

JAHRESSTATISTIK 2024





Zahlen, Daten, Fakten 2024 – Die Jahresstatistik von Hamburg Airport

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 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 CO₂-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 2024 in Passagierzahlen, Strecken, Flugbewegungen, Lärm-, Natur- und Umweltschutz und einigen weiteren thematischen Highlights zusammen.



ZAHLEN, DATEN, FAKTEN 2024

Eine Auswahl

- Die Auslastung der Flüge erreicht Rekordwerte und liegt bei 81 Prozent (2019: 77,9 Prozent). Das ist die höchste durchschnittliche Auslastung, die es am Hamburg Airport jemals gab.
- Besonders starke Nachfrage nach Privatreisen innerhalb Europas. Hier wurde zeitweise eine Erholungsrate von über 100 Prozent im Vergleich zu 2019 erreicht.
- Es dauert nur noch unter 50 Sekunden, bis der Koffer in der Gepäckaufgabe am Automaten auf die Reise geht. Die Anzahl der Gepäckstücke per Self Bag Drop hat sich gegenüber 2023 um 30 Prozent erhöht.
- Die Herbstferien markierten mit über 843.000 Passagieren die stärkste Nachfrage seit der Corona-Pandemie. Am 18. Oktober 2024 wurde erstmals wieder die Marke von 60.000 Passagieren/Tag geknackt.

Jahresvergleich

2019 – 2024

Erholungsrate zu 2019

Passagiere

-14%
86%



2024 nutzten 14,83 Mio. Passagiere den Hamburg Airport.

Flugbewegungen

-18,2%
79%



2024 verzeichnet 127.000 Starts und Landungen.



ZAHLEN, DATEN, FAKTEN 2024



14,83 Mio.
Passagiere in 2024

127.000

Flugbewegungen (2024),

davon **20.561**
mit modernen
Flugzeugtypen

Frachturnschlag

+39%

ggü. 2023



Das starke Wachstum bei der Flugzeugfracht wurde zu $\frac{3}{4}$ auf der Dubai-Verbindung und zu knapp $\frac{1}{4}$ auf der neuen Strecke nach Doha generiert.

125
Flugziele
direkt



55
Airlines



Geschäftsreisen
pendeln sich ein bei

20%

1.000

Flugziele mit nur 1x umsteigen

Trend zu Fernzielen im privaten und
Geschäftsreisen-Segment steigt

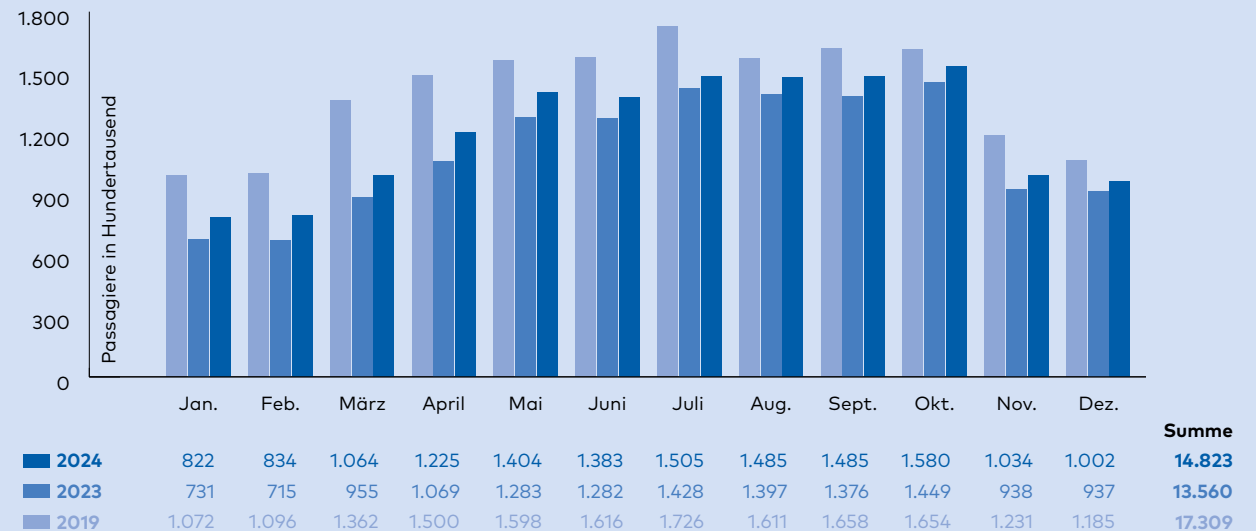
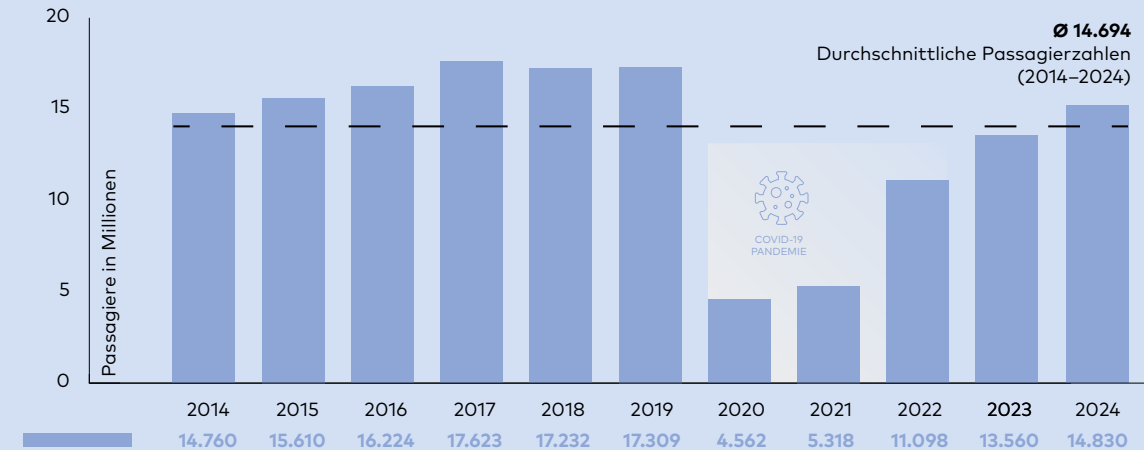


PASSAGIERZAHLEN 2024

Erwartungen werden übertroffen

- Im Vergleich zu 2023 mit 13.559.140 Passagieren ist die Zahl der Reisenden um 9,4 Prozent auf 14.831.274 gestiegen.
- Im Oktober verzeichnete Hamburg Airport rund 1.580.600 Passagiere und damit den bisher verkehrsreichsten Monat seit 2020. Gegenüber Oktober 2023 ist das ein Plus von 9,1 Prozent. (Erholungswert ggü. Oktober 2019: 96 Prozent, Januar – Oktober: 86 Prozent).
- Der verkehrsschwächste Monat im Jahr 2024 war der Januar mit 823.000 Passagieren (+13 Prozent im Vergleich zu Januar 2023 mit 728.318).
- 2024 hatte Hamburg Airport im Durchschnitt 40.626 Passagiere pro Tag. 2023 waren es noch 37.151 Passagiere.

