



Jahresstatistik 2021

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, Lärmschutz und den Folgen der Corona-Pandemie.



Auf einen Blick:

Zahlen, Daten, Fakten 2021

- Die Corona-Pandemie sorgte auch im Jahr 2021 für ein niedriges Verkehrsniveau im gesamten Luftverkehr.
- Insgesamt nutzten im vergangenen Jahr 5,3 Millionen Passagiere den Hamburger Flughafen. Das sind rund 69 Prozent weniger Passagiere als im Jahr 2019 (das letzte Jahr vor Ausbruch der Corona-Pandemie).
- Die Zahl der Flugbewegungen lag im Jahr 2021 bei 69.840. Das entspricht einem Einbruch von rund 55 Prozent im Vergleich zum Jahr 2019. Hier waren es 155.462 Bewegungen.
- Der verkehrsreichste Tag im Jahr 2021 war der 17. Oktober mit 41.876 Passagieren. Der verkehrsärmste Tag war der 2. Februar mit 1.600 Passagieren.
- Die Passagierzahl im Jahr 2021 liegt unter dem Jahres-Mittelwert der Jahre 2011–2020 von 14.407.827 Passagieren. Wegen der Corona-Pandemie verzeichnete Hamburg Airport etwa 37 Prozent der Passagiere im Vergleich zum Durchschnitt der letzten zehn Jahre (2011-2020).

Jahresvergleich 2019–2021



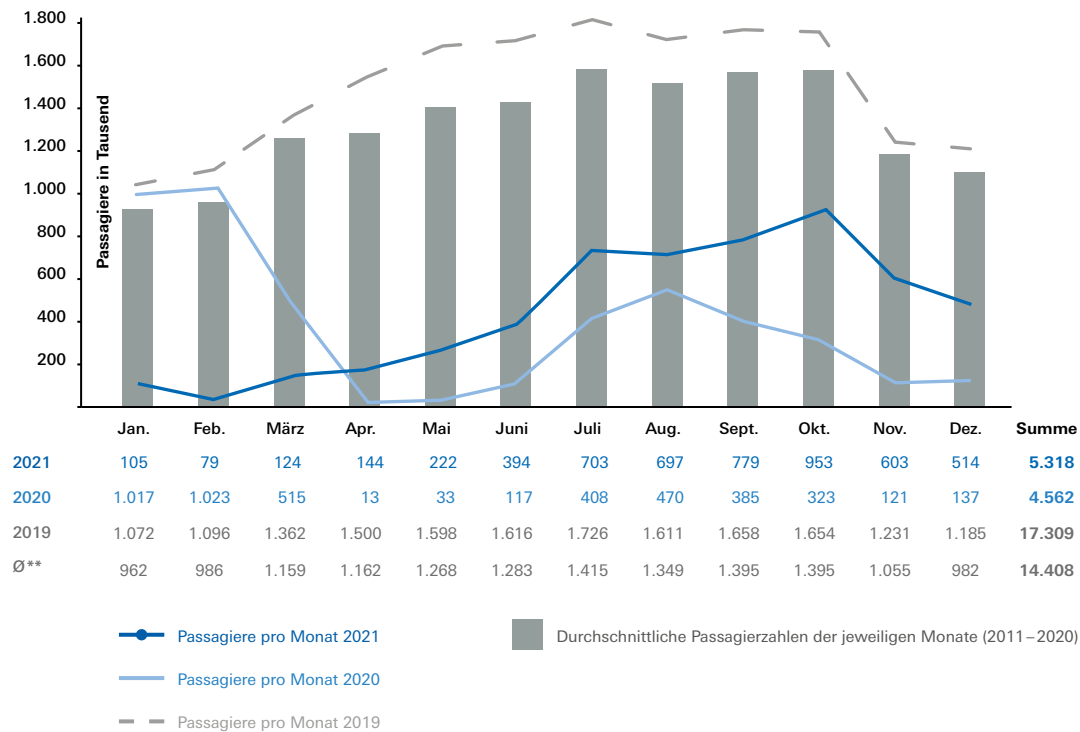
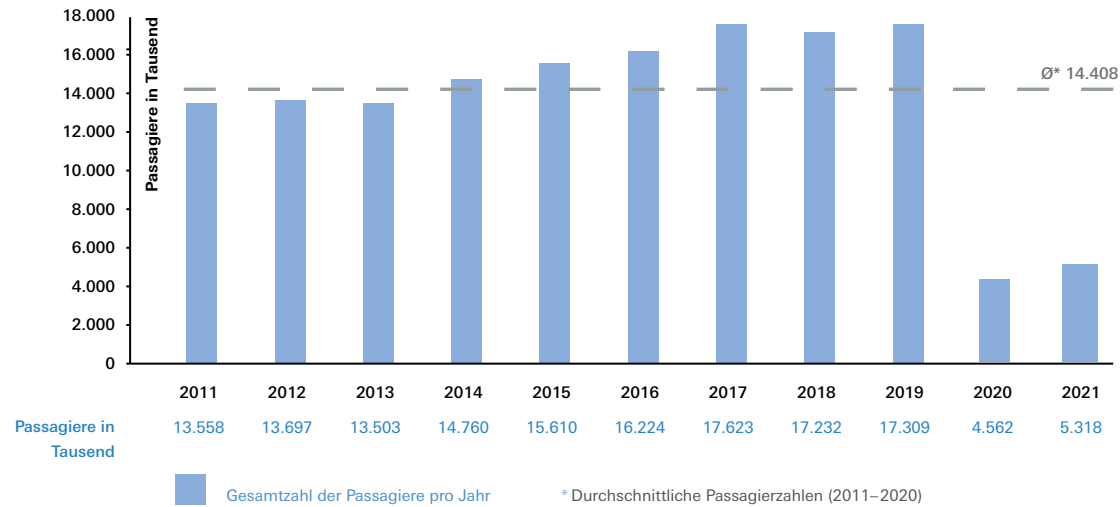
-69%
Passagiere



