

Monatsbericht

November 2016

Als größter Flughafen Norddeutschlands ist Hamburg Airport nicht nur das Tor zur Welt für über 10 Millionen Einwohner im Einzugsgebiet – mehr als 15.000 Menschen haben am Hamburg Airport ihren Arbeitsplatz. Die stadtnahe Lage des Flughafens bringt dabei viele Vorteile mit sich. Mit ihr ist allerdings auch eine besondere Verantwortung gegenüber den Anwohnern verbunden. Der Flughafen engagiert sich daher auf vielen Ebenen für eine Partnerschaft in der Region, die Menschen und Wirtschaft verbindet. In diesem Monatsbericht finden Sie aktuelle Ergebnisse unter anderem zu Passagierzahlen, Flugbewegungen und Lärmschutz.

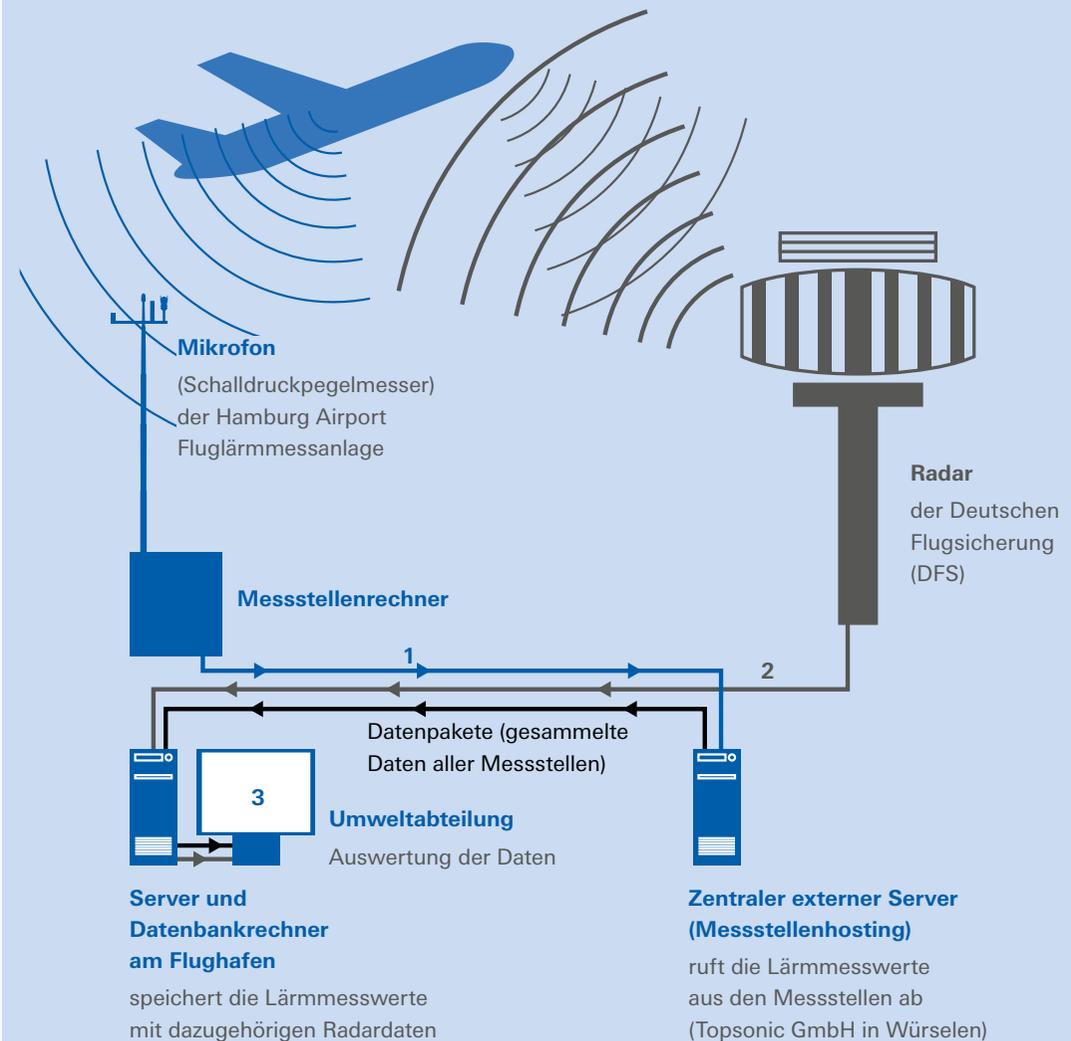




Auf einen Blick: Präzise Messungen

Messgerät ist nicht gleich Messgerät, auf die Präzision kommt es an. Hamburg Airport misst den Fluglärm an 13 stationären und drei mobilen Messstellen. Im Gegensatz zu den Messinstrumenten vieler anderer Nutzer wird die Flughafen-Messtechnik täglich überprüft und alle zwei Jahre vom unabhängigen Deutschen Kalibrierdienst geeicht.

