

Monatsbericht

Mai 2019

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

Fluggesellschaften setzen am Hamburg Airport auf moderne Flugzeugtypen

Ein Besuch bei Freunden und Verwandten, Erholungsurlaub oder auch eine Geschäftsreise – die Norddeutschen reisen immer häufiger mit dem Flugzeug. Gleichzeitig wird Fliegen immer effizienter. Dies liegt unter anderem daran, dass die Fluggesellschaften immer größere und modernere Flugzeugtypen einsetzen.

- Am Hamburg Airport sind die Passagierzahlen in den vergangenen zehn Jahren um rund 48,5 Prozent gestiegen (Vergleich Mai 2009 und Mai 2019). Im gleichen Zeitraum hat sich die Anzahl der Flugbewegungen mit einem Anstieg um rund 0,9 Prozent deutlich weniger erhöht.
- Ein Grund für die steigende Effizienz ist, dass die Fluggesellschaften immer größere Flugzeugtypen einsetzen. So hat sich die durchschnittliche Anzahl der Sitze pro Flugzeug seit Mai 2009 von 125,3 auf 159,1 im Mai 2019 erhöht.
- Die modernen Flugzeuge sind nicht nur größer, sondern auch leiser. Das liegt unter anderem an dem Einsatz modernster Triebwerktechnik. Auf diese Weise wird der Schall bereits an der Quelle reduziert.
- Moderne, leisere Triebwerke kommen zum Beispiel bei Airbus-Flugzeugen des Typs „neo“ zum Einsatz. Am Hamburg Airport flogen in den vergangenen drei Monaten (März bis Mai 2019) rund 128,9 Prozent mehr „neo“-Maschinen (A320neo und A321neo) als im Vorjahr.
- Auch die Umwelt profitiert vom Einsatz moderner Flugzeugtypen, da diese einen geringeren Kerosinverbrauch haben. Zum Beispiel benötigten die Fluggesellschaften der Lufthansa Group im Jahr 2018 über 41 Prozent weniger Kerosin, um einen Passagier 100 Kilometer weit zu befördern, als noch im Jahr 1990.*