Passagierzahlen



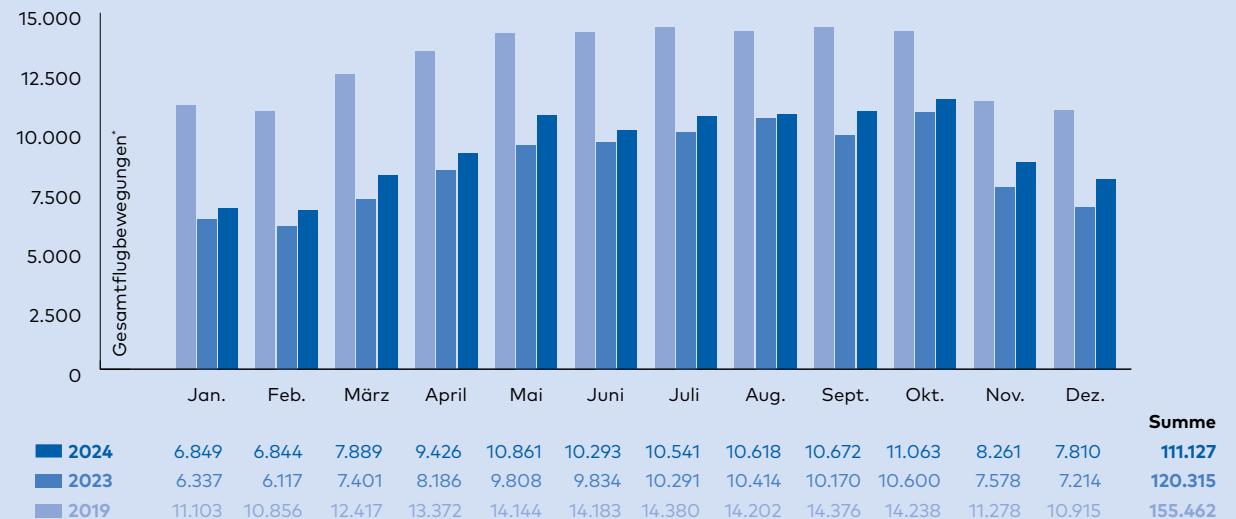
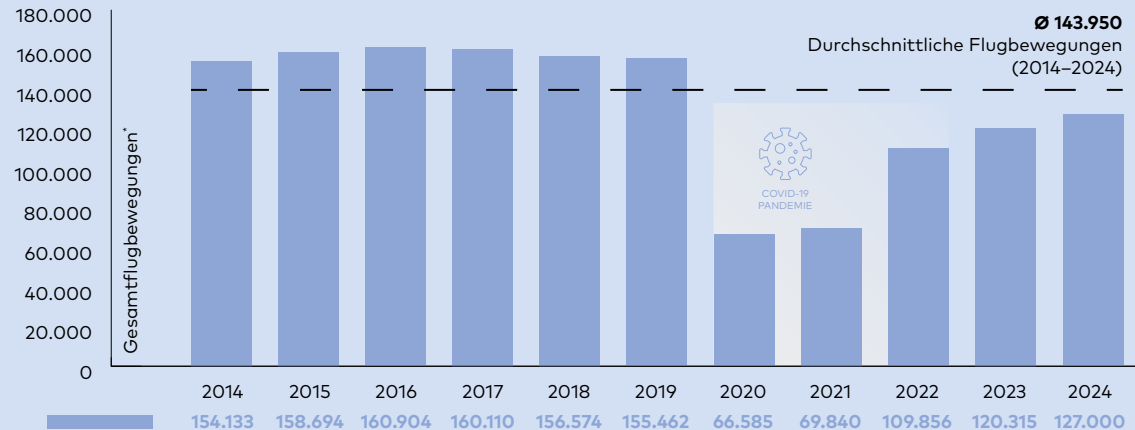


FLUGBEWEGUNGEN 2024

Die Zahl der Flugbewegungen steigt

- Mit 127.000 Starts und Landungen hat sich die Gesamtzahl der Flugbewegungen 2024 um rund 5,5 Prozent erhöht (2023: 120.300 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 163 (2023) auf 165, 2019 waren es 159.
- Die Monate mit den meisten Flugbewegungen im Jahr 2024 waren die Monate Oktober (11.060), Mai (10.688) und September (10.671).
- Im Monat Februar gab es mit 6.844 Bewegungen die wenigsten Bewegungen/Tag.
- 394 Flugbewegungen – und damit die meisten am Hamburg Airport in 2024 – gab es am 18. Oktober. Zum Vergleich: 2023 war es der 13. Oktober mit 388 Flugbewegungen. Der bewegungsärmste Tag des Jahres war der 1. Februar 2024 mit 81 Flügen, begründet durch Streiks an deutschen Flughäfen.

Flugbewegungen



*Zivile und militärische Flugbewegungen



LÄRMKONTUR

Fluglärm in Hamburg weiter deutlich geringer als 2019

Hamburg Airport ist es wichtig, eine Balance zwischen den touristischen und wirtschaftlichen Interessen der Metropolregion Hamburg einerseits und dem berechtigten Ruhebedürfnis der Anwohner andererseits sicherzustellen. Vor diesem Hintergrund wurde bereits 1997 eine Obergrenze für den in Hamburg und Schleswig-Holstein zulässigen Fluglärm festgelegt: das sogenannte Lärmkontingent.

Seit 1999 wird in der Betriebsgenehmigung des Flughafens festgehalten, dass der ausgehende Fluglärm die 1997 festgelegten Werte und die betroffene Flächengröße nicht übersteigen darf. Maßgeblich für den Vergleich ist die Größe der Fläche, die von der Isophone von 62 dB und mehr des äquivalenten Dauerschallpegels $Leq-3$ über die sechs verkehrsreichsten Monate eines Jahres umschlossen wird. Die Größe der Fläche des Referenzjahres betrug $20,39 \text{ km}^2$. Der Betreiber des Flughafens hat die Einhaltung des Lärmkontingents jährlich zu überprüfen und nachzuweisen.

