

# Monatsbericht

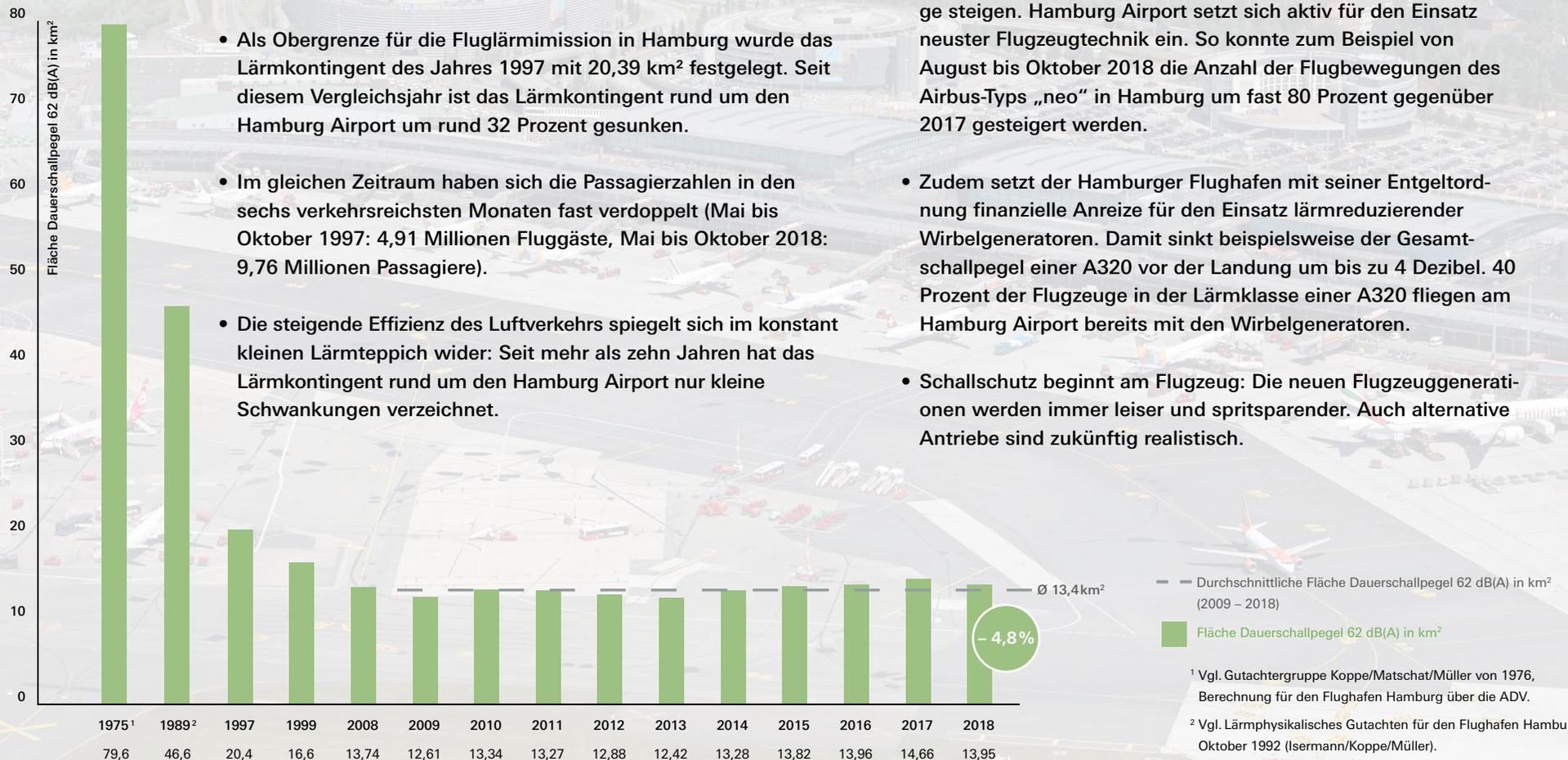
November 2018

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.

