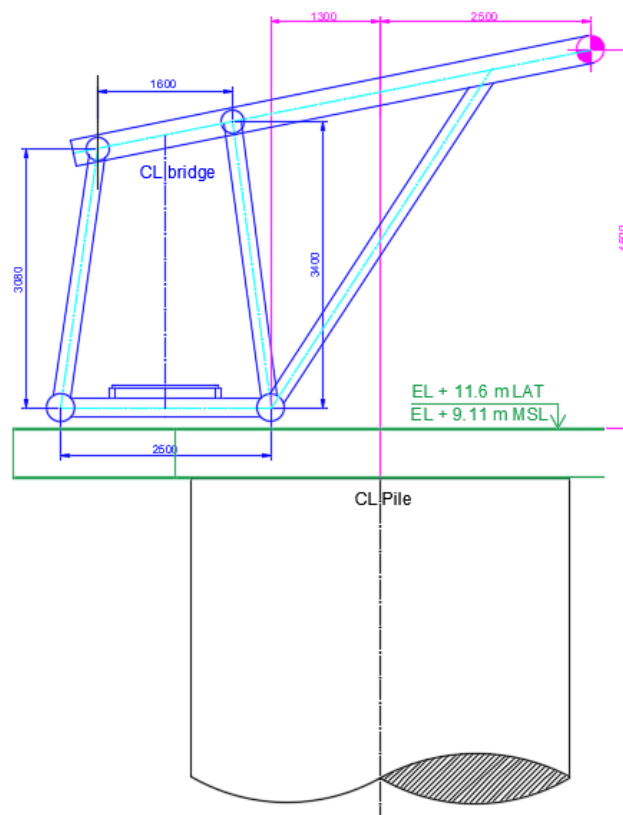


Abbildung 7-3: Position der Riser Hang-Offs, Seitenansicht

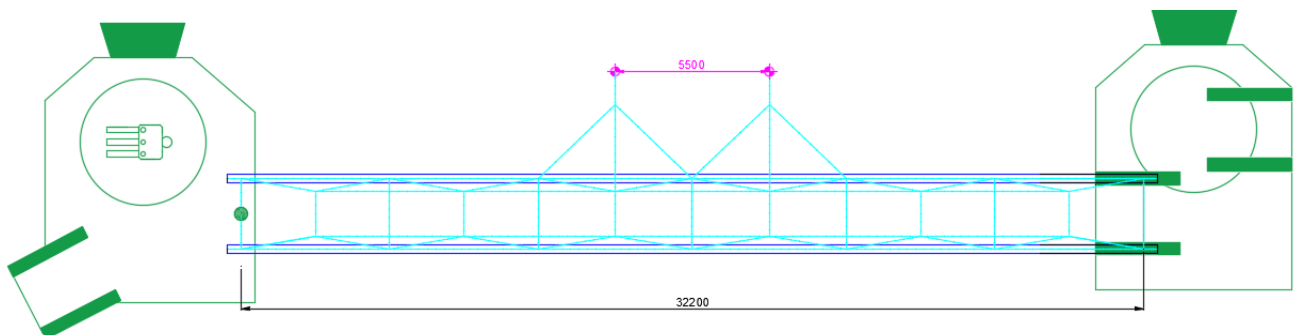







Abbildung 7-4: Position der Riser Hang-Offs, Draufsicht

  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 54 von 79

Die Hang-off Lasten erzeugen an der Brücke B4 maximum die folgenden Lasten, wie in ref. [10.] angegeben

- 11 t vertikal
- 11 t horizontal quer
- 10% der Vertikallast horizontal längs

### 7.9 Treppenturm und Gangway Support-Lasten

Die Plattform BD 3 soll zusätzlich zu den Brücken B5 und B6 auch eine Lagerung für einen Treppenturm und den Laufsteg zum FSRU bieten.

Die Hauptmessungen der Laufsteglagerung an der Basis sind  $B \times L = 1.75 \text{ m} \times 1.75 \text{ m}$ . Die detaillierten Abmessungen des Treppenturms mit Gangway-Stütze sind in der Zeichnung ref. [11.] dargestellt.

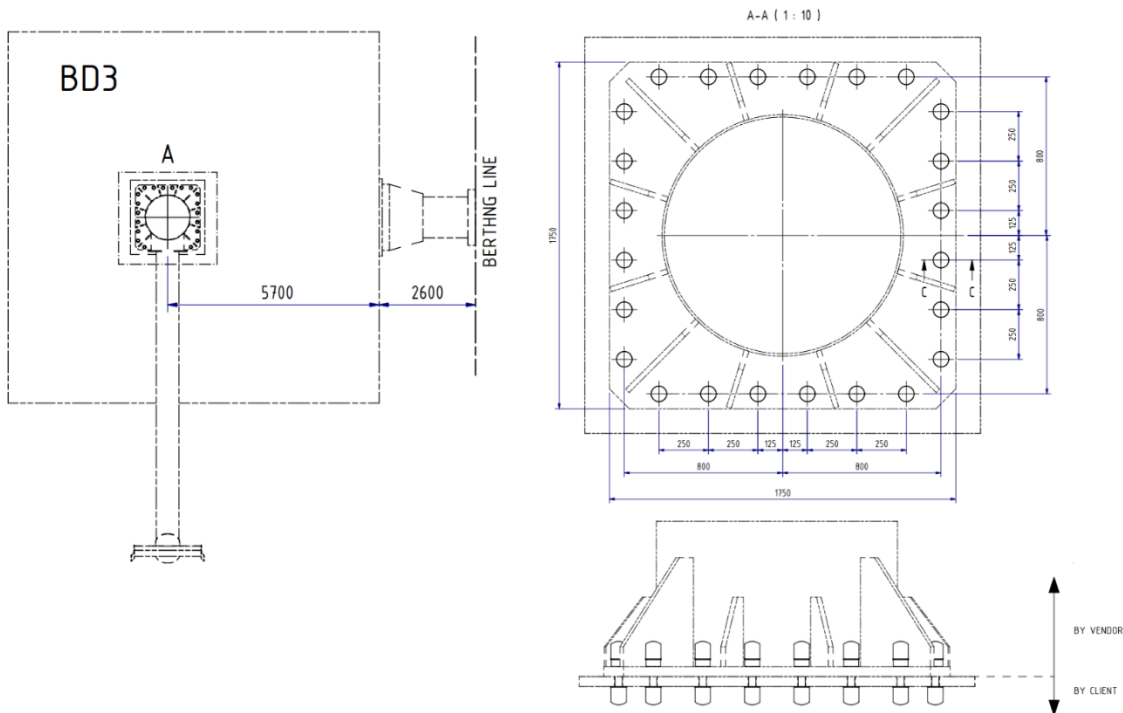







Abbildung 7-5: Treppenturm Grundlage

  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 55 von 79

Die Schnittstellenlasten zur BD 3 Plattform sind aus Ref. .[12.] extrahiert.

Tabelle 7-2: Schnittstellenlasten

Lastfall (LC) in Ref. [12.]	Horizontal -Last 1, Fx [kN]	Horizontal -Last 2, Fy [kN]	Resultierende Horizontallast, FR [kN]	Vertikal -Last, Fz [kN]	Biege-Moment 1, Mx [kNm]	Biege-Moment 2, My [kNm]	Resultierendes Biegemoment, MR [kNm]	Drehmoment, Mz [kNm]
LC 17 (Betrieb)	22,6	0	22,6	340,3	32,6	921,7	922,3	19,9
LC1 (Betrieb)	32,9	0	32,9	343,8	352,1	651,9	740,9	19,9
LC 2 (Staustellung)	137,4	0	137,4	425,2	6,7	1.640,8	1.640,8	0,6
LC 6 (Staustellung)	0	171,2	171,2	425,2	891,3	923,6	1.283,5	584,9

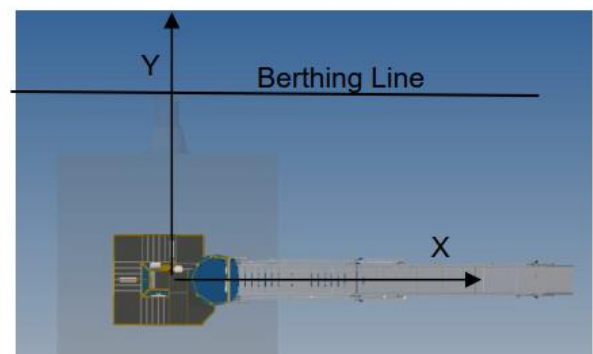


Abbildung 7-6: Gangwayturm in Betrieb

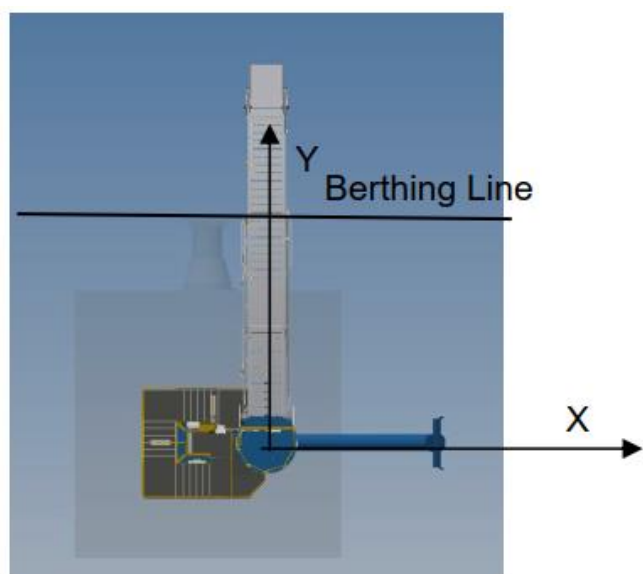
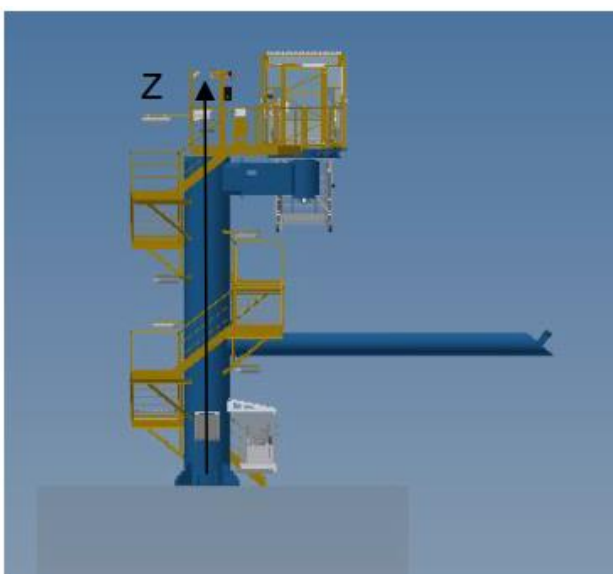




Abbildung 7-7: Gangwayturm in Staustellung



	Struktur	
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 56 von 79

Die maximale Lasten aller Lastfälle in Ref. [12.] werden für die Berechnung der Dalben Plattformen berücksichtigt.