Mit der Erneuerung des Erbbaurechtsvertrags des Flughafens Hamburg in 2019 wurde vertraglich eine ergänzende Größenordnung von $15,39 \text{ km}^2$ vereinbart, welche seit dem Jahr 2021 gilt und bei deren Überschreitung Lärmausgleichszahlungen zu entrichten sind. Eine Einschränkung der Betriebsgenehmigung ergibt sich daraus allerdings rechtlich nicht.

Seit 2017 wird zudem freiwillig eine Lärmkontur für die Nacht berechnet.

Start des 10. Freiwilligen Lärmschutzprogramms

2024 ist das 10. Freiwillige Lärmschutzprogramm an den Start gegangen. Mehr als 6000 Haushalte profitieren davon. Es werden Schlaf- und Kinderzimmerfenster gefördert, wenn die vorhandenen Fenster ein Schalldämm-Maß $< 35 \text{ dB}$ erbringen. Eingebaut werden Schallschutzfenster mit einem Schalldämm-Maß von 39 dB . Zusätzlich wird der Einbau von Schalldämmlüftern, alternativ Fensterautomation angeboten. Die Kosten werden zu 75% vom Flughafen übernommen, der in Vorleistung geht.

Weitere Informationen zum aktuellen Lärmschutzprogramm:

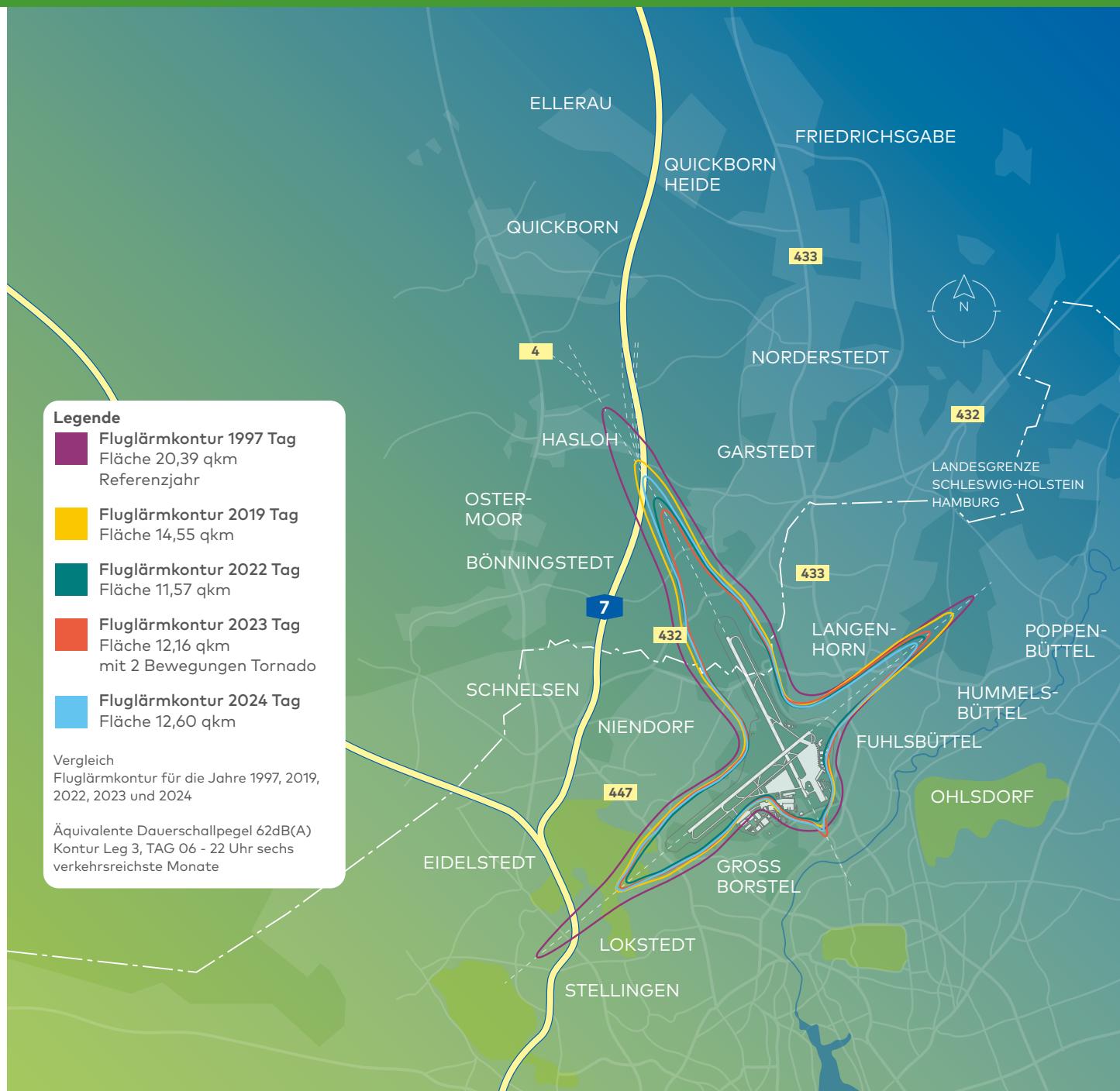




LÄRMKONTUR TAG 2024

Gesamtkontur 13 Prozent geringer als 2019

- Die durch Fluglärm von einem Dauerschallpegel von 62 und mehr dB(A) belastete Fläche nimmt seit 1997 (Referenzjahr) kontinuierlich ab. 2024 umfasst die Tag-Lärmkontur eine Fläche von 12,6 km². Dies entspricht im Vergleich zum Vor-Coronajahr 2019 einer Reduktion von 13 Prozent, im Vergleich zu 1997 ist die Kontur sogar um 38,2 Prozent geschrumpft.
- Der Anstieg der Tag-Lärmkontur um 3,62 Prozent im Vergleich zum Vorjahr lässt sich in direkter Relation zu den gestiegenen Flugbewegungen sehen: waren es in den sechst verkehrsreichsten Monaten 2023 66.310 Bewegungen, sind es 2024 68.520 Flugbewegungen gewesen.
- Dabei fanden 45 Prozent der Starts und Landungen windrichtungsbedingt auf der 33/15 Richtung Norderstedt statt (5 Prozent mehr als im Vorjahr), so dass sich die Kontur etwas ausgeprägter in diese Richtung verlagert. Gleichzeitig fiel die Konturausprägung in die anderen Start- und Landrichtungen im Vergleich zu den Vorjahren fast überall kleiner aus.





