

Monatsbericht

November 2017

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

Verspätungsregel ist wichtig für den Norden

Hamburg ist die zweitgrößte Stadt Deutschlands – und der Flughafen hat den öffentlichen Auftrag, die Mobilität dieser Region zu sichern. Er stellt die Infrastruktur, die den Norden international anbindet. Die geltende Betriebsgenehmigung mit der darin enthaltenen Verspätungsregelung bietet einen verlässlichen Rahmen, der moderne Mobilität mit dem berechtigten Schutz der Anlieger verbindet. Jede Einschränkung hat negative Auswirkungen für die Erreichbarkeit der Metropole sowie für die Mobilität und Arbeitsplätze der Menschen in der Region.

- Hamburg Airport bietet ein vielseitiges Streckennetz mit rund 130 Destinationen, darunter bedeutende Drehkreuze für Langstrecken. Mit nur einmal Umsteigen sind rund 1.000 Ziele erreichbar. So hält der Flughafen die Anbindung der Metropolregion an den internationalen Luftverkehr auf einem hohen Niveau.
- Mit dieser guten Anbindung und Erreichbarkeit trägt Hamburg Airport maßgeblich zur Attraktivität Hamburgs als Wirtschaftsstandort bei. Rund ein Drittel aller Passagiere sind Geschäftsreisende.
- Auch bei Privatreisenden steigt der Wunsch zu Reisen stetig: Immer mehr Norddeutsche nutzen das Streckennetz, um in den Urlaub zu fliegen oder Freunde und Familie in ganz Europa zu besuchen.
- Die Regelung, unvermeidbare Verspätungen nach 23 Uhr zu gestatten, ist ein wichtiger Bestandteil der Betriebsgenehmigung am Hamburg Airport. Darauf zählen vor allem Fluggesellschaften, die in Hamburg stationierte Flugzeuge betreiben. Stationierte Flugzeuge, deren Crews überwiegend in Hamburg wohnen, machen rund zwei Drittel aller Flugbewegungen am Hamburg Airport aus.
- Eine Ausweichlandung in Hannover oder auch Rostock-Laage ist mit erheblichen Unannehmlichkeiten für die Fluggäste verbunden, abgesehen von den beträchtlichen Folgekosten für die Fluggesellschaft.

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

Statements

Das sagt die Wirtschaft im Norden

Mit einer Volkspetition möchte der Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland (BUND) ein Nachtflugverbot ab 22 Uhr am Hamburg Airport erwirken. Die Fluglärmschutzkommission sprach sich für eine Änderung der Verspätungsregelung aus. In der Hamburger Wirtschaft werden die Vorschläge kritisch diskutiert. Zahlreiche Wirtschaftsvertreter aus ganz Norddeutschland warnen vor den negativen Auswirkungen einer Betriebszeiteinschränkung am Hamburg Airport.

„Nordwirtschaft in großer Sorge“

„Der Flughafen Hamburg hat eine enorme wirtschaftliche Bedeutung für die Betriebe in Hamburg wie in Schleswig-Holstein. Eine weitere Einschränkung der Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandorts Norddeutschland mit dem Flugzeug wird uns wiederum ein weiteres Stück von der wirtschaftlichen Entwicklung im Süden abhängen.“

Uli Wachholtz, Präsident der Vereinigung der Unternehmensverbände in Hamburg und Schleswig-Holstein (UVNord)

„Attraktivität des Standorts steht auf dem Spiel“

„Hamburg ist der wichtigste Flughafen für den Norden Deutschlands – aber gerade für Langstrecken ist er auf eine hochfrequente Anbindung an die Hub-Flughäfen auch in den wichtigen Randzeiten angewiesen. Verspätungen im europäischen Luftraum dürfen nicht zu Lasten des Standorts Hamburg gehen. Eine Änderung der gültigen Betriebszeiten würde die Attraktivität des Standorts schwächen und die eigentlichen Probleme nicht lösen. Die optimale Anbindung an internationale Strecken darf nicht verloren gehen!“

Harry Hohmeister, Mitglied des Vorstandes, Deutsche Lufthansa AG, Ressort Hub Management