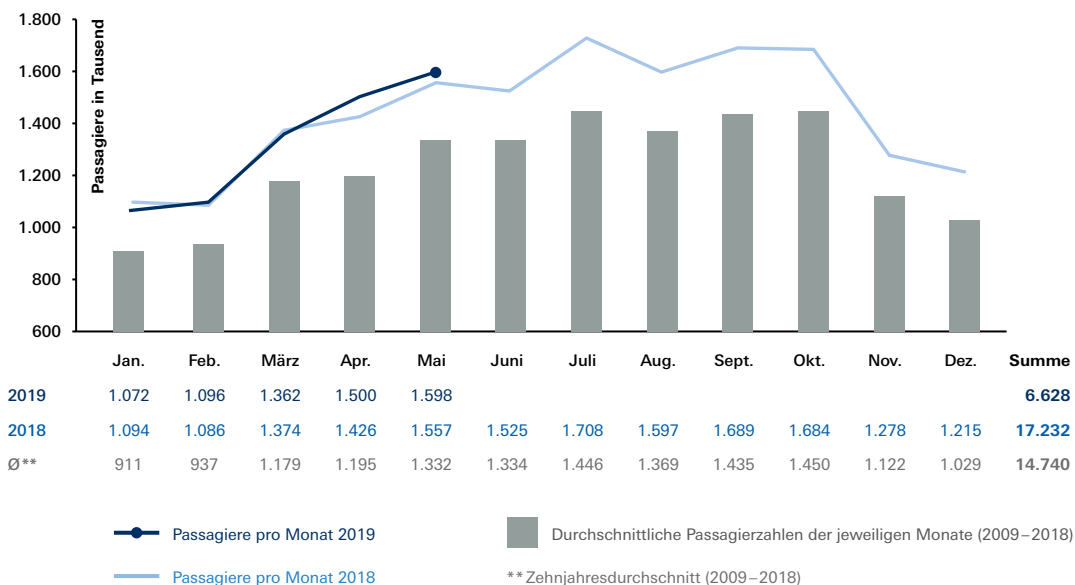
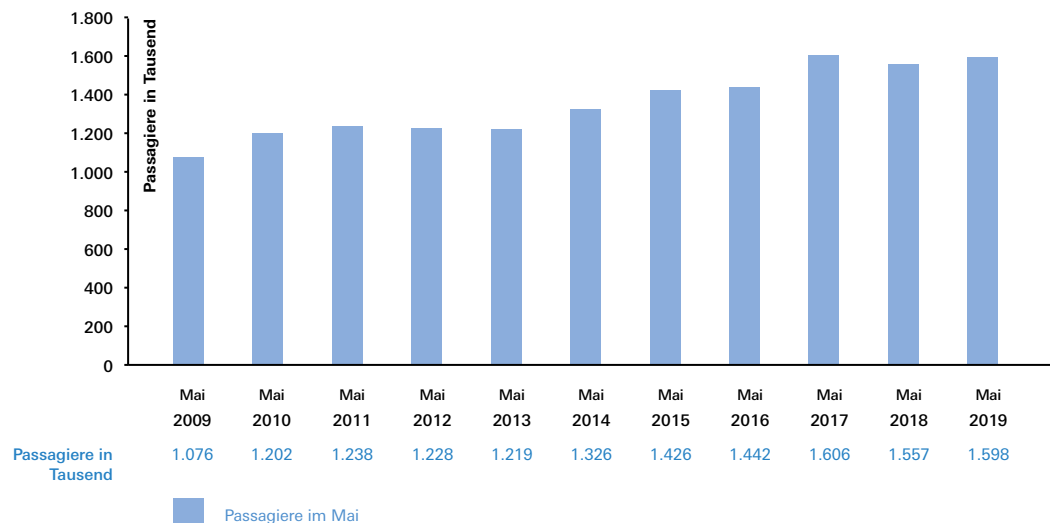
*Quelle: Klimapolitische Kernbotschaften der Lufthansa Group (Mai 2019)



Neben British Airways, TAP Air Portugal und Turkish Airlines steuert nun auch Lufthansa regelmäßig mit der A321neo den Hamburg Airport an. Diese zählt zu den derzeit modernsten und leisesten Flugzeugtypen.