- Prinzipiell gibt es viele Möglichkeiten Lärm zu messen: per Smartphone-App oder mit Mikrofonen und Messegeräten aus dem Elektrofachhandel. Doch Messequipment, das nicht geeicht und geprüft ist, liefert keine verlässlichen Daten. Die Ergebnisse sind mit den Messungen aus der professionell betriebenen Fluglärmmessanlage, wie sie bereits seit 1993 am Hamburg Airport genutzt wird, nicht vergleichbar.
- Am Hamburg Airport werden die Fluglärmkarten mit einer Industrie-Messanlage nach DIN 45643 ganzjährig rund um die Uhr aufgezeichnet und ausgewertet. Täglich werden die Messmikrofone auf ihre Signalempfindlichkeit hin kontrolliert und regelmäßig mit einem externen Kalibrator akustisch justiert. Alle zwei Jahre werden die Mikrofone zusätzlich im Labor des Deutschen Kalibrierdienstes untersucht und amtlich geeicht.
- Die Überprüfung, ob das gemessene Lärmereignis von einem Flugzeug stammt, erfolgt durch einen Abgleich mit den Radardaten der Deutschen Flugsicherung. Nicht DIN-konforme Messsysteme können dies nicht leisten.
- Um ein besonders hohes Maß an Transparenz zu geben, sind alle Daten unter www.hamburg-airport.de einsehbar.