-55%
Flugbewegungen



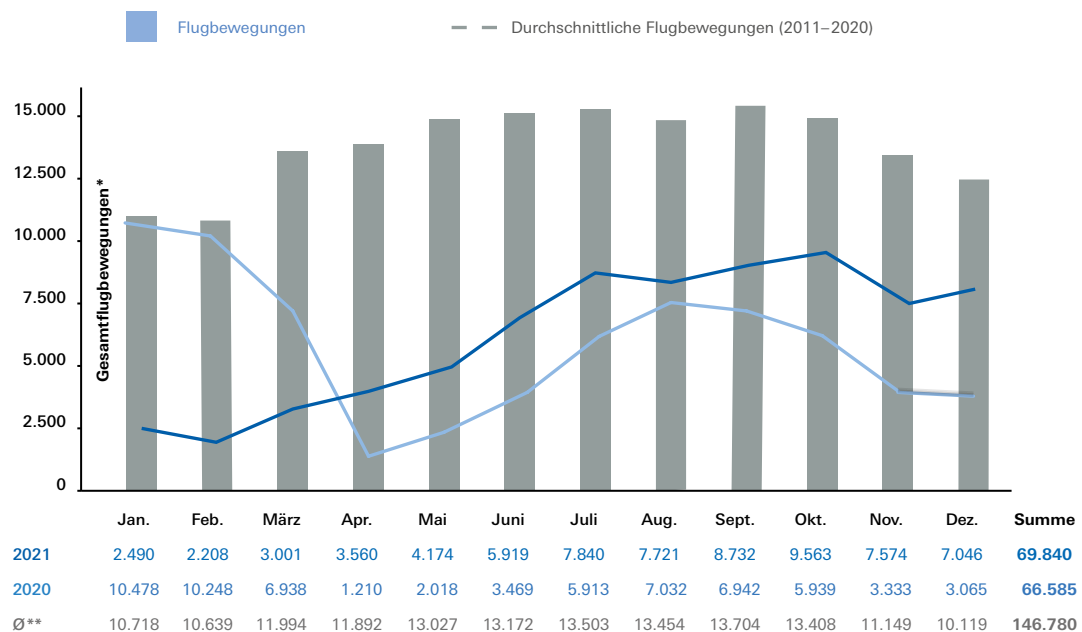
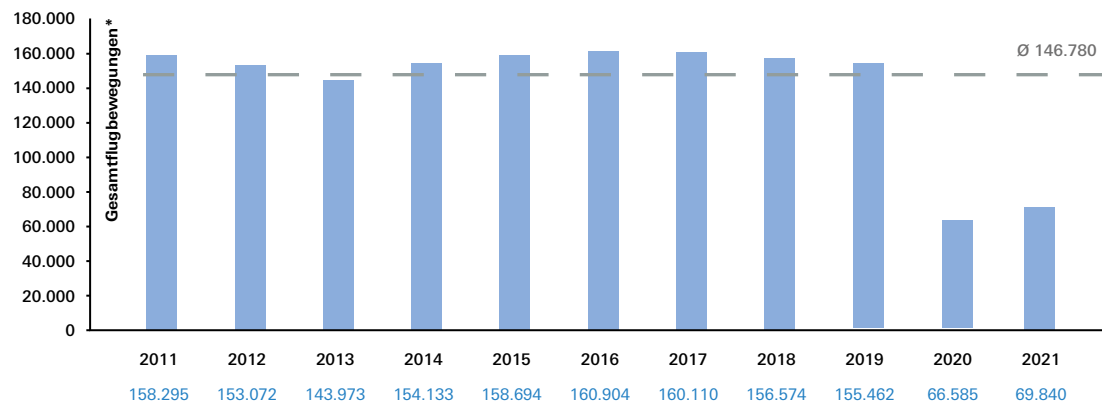
Passagiere



