

Monatsbericht

Juni 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

Umweltfreundliche Antriebe am Boden und in der Luft

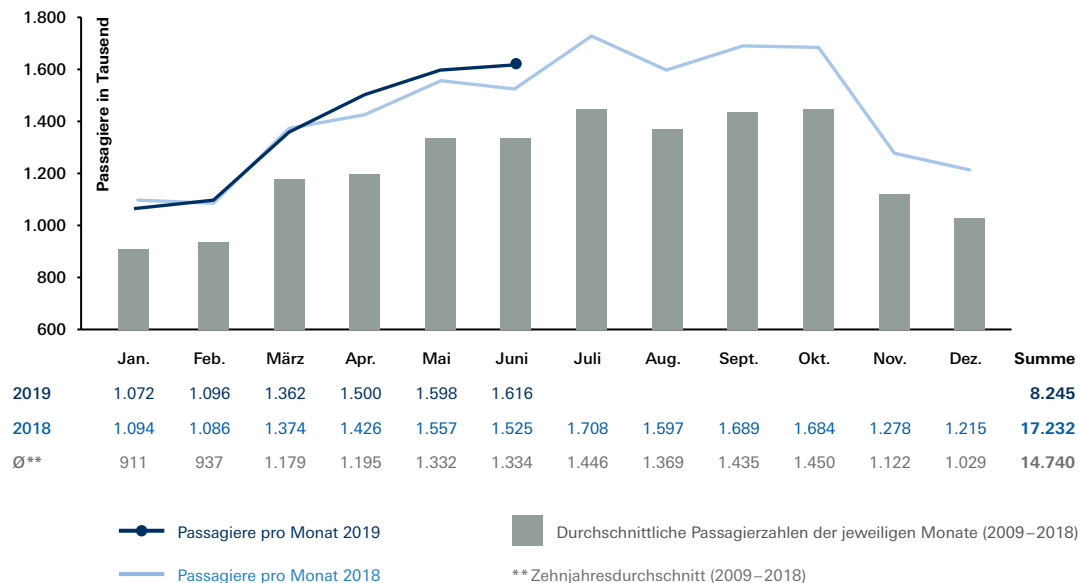
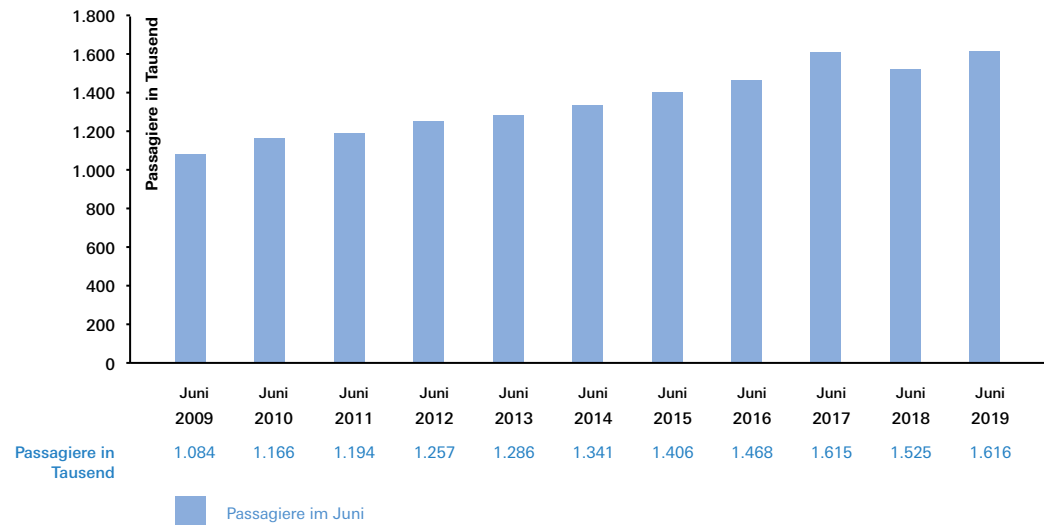
Hamburg Airport engagiert sich stark für den Einsatz von alternativen Treibstoffen. Dabei stellt der Flughafen die eigene Fahrzeugflotte konsequent auf umweltfreundliche Antriebe um. Außerdem ist Hamburg Airport in mehrere Projekte zur Entwicklung und Nutzung von synthetischem Kerosin für Flugzeuge involviert.

