

Jahresstatistik 2018

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 dieser Jahresstatistik finden Sie aktuelle Ergebnisse zu Passagierzahlen, Flugbewegungen und Lärmschutz.



Auf einen Blick: Zahlen, Daten, Fakten 2018

- Insgesamt nutzten im vergangenen Jahr 17,23 Millionen Passagiere den Hamburger Flughafen.
- Am 12. Oktober 2018 verzeichnete Hamburg Airport mit 65.345 Fluggästen den passagierstärksten Tag des Jahres.
- Die Anzahl der Flugbewegungen ist 2018 mit 156.574 leicht zurückgegangen.
- Pro Flug wurden durchschnittlich 123 Passagiere befördert (2017: 121,4 Passagiere). Die durchschnittliche Auslastung ist auf 78,2 Prozent gestiegen (2017: 77,8 Prozent).
- Leiser als die vergangenen zwei Jahre: Die Lärmkontur des Dauerschallpegels Leq3 von 62 dB(A) bleibt mit einer Ausbreitung von 13,95 km² weiter deutlich unter der zulässigen Obergrenze von 20,39 km². Seit mehr als zehn Jahren kann der Wert mit kleineren Schwankungen auf einem konstanten Niveau gehalten werden.

Zehnjahresvergleich 2009–2018



+ 40,9%
Passagiere



- 0,8%
Flugbewegungen



+ 6,0 PP
Auslastung pro Flug



+ 32,3%
Mitarbeiter/-innen¹

¹ FHG-Gruppe

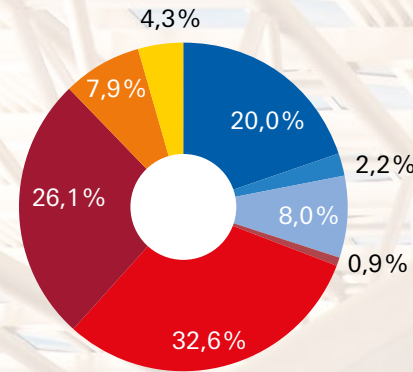
Per Flugzeug in den Urlaub, zu Freunden oder einem Geschäftstermin



69,8% Privat



30,2% Beruflich



Reisegrund

- Geschäftstermin
- Messe, Kongress, Fortbildung
- Sonstiger beruflicher Anlass
- Kreuzfahrt
- Urlaub/Erholung
- Freunde und Verwandte besuchen
- Städte-/Kulturreisen
- sonstiger privater Anlass

Quelle: Fluggastbefragung HAM Q1-Q3 2018



Schüleraustausch nach Helsinki

Familie Egberts ist heute aus Kiel angereist, um Tochter Philine (12) zu verabschieden. Sie fliegt zu einem Schüleraustausch nach Helsinki. Papa Jan (45) fliegt beruflich rund 30-mal im Jahr ab Hamburg Airport, er profitiert von der guten Erreichbarkeit des Flughafens. Außerdem mit dabei: Mama Frederike (45), Alina (9), Helene (5) und Hund Milla. Die Familie fliegt außerdem zweimal im Jahr in den Urlaub ab Hamburg Airport.



Zu Freunden in den hohen Norden

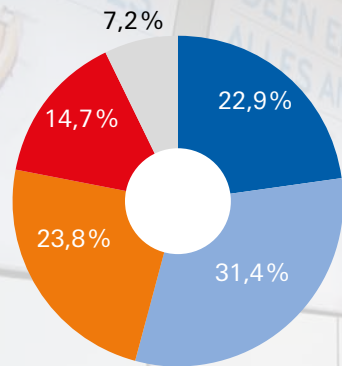
Diesmal geht's nach Oslo: **Uwe Pirente** (76) aus Celle fliegt sechs- bis zehnmal im Jahr ab Hamburg Airport in den hohen Norden, um Freunde zu besuchen oder sich zu erholen. Er ist sehr zufrieden mit den Anbindungen von Hamburg aus nach Skandinavien.



Mit dem Patenkind in den Urlaub

Die Hamburgerin **Annett Höhne** (44) fliegt rund 20- bis 30-mal im Jahr beruflich ab Hamburg Airport. Zwei- bis dreimal im Jahr nutzt sie das Flugangebot auch für ihren Urlaub, meist auf die Seychellen. Heute ist sie mit ihrem Patenkind **Marie-Theres Riesner** (25) unterwegs.

Die Norddeutschen fliegen durchschnittlich fünfmal pro Jahr



Mittlerer Wert: 5 Flugreisen
(2017: 4 Flugreisen)

Flugreisen pro Jahr



Quelle: Fluggastbefragung HAM Q1-Q3 2018



Aus Bremerhaven nach Oslo

Die drei Freundinnen **Annika Rudloff** (22), **Nadine Peger** (22) und **Anna Hauff** (22) sind mit der Bahn aus Bremerhaven angereist, um von Hamburg aus nach Oslo zu fliegen. Sie reisen relativ wenig mit dem Flugzeug und vergleichen intensiv Flugpreise und Verbindungen.



Fast jede Woche auf Geschäftsreise

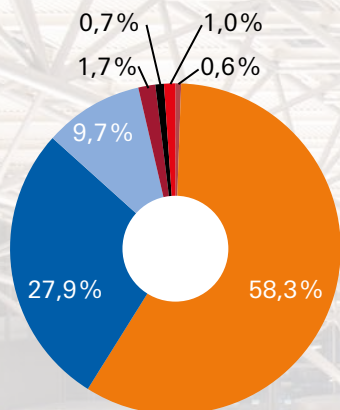
Fast jede Woche fliegt **Lars Graeper** (46) geschäftlich ab Hamburg Airport, meist auf innerdeutschen Strecken. Gerade kommt er zurück aus Innsbruck. Der Hamburger weiß die kurzen Wege und den Komfort an seinem Heimatflughafen zu schätzen.



Rund viermal im Jahr zu Freunden

Zwei Jahre hat **Annika Loehr** (42) beruflich in Hongkong gelebt und ist gerade zurück in ihre Heimatstadt Hamburg gekehrt. Den Flughafen nutzt sie rund viermal im Jahr privat, so wie auch jetzt, um eine Freundin in Madrid zu besuchen, die sie während ihres Aufenthalts in China kennengelernt hat.

Hamburg Airport – der Flughafen für den gesamten Norden



Anreiseort

- Hamburg
- Schleswig-Holstein
- Niedersachsen
- Mecklenburg-Vorpommern
- Bremen
- Dänemark
- Andere

Quelle: Fluggastbefragung HAM Q1 – Q3 2018



Kieler feiert Silvester in Madrid

Silvester-Party in Madrid: **Mirco Hermann** (29) aus Kiel unternimmt einen Kurztrip in die Hauptstadt Spaniens. Er fliegt rund fünf- bis sechsmal im Jahr ab Hamburg Airport, meist um sich zu erholen oder fremde Städte zu erkunden.



Flughafennachbarn freuen sich über zentrale Lage

Sybille (69) und **Werner Kerschke** (71) aus Hamburg-Lokstedt sind direkte Flughafennachbarn und freuen sich über die zentrale Lage sowie die gute Erreichbarkeit des Airports. Sie reisen privat dreimal im Jahr ab Hamburg Airport, gern nach Dubai. Heute bringen sie nur ihre Kinder und Enkelkinder zum Flughafen.



Aus Nordfriesland in den Pärchenurlaub

Lisa Gregersen (25) und **Stefan Jensen** (26) fliegen zum ersten Mal zu zweit – und zwar nach Prag. Das Pärchen aus Nordfriesland verreist mit dem Flugzeug rund vier- bis fünfmal im Jahr, meist in den Erholungsurlaub. Lisa Gregersen besucht außerdem einmal im Jahr ihre ehemalige Gastfamilie in England.



Passagiere und Flugbewegungen

Im Jahr 2018 nutzten 17,23 Millionen Passagiere den Hamburger Flughafen. Das sind rund 2,2 Prozent weniger Fluggäste als im Jahr 2017. Damit konsolidiert sich die Zahl der Passagiere nach dem unerwartet hohen Wachstum im Vorjahr um rund 8,6 Prozent weiterhin auf einem hohen Niveau. Ausschlaggebend für den Rückgang war vor allem die Insolvenz von Air Berlin Ende 2017. Die Anzahl der Flugbewegungen sank 2018 auf 156.574 Starts und Landungen (-2,2 Prozent).

Der Luftverkehr in Hamburg wird immer effizienter: Es werden größere, moderne Flugzeuge eingesetzt, die besser ausgelastet sind. Dadurch kommt es zu einer Entkopplung von Passagierzahlen und Flugbewegungen, was bedeutet, dass die Anzahl an Starts und Landungen deutlich geringer steigt als die Passagierzahl. In den vergangenen zehn Jahren zählte der Flughafen rund 40,9 Prozent mehr Passagiere, während die Zahl der Flugbewegungen im selben Zeitraum um rund 0,8 Prozent zurückgegangen ist.