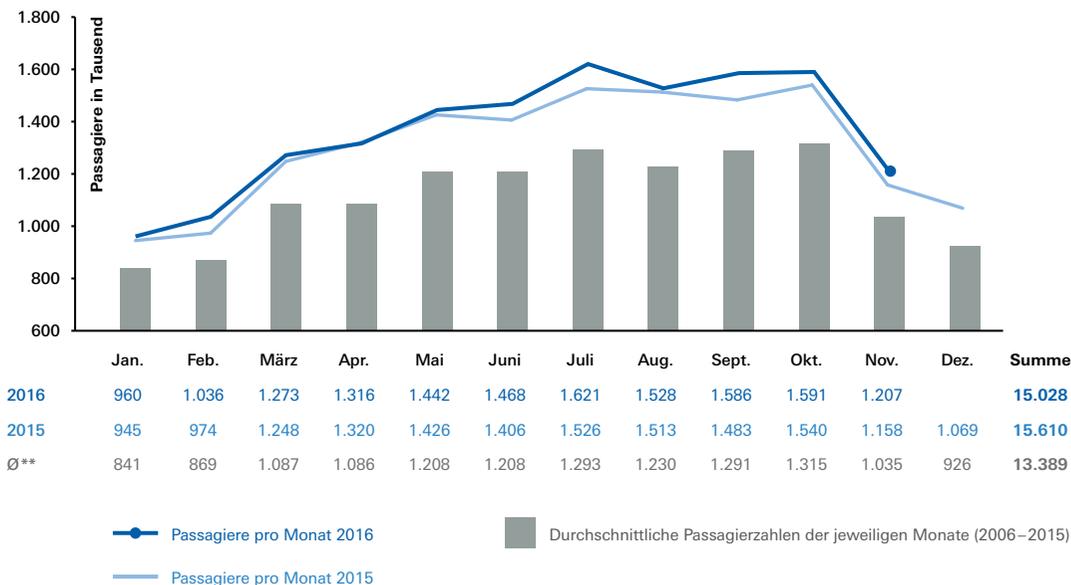
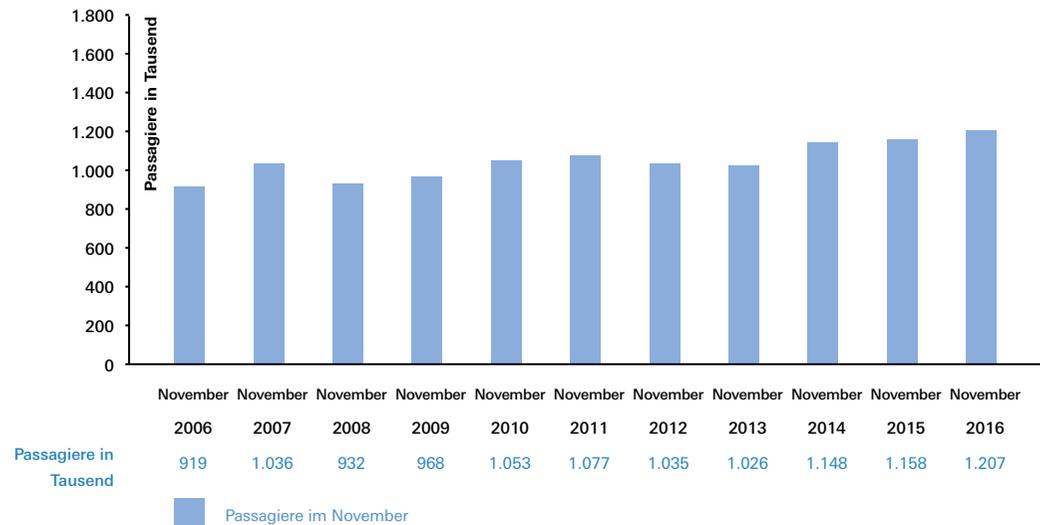


So funktioniert die Fluglärmmessanlage des Hamburg Airport:

- 1 Die durch das Mikrofon (Schalldruckpegelmesser) ermittelten Daten werden gespeichert und an den zentralen Server der Fluglärmmessanlage geleitet.
- 2 Die Lärmesswerte werden mit den Radardaten der Deutschen Flugsicherung verknüpft – so sind die Messdaten jeweils einer Flugbewegung zugeordnet.
- 3 Die Messdaten in Verbindung mit den Flugbewegungen sind langfristig gespeichert und lassen sich rückwirkend bis zum Jahr 1999 abrufen.



