

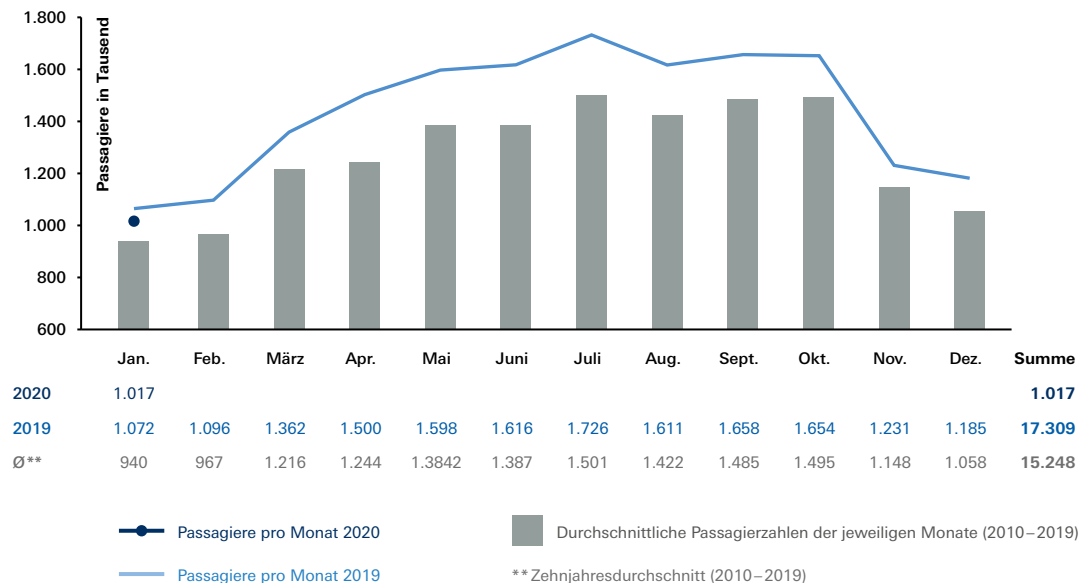
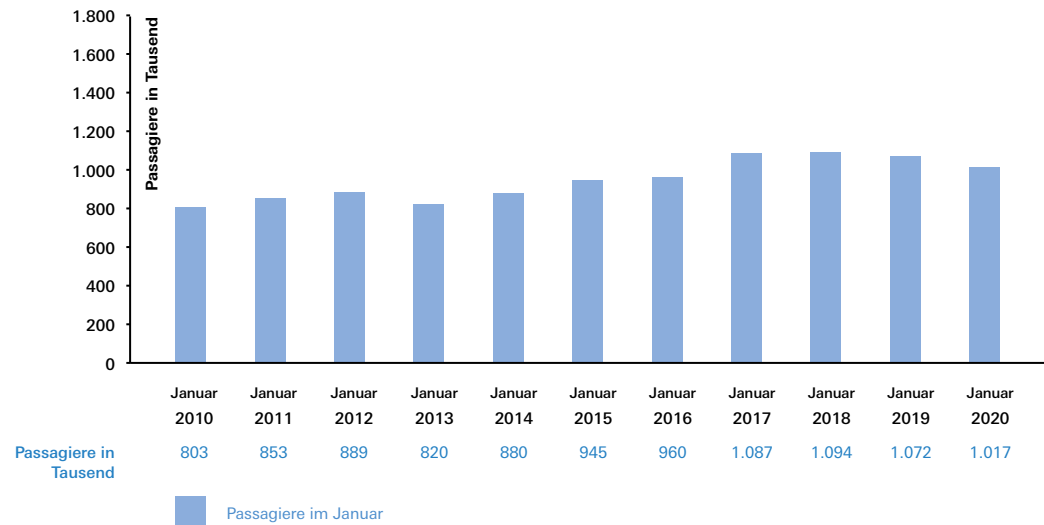
# Monatsbericht

Januar 2020

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.