„Große wirtschaftliche Risiken“

„Eine Änderung der gültigen Betriebszeiten des Flughafens Hamburg birgt große wirtschaftliche Risiken für den Standort, die Mobilität unserer Mitgliedsfirmen, die Bindung von Fluglinien und Luftfrachtspediteuren an diesen Standort sowie die Tourismusdestination Hamburg. Wir setzen uns für den Erhalt der bestehenden Betriebszeiten ein.“

Jens Aßmann, Leiter der Abteilung Verkehr, Hafen und Schifffahrt, Handelskammer Hamburg

„Gute Anbindung garantiert Planungssicherheit“

„Um unsere Projekte voranzutreiben, ist ein regelmäßiger, persönlicher Austausch mit den Geschäftspartnern unerlässlich. Häufig fliegen die Mitarbeiter unserer Mitgliedsunternehmen zu den unterschiedlichsten Zielen im In- und Ausland, um dort an wichtigen Terminen teilzunehmen. Die gute und schnelle Erreichbarkeit durch den Flughafen Hamburg sorgt dabei für Flexibilität und Planungssicherheit. Wie soll das in Zukunft sein, wenn bei einer Verspätung abends nicht mehr in Hamburg gelandet werden darf und das Flugzeug nach Hannover oder Rostock-Laage ausweichen muss?“

Dr. Rodger Wegner, Geschäftsführer, Verein Hamburger Exporteure e.V.

„Unternehmen sind abhängig von einer guten Verkehrsinfrastruktur“

„Unsere mittelständischen Unternehmen in Schleswig-Holstein und ihre Arbeitsplätze sind abhängig von einer guten Verkehrsinfrastruktur. Unser Erfolg ist deshalb eng an die Voraussetzung geknüpft, dass unser Hamburger Flughafen seine gute nationale und internationale Anbindung behält. Alles andere würde der Wirtschaft in ganz Norddeutschland erheblich schaden und Arbeitsplätze vernichten.“

Dr. Christian von Bötticher, Geschäftsführer, Peter Kölln GmbH & Co. KGaA und Landesvorsitzender des Landesverbandes Schleswig-Holstein des Wirtschaftsrat der CDU e.V.

Statements

Das sagt die Wirtschaft im Norden

„Verlässlichkeit ist wichtig für Hamburg“

„Eine starke Wirtschaft setzt Verlässlichkeit voraus. Wer die Erreichbarkeit Hamburgs einschränkt, bringt diese Verlässlichkeit ins Wanken. Neben Straße, Schiene und der Elbe ist ein optimal angebundener Luftverkehr ein wichtiger Standortfaktor – gerade weil es im Handel oft auf Minuten ankommt. Die ohnehin schon belastete Verkehrsinfrastruktur würde weiter geschwächt werden, der Wirtschaftsstandort Hamburg an Attraktivität verlieren. Der Erhalt der bestehenden Betriebszeiten ist unerlässlich.“

Stefan Saß, Geschäftsführer, Verein Hamburger Spediteure e.V.

„Hamburg muss attraktiv bleiben“

„Ein leistungsfähiger Flughafen ist für den Handel wie für andere Branchen ein wichtiger Standortvorteil. Einschränkungen der Betriebszeiten bedeuten Einschränkungen der Erreichbarkeit der Stadt. Hamburg läuft Gefahr, in die Provinzialität zurückzufallen. Wir müssen weiterhin attraktiv für Touristen bleiben, die unsere Stadt bereisen und entdecken wollen.“

Brigitte Nolte, Geschäftsführung Hamburg, Handelsverband Nord

„Verspätet in Hannover landen? Nein Danke!“

„Wer will denn nach 25 Reisetunden aus Asien oder Südamerika um 23 Uhr in Hannover landen? Wir brauchen einen offenen funktionierenden Flughafen als wachsende Metropolregion. Hamburg lebt nicht zuletzt von den Flügen seiner Außenhändler und deren Klientel, und das sind überwiegend keine Billigflüge.“

