

## Zahlen, Daten, Fakten 2023 – Die Jahresstatistik von Hamburg Airport

Als größter Flughafen Norddeutschlands ist Hamburg Airport nicht nur das Tor zur Welt für über 10 Millionen Einwohnende im Einzugsgebiet – mehr als 15.000 Menschen arbeiten am Hamburg Airport in über 50 Berufen Hand in Hand. 570 Hektar Betriebsfläche im Stadtgebiet: die Lage des Flughafens als Nachbar ist mit einer besonderen Verantwortung verbunden. Der Flughafen engagiert sich daher auf vielen Ebenen für eine Partnerschaft in der Region, die Menschen und Wirtschaft verbindet. Als verantwortungsvoller Standort ist Umweltschutz ein essenzieller Bestandteil der Hamburg Airport-Unternehmensstrategie und ein wichtiger Beitrag dazu der CO<sub>2</sub>-neutrale Betrieb. Dazu setzt der Flughafen auf innovative Technologien zur Energie-Einsparung, nachhaltige Naturschutzprojekte sowie alternative Antriebe und umweltfreundlichere Kraftstoffe. In dieser Jahresstatistik fasst Ihnen Hamburg Airport das Jahr 2023 in Passagierzahlen, Strecken, Flugbewegungen, Lärm-, Natur- und Umweltschutz und einigen weiteren thematischen Highlights zusammen.



# i

Auf einen Blick:

## Zahlen, Daten, Fakten 2023

- Der Luftverkehr erholt sich weiter: Im Jahr 2023 ist die Nachfrage nach Flugreisen am Hamburg Airport erneut gestiegen.
- Insgesamt nutzten im vergangenen Jahr 13,6 Millionen Passagiere den Hamburger Flughafen. Damit ist der Verkehr im Vergleich zu 2022 um 22,1 Prozent gestiegen. Die Flugzeugauslastung liegt bei 80 Prozent und somit über dem Vorkrisenniveau (2019: 77,8 Prozent).
- Die Zahl der gewerblichen Flugbewegungen lag im Jahr 2023 bei rund 120.315. Das ist im Vergleich zu 2022 eine Erhöhung um 10 Prozent. Die Flugbewegungen haben sich gegenüber 2019 (rund 155.462 Starts und Landungen) jedoch um rund 22,5 Prozent reduziert.
- Der verkehrsreichste Tag im Jahr 2023 war der 13. Oktober 2023 mit 56.442 Passagieren. Der verkehrsärmste Tag war der 17. Februar 2023 mit 158 Passagieren aufgrund eines Streiks der Luftsicherheitskontrolle, der Passagierabfertigung und Instandhaltung.
- Die Passagierzahl im Jahr 2023 liegt ganz knapp über dem Jahres-Mittelwert der Jahre 2013 – 2022 von 13.324.261 Passagieren.

Jahresvergleich  
2019–2023  
2022–2023



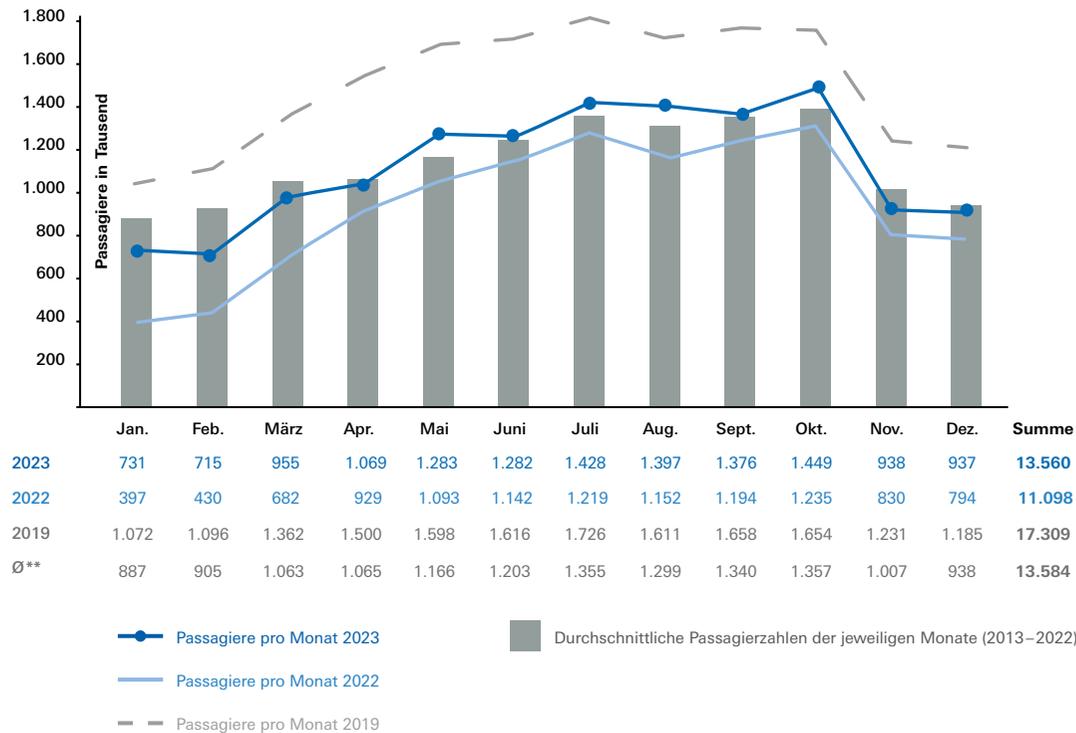
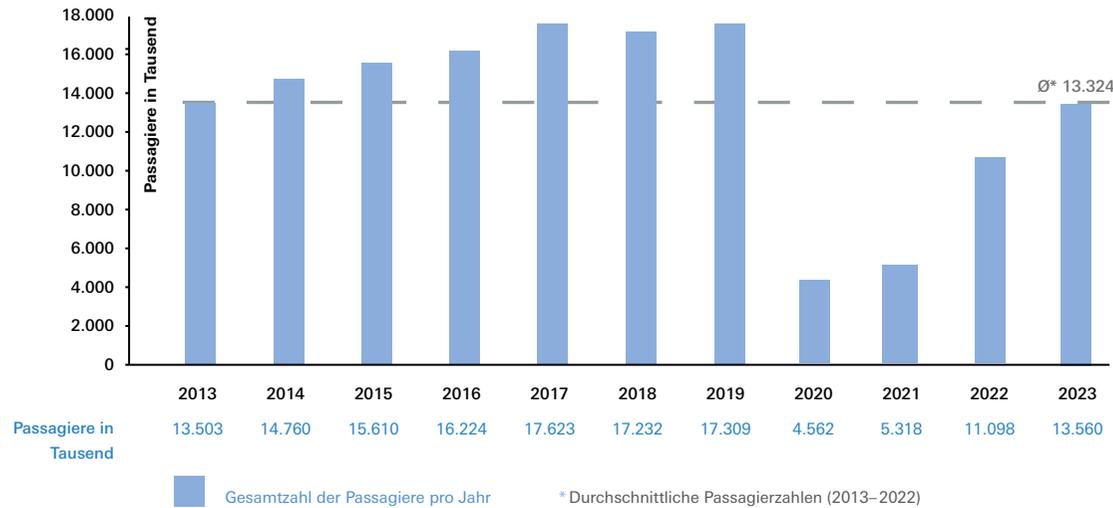
**-20,9%**  
**+22,1%**  
Passagiere