Passagiere



Steigende Passagierzahlen im Mai

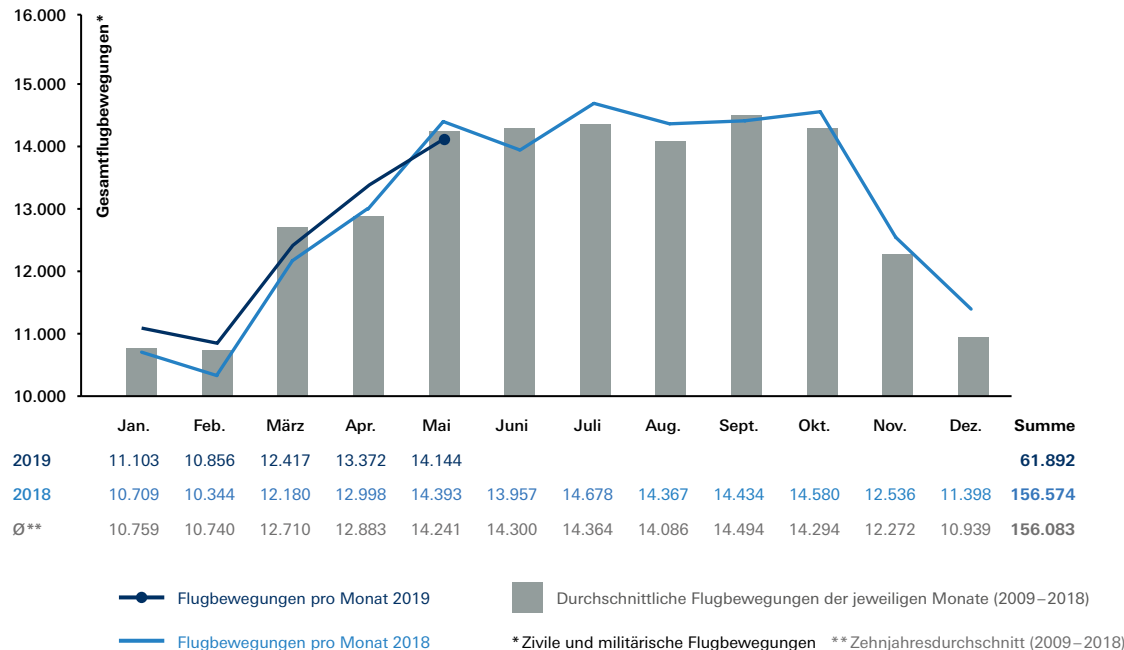
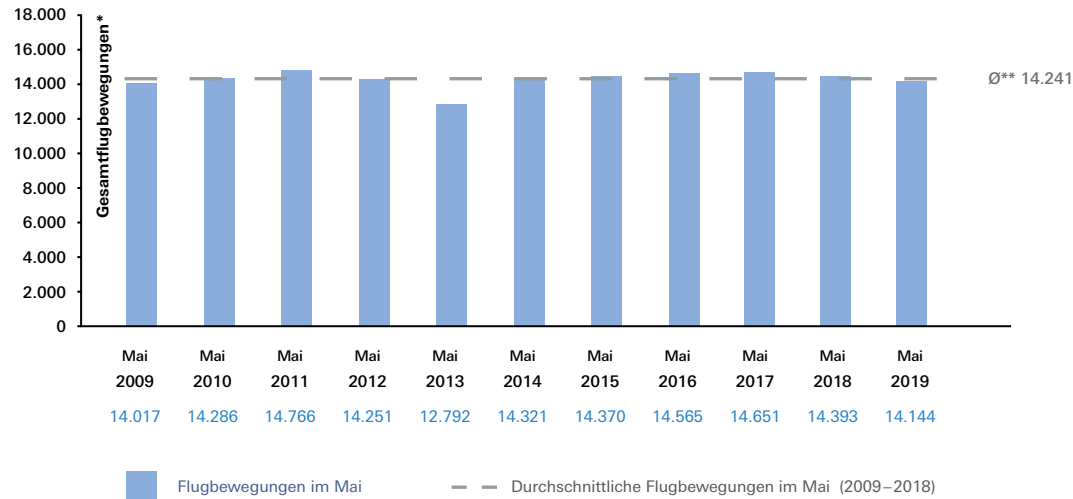
- Im diesjährigen Mai wurden 1.598.155 Passagiere gezählt – dies sind rund 2,6 Prozent mehr Privat- und Geschäftsreisende als im Mai 2018.
- **Besondere Ereignisse im Mai:**
Die Passagierzahlen wurden im Mai 2019 durch die Verschiebung der Feiertage und die damit verbundene höhere Anzahl an Arbeitstagen mit Geschäftsreiseverkehr positiv beeinflusst.
- Langfristig entwickeln sich die Passagierzahlen weiterhin positiv: Gegenüber Mai 2009 ist die Zahl der Passagiere um rund 48,5 Prozent gestiegen.
- Seit 2009 verzeichnete Hamburg Airport sieben Jahre mit einem Passagierwachstum und drei Jahre mit einem Passagierrückgang im Mai.
- Die Passagierzahl im Mai 2019 liegt deutlich über dem Mai-Mittelwert der Jahre 2009–2018 von 1.332.246 Passagieren.



Flugbewegungen

Steigende Passagierzahlen, aber weniger Flüge

- Im Mai 2019 wurden 14.144 Flugbewegungen gezählt. Das sind rund 1,7 Prozent weniger als im Mai 2018.
- Die Zahl der Starts und Landungen im Mai liegt unter dem Niveau des Durchschnittswerts der Jahre 2009-2018 von 14.241 Flügen.
- Auch langfristig lässt sich eine Entkopplung der Passagier- und Flugbewegungszahlen erkennen: Während die Passagierzahl im Mai seit 2009 um 48,5 Prozent gestiegen ist, hat sich die Zahl der Flugbewegungen um rund 0,9 Prozent deutlich weniger erhöht. Der Luftverkehr wird immer effizienter.





