

# Monatsbericht

Februar 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 diesem Monatsbericht finden Sie aktuelle Ergebnisse unter anderem zu Passagierzahlen, Flugbewegungen und Lärmschutz.





## Auf einen Blick: Mobilitätskonzept 2020 – ein Zwischenfazit

Nicht nur mit modernen Flugzeugen lassen sich im Flughafenbetrieb Emissionen einsparen, sondern auch mit umweltfreundlicheren Fahrzeugantrieben. Auf die eingesetzten Maschinen hat Hamburg Airport keinen direkten Einfluss – auf seinen Fuhrpark hingegen schon. Deshalb setzt er seit Sommer 2013 das „Mobilitätskonzept 2020“ um und hat dabei bereits wichtige Maßnahmen getestet und umgesetzt.

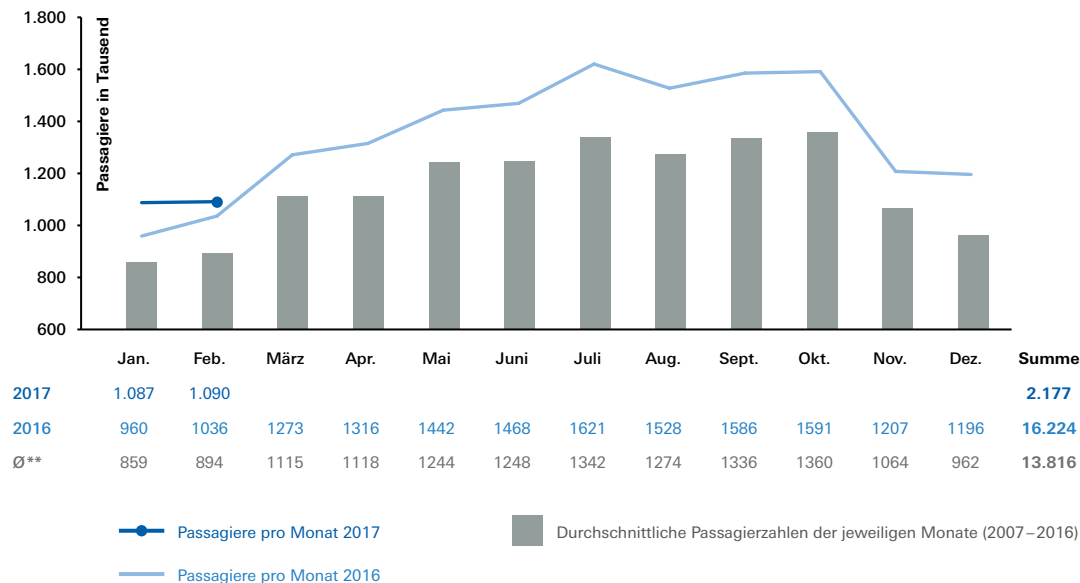
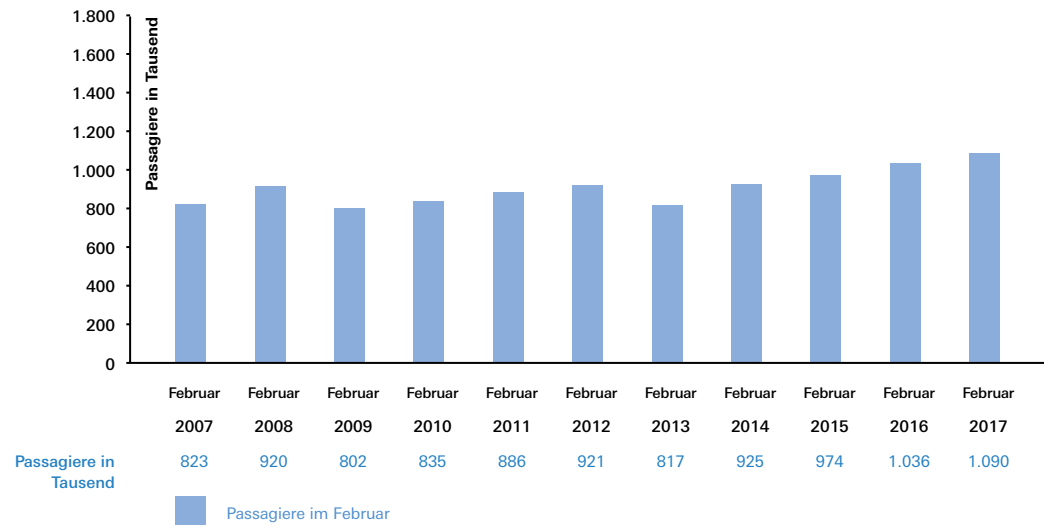
- Hintergrund „Mobilitätskonzept 2020“: Hamburg Airport strebt an, bis 2020 über die Hälfte der Bodenfahrzeuge und 100 Prozent der PKW-Flotte mit alternativen Energien anzutreiben. Sofern möglich, muss jedes neu angeschaffte Fahrzeug mit einem umweltfreundlichen Antriebssystem ausgestattet sein.
- Derzeit werden 38,5 Prozent der Fahrzeuge am Hamburg Airport alternativ angetrieben – davon 28 Elektrofahrzeuge, 126 Erdgasfahrzeuge sowie jeweils ein LPG-, Hybrid- und Wasserstoff-Brennstoffzellenfahrzeug.\*
- Bei den Gepäckschleppern wurde das Ziel bereits erreicht: Alle Fahrzeuge dieser Art werden mit Erdgas angetrieben.
- Stets auf der Suche nach Alternativen: 2016 testete Hamburg Airport z. B. ein elektrisch betriebenes Pushback-Fahrzeug. Im Februar 2017 waren zudem E-Passagierbusse im Testbetrieb.
- Bis die Dieselflotte schrittweise ersetzt ist, treibt Hamburg Airport diese ausschließlich mit „C.A.R.E.-Diesel“ an. Der synthetische Kraftstoff wird aus Reststoffen und Abfallfetten nachwachsender Rohstoffe erzeugt und sorgt für CO<sub>2</sub>- und Feinstaubesparungen.