**-26,1%**  
**+13,3%**  
Flugbewegungen



# Passagiere

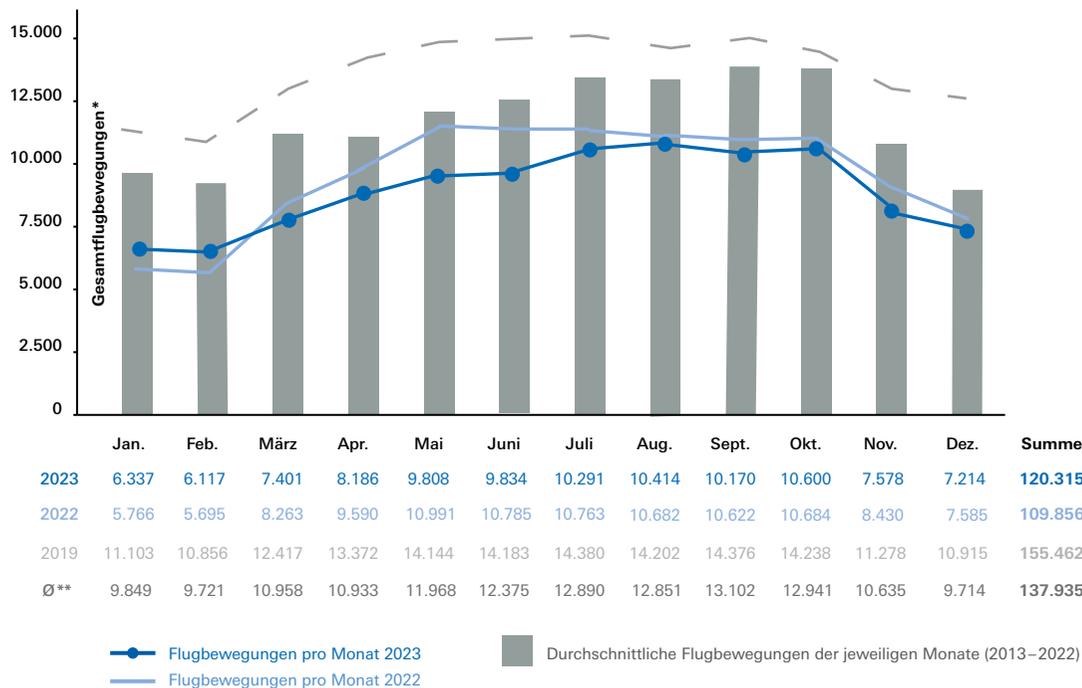
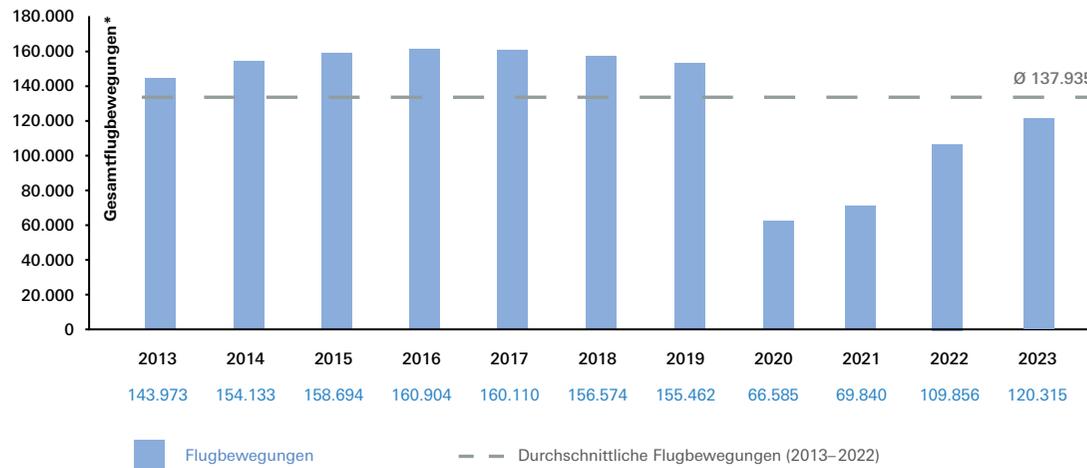