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.



An- und Abflugrichtung

Nordwest

50%*

Starts: 5.705 Landungen: 1.336

Starts: 3.355 Landungen: 3.534

Nordost

23%*

Starts: 1 Landungen: 3.268

Starts: 1.945 Landungen: 0

Südwest

2%*

Starts: 279 Landungen: 65

Starts: 862 Landungen: 2.059

Südost

24%*

Starts: 1.009 Landungen: 2.337

Starts: 909 Landungen: 1.481

* Gesamte zivile und militärische Flugbewegungen

Weitere Verkehre: 144 Hubschrauberbewegungen (1%)

Mai 2019:

Starts Landungen

Mai 2018:

Starts Landungen

An- und Abflugrichtungen im Mai

- Vom 8. bis 22. Mai 2019 war die Start- und Landebahn 05/23 (Niendorf/Langenhorn) aufgrund der jährlich notwendigen Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten gesperrt. In dieser Zeit mussten alle Flüge über die Bahn 15/33 (Norderstedt/Alsterdorf) starten und landen. Dadurch kam es vorübergehend zu deutlich mehr Flügen über die dicht besiedelte Innenstadt im Südosten.
- Die meisten Flugbewegungen wurden im vergangenen Monat über dem Nordwesten gezählt. Gemessen an allen Starts und Landungen lag der Anteil bei rund 50 Prozent. Rund 24 Prozent aller Flüge starteten bzw. landeten über Südosten, rund 23 Prozent über Nordosten und rund 2 Prozent über Südwesten.
- Die meisten Starts wurden im vergangenen Monat in Richtung Nordwesten gezählt. Gemessen an allen Starts lag der Anteil bei rund 81 Prozent. Rund 14 Prozent aller Flüge starteten über Südosten, rund vier Prozent über Südwesten und weniger als ein Prozent über Nordosten.
- Die meisten Landungen wurden im vergangenen Monat aus Richtung Nordosten gezählt. Gemessen an allen Landungen lag der Anteil bei rund 46 Prozent. Rund 33 Prozent aller Flüge landeten aus Richtung Südosten, rund 19 Prozent aus Richtung Nordwesten und rund 1 Prozent aus Richtung Südwesten.



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.

