

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





Auf einen Blick: Zahlen, Daten, Fakten 2016

- Insgesamt nutzten im vergangenen Jahr 16,2 Millionen Passagiere den Hamburger Flughafen.
- Am 14. Oktober 2016 verzeichnete Hamburg Airport mit rund 65.000 Fluggästen den passagierstärksten Tag seit Bestehen des Flughafens.
- Die Anzahl der zivilen Flugbewegungen ist 2016 mit 160.904 leicht angestiegen.
- Pro Flug wurden durchschnittlich 112,5 Passagiere befördert. Die durchschnittliche Auslastung ist auf 77,3 Prozent gestiegen.
- Die Lärmkontur des Dauerschallpegels L_{eq3} von 62 dB(A) bleibt mit einer Ausbreitung von 13,96 km² weiter deutlich unter der zulässigen Obergrenze von 20,39 km². Seit 2007 ist der Wert auf dem konstant niedrigen Niveau – mit kleineren Schwankungen (seit 2015: rund 1 Prozent).
- Im Jahresmittel mussten pro Tag durchschnittlich zwei Flüge von der Verspätungsregel zwischen 23 und 24 Uhr Gebrauch machen. Dies entspricht 0,5 Prozent aller Starts und Landungen.

Zehnjahresvergleich 2007–2016



+ 26,9%
Passagiere



- 7,4%
Flugbewegungen



+ 6,8%
Auslastung pro Flug



+ 17,8%
Mitarbeiter/-innen¹

¹ FHG-Gruppe



3 Fragen an Johannes Scharnberg

Bereichsleiter Aviation am Hamburg Airport



Die Schere zwischen Flugbewegungen und Passagierzahlen geht immer weiter auseinander. Warum ist dieser Trend positiv für den Hamburg Airport?

Unsere Statistiken zeigen eine starke Entkopplung der Wachstumsraten von Flugbewegungen und Passagierzahl: Die Anzahl der Flugbewegungen wächst deutlich schwächer als die Anzahl der Fluggäste. Das bedeutet, dass Fliegen am Hamburg Airport immer effizienter wird. Ein Grund für diesen Trend ist die konstant steigende Auslastung der Flugzeuge. Darüber hinaus setzen die Airlines inzwischen auf größere, modernere und häufig auch deutlich leisere Flugzeugtypen.

Hamburg Airport ist stets im Dialog mit den Airlines, um den Einsatz von modernsten Flugzeugtypen voranzutreiben. Welche Maschinen sind besonders effizient und leise?

Im Winterflugplan fliegt SWISS als erste Fluggesellschaft am Hamburg Airport mit dem Maschinentyp CS100 aus der C Series von Bombardier.

Dank neuester Technologien bei Triebwerken, Systemen und Materialien ist dieses Flugzeug umweltfreundlicher und deutlich leiser als vergleichbare Flugzeugtypen.

Ein weiteres Beispiel ist der in Hamburg gefertigte Airbus A320neo, auf die sowohl Full-Service-Carrier wie Lufthansa als auch Low-Cost Carrier wie easyJet setzen. Den Herstellerangaben zufolge gilt die Maschine zurzeit als das effizienteste und leiseste Flugzeug auf Kurz- und Mittelstrecken. Immer mehr Fluggesellschaften rüsten zudem die Flugzeuge der A320 Familie mit Vortexgeneratoren aus, die weitere Lärmreduzierungen erreichen. Auch hier sind Lufthansa und EasyJet Vorreiter.

Auf den Flugbetrieb wirken verschiedenste Faktoren. Ein wesentlicher ist das Wetter. Wie genau wirken sich die Wetterbedingungen aus?

Das Wetter prägt den Flugbetrieb ganz entscheidend. Zum Beispiel starten und landen Flugzeuge grundsätzlich gegen den Wind, da sie nur so den

maximalen Auftrieb im Anflug erreichen können. Extremwetterlagen – wie sie im Sommer 2016 oft aufgetreten sind – lassen die Anzahl der Verspätungen steigen. Bei Gewitter müssen wir zum Beispiel die Abfertigung auf dem Vorfeld zur Sicherheit unserer Mitarbeiter vorübergehend komplett einstellen. Da der Airport Hamburg hauptsächlich mit europäischen Direktflügen versorgt, wirken sich auch Extremwetterlagen in anderen Gebieten Europas auf einen pünktlichen Flughafenbetrieb hier in Hamburg aus. Damit dennoch möglichst alle Fluggäste noch am selben Tag am Hamburg Airport ankommen können, gibt es die Betriebszeit von 23 bis 24 Uhr als gesetzlich zugesicherte „Pufferzeit“, in der ausschließlich vorher geplante aber verspätete Flüge abgewickelt werden dürfen.



Passagiere und Flugbewegungen

Im Jahr 2016 nutzten 16,2 Millionen Passagiere den Hamburger Flughafen. Das sind rund 614.000 Fluggäste (+3,9 Prozent) mehr als im Jahr 2015. Die Anzahl der zivilen Flugbewegungen lag bei rund 160.904 Starts und Landungen (+1,4 Prozent).

Der Luftverkehr in Hamburg wird immer effizienter: Es werden deutlich 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 26,9 Prozent mehr Passagiere, während die Zahl der Flugbewegungen im selben Zeitraum um 7,4 Prozent zurückgegangen ist.

Die Zahl der Passagiere pro Flug lag im vergangenen Jahr durchschnittlich bei 112,5 Gästen. Im Jahr 2015 waren es nur 109,7. Die durchschnittliche Anzahl an Sitzen pro Flugzeug erhöhte sich von 144