- „Mobilitätskonzept 2020“: Bis 2020 sollen mindestens 50 Prozent des gesamten Fuhrparks und nahezu 100 Prozent der Standardfahrzeuge alternativ angetrieben werden. Derzeit fahren bereits 73 Prozent der Fahrzeugflotte mit alternativen Antrieben.
- Als weltweit erster Flughafen betreibt Hamburg Airport seit Ende 2016 alle dieselbetriebenen Fahrzeuge mit einem synthetischen, emissionsarmen Dieselmotorkraftstoff. Andere Flughäfen folgen diesem Beispiel.
- Hamburg Airport knüpft mit dem „Mobilitätskonzept 2025“ an die bisherigen Erfolge an: Alle verfügbaren, sinnvoll einsetzbaren alternativen Antriebe sollen genutzt und weitere innovative Technologien implementiert werden. Beispiele: Automatisierung, Internet of Things (Fahrzeuge und Geräte geben Informationen eigenständig weiter) oder das intelligente Laden von Elektro-Fahrzeugen.
- Im Projekt „KEROSyN100“ unterstützt Hamburg Airport die Raffinerie Heide und Lufthansa bei der Entwicklung und Einführung von synthetischem, regenerativ erzeugtem Kerosin für Flugzeuge aus überschüssigem, regional produziertem Windstrom. Dieses soll in fünf Jahren zu etwa fünf Prozent dem Treibstoff am Hamburg Airport beigemischt werden („5 in 5“).
- Außerdem unterstützt Hamburg Airport das Projekt „GreenPower2Jet“. Ziel ist, bis 2021/22 eine industrielle Power to Liquid-Anlage (PtL) beim Material-Science-Unternehmen Dow in Stade zu bauen. Diese soll nachhaltige synthetische Kohlenwasserstoffe liefern, um grüne, klimaneutrale Flugkraftstoffe zu produzieren. Geplant ist, diesen Treibstoff am Hamburger Flughafen auf regelmäßig geflogenen Strecken und für die Erstbetankung von Airbus-Flugzeugen in Finkenwerder zu nutzen.





Passagiere

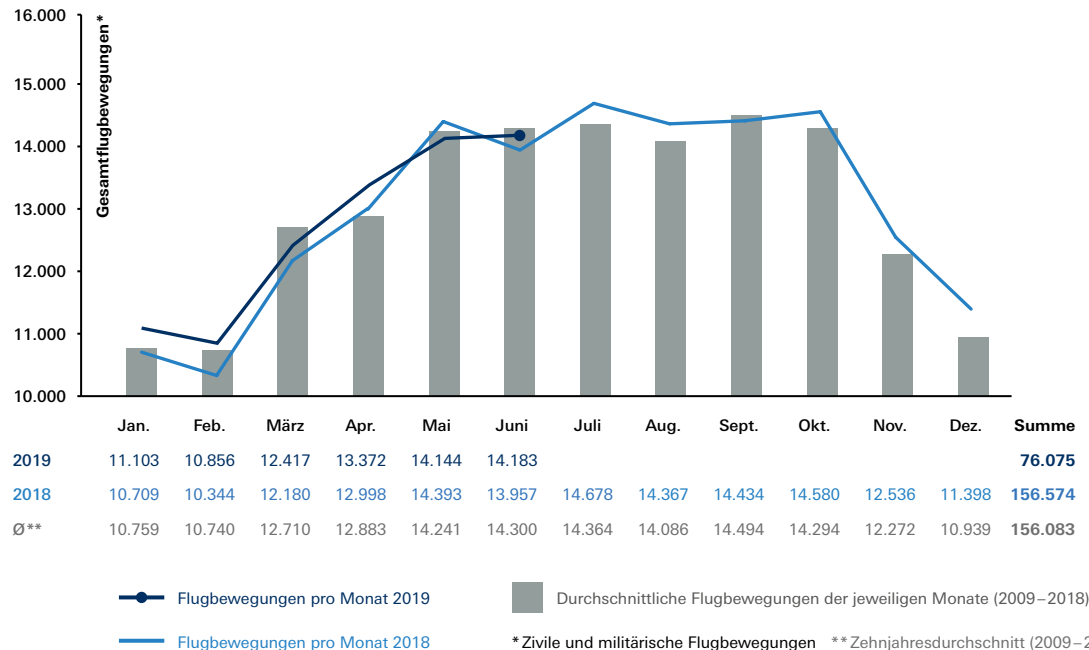
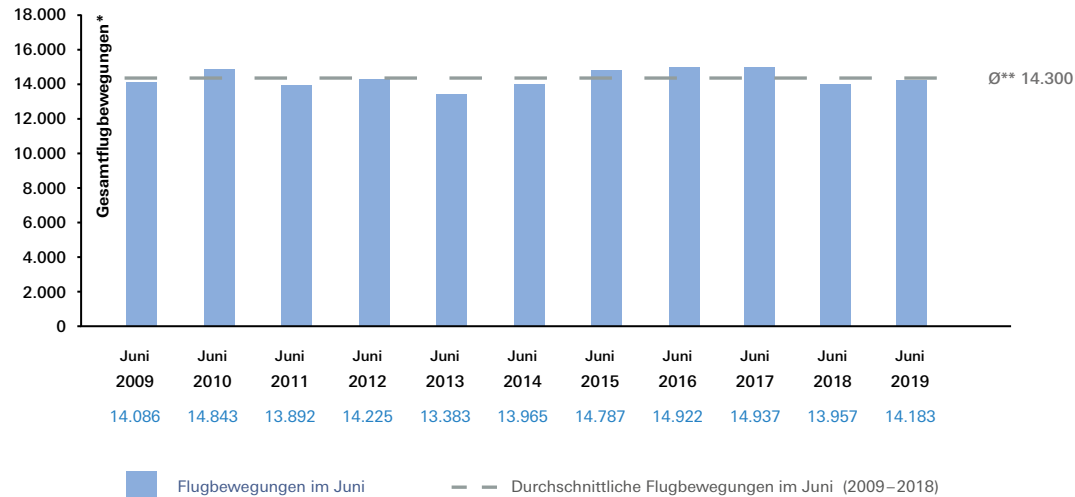