### 7.10 Notunterkunft bzw. Sammelplatz






Die Plattform MD 6 soll zusätzlich zu dem Lager für Brücken B9 noch Platz für einen Sammelplatz für 40 Personen bieten.

### 7.11 Ponton

Vor den Dalben MD5 und MD6 soll ein Anlegeponton festgemacht werden. Abbildung 7-8 veranschaulicht dieses Design als architektonischen Entwurf.



Abbildung 7-8: Ponton nahe MD5 und MD6 mit Laufweg/Rampe zu Ponton MD6 (Quelle: DAMEN)

  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 57 von 79

### 7.11.1 Betriebsanforderungen






- Zugang unter normalen/betriebsüblichen Bedingungen für den Transfer und die Versorgung der Besatzung (alltäglicher Gebrauch) über ein Besatzungsschiff;
- Zugang bei Notfällen (z. B. Feuerwehreinsatz und Evakuierung der FSRU-Crew) – zeitgleiche Benutzung durch Feuerlöschboote und Rettungsboote;
- Berücksichtigung extremer Umgebungsverhältnisse (Bedingungen mit 100-jährlichem Wiederkehrintervall): Überlebensbedingungen wie bei der FSRU;
- Ponton darf nicht mit Plattformstruktur des Anlandeterminals kollidieren;
- Ponton muss aus Sicherheitsgründen an den Seiten über Geländer verfügen;
- Ponton muss für Hebe- und Absetzarbeiten mit Davit kran zugänglich sein;
- Vorgesehene Positionierung des Pontons für maximale Betriebsbereitschaft: frontal in Hauptströmungs- und -wellenrichtung;
- Ponton für maximale Betriebsbereitschaft ggf. ballastieren;
- Mindestanlegefläche 62 m;
- Mindestdecklast 10 kN/m<sup>2</sup>;
- Mindestanzahl an zeitgleich auf dem Ponton befindlichen Personen: 15 pax;
- Ponton muss zugänglich sein, wenn die FSRU vor Ort liegt (Bedingungen mit 100-jährlichem Wiederkehrintervall).

### 7.11.2 Bemessungslebensdauer

- Bemessungslebensdauer 25 Jahre,
- 5 Jahre bis zur ersten Wartung.

### 7.11.3 Ponton-Vertäupfähle

- Ponton wird nicht an den Monopiles vertäut, sondern an separaten, oben geschlossenen, permanent installierten Spundpfählen (Abbildung 7-8);
- Ponton wird von 4 Pfählen in Position gehalten (noch zu klären);
- Ermüdung der Pfähle wird untersucht;
- Bei der Bestimmung des Pfahldurchmessers, der -wandstärke und der -länge müssen die vom Ponton auf die Pfähle wirkenden Lasten berücksichtigt werden;
- Auf den Ponton wirkende Lasten werden durch die Umgebungseinflüsse (Wind, Wellen, Strömung) sowie ggf. anliegende/vertäute Schiffe bestimmt;
- Die Planung muss möglichen Kolk berücksichtigen.

  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 58 von 79

#### 7.11.4 Bemessungsschiffe:

- Schlepper: L 28,4 m x B 13 m x Tiefgang 5,63 m;
- Seenotrettungsboot: L 23,1 m x B 6 m x Tiefgang 1,6 m.

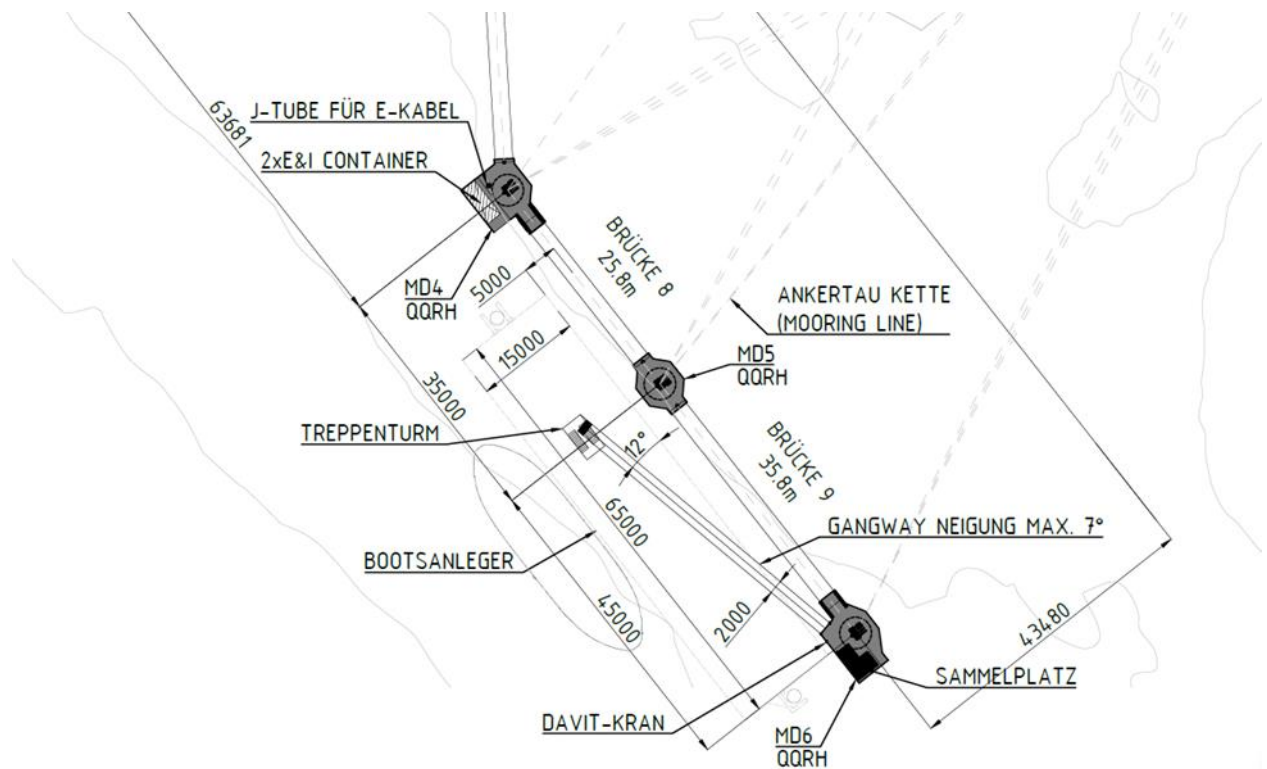


Abbildung 7-9: Auszug aus Zeichnung „TES-WHV-VGN-FSRU-ENV-DWG-2109.05 Übersichtsplan“, in der die Anordnung des Pontons, der Gangway und des Treppenhauses angegeben sind






#### 7.12 Laufweg / Rampe zu Ponton

Von dem Sammelplatz auf MD6 aus, soll auch der Anlegeponton erreichbar sein.

Bekannt sind die erforderliche Mindestbreite des Laufsteges auf der Rampe:  $B_{\min} = 1,2 \text{ m}$ . Die Neigung der Rampe ist prinzipiell möglichst gering zu halten, da diese auch als Rettungsweg dient.

Es gelten die folgenden Bemessungsanforderungen:

- 1 Gangway gemäß Spezifikation mit horizontaler Neigung von maximal 7 Grad;
- Lichte Mindestbreite einer einteiliger Gangway: 1,2 m;
- Mindestbelastung: 4 kN/m<sup>2</sup> (Personen mit leichter Ausrüstung);
- Gangway wird auf MD6 abgestützt;
- Gangway wird auf Ponton am Treppenturm abgestützt.

