

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



Auf einen Blick: Zahlen, Daten, Fakten 2017

- Insgesamt nutzten im vergangenen Jahr 17,6 Millionen Passagiere den Hamburger Flughafen.
- Am 23. Juni 2017 verzeichnete Hamburg Airport mit 68.158 Fluggästen den passagierstärksten Tag seit Bestehen des Flughafens. Insgesamt wurde 2017 sogar an vier Tagen der passagierstärkste Tag des Vorjahres übertroffen.
- Die Anzahl der Flugbewegungen ist 2017 mit 160.110 leicht zurückgegangen.
- Pro Flug wurden durchschnittlich 121,4 Passagiere befördert. Die durchschnittliche Auslastung ist auf 77,8 Prozent gestiegen.
- Die Lärmkontur des Dauerschallpegels Leq3 von 62 dB(A) bleibt mit einer Ausbreitung von 14,66 km² weiter deutlich unter der zulässigen Obergrenze von 20,39 km². Seit zehn Jahren kann der Wert mit kleineren Schwankungen auf einem konstanten Niveau gehalten werden. Durch die hohe Auslastung der Flugzeuge ist die pro Passagier verursachte Lärmbelastung weiter zurückgegangen.
- Im Jahresmittel mussten pro Tag durchschnittlich 2,8 Flüge von der Verspätungsregel zwischen 23 und 24 Uhr Gebrauch machen. Dies entspricht 0,6 Prozent aller Starts und Landungen.

Zehnjahresvergleich 2008–2017



+37,3%
Passagiere



-7,0%
Flugbewegungen



+7,7%
Auslastung pro Flug



+24,9%
Mitarbeiter/-innen¹

¹ FHG-Gruppe



17,62 Millionen Passagiere am Hamburg Airport

Ob für den Urlaub, den Besuch bei Freunden und Verwandten oder die Geschäftsreise – 2017 nutzten so viele Menschen wie nie zuvor den Hamburger Flughafen. Das Flugzeug ist zum alltäglichen Transportmittel geworden, für viele ist es sogar fester Bestandteil des Familienlebens.



Stephen und Kristina Craig

wohnen in Groß Borstel. Sie verreisen gern, auch um Familie zu besuchen. Im vergangenen Jahr sind sie zweimal mit ihren Kindern in den Urlaub geflogen, einmal davon in die Vereinigten Staaten.

„Vom Hamburger Flughafen aus zu fliegen, ist für uns unglaublich komfortabel. Da wir in der Nähe wohnen, ist er für uns schnell zu erreichen. Anders als an amerikanischen Flughäfen, von denen wir einige gut kennen, haben wir keine lange Anreise. Wir haben alles schon gemacht: Wir sind mit dem Auto hierhergefahren, sind gebracht worden und sogar mit dem Fahrrad gefahren. Das geht schneller als mit dem Taxi: Morgens mit dem Rad zum Flughafen, von hier zu einem geschäftlichen Termin geflogen und abends zurück nach Hause geradelt!“



Birgit Ahlers

wohnt in Alsterdorf, ist Flughafennachbarin und Geschäftsreisende. Mit ihrer Familie fliegt sie zwei- bis dreimal im Jahr auch privat.

„Ich arbeite für ein internationales Technologieunternehmen, und wenn ich Kunden oder Messen im Ausland besuche, beginnen meine Arbeitstage oft morgens um 6 Uhr und enden erst mit der Landung um 23 Uhr. So kann ich innerhalb Europas an einem Tag hin und zurück fliegen. Dank der guten Verbindungen ab Hamburg Airport erledige ich meine Arbeit so effizient wie möglich.“

Franco Esposito

ist Geschäftsführender Direktor des Hotel Atlantic Kempinski Hamburg und fliegt regelmäßig sowohl innerdeutsch als auch international.

„Hamburg Airport steht für moderne Mobilität. Ich sehe den großen Nutzen des Flughafens aber nicht nur darin, von Hamburg aus in alle Welt zu starten: Ich erlebe täglich, wie sehr unsere Atlantic-Gäste die kurze Strecke zum Flughafen schätzen. Hamburg Airport gehört zum Wirtschaftsleben der Stadt wie Hanse, Hafen und Handel.“



Franziska und Wilfried Franke

leben im Alstertal. Sie erkunden gern ganze Kontinente, zuletzt Australien.

„Wir erwarten von einem Flughafen, dass er eine Vielzahl von Verbindungen ins In- und Ausland bietet. Dabei ist uns die schnelle Erreichbarkeit mit der S-Bahn ebenso wichtig wie der Komfort am Boden, damit die Zeit bis zum Abflug ‚wie im Fluge‘ vergeht. Wir wollen viel von der Welt sehen und freuen uns, dass Hamburg unser Heimat(flug)hafen ist.“

Tobias Meyer

lebt in Hummelsbüttel. Er besucht mehrmals im Jahr Freunde in London, Wien und Frankfurt.

„Wenn ich Verwandte und Freunde besuche, beginnt meine Reise oft am Hamburg Airport. Als Flughafennachbar bin ich schnell am Terminal und schätze die kurzen Wege zum Gate. Die Menschen regelmäßig zu sehen, die mir viel bedeuten, ist wichtig für mich.“



Passagiere und Flugbewegungen

Im Jahr 2017 nutzten 17,6 Millionen Passagiere den Hamburger Flughafen. Das sind rund 1,4 Millionen Fluggäste (+ 8,6 Prozent) mehr als im Jahr 2016. Die Anzahl der Flugbewegungen lag bei 160.110 Starts und Landungen (-0,5 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 37,3 Prozent mehr Passagiere, während die Zahl der Flugbewegungen im selben Zeitraum um rund 7 Prozent zurückgegangen ist.