Passagiere

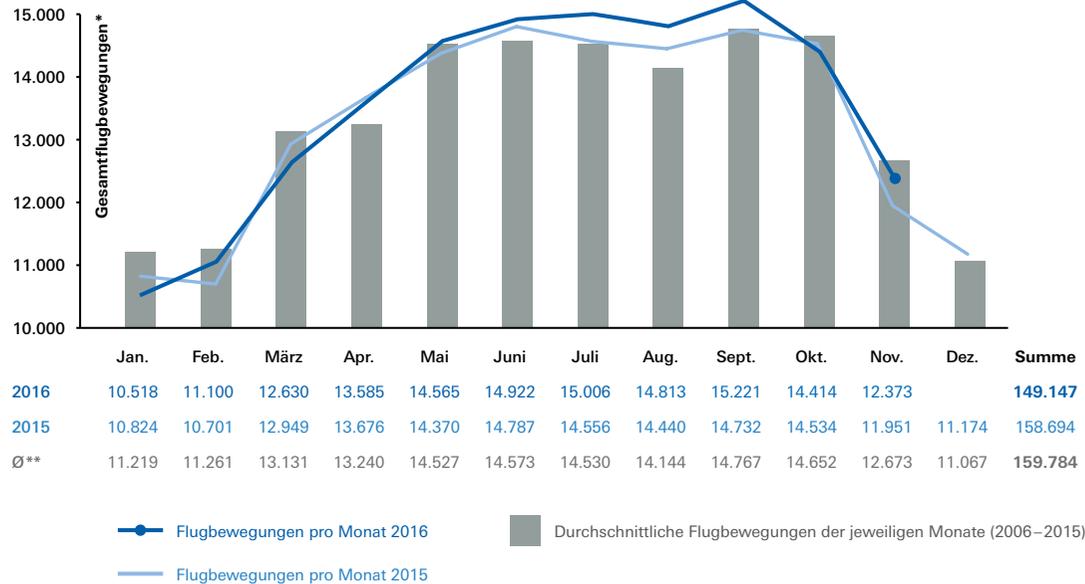
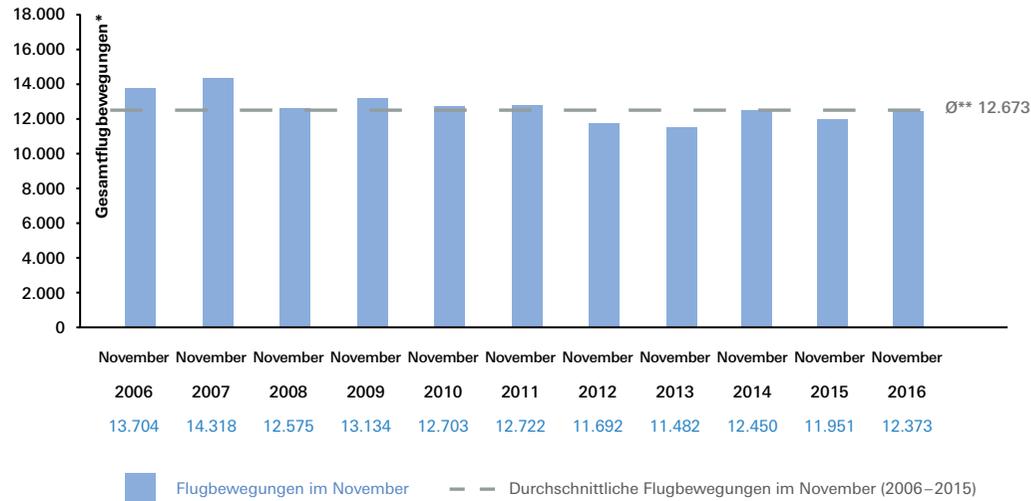


Deutliches Plus bei Passagierzahlen

- Das Mobilitätsbedürfnis in der Metropolregion Hamburg wächst weiter: Im November wurden am Hamburg Airport 1.206.968 Passagiere gezählt – mehr als jemals zuvor in diesem Monat. Dies sind 4,2 Prozent mehr als im November 2015.
- **Besondere Ereignisse im November:** Das Wachstum wurde abgeschwächt durch den eintägigen Streik des Eurowings-Kabinenpersonals am 22. November sowie durch den fünftägigen Streik der Lufthansa-Piloten Ende des Monats. Dadurch fehlten circa 35.000 Passagiere. Allerdings gab es auch im November 2015 einen sechstägigen Streik der Lufthansa-Flugbegleiter, wodurch ein ähnlicher Verlust verzeichnet wurde. Demnach waren die November-Ergebnisse des vergangenen Jahres nahezu um das gleiche Niveau geschwächt.
- Langfristig entwickeln sich die Passagierzahlen positiv: Gegenüber 2006 ist die Zahl der Passagiere 31,3 Prozent gestiegen.
- Seit 2006 verzeichnete Hamburg Airport sieben Jahre mit einem Passagierwachstum und nur drei Jahre mit einem Passagierrückgang im November.
- Die Passagierzahl im November 2016 liegt deutlich über dem November-Mittelwert der Jahre 2006–2015 von rund 1.035.000 Passagieren.