LÄRMKONTUR NACHT 2024

Verkehr über Vor-Corona-Niveau aber mit fast 20% weniger Lärm

- Die Randzeiten der regulären Betriebszeit (22–23 Uhr) und Nachtflugeinschränkungen (23–6 Uhr) wurden stärker genutzt. Die Anzahl der Flugbewegungen liegt bei ca. 4.900 Bewegungen im Vergleich zu ca. 4.500 Bewegungen im Jahr 2019. Während die Zahl der Bewegungen bereits bei etwa 108 Prozent von 2019 liegt, hat sich die Lärmausbreitung allerdings um 18,6 Prozent verringert.
- Im Jahr 2024 lag die nächtliche Lärmkontur bei 7,92 km², während diese 2019 noch 9,73 km² betrug. Der Grund liegt hier insbesondere darin, dass vergleichsweise laute Flugzeugmuster wie z. B. die Boeing 757 nachts kaum noch eingesetzt werden und damit die Lärmkontur und die Belastung der Anwohner sinkt.
- Der Anstieg der Kontur um knapp 12 Prozent im Vergleich zum Vorjahr korreliert mit dem Anstieg der Flugbewegungen. Außerdem fand im Vergleich eine Verlagerung der Start- und Landerichtung statt (mehr Landungen in Richtung 15/Norderstedt, Starts in Richtung 33/Innenstadt).



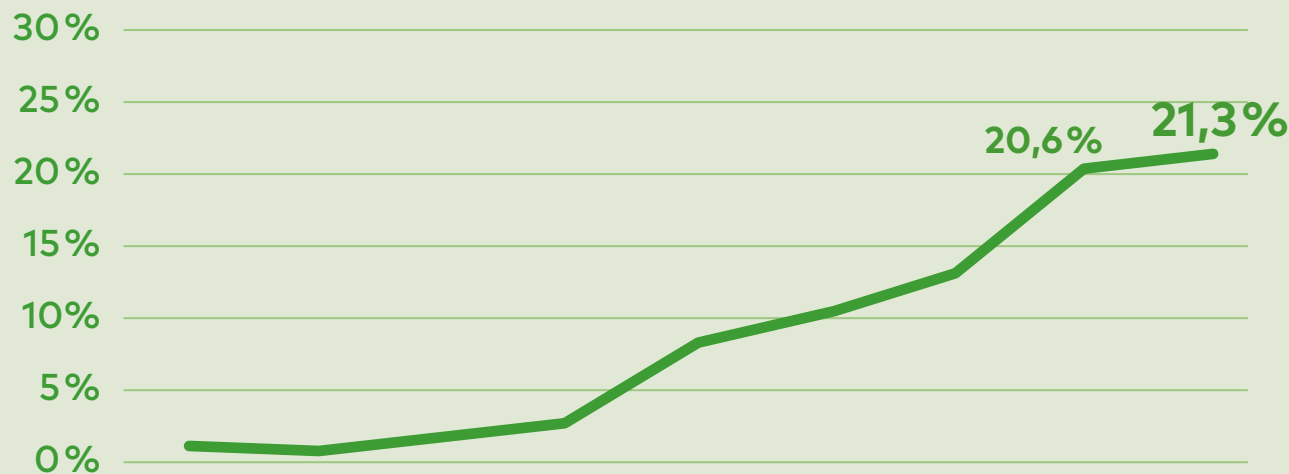
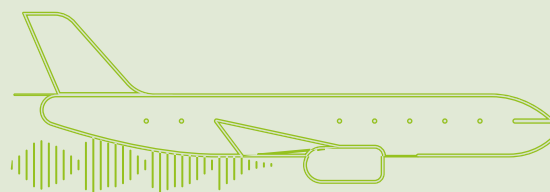


ANTEIL MODERNSTER FLUGZEUGE AN DEN FLUGBEWEGUNGEN

Deutliche Lärmreduktion ist nachweisbar

Flugzeuge der neuesten Generation wie der Airbus A320neo sind beim Start rund 5 bis 6 dB(A) deutlich spürbar leiser im Vergleich zu Vorgängermodellen. Dieser Einsatz moderner Flugzeugtypen, zu denen bspw. auch die Boeing 737Max, perspektivisch auch Langstreckenflugzeuge wie der A321XLR, gehören, steigt kontinuierlich; seit der Einführung 2016 liegt der Flottenanteil bei mittlerweile 21,3 Prozent im Jahr 2024.

Von Klimabelastungen und Lärmemissionen abhängige, vom Hamburg Airport definierte Start- und Landeentgelte für Flugzeuge, die 2025 angehoben werden, unterstützen das Wachstum dieser modernen Flotten, die von und nach Hamburg fliegen. Und auch die Auslastung der Maschinen wächst, so dass die wachsenden Passagierströme möglichst effizient aufgefangen werden. Diese Entwicklung trägt insbesondere in der Nacht maßgeblich dazu bei, dass eine deutliche Lärmreduktion nachweisbar ist.



Einführung der Flugzeugtypen	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Anzahl der Flugbewegungen (FB) mit modernen Flugzeugen	1.666	1.382	2.072	3.829	4.235	5.376	11.109	20.561	22.838
Anzahl der gewerblichen FB ohne Propellermaschinen und Hubschrauber	129.478	134.596	131.140	133.059	48.927	51.125	87.935	99.684	107.351