  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 59 von 79

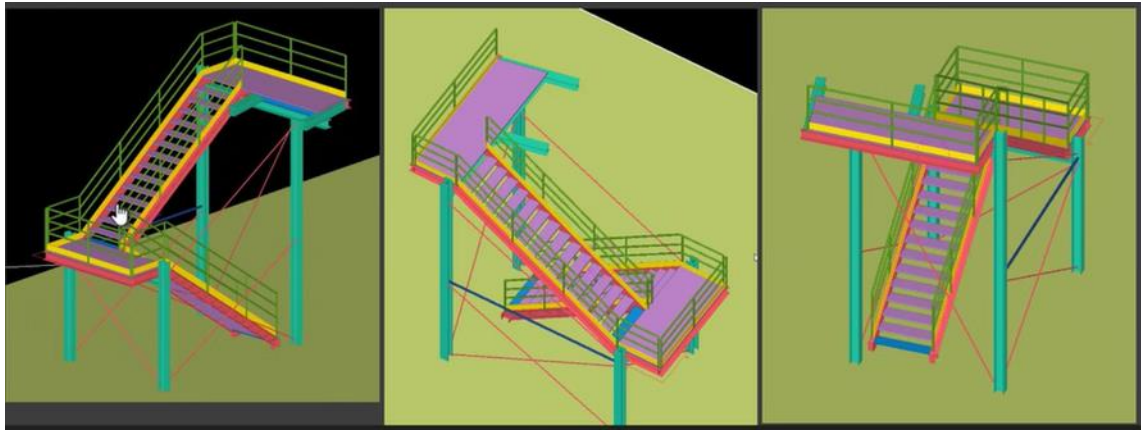


Abbildung 7-10: Vorgesehene Positionierung des Treppenturms auf dem Ponton

### 7.13 Davit Kran

Die Plattform MD6 soll zusätzlich mit einem Davit Kran ausgestattet werden, um Materialien von bis zu 300 kg vom Ponton auf MD6 zu heben. Im Notfall sollen über diesen Kran auch Personen geborgen werden können.

### 7.14 E&I Container

Die Plattform MD 4 soll zusätzlich zu den Lagern für die Brücken B7 und B8 noch Platz für 2 mal 20 ft E&I Container bieten. Das Eigengewicht für beide ausgerüsteten E&I Container zusammen konservativ mit 20 t berücksichtigt.

Beide E&I Container müssen für Wartungszwecke erreichbar sein. Dazu muss die Plattform MD4 vor dem untern Container eine Treppe und Laufsteg als Zugang zu dem oberen Container ausgerüstet werden.




### 7.15 Seekabel und J-Tube

An der Plattform MD4 wird zusätzlich die Anlandung von einem Seekabel (Typ Waterlink – fere 1,8 / 3kV von Nexans) geplant. Für die Lastermittlung der zugehörigen J-Tubes (Kabelführungsrohre) an der MD4 werden Durchmesser und Gewicht der Kabel entsprechend Referenz [13.] verwendet:

- Kabeldurchmesser:  $D = 53,5 \text{ mm}$
- Kabelgewicht:  $m = 7,4 \text{ kg/m}$  in Luft
- Kabelgewicht:  $m = 5,1 \text{ kg/m}$  in Wasser
- Betrachtete Länge:  $L = 15 \text{ m (LAT to ML)} + 5 \text{ m (bending)} + 12 \text{ m (LAT to pltf.)} = L = 32 \text{ m}$
- Min. zulässiger Biegedurchmesser:  $D = 1,6 \text{ m}$  bzw.  $R = 0,800 \text{ m}$
- Maximale Kabel-Zugkapazität:  $F_{\text{pull}} = 145 \text{ kN}$ .

MD4 ist für zwei mögliche Kabeleinzugverfahren auszulegen: 1. horizontaler Einzug (Abbildung 7-11) und 2. vertikaler Einzug (Abbildung 7-12).



  	Struktur	
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 60 von 79

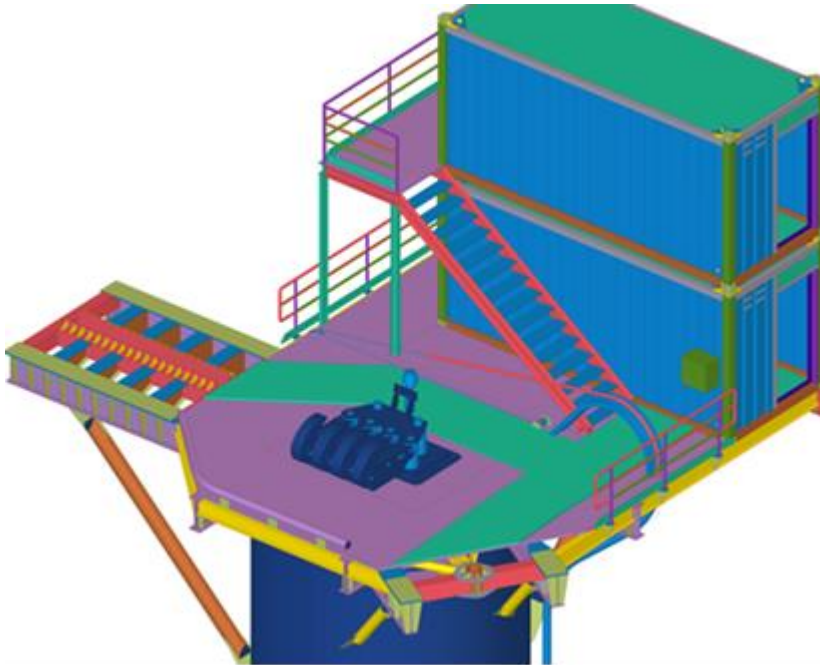


Abbildung 7-11: Horizontaler Kabeleinzug (architektonischer Entwurf)

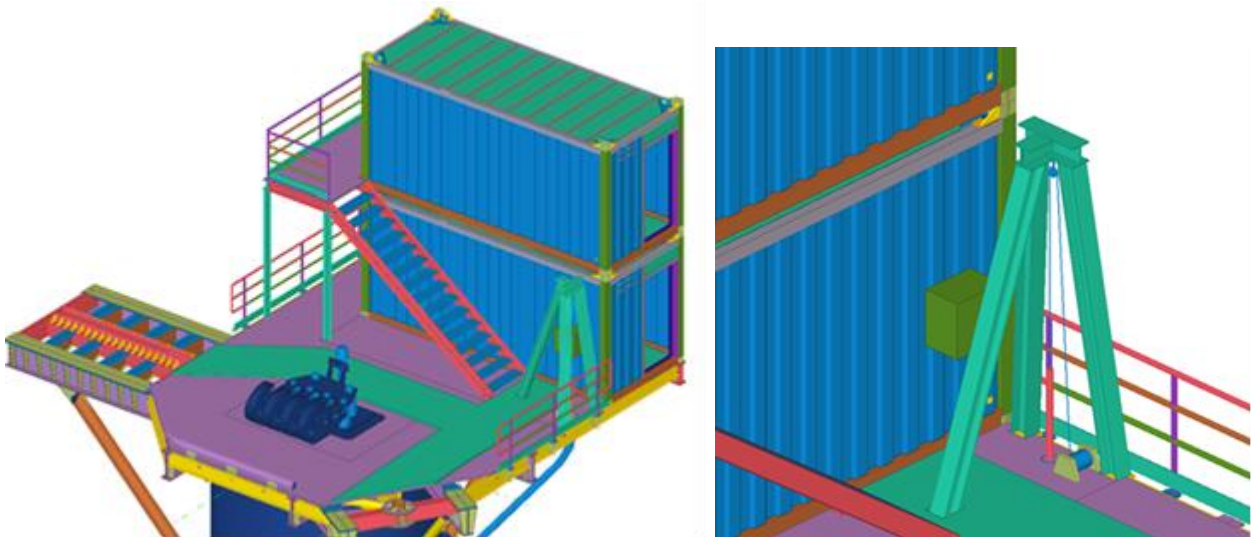







Abbildung 7-12: Vertikaler Kabeleinzug (architektonischer Entwurf)

## 7.16 Umweltbedingungen

Alle Umweltbedingungen basieren auf den in Referenz [1.] angegebenen Daten.

  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 61 von 79

### 7.16.1 Wasserstände






Da der Terminalbereich teilweise in dem Bereich der BD-Dalben ausgebaggert wird, werden für die Strukturplanungen die folgenden Wassertiefen ( $h_{\text{water}}$ ) berücksichtigt:

- $h_{\text{water}} = -15,0$  m SKN / LAT für alle BDs (nach Ausbaggerung)
- $h_{\text{water}} = -11,0$  m SKN / LAT für alle MDs (keine Baggerarbeiten erforderlich)

Die Wasserstände als 100-jähriges Extremwerte werden, wie in der folgenden Tabelle angegeben, berücksichtigt, basierend auf Referenz [1.]

Tabelle 7-3: Wasserstände, 100-jähriges Extremwerte

Wasserstand	Höhe relativ zu LAT / SKN [m]
Lowest Astronomical Tide / Niedrigster Gezeitenwasserstand / Seekartennull (LAT / NGzW/ SKN)	0,00
Mean Sea Level / Mittlerer Meeresspiegel (MSL) / NHN	2,49
Highest Astronomical Tide / Höchster Gezeitenwasserstand (HAT/ HGzW)	4,77
Highest Still Water Level / Höchster Stillwasserstand (HSWL)	7,16
Niedrigster Stillwasserstand (LSWL)	-1,03

  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 62 von 79

### 7.16.2 Strömungsgeschwindigkeit

Die aktuellen extremen Strömungsgeschwindigkeiten im Wendebassin und im Anlegebereich des FSRUs sind in der folgenden Tabelle dargestellt. Es sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass die Werte im FSRU-Bereich sich auf den Zustand vor dem Ausbaggern beziehen.

*Tabelle 7-4: Aktuelle Bedingungen ohne Baggern [1.]*






Richtung Gehend nach (°N)	Geschwindigkeit (m/s) - innerhalb des Wendebassins	Geschwindigkeit (m/s) -nahe des FSRU
(Ebbe)	1,88	1,60
(Flut)	1,81	1,70

Die maximale Strömungsgeschwindigkeit in der Nähe des geplanten Terminals beträgt vor Baggern somit gemäß Referenz Referenz [1.]  $c = 1,7$  m/s.