Flugbewegungen



* Zivile und militärische Flugbewegungen ** Zehnjahresdurchschnitt (2006–2015)

Anstieg bei Flugbewegungen

- Im November 2016 wurden 12.373 Flugbewegungen gezählt. Dies sind 3,5 Prozent mehr als im November 2015. Darin enthalten sind 149 Hubschrauberbewegungen, 71 Flüge weniger als im Vorjahresvergleichszeitraum.
- Im Jahresvergleich liegt die Zahl der Flugbewegungen im November 2,4 Prozent unter dem Durchschnittswert der Jahre 2006-2015.
- **Besondere Ereignisse im November:** Durch den eintägigen Streik des Eurowings-Kabinenpersonals am 22. November sowie den fünftägigen Streik der Lufthansa-Piloten Ende des Monats fielen am Hamburg Airport 274 Flugbewegungen aus. Allerdings waren auch im November 2015 aufgrund des sechstägigen Streiks der Lufthansa-Flugbegleiter 254 Flüge gestrichen worden.
- Die Entkopplung der Passagier- und Flugbewegungszahlen setzt sich weiter fort: Während die Passagierzahlen gegenüber dem Vorjahr um 4,2 Prozent gewachsen sind, ist die Zahl der Flugbewegungen nur um 3,5 Prozent gestiegen. Der Luftverkehr wird damit immer effizienter.
- Gründe für den Effizienzgewinn: eine konstant steigende Auslastung der Passagierflugzeuge sowie Entwicklung und Einsatz von modernen und größeren Flugzeugtypen.



An- und Abflugrichtung



Das gekreuzte Bahnsystem ermöglicht Starts und Landungen in alle vier Himmelsrichtungen. Welche Bahn benutzt werden sollte, geben die Lotsen der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) vor. Auf Antrag kann der Pilot allerdings auch eine andere Bahn verlangen – bei ihm liegt die letzte Entscheidung.

Die DFS hat in Deutschland den gesetzlichen Auftrag, für eine „sichere, geordnete und flüssige Abwicklung des Luftverkehrs“ zu sorgen. Grundsätzlich gilt, dass dabei möglichst wenig Anwohner durch Fluglärm beeinträchtigt werden sollen.

Dieses Ziel wird auch am Hamburg Airport verfolgt. Die sogenannten Bahnbenutzungsregelungen gewährleisten, dass die Starts und Landungen nach Möglichkeit über dem Gebiet mit der geringsten Bevölkerungsdichte erfolgen. Von diesen Regeln darf nur abgewichen werden, wenn zwingende Gründe dies erfordern. Zu den größten Einflussfaktoren zählen Witterungsverhältnisse, Verkehrslage sowie Bauarbeiten.

Start und Landung gegen den Wind

Grundsätzlich gilt, dass Flugzeuge gegen den Wind starten und landen. Nur so können sie den maximalen Auftrieb bzw. die beste Verzögerungsleistung erreichen. Bei stark wechselnden Windverhältnissen, wie sie in Hamburg häufig zu beobachten sind, kann dies dazu führen, dass im Jahresvergleich die bevorzugte Start- und Landerichtung wechselt. Ein Beispiel: Im Mai 2015 herrschten extreme Westwinde vor – ein Jahr später hingegen bestimmten im Mai 2016 wechselnde Winde die Wetterlage. Im Gegensatz zum Vorjahresmonat wirkten sich vermehrt Nord-Ost-Winde auf die Start- und Landerichtung aus.

Im Ergebnis stellen die Bahnbenutzungsregeln am Hamburg Airport sicher, dass möglichst wenige Menschen durch den Flugverkehr beeinträchtigt werden. Der Faktor Wind bleibt jedoch eine bestimmende Größe, auf die kein Einfluss genommen werden kann.