## 2018 war leiser als die vergangenen zwei Jahre

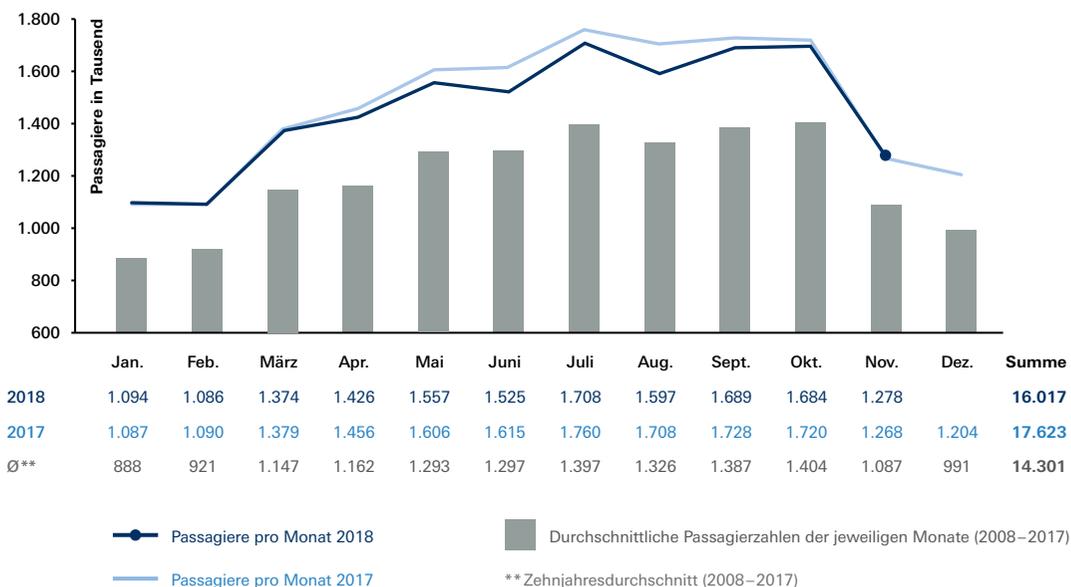
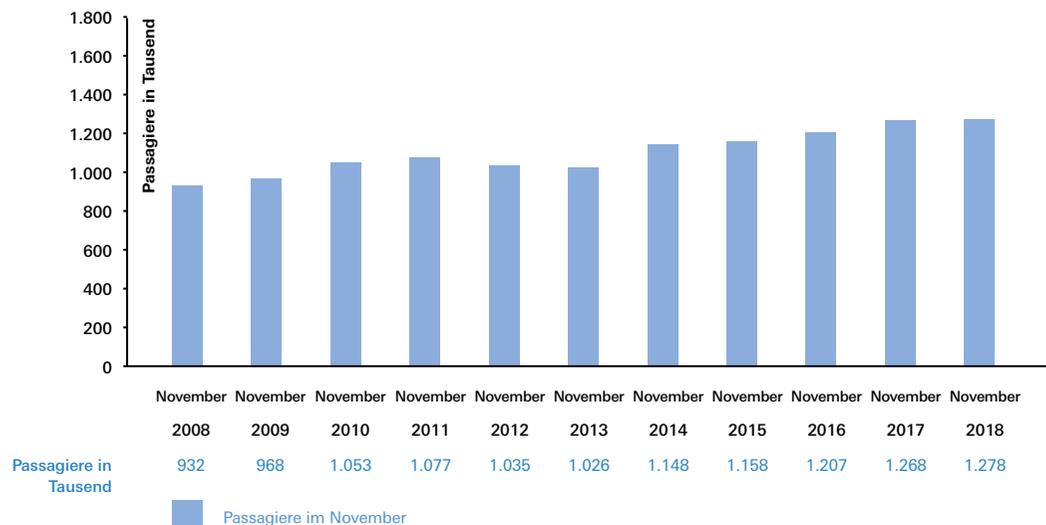
Die sogenannte Lärmkontur bildet die flächenmäßige Ausbreitung der Geräuschmissionen rund um den Hamburger Flughafen ab. Erfasst wird die Fläche, in der die Belastung in den sechs verkehrsreichsten Monaten (Mai bis Oktober) einen äquivalenten Dauerschallpegel  $Leq_3$  von 62 dB(A) oder höher erreicht. 2018 liegt die Lärmkontur bei 13,95 km<sup>2</sup> – damit ist sie deutlich kleiner als im Vorjahr (2017: 14,66 km<sup>2</sup>)