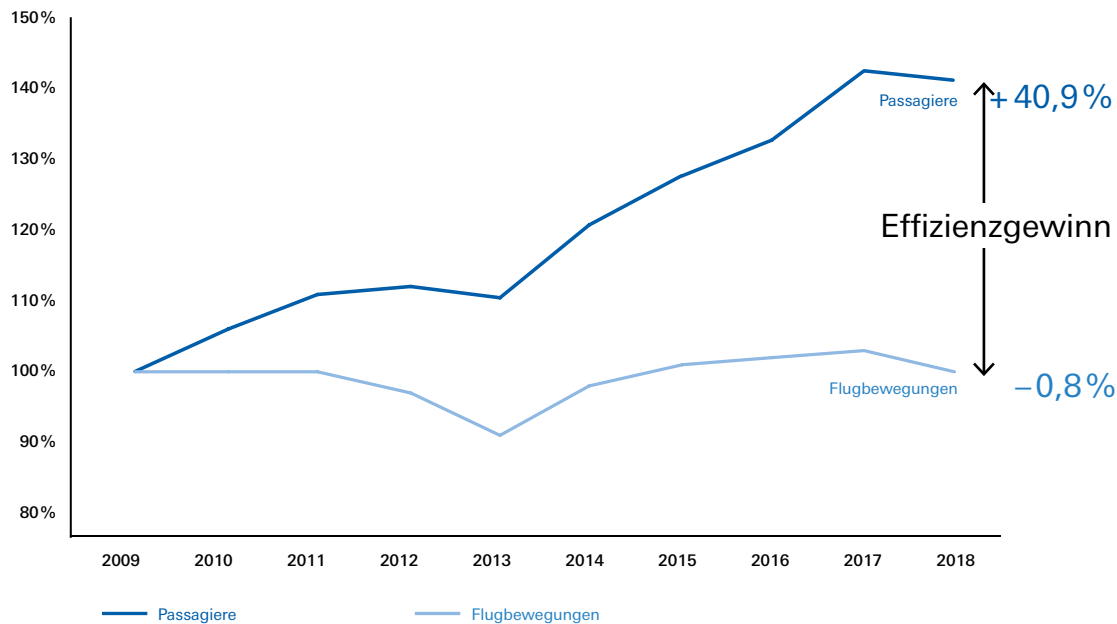
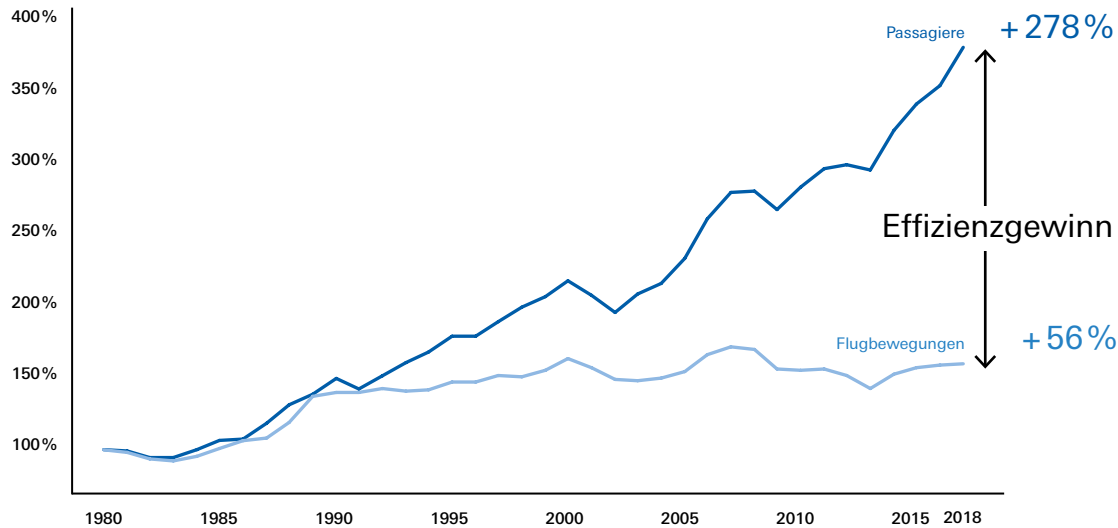
Die Zahl der Passagiere pro Flug lag im vergangenen Jahr durchschnittlich bei 123 Gästen. Im Jahr 2017 waren es noch 121,4. Die durchschnittliche Anzahl an Sitzen pro Flugzeug erhöhte sich von 156 auf 157. Die Auslastung der Maschinen am Hamburger Flughafen ist um 0,4 Prozentpunkte auf 78,2 Prozent gestiegen.

Rückblick 2018: Erfolge beim Lärmschutz

Hamburg Airport ist sich seiner Verantwortung gegenüber den Flughafennachbarn bewusst und hat die etablierten Maßnahmen zum Schutz der Umwelt und Anwohner fortgeführt und erweitert. So hat der Flughafen zum Beispiel in Kooperation mit der Stadt Norderstedt das freiwillige Lärmschutzprogramm 8++ gestartet, das bereits die zweite Erweiterung des erfolgreichen achten Programms (Laufzeit: 2007 bis 2010) ist. Gleichzeitig läuft das 9. gesetzliche Lärmschutzprogramm weiter. Darüber hinaus will Hamburg Airport weiter die Pünktlichkeit verbessern und hat dazu in 2018 über 70 Gespräche mit den Fluggesellschaften geführt. Daraufhin wurden unter anderem späte Flüge in den Flugplänen vorgezogen. Im Winterflugplan 2018/19 wurden 16 Prozent weniger Starts und Landungen zwischen 22 und 23 Uhr geplant als in der vorherigen Wintersaison. Außerdem setzt sich Hamburg Airport aktiv für den Einsatz moderner, leiserer Flugzeugtypen ein. Von Juli bis Dezember 2018 wurden beispielsweise 61,7 Prozent mehr Flugbewegungen des Airbus-Typs „neo“ in Hamburg als im Vorjahr gezählt. Die Erfolge im Lärmschutz spiegeln sich in den Statistiken wider: Der Lärmteppich ist 2018 im Vergleich zum Vorjahr mit einer Ausbreitung von 13,95 km² um 4,8 Prozent kleiner geworden.



Passagiere und Flugbewegungen

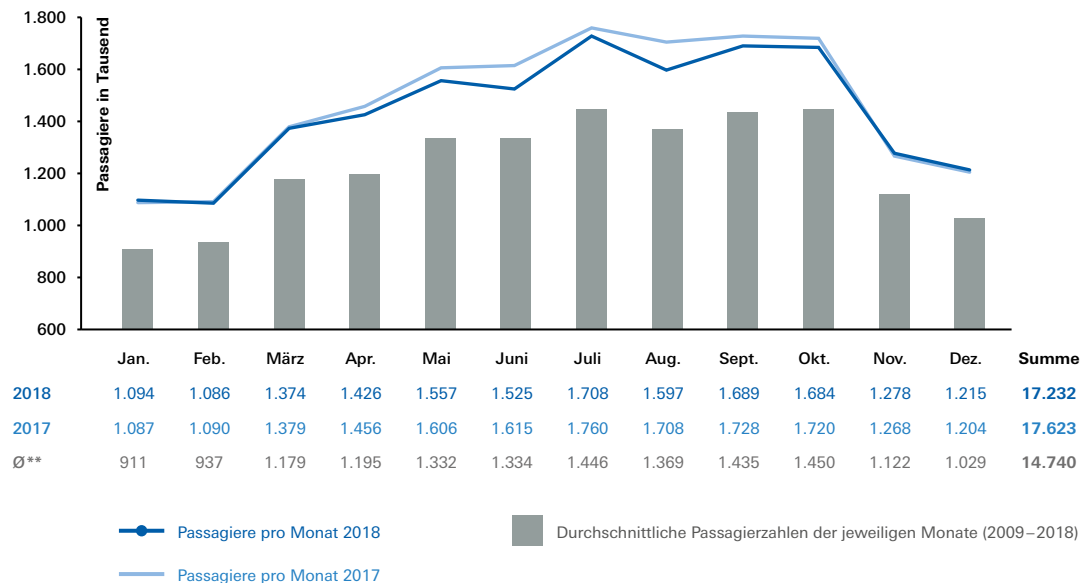
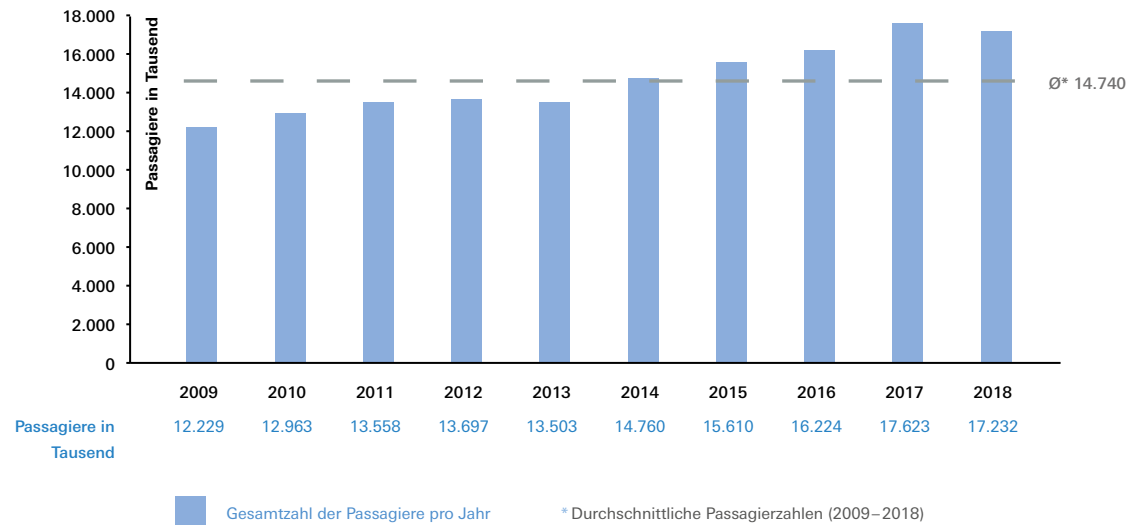