Es wird davon ausgegangen, dass sich nach dem Baggern im Bereich des FSRU sehr lokal die maximale tiefengemittelte Strömungsgeschwindigkeit um 0,05 m/s bis – 0,1 m/s erhöhen kann.

Deswegen wird für die konstruktive Erstausslegung der Dalben, eine maximale Strömungsgeschwindigkeit von  $c_{max} = 1,88$  m/s (wie für das Wendebassin gültig) berücksichtigt. Diese Strömungsgeschwindigkeit wird konservativ über die gesamte Wassertiefe als konstant angesehen.



  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr.: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 63 von 79

### 7.16.3 Winddaten

Die vorherrschende Windrichtung kommt aus Südwest. Angesichts der vorgeschlagenen Ausrichtung des Stegs weht der Wind aus dieser Windrichtung auf das Schiff, mit dem Risiko, dass das Schiff von seinem Liegeplatz abgetrieben wird. Die Windrosen- und Überschreitungstabellen sind unten dargestellt, siehe Referenz [1].

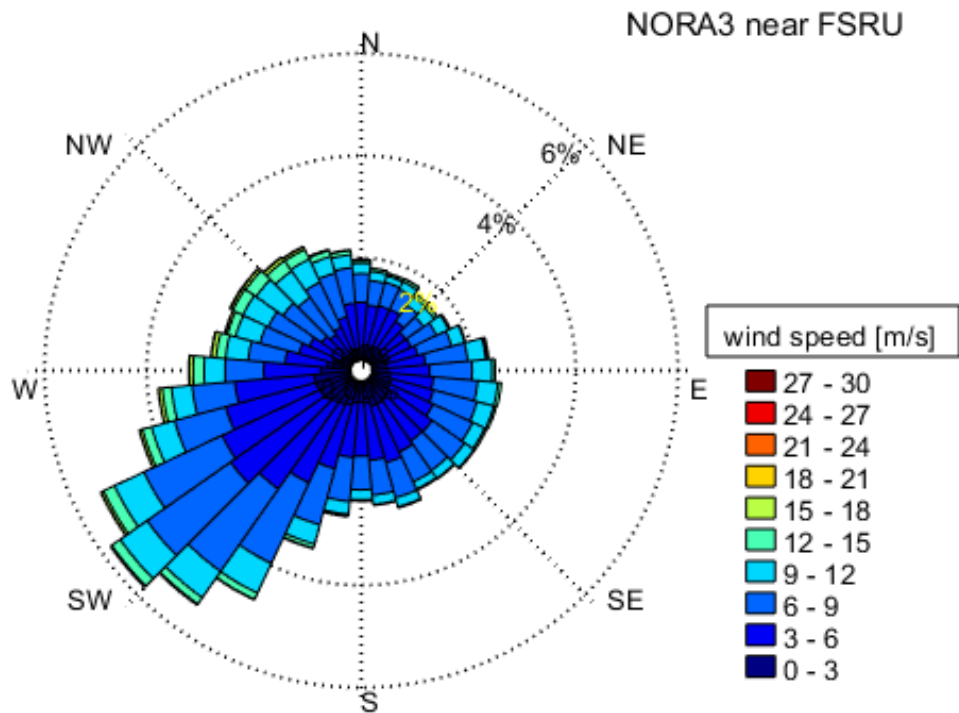







Abbildung 7-13: Windrose in der Wesermündung m/s (NORA3)

Wiederkehrwerte der stündlichen mittleren Windgeschwindigkeit am Projektstandort für mehrere Wiederkehrperioden sind in Abbildung 7-14: dargestellt.

		stündliche mittleren Windgeschwindigkeit											
		Nord	NNO	ONO	Ost	OSO	SSO	Süd	SSW	WSW	West	WNW	NNW
Wiederkehrperioden [Jahre]	100	27.2	22.6	18.0	21.0	17.9	16.8	21.6	24.2	26.4	26.0	26.8	27.8
	50	25.4	21.3	17.1	19.7	17.0	16.1	20.5	23.0	25.0	24.6	25.3	26.2
	20	22.9	19.4	15.9	17.9	15.7	15.1	18.9	21.5	23.1	22.7	23.3	24.1
	10	21.0	18.1	15.1	16.6	14.7	14.4	17.7	20.3	21.7	21.4	21.9	22.4
	5	19.1	16.7	14.2	15.3	13.7	13.6	16.6	19.1	20.3	20.0	20.4	20.8
	2	16.7	14.9	13.0	13.6	12.4	12.7	15.0	17.6	18.4	18.1	18.4	18.7
	1	14.8	13.5	12.1	12.3	11.4	12.0	13.8	16.4	17.0	16.7	16.9	17.0
	0.5	12.9	12.1	11.3	11.0	10.4	11.2	12.7	15.2	15.6	15.3	15.4	15.4

Abbildung 7-14: Extreme Windbedingungen am Projektstandort mit verschiedenen Wiederkehrperioden und Richtungen in m/s

  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 64 von 79

Für die Strukturauslegung werden die Windlasten nach der TRAS 320 [XVII.] und somit gemäß DIN EN 1991-1-4/NA, Ref. [III.] ermittelt. Die geplante Lokation des gesamten Bauwerks befindet sich in der Windzone WZ 4, siehe Ref.[III.]. Demnach sind die folgenden Windbasiswerte zu berücksichtigen:

- Basis Windgeschwindigkeit  $v_{(b,0)} = 30 \text{ m/s}$  (für Windzone WZ 4)
- Basis Windstaudruck  $q_{(b,0)} = 0,56 \text{ kN/m}^2$  (für Windzone WZ 4)

Die Referenzhöhe wird mit  $z_{\text{ref}} = 10 \text{ m}$  über Wasseroberfläche angenommen.

Die vorherrschende Windrichtung ist aus Südwest.

Gemäß Ref. [III.] ermittelt sich der anzusetzenden Böhenstaudruck demnach zu:

$$q_p = 2,3 \cdot q_{b,0} \cdot \left(\frac{z}{10\text{m}}\right)^{0,27}, \text{ für } 4 \text{ m} < z \leq 50 \text{ m}$$

Der Winddruck auf eine Struktur ergibt sich zu:

$$q_{p,lc} = q_p \cdot c_f$$

mit:  $q_p$ : Böhenstaudruck,  
 $c_f$ : Aerodynamischer Beiwert.

#### Aerodynamische Beiwerte für einzelne Stahlquerschnitte






Für Stahlquerschnitte wie I-Träger, C und T-Träger und andere typisch verwendete Profile, werden die folgenden Beiwerte  $c_f$  nach Ref. [III.] benutzt:

- $c_f = 2,0$  für Eckige Profile (maximaler Wert),
- $c_f = 1,2$  für Rundprofile (maximaler Wert),

#### Aerodynamische Beiwerte für Fachwerkstrukturen

Für Fachwerkstrukturen, kann je nach Anströmrichtung und Art des Fachwerkes ein Beiwert  $c_f$  nach Ref. [III.] benutzt werden:

- $c_f = 1,85$  Maximalwert für Fachwerkstrukturen,
- $\Psi = 1,00$  Maximum slenderness Ratio,
- $\varphi = 0,50$  konservative Annahme für Verbauungsgrad,

  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr.: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 65 von 79

### 7.16.4 Wellendaten

Die Wellenrichtung an der FSRU (Abbildung 7-15: ) richtet sich überwiegend nach der Ausrichtung der Fahrrinne, einer schmalen, tiefen Stelle in der ansonsten flachen Mündung. Die signifikante Wellenhöhe am Standort FSRU überschreitet selten 80 cm (auch dargestellt in Abbildung 7-15: und Abbildung 7-16: ). Die höchsten Wellen am Standort BD3 sind Windwellen (Abbildung 7-16: ). Dort entspricht die höchste Welle in der Zeitreihe  $H_s = 1,13$  m einer Spitzenwellenperiode von fast 5 Sekunden. Längere Wellen, die in der Nordsee oder der Deutschen Bucht entstehen, werden über den Mündungen stark reduziert und überschreiten selten 20 cm.