- Mit 13,95 km<sup>2</sup> ist die Lärmkontur in diesem Jahr 4,8 Prozent kleiner als im Vorjahr.
- Als Obergrenze für die Fluglärmmission in Hamburg wurde das Lärmkontingent des Jahres 1997 mit 20,39 km<sup>2</sup> festgelegt. Seit diesem Vergleichsjahr ist das Lärmkontingent rund um den Hamburg Airport um rund 32 Prozent gesunken.
- Im gleichen Zeitraum haben sich die Passagierzahlen in den sechs verkehrsreichsten Monaten fast verdoppelt (Mai bis Oktober 1997: 4,91 Millionen Fluggäste, Mai bis Oktober 2018: 9,76 Millionen Passagiere).
- Die steigende Effizienz des Luftverkehrs spiegelt sich im konstant kleinen Lärmteppich wider: Seit mehr als zehn Jahren hat das Lärmkontingent rund um den Hamburg Airport nur kleine Schwankungen verzeichnet.
- Ein Grund für die dauerhaft annähernd konstante Lärmkontur ist, dass die Fluggäste in immer modernere und leisere Flugzeuge steigen. Hamburg Airport setzt sich aktiv für den Einsatz neuester Flugzeugtechnik ein. So konnte zum Beispiel von August bis Oktober 2018 die Anzahl der Flugbewegungen des Airbus-Typs „neo“ in Hamburg um fast 80 Prozent gegenüber 2017 gesteigert werden.
- Zudem setzt der Hamburger Flughafen mit seiner Entgeltordnung finanzielle Anreize für den Einsatz lärmreduzierender Wirbelgeneratoren. Damit sinkt beispielsweise der Gesamtschallpegel einer A320 vor der Landung um bis zu 4 Dezibel. 40 Prozent der Flugzeuge in der Lärmklasse einer A320 fliegen am Hamburg Airport bereits mit den Wirbelgeneratoren.
- Schallschutz beginnt am Flugzeug: Die neuen Flugzeuggenerationen werden immer leiser und spritsparender. Auch alternative Antriebe sind zukünftig realistisch.