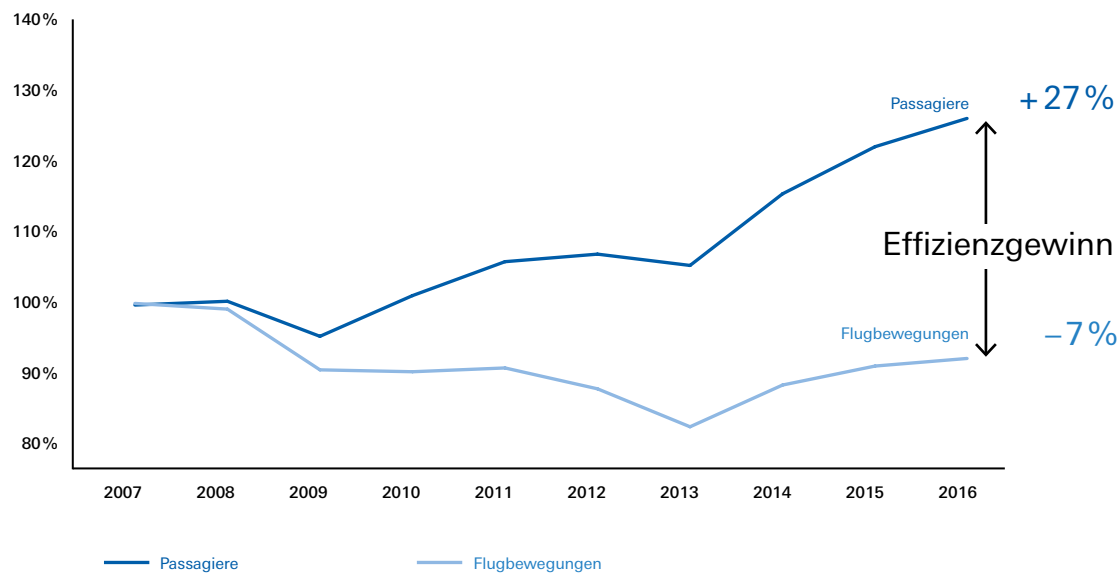
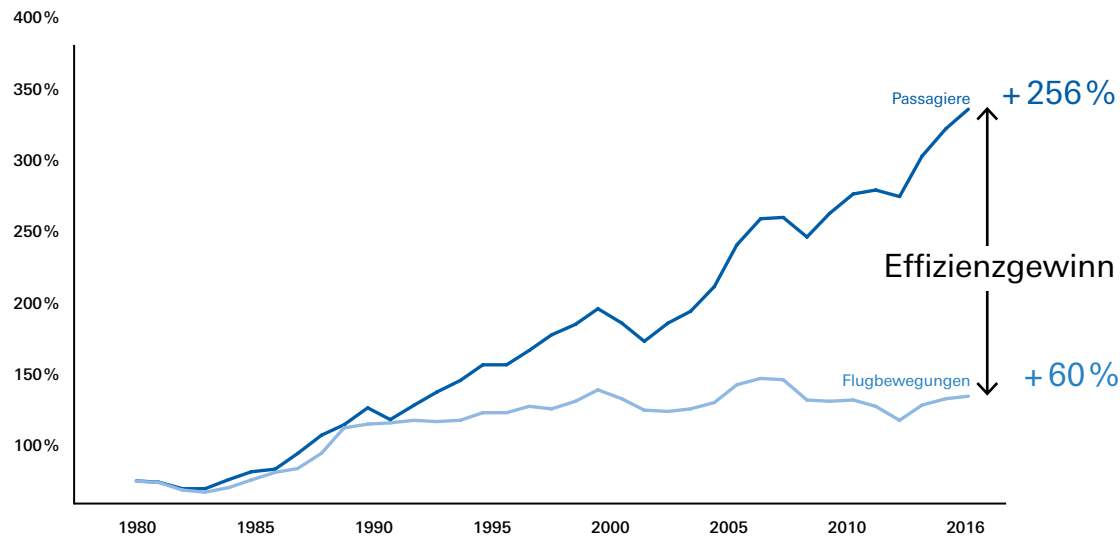
auf 147. Die Auslastung der Maschinen am Hamburger Flughafen ist auf 77,3 Prozent gestiegen.

Ausblick 2017: Weitere Schritte beim Lärmschutz

2017 rechnet Hamburg Airport mit einem Jahr der Kontinuität mit moderat steigenden Passagierzahlen. Trotz des Passagierwachstums ist davon auszugehen, dass sich die Gesamtzahl der Flugbewegungen und die damit verbundene Lärmbelastung weiterhin auf dem Niveau der Vorjahre befinden werden. Die etablierten Maßnahmen zum Schutz von Umwelt und Anwohnern werden fortgeführt und erweitert: So ist z.B. die Aufnahme der Anwendung des sogenannten CDO-Verfahrens (kontinuierliches Sinkflugverfahren, bei dem weniger Menschen von Lärm betroffen sind) für Landungen im Luftfahrthandbuch in Vorbereitung. Eine Erhöhung der nach Lärmklassen gestaffelten Start- und Landgebühren wird zurzeit ebenfalls geprüft.



Passagiere und Flugbewegungen

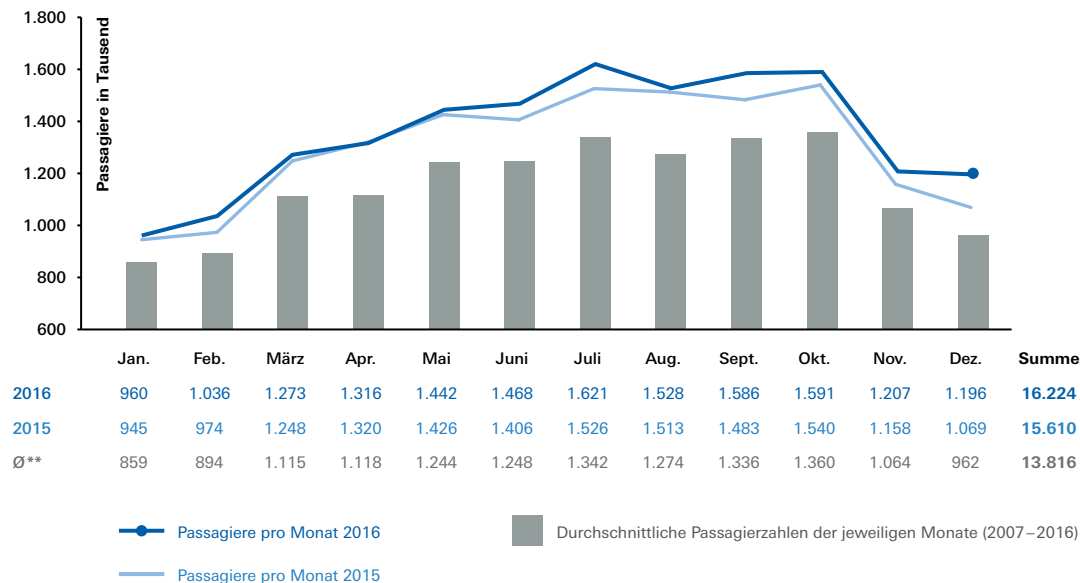
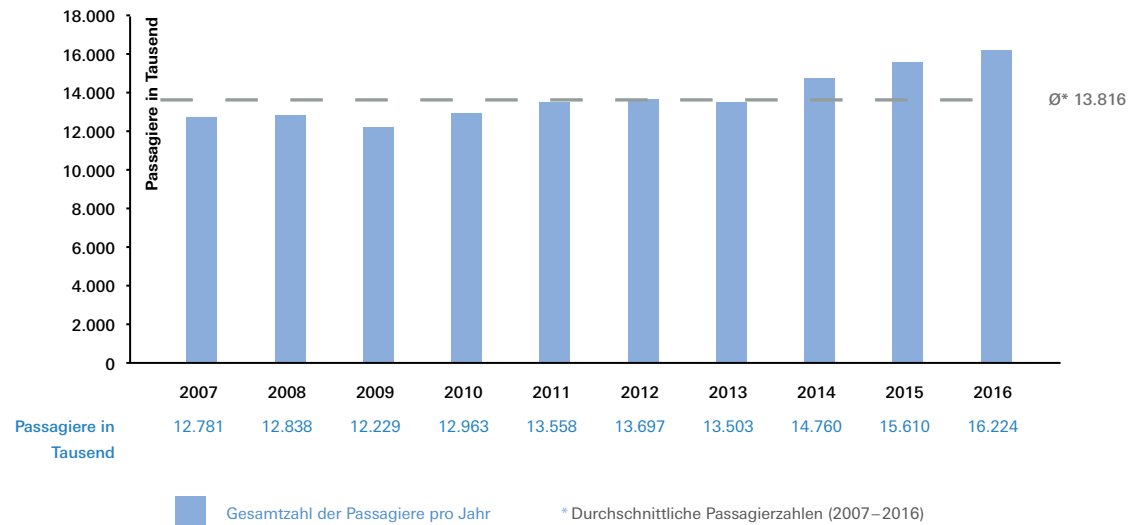