Pandemie sorgt weiterhin für schwache Passagierzahlen

- Im Vergleich zum ersten Corona-Jahr 2020 mit 4.562.014 Passagieren ist die Zahl der Passagiere um 17 Prozent auf 5.317.666 gestiegen.
- Im Jahr 2021 ist ein klarer Anstieg der Zahlen von Juni zu Juli (+78 Prozent) und dann wieder ein deutlicher Einbruch vom Oktober zu November (-37 Prozent) zu erkennen.
- Der verkehrsstärkste Monat im Jahr 2021 war der Oktober mit 953.347 Passagieren, gefolgt von September (778.609) und Juli (703.275).
- Der verkehrsschwächste Monat war der Februar mit lediglich 79.106 Passagieren. Im Februar 2019 waren es 1.095.961 Passagiere. Das entspricht einem Rückgang von rund 93 Prozent.
- Im Jahr 2019 zählte Hamburg Airport durchschnittlich 47.421 Passagiere am Tag. Im Jahr 2021 waren es durchschnittlich 14.569 Passagiere am Tag.

✈️ Flugbewegungen



● Flugbewegungen pro Monat 2021
 ■ Durchschnittliche Flugbewegungen der jeweiligen Monate (2011–2020)
— Flugbewegungen pro Monat 2020

* Zivile und militärische Flugbewegungen ** Zehnjahresdurchschnitt (2010–2019)

Weniger Starts und Landungen durch pandemiebedingte Einschränkungen

- Im Jahr 2021 gab es insgesamt 69.840 Flugbewegungen am Hamburg Airport. Das sind rund 55 Prozent weniger Bewegungen als im Jahr 2019.
- Die Monate mit den meisten Flugbewegungen im Jahr 2021 waren die Monate Oktober (9.563) und September (8.732).
- Im verkehrsschwächsten Monat Februar gab es lediglich 2.208 Bewegungen. Das sind nur etwa 21 Prozent der Bewegungen, die es im Mittelwert der Jahre 2011-2020 im Februar gegeben hat (10.639).
- 299 gewerbliche Flugbewegungen – und damit die meisten Starts und Landungen in 2021 – gab es am 15. Oktober. Lediglich 23 Bewegungen gab es am 20. Februar, dem Tag mit den wenigsten Bewegungen.



Lärmkontingent

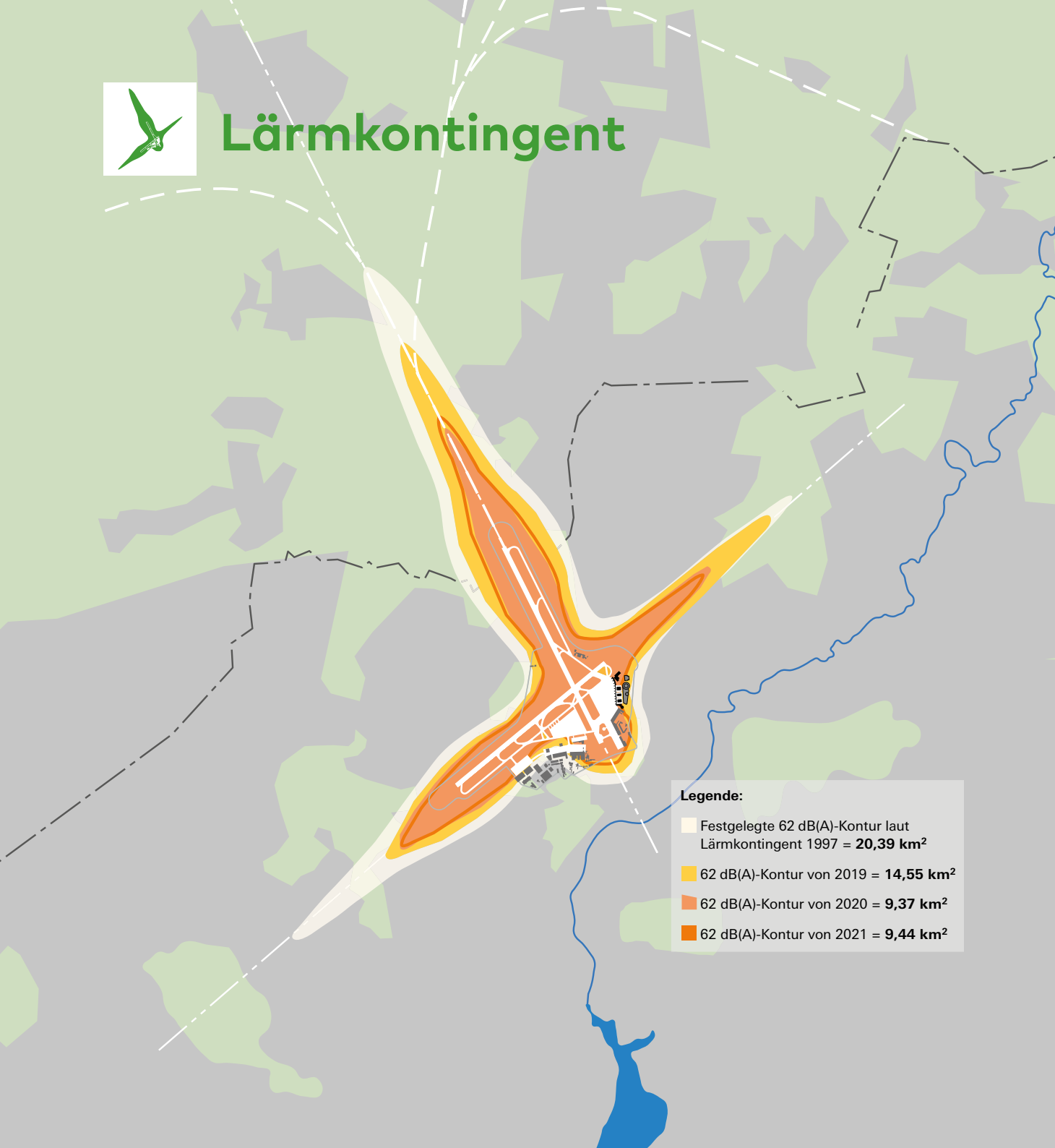
Als stadtnaher Flughafen nimmt Hamburg Airport seine Verantwortung gegenüber den Anwohnerinnen und Anwohnern sehr ernst. Viele einzelne Maßnahmen tragen dazu bei, den Fluglärm-schutz zu stärken. So setzt z. B. das gestaffelte Entgeltsystem für Starts und Landungen Anreize, moderne und leise Flugzeugtypen einzusetzen. Die Lärmbelastung kann – trotz bis zum Jahr 2019 deutlich gestiegener Passagierzahlen – seit über zehn Jahren auf einem konstanten Niveau gehalten werden.