# Passagiere



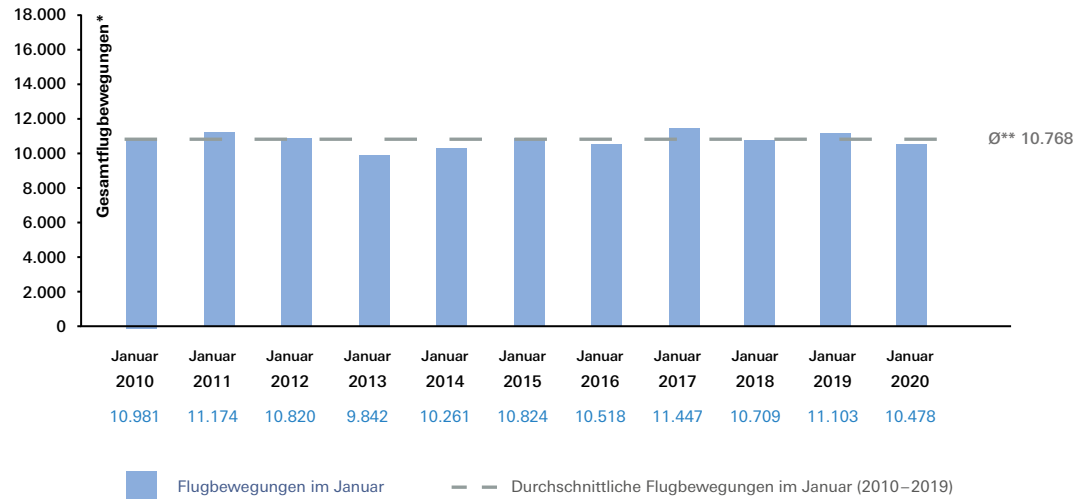
\*\* Zehnjahresdurchschnitt (2010-2019)

## Passagierzahl sinkt leicht

- Im diesjährigen Januar wurden 1.016.682 Passagiere gezählt – das sind rund 5,2 Prozent weniger Privat- und Geschäftsreisende als im Januar 2019.
- Langfristig entwickeln sich die Passagierzahlen weiterhin positiv: Gegenüber Januar 2010 ist die Nachfrage – und damit die Zahl der Passagiere – um rund 26,6 Prozent gestiegen.
- Seit 2010 verzeichnete Hamburg Airport 7 Jahre mit einem Passagierwachstum und 3 Jahre mit einem Passagierrückgang im Januar.
- Die Passagierzahl im Januar 2020 liegt über dem Januar-Mittelwert der Jahre 2010–2019 von 940.321 Passagieren.