Luftverkehr wird immer effizienter

- Gegenüber 1980 ist die Zahl der Passagiere am Hamburg Airport um 256 Prozent gestiegen – die Anzahl der Flugbewegungen hingegen nur um 60 Prozent. In den vergangenen zehn Jahren wählten 26,9 Prozent mehr Passagiere den Flughafen Hamburg für ihre Urlaubs- oder Geschäftsreise, im selben Zeitraum ist die Zahl der Flugbewegungen um 7,4 Prozent zurückgegangen.
- 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 Entwicklung und Einsatz von moderneren Flugzeugtypen.



Passagiere



Passagierzahlen: Großer Wunsch nach Mobilität

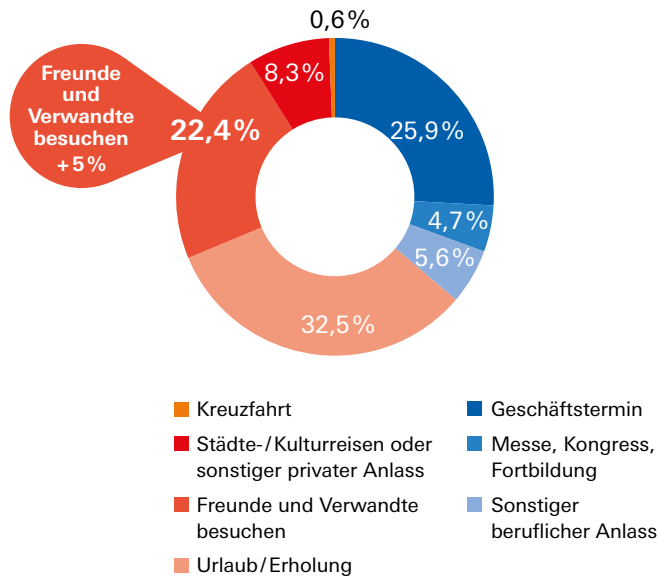
- Das Mobilitätsbedürfnis in der Metropolregion Hamburg wächst weiter: 2016 wählten 16.223.96 Passagiere den Hamburger Flughafen für ihre Reise – damit wurde erstmals die 16-Millionen-Marke überschritten. Dies sind 3,9 Prozent mehr als im Jahr 2015 und 17,4 Prozent mehr als die durchschnittliche Fluggastzahl der vergangenen zehn Jahre.
- Langfristig entwickeln sich die Passagierzahlen positiv: Insgesamt ist die Zahl der Passagiere seit 2007 um 26,9 Prozent gestiegen.
- Seit 2007 verzeichnete Hamburg Airport sieben Jahre mit einem Passagierwachstum und nur zwei Jahre mit einem Passagierrückgang.
- Die Passagierzahl im Jahr 2016 liegt deutlich über dem Durchschnitt der Jahre 2007–2016 von 13.816.418 Passagieren.



Reisetrends*

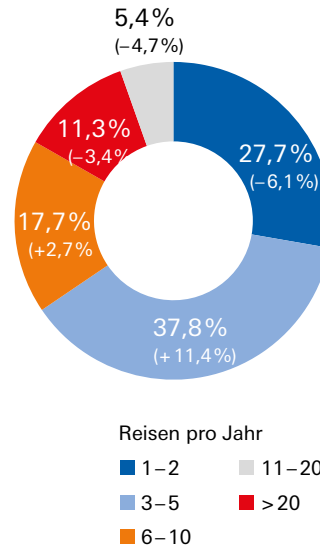
Reisegründe

63,8% privat 36,2% beruflich

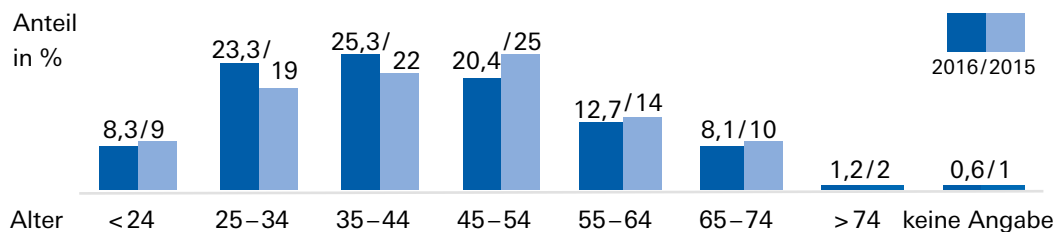


Reisehäufigkeit pro Jahr**

Mittlerer Wert: 4 Flüge



Durchschnittsalter 2016: 43,1 Jahre (2015: 44,8 Jahre)