Luftverkehr wird immer effizienter

- In den vergangenen zehn Jahren wählten rund 40,9 Prozent mehr Passagiere den Flughafen Hamburg für ihre Urlaubs- oder Geschäftsreise, im selben Zeitraum ist die Zahl der Flugbewegungen um rund 0,8 Prozent zurückgegangen. Gegenüber 1980 ist die Zahl der Passagiere am Hamburg Airport um rund 278 Prozent gestiegen – die Anzahl der Flugbewegungen hingegen nur um rund 56 Prozent.
- Seit 1991 ist eine starke Entkopplung des Passagier- und Flugbewegungswachstums zu erkennen. Die Zahl der Flugbewegungen wächst deutlich schwächer als die Zahl der Passagiere. Dieser Trend setzt sich fort.
- Gründe für den Effizienzgewinn: eine konstant steigende Auslastung der Passagierflugzeuge sowie die Entwicklung und Einsatz von größeren, moderneren Flugzeugtypen.



Passagiere

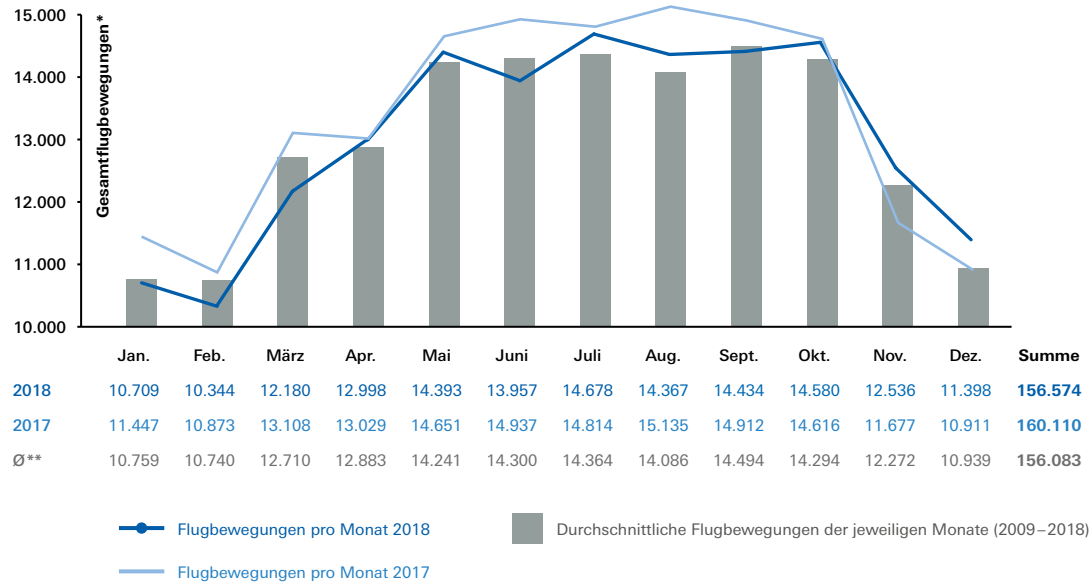
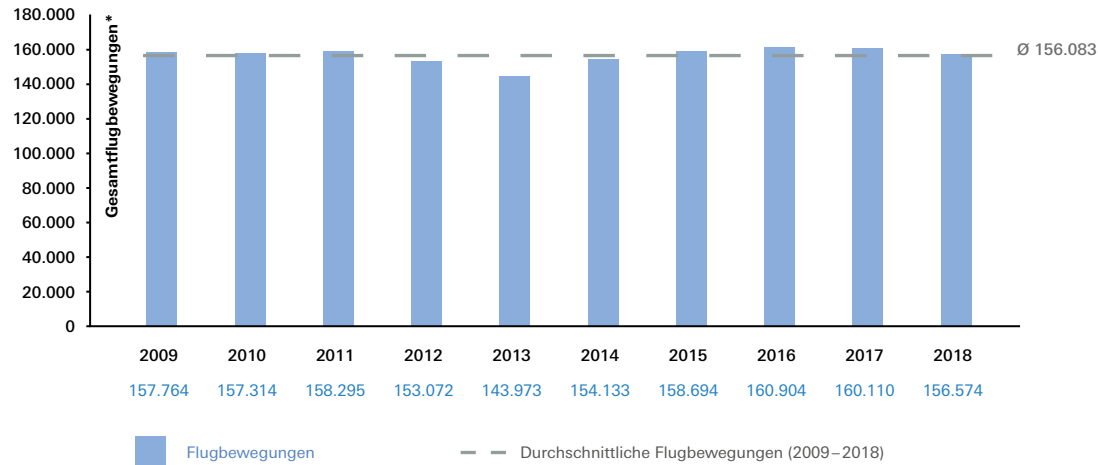


Passagierzahlen konsolidieren sich auf hohem Niveau

- Der Wunsch mit dem Flugzeug zu reisen ist weiterhin groß: 2018 wählten 17.231.686 Passagiere den Hamburger Flughafen für ihre Reise – damit wurde erneut die 17-Millionen-Marke überschritten. Die Passagierzahlen konsolidieren sich trotz des leichten Rückgangs um rund 2,2 Prozent weiterhin auf einem hohen Niveau.
- **Besondere Ereignisse im Jahr 2018:** Der Rückgang der Passagierzahlen ist unter anderem auf die Insolvenz von Air Berlin und Niki Ende 2017 zurückzuführen. Mittlerweile konnten viele Lücken in den Flugplänen durch andere Fluggesellschaften geschlossen werden. Darüber hinaus hatte Hamburg Airport im Jahr 2017 ein unerwartet hohes Passagierwachstum um 8,6 Prozent verzeichnet.
- Am 12. Oktober 2018 verzeichnete Hamburg Airport mit 65.345 Fluggästen den passagierstärksten Tag des Jahres. Dieser Freitag war der letzte offizielle Herbstferientag in Hamburg und Niedersachsen. In Schleswig-Holstein waren ebenfalls Herbstferien.
- Langfristig entwickeln sich die Passagierzahlen positiv: Insgesamt ist die Zahl der Passagiere seit 2009 um 40,9 Prozent gestiegen.
- Seit 2009 verzeichnete Hamburg Airport sieben Jahre mit einem Passagierwachstum und nur drei Jahre mit einem Passagierrückgang.
- Die Passagierzahl im Jahr 2018 liegt deutlich über dem Durchschnitt der Jahre 2009–2018 von 14.740.016 Passagieren.



Flugbewegungen



2,2 Prozent weniger Flugbewegungen in 2018

- Im Jahr 2018 wurden insgesamt 156.574 Flugbewegungen gezählt. Dies sind rund 2,2 Prozent weniger als im Vorjahr.
- In den vergangenen zehn Jahren ist die Zahl der Flugbewegungen um rund 0,8 Prozent zurückgegangen.
- Die meisten Flugbewegungen in den letzten zehn Jahren gab es 2016 (160.904 Starts und Landungen), die wenigsten Flugbewegungen wurden 2013 (143.973 Starts und Landungen) verzeichnet.
- Im Jahresvergleich liegt die Zahl der Flugbewegungen im Jahr 2018 leicht über dem Durchschnittswert der Jahre 2009–2018 von 156.083 Flügen.