\*Stand 1. Januar 2017





# Passagiere

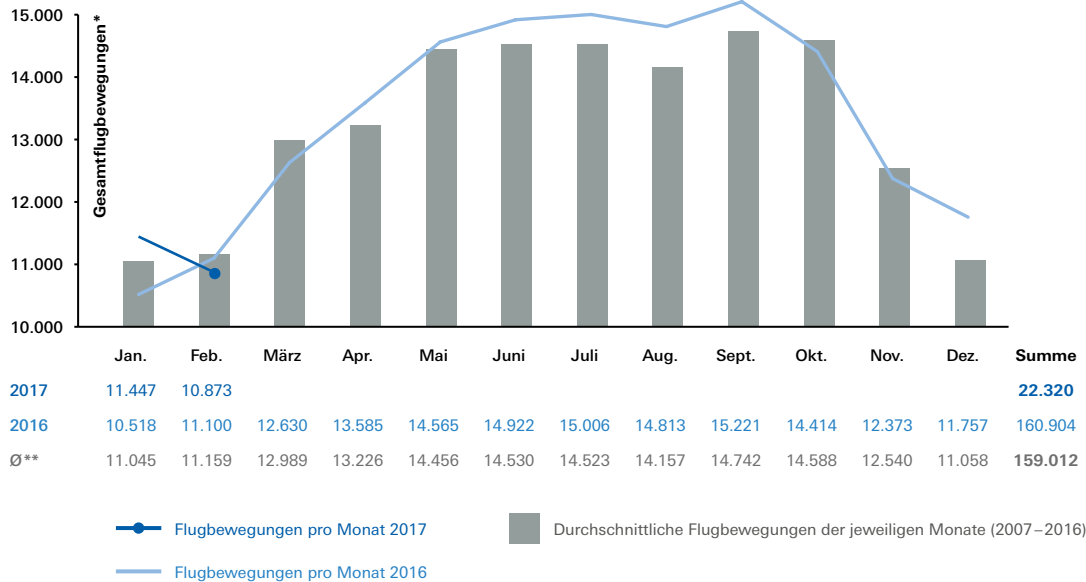
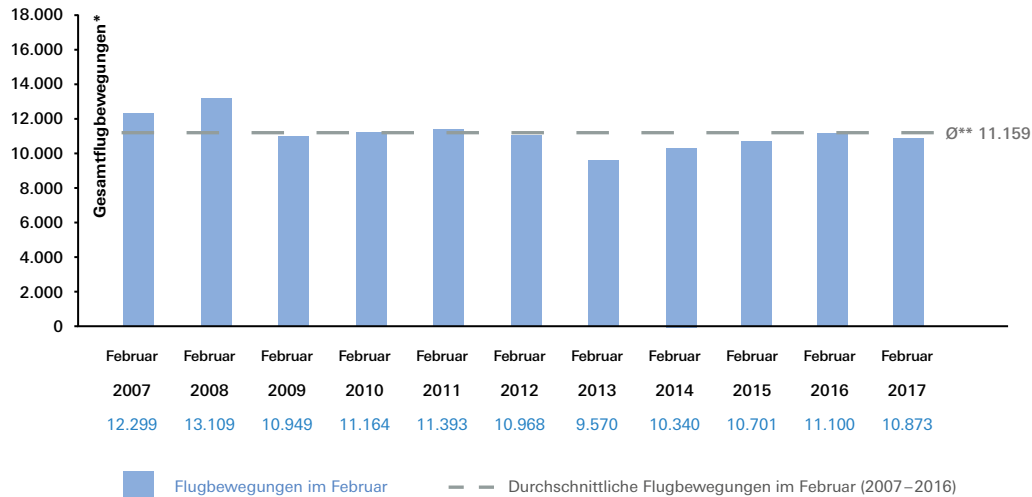