# Passagiere

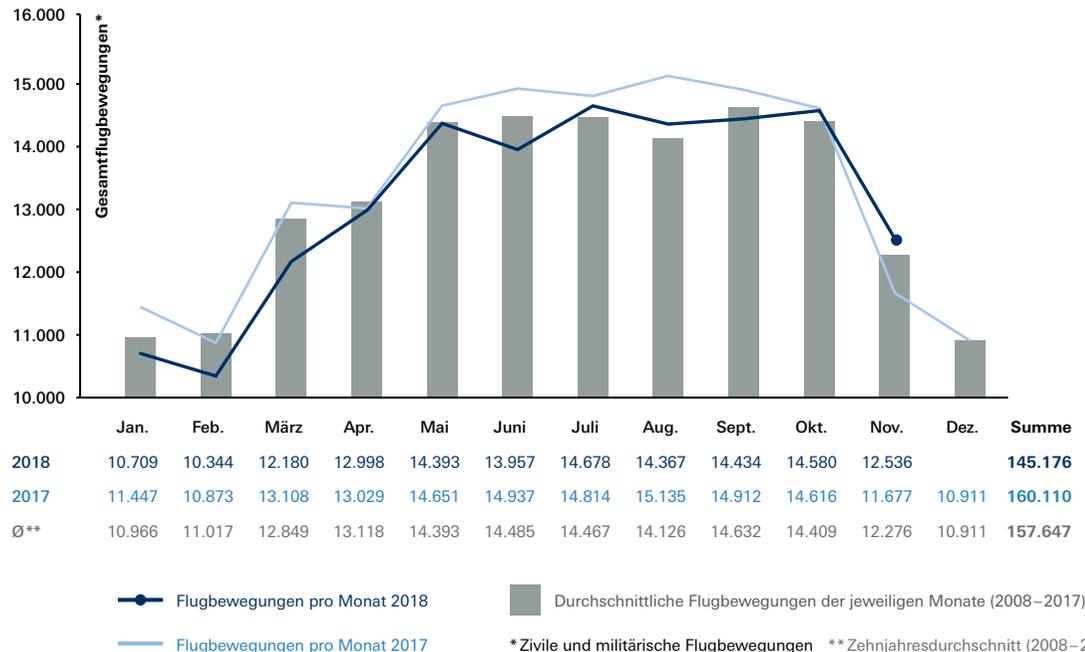
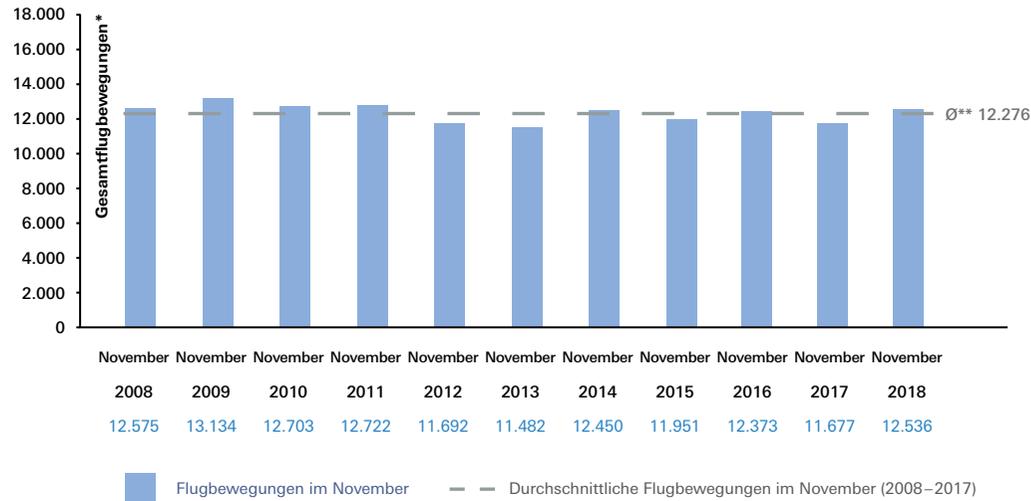


## Passagierzahl wieder leicht gestiegen

- Im diesjährigen November wurden 1.277.671 Passagiere gezählt – dies sind rund 0,7 Prozent mehr Privat- und Geschäftsreisende als im November 2017. Damit sind nach dem unerwartet starken Wachstum von 5,1 Prozent im Vorjahres-November nun noch einmal mehr Reisende ab Hamburg geflogen.
- Langfristig entwickeln sich die Passagierzahlen weiterhin positiv: Gegenüber November 2008 ist die Zahl der Passagiere um rund 37,1 Prozent gestiegen.
- Seit 2008 verzeichnete Hamburg Airport acht Jahre mit einem Passagierwachstum und zwei Jahre mit einem Passagierrückgang im November.
- Die Passagierzahl im November 2018 liegt deutlich über dem November-Mittelwert der Jahre 2008–2017 von 1.087.209 Passagieren.