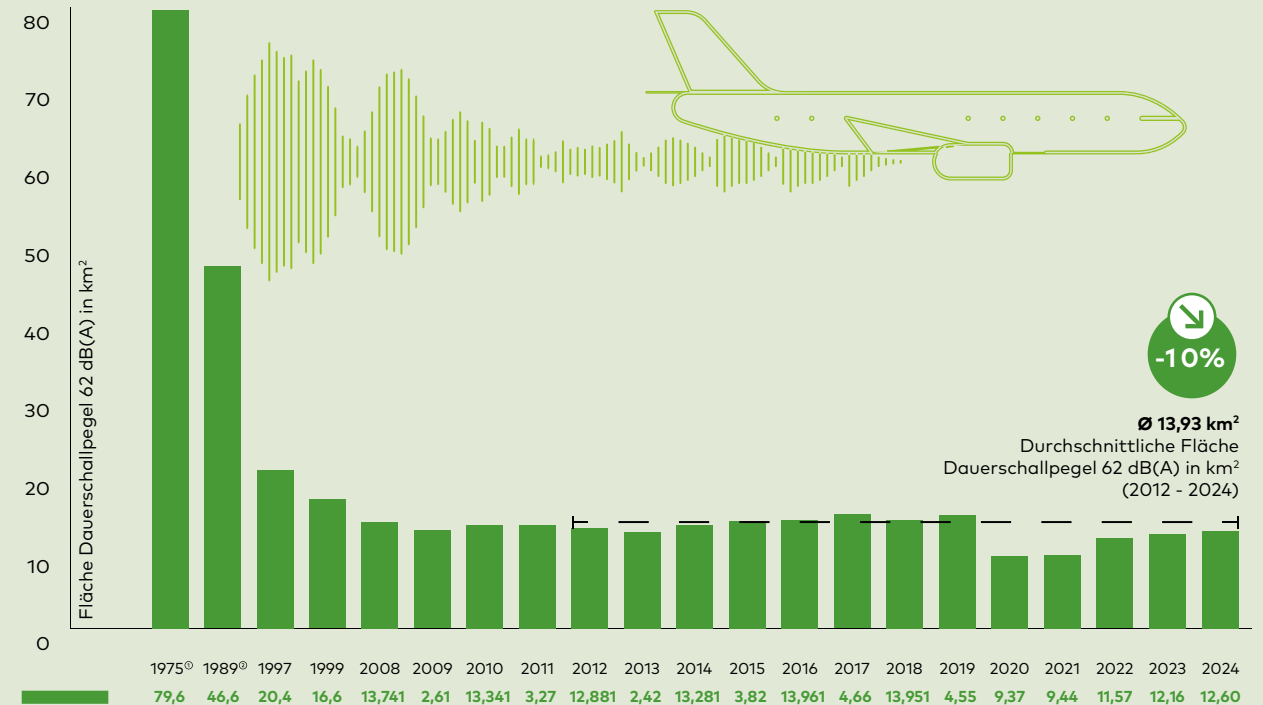
HERAUSFORDERUNG IN DER BERECHNUNG DER LÄRMKONTUR

Lärmkontur gibt leisere Situation am Hamburger Himmel nur bedingt wieder

- Im Jahr 1975 lag die Ausbreitung noch bei 79,6 km² und im Jahr 1989 bei 46,6 km². 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.
- Jährliche Schwankungen in der Lärmkontur sind normal. Die Berechnung nach AzB (Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen) aus dem Jahr 2008 bildet die aktuelle Lärmsituation nur bedingt ab, da sie die moderneren Flugzeugtypen noch nicht berücksichtigt (obwohl verpflichtend sogar nur die Anwendung des noch älteren Regelwerks von 1975 wäre).
- Die Kontur bleibt damit ein rein rechnerischer Wert, der auf der Einordnung aller Flugzeugtypen in Flugzeuggruppen mit vorgegebenen Lärmwerten für Start und Landung basiert. Die Differenzen zwischen den Flugzeuggruppen sind beträchtlich: Teilweise werden neue Flugzeugmuster auf Grund einer fehlenden Beschreibung in bestehenden, lauten „Altgruppen“ eingruppiert.

So gibt der rechnerische Wert die aktuelle Situation am Hamburger Flughafen nur bedingt wieder – denn der Anteil der modernen Flugzeugtypen steigt weiter.

Lärmkontur



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

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

³⁾ Im Vergleich zum Durchschnitt der letzten zehn Jahre.



AN- UND ABFLUGRICHTUNG 2024

Die Windrichtung ist entscheidend

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. Zu den größten Einflussfaktoren zählen Witterungsverhältnisse, Verkehrslage sowie Bauarbeiten.

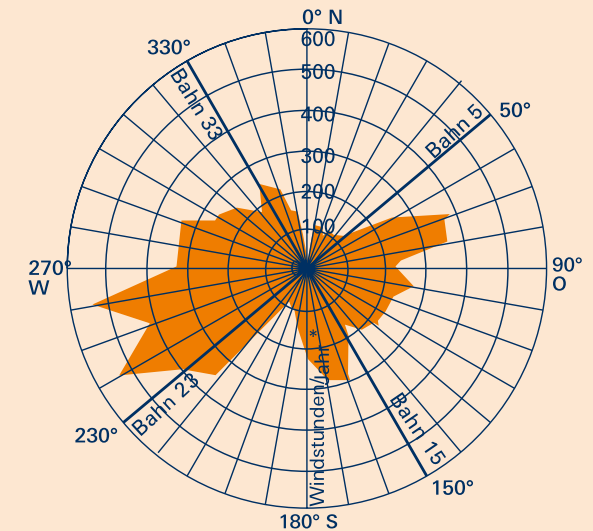
Starts und Landungen gegen den Wind

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.

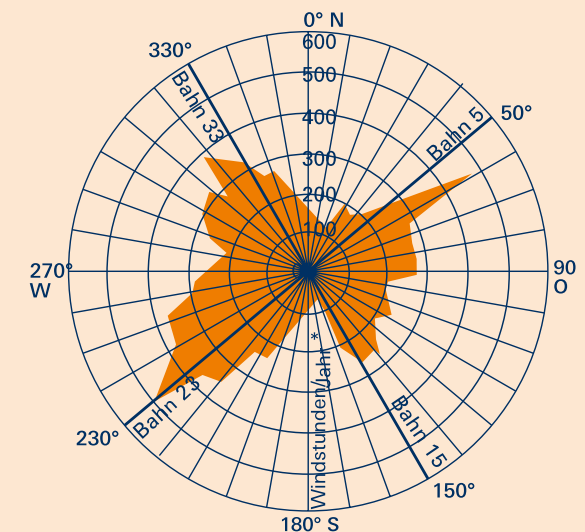
Im Ergebnis sollen die Bahnbenutzungsregeln am Hamburg Airport sicherstellen, dass möglichst wenige Menschen durch den Flugverkehr beeinträchtigt werden. Der Faktor Wind bleibt jedoch eine bestimmende Größe, auf die keinen Einfluss genommen werden kann.

Windrichtungshäufigkeit

Windrichtungen 2024 (starke Westwinde)



Windrichtungen 2023 (starke Südwestwinde)





AN- UND ABFLUGRICHTUNG 2024

Verteilung der Start- und Lande-richtungen wie in den Vorjahren

- Die meisten Flugbewegungen wurden 2024 über dem Nordwesten gezählt. Gemessen an den Starts und Landungen lag der Anteil bei rund 46 Prozent. Rund 28 Prozent aller Flüge starteten bzw. landeten über Nordosten, rund 22 Prozent über Südwesten.
- Die Hamburger Innenstadt im Südosten, die eine besonders hohe Bevölkerungsdichte aufweist, verzeichnete im Jahr 2024 insgesamt nur rund 4 Prozent aller Starts und Landungen. Grund hierfür waren die Bahnsperren 2024. Die Bevölkerungsdichte ist hier mit großem Abstand am höchsten. Diese Betriebsrichtungen werden nur bei Überschreiten der Windmaxima und bei einer Sperrung der Bahn 05/23 genutzt.