Oberste Priorität hat daher zu jeder Zeit die Sicherheit im Luftverkehr.



An- und Abflugrichtung



Nordwest

48% aller Flugbewegungen*

✈ 5.903

✈ 4.020

Nordost

18% aller Flugbewegungen*

✈ 2.261

✈ 4.697

Südwest

32% aller Flugbewegungen*

✈ 3.959

✈ 2.930

Südost

1% aller Flugbewegungen*

✈ 101

✈ 84

* Zivile und militärische Flugbewegungen

Weitere Verkehre:
149 Hubschrauberbewegungen (1%)

✈ Flugbewegungen November 2016

✈ Flugbewegungen November 2015

Weniger Flüge über Nordosten, mehr Flüge über Südwesten

- Über Nordosten wurden im November 2016 deutlich weniger Flugbewegungen gezählt als im Vorjahreszeitraum. Über Südwesten nahm die Zahl der Flugbewegungen – verglichen mit dem Vorjahresmonat – zu.
- Die meisten Flugbewegungen wurden im vergangenen Monat über Nordwesten gezählt. Gemessen an allen Starts und Landungen lag der Anteil bei 48 Prozent. 32 Prozent aller Flüge starteten bzw. landeten über Südwesten, 18 Prozent über Nordosten.
- Die Hamburger Innenstadt im Südosten, die eine besonders hohe Bevölkerungsdichte aufweist, verzeichnete im November insgesamt nur ein Prozent aller Flugbewegungen.



Nachtflugbeschränkung



Die stadtnahe Lage des Hamburger Flughafens bringt viele Vorteile mit sich. So haben sich z. B. viele große, internationale Unternehmen in Hamburg angesiedelt und zahlreiche Arbeitsplätze geschaffen. Zugleich ist mit dieser Lage aber auch eine besondere Verantwortung verbunden. Strenge Nachtflugbeschränkungen tragen dazu bei, die Bevölkerung in Hamburg und Schleswig-Holstein vor Fluglärm zu schützen.

Kein geplanter Flugbetrieb von 23 bis 6 Uhr

Von 6 Uhr morgens bis 23 Uhr abends findet am Hamburg Airport der planmäßige Flugbetrieb statt. Ab 23 Uhr gelten strenge Nachtflugbeschränkungen mit einer Verspätungsregelung bis 24 Uhr. In der Zeit von Mitternacht bis 6 Uhr morgens sind ausschließlich Flüge mit vorheriger, kostenpflichtiger Ausnahme Genehmigung durch die Behörde für Umwelt und Energie zulässig.

Im Januar, Februar, April, September und November 2016 gab es keine Starts oder Landungen nach 24 Uhr. Katastrophen-, medizinische Hilfsleistungs-, Such-, Rettungs- und polizeiliche Einsätze sind von den Nachtflugbeschränkungen ausgenommen.