Steigende Nachfrage im Juni

- Im diesjährigen Juni ist die Nachfrage gestiegen: Es wurden 1.616.447 Passagiere gezählt – dies sind rund 6,0 Prozent mehr Privat- und Geschäftsreisende als im Juni 2018.
- **Besondere Ereignisse im Juni:** Das Passagierwachstum wurde durch den Stromausfall am Hamburg Airport am 3. Juni 2018 begünstigt. Am Tag des Stromausfalls und am Folgetag fielen insgesamt rund 370 Flüge aus, rund 45.000 Fluggäste waren betroffen.
- Langfristig entwickeln sich die Passagierzahlen weiterhin positiv: Gegenüber Juni 2009 ist die Nachfrage – und damit die Zahl der Passagiere – um rund 49,1 Prozent gestiegen.
- Seit 2009 verzeichnete Hamburg Airport neun Jahre mit einem Passagierwachstum und ein Jahr mit einem Passagierrückgang im Juni.
- Die Passagierzahl im Juni 2019 liegt deutlich über dem Juni-Mittelwert der Jahre 2009–2018 von 1.334.242 Passagieren.



Flugbewegungen



Luftverkehr wird immer effizienter

- Im Juni 2019 wurden 14.183 Flugbewegungen gezählt. Das sind rund 1,6 Prozent mehr als im Juni 2018.
- **Besondere Ereignisse im Juni:**
Aufgrund des Stromausfalls fielen am 3. Juni 2018 und am Folgetag insgesamt rund 370 Flüge aus. Ohne dieses Ereignis wäre die Anzahl der Flüge in diesem Jahr zurückgegangen.
- Die Zahl der Starts und Landungen im Juni liegt unter dem Niveau des Durchschnittswerts der Jahre 2009–2018 von 14.300 Flügen.
- Auch langfristig lässt sich eine Entkopplung der Passagier- und Flugbewegungszahlen erkennen: Während die Passagierzahl im Juni seit 2009 um 49,1 Prozent gestiegen ist, hat sich die Zahl der Flugbewegungen um rund 0,7 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

46%*

Starts: 4.483 Landungen: 2.019

Starts: 5.475 Landungen: 1.403

Nordost

28%*

Starts: 580 Landungen: 3.354

Starts: 219 Landungen: 3.421

Südwest

24%*

Starts: 1.884 Landungen: 1.504

Starts: 694 Landungen: 1.093

Südost

< 1%*

Starts: 20 Landungen: 80

Starts: 485 Landungen: 959

* Gesamte zivile und militärische Flugbewegungen

Weitere Verkehre: 259 Hubschrauberbewegungen (2%)