# Flugbewegungen



## Nachwirkungen der Insolvenz von Air Berlin zu spüren

- Im November 2018 wurden 12.536 Flugbewegungen gezählt. Das sind rund 7,4 Prozent mehr als im November 2017 – eine Nachwirkung der Air Berlin-Insolvenz, die noch im Vorjahr die Zahl der Flüge stark hatte sinken lassen.
- **Besondere Ereignisse im November:** Der ungewöhnlich hohe Zuwachs an Flugbewegungen im November 2018 ist unter anderem auf die Insolvenz von Air Berlin im vergangenen Jahr zurückzuführen. Nachdem die Fluggesellschaft am 27. Oktober 2017 zum letzten Mal den Hamburg Airport angefliegen hatte, waren die Flugbewegungen im November 2017 um 5,6 Prozent zurückgegangen. Mittlerweile konnten viele Lücken in den Flugplänen von anderen Fluggesellschaften geschlossen werden.
- Die Zahl der Flugbewegungen im November liegt über dem Durchschnittswert der Jahre 2008–2017 von 12.276 Flügen.
- Langfristig lässt sich eine Entkopplung der Passagier- und Flugbewegungszahlen erkennen: Während die Passagierzahl im November seit 2008 um 37,1 Prozent gestiegen ist, ist die Zahl der Flugbewegungen um 0,3 Prozent zurückgegangen. 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. 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

44%\*

Starts: 1.917 Landungen: 3.563

Starts: 3.928 Landungen: 1.088

## Nordost

21%\*

Starts: 1.490 Landungen: 1.181

Starts: 1 Landungen: 4.284

## Südwest

34%\*

Starts: 2.783 Landungen: 1.469

Starts: 1.865 Landungen: 346

## Südost

< 1%\*

Starts: 20 Landungen: 3

Starts: 0 Landungen: 74

\* Gesamte zivile und militärische Flugbewegungen

Weitere Verkehre: 110 Hubschrauberbewegungen (1%)

November 2018: Starts Landungen

November 2017: Starts Landungen

## An- und Abflugrichtungen im November 2018

- Die meisten Flugbewegungen wurden im vergangenen Monat über dem Nordwesten gezählt. Gemessen an allen Starts und Landungen lag der Anteil bei rund 44 Prozent. Rund 34 Prozent aller Flüge starteten bzw. landeten über Südwesten und rund 21 Prozent über Nordosten.
- Die meisten Starts wurden im vergangenen Monat in Richtung Südwesten gezählt. Gemessen an allen Starts lag der Anteil bei rund 44 Prozent. Rund 31 Prozent aller Flüge starteten über Nordwesten und rund 24 Prozent über Nordosten.
- Die meisten Landungen wurden im vergangenen Monat aus Richtung Nordwesten gezählt. Gemessen an allen Landungen lag der Anteil bei rund 57 Prozent. Rund 23 Prozent aller Flüge landeten aus Richtung Südwesten und rund 19 Prozent über Nordosten.
- Die Hamburger Innenstadt im Südosten, die eine besonders hohe Bevölkerungsdichte aufweist, verzeichnete im November insgesamt nur 20 Starts und 3 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

