

JAHRESSTATISTIK 2025





Zahlen, Daten, Fakten 2025 –

Die Jahresstatistik von Hamburg Airport

Hamburg Airport ist weit mehr als Start- und Zielpunkt vieler Reisen, sondern auch ein zentraler Motor für die Wirtschaft in der Metropolregion Hamburg. Mit rund 6.000 Beschäftigten, wovon knapp 2.000 direkt bei der FHG oder ihren Tochtergesellschaften angestellt sind, fungiert der Flughafen als einer der wichtigsten Arbeitgeber der Region. Doch der regionale Einfluss des Flughafens geht noch weiter: Jeder Arbeitsplatz am Flughafen sichert durchschnittlich zwei zusätzliche Arbeitsplätze in Hamburg, wodurch die positive Wirkung auf den hamburgischen Arbeitsmarkt deutlich gestärkt wird. Dieser Multiplikatoreffekt zeigt sich auch in der Wertschöpfung: Jeder am Flughafen investierte Euro generiert eine Wertschöpfung von 1,9 Euro in Hamburg.

Auch der Tourismussektor profitiert vom Hamburg Airport. So verzeichnete Hamburg Airport 2025 14,77 Millionen Passagiere, von denen 15,5% mit einem privaten Reisegrund die Metropolregion Hamburg als Zielort angegeben haben. Insgesamt erwartet eine HWWI Studie des Flughafens aus dem Jahr 2025, dass bis 2035 durch Tourist:innen in der Metropolregion Ausgaben in Höhe von 604 Millionen Euro möglich sein könnten.

Hamburg Airport beflügelt die Metropolregion Hamburg als Wirtschaftskraft, als Arbeitgeber und als starker Impuls für den Tourismussektor. Diese Rolle macht ihn zu einem unverzichtbaren Teil der regionalen Wirtschaft.



ZAHLEN, DATEN, FAKTEN 2025

Jahresvergleich 2019–2025 Erholungsrate zu 2019

Passagiere

-15%

85%



2025 nutzten 14,8 Mio. Passagiere
den Hamburg Airport.

Flugbewegungen

-18%

82%



2025 verzeichnete 127 Tsd. Starts
und Landungen.



ZAHLEN, DATEN, FAKTEN 2025



14,8 Mio.
Passagiere in 2025



Die ACI gibt Hamburg Airport
den **Best Airport Award**
in der Kategorie Flughäfen

10 – 25 Mio. Passagiere

Frachtumschlag
68,4 Tsd.



127 Tsd.

Flugbewegungen (2025),

120

Flugziele
direkt



davon **23,2%**
mit modernen
Flugzeugtypen



Unsere
Passagiere
geben uns die
Schulnote

1,8

55

Airlines



über **1.000**
Flugziele mit nur 1x umsteigen

20 der Direktflugziele führen zu Hubs, die die
Passagiere in die ganze Welt bringen.

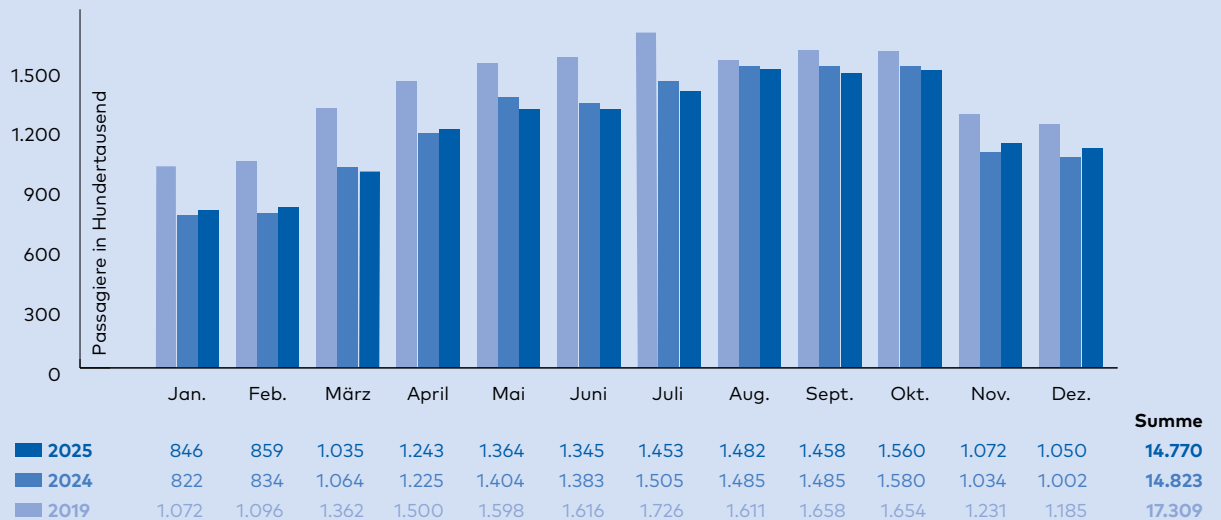
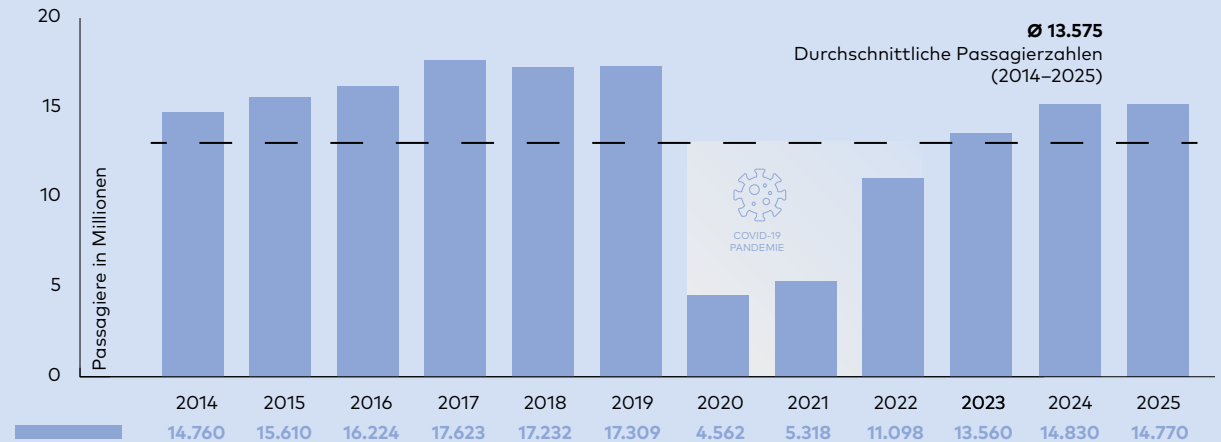