Juni 2019: Starts Landungen

Juni 2018: Starts Landungen

An- und Abflugrichtungen im Juni

- Die meisten Flugbewegungen wurden im vergangenen Monat über dem Nordwesten gezählt. Gemessen an allen Starts und Landungen lag der Anteil bei rund 46 Prozent. Rund 28 Prozent aller Flüge starteten bzw. landeten über Nordosten und rund 24 Prozent über Südwesten.
- Die meisten Starts wurden im vergangenen Monat in Richtung Nordwesten gezählt. Gemessen an allen Starts lag der Anteil bei rund 63 Prozent. Rund 27 Prozent aller Flüge starteten über Südwesten und rund 8 Prozent über Nordosten.
- Die meisten Landungen wurden im vergangenen Monat aus Richtung Nordosten gezählt. Gemessen an allen Landungen lag der Anteil bei rund 47 Prozent. Rund 28 Prozent aller Flüge landeten aus Richtung Nordwesten und rund 21 Prozent über Südwesten.
- Die Hamburger Innenstadt im Südosten, die eine besonders hohe Bevölkerungsdichte aufweist, verzeichnete im Juni insgesamt 80 Landungen und 20 Starts. Insgesamt entspricht das weniger als einem Prozent aller Flüge.



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.

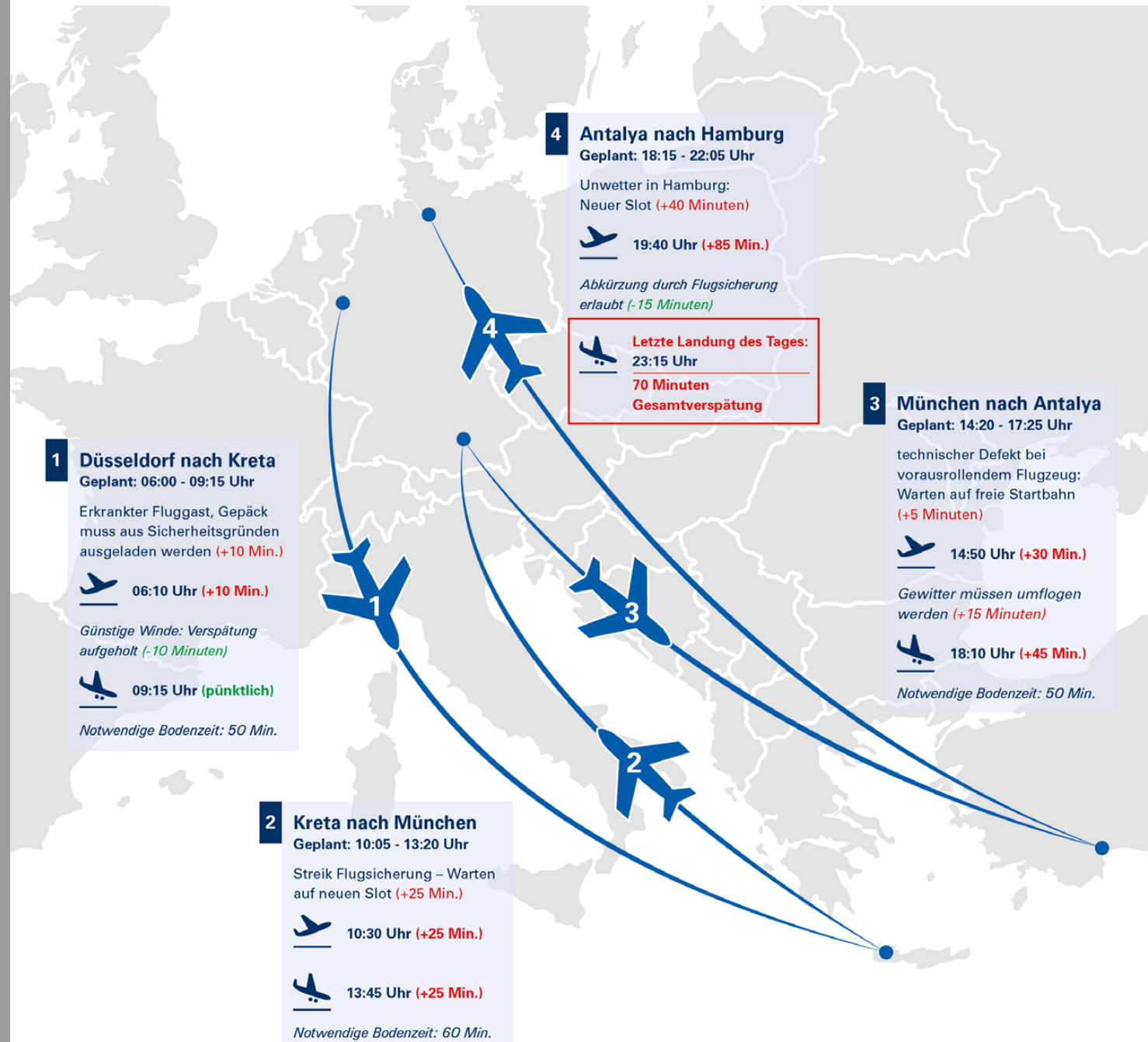


■ nur verspätete Flüge im Linien- und regelmäßigen Pauschalreiseverkehr 23 – 24 Uhr

■ 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.



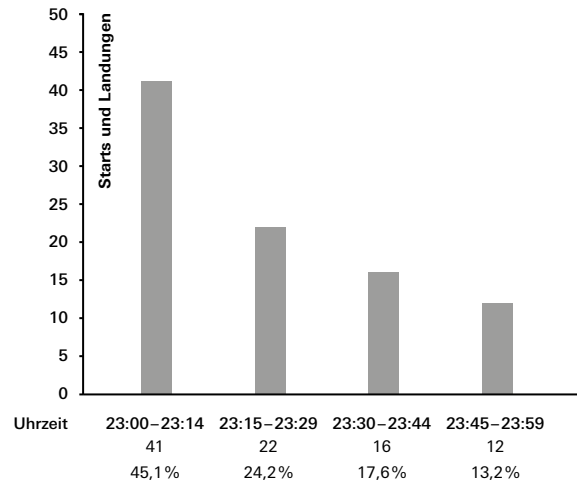


Nachtflugbeschränkung

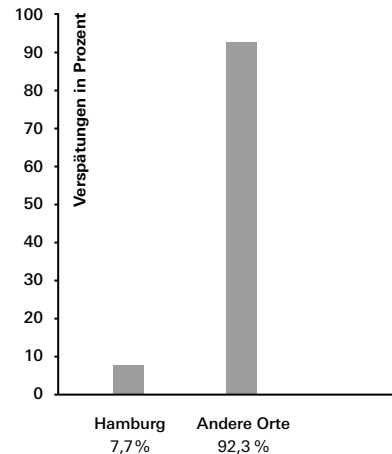


Gesamtflugbewegungen zwischen 23 und 24 Uhr

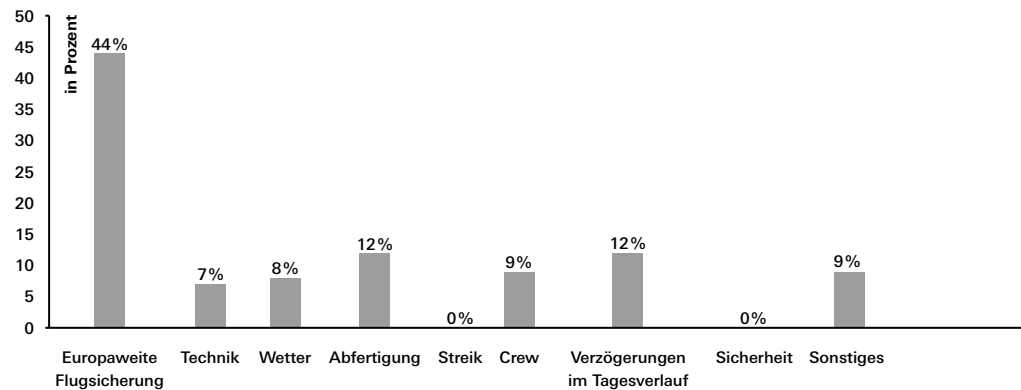
Juni 2019 (regelmäßiger Linien- und Touristikverkehr)



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



Kategorisierung der Verspätungsgründe im Juni 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 Juni 2019 die Verspätungsregelung am Hamburg Airport nutzen mussten, sind sieben Flüge auf abfertigungsbedingte Verzögerungen in Hamburg zurückzuführen. Dies entspricht rund 7,7 Prozent der verspäteten Flüge zwischen 23 und 24 Uhr. Rund 92,3 Prozent der Verspätungen entstanden an anderen Stellen des komplexen Luftfahrtsystems.
- Im Juni 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 44 Prozent aller Flüge in der Verspätungsstunde an.