## Mehr Passagiere im Februar

- Norddeutsche Reiselust ist ungebrochen: Im Februar wurden 1.089.680 Passagiere gezählt – dies sind 5,2 Prozent mehr Privat- und Geschäftsreisende als im Februar 2016. Die Zahl der Flugbewegungen ging im gleichen Zeitraum zurück (siehe S.4).
- **Besondere Ereignisse im Februar:** Der Schalttag im Februar 2016 hat das Passagierwachstum abgeschwächt. Ohne diesen zusätzlichen Tag wäre die Passagierzahl sogar um 8,7 Prozent angestiegen.
- Langfristig entwickeln sich die Passagierzahlen positiv: Gegenüber Februar 2007 ist die Zahl der Passagiere um 32,4 Prozent gestiegen.
- Seit 2007 verzeichnete Hamburg Airport acht Jahre mit einem Passagierwachstum und nur zwei Jahre mit einem Passagierrückgang im Februar.
- Die Passagierzahl im Februar 2017 liegt deutlich über dem Februar-Mittelwert der Jahre 2007–2016 von 893.981 Passagieren.



# Flugbewegungen



\* Zivile und militärische Flugbewegungen \*\* Zehnjahresdurchschnitt (2007–2016)

## Weniger Flugbewegungen im Februar

- Im Februar 2017 wurden 10.873 Flugbewegungen gezählt. Das sind 2 Prozent weniger als im Februar 2016 – trotz deutlich gesteigerter Passagierzahlen. Darin enthalten sind 81 Hubschrauberbewegungen, 120 Flüge weniger als im Vorjahresvergleichszeitraum.
- Im Jahresvergleich liegt die Zahl der Flugbewegungen im Februar unter dem Durchschnittswert der Jahre 2007–2016 von 11.159 Flügen.
- **Besondere Ereignisse im Februar:** Im Vergleichsmonat Februar 2016 gab es einen zusätzlichen Schalttag.
- Die Entkopplung der Passagier- und Flugbewegungszahlen setzt sich weiter fort: Während die Passagierzahlen gegenüber dem Vorjahr um 5,2 Prozent gewachsen sind, ist die Zahl der Flugbewegungen um 2 Prozent gesunken. 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. 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 mit der geringsten Bevölkerungsdichte erfolgen. Von diesen Regeln darf nur abgewichen werden, wenn zwingende Gründe dies erfordern. Zu den größten Einflussfaktoren zählen Witterungsverhältnisse, Verkehrslage sowie Bauarbeiten.