Thomas Schwieger, Geschäftsführer Hüpeden & Co (GmbH & Co.) KG

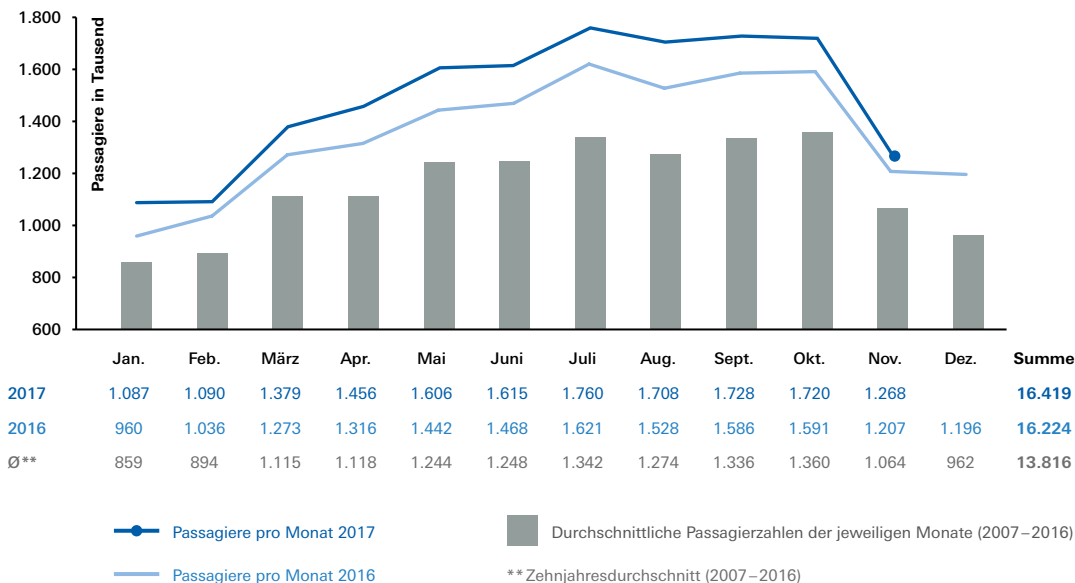
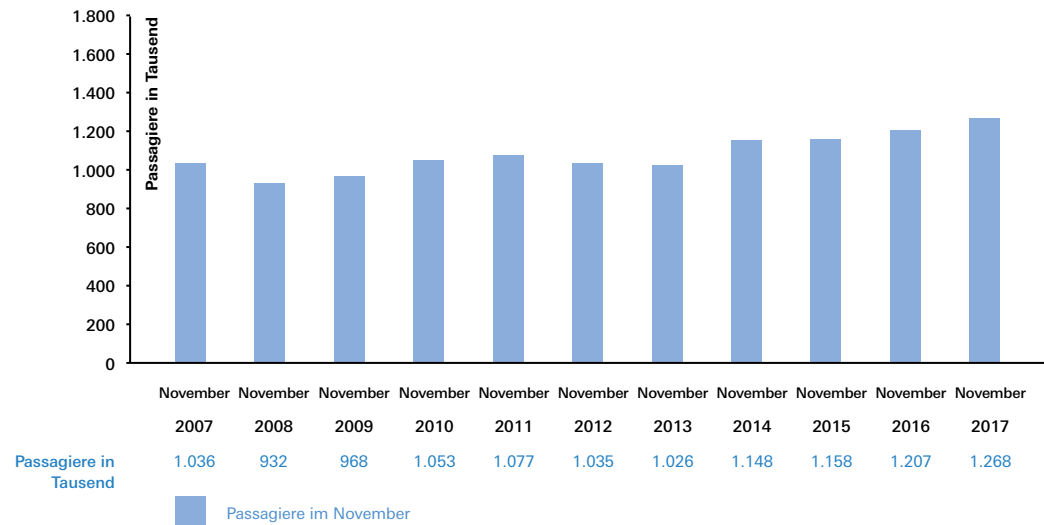
„Hamburgs Start- und Landebahn zur Welt“

„Der Flughafen ist Hamburgs Start- und Landebahn zur Welt, darauf sind wir als internationales Intralogistik-Unternehmen angewiesen. Hamburg hat schon genug Herausforderungen beim Thema Infrastruktur. Weitere Begrenzungen der Flugzeiten führen zu Einschränkung der internationalen Erreichbarkeit. Wenn Gäste in Zukunft fürchten müssen, regelmäßig an ihren Umsteige-Flughäfen zu stranden, weil am Hamburger Airport bereits Feierabend ist, dann droht dem Wirtschafts- und Tourismusstandort Hamburg erheblicher Schaden. Insbesondere für unsere Mitarbeiter ist es wichtig, auch in Zukunft sicher und verlässlich von ihren Reisen zu ihren Familien nach Hause zu kommen.“