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 (normalerweise die Monate Mai bis Oktober; 2021 waren dies die Monate Juli bis Dezember) einen äquivalenten Dauerschallpegel Leq_3 von 62 dB(A) oder höher erreicht. Die sogenannte Lärmkontur bildet die flächenmäßige Ausbreitung der Geräuschmissionen rund um den Hamburger Flughafen ab.

Mit dem Lärmkontingent soll erreicht werden, dass die Geräuschbelastung von 62 dB(A) Dauerschallpegel Leq_3 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. Im Erbbaurechtsvertrag mit der Stadt Hamburg wurden darüber hinaus sogenannte Lärmausgleichszahlungen vereinbart. Im Jahr 2021 beträgt die Lärmkontur 9,44 km².



Lärmkontingent



Legende:

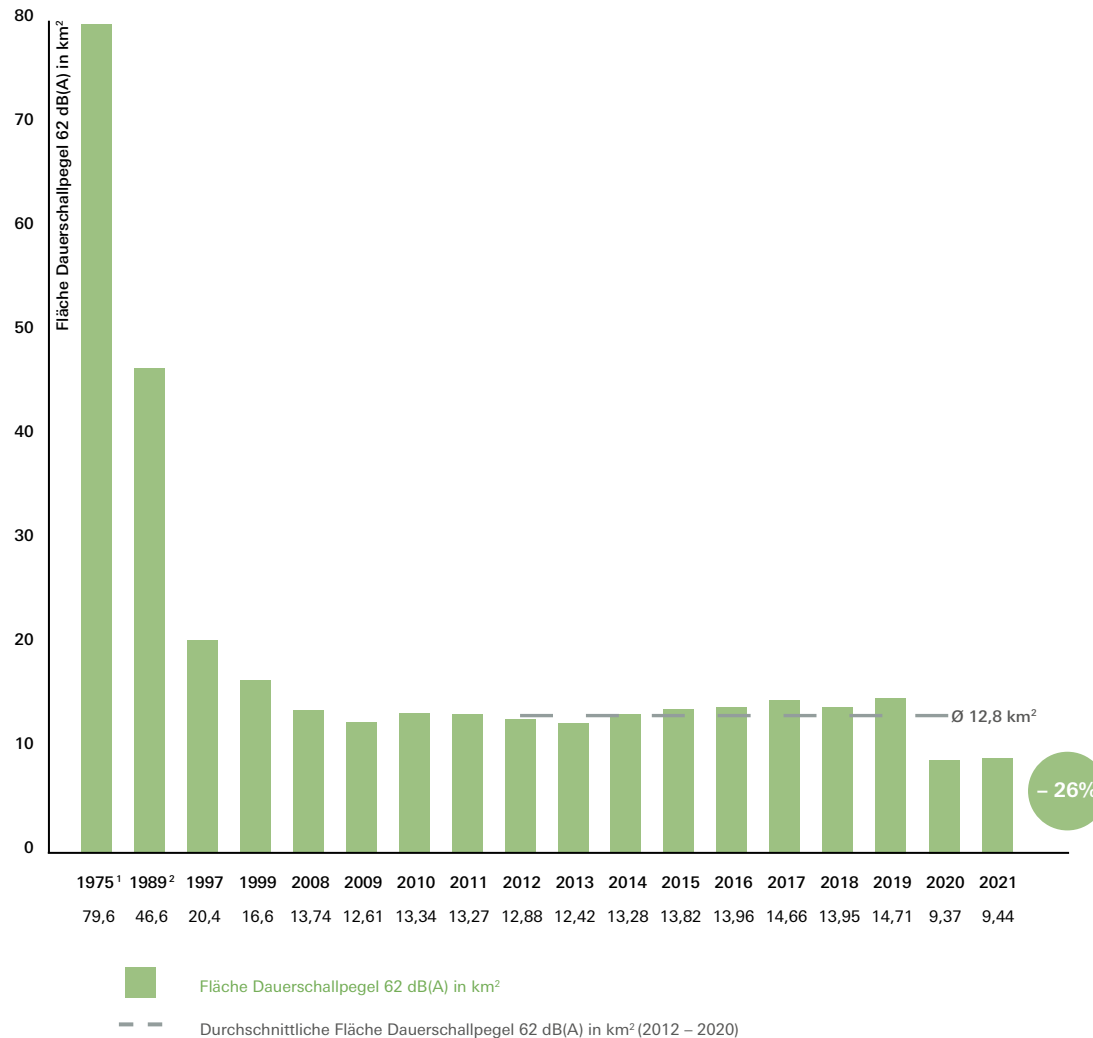
- Festgelegte 62 dB(A)-Kontur laut Lärmkontingent 1997 = **20,39 km²**
- 62 dB(A)-Kontur von 2019 = **14,55 km²**
- 62 dB(A)-Kontur von 2020 = **9,37 km²**
- 62 dB(A)-Kontur von 2021 = **9,44 km²**