## Passagierzahlen: Auf dem Weg zum Vorkrisenniveau

- Im Vergleich zum Jahr 2022 mit 11.097.688 Passagieren ist die Zahl der Reisenden um 22,1 Prozent auf 13.559.732 gestiegen.
- Der verkehrsstärkste Monat im Jahr 2023 war der Oktober mit 1.449.384 Passagieren, gefolgt von Juli (1.427.884). Auch 2023 waren Oktober und Juli die verkehrsstärksten Monate.
- Der verkehrsschwächste Monat im Jahr 2023 war der Februar mit 714.937 (+66 Prozent im Vergleich zu Februar 2022 mit 430.456 Passagieren). 2022 war der verkehrsschwächste Monat jedoch der Januar mit 396.829.
- Im Jahr 2019 hatte Hamburg Airport durchschnittlich 47.421 Passagiere am Tag. Im Jahr 2023 waren es durchschnittlich 37.151 Passagiere am Tag.



# Flugbewegungen



\* Zivile und militärische Flugbewegungen \*\* Zehnjahresdurchschnitt (2013–2022)

## Die Verkehrszahlen im Überblick

- Mit 120.315 Starts und Landungen hat sich die Gesamtzahl der Flugbewegungen 2023 um rund 9,8 Prozent im Vergleich zum Vorjahr erhöht (2022: 109.856 Starts und Landungen; 2019: 155.462 Starts und Landungen).
- Effiziente Auslastung: die Fluggesellschaften setzen in Hamburg zudem größere Flugzeuge mit einer höheren Sitzplatzkapazität ein. Dadurch stieg die durchschnittliche Anzahl an Sitzen pro Flug von 160 (2022) auf 163, 2019 waren es 159.
- Die Monate mit den meisten Flugbewegungen im Jahr 2023 waren die Monate Oktober (10.600), August (10.414) und Juli (10.291).
- Im verkehrsschwächsten Monat Februar gab es lediglich 6.117 Bewegungen.
- 388 Flugbewegungen – und damit die meisten am Hamburg Airport in 2023 – gab es am 13. Oktober. Zum Vergleich: 2022 war es der 6. Mai mit 414 Bewegungen. Genau einen Flug gab es am bewegungsärmsten Tag, dem 17. Februar. Grund war Streik der Luftsicherheitskontrolle, der Passagierabfertigung und Instandhaltung.



# Lärmkontur

Als stadtnaher Flughafen nimmt Hamburg Airport seine Verantwortung gegenüber den Anwohnerinnen und Anwohnern sehr ernst. Viele einzelne Maßnahmen tragen dazu bei, den Fluglärmschutz 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 die sogenannte Lärmkontur: Dieses wurde 1997 mit  $20,39 \text{ km}^2$  als rechtliche Obergrenze für den Fluglärm in Hamburg festgelegt. Mit dem Lärmkontingent soll erreicht werden, dass die Geräuschbelastung von  $62 \text{ dB(A)}$  Dauerschallpegel  $\text{Leq}_3$  die Fläche von  $20,39 \text{ km}^2$  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 2023 beträgt die Lärmkontur  $12,16 \text{ km}^2$ .



# Lärmkontur

## Legende

-  Fluglärmkontur 1997 Tag  
Fläche 20,39 qkm  
Referenzjahr
-  Fluglärmkontur 2019 Tag  
Fläche 14,55 qkm
-  Fluglärmkontur 2022 Tag  
Fläche 11,57 qkm
-  Fluglärmkontur 2023 Tag  
Fläche 12,16 qkm  
mit 2 Bewegungen Tornado

Vergleich  
Fluglärmkontur für die Jahre 1997, 2019, 2022 und 2023

Äquivalente Dauerschallpegel 62dB(A)  
Kontur Leg 3, TAG 06 - 22 Uhr sechs  
verkehrsreichste Monate