Hans-Georg Frey, CEO und Vorstandsvorsitzender bei Jungheinrich



Passagiere

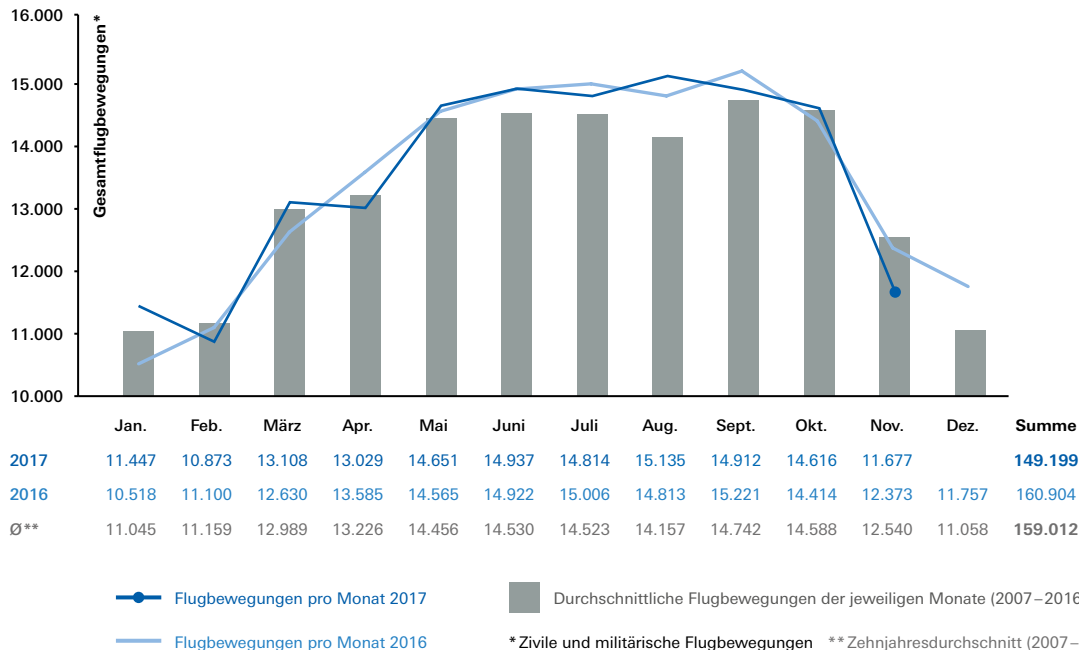
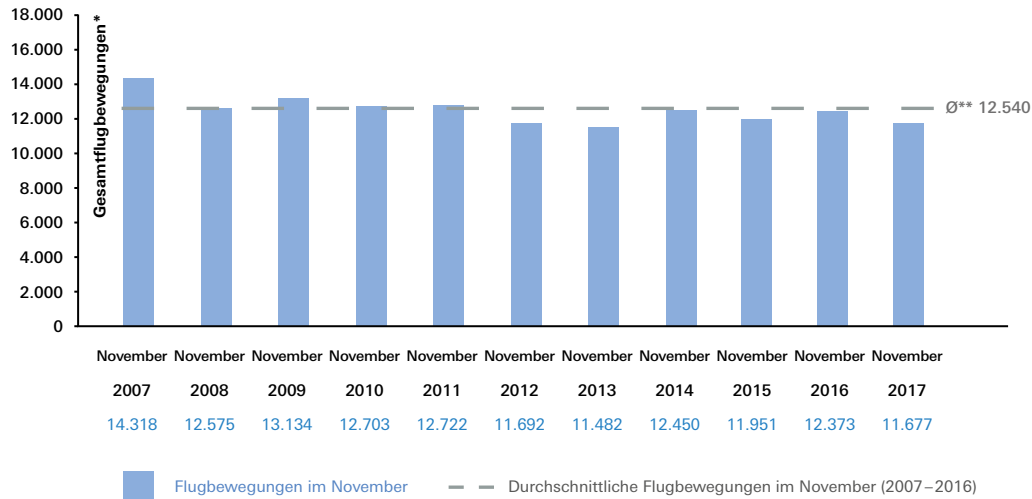