Corona beeinflusst die Lärmkontur

- Die sogenannte Lärmkontur bildet die flächenmäßige Ausbreitung der Geräuschimmissionen rund um den Hamburger Flughafen ab. Erfasst wird die Fläche, in der die Belastung in den sechs verkehrsreichsten Monaten (2021: Juli bis Dezember) einen äquivalenten Dauerschallpegel Leq_3 von 62 dB(A) oder höher erreicht.
- 2019 waren – wie in den Jahren davor – die Monate Mai bis Oktober die verkehrsreichsten Monate.
- 2021 umfasst die Lärmkontur eine Fläche von 9,44 km². Im Vergleich zum Jahr 2019 (14,55 km²) ist das ein Rückgang um etwa 35 Prozent.
- Im Jahr 1975 lag die Ausbreitung noch bei 79,6 km² und im Jahr 1989 bei 46,6 km². Die Lärmimmissionen sind seither also drastisch zurückgegangen. Dies liegt im Wesentlichen an den technischen Innovationen und Verbesserungen an Flugzeugen und Triebwerken, für deren Einsatz sich Hamburg Airport aktiv einsetzt.



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).

³ Im Vergleich zum Durchschnitt der letzten zehn Jahre.

Lärmkontur pandemiebedingt sehr gering

- Im Jahr 2021 war die flächenmäßige Ausbreitung der Fluglärmimmissionen rund um den Flughafen sehr gering. Grund dafür sind die weiterhin spürbaren Folgen der Corona-Pandemie und der damit verbundenen Einschränkungen für den Luftverkehr.
- 2021 umfasste die Lärmkontur eine Fläche von 9,44 km².
- Die Lärmkontur war 26 Prozent geringer im Vergleich zum Durchschnitt der Jahre 2012 – 2020.
- Üblicherweise sind die Monate Mai bis Oktober die verkehrsreichsten Monate des Jahres. Im Jahr 2021 waren die Monate Juli bis Dezember die verkehrsreichsten Monate, die für die Berechnung des Fluglärmkontingents wesentlich sind.



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 (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 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.

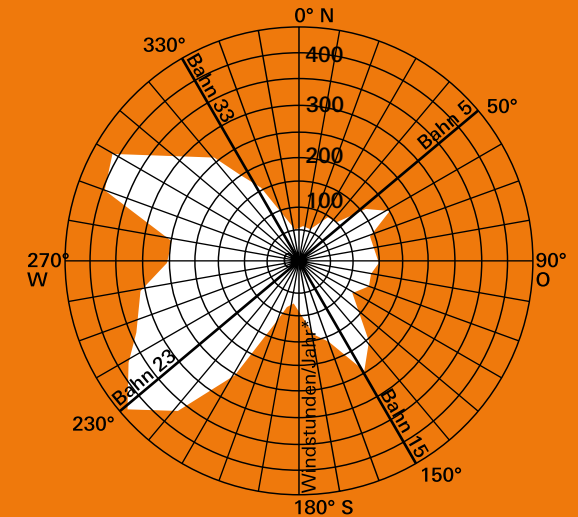
Start und Landung gegen den Wind

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.