Die Zahl der Passagiere pro Flug lag im vergangenen Jahr durchschnittlich bei 121,4 Gästen. Im Jahr 2016 waren es noch 112,5. Die durchschnittliche Anzahl an Sitzen pro Flugzeug erhöhte sich von 147 auf 156. Die Auslastung der Maschinen am Hamburger Flughafen ist um 1,2 Prozentpunkte auf 77,8 Prozent gestiegen.

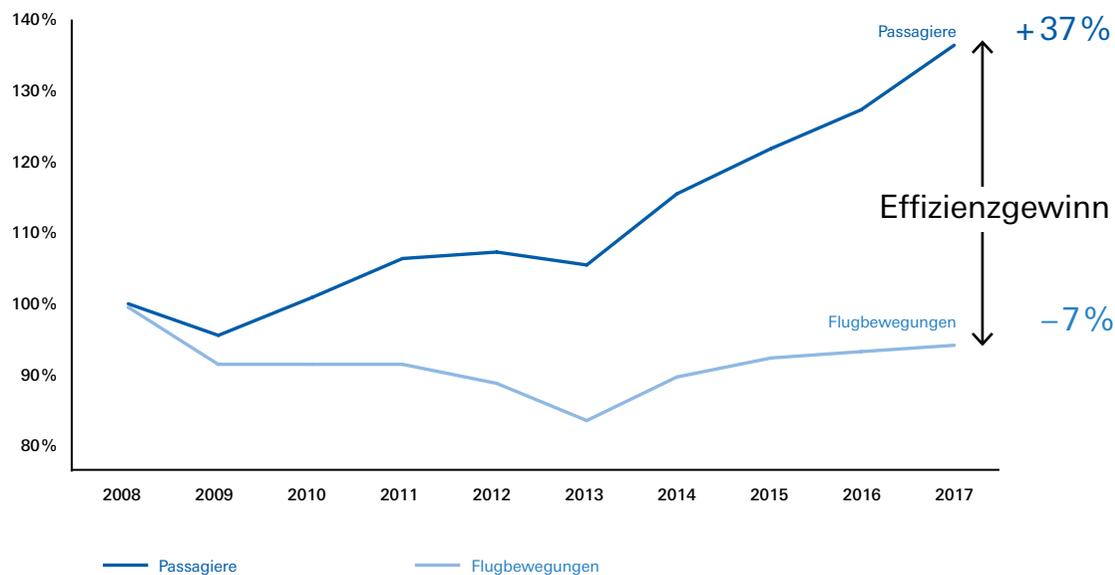
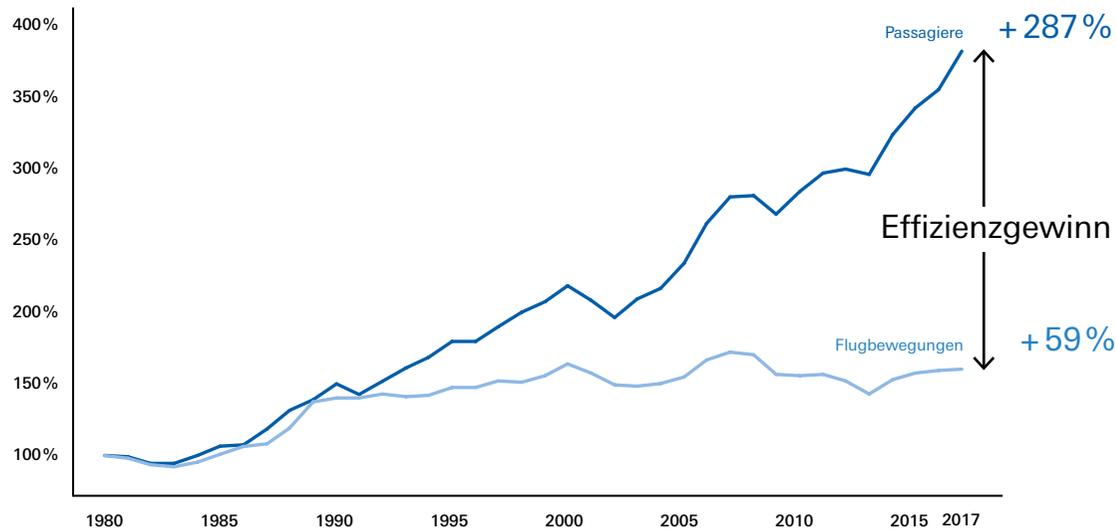
Rückblick 2017:

Weitere Schritte beim Lärmschutz

2017 verzeichnete Hamburg Airport mit 8,6 Prozent ein unerwartet hohes Passagierwachstum. Gleichzeitig ist er sich seiner Verantwortung gegenüber den Flughafennachbarn bewusst und hat die etablierten Maßnahmen zum Schutz der Umwelt und Anwohner fortgeführt und erweitert. So wurde z. B. im März 2017 eine Empfehlung in das Luftfahrthandbuch aufgenommen, am Hamburg Airport auf das sogenannte Flachstartverfahren zu verzichten. Im August 2017 folgte eine weitere Empfehlung, das lärmindernde CDO-Verfahren (kontinuierlicher Sinkflug) für den Anflug auf den Hamburger Flughafen zu nutzen. Darüber hinaus ist im Juni 2017 eine neue Entgeltordnung in Kraft getreten. Dabei wurden u.a. die Lärmzuschläge verdoppelt und die Zuschläge für späte Starts und Landungen auf bis zu 700 Prozent gestaffelt angehoben. Gleichzeitig hat sich Hamburg Airport im vergangenen Jahr weiterhin im Rahmen von Lärmschutzprogrammen für den passiven Lärmschutz der Anwohnerinnen und Anwohner engagiert. Aktuell laufen das 9. gesetzliche Lärmschutzprogramm sowie das freiwillige Schallschutzprogramm 8+. Die Neuauflage eines weiteren Lärmschutzprogramms wird geprüft.