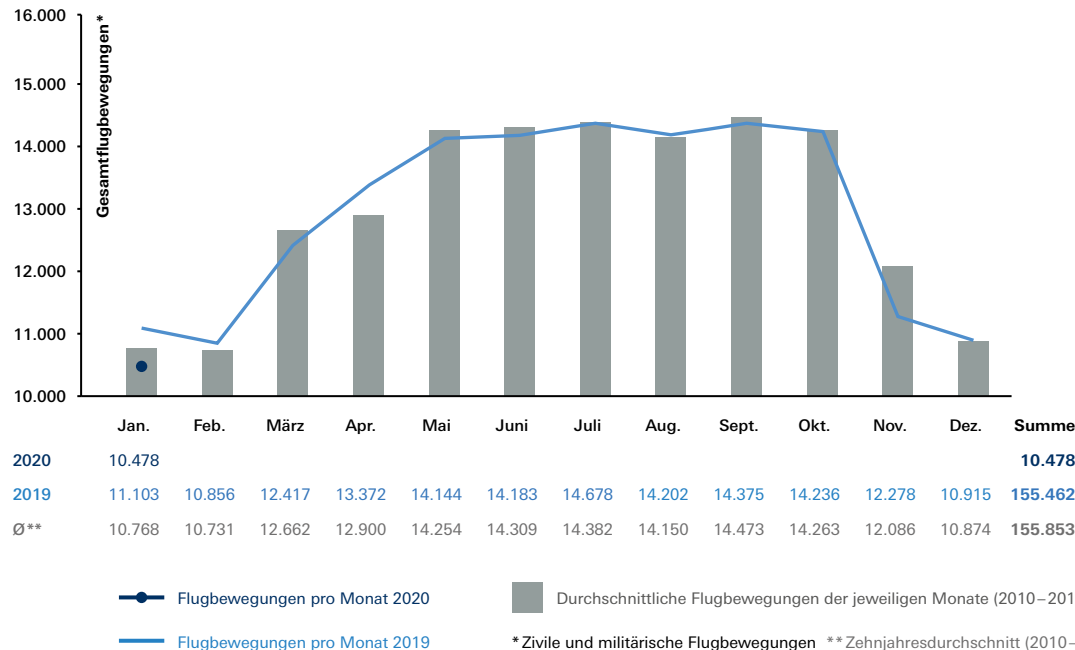


# Flugbewegungen



## 10-Jahres-Vergleich: Fliegen wird immer effizienter

- Im Januar 2020 wurden 10.478 Flugbewegungen gezählt. Das sind rund 5,6 Prozent weniger als im Januar 2019.
- Langfristig lässt sich eine Entkopplung der Passagier- und Flugbewegungszahlen erkennen: Während die Passagierzahl im Januar seit 2010 um 26,6 Prozent gestiegen ist, ist die Zahl der Flugbewegungen um rund 4,6 Prozent zurückgegangen. Der Luftverkehr wird immer effizienter.
- Die Zahl der Starts und Landungen im Januar liegt knapp unter dem Niveau des Durchschnittswerts der Jahre 2010–2019 von 10.768 Flügen.





# 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

40%\*

Starts: 2.890 Landungen: 1.353

Starts: 3.833 Landungen: 1.330

## Nordost

36%\*

Starts: 32 Landungen: 3.753

Starts: 258 Landungen: 3.102

## Südwest

22%\*

Starts: 2.238 Landungen: 23

Starts: 1.402 Landungen: 340

## Südost

<1%\*

Starts: 14 Landungen: 63

Starts: 0 Landungen: 730

\* Gesamte zivile und militärische Flugbewegungen

Weitere Verkehre: 112 Hubschrauberbewegungen (1,1%)

Januar 2020: Starts Landungen

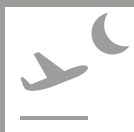
Januar 2019: Starts Landungen

## An- und Abflugrichtungen im Januar

- Die meisten Flugbewegungen wurden im vergangenen Monat über dem Nordwesten gezählt. Gemessen an allen Starts und Landungen lag der Anteil bei 40 Prozent. Rund 36 Prozent aller Flüge starteten bzw. landeten über Nordosten und knapp 22 Prozent über Südwesten.
- Die meisten Starts wurden im vergangenen Monat in Richtung Nordwesten gezählt. Gemessen an allen Starts lag der Anteil bei 55 Prozent. Rund 43 Prozent aller Flüge starteten über Südwesten und nur 0,6 Prozent über Nordosten.
- Die meisten Landungen wurden im vergangenen Monat aus Richtung Nordosten gezählt. Gemessen an allen Landungen lag der Anteil bei rund 72 Prozent. Knapp 26 Prozent aller Flüge landeten aus Richtung Nordwesten und rund 0,44 Prozent über Südwesten.
- Die Hamburger Innenstadt im Südosten, die eine besonders hohe Bevölkerungsdichte aufweist, verzeichnete im Januar insgesamt 63 Landungen und 14 Starts. Insgesamt entspricht das rund 0,7 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.