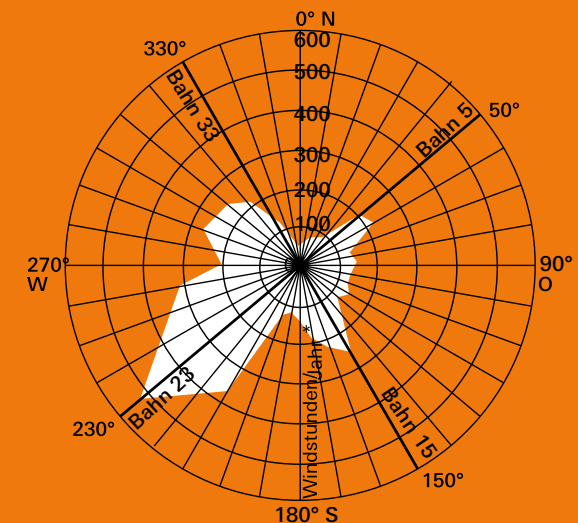
Im Ergebnis sollen die Bahnbenutzungsregeln am Hamburg Airport sicherstellen, dass möglichst wenige Menschen durch den Flugverkehr beeinträchtigt werden. Der Faktor Wind bleibt jedoch eine bestimmende Größe, auf die keinen Einfluss genommen werden kann.

Windrichtungshäufigkeit am Hamburg Airport*

Windrichtungen 2021 (starke West- und südwestliche Winde)



Windrichtungen 2020 (starke Südwestwinde)





An- und Abflugrichtung

NW Nordwest

43%*

 21.110	 9.151
 17.566	 9.324
 46.066	 21.180

SW Südwest

23%*

 10.426	 5.938
 12.940	 4.346
 24.381	 8.970

NO Nordost

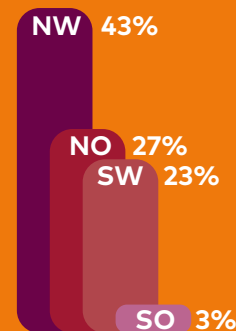
27%*

 1.459	 17.278
 1.316	 17.906
 5.215	 42.529

SO Südost

3%*

 780	 1.418
 297	 538
 1.100	 4.079



-  Flugbewegungen 2021
-  Flugbewegungen 2020
-  Flugbewegungen 2019

*Zivile und militärische Flugbewegungen

Weitere Verkehre:
2.280 Hubschrauberbewegungen (3%)

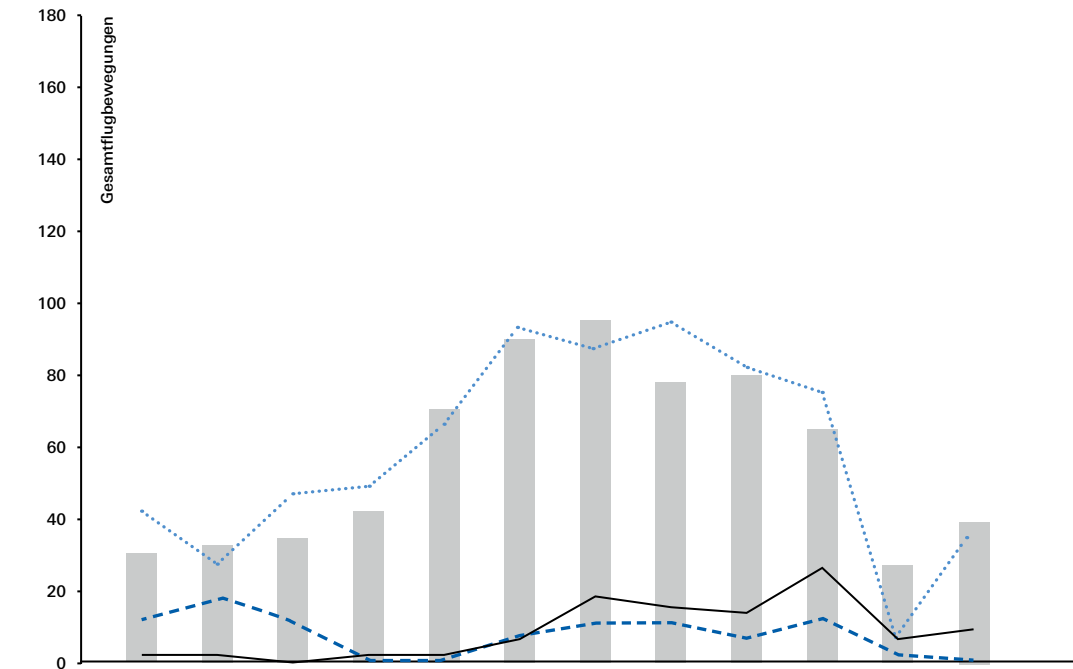
An- und Abflugrichtung 2021

- Die meisten Flugbewegungen wurden 2021 über dem Nordwesten gezählt. Gemessen an den Starts und Landungen lag der Anteil bei rund 43 Prozent. Rund 27 Prozent aller Flüge starteten bzw. landeten über Nordosten, rund 23 Prozent über Südwesten.
- Die meisten Starts wurden in Richtung Nordwesten gezählt. Gemessen an allen Starts lag der Anteil bei rund 60 Prozent. Rund 30 Prozent aller Flüge starteten Richtung Südwesten, rund 4 Prozent über den Nordosten.
- Die meisten Landungen wurden aus Richtung Nordosten gezählt. Gemessen an allen Landungen lag der Anteil hier bei rund 49 Prozent. Rund 26 Prozent aller Flüge landeten aus Richtung Nordwesten, rund 17 Prozent aus Richtung Südwesten.
- Die Hamburger Innenstadt im Südosten, die eine besonders hohe Bevölkerungsdichte aufweist, verzeichnete im Jahr 2021 insgesamt nur rund 2 Prozent aller Starts und 4 Prozent aller Landungen.