Passagiere und Flugbewegungen

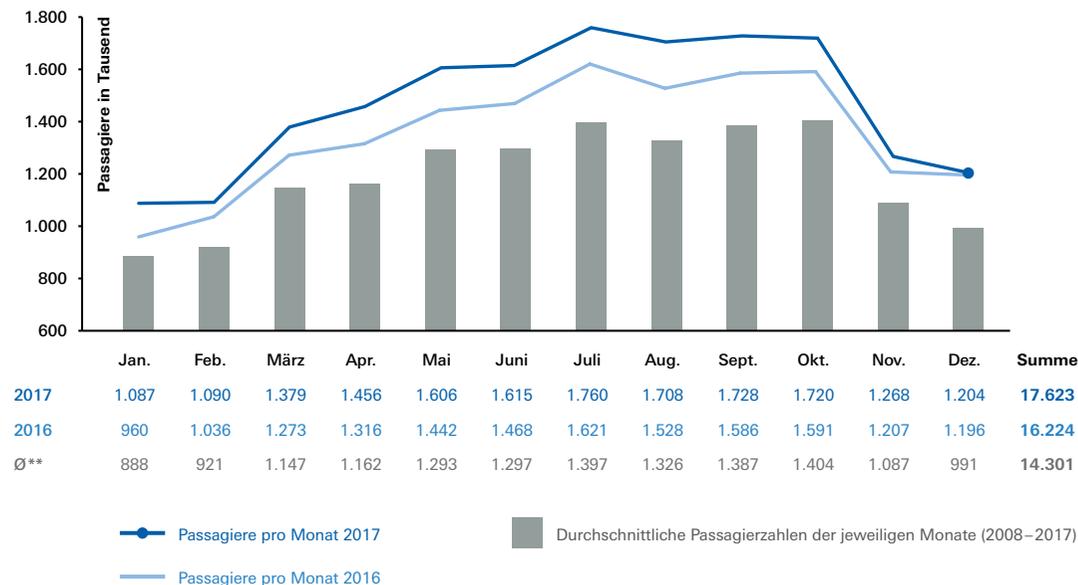


Luftverkehr wird immer effizienter

- In den vergangenen zehn Jahren wählten rund 37,3 Prozent mehr Passagiere den Flughafen Hamburg für ihre Urlaubs- oder Geschäftsreise, im selben Zeitraum ist die Zahl der Flugbewegungen um rund 7 Prozent zurückgegangen. Gegenüber 1980 ist die Zahl der Passagiere am Hamburg Airport um rund 287 Prozent gestiegen – die Anzahl der Flugbewegungen hingegen nur um rund 59 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



Unerwartet hohes Passagierwachstum in 2017

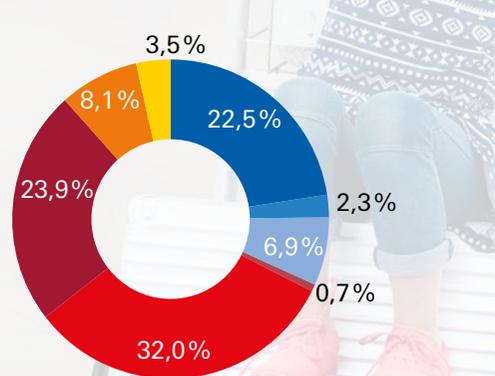
- Das Mobilitätsbedürfnis der Menschen in der Metropolregion Hamburg ist stark gewachsen: 2017 wählten 17.622.997 Passagiere den Hamburger Flughafen für ihre Reise – damit wurde erstmals die 17-Millionen-Marke überschritten. Dies sind rund 1,4 Millionen Passagiere und damit 8,6 Prozent mehr als im Jahr 2016. Anfang des Jahres war noch von einem deutlich schwächeren Wachstum ausgegangen.
- Am 23. Juni 2017 verzeichnete Hamburg Airport mit 68.158 Fluggästen den passagierstärksten Tag seit Bestehen des Flughafens. Zu diesem Zeitpunkt begannen unter anderem die Sommerferien in Niedersachsen und Dänemark. Insgesamt wurde 2017 an vier Tagen der passagierstärkste Tag des Vorjahres, der bis dato der passagierstärkste Tag in der Geschichte des Hamburger Flughafens gewesen war, übertroffen.
- Langfristig entwickeln sich die Passagierzahlen positiv: Insgesamt ist die Zahl der Passagiere seit 2008 um 37,3 Prozent gestiegen.
- Seit 2008 verzeichnete Hamburg Airport acht Jahre mit einem Passagierwachstum und nur zwei Jahre mit einem Passagierrückgang.
- Die Passagierzahl im Jahr 2017 liegt deutlich über dem Durchschnitt der Jahre 2008–2017 von 14.300.667 Passagieren.