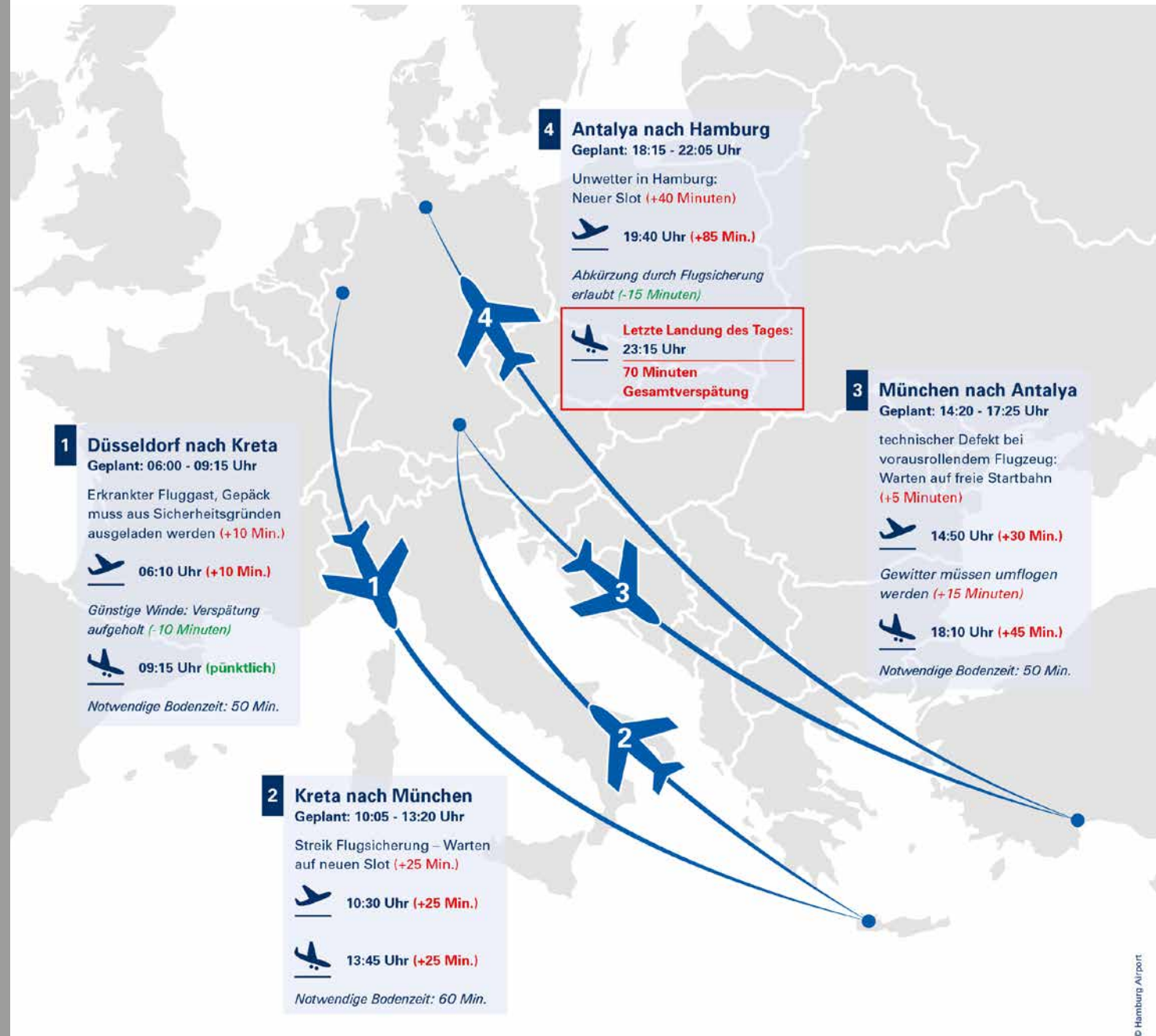
nur verspätete Flüge im Linien- und regelmäßigen Pauschalreiseverkehr 23 – 24 Uhr

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.