Nachtflugbeschränkung

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



	Jan.	Feb.	März	Apr.	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Summe
2021	2	2	0	2	2	6	20	16	15	28	11	12	116
2020	10	17	10	0	0	3	7	6	3	8	1	0	65
2019	41	28	48	49	64	91	82	92	78	68	14	23	678
Ø*	31	33	36	40	65	88	92	74	75	62	24	38	658

Verspätete Flüge zwischen 23 und 24 Uhr: 2021 — 2020 - - 2019 *Ø 2011 – 2020

Im Jahr 2021 griff die Verspätungsregelung 116-mal

- Im Jahr 2021 mussten 116 von insgesamt 69.840 Flügen von der Verspätungsregelung Gebrauch machen. Das entspricht einem Anteil von 0,2 Prozent .
- Im Jahr 2020 lag der Anteil mit 65 verspäteten Flügen bei 0,1 Prozent und 2019 mit 678 verspäteten Flügen bei 0,4 Prozent.
- Strikte Nachtflugbeschränkung: Ab Mitternacht sind ausschließlich Flüge mit vorheriger Einzel-fallgenehmigung durch die Hamburger Umwelt-behörde zulässig. Hilfs- und Rettungsflüge sind davon ausgenommen. Dies war im Jahr 2021 4-mal der Fall.



Hamburg Airport als erster großer, deutscher Verkehrsflughafen CO₂-neutral

Weniger Energieverbrauch, innovative Technologien, Naturschutzprojekte und hochwertige Ausgleichszertifikate – das sind die Bausteine zum CO₂-neutralen Flughafenbetrieb. Hamburg Airport hat dieses Ziel Ende 2021 erreicht und wirtschaftet CO₂-neutral. Umweltschutz steht am Hamburg Airport bereits seit Jahrzehnten im Fokus. Schon 1999 war Hamburg Airport weltweit der erste Flughafen, der nach Umweltmanagement EMAS und ISO 14.001 gleichzeitig zertifiziert wurde. Damit hat das Unternehmen unter den Flughäfen früh eine Vorreiterrolle eingenommen. Seit Ende 2021 wirtschaftet Hamburg Airport CO₂-neutral und wird den Zertifizierungslevel 3+ der Airport Carbon Accreditation erreichen – als erster großer Flughafen in Deutschland.

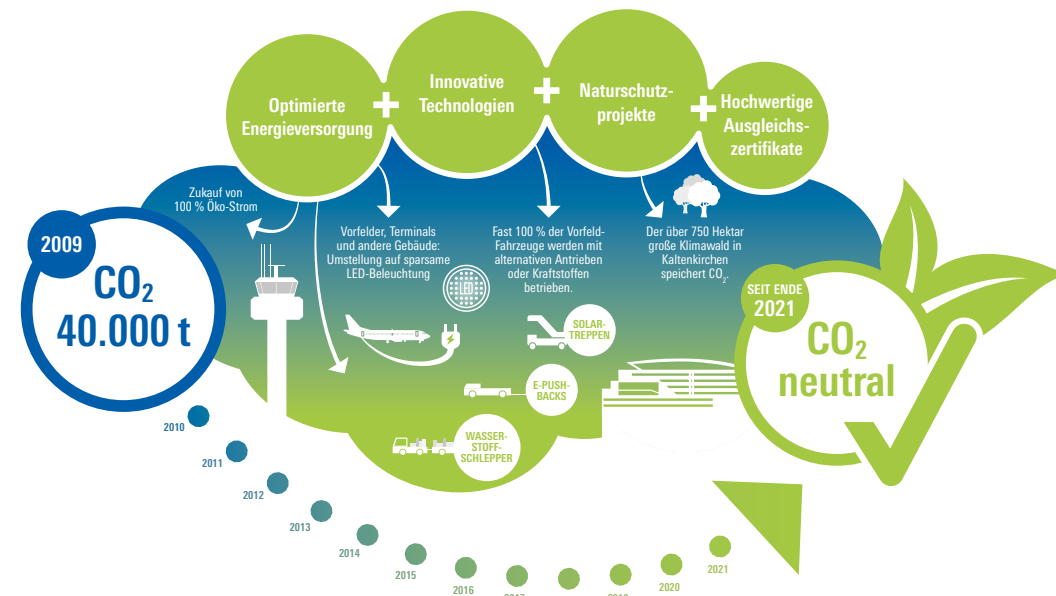
Durch eigene Maßnahmen hat Hamburg Airport seine jährlichen CO₂-Emissionen seit dem Jahr 2009 um 71 Prozent reduziert. Durch weitere Maßnahmen wie eigene Waldprojekte in Kombination mit Ausgleichszertifikaten konnte der jährliche CO₂-Fußabdruck des Flughafenbetreibers bis Ende 2021 um 84 Prozent (gegenüber 2009) verringert werden. Um den restlichen CO₂-Ausstoß vollständig zu kompensieren, investiert Hamburg Airport in hochwertige Ausgleichszertifikate. Dies gilt aber nur für eine Übergangszeit, bis Hamburg Airport alle CO₂-Emissionen durch eigene Maßnahmen einsparen oder ausgleichen kann.