* Zivile und militärische Flugbewegungen ** Zehnjahresdurchschnitt (2009–2018)



Lärmkontingent

Als stadtnaher Flughafen nimmt Hamburg Airport seine Verantwortung gegenüber den Anwohnern sehr ernst. Viele einzelne Maßnahmen tragen dazu bei, den Fluglärmschutz zu stärken. So setzt z. B. das gestaffelte Entgeltsystem für Starts und Landungen Anreize, moderne und leise Flugzeugtypen einzusetzen. Die Lärmbelastung kann – trotz deutlich steigender Passagierzahlen – seit über zehn Jahren auf einem konstanten Niveau gehalten werden. Gleichzeitig wurden bis heute über 40 Millionen Euro in den Lärmschutz investiert.

Eine wichtige Größe bei der Berechnung und Bewertung der Lärmbelastung ist das sogenannte Lärmkontingent: Dieses wurde 1997 mit 20,39 km² als rechtliche Obergrenze für den Fluglärm in Hamburg festgelegt. Die aktuellen Werte werden in jedem Jahr neu berechnet. Erfasst wird dabei die Fläche, in der die Belastung in den sechs verkehrsreichsten Monaten (Mai bis Oktober) einen äquivalenten Dauerschallpegel Leq₃ von 62 dB(A)

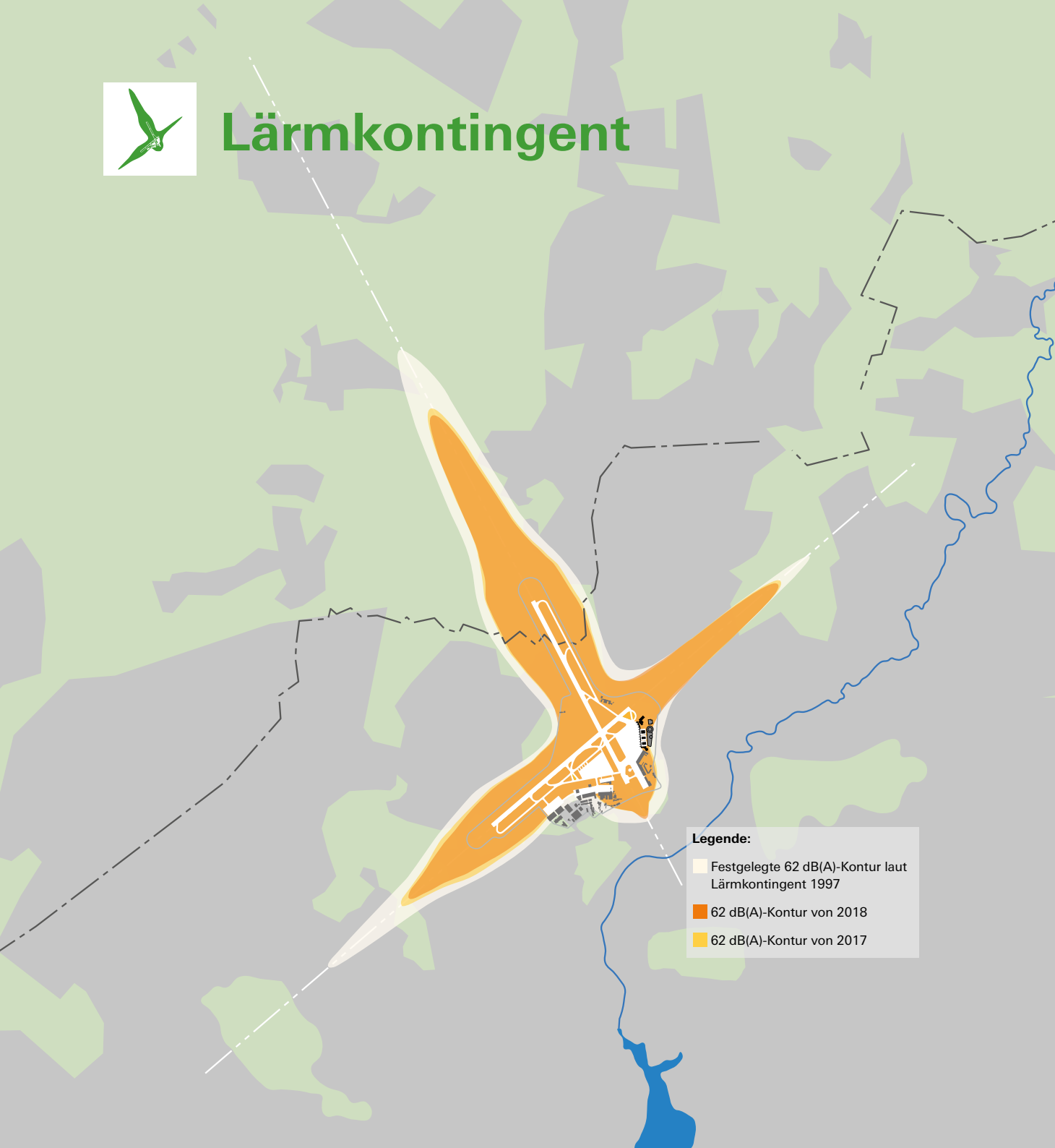
oder höher erreicht. Die sogenannte Lärmkontur bildet die flächenmäßige Ausbreitung der Geräuschimmissionen rund um den Hamburger Flughafen ab.

Lärmbelastung seit 1997 deutlich gesunken

Mit dem Lärmkontingent soll erreicht werden, dass die Geräuschbelastung von 62 dB(A) Dauerschallpegel Leq₃ die Fläche von 20,39 km² rund um den Flughafen nicht überschreitet. Als Obergrenze und Vergleichswert für die Lärmkontur gilt dabei die im Jahr 1997 erzeugte Schallmenge. 2018 umfasste die Lärmkontur eine Fläche von 13,95 km² und ist damit um 32 Prozent kleiner als 1997 – obwohl sich die Passagierzahlen im gleichen Zeitraum fast verdoppelt haben. In den vergangenen zehn Jahren ist die Geräuschbelastung rund um den Hamburger Flughafen auf einem konstanten Niveau geblieben, während die Zahl der Fluggäste um rund 40,9 Prozent deutlich gestiegen ist.