Norddeutsche fliegen gern zu Freunden

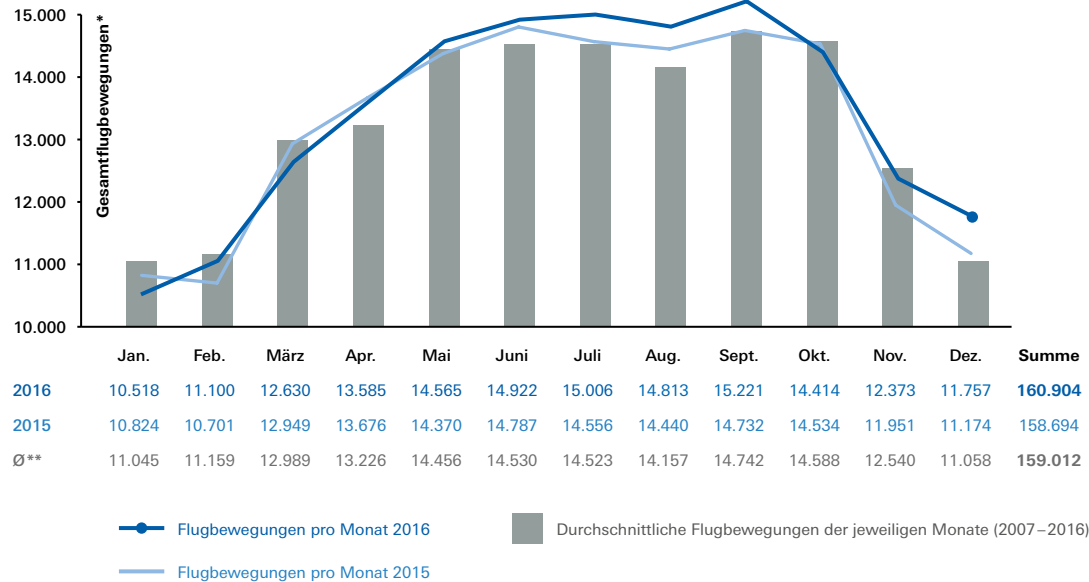
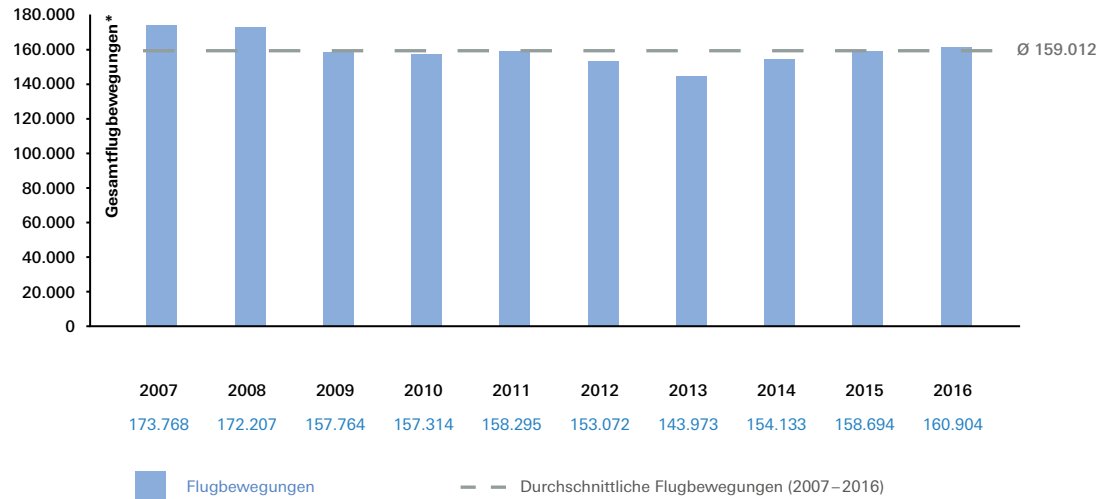
- Knapp zwei Drittel aller Passagiere nutzen den Hamburger Flughafen für ihre Privatreise. Fast jeder dritte Fluggast ist geschäftlich unterwegs.
- Jeder Fünfte reist inzwischen mit dem Flugzeug, um Freunde und Verwandte in ganz Europa zu besuchen – ein wachsendes Segment, allein in den ersten drei Quartalen 2016 stieg dieser Anteil im Vergleich zum Vorjahr um 5 Prozent.
- Die Norddeutschen fliegen nicht mehr nur ein- bis zweimal pro Jahr: Immer mehr Menschen starten drei- bis fünfmal pro Jahr zu einer Flugreise. Der Trend 2016 geht hier in Richtung zweistelliges Wachstum (1.–3. Quartal: +11,4 Prozent).
- Fliegen wird besonders bei jungen Menschen immer beliebter: Das Durchschnittsalter der Passagiere sank auf 43,1 Jahre (2015: 44,8 Jahre). Vor allem in den Altersklassen 25 bis 34 Jahre sowie 35 bis 44 Jahre stieg der Anteil der mit dem Flugzeug reisenden Norddeutschen um bis zu 4,3 Prozent.

**Die Grafik zeigt, wie viele Flugreisen unsere Passagiere pro Jahr unternehmen. Auch Reisen, die an anderen Flughäfen als Hamburg beginnen (z.B. Hannover, Bremen), werden hierbei mitgezählt.

* (Passagierbefragung 1.–3. Quartal 2016)



Flugbewegungen



* Zivile und militärische Flugbewegungen ** Zehnjahresdurchschnitt (2007–2016)

Leichter Anstieg bei Flugbewegungen

- Im Jahr 2016 wurden 160.904 Flugbewegungen gezählt. Dies sind 1,4 Prozent mehr als im Vorjahr. Darin enthalten sind 4.151 Hubschrauberbewegungen, 891 Flüge mehr als 2015.
- Seit 2007 ist die Zahl der Flugbewegungen um 7,4 Prozent zurückgegangen.
- Die meisten Flugbewegungen gab es 2007 (173.768 Starts und Landungen), die wenigsten Flugbewegungen wurden 2013 (143.973 Starts und Landungen) verzeichnet.
- Durchschnitt der vergangenen zehn Jahre: 159.012 Flugbewegungen pro Jahr.



3 Fragen an Axel Schmidt

Leiter des Zentralbereichs Umwelt am Hamburg Airport

Wie profitieren die Anwohner von den Lärmschutzmaßnahmen des Hamburger Flughafens?

Seit fast 40 Jahren führen wir freiwillige Lärmschutzprogramme durch, in deren Rahmen wir hauptsächlich Schallschutzfenster und Schall-dämmlüfter für die Anwohner unserer direkten Nachbarschaft in den An- und Abflugbereichen anbieten. Unsere jüngste Maßnahme ist das freiwillige „Lärmschutzprogramm 8+“, das wir Anfang Dezember 2016 gemeinsam mit der Stadt Norderstedt gestartet haben. Es ist die Fortführung des vorherigen 8. Programms, zum Start steht eine gemeinsame Fördersumme von insgesamt 200.000 Euro zur Verfügung.

Hamburg Airport misst den Fluglärm an 13 stationären und drei mobilen Messstellen – was zeichnet die Messgeräte des Flughafens aus?

Im Gegensatz zu den Messinstrumenten vieler anderer Nutzer wird unsere Messtechnik (Qualitätsklasse 1 und Messung nach DIN) alle zwei Jahre vom unabhängigen Deutschen Kalibrierdienst geeicht. Jede Nacht erfolgt zusätzlich ein Test mit einem Vergleichssignal. So stellen wir sicher, dass die Geräte rund um die Uhr richtige und vergleichbare Ergebnisse aufzeichnen. Die Identifizierung einer zugeordneten Fluglärmmessung erfolgt durch einen Abgleich mit den Radardaten der Deutschen Flugsicherung. Messungen, durch starke

Windböen oder vorbeifahrende Rettungswagen beeinflusst, werden gemäß DIN nicht gewertet. Um ein besonders hohes Maß an Transparenz zu geben, sind alle Daten rund um die Uhr auf der Flughafen-Homepage einsehbar. Sie sind zudem die Basis für einen offenen und konkreten Dialog. Zusätzliche Sondermessungen und Ausarbeitungen sind für die weitere Stärkung des Fluglärmschutzes unerlässlich.