Reisetrends*

Reisegründe

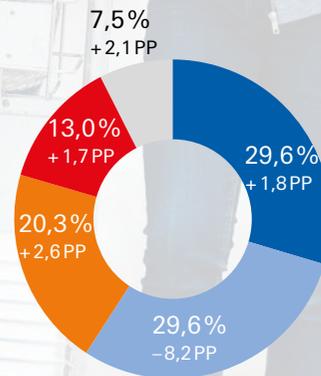
68,2% privat 31,8% beruflich



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

Reisehäufigkeit pro Jahr**

Mittlerer Wert: 4 Flüge



- 1-2
- 3-5
- 6-10
- 11-20
- > 20

Hamburg Airport ist der Flughafen für den gesamten Norden

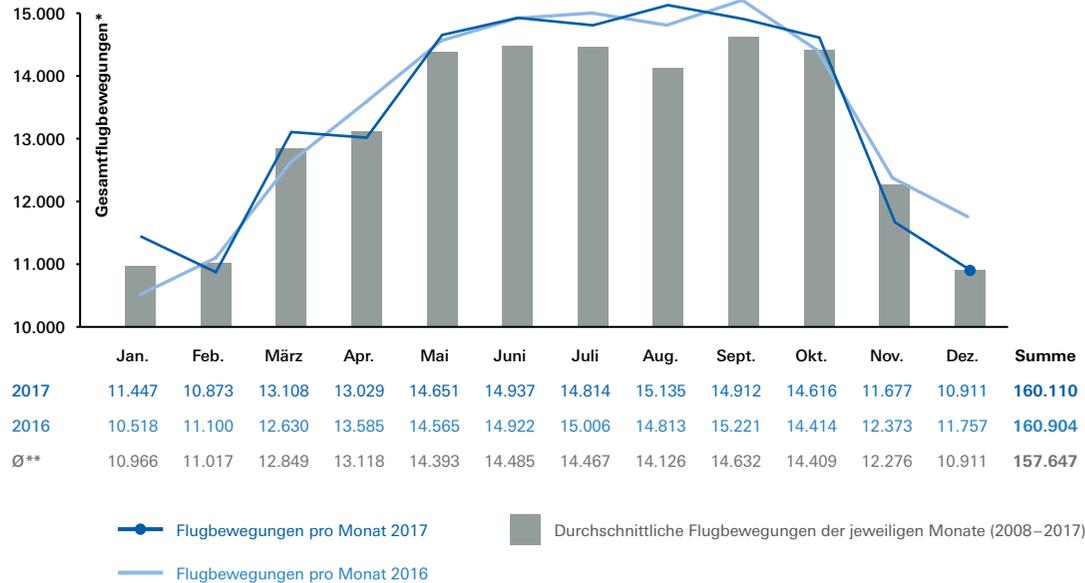
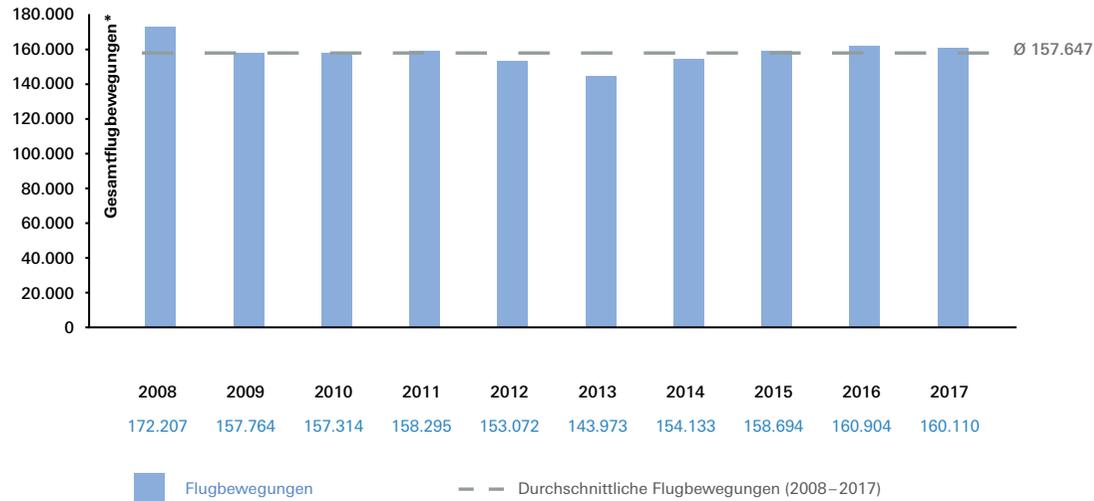
- Hamburg Airport sichert die Mobilität des gesamten Nordens: Die Passagiere, die hier ihre Reise starten, kommen nicht nur aus Hamburg, sondern häufig auch aus umliegenden Bundesländern wie Schleswig-Holstein und Niedersachsen.
- Im ersten bis dritten Quartal 2017 reisten 68,2 Prozent der Fluggäste privat, um zum Beispiel in den Urlaub zu fliegen oder Freunde und Verwandte in ganz Europa zu besuchen. 31,8 Prozent der Passagiere waren Geschäftsreisende.
- Im Durchschnitt reisen die Norddeutschen viermal pro Jahr mit dem Flugzeug. Im ersten bis dritten Quartal 2017 nahm dabei der Anteil der Passagiere, die mehr als fünfmal im Jahr fliegen, zu.

* Passagierbefragung 1.-3. Quartal 2017

**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.



Flugbewegungen



* Zivile und militärische Flugbewegungen ** Zehnjahresdurchschnitt (2008–2017)

Weniger Flugbewegungen in 2017

- Im Jahr 2017 wurden insgesamt 160.110 Flugbewegungen gezählt. Dies sind 0,5 Prozent weniger als im Vorjahr.
- Seit 2008 ist die Zahl der Flugbewegungen um rund 7 Prozent zurückgegangen.
- In den vergangenen zehn Jahren gab es 2008 die meisten Flugbewegungen (172.207 Starts und Landungen), die wenigsten Flugbewegungen wurden 2013 (143.973 Starts und Landungen) verzeichnet.
- Im Jahresvergleich liegt die Zahl der Flugbewegungen im Jahr 2017 über dem Durchschnittswert der Jahre 2008–2017 von 157.647 Flügen.