Lärmkontingent

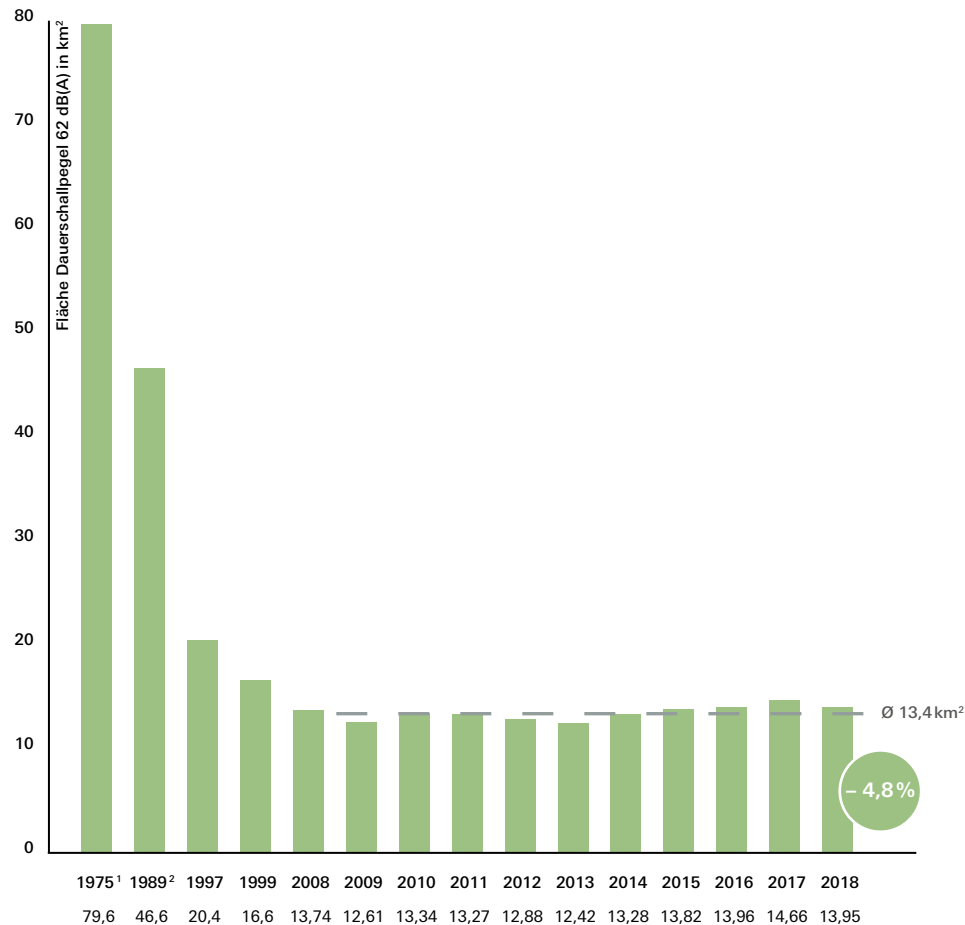


Seit 1997: Lärmkontur um 32 Prozent verkleinert

- Die sogenannte Lärmkontur bildet die flächenmäßige Ausbreitung der Geräuschimmissionen rund um den Hamburger Flughafen ab. Erfasst wird die Fläche, in der die Belastung in den sechs verkehrsreichsten Monaten (Mai bis Oktober) einen äquivalenten Dauerschallpegel Leq_3 von 62 dB(A) oder höher erreicht.
- 2018 umfasst die Lärmkontur eine Fläche von 13,95 km² – damit ist sie rund 4,8 Prozent kleiner als im Vorjahr.
- Im Vergleich mit der 1997 festgelegten Obergrenze von 20,39 km² ist der Lärmteppich 32 Prozent kleiner geworden.
- Im Jahr 1975 lag die Ausbreitung noch bei 79,6 km² und im Jahr 1989 bei 46,6 km². Die Lärmimmissionen sind seither also drastisch zurückgegangen. Das liegt im Wesentlichen an den sprunghaften technischen Verbesserungen an Flugzeugen und Triebwerken, für deren Einsatz sich Hamburg Airport aktiv einsetzt. Verglichen mit damals ist die Fläche heute um über 80 Prozent kleiner.
- Die Lärmkontur unterliegt immer wieder jährlichen Schwankungen – abhängig unter anderem vom Verkehrsaufkommen und den eingesetzten Flugzeugtypen. Von Juli bis Dezember 2018 wurden beispielsweise 61,7 Prozent mehr Flugbewegungen des Airbus-Typs „neo“ in Hamburg als im Vorjahr gezählt.



Lärmkontingent



■ Fläche Dauerschallpegel 62 dB(A) in km²
— Durchschnittliche Fläche Dauerschallpegel 62 dB(A) in km² (2009 – 2018)

¹ Vgl. Gutachtergruppe Koppe/Matschat/Müller von 1976, Berechnung für den Flughafen Hamburg über die ADV.

² Vgl. Lärmphysikalisches Gutachten für den Flughafen Hamburg, Oktober 1992 (Isermann/Koppe/Müller).

2018 war leiser als die vergangenen zwei Jahre

- Im Jahr 2018 konnte die flächenmäßige Ausbreitung der Fluglärmimmissionen rund um den Hamburger Flughafen um etwa 4,8 Prozent reduziert werden – 2018 war damit leiser als die vergangenen zwei Jahre.
- 2018 umfasste die Lärmkontur eine Fläche von 13,95 km². Seit dem Vergleichsjahr 1997 mit 20,39 km² haben sich die Lärmimmissionen rund um den Flughafen damit um rund 32 Prozent reduziert. Der Durchschnittswert der vergangenen zehn Jahre liegt bei 13,4 km².
- Seit über zehn Jahren kann die Geräuschbelastung auf einem deutlich niedrigeren Niveau als noch 1997 gehalten werden – obwohl sich die Passagierzahlen seit dem Vergleichsjahr fast verdoppelt haben.
- Der pro Passagier verursachte Lärm sinkt seit Jahrzehnten: 2018 kommen auf eine Million Fluggäste nur noch 0,79 km² mit einem Dauerschallpegel von Leq_3 62 dB(A). 1997 lag dieser Wert noch bei 2,36 km².



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. Zusätzlich wird mit den sogenannten Bahnbenutzungsregeln am Hamburg Airport das Ziel verfolgt, dass möglichst wenige Anwohner von Fluglärm beeinträchtigt werden. Die Starts und Landungen sollen nach Möglichkeit über dem Gebiet mit der geringsten Bevölkerungsdichte erfolgen.

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

Zu den größten Einflussfaktoren zählen Witterungsverhältnisse, Verkehrslage sowie Bauarbeiten. Die DFS ist an die sogenannten Bahnbenutzungsregeln gebunden, wenn diese ihren gesetzlichen Auftrag, für eine „sichere, geordnete und flüssige Abwicklung des Luftverkehrs“ zu sorgen, nicht beeinträchtigen.

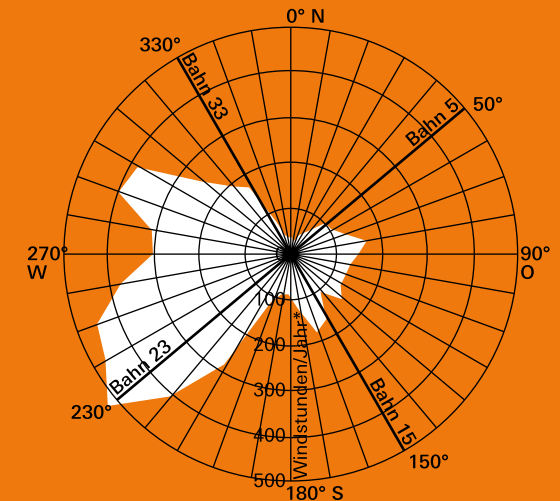
Start und Landung gegen den Wind

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.

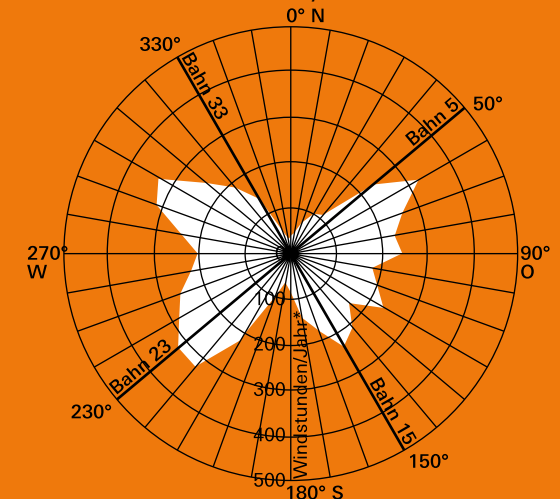
Im Ergebnis sollen die Bahnbenutzungsregeln am Hamburg Airport sicherstellen, dass möglichst wenige Menschen durch den Flugverkehr beeinträchtigt werden. Der Faktor Wind bleibt jedoch eine bestimmende Größe, auf die kein Einfluss genommen werden kann.

Windrichtungshäufigkeit am Hamburg Airport *

Windrichtungen 2017 (starke Westwinde)



Windrichtungen 2018 (Wechsel zwischen Ost- und Westwinden)



* Windstunden/Jahr zwischen 6 und 24 Uhr

Quelle: Deutscher Wetterdienst.



An- und Abflugrichtung



Nordwest

43%*

✈ 43.959 ✈ 24.149

✈ 52.140 ✈ 17.670

Nordost

27%*

✈ 10.093 ✈ 32.387

✈ 2.997 ✈ 47.111

Südwest

24%*

✈ 21.333 ✈ 16.247

✈ 22.528 ✈ 10.567

Südost

4%*

✈ 1.851 ✈ 4.457

✈ 1.447 ✈ 3.794

* Zivile und militärische
Flugbewegungen

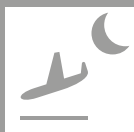
Weitere Verkehre:
2.098 Hubschrauber-
bewegungen (1%)

✈ Flugbewegungen 2018

✈ Flugbewegungen 2017

An- und Abflugrichtung 2018

- Die meisten Flugbewegungen wurden 2018 über dem Nordwesten gezählt. Gemessen an allen Starts und Landungen lag der Anteil bei rund 43 Prozent. Rund 27 Prozent aller Flüge starteten bzw. landeten über Nordosten, rund 24 Prozent über Südwesten.
- Die meisten Starts wurden in Richtung Nordwesten gezählt. Gemessen an allen Starts lag der Anteil bei rund 56 Prozent. Rund 27 Prozent aller Flüge starteten über Südwesten, rund 13 Prozent über Nordosten.
- Die meisten Landungen wurden aus Richtung Nordosten gezählt. Gemessen an allen Landungen lag der Anteil bei rund 41 Prozent. Rund 31 Prozent aller Flüge landeten aus Richtung Nordwesten, rund 21 Prozent aus Richtung Südwesten.
- Die Hamburger Innenstadt im Südosten, die eine besonders hohe Bevölkerungsdichte aufweist, verzeichnete im Jahr 2018 insgesamt nur rund 2 Prozent aller Starts und rund 6 Prozent aller Landungen.