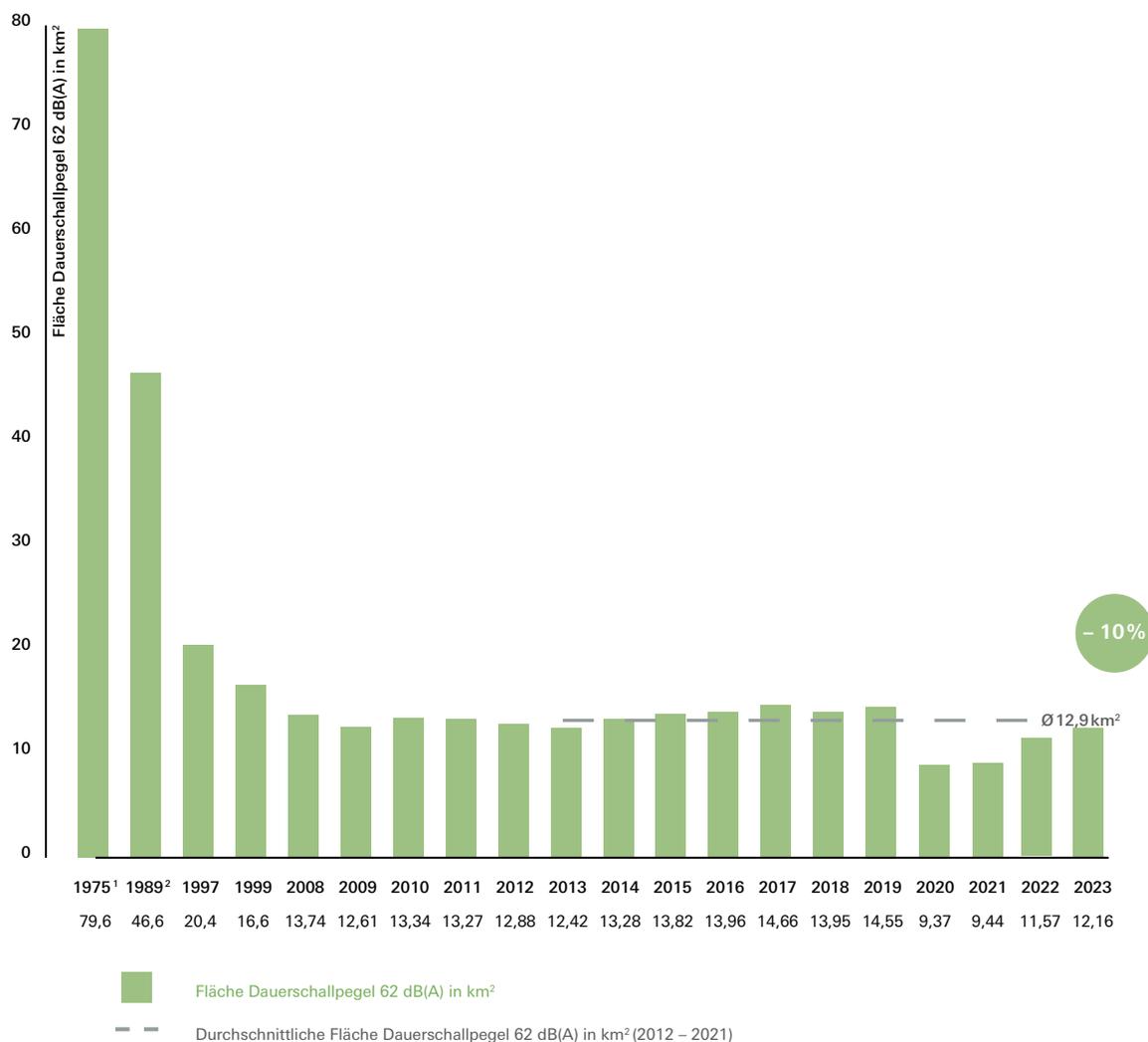


## Die Lärmkontur 2023

- 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 (2023: Mai bis Oktober) einen äquivalenten Dauerschallpegel Leq3 von 62 dB(A) oder höher erreicht.
- 2023 umfasst die Lärmkontur eine Fläche von 12,16 Quadratkilometer. Im Vergleich zum Jahr 2019 (14,55 km<sup>2</sup>) ist das ein Rückgang um rund 20 Prozent, im Vergleich zum Vorjahr eine Steigerung von rund 5 Prozent. Zwei Tornado-Flugbewegungen haben hierzu maßgeblich beigetragen. Ohne diese läge die Lärmkontur bei 11,97 Quadratkilometer.



# Lärmkontur



<sup>1</sup> Vgl. Gutachtergruppe Koppe/Matschat/Müller von 1976, Berechnung für den Flughafen Hamburg über die ADV.

<sup>2</sup> Vgl. Lärmphysikalisches Gutachten für den Flughafen Hamburg, Oktober 1992 (Isermann/Koppe/Müller).

<sup>3</sup> Im Vergleich zum Durchschnitt der letzten zehn Jahre.

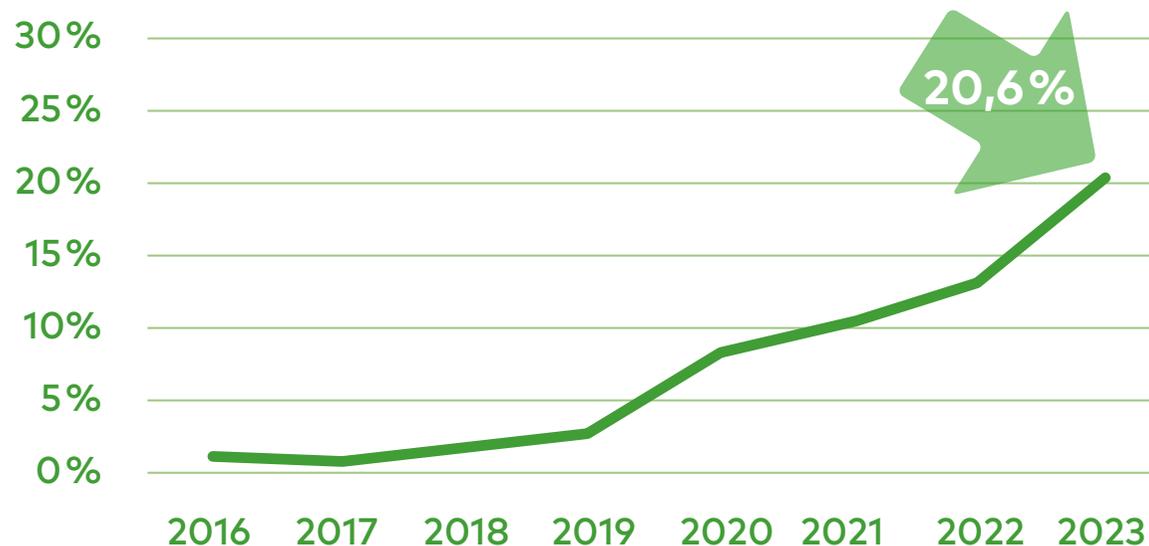
## Die Lärmkontur ist deutlich unter dem Wert von 2019