## 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. Ein Beispiel: Im Mai 2015 herrschten extreme Westwinde vor – ein Jahr später hingegen bestimmten im Mai 2016 wechselnde Winde die Wetterlage. Im Gegensatz zum Vorjahresmonat wirkten sich vermehrt Nord-Ost-Winde auf die Start- und Landerichtung aus.

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 daher zu jeder Zeit die Sicherheit im Luftverkehr.



# An- und Abflugrichtung



## Nordwest

43%\*

Starts: 3.023 Landungen: 1.683

Starts: 3.325 Landungen: 1.221

## Nordost

26%\*

Starts: 541 Landungen: 2.322

Starts: 217 Landungen: 3.379

## Südwest

29%\*

Starts: 1.823 Landungen: 1.357

Starts: 1.902 Landungen: 852

## Südost

0%\*

Starts: 4 Landungen: 39

Starts: 1 Landungen: 2

\* Gesamte zivile und militärische Flugbewegungen

Weitere Verkehre: 81 Hubschrauberbewegungen (1%)

Februar 2017: Starts Landungen

Februar 2016: Starts Landungen

## Weniger Flüge über Nordosten, mehr Flüge über Südwesten

- Über Nordosten wurden im Februar 2017 deutlich weniger Flugbewegungen gezählt als im Vorjahreszeitraum. Über Südwesten nahm die Zahl der Flugbewegungen – verglichen mit dem Vorjahresmonat – hingegen zu.
- Die meisten Flugbewegungen wurden im vergangenen Monat in Richtung Nordwest gezählt. Gemessen an allen Starts und Landungen lag der Anteil bei 43 Prozent. 29 Prozent aller Flüge starteten bzw. landeten über Südwesten, 26 Prozent über Nordosten.
- Die meisten Starts wurden im vergangenen Monat in Richtung Nordwesten gezählt. Gemessen an allen Starts lag der Anteil bei 56 Prozent. 34 Prozent aller Flüge starteten über Südwesten, 10 Prozent über Nordosten.
- Die meisten Landungen wurden im vergangenen Monat aus Richtung Nordost gezählt. Gemessen an allen Landungen lag der Anteil bei 43 Prozent. 31 Prozent aller Flüge landeten aus Richtung Nordwest, 25 Prozent aus Richtung Südwesten.
- Die Hamburger Innenstadt im Südosten, die eine besonders hohe Bevölkerungsdichte aufweist, verzeichnete im Februar insgesamt nur 4 Starts und 39 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 vor Fluglärm zu schützen.

## Kein geplanter Flugbetrieb von 23 bis 6 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 Ausnahme Genehmigung 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