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)

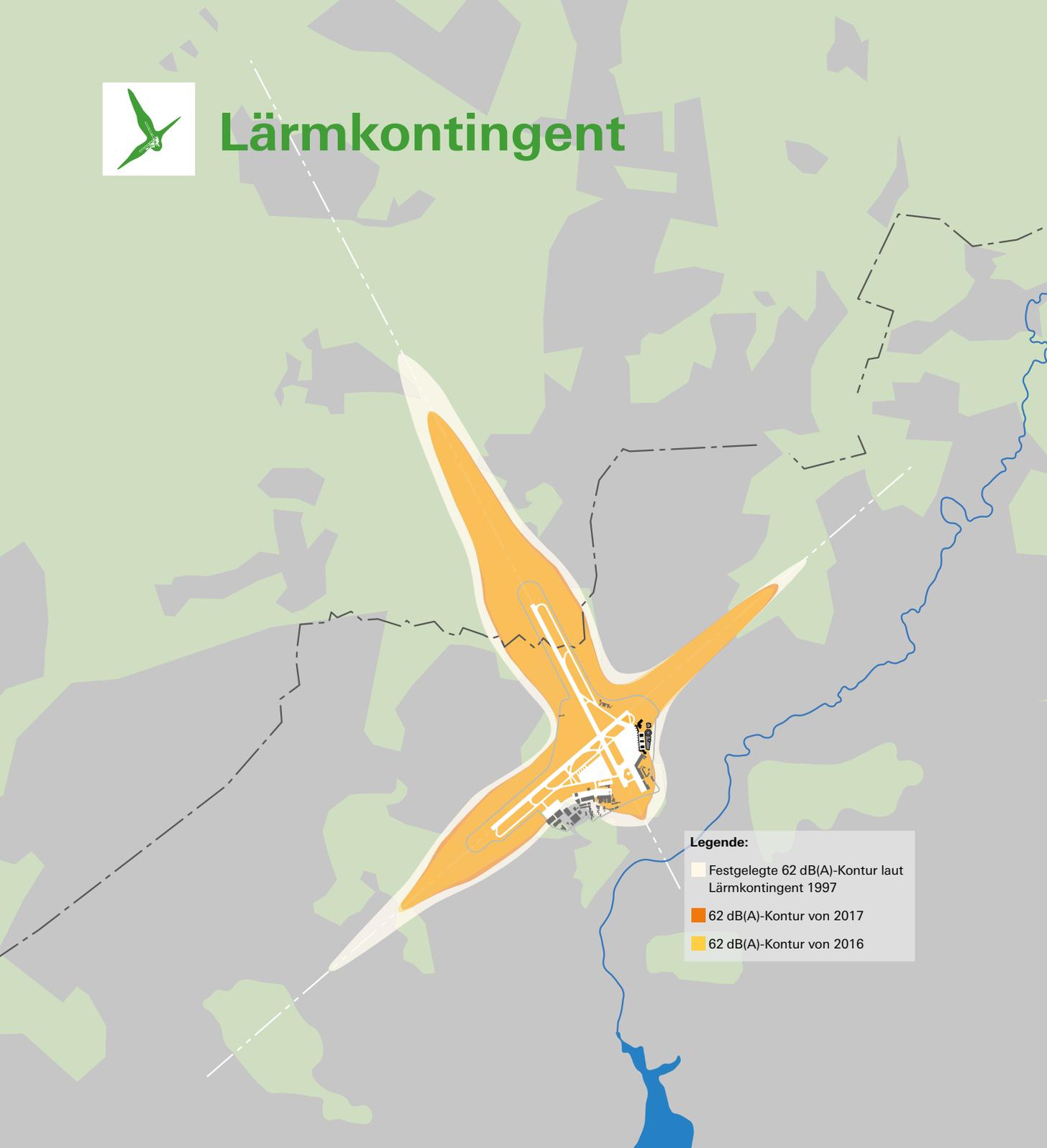
oder höher erreicht. Die sogenannte Lärmkontur bildet die flächenmäßige Ausbreitung der Geräuschemissionen rund um den Hamburger Flughafen ab.

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. 2017 lag die Lärmkontur bei 14,66 km² und damit um 28 Prozent niedriger als 1997 – obwohl sich die Passagierzahlen im gleichen Zeitraum mehr als verdoppelt haben. In den vergangenen zehn Jahren hat die Geräuschbelastung rund um den Hamburger Flughafen kaum zugenommen, während die Zahl der Passagiere um 37,3 Prozent sehr deutlich gestiegen ist.