NW Nordwest

46%*

✈️ 34.356 🛬 18.867

✈️ 34.617 🛬 13.793

✈️ 46.066 🛬 21.180

NO Nordost

28%*

✈️ 5.227 🛬 27.586

✈️ 4.730 🛬 29.463

✈️ 5.215 🛬 42.529

SW Südwest

22%*

✈️ 16.545 🛬 8.745

✈️ 17.852 🛬 9.627

✈️ 24.381 🛬 8.970

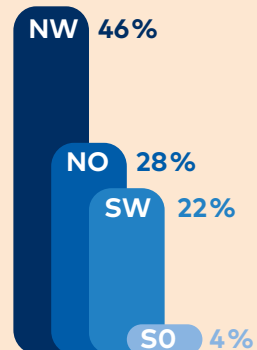
SO Südost

4%*

✈️ 1.686 🛬 2.657

✈️ 2.036 🛬 6.350

✈️ 1.100 🛬 4.079



✈️ Flugbewegungen 2024

✈️ Flugbewegungen 2023

✈️ Flugbewegungen 2019

*Zivile und militärische Flugbewegungen

Weitere Verkehre:
2.489 Hubschrauber-
bewegungen (2%)



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 Mobilität 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 Ausnahme-genehmigung durch die Behörde für Umwelt und Energie zulässig. Katastrophen-, medizinische Hilfsleistungs-, Such-, Rettungs- und polizeiliche Einsätze sind von den Nachtflugbeschränkungen ausgenommen.



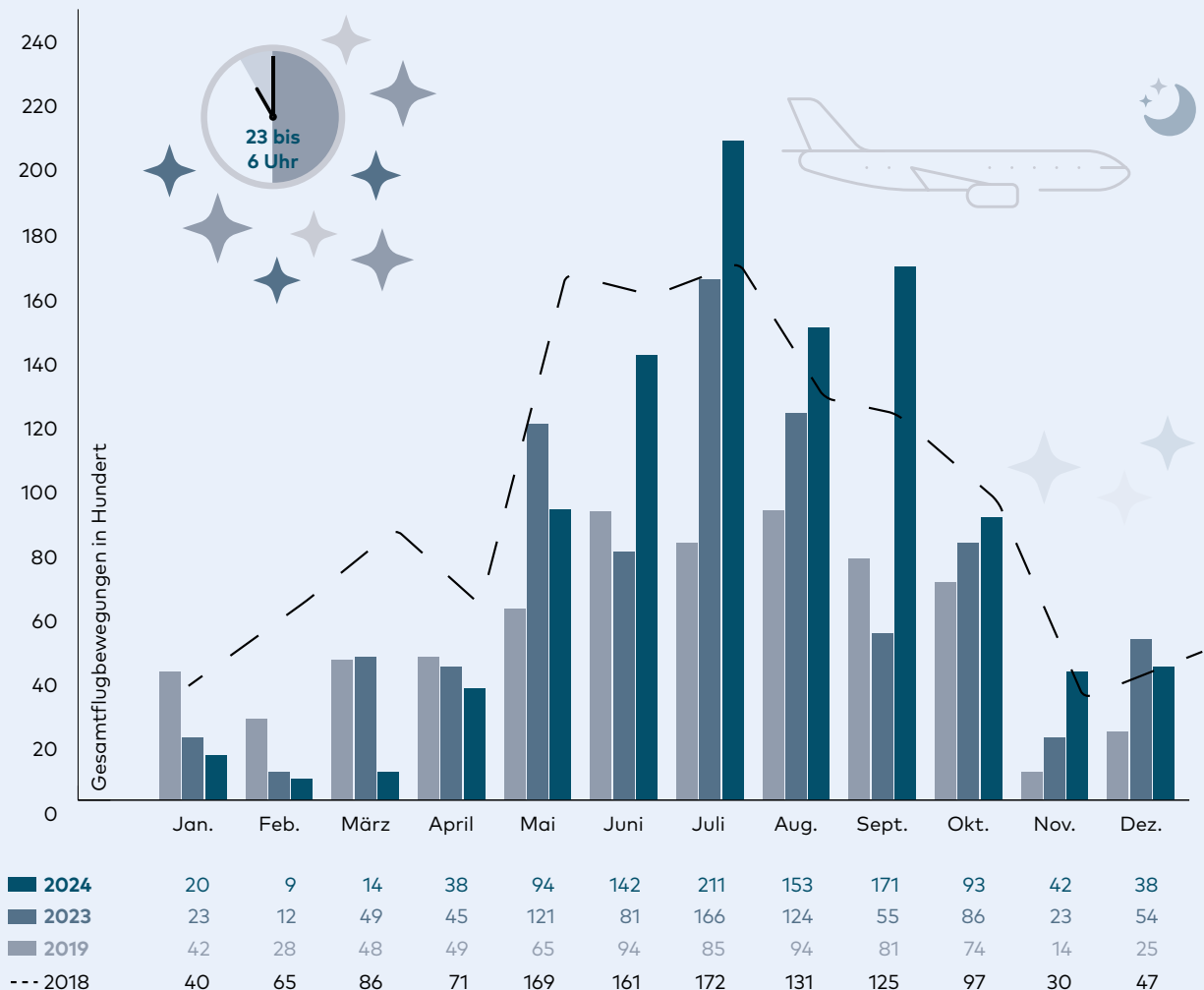


NACHTFLUGBESCHRÄNKUNG

73,8 Prozent der Flüge starteten und landeten bis 23:30 Uhr

- Von Januar bis Dezember 2024 gab es am Hamburg Airport 987 Starts und Landungen zwischen 23 und 24 Uhr. Das sind rund 22 Prozent mehr verspätete Flüge als im Vorjahr (Januar bis Dezember 2023: 809 Flüge) während die Gesamtzahl der Starts und Landungen im gleichen Zeitraum um 5,5 Prozent gestiegen ist.
- Hamburg Airport zählt im Jahr 2024 eine Anzahl von 985 Verspätungen nach 23.00 Uhr. Hinzu kommen 40 in Anspruch genommene Einzelausnahmen der BUKEA für Flüge nach 24.00 Uhr. Insgesamt also 1025.
- Der noch in 2023 rückläufige Trend der Verspätungen konnte nicht fortgesetzt werden. Der Anstieg beträgt von 2023 auf 2024 ca. 23 Prozent. Die BUKEA weist das Jahr 2024 mit 987 Verspätungen aus, da sie zwei Mannschaftsflüge während der Fußball-Europameisterschaft hinzuzählt.