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

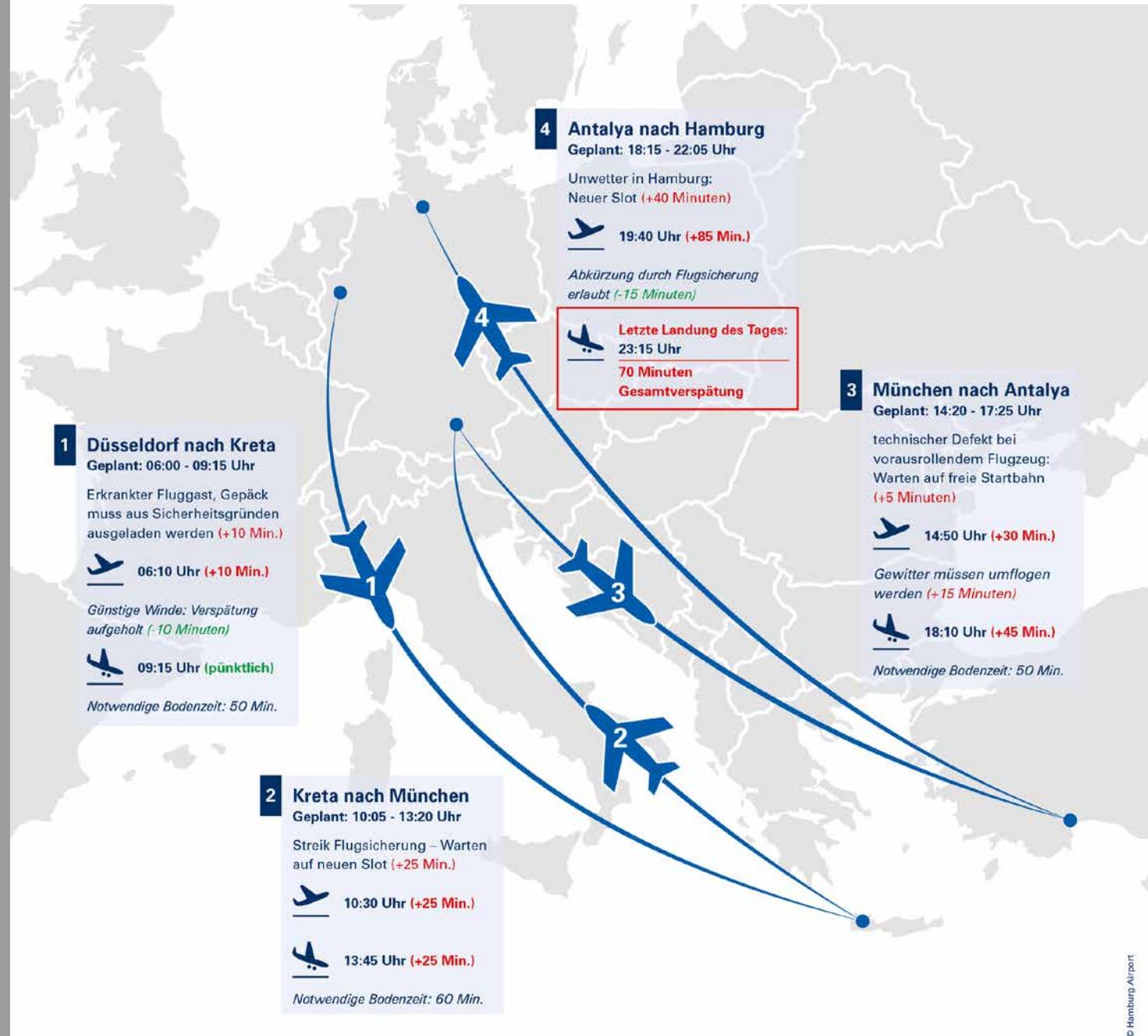
Von 6 Uhr morgens bis 23 Uhr abends findet am Hamburg Airport der planmäßige Flugbetrieb statt. Ab 23 Uhr gelten strenge Nachtflugbeschränkungen: Nur bei nachweislich unvermeidbaren Verspätungen dürfen einzelne, gewerbliche Linienflüge noch bis 24 Uhr starten und landen. In der Zeit von Mitternacht bis 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.