PASSAGIERZAHLEN 2025

Passagierzahlen auf Vorjahresniveau

- Im Vergleich zu 2024 mit 14.832.100 Passagieren ist die Zahl der Reisenden um 0,4 Prozent auf 14.770.596 gesunken.
- Der Oktober brachte Hamburg Airport rund 1.560.046 Passagiere und ist damit der verkehrsreichste Monat des Jahres. Gegenüber Oktober 2024 ist das ein Minus von 1,3 Prozent. (Erholungswert ggü. Oktober 2019: 94 Prozent).
- Der verkehrsschwächste Monat im Jahr 2025 war der Januar mit 846.000 Passagieren (+ 2,8 Prozent im Vergleich zu Januar 2024).
- 2025 hatte Hamburg Airport im Durchschnitt 40.467 Passagiere pro Tag. 2024 waren es noch 40.626 Passagiere.

Passagierzahlen



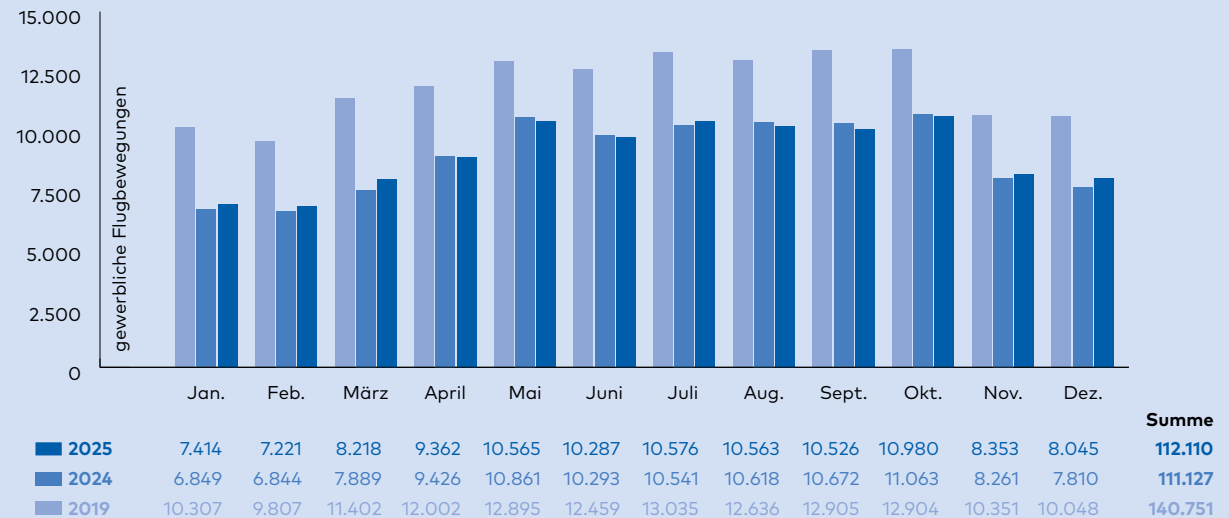
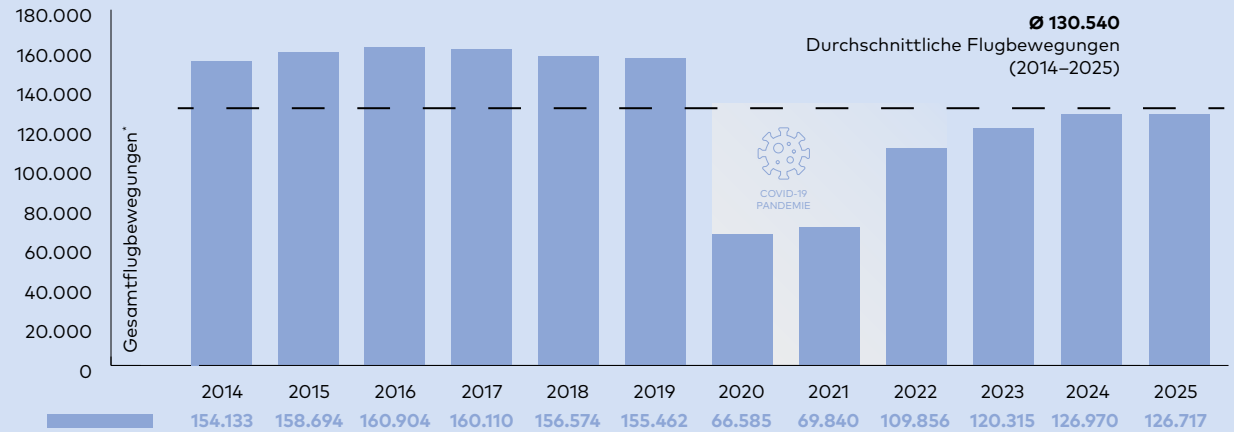


FLUGBEWEGUNGEN 2025

Niveau von 2025 wird gehalten

- Mit rund 127.000 Starts und Landungen ist die Gesamtzahl der Flugbewegungen 2025 nahezu unverändert zu 2024 (2025: 126.717, 2024: 126.970).
- Die durchschnittliche Sitzplatzkapazität für den gewerblichen Flugverkehr liegt 2025 bei rund 164 Sitzen pro Flug. 2024 lag die Zahl bei 165 Sitzen.
- Die Monate mit den meisten Flugbewegungen im Jahr 2025 waren die Monate Oktober (10.980), Juli (10.576) und Mai (10.565).
- Im Monat Februar gab es mit 7.221 Bewegungen die wenigsten Bewegungen.