Steigende Passagierzahl im November

- Im diesjährigen November wurden 1.268.397 Passagiere gezählt – dies sind rund 5,1 Prozent mehr Privat- und Geschäftsreisende als im November 2016.
- Langfristig entwickeln sich die Passagierzahlen positiv: Gegenüber November 2007 ist die Zahl der Passagiere um 22,4 Prozent gestiegen.
- Seit 2007 verzeichnete Hamburg Airport sieben Jahre mit einem Passagierwachstum und drei Jahre mit einem Passagierrückgang im November.
- Die Passagierzahl im November 2017 liegt deutlich über dem November-Mittelwert der Jahre 2007–2016 von 1.063.975 Passagieren.



Flugbewegungen



Weniger Flugbewegungen im November

- Im November 2017 wurden 11.677 Flugbewegungen gezählt. Das sind 5,6 Prozent weniger als im November 2016. Darin enthalten sind 91 Hubschrauberbewegungen, 58 Flüge weniger als im Vorjahresvergleichszeitraum.
- Im Jahresvergleich liegt die Zahl der Flugbewegungen im November unter dem Durchschnittswert der Jahre 2007–2016 von 12.540 Flügen.
- Die Entkopplung der Passagier- und Flugbewegungszahlen setzt sich weiter fort: Während die Passagierzahlen gegenüber dem Vorjahr um 5,1 Prozent gewachsen sind, ist die Zahl der Flugbewegungen um 5,6 Prozent gesunken. Der Luftverkehr wird damit immer effizienter.
- Gründe für den Effizienzgewinn: eine konstant steigende Auslastung der Passagierflugzeuge sowie Entwicklung und Einsatz von moderneren 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 Juni 2015 herrschten extreme Westwinde vor – ein Jahr später hingegen bestimmten im Juni 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

43%*

Starts: 3.928 Landungen: 1.088

Starts: 3.687 Landungen: 2.216

Südwest

19%*

Starts: 1.865 Landungen: 346

Starts: 2.344 Landungen: 1.615

Nordost

37%*

Starts: 1 Landungen: 4.284

Starts: 4 Landungen: 2.257

Südost

1%*

Starts: 0 Landungen: 74

Starts: 73 Landungen: 28

* Gesamte zivile und militärische Flugbewegungen

Weitere Verkehre: 91 Hubschrauberbewegungen (1%)

November 2017: Starts Landungen

November 2018: Starts Landungen

An- und Abflugrichtungen im November 2017

- Die meisten Flugbewegungen wurden im vergangenen Monat über dem Nordwesten gezählt. Gemessen an allen Starts und Landungen lag der Anteil bei rund 43 Prozent. Rund 37 Prozent aller Flüge starteten bzw. landeten über Nordosten, rund 19 Prozent über Südwesten.
- Die meisten Starts wurden im vergangenen Monat in Richtung Nordwesten gezählt. Gemessen an allen Starts lag der Anteil bei rund 67 Prozent. Rund 32 Prozent aller Flüge starteten über Südwesten, 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 73 Prozent. Rund 19 Prozent aller Flüge landeten aus Richtung Nordwesten, rund 6 Prozent aus Richtung Südwesten.
- Die Hamburger Innenstadt im Südosten, die eine besonders hohe Bevölkerungsdichte aufweist, verzeichnete im November insgesamt nur 74 Landungen und keine Starts.



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.

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 Ausnahmegenehmigung durch die Behörde für Umwelt und Energie zulässig. Katastrophen-,

medizinische Hilfsleistungs-, Such-, Rettungs- und polizeiliche Einsätze sind von den Nachtflugbeschränkungen ausgenommen.