Lärmkontingent

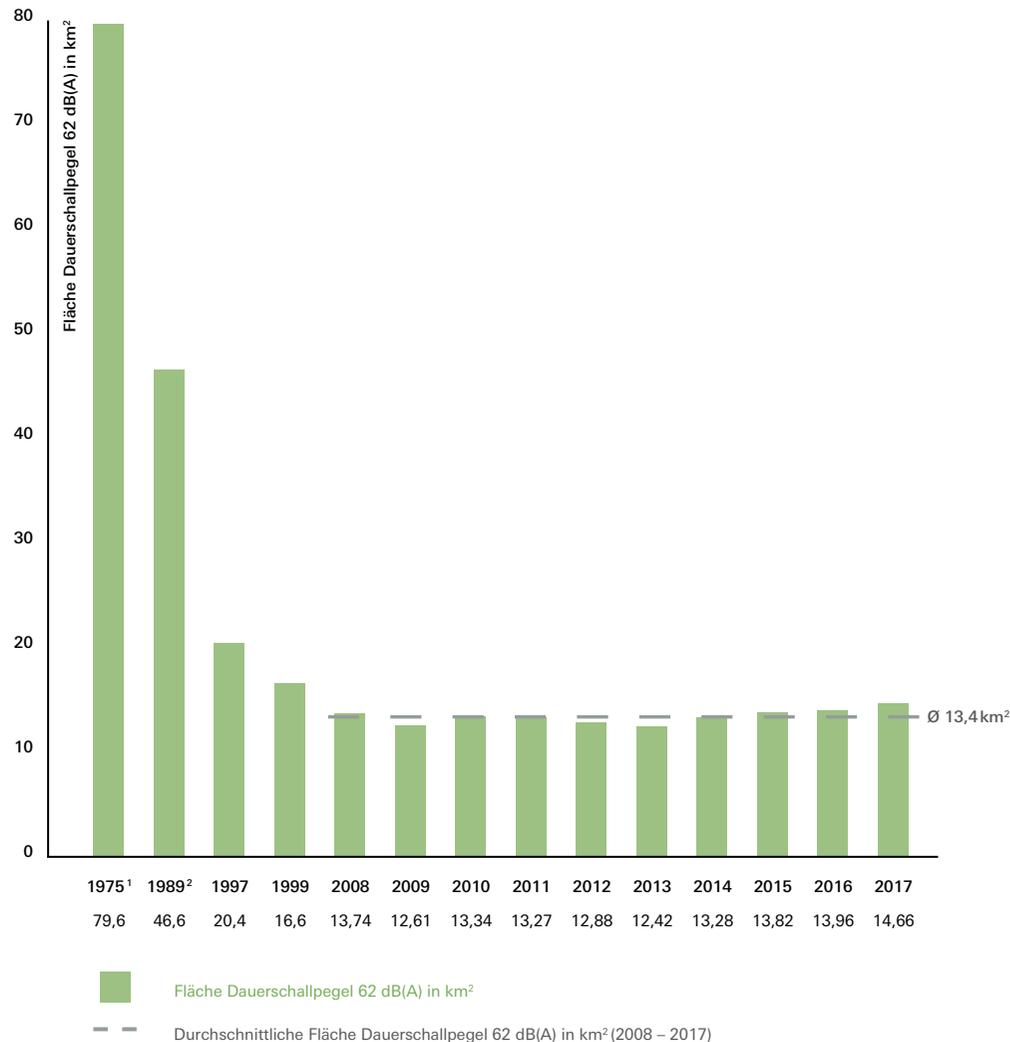


Lärmkontur seit zehn Jahren konstant

- 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 $Leq3$ von 62 dB(A) oder höher erreicht.
- 2017 umfasst die Lärmkontur eine Fläche von $14,66 \text{ km}^2$ – diese Ausbreitung ist um 28 Prozent kleiner als die 1997 festgelegte Obergrenze von $20,39 \text{ km}^2$.
- 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 heute um über 80 Prozent kleiner.
- Obwohl immer mehr Menschen das Flugzeug für Urlaubs- und Geschäftsreisen nutzen, konnte die Geräuschbelastung in den vergangenen zehn Jahren auf einem konstanten Niveau gehalten werden – mit kleineren Schwankungen.
- Der pro Passagier verursachte Lärm sinkt seit Jahrzehnten: 2017 kommen auf 1 Million Fluggäste nur noch $0,83 \text{ km}^2$ mit einem Dauerschallpegel von $Leq3$ 62 dB(A). 1997 lag dieser Wert noch bei $2,36 \text{ km}^2$.



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

- 2017 lag die Lärmkontur bei 14,66 km². Seit dem Vergleichsjahr 1997 mit 20,39 km² haben sich die Lärmemissionen rund um den Flughafen damit um rund 28 Prozent reduziert. Der Durchschnittswert der vergangenen zehn Jahre lag bei 13,4 km².
- Seit vielen Jahren kann die Geräuschbelastung auf einem deutlich niedrigeren Niveau als noch 1997 gehalten werden – obwohl sich die Passagierzahlen im gleichen Zeitraum mehr als verdoppelt haben.
- Die Lärmkontur unterliegt immer wieder jährlichen Schwankungen – abhängig unter anderem vom Verkehrsaufkommen und den eingesetzten Flugzeugtypen.
- Die im Vergleich zum Vorjahr leicht vergrößerte Lärmkontur erklärt sich daher auch mit einem veränderten Mix der Flugzeugtypen: zum Beispiel bei der Umflottung von kleineren Canadair-Jets auf die größere Airbus-Familie sowie von A320 auf A321. So konnten jedoch deutlich mehr Passagiere transportiert werden, gleichzeitig blieb die Zahl der Starts und Landungen konstant. Die Branche kommt damit dem wachsenden Mobilitätswunsch der Menschen nach.



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.

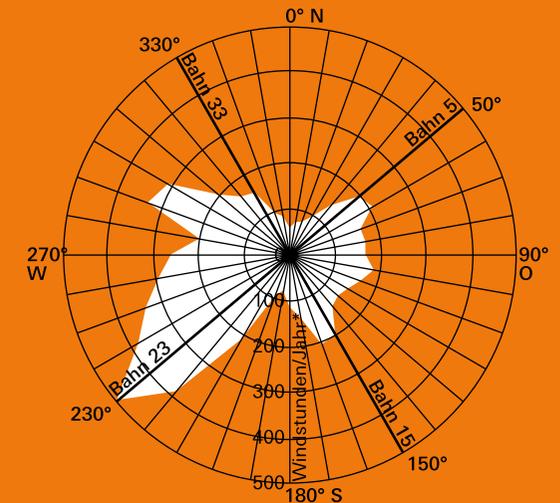
Start und Landung gegen den Wind

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.

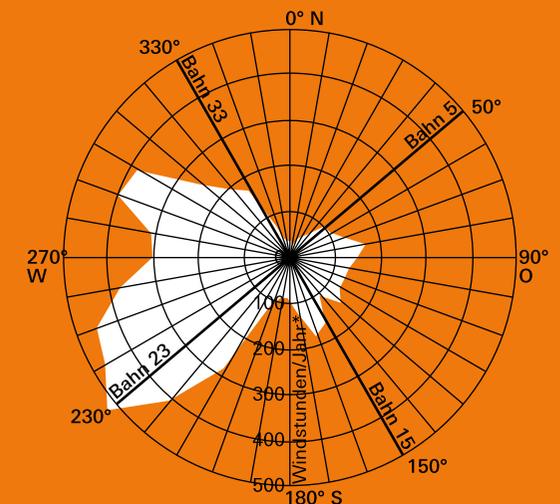
Im Ergebnis stellen die Bahnbenutzungsregeln am Hamburg Airport sicher, dass möglichst wenige Menschen durch den Flugverkehr beeinträchtigt werden. Der Faktor Wind bleibt jedoch eine bestimmende Größe, auf die kein Einfluss genommen werden kann. Oberste Priorität hat zu jeder Zeit die Sicherheit im Luftverkehr.