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.

Anwohnende profitieren von 10. Lärmschutzprogramm

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:



Zeitraum 01.07.2024 – 19.01.2026

Antragsberechtigte Haushalte (Objekte)	6.696
Antragseingänge bei der FHG	118
Anzahl Haushalte mit abgeschlossener Schallschutzumsetzung	70
Durchschnitt je Haushalt ca.	5.900,- EUR
SUMME Maßnahmen brutto	433.000,- EUR

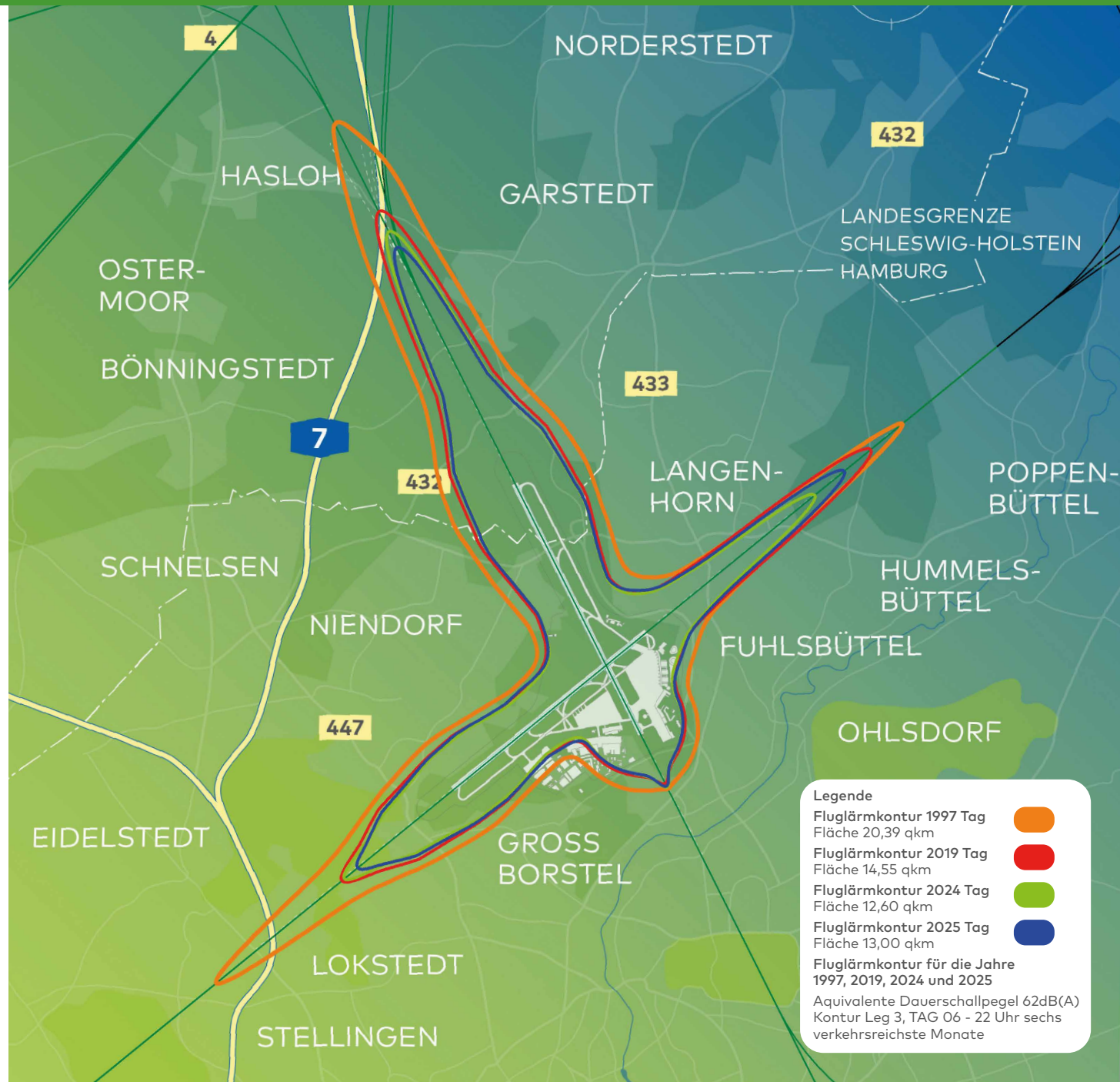


LÄRMKONTUR TAG 2025

Gesamtkontur 11 Prozent geringer als 2019*

- Die durch Fluglärm von einem Dauerschallpegel von 62 und mehr dB(A) belastete Fläche nimmt seit 1997 (Referenzjahr) kontinuierlich ab. 2025 umfasst die Tag-Lärmkontur eine Fläche von 13km². Dies entspricht im Vergleich zum Vor-Coronajahr 2019 einer Reduktion von rund 11 Prozent, im Vergleich zu 1997 ist die Kontur sogar um 36,2 Prozent geschrumpft.
- Der Anstieg der Lärmkontur um 0,40km² im Vergleich zum Vorjahr ergibt sich vor allem aus den militärischen Bewegungen britischer „Red Arrows“ am Hamburger Flughafen. Da militärisches Fluggerät deutlich lärmintensiver ist als Verkehrsflugzeuge, vergrößert sich die Lärmkontur entsprechend.
- 45 Prozent der Starts und Landungen fanden 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 Landerichtungen im Vergleich zu den Vorjahren fast überall kleiner aus.