Höhere Entgelte für verspätete Flüge

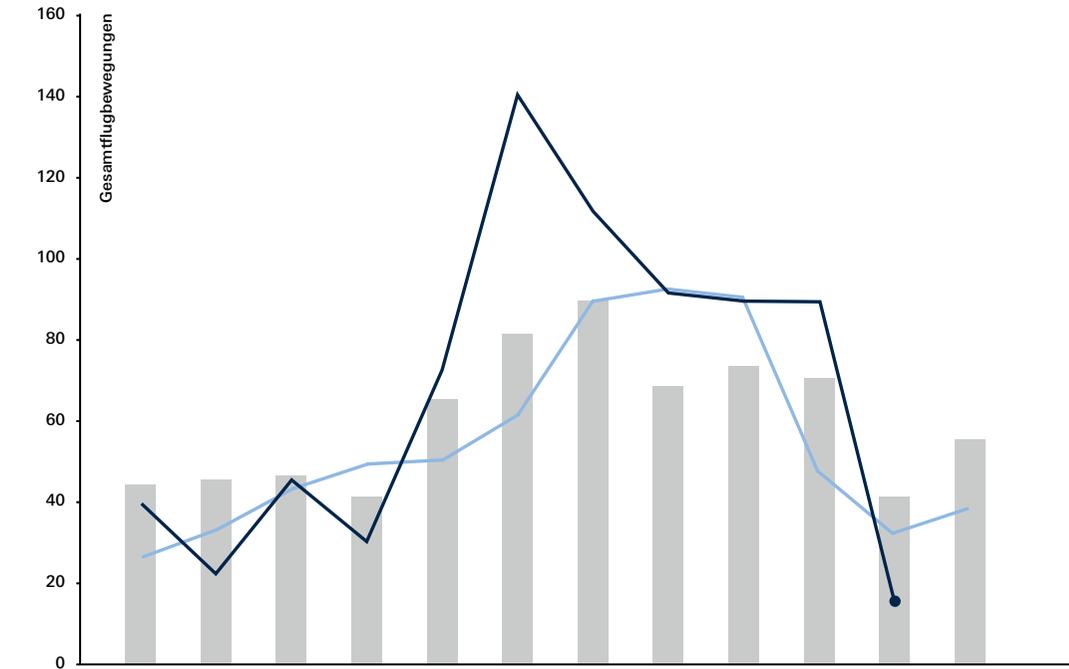
Um die Verspätungen auf das unvermeidbare Maß zu begrenzen, werden am Hamburg Airport auch finanzielle Anreize gesetzt: Bereits vor 14 Jahren hat der Flughafen ein Gebührensystem eingeführt, wonach die Airlines in den späten Abendstunden und der Nacht hohe Aufschläge auf die Lärmentgelte zahlen müssen. Diese Aufschläge hat Hamburg Airport zum 15. Januar 2015 noch einmal deutlich erhöht: Für jede verspätete Landung und für jeden verspäteten Start wird ein Aufschlag von 150 Prozent (22:00 bis 22:59 Uhr) bzw. 300 Prozent (23:00 bis 05:59 Uhr) fällig.



Nachtflugbeschränkung



Gesamtflugbewegungen zwischen 23 und 24 Uhr (regelmäßiger Linien- und Touristikverkehr)



| | Jan. | Feb. | März | Apr. | Mai | Juni | Juli | Aug. | Sept. | Okt. | Nov. | Dez. | Summe |
|------|------|------|------|------|-----|------|------|------|-------|------|------|------|-------|
| 2016 | 40 | 22 | 45 | 30 | 72 | 140 | 111 | 91 | 89 | 89 | 15 | | 744 |
| 2015 | 26 | 33 | 43 | 49 | 50 | 61 | 89 | 92 | 90 | 49 | 32 | 38 | 652 |
| Ø* | 44 | 45 | 46 | 41 | 65 | 83 | 89 | 68 | 73 | 70 | 41 | 55 | 720 |

- Verspätete Flüge zwischen 23 und 24 Uhr (2016)
- Verspätete Flüge zwischen 23 und 24 Uhr (2015)
- Verspätete Flüge zwischen 23 und 24 Uhr (Ø 2006–2015)

Zahl der Flüge nach 23 Uhr halbiert

- Nach Inkrafttreten des neuen, optimierten Winterflugplans gab es im November insgesamt 15 Starts und Landungen in der Zeit zwischen 23 und 24 Uhr. Im Vergleich zum November 2015 (32 Flüge) hat sich die Zahl dieser Verspätungen damit mehr als halbiert (–53 Prozent).
- Im Vergleich zum Höchstwert im Juni dieses Jahres verzeichnete der Flughafen im November sogar 89 Prozent weniger Flüge nach 23 Uhr.
- Im November mussten 15 von insgesamt 12.373 Flügen von der Verspätungsregel zwischen 23 und 24 Uhr Gebrauch machen. Dies entspricht einem Anteil von 0,1 Prozent.