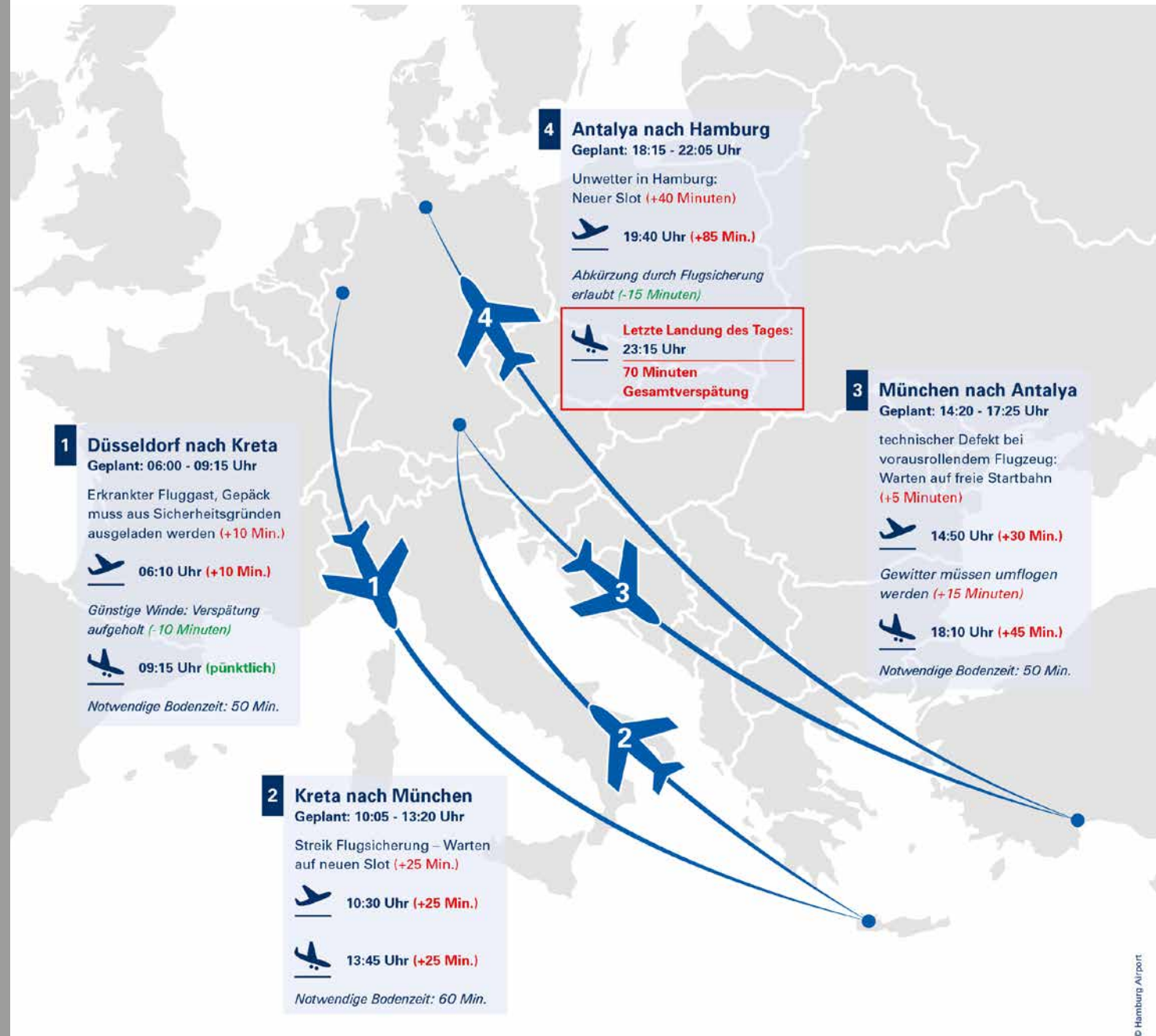


nur verspätete Flüge im Linien- und regelmäßigen Pauschalreiseverkehr 23 – 24 Uhr

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.