* Kontur wird auf Basis der sechs verkehrsreichsten Monate des Jahres ermittelt.



Legende

Fluglärmkontur 1997 Tag
Fläche 20,39 qkm

Fluglärmkontur 2019 Tag
Fläche 14,55 qkm

Fluglärmkontur 2024 Tag
Fläche 12,60 qkm

Fluglärmkontur 2025 Tag
Fläche 13,00 qkm

Fluglärmkontur für die Jahre
1997, 2019, 2024 und 2025

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

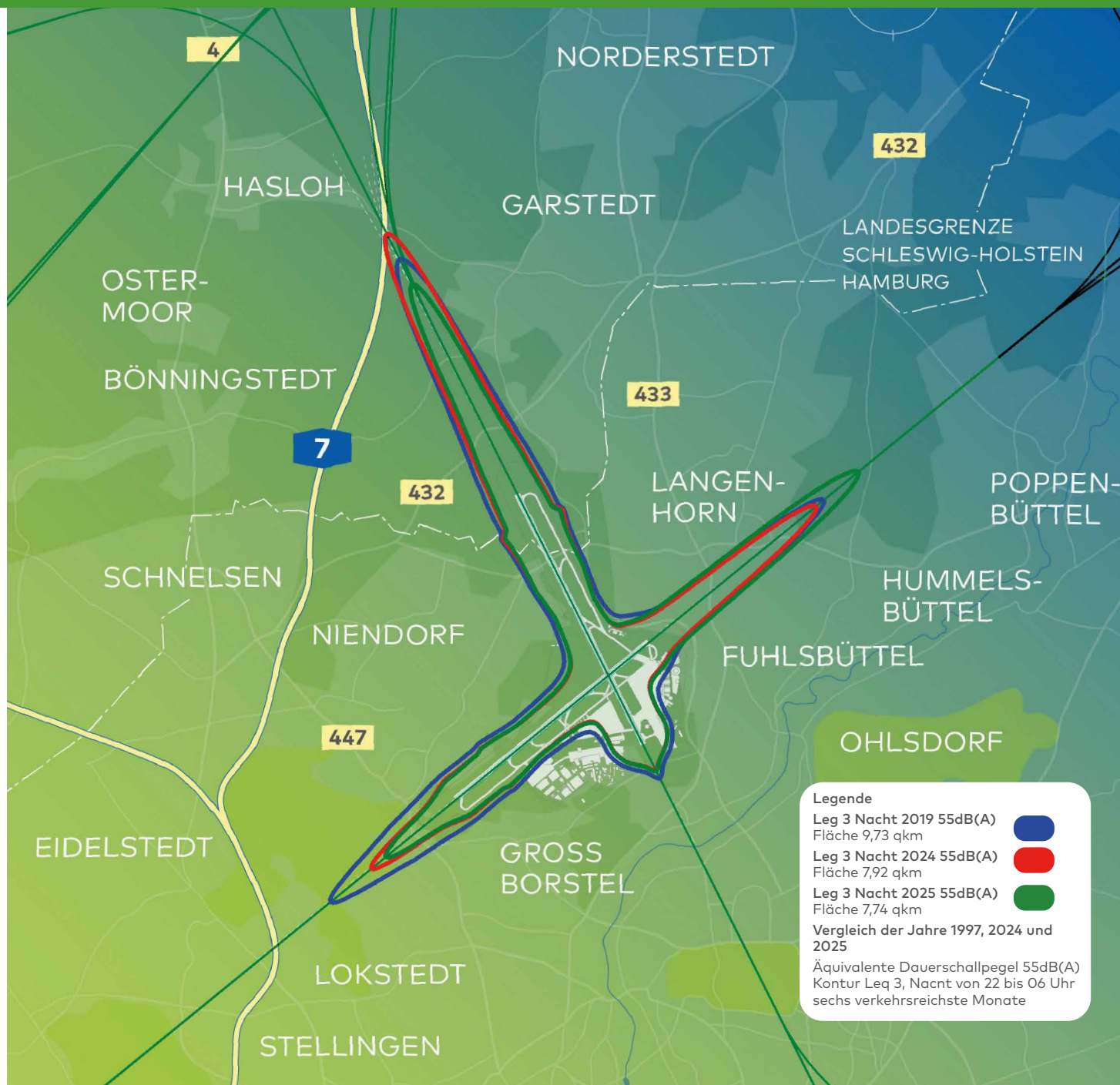


LÄRMKONTUR NACHT 2025

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

- Die Randzeiten der regulären Betriebszeit (22–23 Uhr) und Nachtflugeinschränkungen (23–6 Uhr) wurden, in den sechs verkehrsreichsten Monaten des Jahres, weniger stark genutzt als 2024. Die Anzahl der Flugbewegungen liegt bei ca. 4.800 Bewegungen im Vergleich zu 4.900 Bewegungen 2024 und zu ca. 4.500 Bewegungen im Jahr 2019. Während die Zahl der Bewegungen bereits bei etwa 106 Prozent von 2019 liegt, hat sich die Lärmausbreitung allerdings um 20,45 Prozent verringert.
- Im Jahr 2025 lag die nächtliche Lärmkontur bei 7,74 km², während diese 2024 noch 7,92 km² und 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 sowie die Belastung der Anwohnenden sinkt. Gleichzeitig konnten die Nachtflüge, mit Ausnahmegenehmigung, zwischen 23 und 6 Uhr um rund 24 Prozent verringert werden.

* Kontur wird auf Basis der sechs verkehrsreichsten Monate des Jahres ermittelt.