- Im Jahr 1975 lag die Ausbreitung noch bei 79,6 km<sup>2</sup> und im Jahr 1989 bei 46,6 km<sup>2</sup>. Die Lärmimmissionen sind seither drastisch zurückgegangen. Dies liegt im Wesentlichen an den technischen Innovationen und Verbesserungen an Flugzeugen und Triebwerken, für deren Einsatz sich Hamburg Airport aktiv einsetzt.
- Im Jahr 2023 lag die flächenmäßige Ausbreitung der Fluglärmimmissionen rund um den Flughafen deutlich unter dem Wert des Jahres 2019. Auch dies ist neben dem weiterhin geringeren Verkehr in Folge der Corona-Pandemie vor allem mit der immer größeren Nutzung von modernen Flugzeugtypen in Verbindung zu bringen: Der Anteil an leiserem, verbrauchsarmen Fluggerät liegt im Jahr 2023 bereits bei 20,6 Prozent. Im Vorjahr lag der Anteil noch bei 12,1 Prozent.



# Anteil modernster Flugzeuge an den Flugbewegungen

(z.B. Airbus A320 neo)



Mit 4.588 Bewegungen während der 6 verkehrsreichsten Monate liegen die Flugbewegungen zwischen 22:00–6:00 Uhr leicht oberhalb des Vor-Corona-Niveaus 2019. Trotzdem fällt die Lärmkontur um fast 30% geringer aus. Grund sind insbesondere der Einsatz lärmarmere Flugzeuge und Flottenveränderungen insbesondere bei der Fluggesellschaft Condor. Nachts wird ein um 7 dB(A) geringerer Dauerschallpegel von 55 und mehr dB(A) zur Berechnung der Fläche angewendet. Dieses Ergebnis macht deutlich, dass über die Jahre langsam steigende Flugbewegungen tags wie nachts nicht im gleichen Maße zu einem Anstieg des damit verbundenen Fluglärms führen. Flugzeuge der neuesten Generation wie der Airbus A320neo sind beim Start rund 5 bis 6 dB(A) spürbar leiser im Vergleich zu Vorgängermodellen.



# 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.

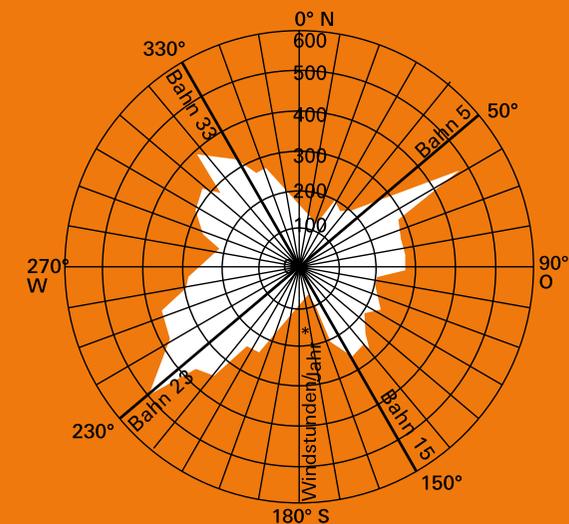
## Start und Landung gegen den Wind

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.

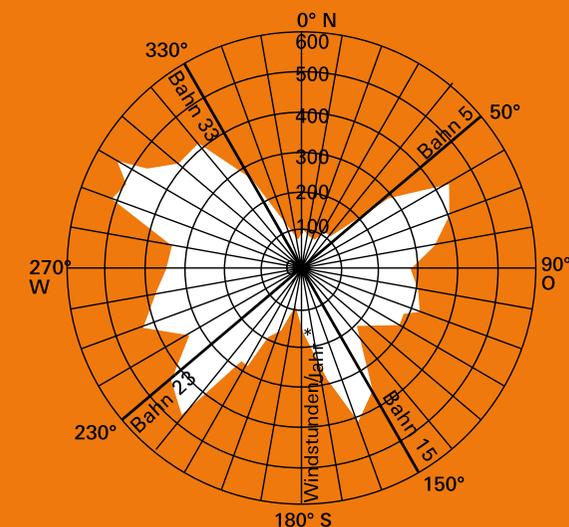
Im Ergebnis sollen die Bahnbenutzungsregeln am Hamburg Airport sicherstellen, dass möglichst wenige Menschen durch den Flugverkehr beeinträchtigt werden. Der Faktor Wind bleibt jedoch eine bestimmende Größe, auf die keinen Einfluss genommen werden kann.