Höhere Entgelte für verspätete Flüge

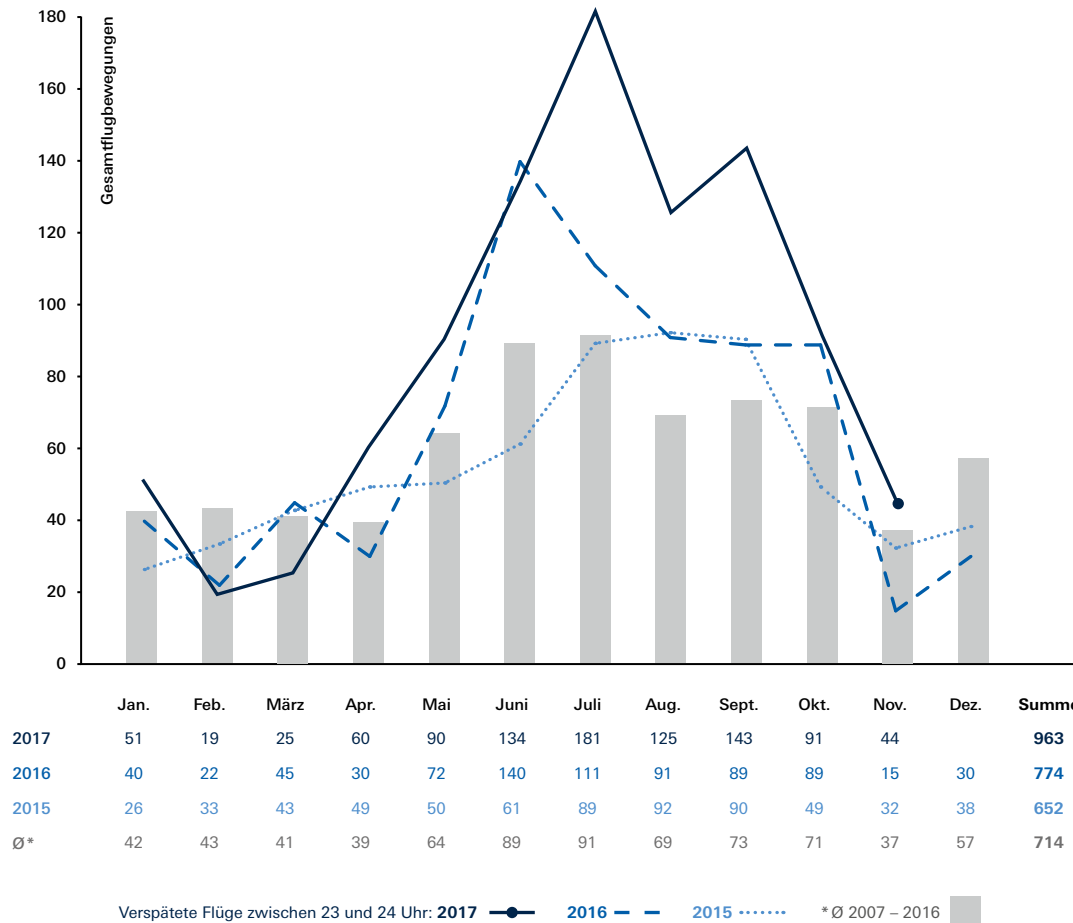
Um die Verspätungen auf das unvermeidbare Maß zu begrenzen, werden am Hamburg Airport auch finanzielle Anreize gesetzt: Bereits im Jahr 2001 hat der Flughafen ein Gebührensystem eingeführt, wonach die Airlines in den späten Abendstunden und der Nacht hohe Aufschläge auf die Lärmentgelte zahlen müssen. Diese Aufschläge hat Hamburg Airport zum 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.