Legende

Leg 3 Nacht 2019 55dB(A)

Fläche 9,73 qkm



Leg 3 Nacht 2024 55dB(A)

Fläche 7,92 qkm



Leg 3 Nacht 2025 55dB(A)

Fläche 7,74 qkm



Vergleich der Jahre 1997, 2024 und 2025

Äquivalente Dauerschallpegel 55dB(A)
Kontur Leg 3, Nacht von 22 bis 06 Uhr
sechs verkehrsreichste Monate

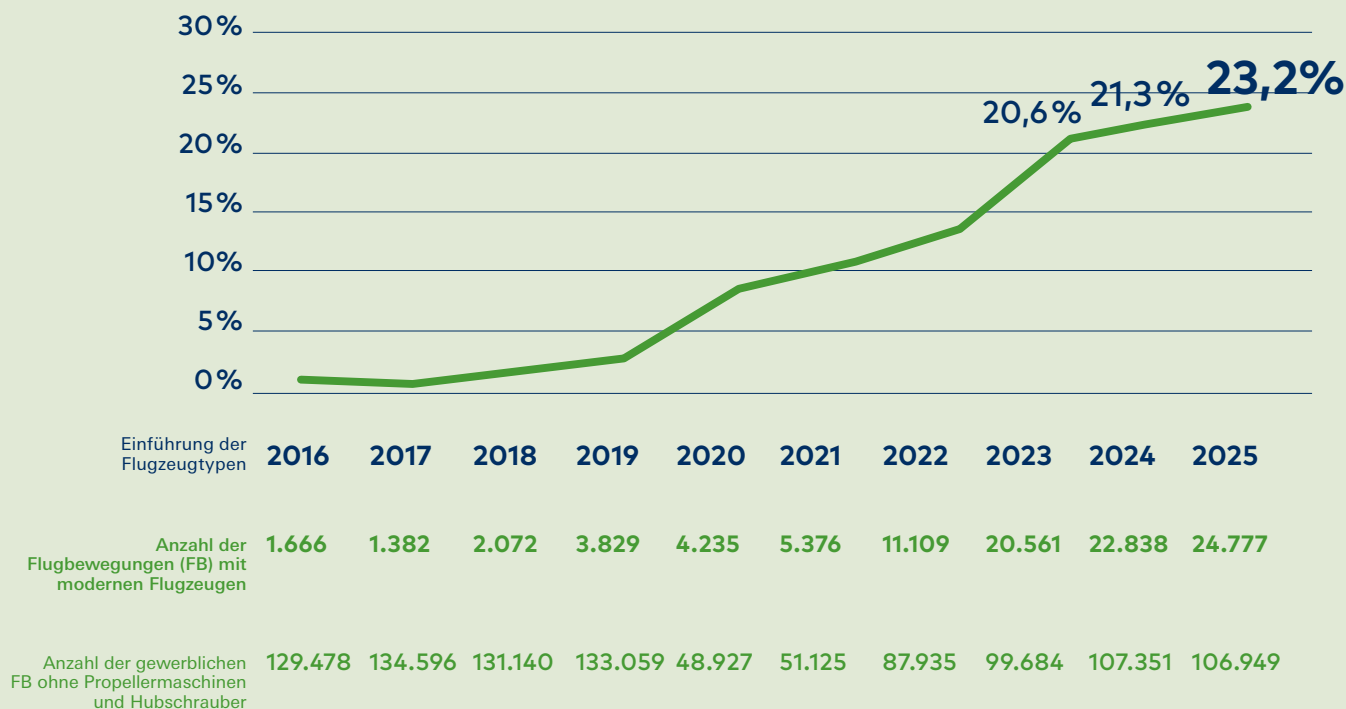
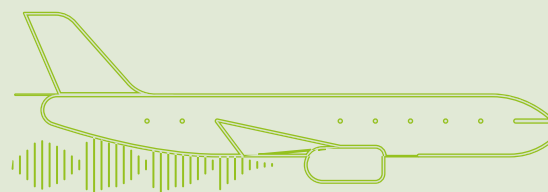


ANTEIL MODERNSTER FLUGZEUGE AN DEN FLUGBEWEGUNGEN

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 737 Max, perspektivisch auch Langstreckenflugzeuge wie der A321XLR, gehören, steigt kontinuierlich: seit der Einführung 2016 liegt der Flottenanteil bei mittlerweile 23,2 Prozent im Jahr 2025.

Von Klimabelastungen und Lärmemissionen abhängige, vom Hamburg Airport definierte Start- und Landeentgelte für Flugzeuge, die 2025 angehoben wurden, 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.