Weitere Infos hierzu gibt es unter:

<https://www.hamburg-airport.de/de/unternehmen/verantwortung/unsere-beitrag-zum-klimaschutz-der-co2-neutrale-flughafenbetrieb-26238>



Mit jeder neuen Anlage, jedem Projekt, jeder Anschaffung hat Hamburg Airport den Klimaschutz fest im Blick. So stellt der Hamburger Flughafen durch Investitionen in hochmoderne Technik, regenerative Energien und Synergien auch zukünftig seinen CO₂-neutralen Flughafenbetrieb sicher. Langfristig wird das Ziel verfolgt, gänzlich auf den Ausstoß von Kohlendioxid zu verzichten.



i Verantwortung für die Region: Unser Wald bei Kaltenkirchen

Der Hamburger Flughafen ist in mehrfacher Hinsicht besonders: Mit seinen über 111 Jahren ist er nicht nur der älteste, internationale Verkehrsflughafen am Original-Standort – zu Hamburg Airport gehören aufgrund seiner langen Historie auch landwirtschaftliche Flächen, hochwertige Naturschutzgebiete und über 7,5 Millionen Quadratmeter Wald. Hamburg Airport engagiert sich seit vielen Jahrzehnten für die nachhaltige Nutzung und Aufwertung dieser Flächen. Die Verantwortung für die Region und Klimaschutz vor Ort stehen dabei im Fokus. Das Ziel: Klimastabiler Neuwald, artenreiche Natur und eine natürliche CO₂-Senkung.

Nach einer Idee aus den 1950er Jahren sollte zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein einst ein neuer Flughafen für den Norden entstehen. Die Planungen dazu sind längst verworfen – geblieben ist jedoch das Land im Eigentum der Flughafen Hamburg GmbH. Rund die Hälfte der 2.100 Hektar großen Fläche wird derzeit noch landwirtschaftlich genutzt, 35 Prozent sind bereits mit Waldgebieten bedeckt. Hinzu kommen Gewässer, Kiesabbauflächen und ein mehr als 120 Kilometer weites Wegenetz. Seit Jahrzehnten kümmert sich ein beim Flughafen festangestellter Förster um die Pflege, den Umbau und die Neuwald-Bildung auf den Flächen.

Durch die Flughafen Hamburg GmbH als Grundeigentümerin wurden in der Vergangenheit Schritt für Schritt landwirtschaftliche Flächen zu Wald umgewandelt. Dies geschah sozioökonomisch verantwortlich immer dann, wenn das Land durch Betriebsaufgaben nicht mehr bewirtschaftet wurde. In den vergangenen 20 Jahren hat der Hamburger Flughafen im Rahmen seines nachhaltigen Waldumbaus bereits fast eine Million Bäume gepflanzt.



Das nachhaltige Ziel: ein Wald, der mit seiner Nutz-, Schutz- und Erholungsfunktion gleichermaßen Mensch und Natur zugutekommt

Hamburg Airport ist der einzige Flughafen in Deutschland, der auf seinen eigenen Flächen eine derartig große Waldfläche bewirtschaftet und aufbaut. 180.000 Bäume wurden dort allein 2010 für den Hamburg Airport Klimawald neu gepflanzt.

In den derzeitigen Erstaufforstungen und Waldumbauf lächen legt die Flughafen Hamburg GmbH besonderen Wert darauf, den Anteil von Laub- und Nadelbaumarten gleichzuhalten und auf den Standort bezogene klimastabile Baumarten am Waldaufbau zu beteiligen.

Aktuelle Baumartenverteilung: 33 % Birken, 20 % Fichten, 12 % Eichen, 12 % Lärchen, 9 % Kiefern, 8 % Buchen, 6 % Douglasie, 1 % Ahorn, Esche, Ulme.

Impressum

Herausgeber

Flughafen Hamburg GmbH
Flughafenstraße 1-3
22335 Hamburg

Ansprechpartner

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

Projektmanagement

Lukas Ritz, Referent Politik

Layout

Sabine Barmbold, Leitung Design

Fotos

Oliver Sorg