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 zu schützen.

Notwendige Verspätungsregelung

Am Flughafen Hamburg gilt von 0 bis 6 Uhr eine strenge Nachtflugbeschränkung. Flüge in der Zeit von 23 bis 24 Uhr sind zulässig und finden im Rahmen der Verspätungsregelung statt, die ein wichtiger Bestandteil der Betriebsgenehmigung am Hamburg Airport ist. Denn im international eng vernetzten Luftverkehr reicht oft schon eine kleine Verzögerung – zum Beispiel durch ein Unwetter, eine technische Störung oder einen medizinischen Notfall, um eine Verspätung herbeizuführen. Am Ende dieser Kette stehen die Passagiere, die trotz der Verzögerung an ihrem Zielort ankommen möchten.

Ohne die Verspätungsregelung müssten alle Linienflüge mit Ziel Hamburg Airport nach 23 Uhr zu anderen Flughäfen umgeleitet werden – auch wenn sie alleinreisende Kinder, Familien oder Menschen mit eingeschränkter Mo-

bilität an Bord haben. Jede Einschränkung hat negative Auswirkungen für die Erreichbarkeit der Metropole sowie für die Mobilität und Arbeitsplätze in der Region.

Die Verspätungsregelung am Hamburg Airport ist notwendig. Dennoch ist es dem Flughafen ein besonderes Anliegen, gemeinsam mit den Fluggesellschaften und der Deutschen Flugsicherung die Pünktlichkeit in den Bereichen zu verbessern, auf die Einfluss geübt werden kann.

Höhere Entgelte für verspätete Flüge

Um die Verspätungen auf das unvermeidbare Maß zu begrenzen, werden am Hamburg Airport auch finanzielle Anreize gesetzt: Bereits im Jahr 2001 hat der Flughafen ein Gebührensystem eingeführt, wonach die Airlines in den späten Abendstunden und der Nacht hohe Aufschläge auf die Lärmrentgelte zahlen müssen. Diese Aufschläge hat Hamburg Airport zum 14. Juni 2017 noch einmal deutlich erhöht: Der Lärmzuschlag wurde in allen sieben Lärmklassen verdoppelt. Der Zuschlag für Starts und Landungen nach 23 Uhr wurde in fünf Stufen zeitlich gestaffelt und auf bis zu 700 Prozent angehoben. Als ergänzende Maßnahme wird für den Einsatz lärmmindernder Wirbelgeneratoren ein Abschlag gewährt.

Die Betriebszeiten am Hamburg Airport

Von 6 Uhr morgens bis 23 Uhr abends findet am Hamburg Airport der planmäßige Flugbetrieb statt. Ab 23 Uhr gelten strenge Nachtflugbeschränkungen: Nur bei nachweislich unvermeidbaren Verspätungen dürfen einzelne, gewerbliche Linienflüge noch bis 24 Uhr starten und landen. In der Zeit von Mitternacht bis 6 Uhr morgens sind ausschließlich Flüge mit vorheriger kostenpflichtiger Ausnahmegenehmigung durch die Behörde für Umwelt und Energie zulässig. Katastrophen-, medizinische Hilfsleistungs-, Such-, Rettungs- und polizeiliche Einsätze sind von den Nachtflugbeschränkungen ausgenommen.

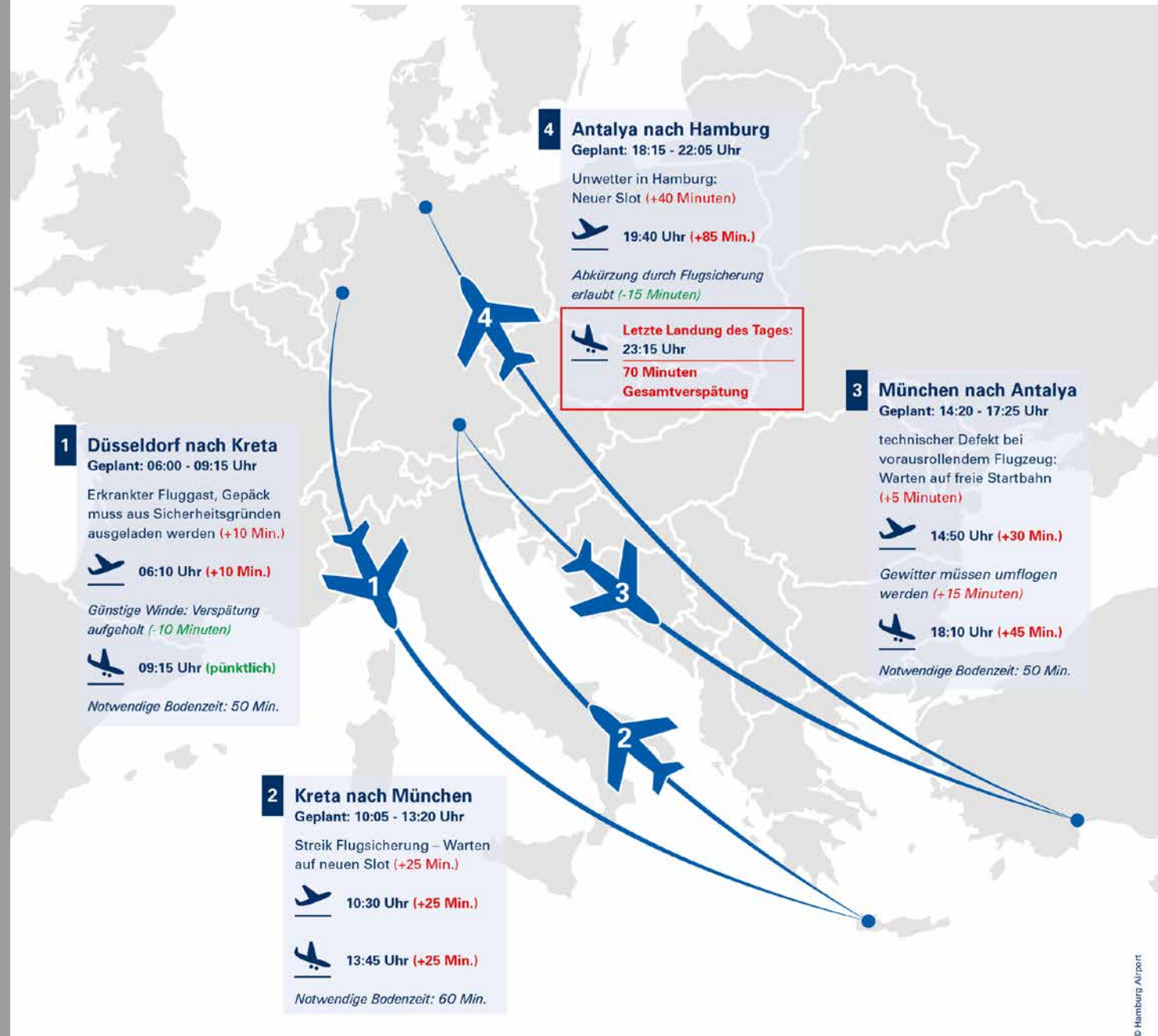


nur verspätete Flüge im Linien- und regelmäßigen Pauschalreiseverkehr 23 – 24 Uhr

nur Katastrophen-, medizinische Hilfsleistungs-, Such-, Rettungs- und dringenden polizeiliche Einsatzflüge; nur mit Einzelausnahmegenehmigung 0–6 Uhr

Wie kommt es zu Verspätungen im Luftverkehr?

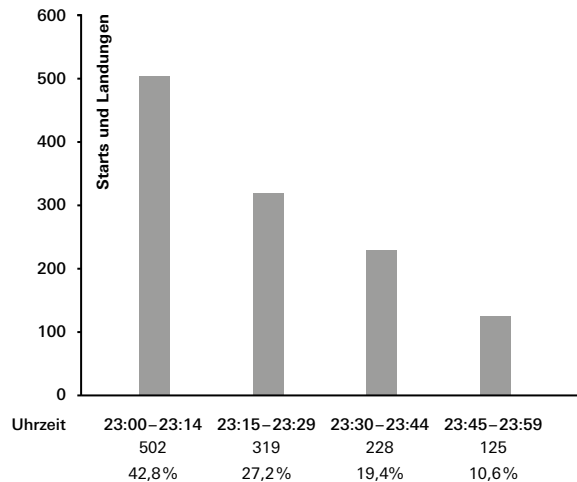
- Die Luftfahrt ist ein komplexes System, das ganz Europa miteinander verknüpft. An nur einem Tag passiert ein Flugzeug verschiedene Start- und Landeorte und arbeitet dabei mit vielen verschiedenen Unternehmen und Organisationen zusammen. Dabei sind Verzögerungen nie ganz auszuschließen.
- Kommt es im Tagesablauf zu Störungen, kann die Verzögerung manchmal bis zum letzten Abendflug nicht mehr aufgeholt werden – in diesem Fall greift am Hamburg Airport die Verspätungsregelung von 23 bis 24 Uhr, die genau dafür konzipiert worden ist. Andere deutsche Flughäfen haben ebenfalls eine Verspätungsregelung in ihrer Betriebsgenehmigung enthalten, z. B. Frankfurt, München und Berlin-Tegel.
- Ohne die Verspätungsregelung müssten alle verspäteten Flüge nach 23 Uhr zu anderen Flughäfen, z. B. Hannover oder Rostock-Laage, umgeleitet werden. Zehntausende Fluggäste könnten Hamburg am späteren Abend nicht mehr erreichen – darunter auch körperlich eingeschränkte Menschen und allein reisende Kinder.
- Für die Kontrolle der Nachtflugbeschränkungen ist in Hamburg die Fluglärmschutzbeauftragte in der Behörde für Umwelt und Energie zuständig.