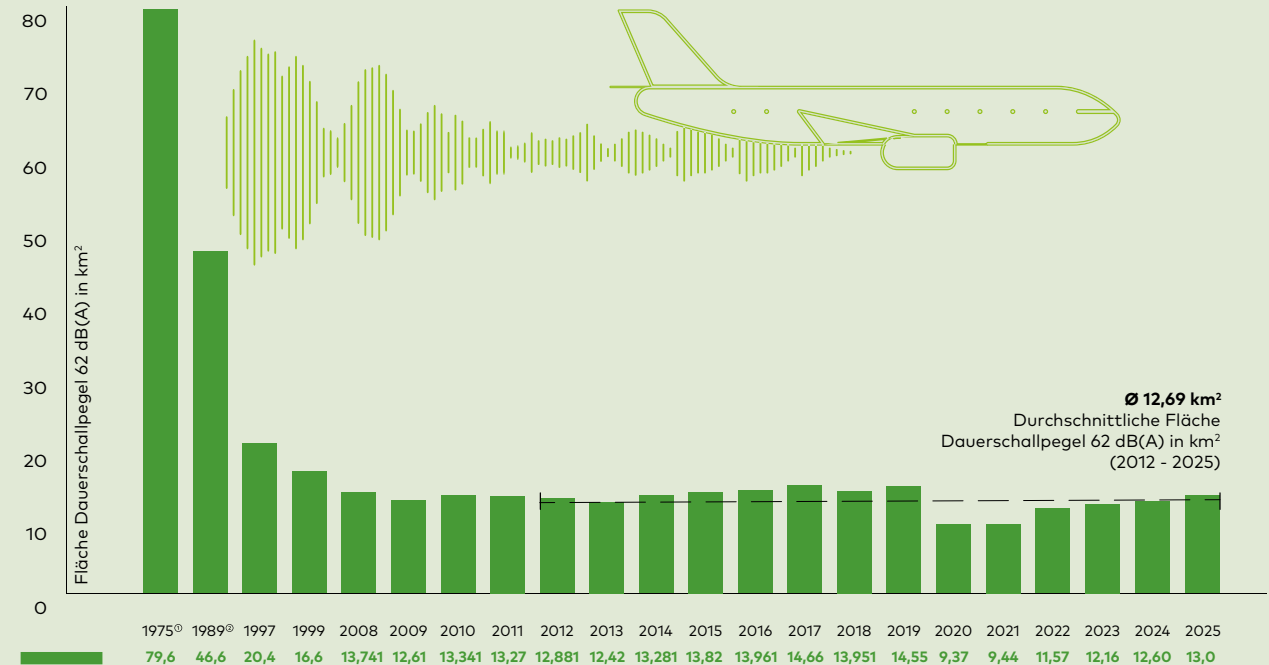
ANTEIL MODERNER FLUGZEUGE AN DEN FLUGBEWEGUNGEN

Pegel liegt stabil unterhalb der politischen und rechtlichen Vorgaben

- 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 2025

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.

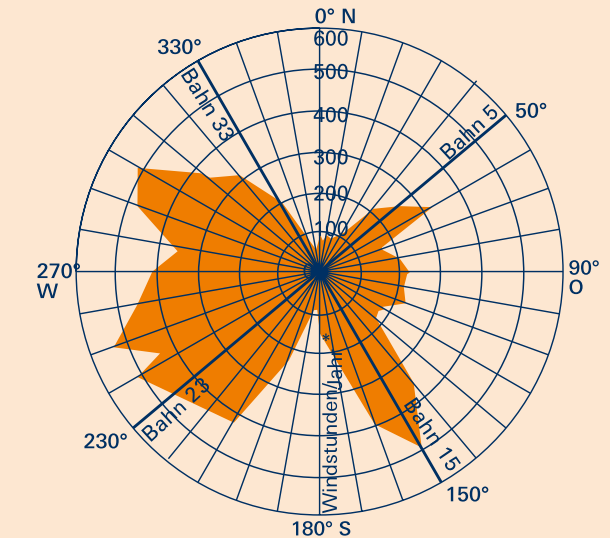
Starts und Landungen gegen den Wind

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.

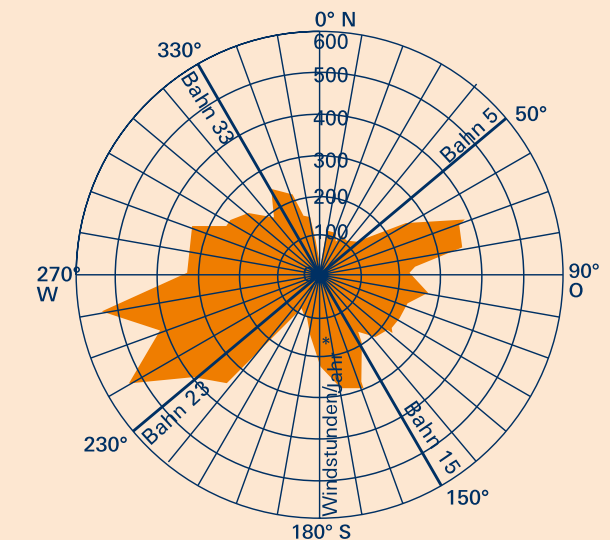
Im Ergebnis sollen die Bahnbenutzungsregeln am Hamburg Airport sicherstellen, dass möglichst wenige Menschen durch den Flugverkehr beeinträchtigt werden. Der Faktor Wind bleibt jedoch eine bestimmende Größe, auf die keinen Einfluss genommen werden kann.

Windrichtungshäufigkeit

Windrichtungen 2025 (starke Südwestwinde)



Windrichtungen 2024 (starke Westwinde)





AN- UND ABFLUGRICHTUNG 2025

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

- Die meisten Flugbewegungen wurden 2025 über dem Nordwesten gezählt. Gemessen an den Starts und Landungen lag der Anteil bei rund 45 Prozent. Rund 29 Prozent aller Flüge starteten bzw. landeten über Nordosten, rund 20 Prozent über Südwesten.
- Die Hamburger Innenstadt im Südosten, die eine besonders hohe Bevölkerungsdichte aufweist, verzeichnete im Jahr 2025 insgesamt nur rund 4 Prozent aller Starts und Landungen. Diese Betriebsrichtungen werden nur bei Überschreiten der Windmaxima und bei einer Sperrung der Bahn 05/23 genutzt.

NW Nordwest

45%*

✈	39.165	✈	18.455
✈	34.356	✈	18.867
✈	46.066	✈	21.180

NO Nordost

29%*

✈	4.484	✈	32.394
✈	5.227	✈	27.586
✈	5.215	✈	42.529

SW Südwest

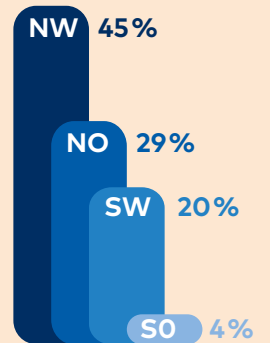
20%*

✈	17.461	✈	7.880
✈	16.545	✈	8.745
✈	24.381	✈	8.970

SO Südost

4%*

✈	1.324	✈	3.702
✈	1.686	✈	2.657
✈	1.100	✈	4.079



✈ Flugbewegungen 2025

✈ Flugbewegungen 2024

✈ Flugbewegungen 2019

*Zivile und militärische Flugbewegungen

Weitere Verkehre:
2.208 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.