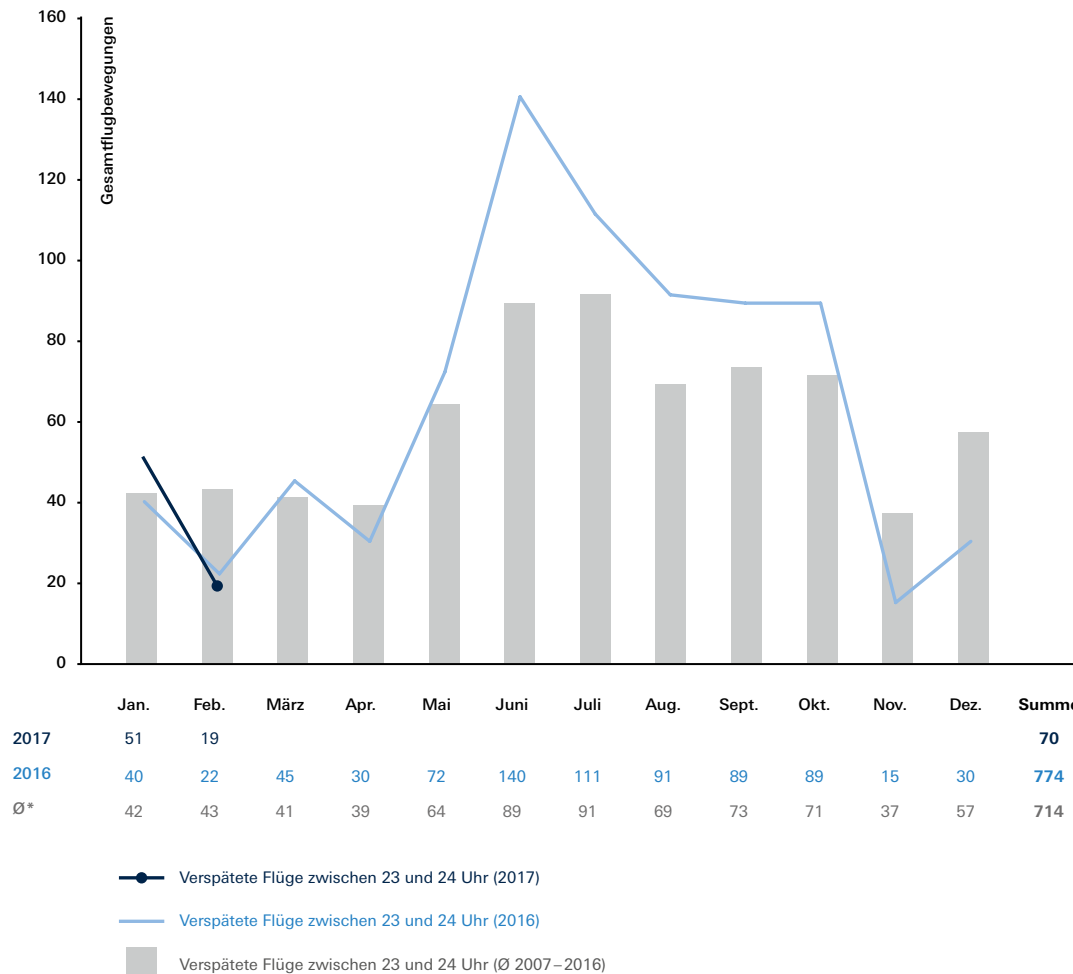
Um die Verspätungen auf das unvermeidbare Maß zu begrenzen, werden am Hamburg Airport auch finanzielle Anreize gesetzt: Bereits vor 14 Jahren hat der Flughafen ein Gebührensystem eingeführt, wonach die Airlines in den späten Abendstunden und der Nacht hohe Aufschläge auf die Lärmentgelte zahlen müssen. Diese Aufschläge hat Hamburg Airport zum 15. Januar 2015 noch einmal deutlich erhöht: Für jede verspätete Landung und für jeden verspäteten Start wird ein Aufschlag von 150 Prozent (22:00 bis 22:59 Uhr) bzw. 300 Prozent (23:00 bis 05:59 Uhr) fällig.



# Nachtflugbeschränkung



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



\*Ø 2007 – 2016

## Weniger Flüge nach 23 Uhr

- Insgesamt gab es im Februar 19 Starts und Landungen in der Zeit zwischen 23 und 24 Uhr. Damit sinkt die Zahl der Verspätungen nach 23 Uhr im Vergleich zum Vorjahr um rund 14 Prozent (2016: 22 Flüge; 2015: 33) – trotz gleichzeitig deutlich gestiegener Passagierzahlen.
- An 17 von 28 Tagen gab es gar keine Starts und Landungen von Linien- und Touristikflügen nach 23 Uhr.
- Seit Gültigkeit des optimierten Winterflugplans 2016/17 wurden im November, Dezember und Februar weniger verspätete Flüge zwischen 23 und 24 Uhr als im Vorjahreszeitraum gezählt.
- Im Februar mussten 19 von insgesamt 10.873 Flügen von der Verspätungsregel zwischen 23 und 24 Uhr Gebrauch machen. Dies entspricht einem Anteil von 0,2 Prozent.
- Ein Viertel der Februar-Verspätungen nach 23 Uhr sind auf nur zwei Verbindungen entstanden. Wie mit der Pünktlichkeitsoffensive versprochen, wird gemeinsam mit Fluggesellschaften und Behörden in jedem Einzelfall geprüft, wie die betroffenen Verbindungen stabiler gestaltet werden können.