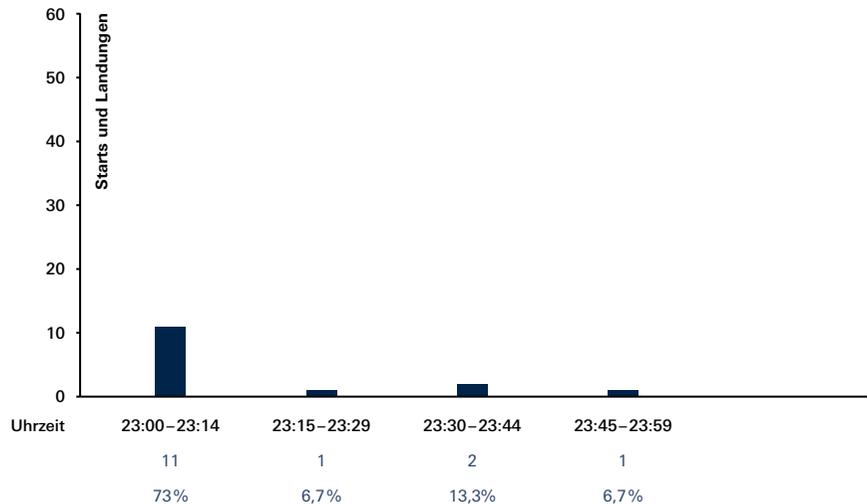
*Ø 2006 – 2015



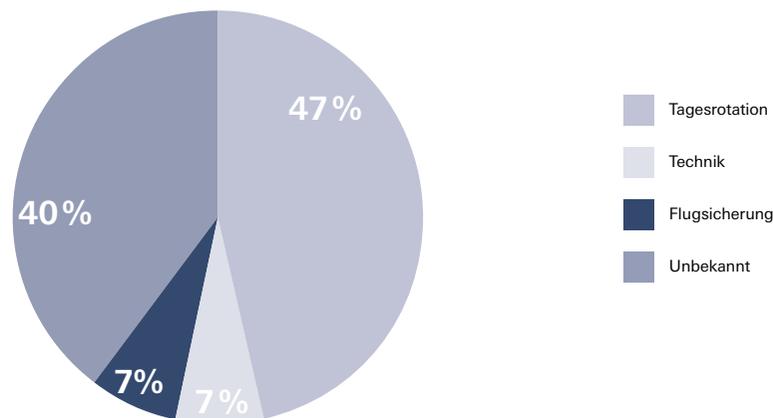
Nachtflugbeschränkung



Gesamtflugbewegungen zwischen 23 und 24 Uhr November 2016 (regelmäßiger Linien- und Touristikverkehr)



Verspätungsgründe nach Angaben der Fluggesellschaften



Unpünktliche Flüge wirken sich auf Gesamtsystem aus

- Fast drei Viertel der verspäteten Flüge wurden bis 23:15 Uhr abgewickelt. 80 Prozent der Flüge nach 23 Uhr landeten bis 23:30 Uhr.
- Vorherige unpünktliche Flüge wirken sich auf das Gesamtsystem aus: Knapp die Hälfte aller Flüge nach 23 Uhr mussten die Verspätungsregel nutzen, weil Verzögerungen in der Tagesrotation nicht mehr ausgeglichen werden konnten.
- Strikte Nachtflugbeschränkung: Im November gab es keine Landung nach 24 Uhr. In dieser Zeit sind ausschließlich Flüge mit vorheriger Einzelfallgenehmigung durch die Hamburger Behörde für Umwelt und Energie zulässig. Hilfs- und Rettungsflüge sind davon ausgenommen.

Impressum

Herausgeber

Flughafen Hamburg GmbH
Flughafenstraße 1–3
22335 Hamburg

Ansprechpartner

Janet Niemeyer, Pressesprecherin
Tel. +49(0)40/5075-3611
E-Mail: jniemeyer@ham.airport.de

Layout

Sabine Barmbold, Leiterin Corporate Publishing
Claus Michael Semmler (Werkstatt für Kommunikationsdesign)

Fotos

Michael Penner