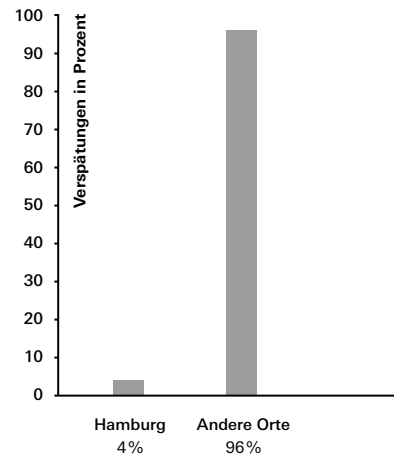


Nachtflugbeschränkung

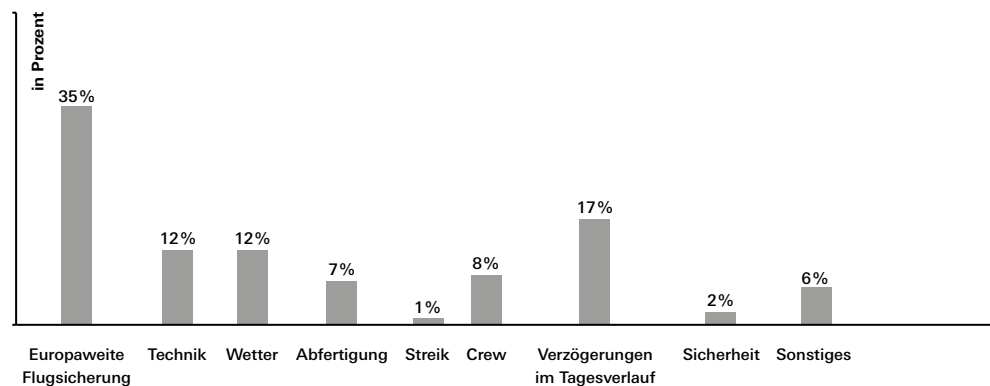
Flugbewegungen zwischen 23 und 24 Uhr 2018 (regelmäßiger Linien- und Touristikverkehr)



Anteil der abfertigungsbedingten Verspätungen in Hamburg an den Gesamtverspätungen zwischen 23 und 24 Uhr (2018)¹



Kategorisierung der Verspätungsgründe im Jahr 2018²



² Zu den häufigsten Verspätungsgründen zählen unter anderem eine Überlastung des europäischen Luftraums (europaweite Flugsicherung), über den Tag angesammelte Verspätungen an den Vorflughäfen (Verzögerungen im Tagesverlauf), die nicht mehr aufgeholt werden können, die Behebung technischer Probleme (Technik), Verzögerungen durch sicherheitsrelevante Aspekte (Sicherheit), ungünstige Wetterereignisse und -bedingungen (Wetter), Verzögerungen bei der Abfertigung, Streiks sowie Verspätungen, die auf die personelle Besetzung der Fluggesellschaften zurückzuführen sind (Crew). Die Daten basieren auf Grundlage der Angaben der Fluggesellschaften sowie unter Hinzunahme weiterer Datenquellen.

Komplexes Luftfahrtsystem verbindet ganz Europa

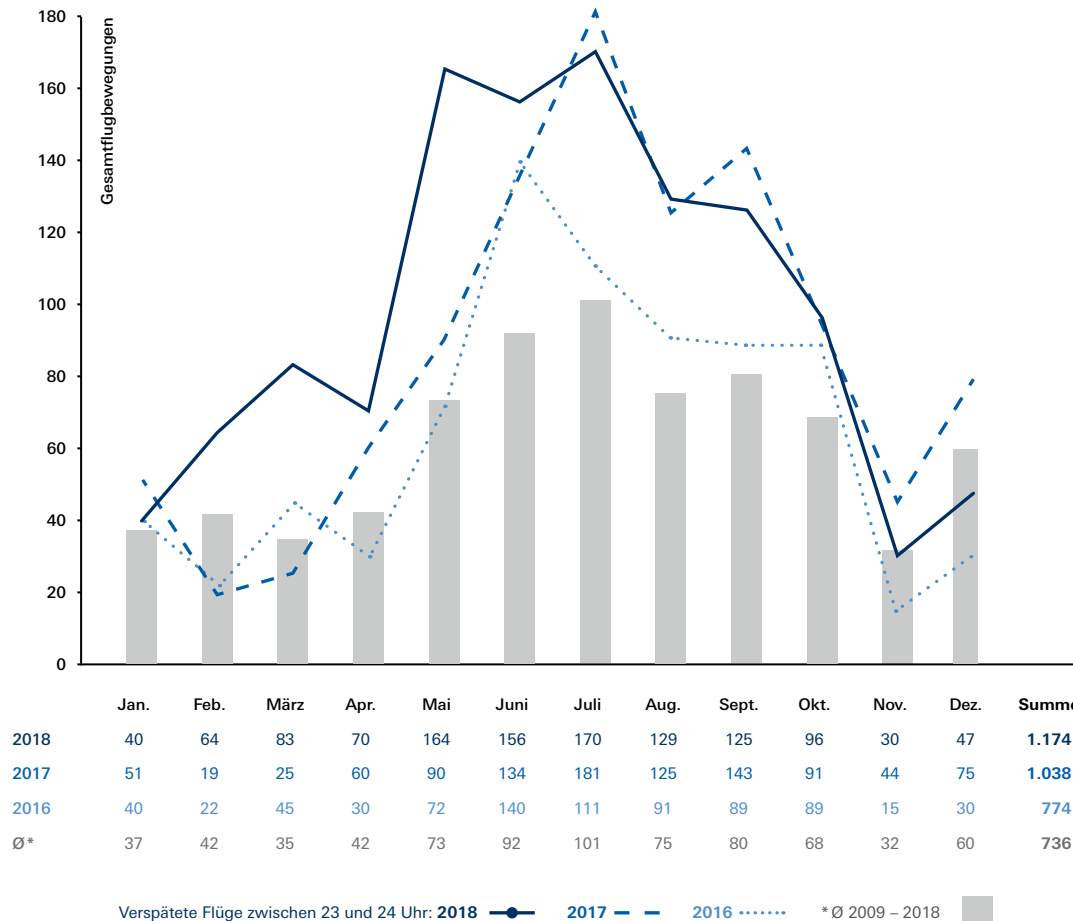
- Im Jahr 2018 mussten 1.174 von insgesamt 156.574 Flügen von der Verspätungsregel zwischen 23 und 24 Uhr Gebrauch machen. Dies entspricht einem Anteil von 0,7 Prozent.
- Von allen Flügen, die 2018 die Verspätungsregelung am Hamburg Airport nutzen mussten, sind vier Prozent auf abfertigungsbedingte Verzögerungen in Hamburg zurückzuführen. 96 Prozent der Verspätungen entstanden an anderen Stellen des komplexen Luftfahrtsystems.
- Rund ein Drittel der Verspätungen zwischen 23 und 24 Uhr (35 Prozent) entstanden im Jahr 2018 durch die Überlastung des europäischen Luftraums (Europaweite Flugsicherung).
- Strikte Nachtflugbeschränkung: Ab Mitternacht sind ausschließlich Flüge mit vorheriger Einzelfallgenehmigung durch die Hamburger Behörde für Umwelt und Energie zulässig. Hilfs- und Rettungsflüge sind davon ausgenommen. 2018 gab es am Hamburg Airport 20 Flüge nach 24 Uhr – das sind rund 44 Prozent weniger als im Vorjahr (2017: 36 Flüge nach 24 Uhr).

¹ Der Begriff „Abfertigung“ fasst alle Vorgänge zusammen, die das Passagierhandling am Flughafen und die Vorbereitung des Flugzeugs auf den Abflug betreffen. Andere Verspätungsgründe, wie z. B. ungünstige Wetterbedingungen oder die europäische Flugsicherung, werden in dieser Grafik nicht berücksichtigt.