Hamburg Airport setzt an vielen Stellschrauben an, um die Lärmemission zu reduzieren. Welche Maßnahmen werden am Boden ergriffen?

Um die Lärmbelastung auch am Boden für die direkte Nachbarschaft so gering wie möglich zu halten, ist der Einsatz der Auxillary Power Units – kurz APU – der Flugzeuge am Hamburg Airport eingeschränkt. Sobald die Flugzeuge ihre Parkposition erreicht haben, müssen die Hilfs-triebwerke ausgeschaltet werden. Erst zum Starten der Haupttriebwerke ist ein vorheriger, kurzer APU-Betrieb erlaubt. Die zwischenzeitliche Energieversorgung stellen wir mit unserem eigenen, erdgasbetriebenen Blockheizkraftwerk sicher. Auf den Außenpositionen kommen mobile Bodenstromaggregate, die sogenannten Ground Power Units, zum Einsatz. Wir bemühen uns, die Rollzeiten der Flugzeuge sehr kurz zu halten, Wartezeiten zu vermeiden und notwendige Triebwerksprobeläufe finden in der im Jahr 2000 gebauten Lärmschutzhalle statt.





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 damit – trotz steigender Passagierzahlen – seit über zehn Jahren auf konstant niedrigem 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 als rechtliche Obergrenze für den Fluglärm in Hamburg festgelegt. Rund um Hamburg Airport ist die Lärmkontur seitdem um rund ein Drittel kleiner geworden, obwohl die Passagierzahlen um fast 90 Prozent gestiegen sind.

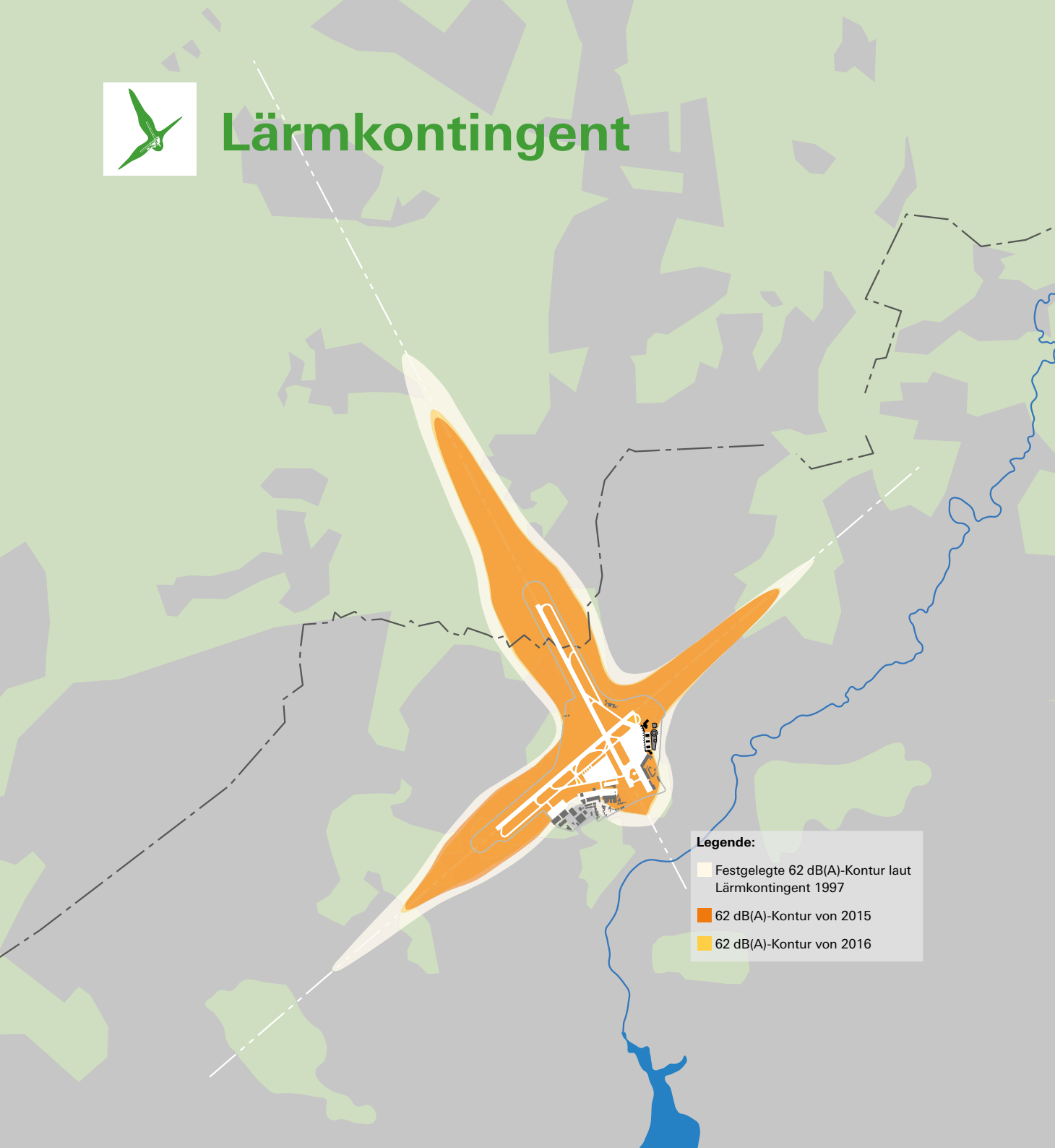
Lärmkontur rund ein Drittel kleiner als 1997

Mit diesem 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 gilt dabei die im Jahr 1997 erzeugte Schallmenge. Damit das Kontingent auch eingehalten wird, werden die Werte in jedem Jahr neu berechnet. 2016 lag die Lärmkontur bei 13,96 km² und damit um fast ein Drittel niedriger als 1997.

Diese Ergebnisse zeigen, dass steigende Passagierzahlen im Luftverkehr nicht automatisch zu einem proportionalen Anstieg der Flugbewegungen und damit des Schallemissionen führen. Der Grund: Die Sitzauslastung der Flugzeuge ist in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen.