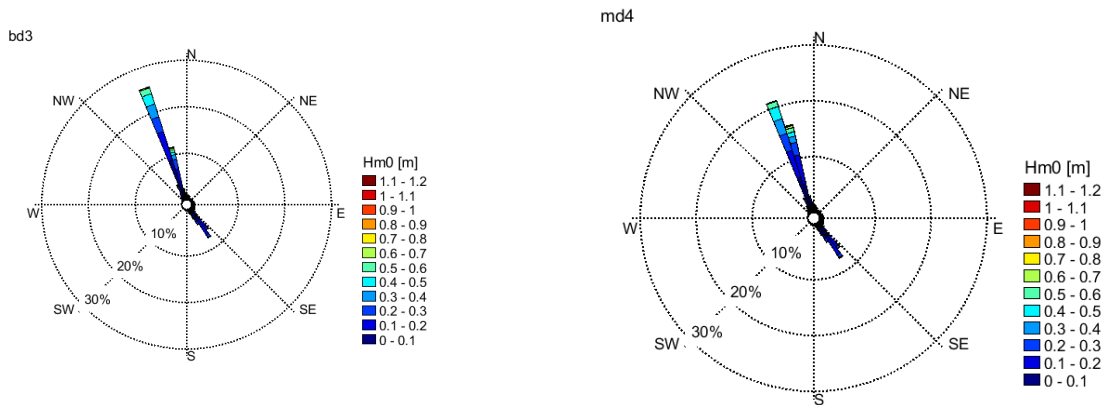


Abbildung 7-15: Wellenrose am Standort FSRU

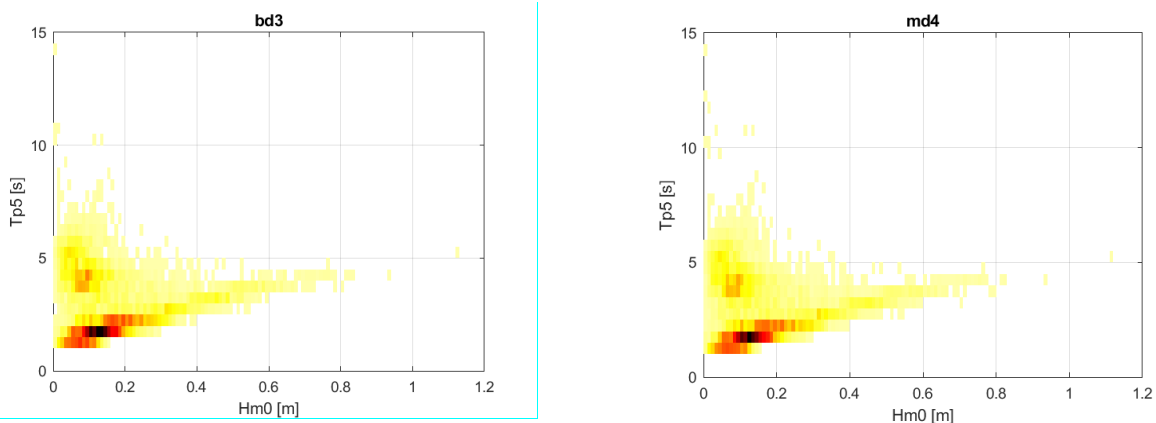


Abbildung 7-16: Häufigkeit des Auftretens der Spitzenperiode ( $T_p$ ) und der signifikanten Wellenhöhe ( $H_m0$ ) am Standort bd3 und md4 (Gelb: geringere häufigkeit des auftretens, dunkelrot: geringere häufigkeit des auftretens).

Unter Berücksichtigung der Extremwertverteilungen des gemeinsamen Auftretens von Windgeschwindigkeit und Hoch- und Niedrigwasserstand am Projektstandort wird in *Tabelle 7-5* die höchste signifikante Wellenhöhe bei BD3 für die Extremkombinationen des gemeinsamen Auftretens von Windgeschwindigkeit und Wellenhöhe pro Windrichtung und pro Wiederkehrwert aufgeführt. Die Tabelle listet ferner die Spitzenwellenperiode und die mittlere Wellenrichtung auf, die mit diesen signifikanten Wellenhöhen verbunden sind.






  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 66 von 79

Tabelle 7-5 Extremwellencharakteristik bei BD3 simuliert für die Extremwertverteilungen des gemeinsamen Auftretens von Windgeschwindigkeit und (Hoch- und Niedrig-) Wasserstand.

Windsektor	Eigenschaften	HW-T100	LW-T100
NNW	H <sub>s,w</sub>	2,1 m	2,0 m
	T <sub>p</sub>	5,2 s	5,0 s
	mDir	339° N	338°N

Die Extremwertanalyse der Offshore-Wellen und die Extremwertanalyse des Hochwasserstands am Projektstandort werden unabhängig voneinander durchgeführt. Die Offshore-Wellenhöhe mit einer Wiederkehrperiode von 100 Jahren aus einer bestimmten Richtung wird mit einem Hochwasserstand von 4,33 m kombiniert (was einer Wiederkehrperiode von rund 35 Jahren am Projektstandort entspricht).

Tabelle 7-6 Küstennahes Schwellverhalten unter extremen Umweltbedingungen mit einer Wiederkehrperiode von 100 Jahren.

Sektor	Eigenschaften von Wellen am Projektstandort				
	H <sub>s,s</sub> [m]	T <sub>p</sub> [s]	mDir [°N]	Dspr	Gamma
Westen	0,11	13,5	345	13,5	1,84
WNW	0,14	14,7	348	14,5	1,84
NNW	0,21	15,4	356	18,1	1,84
Norden	0,40	8,7	358	21,9	1,09
NNO	0,40	6,7	0	25	1,66

Wie in Referenz Referenz [1.] angegeben, beträgt die höchste signifikante Wind-Wellenhöhe H<sub>s,w</sub> = 2,1 m und die zusätzliche Höhe infolge Schwell H<sub>s,s</sub> = 0,4 m.






Demnach ermittelt sich die gesamte signifikante Wellenhöhe H<sub>s</sub> zu:

$$H_s = (H_{s,w}^2 + H_{s,s}^2)^{(1/2)} = 2,29 \text{ m}$$

Für die strukturellen Nachweise werden demnach die folgende Wellenbedingungen angenommen:

Tabelle 7-7: Wellendaten

Wellendaten	Wert
Signifikante Wellenhöhe H <sub>s</sub> [m] (100-Jahres)	2,29
Zugehörige Periode T <sub>z</sub> [s]	5,54
Maximale Wellenhöhe H <sub>max</sub> = 1,86 * H <sub>s</sub> [m]	4,25
Maximaler Wellenberg / Wave Crest. C = 2/3 * H <sub>max</sub> [m über SKN]	2,83

  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 67 von 79

### 7.16.5 Meerwasser Eigenschaften

Die Eigenschaften vom Meerwasser sind in der folgenden Tabelle gegeben.

Tabelle 7-8: Eigenschaften Meerwasser

Eigenschaft	Wert
Salzgehalt S [g/l]	31
Temperatur T [C°]	1-22
Dichte $\rho_{\text{Wasser}}$ [kg/m <sup>3</sup> ]	1.025

### 7.16.6 Lufttemperatur

Die höchste aufgezeichnete Umgebungstemperatur, gemessen in Wilhelmshaven, betrug am 9.9.1992 36,0 Grad Celsius. (Wetterzentrale.de). Der Datenzeitraum liegt zwischen dem 01.01.1916 – 30.06.1998. Siehe Abbildung 7-17: .

Die niedrigste aufgezeichnete Umgebungstemperatur, gemessen in Wilhelmshaven, betrug am 16.2.1956 - 18,2 Grad Celsius. (Wetterzentrale.de). Der Datenzeitraum liegt zwischen dem 01.01.1916 – 30.06.1998. Siehe Abbildung 7-18: .