Windrichtungshäufigkeit am Hamburg Airport*

Windrichtungen 2016 (starke Westwinde)



Windrichtungen 2017 (starke Westwinde)



* Windstunden/Jahr zwischen 6 und 24 Uhr

Quelle: Deutscher Wetterdienst.



An- und Abflugrichtung



Nordwest

44%*

✈ 52.140 ✈ 17.670

✈ 48.086 ✈ 21.641

Nordost

31%*

✈ 2.997 ✈ 47.111

✈ 6.170 ✈ 40.052

Südwest

21%*

✈ 22.528 ✈ 10.567

✈ 22.030 ✈ 14.566

Südost

3%*

✈ 1.447 ✈ 3.794

✈ 2.082 ✈ 2.126

* Zivile und militärische
Flugbewegungen

Weitere Verkehre:
1.856 Hubschrauber-
bewegungen (1%)

✈ Flugbewegungen 2017

✈ Flugbewegungen 2016

An- und Abflugrichtung 2017

- Die meisten Flugbewegungen wurden 2017 über dem Nordwesten gezählt. Gemessen an allen Starts und Landungen lag der Anteil bei rund 44 Prozent. Rund 31 Prozent aller Flüge starteten bzw. landeten über Nordosten, rund 21 Prozent über Südwesten.
- Die meisten Starts wurden in Richtung Nordwesten gezählt. Gemessen an allen Starts lag der Anteil bei rund 65 Prozent. Rund 28 Prozent aller Flüge starteten über Südwesten, rund 4 Prozent über Nordosten.
- Die meisten Landungen wurden aus Richtung Nordosten gezählt. Gemessen an allen Landungen lag der Anteil bei rund 59 Prozent. Rund 22 Prozent aller Flüge landeten aus Richtung Nordwesten, rund 13 Prozent aus Richtung Südwesten.
- Die Hamburger Innenstadt im Südosten, die eine besonders hohe Bevölkerungsdichte aufweist, verzeichnete im Jahr 2017 insgesamt nur rund 2 Prozent aller Starts und rund 5 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 von 23 bis 24 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

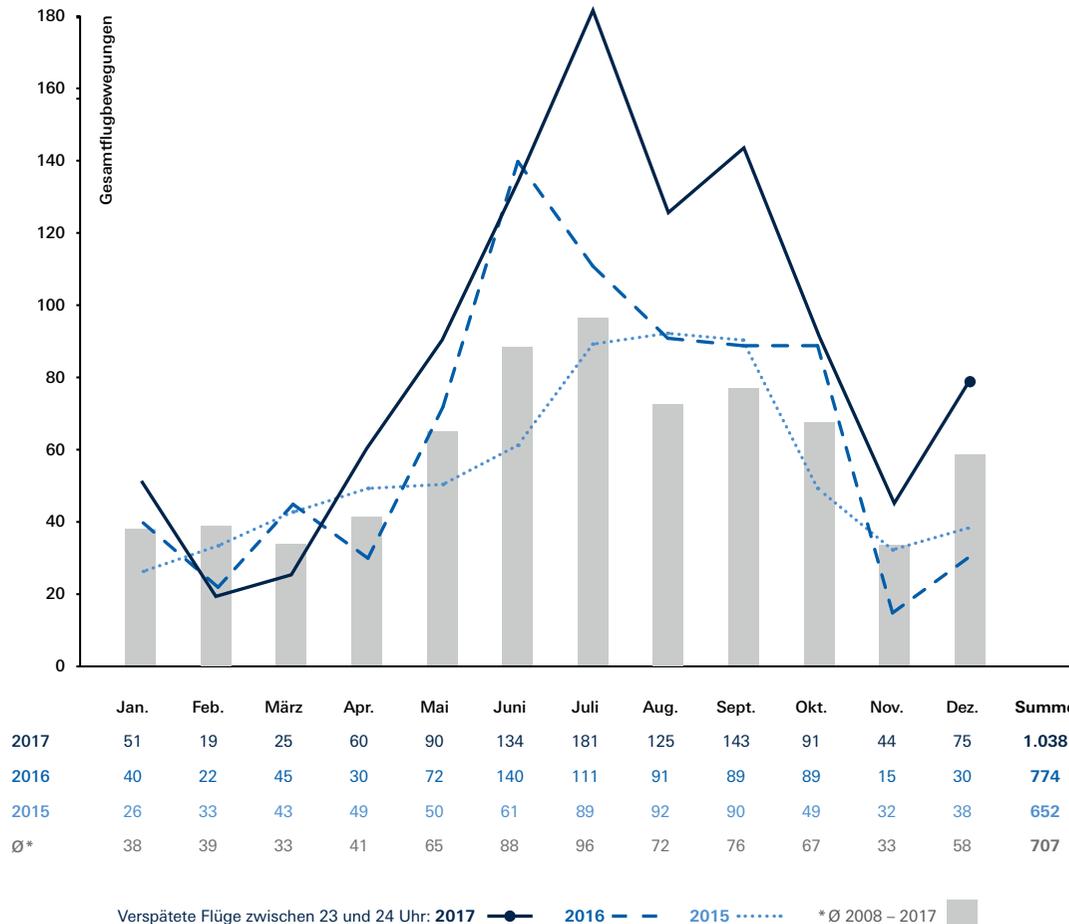
Um die Verspätungen auf das unvermeidbare Maß zu begrenzen, werden am Hamburg Airport auch finanzielle Anreize gesetzt: Bereits im Jahr 2001 hat der Flughafen ein Gebührensystem eingeführt, wonach die Airlines in den späten Abendstunden und der Nacht hohe Aufschläge auf die Lärmentgelte zahlen müssen.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