## Windrichtungshäufigkeit am Hamburg Airport\*

Windrichtungen 2023 (starke Südwestwinde)



Windrichtungen 2022 (starke Westwinde)





# An- und Abflugrichtung

## NW Nordwest

40%\*

34.617	13.793
31.961	14.940
46.066	21.180

## SW Südwest

23%\*

17.852	9.627
15.446	8.698
24.381	8.970

## NO Nordost

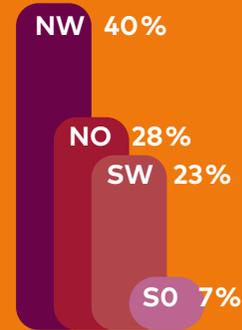
28%\*

4.730	29.463
4.536	27.204
5.215	42.529

## SO Südost

7%\*

2.036	6.350
1.738	2.844
1.100	4.079



Flugbewegungen 2023

Flugbewegungen 2022

Flugbewegungen 2019

\*Zivile und militärische Flugbewegungen

Weitere Verkehre:  
2.489 Hubschrauberbewegungen (2%)

## An- und Abflugrichtung 2023

- Die meisten Flugbewegungen wurden 2023 über dem Nordwesten gezählt. Gemessen an den Starts und Landungen lag der Anteil bei rund 40 Prozent. Rund 28 Prozent aller Flüge starteten bzw. landeten über Nordosten, rund 23 Prozent über Südwesten.
- Die Hamburger Innenstadt im Südosten, die eine besonders hohe Bevölkerungsdichte aufweist, verzeichnete im Jahr 2023 insgesamt nur rund 3 Prozent aller Starts und 11 Prozent aller Landungen. Grund hierfür waren die vierwöchigen Bahnsperren 2023.



# 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 Mobi-

lität 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 Lärmgebühren 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.

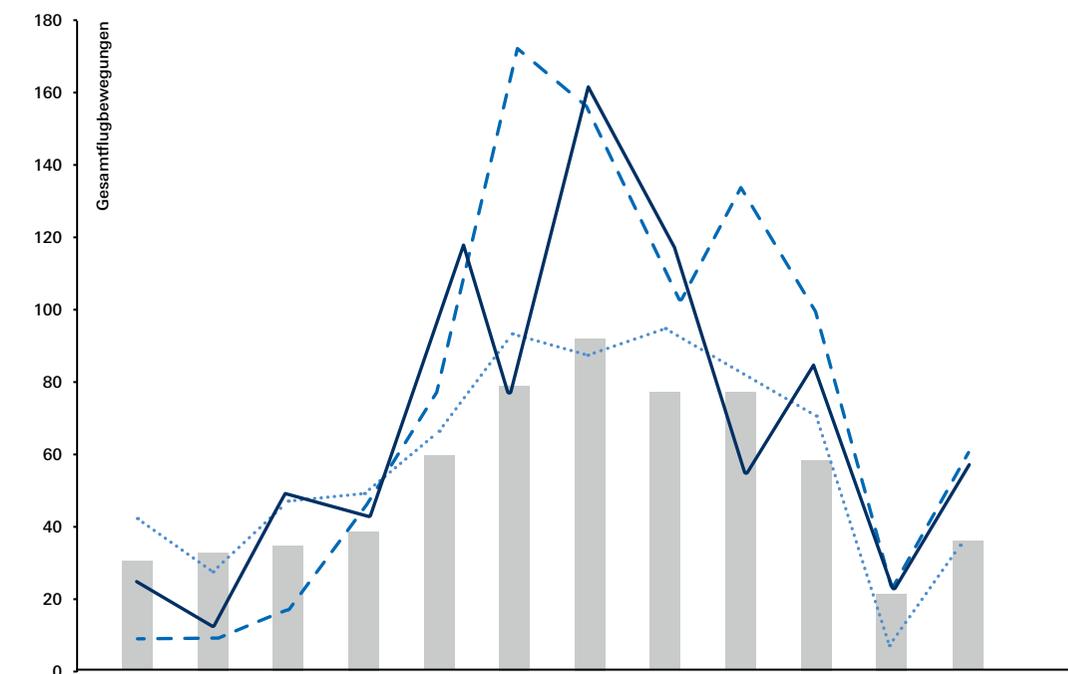


- nur verspätete Flüge im Linien- und regelmäßigen Pauschalreiseverkehr 23 – 24 Uhr
- nur Katastrophen-, medizinische Hilfsleistungs-, Such-, Rettungs- und dringenden polizeiliche Einsatzflüge; nur mit Einzelausnahmegenehmigung 0–6 Uhr



# Nachtflugbeschränkung

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



	Jan.	Feb.	März	Apr.	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Summe
2023	23	12	48	41	119	77	161	116	54	82	23	53	809
2022	7	7	16	45	76	171	157	102	135	74	22	60	872
2019	41	28	48	49	64	91	82	92	78	68	14	23	678
Ø*	26	25	35	37	70	88	95	77	78	61	22	39	653