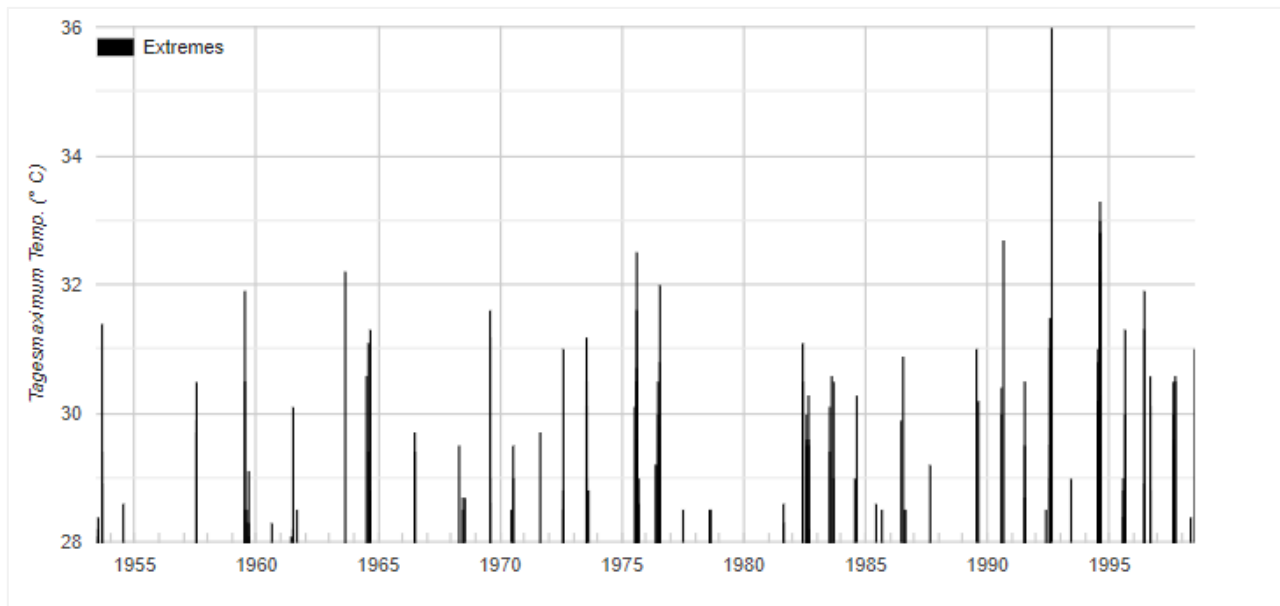







Abbildung 7-17: Höchste Umgebungstemperatur

  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 68 von 79

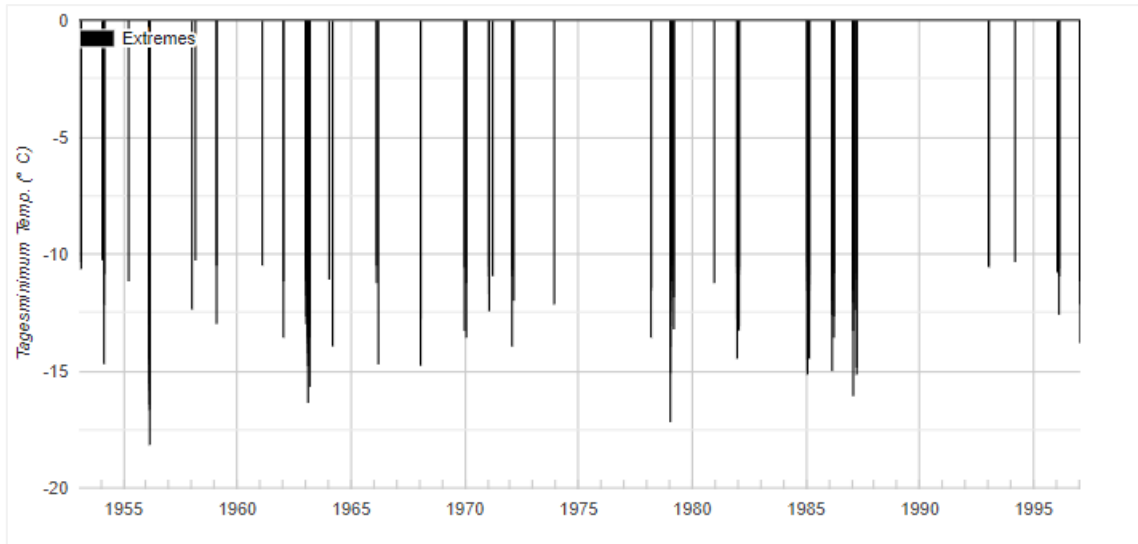


Abbildung 7-18: Niedrigste Umgebungstemperatur






Die durchschnittliche maximale Umgebungstemperatur wird mit 33 Grad Celsius angenommen. Die durchschnittliche minimale Umgebungstemperatur wird mit -15 Grad Celsius angenommen. (Technip Energies 2022).

### 7.16.7 Meeresbewuchs

Für die strukturelle Auslegung wird Meeresbewuchs berücksichtigt, wie in der folgenden Tabelle definiert.

Tabelle 7-9: Meeresbewuchs

Ebene SKN / LAT [m]		Dicke [mm]	Trockendichte [kg/m <sup>3</sup> ]
Von	Bis		
+4	-10	150	1.325
-10	Boden	100	

  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 69 von 79

### 7.16.8 Schneelasten

Die Schneelasten werden entsprechend der TRAS 320 [XVII.] nach DIN EN 1991-1-3 [IV.] und dem zugehörigen nationalem Anhang berücksichtigt. Es wird die Schneelastzone 1 nach Ref. [IV.] betrachtet.

Für Zone 1 gilt eine charakteristische Schneelast am Boden von  $s_k = 0,65 \text{ kN/m}^2$  (gültig bis zu einer Höhe von 400 m über Wasser).

Ein etwaiger Klimaanpassungsfaktor von 1,2 (siehe TRAS 320 [XVII.], Teil III, Abschnitt 1.2.6) wird hier in Anlehnung an die TRAS 310 [XVI.], Anhang I nicht berücksichtigt, da die Nutzungszeit der Anlage auf einen Zeitraum bis max. zum Jahr 2050 begrenzt (Lebensdauer < 25 Jahre) wird (siehe Ref. Kapitel 6.3).

Entsprechend DIN EN 1991-1-3 [IV.] wird die Schneelast auf Dächern für extreme Sturmbedingungen wie folgt berechnet:

$$s = \mu_i \cdot C_e \cdot C_t \cdot s_k$$

mit:

$\mu_i$  = Schneelast Formkoeffizient = 0,8 für Oberflächen (/Dächer) mit einem Winkel < 30°.

$C_e$  = Aussetzungskoeffizient = konservativ zu 1,0 gesetzt

$C_t$  = Thermischer Koeffizient = 1,0 für den Normalfall

Die Bemessungslast durch Schnee, die für den maximalen Sturmzustand berücksichtigt wird, beträgt:

$$s = \mu_i \cdot C_e \cdot C_t \cdot s_k = 0,8 \cdot 1,0 \cdot 1,0 \cdot 0,65 \text{ kN/m}^2 = 0,52 \text{ kN/m}^2.$$

### 7.16.9 Eislasten

Eislasten werden entsprechend der TRAS 320 [XVII.] nach DIN EN 1991-1-3, Ref. [IV.] ermittelt. Das geplante Bauwerk befindet sich in der Küstenregion und somit in der Vereisungsklasse G1/R1.

Somit werden berücksichtigt für die Vereisungsklasse G1:

- Eisdicke  $t = 10 \text{ mm}$  für  $z < + 30 \text{ m}$  über NGzW,
- Eisdichte  $900 \text{ kg/m}^3$ .

und für die Vereisungsklasse R1:

- Eislast pro Stab mit  $D < 0,3 \text{ m}$  von  $e = 0,005 \text{ kN/m}$ ,
- Konservativ vereinfacht wird für Stäbe mit  $D > 0,3 \text{ m}$  eine Eislast von  $e = 0,01 \text{ kN/m}$ .




### 7.16.10 Treibeis

Die waagerechte Eislast wird gemäß Referenz [XX.] mit dem für die Pfahlauslastung maximalen Hebelarm auf  $1,82 \text{ m SKN}$  angesetzt. Die Eislast beträgt  $200 \text{ kN/m}$  für eine Eisdicke von  $40 \text{ cm}$ . Für die Gesamtlast wird der komplette Pfahldurchmesser von  $4,5 \text{ m}$  berücksichtigt, was zu einer charakteristischen Eislast von  $900 \text{ kN}$  führt.

### 7.16.11 Erdbebenlasten

Entsprechend DIN 18088-1 [XI.] sind Erdbebenlasten nicht relevant für die Lokation des Terminals.



		Struktur		
				
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN		Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen	
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU			Seite 70 von 79	

### 7.16.12 Geotechnische Information

Das finale Baugrund- und Gründungsgutachten befindet sich momentan in Bearbeitung. Deswegen sind die Boden- und Gründungsnachweise im Moment als offener Punkt (OP3) eingestuft.

Bisherige, mittlerweile zu aktualisierende Bodendaten werden im Folgenden dargestellt.






Basierend auf den Offshore-Ergebnissen von FUGRO [8.] wurde bisher ein Design-Bodenprofil geschätzt. Da die Bohrungen ähnliche Bodeneigenschaften aufweisen, aber nicht die für die Bemessung erforderlichen Bodentiefen erreichen, kam die Bohrung BD4a-BH zum Einsatz. Für die Rammstudie wurde der CPT-Standort BD2a-CPT verwendet. Aufgrund der Gesamthomogenität des Ergebnisses wird dieser Ansatz für diese Phase des Projekts als praktikabel erachtet.

Der Boden wurde, wie in der folgenden Tabelle dargestellt, angenommen:

*Tabelle 7-10: Überblick geotechnischer Parameter*

Oberseite des Abschnitts	Unterseite des Abschnitts	Beschreibung	Eingetauchtes Einheitsgewicht unter Wasser	Interner Reibwinkel des Bodens	Elastizitätsmodul	Begrenzung der Oberflächenreibung	Begrenzung der Unterflächenreibung
			$g'$	$j'$	$E_s, q$	$q_s$	$q_l$
[m]	[m]	[-]	[kN/m <sup>3</sup> ]	[°]	[MN/m <sup>2</sup> ]	[kN/m <sup>2</sup> ]	[kN/m <sup>2</sup> ]
0,0	2,1	Sand	7,0	26,0	20	67,0	3.000
2,1	3,2	Sand	9,5	34,0	30	81,0	5.000
3,2	31,5	Sand	9,0	30,0	30	81,0	5.000
31,5	32,2	Sand	9,5	34,0	40	81,0	5.000
32,2	38,0	Sand	9,0	32,0	35	81,0	5.000
38,0	42,0	Sand	9,0	32,0	35	81,0	5.000
42,0	46,5	Sand	10,0	34,0	40	81,0	5.000
46,5	47,5	Sand	9,0	30,0	30	81,0	5.000
47,5	49,9	Sand	10,0	34,0	45	81,0	5.000
49,9	51,0	Sand	9,0	30,0	40	81,0	5.000
51,0	52,2	Sand	10,0	34,0	45	81,0	5.000
52,2	55,5	Sand	9,0	30,0	40	81,0	5.000
55,5	56,6	Sand	9,0	30,0	40	81,0	5.000
56,6	57,0	Sand	9,0	30,0	40	81,0	5.000
57,0	60,0	Sand	10,0	34,0	50	81,0	5.000

Aufgrund der Gesamtunsicherheit des Bodenprofils wird eine Abweichung von 10 % auf die Bodendaten angewendet, um eine obere und untere Grenze abzuschätzen. Dieser Ansatz wird für die Stabilitätsbewertungen der Pfahlfundamente verwendet.

  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 71 von 79

Die Bodendaten müssen überprüft und bestätigt werden, wenn die Laboruntersuchungen durchgeführt wurden. Bis zur erfolgten Bestätigung sind die Standort- und Fahranalysen als vorläufig zu betrachten.

Aufgrund der Verlegung des kompletten FSRU-Terminals um 200 m weiter auf die Landseite müssen die kompletten geotechnischen Daten Offshore überprüft werden. Es wird davon ausgegangen, dass die Bodenbeschaffenheit homogen bleibt, dies muss jedoch durch Felddaten und Laboruntersuchungen verifiziert werden.

### 7.17 Kolkenschutz






Da ein Kolkenschutz eingesetzt wird, siehe auch Kapitel 5.6, wird in den Analysen zur Gründung bisher Kolk berücksichtigt.

### 7.18 Decksebenen / Höhen

Die erforderliche Mindesthöhe des Dalben Decks wurde nach DIN 18088 [XI.] berechnet und beruht auf der maximalen Wasserhöhe und der höchsten Wellenhöhe.