Nachtflugbeschränkung

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



Verspätungsregelung: 2018 ergibt ein geteiltes Bild

- Im ersten Halbjahr 2018 führten viele Streiks, ungünstige Wetterbedingungen und die Überfüllung des europäischen Luftraums zu einem Anstieg der Verspätungen zwischen 23 und 24 Uhr. Gemeinsam mit den Fluggesellschaften und den zuständigen Behörden arbeitet Hamburg Airport weiter aktiv daran, die Verspätungszahlen zu reduzieren – was sich im zweiten Halbjahr auszahlte.
- **Deutlicher Rückgang der Verspätungen im zweiten Halbjahr 2018**
Die Maßnahmen griffen im zweiten Halbjahr 2018: Im Vergleich zu 2017 gingen die Starts und Landungen in der Verspätungsstunde in diesem Zeitraum um fast 10 Prozent zurück. Im vierten Quartal 2018 waren es sogar fast 18 Prozent.
- **Deutlich weniger Flüge in den Tagesrandstunden**
Im Jahr 2018 führte Hamburg Airport über 70 Gespräche mit den Fluggesellschaften. Dabei wurde zum Beispiel erreicht, dass im Winterflugplan 2018/19 rund 16 Prozent weniger Flüge zwischen 22 und 23 Uhr geplant sind als in der vorherigen Wintersaison.



Hamburg Airport engagiert sich für den Umweltschutz

Als wichtiger Schrittgeber für die norddeutsche Wirtschaft und bedeutender Arbeitgeber für Hamburg und die Metropolregion nimmt Hamburg Airport auch seine Verantwortung als modernes, umweltbewusstes Unternehmen wahr – und engagiert sich dabei weit über die gesetzlichen Vorgaben hinaus. Dabei setzt er an vielen verschiedenen Stellen an, um die Themen Umweltschutz und Nachhaltigkeit weiter voranzutreiben. Mit Erfolg: Auch 2018 erhielt der Hamburger Flughafen wieder die Umweltzertifikate nach EMAS (Eco Management and Audit Scheme) und ISO 14001.



CO₂-Reduktion und Klimaschutz

- In dem internationalen Programm „Airport Carbon Accreditation“ hat der Hamburger Flughafen Level 3, die zweithöchste Stufe, erreicht. Dafür erfasst und reduziert der Flughafen jährlich die eigene CO₂-Produktion. Zudem werden die externen Emissionen einbezogen. Ein unabhängiger Gutachter überprüft dies, eine europäische Zentralstelle vergibt die Zertifizierung.
- Aktuell stößt Hamburg Airport rund 50 Prozent weniger CO₂ aus als noch im Jahr 2009.
- Seit Ende 2010 kompensiert der Flughafen unvermeidbare CO₂-Emissionen mit dem „Hamburg Airport Klimawald“. Dieser umfasst derzeit rund 180.000 Bäume auf einer Fläche von 25 Hektar.
- Seit 2015 werden 100 Prozent der eingekauften Elektrizität nachweislich klimaneutral erzeugt. Zudem betreibt der Flughafen ein eigenes, erdgasbetriebenes Blockheizkraftwerk.
- Zur umweltfreundlichen Klimatisierung der Terminalgebäude wird ein sogenanntes Thermolabyrinth genutzt, das die Temperatur auf natürliche Weise reguliert. Terminal 1 besitzt außerdem eine Regenwassernutzungsanlage zur Wasserversorgung sämtlicher Wasserspülungen im sanitären Bereich.



Hamburg Airport engagiert sich für den Umweltschutz

Umweltfreundliche Antriebe und öffentliche Verkehrsmittel

- Seit Sommer 2013 setzt Hamburg Airport das „Mobilitätskonzept 2020“ um. Es sieht vor, bis 2020 mindestens 50 Prozent des Fuhrparks auf Fahrzeuge mit alternativen Antrieben umzustellen. Jedes neu angeschaffte Fahrzeug muss mit einem umweltfreundlichen Antriebssystem ausgestattet sein, sofern der Markt wirtschaftlich und technisch darstellbare Alternativen bereitstellt. Derzeit fahren am Hamburg Airport rund 44 Prozent der Fahrzeuge mit alternativen Antrieben.
- Ende 2016 hat Hamburg Airport nach intensiven Tests seine Betriebstankstelle auf synthetischen Dieselkraftstoff umgestellt, wodurch sowohl die Schadstoff- als auch die CO₂-Emissionen stark verringert werden konnten. Seit Herbst 2018 laufen auch die Vorbereitungen zur Umstellung der heizölbetriebenen Bodenstromgeräte auf synthetischen Kraftstoff, diese machen rund ein Drittel des Gesamtdieselbedarfs am Flughafen aus.
- Der Flughafen motiviert auch die Passagiere und Besucher zum Einsatz umweltfreundlicher Fahrzeuge: Elektrofahrzeuge können auf der Abflugebene vor den Terminals bis zu 60 Minuten kostenlos abgestellt werden. Im Parkhaus P2-4 gibt es zwölf Ladestationen, an denen Elektroautos aufgetankt werden können. Auf der Abflugebene stehen darüber hinaus vier neue Schnell-Ladestationen (sog. DC-Ladepunkte) zur Verfügung.
- Hamburg Airport ist sehr gut an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden: Die S-Bahnlinie S1 verbindet den Flughafen in nur 25 Minuten Fahrtzeit mit der Hamburger Innenstadt. Rund ein Drittel der Fluggäste und Besucher sowie ein Viertel der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter fahren mit der S-Bahn zum Flughafen.
- Darüber hinaus stehen am Hamburg Airport insgesamt 400 Fahrradstellplätze zur Verfügung.





Hamburg Airport engagiert sich für den Umweltschutz

Umweltschutz beginnt am Flugzeug

- Seit Januar 2010 erhebt Hamburg Airport von den Fluggesellschaften emissionsabhängige Start- und Landeentgelte. So sollen diese ökonomisch dazu angeregt werden, auf moderne und umweltverträglichere Flugzeugtypen umzusteigen. Mit Erfolg: Von Juli bis einschließlich Dezember 2018 wurden beispielsweise 61,7 Prozent mehr Flugbewegungen der Airbus-Baumuster A320neo und A321neo in Hamburg als im Vorjahr gezählt.
- Um die Lärm- und Schadstoffbelastungen am Boden so gering wie möglich zu halten, hat Hamburg Airport den Einsatz der sogenannten Hilfstriebwerke (Auxillary Power Unit, kurz APU), die bei den meisten Flugzeugtypen die Energieversorgung während der Bodenzeit sicherstellen, eingeschränkt. Nach Erreichen der Parkposition müssen diese ausgeschaltet werden. Stattdessen beziehen die Flugzeuge den notwendigen Strom an den Pierpositionen über das flughafeneigene Blockkraftheizwerk und auf den Vorfeldpositionen über mobile Aggregate.

Von Abfallmanagement bis Biodiversität

- Um die Abfallmengen am Flughafen zu reduzieren, hat Hamburg Airport Rücknahmesysteme durch die Hersteller oder Lieferanten eingerichtet. Zudem setzt sich der Flughafen mit Projekten wie „Spende Dein Pfand“ oder „My Cup My Coffee“ für die Reduktion von Abfall ein.
- Seit 1999 sammeln die Bienenvölker des Flughafens Blüten und Pollen auf dem Flughafengelände. In unabhängigen Laboruntersuchungen wird der Honig überprüft, um Rückschlüsse auf die Luftqualität am Hamburg Airport zu ziehen – ergänzend zu den kontinuierlichen behördlichen Luftgütemessungen.
- Hamburg Airport unterstützt seit 2015 das Wildbienenprojekt der Deutschen Wildtierstiftung. Dabei schafft der Flughafen wertvolle Brut- und Nistplätze und verbessert das Nahrungsangebot für die Wildbienen. Ergänzt wird das Angebot durch zwei Wildbienenhotels im öffentlichen Flughafenbereich. Seit September 2018 ist das Flughafenprojekt „Mehr Platz für wilde Bienen“ offizielles Projekt im Rahmen der UN-Dekade „Biologische Vielfalt“.
- Insgesamt leben am Hamburg Airport rund 130 Wirbeltierarten, darunter drei Fuchsfamilien.



Impressum

Herausgeber

Flughafen Hamburg GmbH
Flughafenstraße 1-3
22335 Hamburg

Ansprechpartner

Katja Bromm, Leitung Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Tel. +49(0)40/5075-3611
E-Mail: kbromm@ham.airport.de

Layout

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

Fotos:

Michael Penner
Sandra Platzer (S. 3–5)