Lärmkontingent



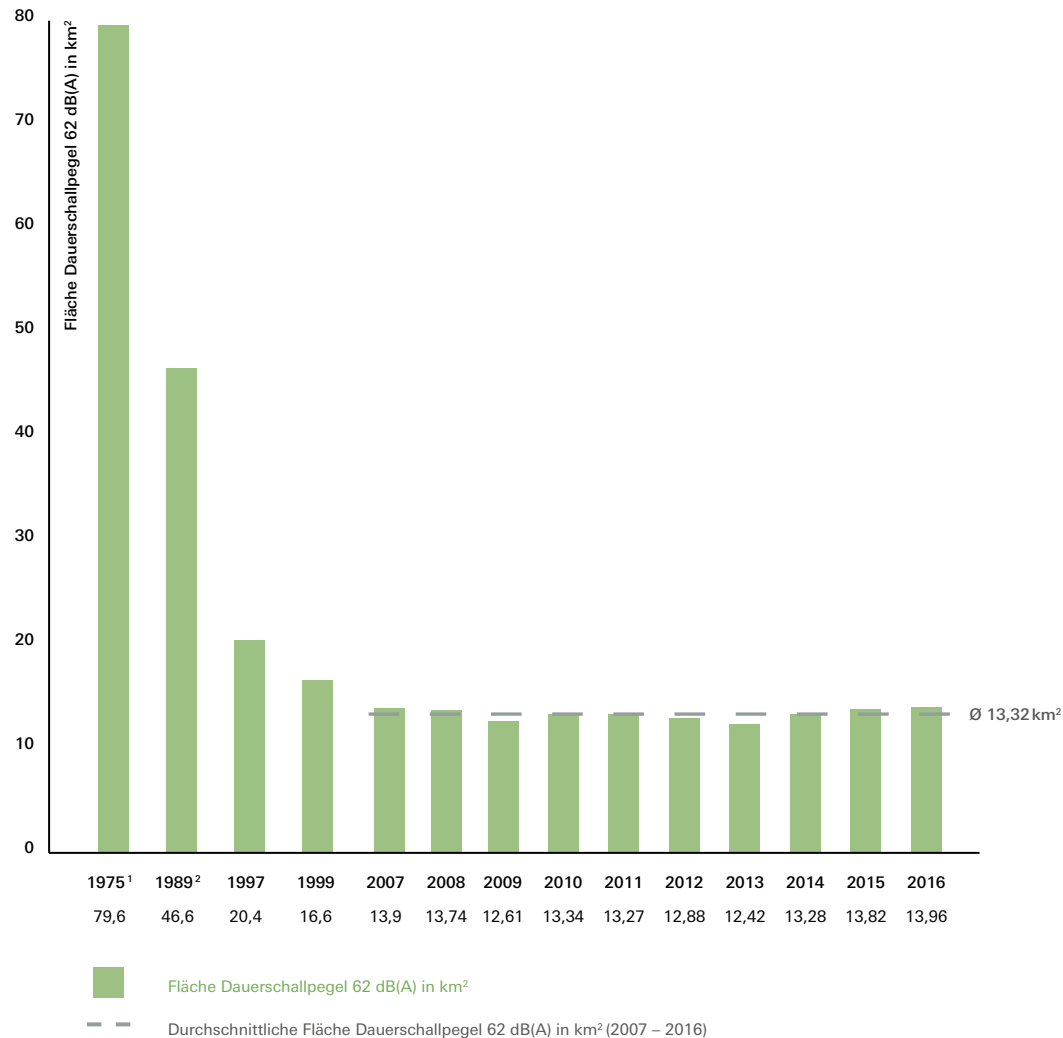
- Legende:**
- Festgelegte 62 dB(A)-Kontur laut Lärmkontingent 1997
 - 62 dB(A)-Kontur von 2015
 - 62 dB(A)-Kontur von 2016

Lärmkontur seit zehn Jahren konstant

- Die sogenannte Lärmkontur bildet die flächenmäßige Ausbreitung der Geräuschemissionen 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.
- 2016 umfasst die Lärmkontur eine Fläche von 13,96 km² – diese Ausbreitung ist rund ein Drittel kleiner als die 1997 festgelegte Obergrenze von 20,39 km².
- Im Jahr 1975 lag die Ausbreitung noch bei 79,6 Quadratkilometern und im Jahr 1989 bei 46,6 Quadratkilometern. Die Lärmemissionen sind seither also drastisch zurückgegangen. Das liegt im Wesentlichen an den sprunghaften technischen Verbesserungen an Flugzeugen und Triebwerken. Verglichen mit damals ist die Fläche im Jahr 2016 um über 80 Prozent geringer.
- Obwohl immer mehr Menschen das Flugzeug für Urlaubs- und Geschäftsreisen nutzen, konnte die Geräuschbelastung in den vergangenen zehn Jahren auf einem gleichbleibenden Niveau gehalten werden – mit kleineren Schwankungen (seit 2015: plus ca. 1 Prozent).



Lärmkontingent



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).

Geräuschbelastung auf dem Niveau der Vorjahre

- In den vergangenen zehn Jahren ist die Geräuschbelastung auf einem konstant niedrigen Niveau – obwohl die Passagierzahlen um 26,9 Prozent gestiegen sind. Der Durchschnittswert der vergangenen zehn Jahre lag bei 13,32 km².
- Der pro Passagier verursachte Lärm sinkt seit Jahrzehnten: 2016 kommen auf 1 Million Fluggäste nur noch 0,87 km² mit einem Dauerschallpegel von Leq3 62 dB(A). 1997 lag dieser Wert noch bei 2,36 km².
- Seit dem Vergleichsjahr 1997 haben sich die Lärmemissionen rund um den Flughafen dauerhaft um rund ein Drittel reduziert.



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 der geringsten Bevölkerungsdichte erfolgen. Von diesen Regeln darf nur abgewichen werden, wenn Gründe der Verkehrssicherheit dies erfordern. Zu den größten Einflussfaktoren zählen Witterungsverhältnisse, Verkehrslage sowie Bauarbeiten.

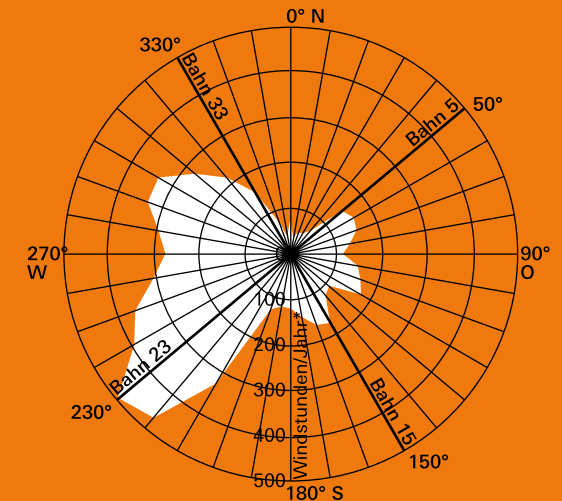
Start und Landung gegen den Wind

Grundsätzlich gilt, dass Flugzeuge nur 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 zu beobachten sind, kann dies dazu führen, dass im Jahresvergleich die bevorzugte Start- und Landerichtung wechselt.