Nachtflugbeschränkung



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



Verspätungsregelung: Flüge nach 23 Uhr sind erlaubt

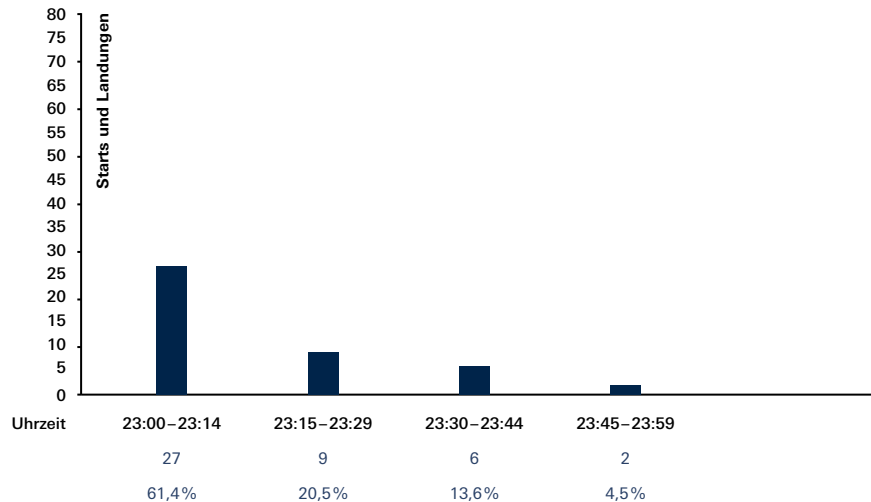
- Am Hamburg Airport gilt eine Verspätungsregelung zwischen 23 und 24 Uhr: In dieser Zeit ist es regelmäßigen Linien- und Touristikflügen erlaubt zu starten oder zu landen, wenn für die Verspätung unvermeidbare Gründe vorliegen. Dazu zählen unter anderem technische oder wetterbedingte Probleme, aber auch starke Verzögerungen im Tagesumlauf (Tagesrotation) eines Flugzeugs, die nicht mehr aufgeholt werden können.
- Für die Kontrolle der Nachtflugbeschränkungen ist in Hamburg die Fluglärmschutzbeauftragte in der Behörde für Umwelt und Energie zuständig.
- Im November mussten 44 von insgesamt 11.677 Flügen von der Verspätungsregel zwischen 23 und 24 Uhr Gebrauch machen. Dies entspricht einem Anteil von 0,4 Prozent.



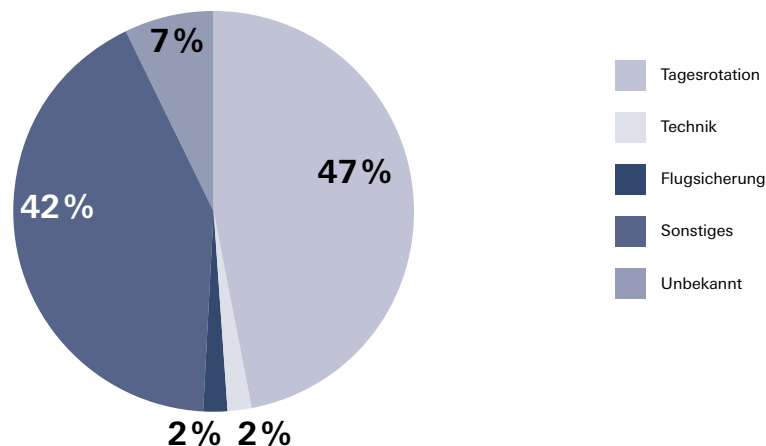
Nachtflugbeschränkung



Gesamtflugbewegungen zwischen 23 und 24 Uhr November 2017 (regelmäßiger Linien- und Touristikverkehr)



Verspätungsgründe nach Angaben der Fluggesellschaften



Verspätungsregelung: Oft geht es nur um Minuten

- Aufgrund des hohen Streckenpensums und der verschiedenen Start- und Landeorte, die ein Flugzeug an nur einem Tag zu absolvieren hat, sind Verzögerungen nie ganz auszuschließen. Kommt es an einem Punkt des Tagesablaufs (Rotation) zu einer zeitlichen Störung, kann diese manchmal bis zum letzten Abendflug nicht mehr aufgeholt werden – in diesem Fall greift die Verspätungsregelung.
- **Besondere Ereignisse im November:**
Durch die Flughafensperrung am 9. November 2017 wegen flüchtigen Personen aus dem Ausreisegewahrsam entstanden 12 Verspätungen zwischen 23 und 0 Uhr sowie eine weitere Verspätung nach Mitternacht. Diese Verspätungen wurden der Gruppe „Sonstiges“ zugeordnet.
- 61,4 Prozent der verspäteten Flüge wurden bis 23:15 Uhr abgewickelt. 81,9 Prozent der Flüge nach 23 Uhr landeten bis 23:30 Uhr. Oftmals landen die Flugzeuge, die die Verspätungsregelung nutzen müssen, damit nur wenige Minuten nach dem geplanten Ende der Betriebszeit um 23 Uhr.
- **Strikte Nachtflugbeschränkung:** Im November 2017 gab es zwei Linienflüge nach Mitternacht. Am 10. November startete eine Maschine um 00:09 Uhr und am 12. November landete ein Flugzeug um 00:24 Uhr. Ab diesem Zeitpunkt sind ausschließlich Flüge mit vorheriger Einzelanmeldung 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