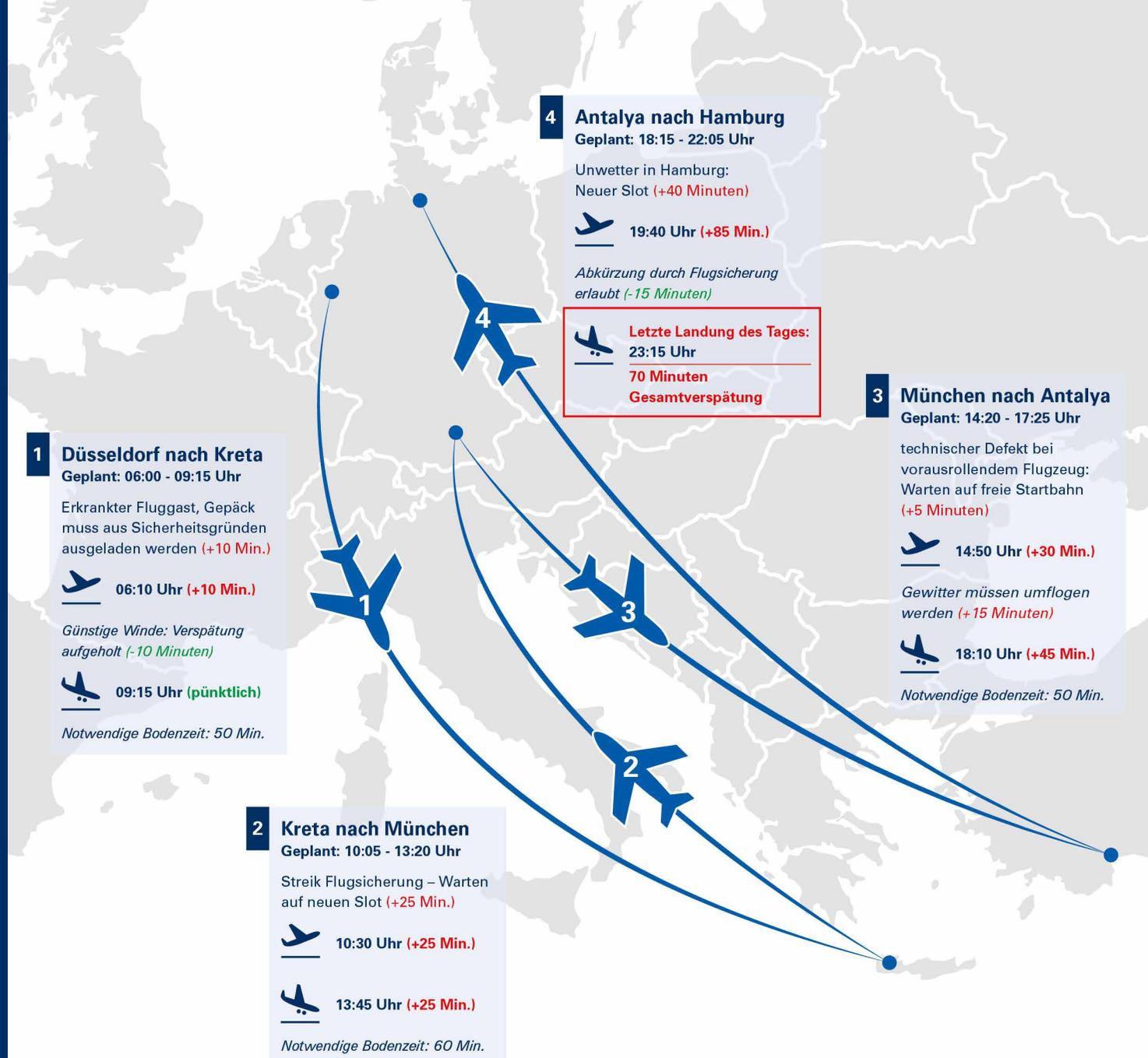
Verspätete Flüge zwischen 23 und 24 Uhr: 2023 — 2022 - - 2019 ..... \* Ø 2013 – 2022

## Im Jahr 2023 griff die Verspätungsregelung 809-mal

- Von Januar bis einschließlich Dezember 2023 gab es am Hamburg Airport 809 Starts und Landungen zwischen 23 und 24 Uhr. Das sind 7,3 Prozent weniger verspätete Flüge als im Vorjahr (Januar bis Dezember 2022: 873 Flüge), obwohl die Gesamtzahl der Starts und Landungen im gleichen Zeitraum um 9,8 Prozent gestiegen ist. Der Anteil der Flüge, die die Verspätungsregelung am Hamburg Airport nutzen müssen, ist gering: Von Januar bis Dezember 2023 mussten nur 0,67 Prozent der Gesamtflüge zwischen 23:00 und 24:00 Uhr starten oder landen. 72,4 Prozent der verspäteten Flüge starteten und landeten dabei innerhalb der ersten halben Stunde.
- Strikte Nachtflugbeschränkung: Ab Mitternacht sind ausschließlich Flüge mit vorheriger Einzelfallgenehmigung durch die Hamburger Umweltbehörde zulässig. Hilfs- und Rettungsflüge sind davon ausgenommen. Dies war im Jahr 2023 23-mal der Fall.

## 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.





# Direktziel: Wasserstoff

## Flughafen Hamburg tritt dem internationalen Netzwerk "Hydrogen Hub at Airports" bei

Als erster Flughafen in Deutschland tritt Hamburg Airport 2023 dem internationalen Netzwerk künftiger Wasserstoff Hubs bei. Das Ziel des weltweiten Netzwerkes "Hydrogen Hub at Airports" ist es, gemeinsam mit dem Flugzeughersteller Airbus, Flughäfen, Airlines und Unternehmen aus dem Energiesektor eine zuverlässige Infrastruktur für die Nutzung von Wasserstoff in der Luftfahrt zu erforschen und aufzubauen. Zu den weiteren Partnern, die Airbus zu der Kooperation eingeladen hat, zählen Flughäfen in Frankreich, Singapur, Japan und Neuseeland.

Der Beitritt zu dem weltweiten Netzwerk ist für den Hamburger Flughafen auch strategisch wichtig: Airlines, die zum Beispiel zur Markteinführung des Airbus ZEROe Verbindungen anbieten möchten, benötigen ein bestehendes Netzwerk aus Flughäfen, die darauf vorbereitet sind. Flugzeuge mit Wasserstoffantrieb, die künftig in Hamburg starten und landen sollen, brauchen Ziele, an denen sie ebenfalls landen, Wasserstoff tanken und wieder starten können.