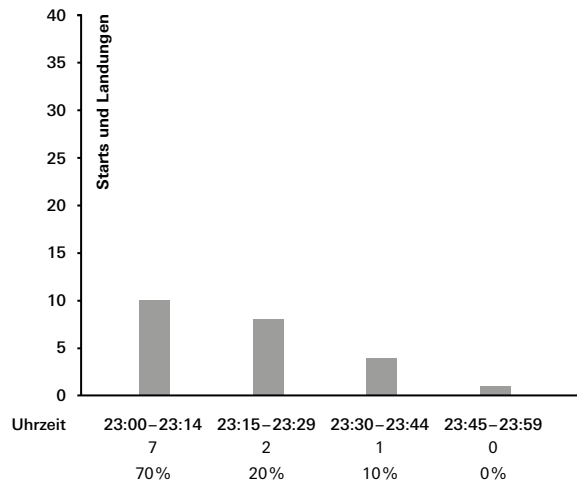


# Nachtflugbeschränkung

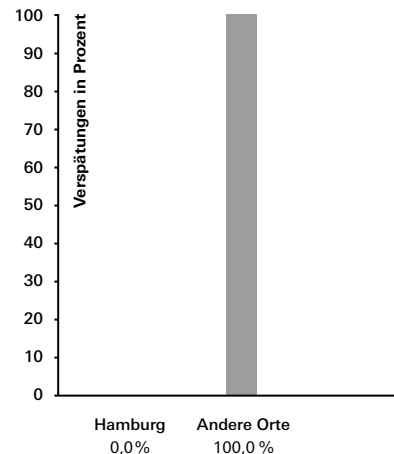


## Gesamtflugbewegungen zwischen 23 und 24 Uhr

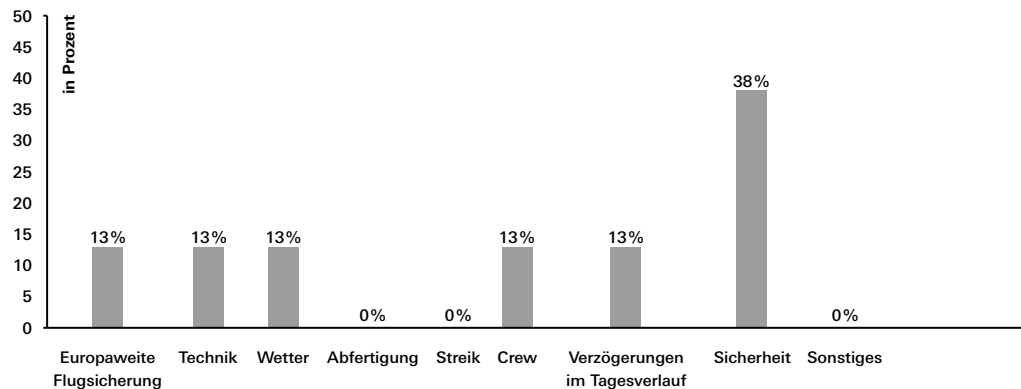
Januar 2020 (regelmäßiger Linien- und Touristikverkehr)



## Anteil der abfertigungsbedingten Verspätungen in Hamburg an den Gesamtverspätungen zwischen 23 und 24 Uhr (Januar 2020)<sup>1</sup>



## Kategorisierung der Verspätungsgründe im Januar 2020<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

- 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 Januar 2020 die Verspätungsregelung am Hamburg Airport nutzen mussten, sind keine Flüge auf abfertigungsbedingte Verzögerungen in Hamburg zurückzuführen. Alle Verspätungen entstanden an anderen Stellen des komplexen Luftfahrtsystems.
- Im Januar dominierte der Verspätungsgrund Sicherheit mit 38 Prozent aller Verspätungen. Weitere relevante Verspätungsgründe waren Flugsicherung, Technik, Wetter, Crew und Umlauf an Vorflughäfen (alle je 13 Prozent).
- Besonderes Ereignis im Januar: Am Abend des 20. Januar 2020 musste am Hamburg Airport aufgrund eines Zwischenfalls bei der Handgepäckkontrolle die Sicherheitsschleuse für rund 80 Minuten gesperrt werden, außerdem wurde in diesem Zeitraum ein Startverbot für Flugzeuge erteilt. An diesem Tag verzeichnete der Flughafen 4 der insgesamt 10 Verspätungen im Januar zwischen 23 und 24 Uhr.

<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.