Tabelle 7-11: Dalbenplattformhöhen

Beschreibung	Wert
Vertikale Installationstoleranz (Annahme)	$\Delta z_1 = 0,10 \text{ m}$
Sicherheitsaufschlag der Wassertiefe (Annahme)	$\Delta z_2 = 0,10 \text{ m}$
Anstieg des Meeresspiegels (konservative Annahme)	$\Delta z_3 = 0,10 \text{ m}$
Vertikale Setzung (konservative Annahme)	$\Delta z_4 = 0,10 \text{ m}$
Highest Still Water Level / Höchster Stillwasserstand	HSWL = 7,16 m SKN / LAT
Maximaler Wellenkamm C bei maximaler Weller $H_{\max}$	$C_{H_{\max}} = 2,83 \text{ m}$
<b>Maximaler Wellenkamm</b>	<b><math>WK_{\max} = \Sigma \Delta z + \text{HSWL} + C_{H_{\max}} = 10,39 \text{ m SKN / LAT}</math></b>
Airgap / Sicherheitsabstand ( $A = 20\% \cdot H_s = 0,2 \times 2,29 \text{ m}$ )	$A = 0,46 \text{ m}$
Erforderliche Mindesthöhe Unterkante Stahlbau (BOS)	$\text{Min EL}_{\text{req}} = WK_{\max} + A = 10,85 \text{ m SKN / LAT}$
<b>Gewählte Höhe der Plattform Unterkanten (BOS)</b>	<b><math>\text{EL (BOS)} = 11,0 \text{ m SKN / LAT}</math></b>

  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 72 von 79

### 7.19 Wasserwechselzone

Die angenommene Wasserwechselzone ergibt sich aus den höchsten und niedrigsten Wasserständen und verläuft wie folgt:

Tabelle 7-12: Wasserwechselzone

Artikel	Wert [m SKN / LAT]
Höchster Stillwasserstand (HSWL)	+7,16
Niedrigster Stillwasserstand (LSWL)	-1,03

### 7.20 Korrosionszuschlag - Stahl

Die Korrosionsrate wird allgemein nach der Ref. DIN 18088 [XI.] bestimmt.

- $V_{\text{corr}} = 0,01 \text{ mm / Jahr}$  für außenliegende Strukturelemente, oberhalb der Wasserwechselzone
- $V_{\text{corr}} = 0,30 \text{ mm / Jahr}$  für außenliegende Strukturelemente, innerhalb der Wasserwechselzone
- $V_{\text{corr}} = 0,15 \text{ mm / Jahr}$  für innenliegende Oberflächen, welche nur unregelmäßig von Wasser bedeckt werden

Der Korrosionszuschlag des Stahls der Gründungsstruktur innerhalb der Wasserwechselzone wird wie folgt berechnet.






Um die Stahlstrukturen erfolgreich gegen Korrosion zu schützen, sollten 3 Schichten Epoxidbeschichtung, welche passend für diese Umgebung auszuwählen sind, aufgetragen werden. Die Schichtdicken sollten nach der gewünschten Lebensdauer ausgewählt werden.

Für äußere Strukturelemente innerhalb der Wasserwechselzone:

- $C_A = 0,3 \frac{\text{mm}}{\text{Jahr}} \cdot (5 \text{ Jahre}) = 1,5 \text{ mm}$

Für innere Strukturelemente:

- $C_I = 0,15 \frac{\text{mm}}{\text{Jahre}} \cdot (5 \text{ Jahre}) = 0,75 \text{ mm}$

  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 73 von 79

## 8 Materialien

### 8.1 Baustahl

Allgemein wird die Herstellung des Stahls, dessen Bestimmung der Toleranzen und Materialprüfung nach DIN EN 1090-2 [XII.], DIN SPEC 18088-13 [XIII.], DIN EN ISO 13920 [XIV.] durchgeführt.

Die folgende Tabelle listet die Eigenschaften des ausgewählten Baustahls aller Dalben:

Tabelle 8-1: Materialkennwerte des Stahls

Data	Wert		
Struktur Klasse	Special (API Class A)	Special, Primary, Secondary (API Classes A, B, C)	Tertiary (API Class C)
Spezifische Streck-Grenze [MPa]	420	355	275
Dichte [kg/m <sup>3</sup> ]	7.850,0		
Elastizitätsmodul [MPa]	210.000		
Querdehnzahl	0,30		

Die Auslegungstemperaturen des Stahls sind wie folgt definiert:

$$T_{Dmin} = -15^{\circ}\text{C über SKN / LAT}$$

$$T_{Dmin} = -5^{\circ}\text{C unter SKN / LAT}$$

Hafenequipment und Ladungssicherungen, die aus Stahl bestehen, müssen durch thermische Galvanisierung gegen Korrosion geschützt werden.

Für sonstige Ausstattung des Terminals wie z.B. Pfeiler oder Leitern sollte Edelstahl gewählt werden, um eine optimale Sicherheit und gleichzeitig Kosteneffizienz zu erreichen.






### 8.2 Beton

Für die geplante Nutzungsdauer des Bauwerks von  $\leq 5$  Jahren ist keine Beton-Abdeckung der Dalben-Plattformen (Anleger-Dalben) vorgesehen. Die Plattformen werden aus einer Trägerstruktur mit Gitterrosten und Platten gebaut.

### 8.3 Grating / Gitterroste

Durch die Laufstegbreite von 1,20 m auf den Brücken ergibt sich ein Gitterrostspannweite von  $S = 1,20$  m. Die Spannweiten auf den Dalbenplattformen werden ebenso mit  $S \leq 1,20$  m gewählt.

Als möglicher Gitterrosttyp, der alle zulässigen Verformungskriterien bei  $S = 1,20$  m einhält wird der Typ SP 240-34/38-3 ausgewählt. Dieser Gitterrosttyp hat einen Tragstab von  $40 \times 2$  mm und ein Eigengewicht (verzinkt) von  $m = 27,2$  kg/m<sup>2</sup>. Konservativ wird für die Berechnungen aller Laufwege ein Gitterrost – Eigengewicht von  $m = 30$  kg/m<sup>2</sup> angesetzt.

  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 74 von 79

## 9 Berechnungsmethoden und Nachweisformate

### 9.1 Allgemein

In dieser Designphase werden die strukturellen Nachweise nach EC3 [V.] geführt.

Es werden Nachweise für die folgenden Grenzzustände erbracht:

- Grenzzustand der Tragfähigkeit (Ultimate Limit State - ULS),
- Grenzzustand der Ermüdung (Fatigue Limit State – FLS),
- Grenzzustand der Gebrauchstauglichkeit (Serviceability Limit State – SLS).

Im Allgemeinen werden alle strukturellen Nachweise für die Brücken, die Brückenlager und die Dalbenplattformen nach DIN 18088-1, Ref. [XI.] durchgeführt.

Nachweise der Gründung erfolgt hingegen nach EA-Pfähle (Ref.[XX.]), und EAU 2020 (Ref [XIX.]).

### 9.2 LRFD Methode

Für alle Nachweise wird die LRFD Methode angewandt. Es handelt sich um ein Bemessungsverfahren, bei dem das angestrebte Sicherheitsniveau der Komponente erreicht wird, indem Belastungs- und Widerstandsfaktoren auf die charakteristischen Werte der Basisvariablen angewendet werden. Die grundlegenden Kennwerte sind die Folgenden:

- Lasten, die auf die Struktur wirken,
- Material- und Strukturwiderstände.

Das Sicherheitsniveau eines Bauteils gilt als ausreichend, wenn die Bemessungslasteinwirkung ( $S_d$ ) die Bemessungstragfähigkeit ( $R_d$ ) nicht überschreitet:

$$S_d \leq R_d$$






### 9.3 Allgemeine Design-Last / Entwurfslast

Grundsätzlich ergibt sich die Design-Last ( $F_d$ ), indem die charakteristische Last ( $F_{k,i}$ ) mit einem Lastfaktor multipliziert wird ( $\gamma_{F,i}$ ):

$$F_d = \sum_i \gamma_{F,i} \cdot F_{k,i}$$

Laut DIN 18088 [XI.] sind unterschiedliche Teilsicherheitsfaktoren mit den entsprechenden Lasten zu kombinieren.

Lastkombinationen einschließlich der Lastfaktoren und Lastkombinationswerte sind für verschiedene Lasteinwirkungen im Abschnitt 9.5 dieses Dokuments angegeben.

  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 75 von 79

## 9.4 Allgemeine Design-Widerstände

Die Design-Widerstände ( $R_d$ ) werden wie folgt bestimmt:

$$R_d = \Phi R_k$$

mit:  $R_k$  = Charakteristischer Widerstand

$\Phi$  = Widerstandsfaktor.

Der Widerstandsfaktor  $\Phi$  verhält sich wie folgt zum Materialfaktor  $\gamma_M$ :

$$\Phi = 1 / \gamma_M$$

## 9.5 Strukturelle Nachweisführung

### 9.5.1 Allgemeines

Für die Strukturen (Brücken, Brückenlager, Dalbenplattformen, etc.) werden die folgenden Nachweise geführt:

- Spannungs- und Stabilitätsnachweise im Grenzzustand der Tragfähigkeit (ULS), für den finalen Einbauzustand und den Einhebevorgang zur Installation
- Verformungsnachweis (SLS) für den finalen Einbauzustand
- Eigenfrequenzanalysen (für Brücken unter Fußgängerlast) für den finalen Einbauzustand
- VIV-Check (Check gegen Wind-induzierte Schwingungen)

### 9.5.2 Begrenzung der Verformung

Für den Nachweis im Grenzzustand der Gebrauchstauglichkeit, wird das folgenden Grenzkriterium nach EC3 [V.] sowie nach DIN EN 14122-2 [XXI.], überprüft:

- Erlaubte maximale vertikale Gesamtverformung:
  - für Einfeldträger  $\delta < L / 200$ ,
  - für Kragarm  $\delta < L / 100$ .
  -

### 9.5.3 Begrenzung der Eigenfrequenzen

Für Fußgängerbrücken ist zusätzlich die Eigenfrequenz zu prüfen. Die Brücke soll nicht zu Eigenschwingungen angeregt werden, wenn Personen über die Brücke gehen oder laufen.