Gesamtflugbewegungen zwischen 23 und 6 Uhr (regelmäßiger Linien- und Touristikverkehr)





VERSPÄTUNGEN IM LUFTVERKEHR

Verspätungsursachen im Jahr 2024: Wetter als Einflussfaktor

Auf die ggü. 2023 um ca. 5,5 Prozent gestiegenen Flugbewegungen lässt sich die Entwicklung für 2024 nur bedingt zurückführen.

Seit dem Wiederanlaufen nach Corona gibt es an verschiedenen Stellen noch immer Unregelmäßigkeiten, die am Standort Hamburg allein nicht kompensiert werden können. Zudem gibt es aufgrund des Ukraine-Krieges Einschränkungen im Luftraum, bei denen Umwege geflogen werden müssen. Die Auswirkungen sind in der Luftfahrt weiterhin spürbar. Auch wenn im Jahr 2024 viele operative Prozesse in Hamburg, wie z. B. die Sicherheitskontrolle deutlich verbessert werden konnten, so stehen in diesem Jahr andere Einflussfaktoren, wie beispielsweise Extremwetterereignisse stark im Vordergrund. Laut Eurocontrol (Stand: August 2024) stieg ggü. 2019 der Anteil wetterbedingter Verspätungen im europäischen Luftraum um 100 Prozent, obwohl der Gesamtverkehr knapp unter dem Niveau von 2019 liegt.

Verteilung der Verspätungsflüge 2024 (Starts und Landungen)

Norderstedt

548 Starts und Landungen
= 53,46 % der
Verspätungsflüge

Niendorf

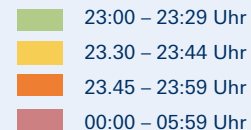
146 Starts und Landungen
= 14,24 % der
Verspätungsflüge

Langenhorn

296 Starts und Landungen
= 28,88 % der
Verspätungsflüge

Innenstadt

42 Starts und Landungen
= 4,10 % der
Verspätungsflüge

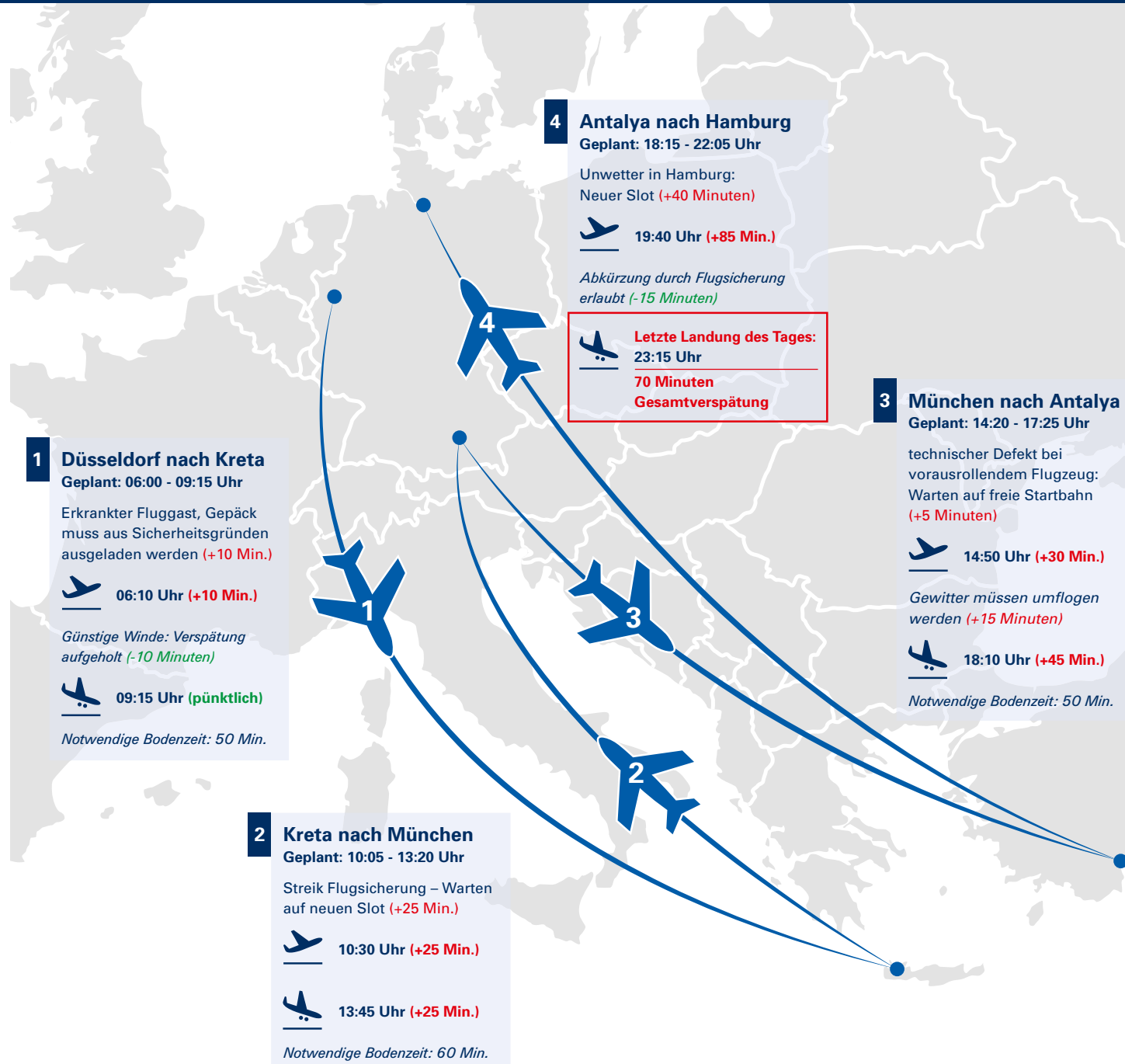




VERSPÄTUNGEN IM LUFTVERKEHR

Verspätungen: Der Umlauf ist zu beachten

- Die Luftfahrt ist ein komplexes System, das ganz Europa miteinander verknüpft. An nur einem Tag passiert ein Flugzeug verschiedene Start- und Landorte 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.