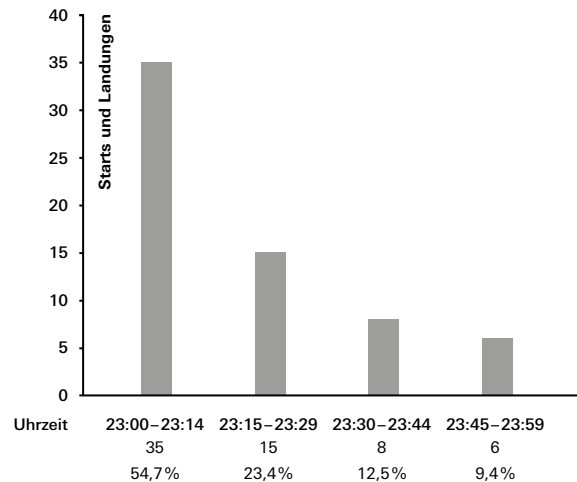




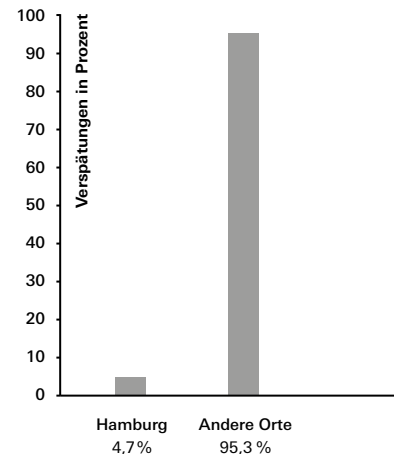
Nachtflugbeschränkung



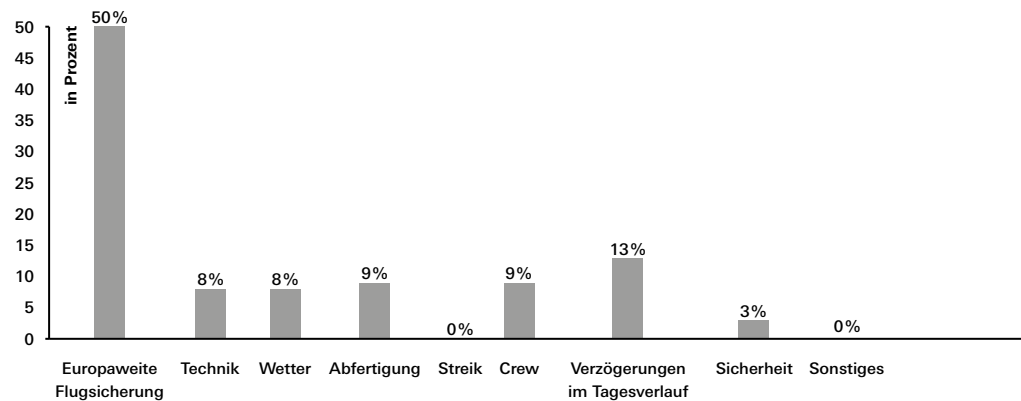
Gesamtflugbewegungen zwischen 23 und 24 Uhr
Mai 2019 (regelmäßiger Linien- und Touristikverkehr)



Anteil der abfertigungsbedingten Verspätungen in Hamburg an den Gesamtverspätungen zwischen 23 und 24 Uhr (Mai 2019)¹



Kategorisierung der Verspätungsgründe im Mai 2019²



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

- Am Hamburg Airport gilt eine Verspätungsregelung zwischen 23 und 24 Uhr: In dieser Zeit ist es regelmäßigen Linien- und Touristikflügen erlaubt zu starten oder zu landen, wenn für die Verspätung unvermeidbare Gründe vorliegen.
- Von allen Flügen, die im Mai 2019 die Verspätungsregelung am Hamburg Airport nutzen mussten, sind nur drei Flüge auf abfertigungsbedingte Verzögerungen in Hamburg zurückzuführen. Dies entspricht rund 4,7 Prozent der verspäteten Flüge zwischen 23 und 24 Uhr. Rund 95,3 Prozent der Verspätungen entstanden an anderen Stellen des komplexen Luftfahrtsystems.
- Im Mai 2019 war die Überlastung des europäischen Luftraums (europaweite Flugsicherung) die häufigste Ursache für die verspäteten Starts und Landungen zwischen 23 und 24 Uhr. Die Fluggesellschaften gaben diesen Grund für die Hälfte (50 Prozent) aller Flüge in der Verspätungsstunde an.