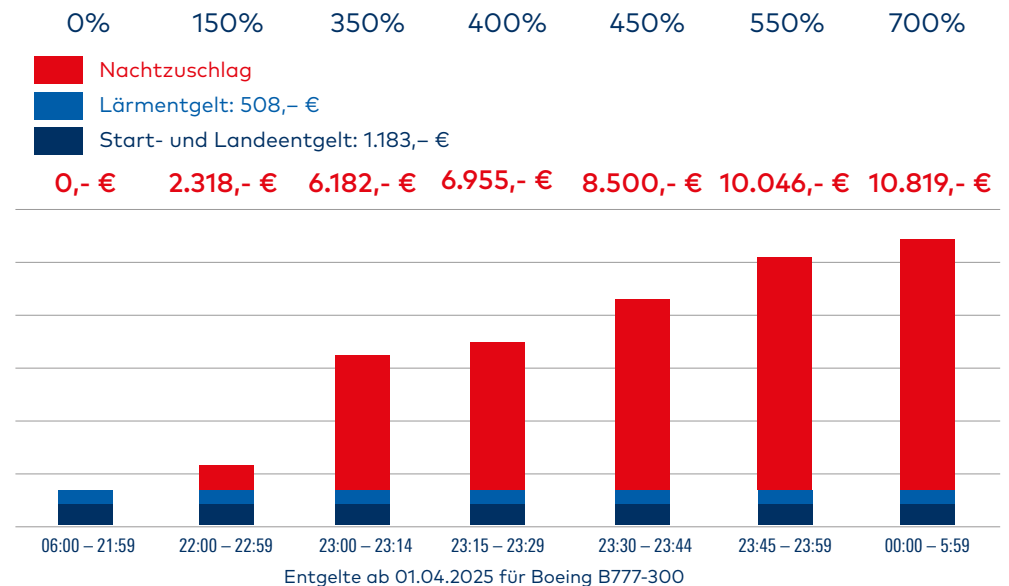
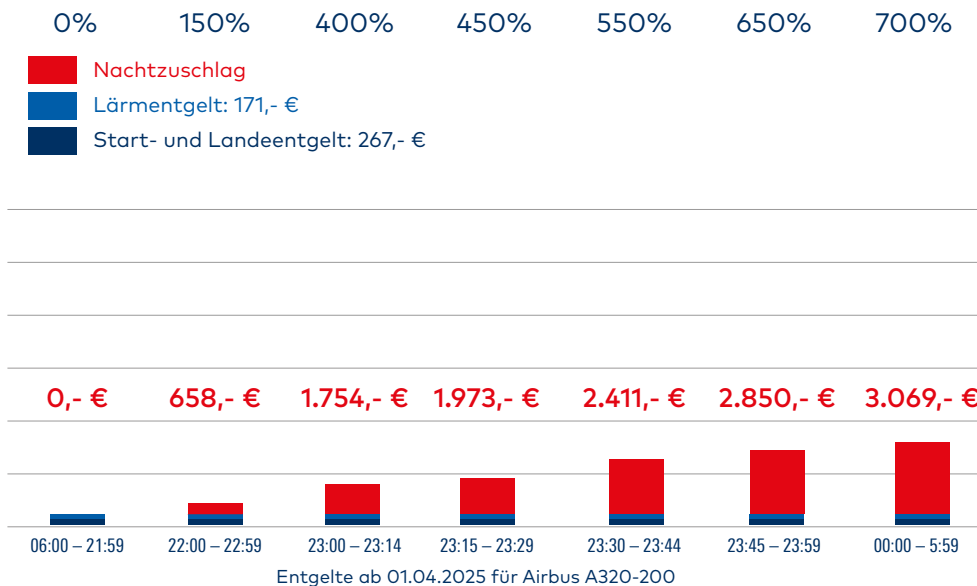
Ohne die Verspätungsregelung müssten alle Linienflüge mit Ziel Hamburg Airport nach 23 Uhr zu anderen Flughäfen umgeleitet werden – auch wenn sie alleinreisende Kinder, Familien oder Menschen mit eingeschränkter Mobilität an Bord haben. Jede Einschränkung hat negative Auswirkungen für die Erreichbarkeit 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 Lärm- und Start- und Landeentgelte zahlen müssen. Diese Staffelung der Aufschläge hat Hamburg Airport zum 14. Juni 2017 sowie 01. April 2025 deutlich erhöht: Insbesondere der Zuschlag für Starts und Landungen nach 23 Uhr wurde überproportional erhöht. So wird ein Anreiz für mehr Pünktlichkeit und leiseres Fluggerät gesetzt.