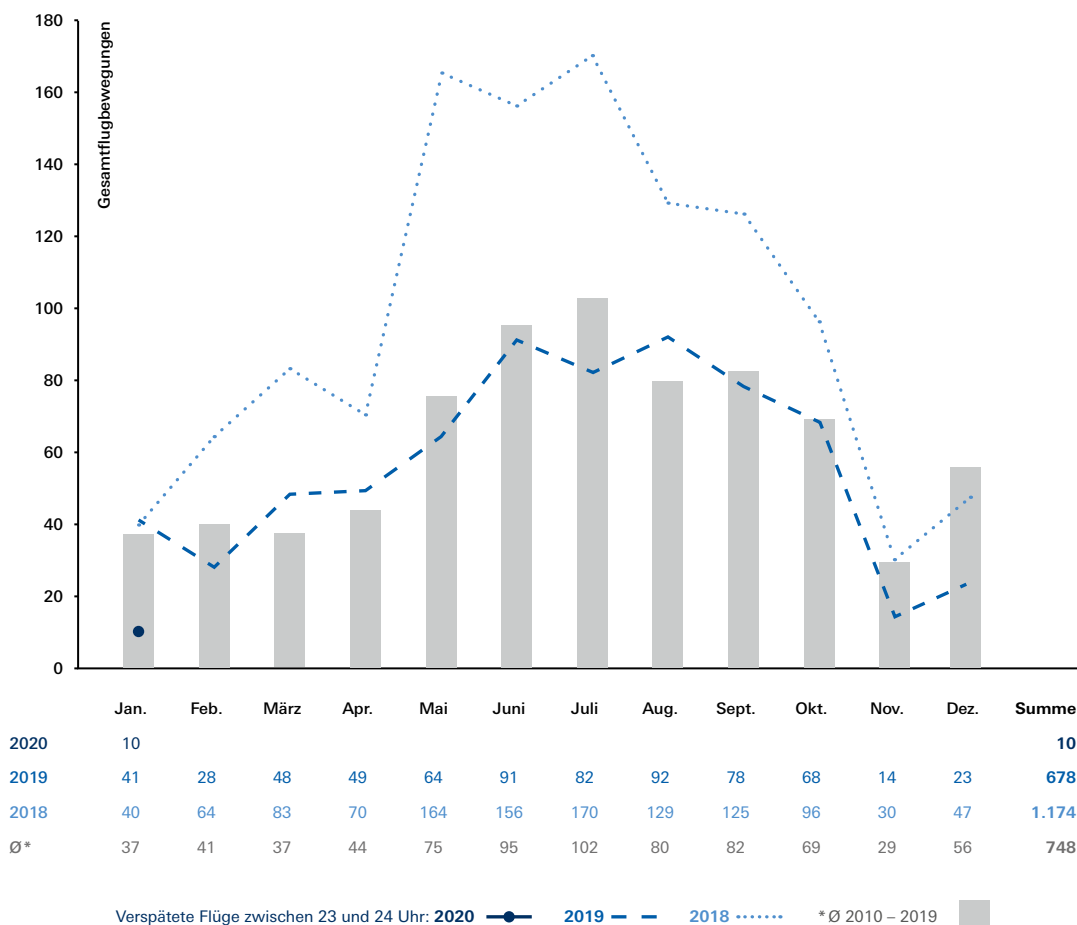




# Nachtflugbeschränkung



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



## 76 Prozent weniger Flüge zwischen 23 und 24 Uhr im Januar

- Im Januar 2020 mussten 10 von insgesamt 10.478 Flügen von der Verspätungsregel zwischen 23 und 24 Uhr Gebrauch machen. Das sind rund 76 Prozent weniger Starts und Landungen als im Vorjahr (Januar 2019: 41 verspätete Flüge).
- Die Verspätungszahl lag mit 8 Landungen und 2 Starts deutlich unter dem Januar-Durchschnitt der vergangenen zehn Jahre. Dieser niedrige Wert war zuletzt im März 2014 erreicht worden.
- Die Anzahl der Flüge in der Verspätungsstunde entsprechen im Januar einem Anteil von weniger als 0,1 Prozent an den Gesamtflugbewegungen.
- 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 Winterflugplan 2019/2020 rund 45 Prozent weniger Starts und Landungen in der letzten halben Stunde der regulären Betriebszeit geplant haben.
- 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 Januar 2019 gab es am Hamburg Airport keine Landungen und Starts nach 24 Uhr.

# Impressum

## Herausgeber

Flughafen Hamburg GmbH  
Flughafenstraße 1–3  
22335 Hamburg

## Ansprechpartner

Katja Bromm, Leiterin Presse & Neue Medien  
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