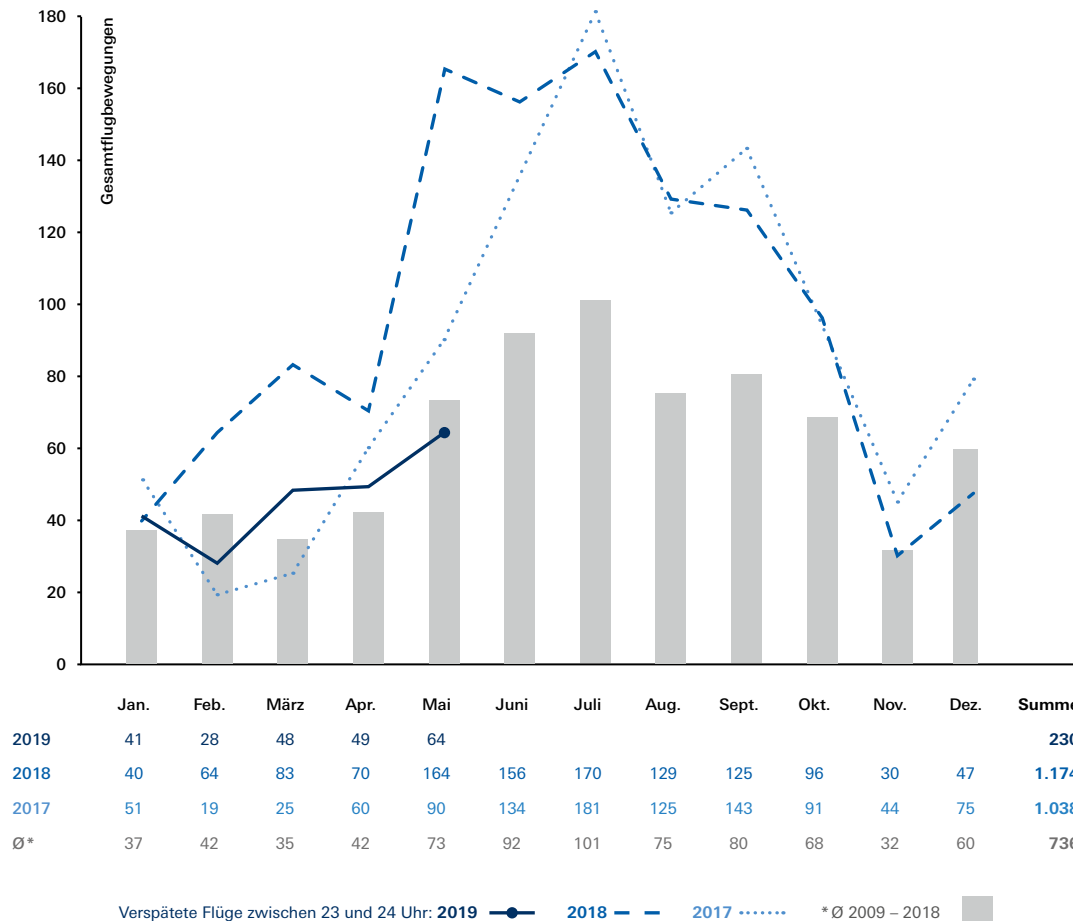
¹ Der Begriff „Abfertigung“ fasst alle Vorgänge zusammen, die das Passagierhandling am Flughafen und die Vorbereitung des Flugzeugs auf den Abflug betreffen. Andere Verspätungsgründe, wie z. B. ungünstige Wetterbedingungen oder die europäische Flugsicherung, werden in dieser Grafik nicht berücksichtigt.



Nachtflugbeschränkung



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



61 Prozent weniger Flüge zwischen 23 und 24 Uhr

- Im Mai 2019 mussten 64 von insgesamt 14.144 Flügen von der Verspätungsregel zwischen 23 und 24 Uhr Gebrauch machen. Das sind rund 61 Prozent weniger Starts und Landungen als im Vorjahr (Mai 2018: 164 verspätete Flüge).
- Die Anzahl der Flüge in der Verspätungsstunde entsprechen im Mai einem Anteil von rund 0,5 Prozent an den Gesamtflugbewegungen.
- In den vergangenen drei Monaten (März bis Mai 2019) hat sich die Zahl der Flüge zwischen 23 und 24 Uhr im Vergleich zum Vorjahr etwa halbiert (–49,2 Prozent).
- Hamburg Airport führt regelmäßig Gespräche mit den Fluggesellschaften, um die Zahl der Verspätungen nach 23 Uhr weiter zu reduzieren. Dafür soll in den Flugplänen unter anderem mehr Pufferzeit eingeplant werden. Im Vergleich zum Vorjahr wurde dabei erreicht, dass die Airlines im Sommerflugplan 2019 rund 38 Prozent weniger Starts und Landungen in der letzten halben Stunde der regulären Betriebszeit geplant haben, in der letzten Viertelstunde sogar rund 80 Prozent weniger.
- 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. Im Mai 2019 gab es am Hamburg Airport eine Landung nach 24 Uhr.

Impressum

Herausgeber

Flughafen Hamburg GmbH
Flughafenstraße 1–3
22335 Hamburg

Ansprechpartner

Katja Bromm, Leiterin 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
Oliver Sorg