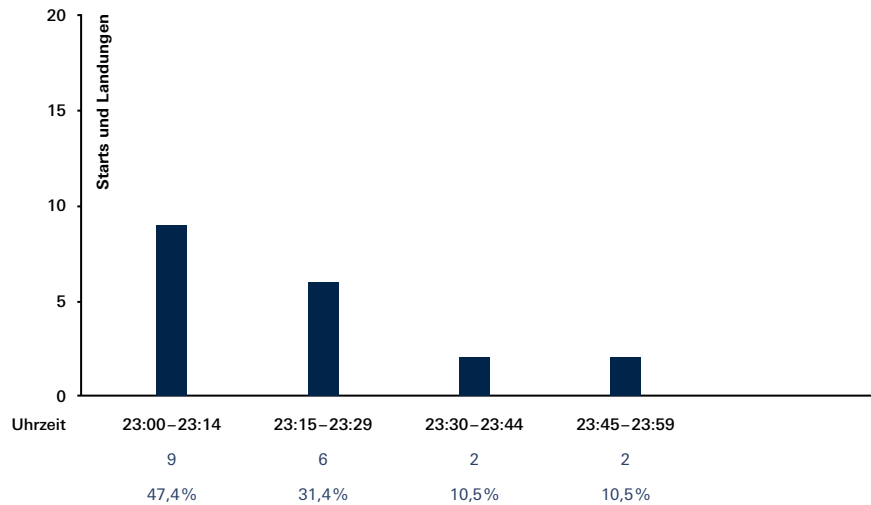




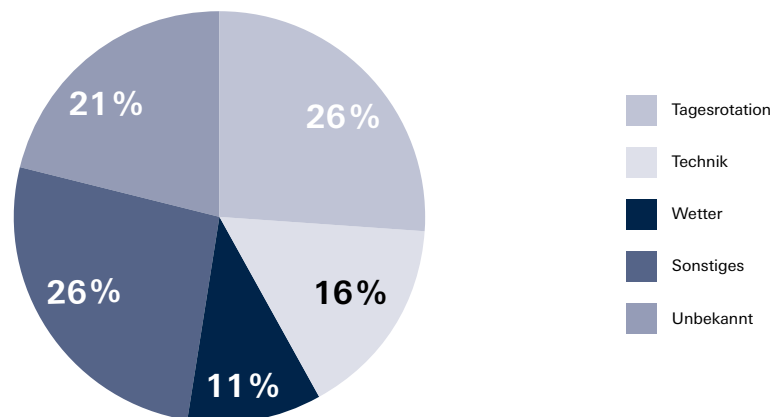
# Nachtflugbeschränkung



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



## Verspätungsgründe nach Angaben der Fluggesellschaften



## 26 Prozent der Verspätungen wegen Reizgas-Vorfall

- 47,4 Prozent der verspäteten Flüge wurden bis 23:15 Uhr abgewickelt. 79 Prozent der Flüge nach 23 Uhr landeten bis 23:30 Uhr.
- Vorherige unpünktliche Flüge wirken sich auf das Gesamtsystem aus: Rund ein Viertel aller Flüge nach 23 Uhr mussten die Verspätungsregel nutzen, weil Verzögerungen in der Tagesrotation nicht mehr ausgeglichen werden konnten.
- **Besondere Ereignisse im Februar:**  
Durch die Betriebseinschränkungen im Zusammenhang mit dem Reizgas-Zwischenfall am 12. Februar 2017 entstanden 26 Prozent aller Februar-Verspätungen (Grafik: „Sonstiges“) zwischen 23 und 24 Uhr.
- **Strikte Nachtflugbeschränkung:** Im Februar 2017 gab es eine Landung nach 24 Uhr. Am 12. Februar landete eine Maschine um 00:17 Uhr. In dieser Zeit sind ausschließlich Flüge mit vorheriger Einzelfallgenehmigung durch die Hamburger Behörde für Umwelt und Energie zulässig. Hilfs- und Rettungsflüge sind davon ausgenommen.

# Impressum

## Herausgeber

Flughafen Hamburg GmbH  
Flughafenstraße 1–3  
22335 Hamburg

## Ansprechpartner

Janet Niemeyer, Pressesprecherin  
Tel. +49(0)40/5075-3611  
E-Mail: [jniemeyer@ham.airport.de](mailto:jniemeyer@ham.airport.de)

## Layout

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

## Fotos

Michael Penner