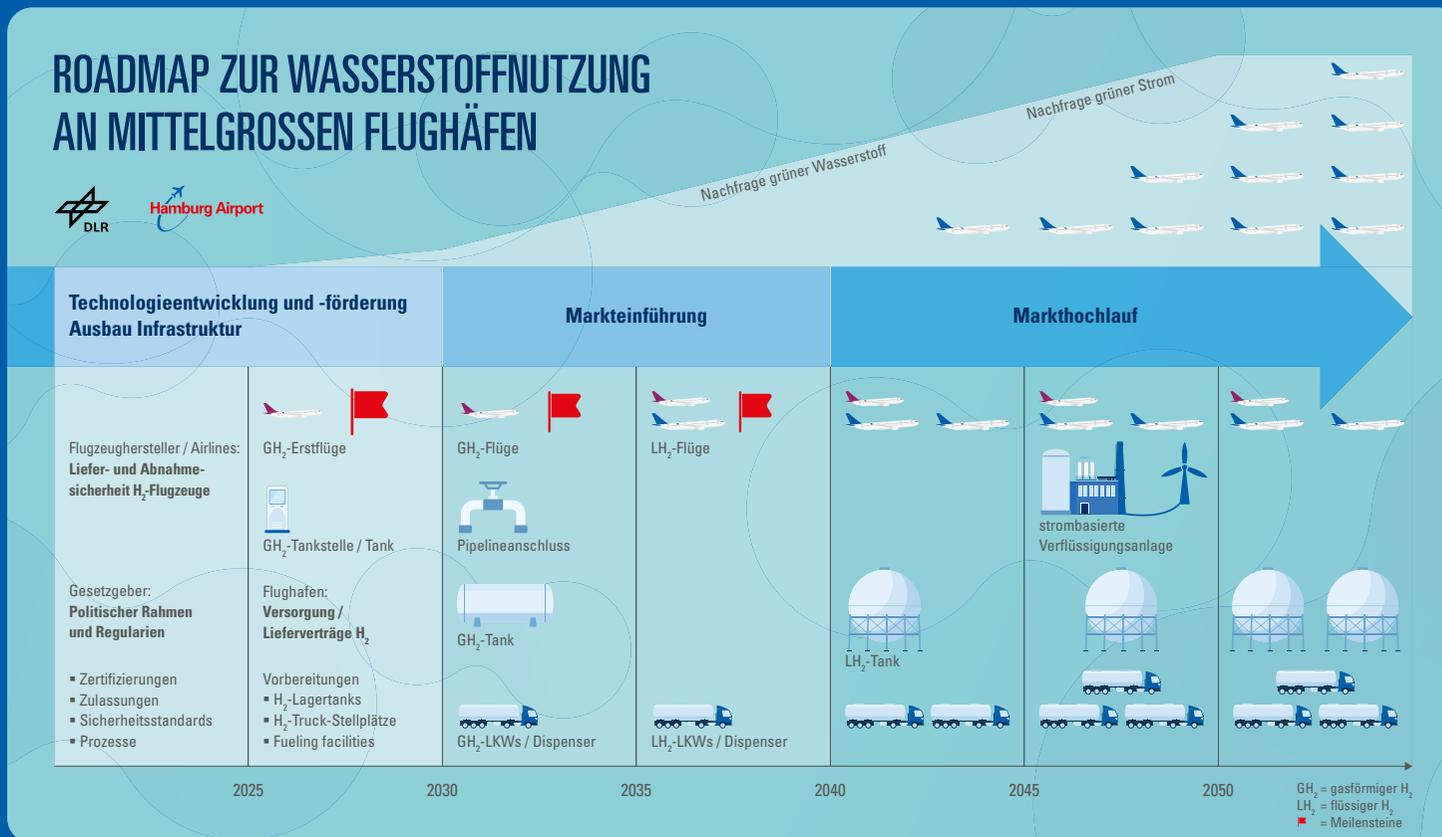




# Direktziel: Wasserstoff

## DLR und Flughafen Hamburg präsentieren gemeinsame Wasserstoff-Roadmap

Auf dem Weg zum klimaverträglichen Fliegen: Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) und Hamburg Airport haben 2023 eine Roadmap vorgestellt, die die notwendigen Schritte für den Aufbau einer Wasserstoff-Infrastruktur an mittelgroßen Flughäfen beschreibt. Am Beispiel des Hamburger Flughafens werden der wachsende H<sub>2</sub>-Bedarf, die Entwicklung von Lagerkapazitäten sowie Lieferwege skizziert. Zugleich werden darin auch die Anforderungen an politische Weichenstellungen für eine Energiewende in der Luftfahrt verdeutlicht.





## Termine für Wartung und Instandhaltung Pistensperrungen 2024

**Jährliche Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten  
sind notwendig für einen sicheren Flugbetrieb**

- **Voraussichtlich 27. bis 31. Mai 2024:**  
Start- und Landebahn 15/33 (Norderstedt/Alsterdorf) gesperrt,  
alle Starts und Landungen über Niendorf und Langenhorn
- **Voraussichtlich 9. bis 23. September 2024:**  
Start- und Landebahn 05/23 (Niendorf/Langenhorn) gesperrt,  
alle Starts und Landungen über Norderstedt und Alsterdorf
- **Besonderheit in 2024:**  
Erneuerung der Rollweg-Oberfläche parallel zur Start- und  
Landebahn 05/23 (Niendorf/Langenhorn) auf einer Länge von  
rund 900 Metern

## Impressum

### Herausgeber

Flughafen Hamburg GmbH  
Flughafenstraße 1-3  
22335 Hamburg

### Ansprechpartner

Katja Bromm, Leitung Kommunikation  
Tel. + 49 (0) 40/50 75 - 36 11  
E-Mail: kbromm@ham.airport.de

### Projektmanagement

Julia Grosser,  
Referentin Politische Kommunikation

### Editorial sDesign und Grafik

Sabine Barmbold, Leitung Design

### Fotos

Oliver Sorg

### Datenstand

8. Februar 2024