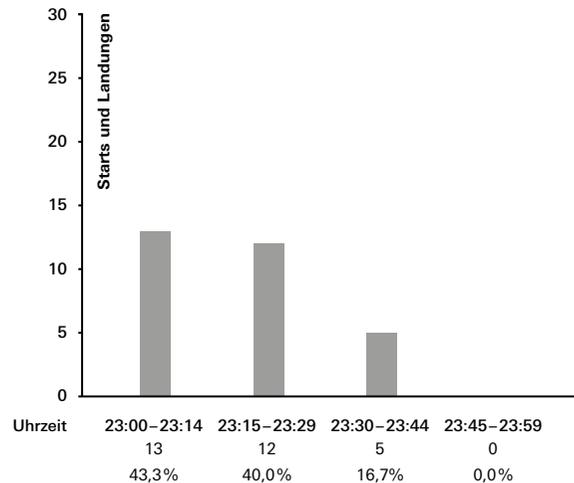


# Nachtflugbeschränkung

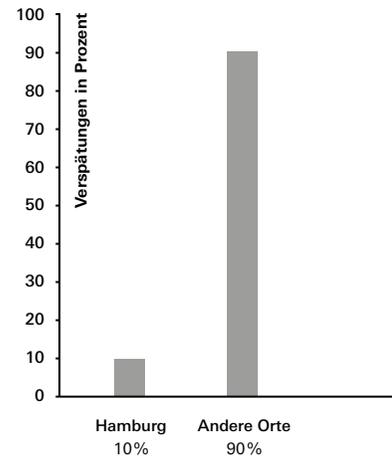


## Gesamtflugbewegungen zwischen 23 und 24 Uhr

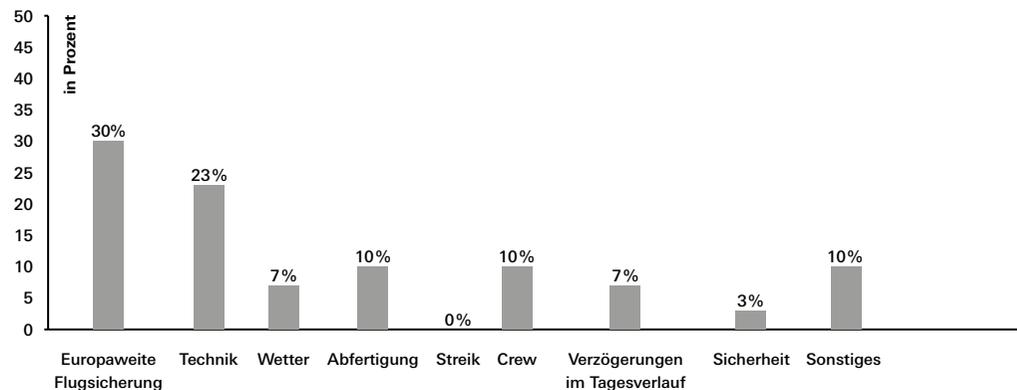
November 2018 (regelmäßiger Linien- und Touristikverkehr)



## Anteil der abfertigungsbedingten Verspätungen in Hamburg an den Gesamtverspätungen zwischen 23 und 24 Uhr (November 2018)<sup>1</sup>



## Kategorisierung der Verspätungsgründe im November 2018<sup>2</sup>



<sup>2</sup> 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

- Von allen Flügen, die im November 2018 die Verspätungsregelung am Hamburg Airport nutzen mussten, sind zehn Prozent (3 Flüge) auf abfertigungsbedingte Verzögerungen in Hamburg zurückzuführen. 90 Prozent der Verspätungen entstanden an anderen Stellen des komplexen Luftfahrtsystems.
- Fast ein Drittel der Verspätungen zwischen 23 und 24 Uhr (30 Prozent, 9 Flüge) entstanden im November 2018 durch die Überlastung des europäischen Luftraums (Europaweite Flugsicherung).