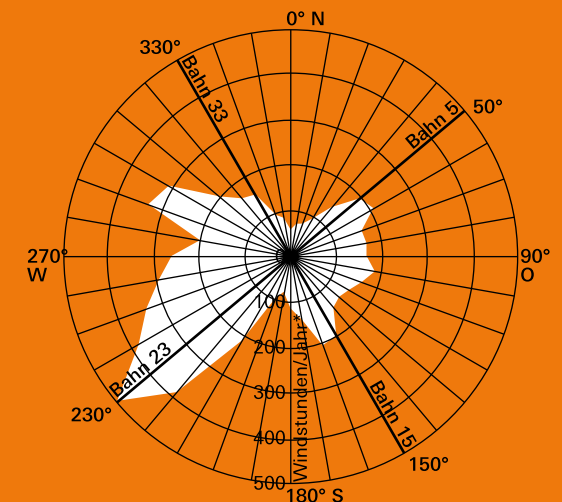
Im Ergebnis stellen die Bahnbenutzungsregeln am Hamburg Airport sicher, dass möglichst wenige Menschen durch den Flugverkehr beeinträchtigt werden. Der Faktor Wind bleibt jedoch eine bestimmende Größe, auf die kein Einfluss genommen werden kann. Oberste Priorität hat zu jeder Zeit die Sicherheit im Luftverkehr.

Windrichtungshäufigkeit am Hamburg Airport*

Windrichtungen 2015 (starke Westwinde)



Windrichtungen 2016 (starke Westwinde)



* Windstunden/Jahr zwischen 6 und 24 Uhr

Quelle: Deutscher Wetterdienst.



An- und Abflugrichtung



Nordwest

43% aller Flugbewegungen*

✈ 69.727

✈ 65.929

Nordost

29% aller Flugbewegungen*

✈ 46.222

✈ 47.828

Südwest

23% aller Flugbewegungen*

✈ 36.596

✈ 37.156

Südost

3% aller Flugbewegungen*

✈ 4.208

✈ 4.521

* Zivile und militärische
Flugbewegungen

Weitere Verkehre:
4.151 Hubschrauber-
bewegungen (3%)

✈ Flugbewegungen 2016

✈ Flugbewegungen 2015

2016: Konstante Verteilung

- Im Jahr 2016 blieb die Verteilung der An- und Abflugrichtungen im Vergleich zum Vorjahr mit kleinen Schwankungen von nur einem Prozent nahezu konstant.
- Über Nordosten, Südosten und Südwesten wurden im Jahr 2016 weniger Flugbewegungen gezählt als im Vorjahr. Über Nordwesten nahm die Zahl der Flugbewegungen – verglichen mit 2015 – zu.
- Im Jahr 2016 wurden die meisten Flugbewegungen über Nordwesten gezählt. Gemessen an allen Starts und Landungen lag der Anteil bei 43 Prozent. 23 Prozent aller Flüge starteten bzw. landeten über Südwesten, 29 Prozent über Nordosten.
- Die Hamburger Innenstadt im Südosten, die eine besonders hohe Bevölkerungsdichte aufweist, verzeichnete im Jahr 2016 insgesamt nur 4.208 Flugbewegungen. Dies entspricht einem Anteil von 3 Prozent.



3 Fragen an Tjark Giller

Tjark Giller, Chairman des Airline Operators Committee am Hamburg Airport*

Wie lief das Jahr 2016 am Standort Hamburg aus Sicht der Airlines?

Insgesamt blicken wir auf ein erfolgreiches Jahr zurück. Es gab allerdings auch große Herausforderungen. Über das starke Passagierwachstum freuen wir uns sehr. Es zeigt die Attraktivität Hamburgs. Auf der anderen Seite haben zahlreiche Streiks, extreme Wetterlagen, aber auch die Sanierungsarbeiten in Hamburg den Flugplan immer wieder kräftig durcheinander gewürfelt.

Welche Auswirkungen haben diese Störungen auf die Tagesrotation?

Die Luftfahrt ist ein sehr komplexes System. Kommt es an einem Ort zu einer Verspätung, kann diese schnell Auswirkungen auf zahlreiche andere Standorte und Verbindungen haben. Dabei sind die Gründe für die einzelnen Verspätungen sehr unterschiedlich. Im Sommer 2016 waren es aber vor allem extreme Wetterlagen, die uns vor immense Herausforderungen gestellt haben. Ich denke da etwa an die Tornados und die großen Gewitterzellen über Hamburg und ganz Norddeutschland.

Im April 2016 haben die fünf größten Airlines am Standort im Rahmen einer Pünktlichkeitsoffensive angekündigt, die Zahl der Verspätungen nach 23 Uhr zu reduzieren. Was wurde bisher erreicht?

Wie bereits erwähnt haben die immensen Unwetter und Streiks uns im vergangenen Jahr immer wieder vor große Herausforderungen gestellt. Somit sind wir aktuell leider noch nicht dort, wo wir zum Jahreswechsel 2016 sein wollten. Doch erste Erfolge der Pünktlichkeitsoffensive sind erkennbar. In zahlreichen Gesprächen mit dem Flughafen und den zuständigen Behörden haben wir die Verspätungsgründe genau analysiert und Gegenmaßnahmen eingeleitet. Zum Beispiel versuchen zahlreiche Airlines weitere Puffer in ihre Flugpläne einzubauen, um mögliche Verspätungen auffangen zu können. Einige Airlines haben dies auch bereits umgesetzt.

* Das Airline Operators Committee (AOC) ist ein Zusammenschluss verschiedener Airlines am Standort.