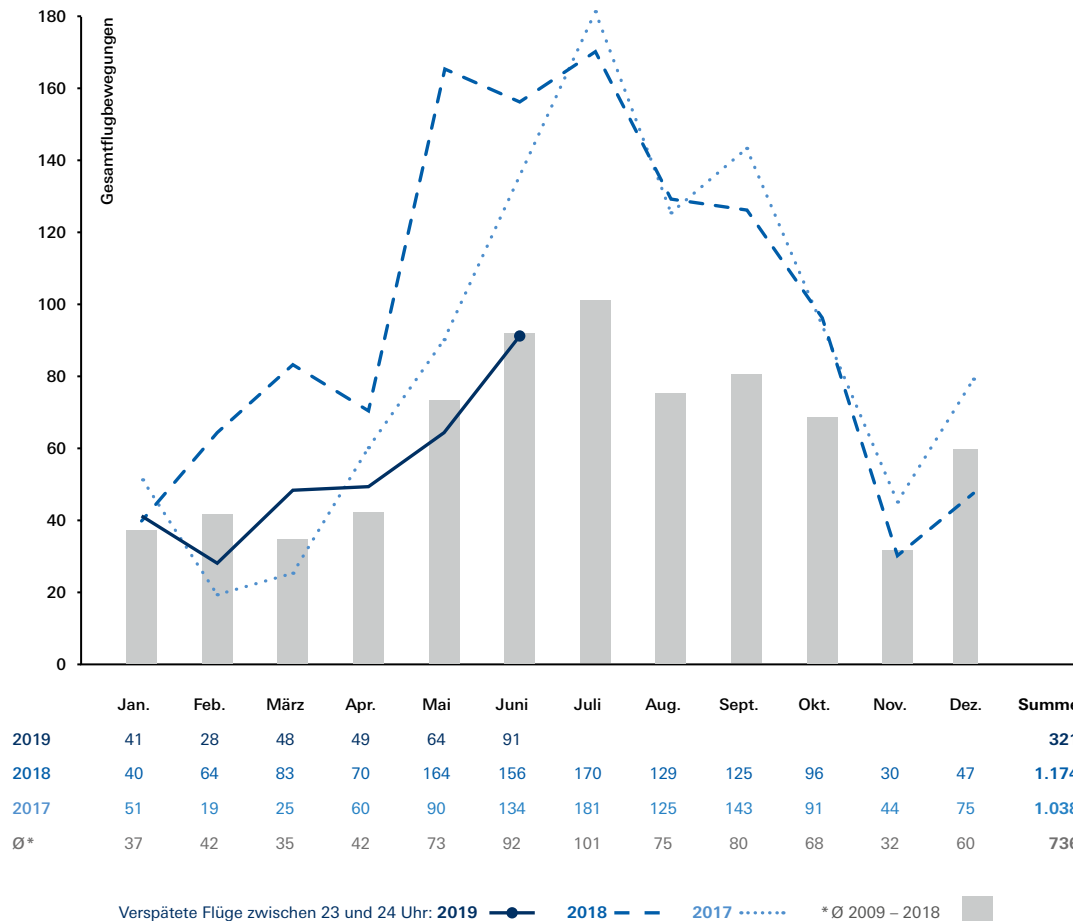
¹ Der Begriff „Abfertigung“ fasst alle Vorgänge zusammen, die das Passagierhandling am Flughafen und die Vorbereitung des Flugzeugs auf den Abflug betreffen. Andere Verspätungsgründe, wie z. B. ungünstige Wetterbedingungen oder die europäische Flugsicherung, werden in dieser Grafik nicht berücksichtigt.



Nachtflugbeschränkung



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



41,7 Prozent weniger Flüge zwischen 23 und 24 Uhr

- Im Juni 2019 mussten 91 von insgesamt 14.183 Flügen von der Verspätungsregel zwischen 23 und 24 Uhr Gebrauch machen. Das sind rund 41,7 Prozent weniger Starts und Landungen als im Vorjahr (Juni 2018: 156 verspätete Flüge).
- Die Anzahl der Flüge in der Verspätungsstunde entsprechen im Juni einem Anteil von rund 0,6 Prozent an den Gesamtflugbewegungen.
- In den vergangenen drei Monaten (April bis Juni 2019) hat sich die Zahl der Flüge zwischen 23 und 24 Uhr im Vergleich zum Vorjahr fast halbiert (-47,7 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 Juni 2019 gab es am Hamburg Airport einen Start und zwei Landungen 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