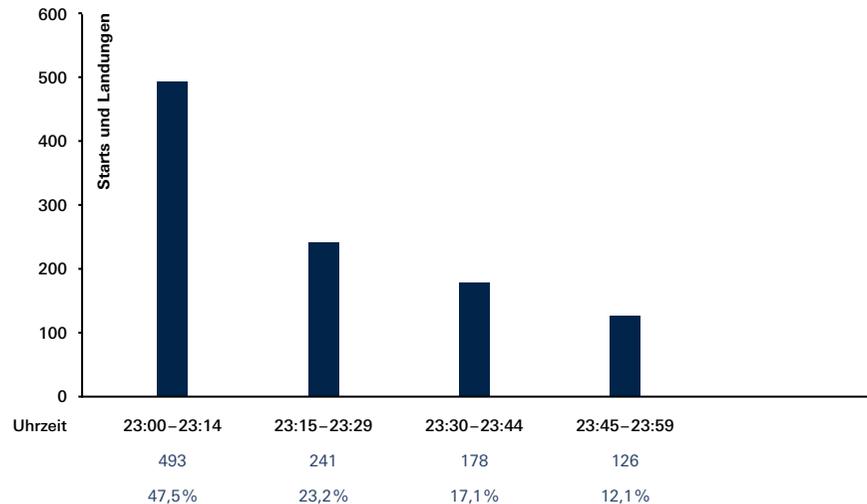
- Am Hamburg Airport gilt eine Verspätungsregelung zwischen 23 und 24 Uhr: In dieser Zeit ist es regelmäßigen Linien- und Touristikflügen erlaubt zu starten oder zu landen, wenn für die Verspätung unvermeidbare Gründe vorliegen. Zu den häufigsten Gründen zählen hierbei unter anderem verspätete Abflüge aufgrund verspäteter Landungen und dadurch starke Verzögerungen im Tagesumlauf (Tagesrotation), die nicht mehr aufgeholt werden können, die Behebung technischer Probleme (Technik), ungünstige Wetterereignisse und -bedingungen (Wetter) sowie eine Überlastung des Luftraums, was eine sichere und geordnete Abwicklung erforderlich macht (Flugsicherung).
- Im Jahr 2017 mussten 1.038 von insgesamt 160.110 Flügen von der Verspätungsregel zwischen 23 und 24 Uhr Gebrauch machen. Dies entspricht einem Anteil von 0,6 Prozent.
- Der Anstieg der Verspätungen ist nicht ausschließlich auf die lokale Situation des Hamburger Flughafens zurückzuführen, sondern reflektiert die Verspätungsentwicklung im gesamteuropäischen Luftverkehr: In den Sommermonaten führte die begrenzte Kapazität der Flugsicherungen im gesamten europäischen Luftraum zu Verspätungen.
- 2017 kamen viele Extremwetterlagen und Sonderereignisse hinzu, die für Einschränkungen und unvermeidbare Verspätungen an einzelnen Tagen sorgten. So sind beispielsweise im Juli etwa ein Viertel aller Flüge zwischen 23 und 24 Uhr auf Unwetter oder den G20-Sonderbetrieb zurückzuführen.



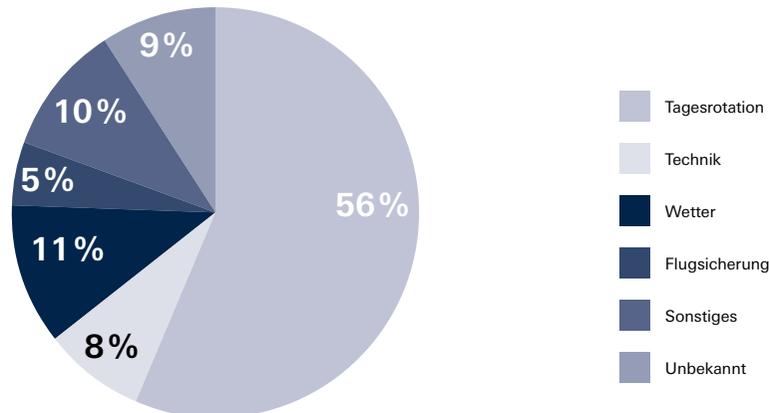
Nachtflugbeschränkung



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



Verspätungsgründe nach Angaben der Fluggesellschaften *



* Insgesamt gibt es fast 100 Verspätungsgründe, die sogenannten Delay-Codes. Zu den häufigsten Gründen zählen hierbei u. a. verspätete Abflüge aufgrund verspäteter Landungen (Tagesrotation), Behebung technischer Probleme (Technik), ungünstige Wetterereignisse und -bedingungen (Wetter) sowie eine Überlastung des Luftraums, was eine sichere und geordnete Abwicklung erforderlich macht (Flugsicherung).

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 (Tagesrotation) zu einer zeitlichen Störung, kann diese manchmal bis zum letzten Abendflug nicht mehr aufgeholt werden – in diesem Fall greift die Verspätungsregelung.
- 47,5 Prozent der verspäteten Flüge wurden bis 23:15 Uhr abgewickelt. Oftmals landen die Flugzeuge, die die Verspätungsregelung nutzen müssen, damit nur wenige Minuten nach dem geplanten Ende der Betriebszeit um 23 Uhr.
- Strikte Nachtflugbeschränkung: 2017 gab es 36 Linienflüge nach Mitternacht. Ab diesem Zeitpunkt sind ausschließlich Flüge mit vorheriger Einzelfallgenehmigung durch die Hamburger Behörde für Umwelt und Energie zulässig. Hilfs- und Rettungsflüge sind davon ausgenommen.
- Für die Kontrolle der Nachtflugbeschränkungen ist in Hamburg die Fluglärmschutzbeauftragte in der Behörde für Umwelt und Energie zuständig.

Impressum

Herausgeber

Flughafen Hamburg GmbH
Flughafenstraße 1-3
22335 Hamburg

Ansprechpartner

Katja Bromm, Leitung Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Tel. +49(0)40/50 75 - 36 11
E-Mail: kbromm@ham.airport.de

Layout

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

Fotos:

Michael Penner
Daniel Hofer