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

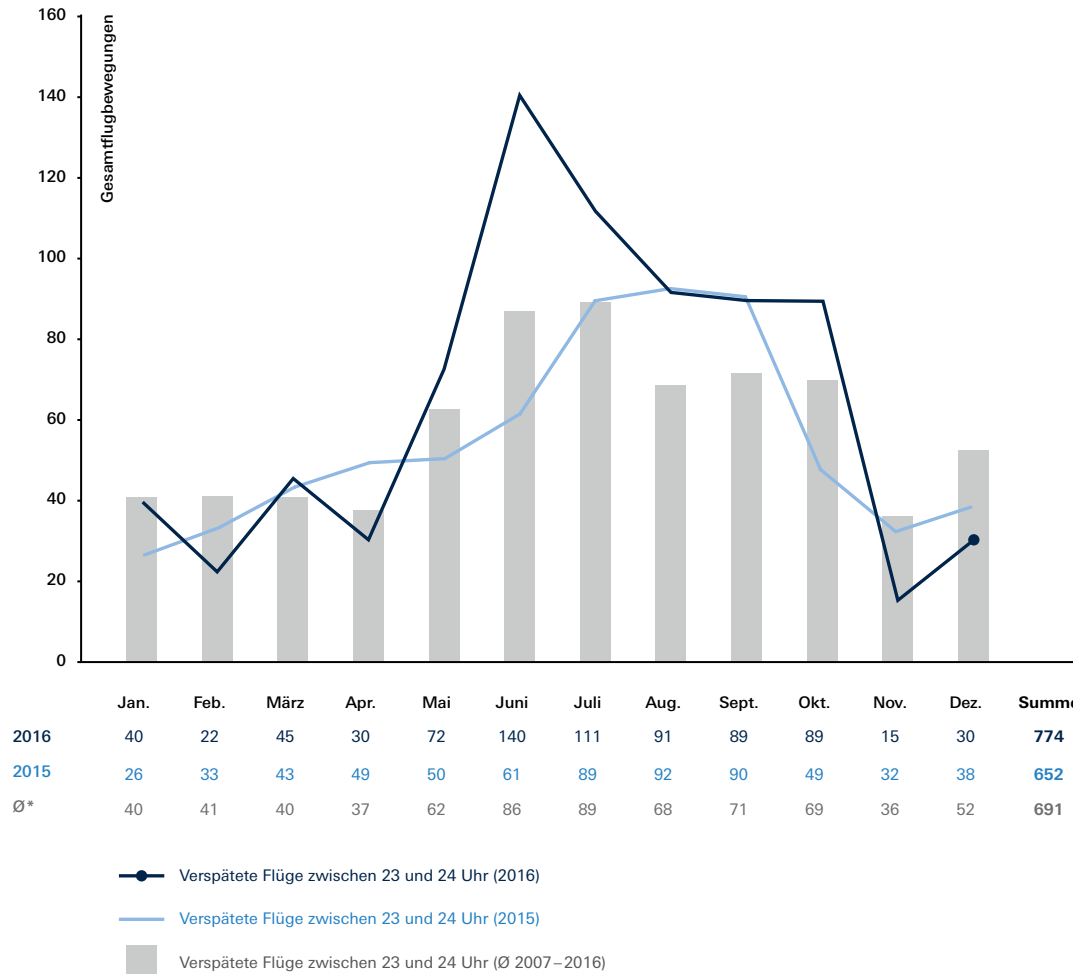
Um die Verspätungen auf das unvermeidbare Maß zu begrenzen, werden am Hamburg Airport auch finanzielle Anreize gesetzt: Bereits vor 14 Jahren hat der Flughafen ein Gebührensystem eingeführt, wonach die Airlines in den späten Abendstunden und der Nacht hohe Aufschläge auf die Lärmentgelte zahlen müssen. 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)



*Ø 2007 – 2016

Zwischen 23 und 24 Uhr nur Ausnahmen möglich

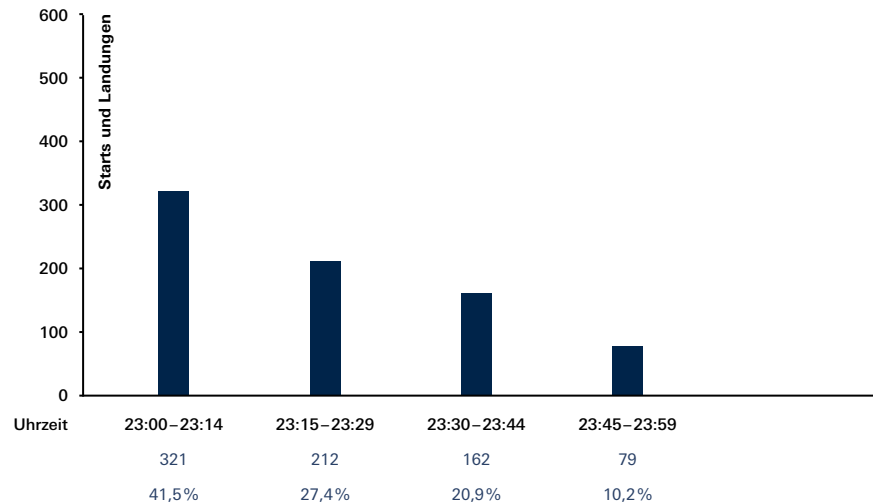
- Insgesamt gab es im Jahr 2016 774 Starts und Landungen in der Zeit zwischen 23 und 24 Uhr. Damit liegt die Zahl der Verspätungen von 23 bis 24 Uhr über dem Niveau des Vorjahres 2015 (652 Flüge).
- Der Sommer 2016 war von Extremwetterlagen geprägt. Zahlreiche Flüge mussten aus diesem Grund von der Verspätungsregelung zwischen 23 und 24 Uhr Gebrauch machen.
- Eine positive Tendenz zeichnet sich seit der Einführung des Winterflugplans am 30. Oktober 2016 ab. Hamburg Airport führte Gespräche mit Airlines, deren Flüge häufig in der „Pufferstunde“ landen mussten. Dabei wurden unter anderem Umstellungen in den Flugplänen erreicht, um die Verspätungen nach 23 Uhr so gering wie möglich zu halten. So mussten im November nur 15 und im Dezember nur 30 Flüge von der Verspätungsregelung zwischen 23 und 24 Uhr Gebrauch machen.
- 2016 mussten 774 von insgesamt 160.904 Flügen von der Verspätungsregel zwischen 23 und 24 Uhr Gebrauch machen. Dies entspricht einem Anteil von 0,5 Prozent.



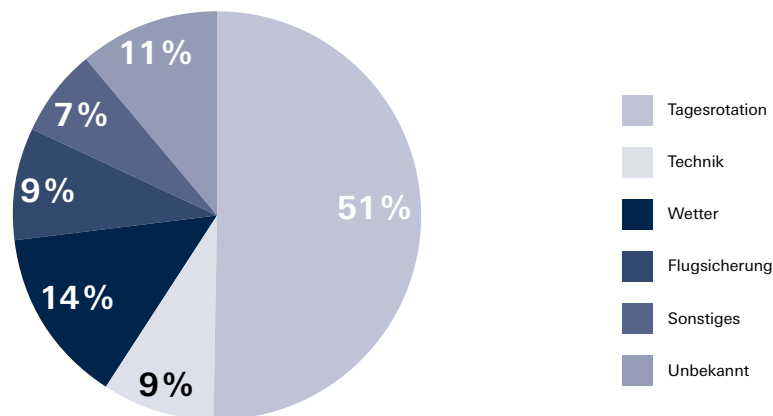
Nachtflugbeschränkung



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



Verspätungsgründe nach Angaben der Fluggesellschaften



Unpünktliche Flüge wirken sich auf Gesamtsystem aus

- 41,5 Prozent der verspäteten Flüge wurde bis 23:15 Uhr abgewickelt. 68,9 Prozent der Flüge nach 23 Uhr landeten bis 23:30 Uhr.
- Vorherige unpünktliche Flüge wirken sich auf das Gesamtsystem aus: Die Hälfte aller Flüge nach 23 Uhr mussten die Verspätungsregel nutzen, weil Verzögerungen in der Tagesrotation – unter anderem durch Verzögerungen unterschiedlichster Ursachen an vorherigen Flugstationen – nicht mehr ausgeglichen werden konnten.
- Strikte Nachtflugbeschränkung: 2016 gab es 22 genehmigte Flüge 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)

Titelbild

Michael Penner