Dafür sollten die folgenden Eigenfrequenzbereiche (Ref. [XXV.] und [XXVI.]) vermieden werden:

- Vertikal:  $1,50 < f_{n,v} < 3,00$  Hz

Ergo sollte die Eigenperiode der Brücke in vertikaler Richtung entweder unter 0,33 sec ( $\triangleq > 3,0$  Hz) oder über 0,666 sec ( $\triangleq < 1,5$  Hz) sein.

- Horizontal:  $0,75 < f_{n,H} < 1,50$  Hz

Ergo sollte die Eigenperiode der Brücke in horizontaler Richtung entweder unter 0,666 sec ( $\triangleq > 1,50$  Hz) oder über 1,333 sec ( $\triangleq < 0,75$  Hz) sein.

  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 76 von 79

## 9.6 Geotechnische Nachweisführung

### 9.6.1 Allgemeines

Für die Gründungen werden die folgenden Nachweise geführt:

- Rammbarkeit (ULS & FLS)
- Laterale Pfahltragfähigkeit (ULS)
- Axiale Tragfähigkeit (ULS)

Der Boden wird mit Hilfe von nicht-linearen Federn (P-Y; T-Z und Q-Z Kurven) modelliert. Die Bodenfedern werden anhand der einwirkenden Lasten linearisiert.

### 9.6.2 Rammbarkeit

Die Rammstudien werden gemäß dem Ansatz von Alm/Hamre (ref. [XXVII.] und [XXVIII.] ) ausgeführt. Die Pfähle werden als Unplugged betrachtet und sowohl innere als auch äußere Mantelreibung werden voll angesetzt.

Quake und Dämpfung nach Alm/Hamre werden angesetzt:

- Shaft quake: 2,5 mm
- Toe quake: 2,5 mm (für offene Pfahlenden)
- Shaft damping: 0,25 sec/m
- Toe damping: 0,5 sec/m

Hammer Typ ist vorgegeben als IHC S2.000 mit folgenden Eingabedaten:

- Rammgewicht 990 kN
- Maximale Schlagenergie 1,800 kJ
- Schlagrate 30 blows/min
- Maximaler Stroke 2,02 m
- Maximale Hammereffizienz 60%

Sowohl ein Best als auch ein High Estimate wird angesetzt (Faktor 1,25 auf den Widerstand).

Folgende Refusal-Kriterien werden berücksichtigt. Jede der folgenden Anforderungen führt unabhängig zum Pile Refusal:

- L1: 125 blows pro 250 mm über 1,5 m Eindringung
- L2: Kontinuierliches überschreiten von 125 blows/0,25 m über eine Eindringung von 1,0 m
- L3: 200 oder mehr blows über 250 mm Eindringung

### 9.6.3 Laterale Tragfähigkeit

Gemäß ref. [XIX.] wird der P-Y Ansatz zur Verifizierung der lateralen Tragfähigkeit angewandt. Folgende Formeln werden verwendet:






$$Pd = A * p_u * \tanh \left[ \frac{k * H}{A * p_u} * y \right]$$

Mit:

A = Cyclic Faktor (konservativ als 0,9 angesetzt)

$p_u$  = Tragfähigkeit auf Tiefe unter Baggerlinie H



  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 77 von 79

K = Bettungsmodul  
 $P_d$  = Laterale Tragfähigkeit

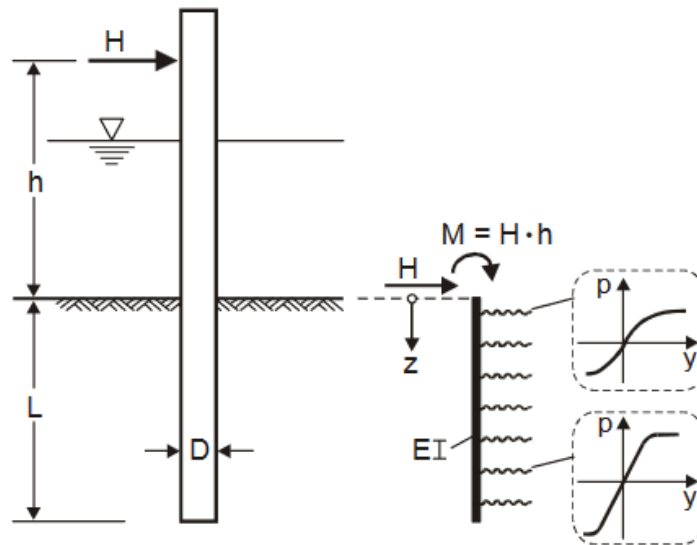







Abbildung 9-1: Statisches System für Laterale Tragfähigkeit

#### 9.6.4 Axiale Tragfähigkeit

Axiale Tragfähigkeit wird nach ref. [I.] berechnet.

  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 78 von 79

## 10 Lastkombinationen und Lastfaktoren

### 10.1 Grenzzustand der Tragfähigkeit (ULS) für Strukturelle Nachweise

Lastfaktoren für die globalen ULS Nachweise leiten sich aus DIN 18088-1, Tabelle F.1, Ref. [XI.] ab. Alle Lastfaktoren und Kombinationen (inkl. Lastkombinationsfaktoren nach Tabelle 11 in DIN 18088-1, [XI.]), welche in der ULS Analyse betrachtet werden sind im Folgenden beschrieben. Die folgenden Lastfaktoren gelten für ULS: nach DIN 18088-1, [XI.],

- Eigengewicht + veränderl. Lasten:
 
$$\gamma_G * G + \gamma_Q * Q_1 + \gamma_Q * (\sum Q_i * \psi_{o,i})$$

$$1,35 * G + 1,50 * Q_1 + 1,50 * (\sum Q_i * \psi_{o,i})$$
 Mit:
  - $\psi_{o,i} = 0,5$  für Schnee S
  - $\psi_{o,i} = 0,5$  für Eis E
  - $\psi_{o,i} = 0,6$  für Wind W
  - $\psi_{o,i} = 0,7$  für Verkehrslast V

### 10.2 Grenzzustand der Tragfähigkeit (ULS) für Gründungsnachweise

Die folgenden Lastfaktoren gelten für ULS nach EC3 Ref. [XI.] und den Empfehlungen des Arbeitsausschusses „Ufereinfassungen“ Ref. [XIX.].

- Eigengewicht + veränderl. Lasten:
 
$$\gamma_G * G + \gamma_Q * Q_1 + \gamma_Q * (\sum Q_i * \psi_{o,i})$$

Die veränderlichen Lasten aus Mooring- und Fender-Kräften sind deutlich höher als die Umweltlasten (in der Kombination aus Welle, Wind and Strömung). Daher wird der Lastfaktor von  $\gamma_Q = 1,2$  (gemäß Ref. [XIX.]) auf die Fender- und Mooring-lasten aufgebracht. Konservativ werden die Umweltlasten nicht um einen Kombinationsbeiwert verringert ( $\gamma_Q * \psi_{o,i} = 1,2 * 0,7 = 0,84$ ), sondern mit einem gesamten Lastfaktor von  $\gamma_Q = 1,0$  aufgebracht.

### 10.3 Grenzzustand der Gebrauchstauglichkeit (SLS)

Für SLS gelten die folgenden Lastfaktoren:






- Eigengewicht + veränderl. Lasten:
 
$$\gamma_G * G + \gamma_G * Q_1 + \gamma_Q * (\sum Q_i * \psi_{o,i})$$

$$1,0 * G + 1,0 * Q_1 + 1,0 * (\sum Q_i * \psi_{o,i})$$
 Mit:
  - $\psi_{o,i} = 0,5$  für Schnee S
  - $\psi_{o,i} = 0,5$  für Eis E
  - $\psi_{o,i} = 0,6$  für Wind W
  - $\psi_{o,i} = 0,7$  für Verkehrslast V

### 10.4 Widerstandsfaktoren

Die Materialwiderstandsfaktoren für den Tragsicherheitsnachweis (ULS Analyse) werden der Norm DIN EN 1993-1-1/NA, Ref. [V.] entnommen.

Für allgemeine Spannungsnachweise globaler Querschnitte für ULS, gilt ein Materialfaktor von:

  	Struktur	 
TES Proj. Nr.: TES-WHV-VGN	Wilhelmshaven FSRU: Entwurfsgrundlagen	Doc. Nr: TES-WHV-VGN-FSRU-ST-DOC - 2001.08_Entwurfsgrundlagen
TES Code: TES-WHV-VGN-FSRU		Seite 79 von 79

$$\gamma_{m0} = 1,00$$

Für Stabilitätsnachweise globaler Querschnitte für ULS, gilt ein Materialfaktor von:

$$\gamma_{m1} = 1,00$$

Für Rohrknotenanschlüsse nach DIN EN 1993-1-8, Ref. [VIII.] und DIN EN 1993-1-8/NA:2010-12, Ref. [VIII.], wird der folgende Materialwiderstandsfaktor benutzt:

$$\gamma_{m5} = 1,00$$

Für geschraubte und geschweißte Anschlüsse gilt ein Materialfaktor von:

$$\gamma_{m2} = 1,25$$

Für die Gründungsnachweise gelten die folgenden Materialfaktoren von:

$$\gamma_m = 1,10 \quad \text{für Stahl}$$

$$\gamma_{R,e} = 1,15 \quad \text{für Bodenwiderstände}$$