

Inhaltsverzeichnis

4.18. Klima	2
4.18.1. Istzustand	2
4.18.2. Kaltluftlagerungen	2
4.18.3. Beeinflussung des lokalen Windfeldes und der lokalen Strahlungsabflüsse	2
4.18.4. Bilanz der klimarelevanten Emissionen	2
4.18.5. Gesamtbeurteilung der Umweltauswirkungen aus Sicht des Fachbereichs	4

Tabellenverzeichnis

Tabelle 4.18-1: Gegenüberstellung der Emissionen von klimarelevanten Gasen im Untersuchungsraum durch KFZ und Luftfahrzeuge am Flughafen Wien-Schwechat für das Basisjahr 2003, Null- und Planszenario 2020 sowie Null- und Planszenario 2025	3
Tabelle 4.18-2: Gegenüberstellung der Emissionen von klimarelevanten Gasen Basisjahr 2003, Null- und Planszenario 2020 sowie Null- und Planszenario 2025 des Flughafenbetriebes mit jenen der Bundesländer Wien und Niederösterreich (Bundesländer Luftschadstoff-Inventur 1990-2005, Umweltbundesamt Wien, 2007)	3

4.18. Klima

Die ergänzenden Unterlagen (insbesondere die Flugverkehrsprognose 30.35), lassen im Bezug auf den Fachbereich Klima nur im Bereich der klimarelevanten Spurengase Auswirkungen erwarten. Daher wird in der Folge das Hauptaugenmerk auf diese klimabeeinflussenden Größen gelegt. Die weiteren Kenngrößen bzw. Einflussfaktoren werden der Vollständigkeit halber kurz angesprochen.

4.18.1. Istzustand

Als das regionale Klima charakterisierende relevante Kenngrößen sind Temperatur, Niederschlag, Schnee, Nebel bzw. Feuchte und Wind anzusehen. Aufgrund der natürlichen, starken interannuellen Variabilität sollten generell möglichst lange Zeitreihen für die klimatologische Beurteilung herangezogen werden. Im UVE-Fachbeitrag Klima wurden zur Istzustandsbeschreibung „Langzeitdaten“ von drei Messstellen der ZAMG und der ACG Messtelle über den Untersuchungszeitraum 1971-2000 untersucht.

Ergänzende Betrachtungen hinsichtlich der Istzustandsbeschreibung sind nicht erforderlich.

4.18.2. Kaltluftlagerungen

Die im Fachbeitrag diskutierten kleinklimatologischen Auswirkungen hinsichtlich möglicher Kaltluftablagerungen durch die geplante Errichtung von „Barrieren“ bleiben inhaltlich aufrecht, da die ergänzenden Unterlagen keine baulichen Veränderungen beinhalten.

4.18.3. Beeinflussung des lokalen Windfeldes und der lokalen Strahlungsabflüsse

Änderungen von versiegelten Flächen (Piste, Rollwege bzw. Straßen im Projektgebiet) bzw. von geplanten Kunstbauwerke sind in den ergänzenden Unterlagen nicht dargestellt. Damit ergeben sich auch keine geänderten Aussagen hinsichtlich der Beeinflussung des lokalen Windfeldes und der lokalen Strahlungsabflüsse.

4.18.4. Bilanz der klimarelevanten Emissionen

Tabelle 4.18-1 enthält eine Gegenüberstellung der klimarelevanten Spurengase des Flug- und KFZ-Verkehrs. Im Unterschied zum UVE-Fachbeitrag 02.420 wurde nunmehr ein größerer Untersuchungsraum für den KFZ-Verkehr gewählt (vgl. Kapitel 4.19 Luftschadstoffe). Die Absolutwerte der CO₂-Bilanzen sind daher nur bedingt vergleichbar.

Die Neuberechnung ergab, dass für das Planszenario 2020 gegenüber dem Basisjahr 2003 nunmehr mit einer Zunahme um das 2,2-fache zu rechnen. Ohne den Bau der geplanten dritten Piste würden die Gesamtemissionen aufgrund der allgemeinen Verkehrssteigerung um rund 70 % zunehmen. Für das Nullszenario 2025 ist gegenüber 2003 ebenfalls mit einer Verdopplung der CO₂-Emissionen zu rechnen. Für das Planszenario 2025 wird eine Zunahme um das 2,5-fache der Emissionen des Basisjahrs 2003 ausgewiesen.

Tabelle 4.18-1: Gegenüberstellung der Emissionen von klimarelevanten Gasen im Untersuchungsraum durch KFZ und Luftfahrzeuge am Flughafen Wien-Schwechat für das Basisjahr 2003, Null- und Planszenario 2020 sowie Null- und Planszenario 2025

Emissionen klimarel. Gase	CO₂-Äquivalent [t/d]		
	KFZ-Verkehr	Flugverkehr [LTO]	Gesamt
Bestand 2003	443,7	529,4	973,1
Nullszenario 2020	768,0	908,4	1676,4
Planszenario 2020	798,2	1300,0	2098,2
Nullszenario 2025	920,9	917,6	1838,5
Planszenario 2025	940,9	1468,5	2409,4

Tabelle 4.18-2: Gegenüberstellung der Emissionen von klimarelevanten Gasen Basisjahr 2003, Null- und Planszenario 2020 sowie Null- und Planszenario 2025 des Flughafenbetriebes mit jenen der Bundesländer Wien und Niederösterreich (Bundesländer Luftschadstoff-Inventur 1990-2005, Umweltbundesamt Wien, 2007)

Relation der CO ₂ -Äquivalente des Flughafens zu den Gesamtemissionen von Wien+Niederösterreich 2005 [1000t/d]				
Nullszenario 2020	Planszenario 2020	Nullszenario 2025	Planszenario 2025	Wien+NÖ 2005
1,7	2,1	1,8	2,4	77,0
Anteil der CO ₂ -Äquivalente des Flughafens an den Gesamtemissionen Wien+Niederösterreich 2005				
2,2%	2,7%	2,4%	3,1%	

4.18.5. Gesamtbeurteilung der Umweltauswirkungen aus Sicht des Fachbereichs

Bei Berücksichtigung der angeführten aktuellen Grundlagen (insb. Flugverkehrsprognose) ergibt sich keine wesentliche Änderung der fachlichen Beurteilung für das Prognosejahr 2020.

Der Vergleich mit den Emissionen der Bundesländer Wien und Niederösterreich (Bezugsjahr 2005) zeigt, dass die dem Flughafen Wien anrechenbaren Treibhausgasemissionen im Bereich von 2-3% liegen. Die beurteilungsrelevante Änderung zwischen Null- und Planszenario beträgt weniger als 1% der dargestellten Emissionen der beiden Bundesländer und ist daher als unerheblich zu bezeichnen.

Das Vorhaben ist aus Sicht des Fachbereichs Klima weiterhin als umweltverträglich zu beurteilen.

Auch bei Erweiterung des Prognosehorizonts auf das Jahr 2025 bleibt die Beurteilung der Umweltverträglichkeit aus der Sicht des Fachbereichs Klima unverändert.