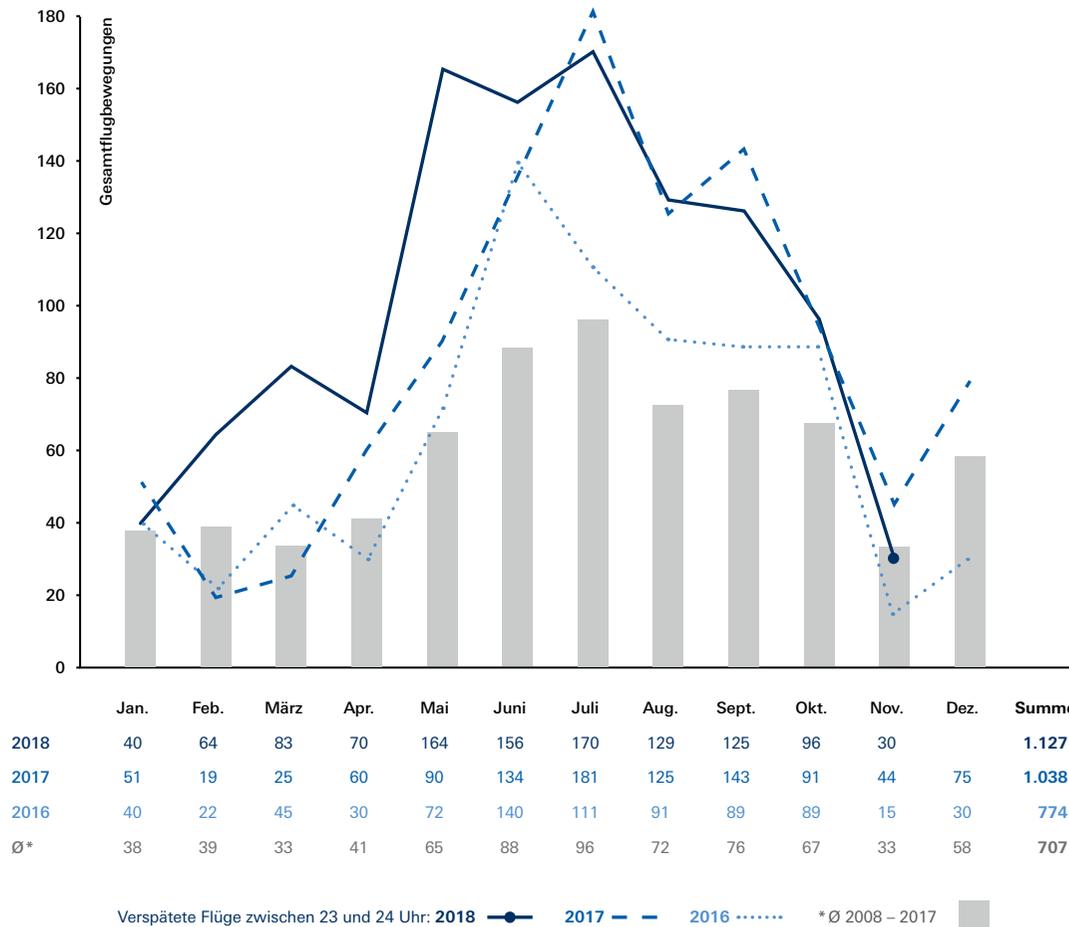
<sup>1</sup> Der Begriff „Abfertigung“ fasst alle Vorgänge zusammen, die das Passagierhandling am Flughafen und die Vorbereitung des Flugzeugs auf den Abflug betreffen. Andere Verspätungsgründe, wie z. B. ungünstige Wetterbedingungen oder die europäische Flugsicherung, werden in dieser Grafik nicht berücksichtigt.



# Nachtflugbeschränkung



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



## 32 Prozent weniger Flüge nach 23 Uhr

- Im November 2018 ist die Zahl der Flüge nach 23 Uhr stark zurückgegangen: Lediglich 30 von insgesamt 12.536 Flügen mussten von der Verspätungsregel zwischen 23 und 24 Uhr Gebrauch machen – rund 32 Prozent weniger als im Vorjahr (November 2017: 44 Flüge). Dies entspricht einem Anteil von 0,2 Prozent.
- 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.
- 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 November 2018 gab es am Hamburg Airport keine Flüge 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