HYDROGEN AVIATION LAB



Flughafen siegt beim ZAL.award

Das Hydrogen Aviation Lab ist ein zukunftsweisendes Forschungsprojekt von Lufthansa Technik, dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), dem Zentrum für Angewandte Luftfahrtforschung (ZAL) und dem Flughafen Hamburg. Es konzentriert sich auf die Wartung und den Bodenbetrieb von Wasserstoff-Anwendungsfällen in der kommerziellen Luftfahrt. Anlässlich des ersten ZAL.awards reichte der Flughafen sein Forschungsprojekt ein und ging schließlich als Sieger aus dem Wettbewerb hervor.

Das ZAL Zentrum für Angewandte Luftfahrtforschung lobte 2024 erstmals den ZAL.award aus, den Hamburg Airport gemeinsam mit den Projektpartnern des Hydrogen Aviation Labs entgegennehmen durfte. ZAL sprach mit Jan Eike Blohme-Hardeggen, Projektleiter Umwelt:

Herzlichen Glückwunsch zum Gewinn des ersten zal.Awards, Eike. Habt ihr damit gerechnet, zu gewinnen?

Nein, die Überraschung ist geglückt. Wir wissen zwar, was für ein starkes Projekt das Hydrogen Aviation Lab ist, aber die anderen Beiträge waren ebenfalls sehr beeindruckend. Umso stolzer war ich dann, stellvertretend für alle Projektpartner – Lufthansa Technik, DLR, Hamburg Aviation, ZAL und eben Hamburg Airport – den Preis entgegennehmen zu dürfen.

Welche Rolle spielt das HAL in eurem Vorhaben, am Flughafen eine Wasserstoffinfrastruktur aufzubauen?

Das HAL ist für uns ein wichtiges Schlüsselprojekt. Wir arbeiten in verschiedenen internationalen Projekten mit Partnern zusammen und können dank des HAL dort unsere Erkenntnisse direkt teilen. Dadurch kommt die Arbeit nicht nur lokal am Luftfahrtstandort Hamburg, sondern allen Partnern zugute, die sich für eine Energiewende in der Luftfahrt engagieren. Und so etwas wie das HAL steht eben nicht überall – das ist weltweit wirklich einzigartig.

Welche Bedeutung hat das HAL im internationalen Rahmen?

Internationale Partnerschaften sind für die Entwicklung einer Wasserstoff-Infrastruktur an Flughäfen unersetzlich. Eigentlich ist es ganz simpel: Das Flugzeug, das bei uns startet und irgendwo anders landet, muss ja dort auch betankt werden, um zurückfliegen zu können. Für diese Prozesse gibt es noch keine allgemeingültigen Standards – weder regional noch international. Die Arbeit im HAL ist deshalb nicht nur für uns relevant, sondern auch für die künftigen Zielflughäfen: Wir entwickeln gerade internationale Standards für die Zukunft der Luftfahrt

mit und finden mit dem HAL die Antworten auf sehr viele Fragen rund um den Umgang mit tiefkalt verflüssigtem Wasserstoff in der Luftfahrt. Insgesamt sind viele verschiedene Projekte und Forschungsergebnisse nötig, die am Ende ineinandergreifen müssen, damit das Ziel des wasserstoffbetriebenen Flugzeugs umgesetzt werden kann.

Erzähl mehr davon, in welchem Kontext finden die Arbeiten am HAL statt? In welchen internationalen Projekten seid ihr denn beim Thema Wasserstoff noch aktiv?

Im Norden sind wir Lead Partner des Baltic Sea Region HyAirport Project. Dort arbeiten 16 internationale und 24 assoziierte Partner daran, die Grundlagen für Kurzstreckenflüge mit gasförmigem Wasserstoff zu schaffen. Gerade in Skandinavien ist die Anbindung entlegener Regionen mit kleineren Flugzeugen wichtig – das Potenzial für gasförmigen Wasserstoff ist damit groß. Im Green Corridor Project arbeiten wir an einer Direktverbindung zwischen Hamburg und Rotterdam. Der Flughafen dort engagiert sich im TULIP Project, das ähnliche Ziele wie BSR, aber im Beneluxraum, verfolgt.



© Daniel Reinhardt



EXTRA-SCHUB FÜR HAMBURGS FERNWÄRME

Hamburger Energiewerke schließen Lufthansa Technik und Flughafen Hamburg an ihr Fernwärmenetz an

Mit Lufthansa Technik und dem Flughafen Hamburg gewinnen die Hamburger Energiewerke (HENW) zwei neue Großkunden und erstmals auch Unternehmen aus der Luftverkehrsbranche für ihre Fernwärmeversorgung. Beide Unternehmen wollen mit der künftig klimaneutralen Stadtwärme ihre Treibhausgasemissionen deutlich reduzieren, um so ihre ehrgeizigen Klimaziele zu erreichen. Der dafür notwendige Netzausbau ermöglicht es den HENW auch viele weitere potenzielle Kunden im Hamburger Norden an die Fernwärme anzuschließen. Der dortige Ausbau der Fernwärme ist darüber hinaus ein wichtiger Faktor für die kommunale Wärmeplanung der Freien und Hansestadt Hamburg.



Christian Kunsch, Vorsitzender der Geschäftsführung am Hamburg Airport, **Michael Prinz**, Geschäftsführer der Hamburger Energiewerke GmbH, **Jens Kerstan**, Senator für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft, **Andreas Rieckhof**, Staatsrat für Wirtschaft und Innovation, **Dr. William Willms**, Vorstand Finanzen der Lufthansa Technik AG (v. l. n. r.)



Impressum

Herausgeber

Flughafen Hamburg GmbH
Flughafenstraße 1-3
22335 Hamburg

Ansprechpartner

Katja Bromm, Leitung Kommunikation
Tel. +49(0)40/5075-3611
E-Mail: kbromm@ham.airport.de

Projektmanagement

Julia Grosser,
Melina Brandt,
Politische Kommunikation

Editorial Design und Grafik

Sabine Barmbold, Leitung Design

Fotos

Oliver Sorg, Daniel Reinhardt

Datenstand

7. März 2025



Pistensperrungen 2025

Termine für Wartung und Instandhaltung

Jährliche Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten sind notwendig für einen sicheren Flugbetrieb

- **Voraussichtlich 7. bis 21. Mai 2025**

Start- und Landebahn 05/23 (Niendorf, Langenhorn) gesperrt,
alle Starts und Landungen über Norderstedt und Alsterdorf

- **Voraussichtlich 15. bis 26. September 2025:**

Start- und Landebahn 15/33 (Norderstedt, Alsterdorf) gesperrt,
alle Starts und Landungen über Niendorf und Langenhorn