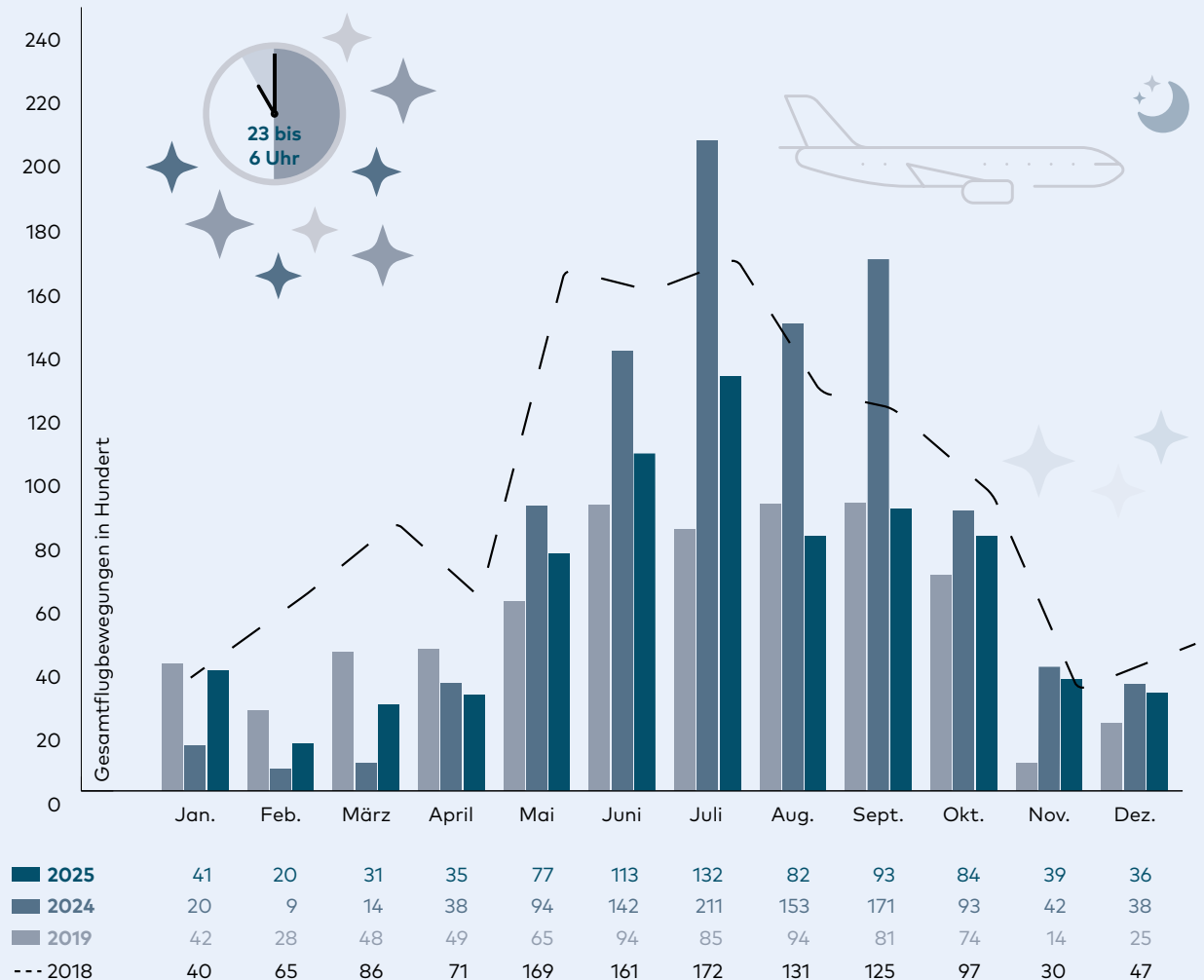


NACHTFLUGBESCHRÄNKUNG

Rund 24 Prozent weniger Flüge zwischen 23 und 6 Uhr

- Von Januar bis Dezember 2025 gab es am Hamburg Airport 756 Starts und Landungen zwischen 23 und 6 Uhr. Das sind rund 24 Prozent weniger verspätete Flüge als 2024 (Januar bis Dezember: 987 Flüge), während die Gesamtzahl der Starts und Landungen im gleichen Zeitraum um 0,2 Prozent gesunken ist.
- Hinzu kommen 27 in Anspruch genommene Einzelausnahmen der BUKEA für Flüge nach 24 Uhr. Insgesamt also 783.
- Rund 74 Prozent der Flüge starteten und landeten bis 23:30 Uhr.

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





VERSPÄTUNGEN IM LUFTVERKEHR

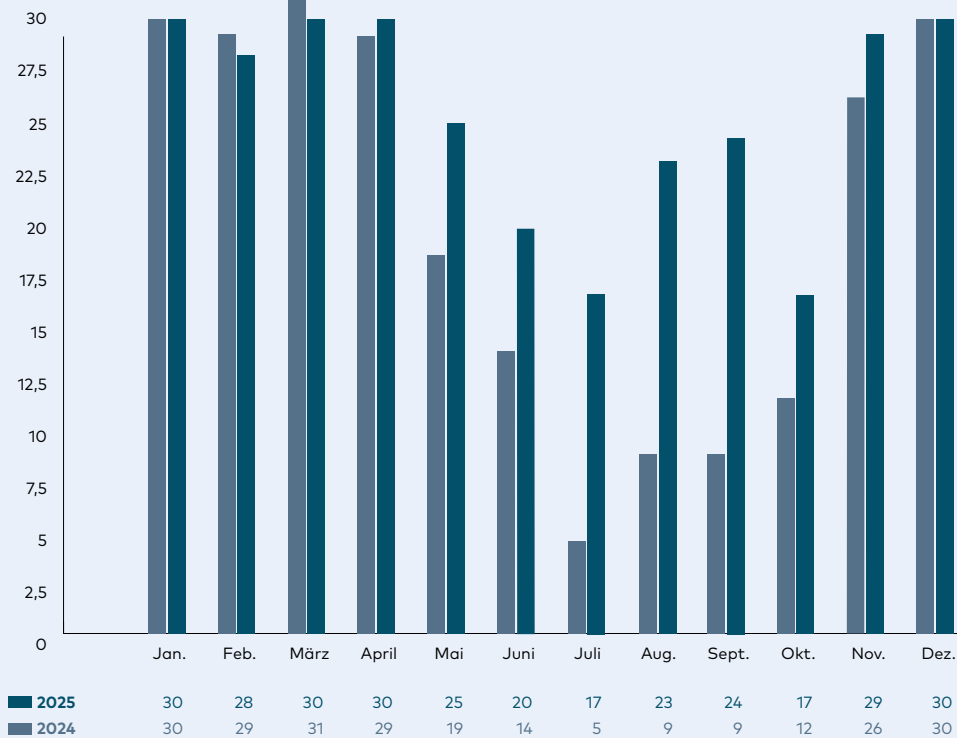
Verteilung der Verspätungsflüge 2025 (Starts und Landungen)





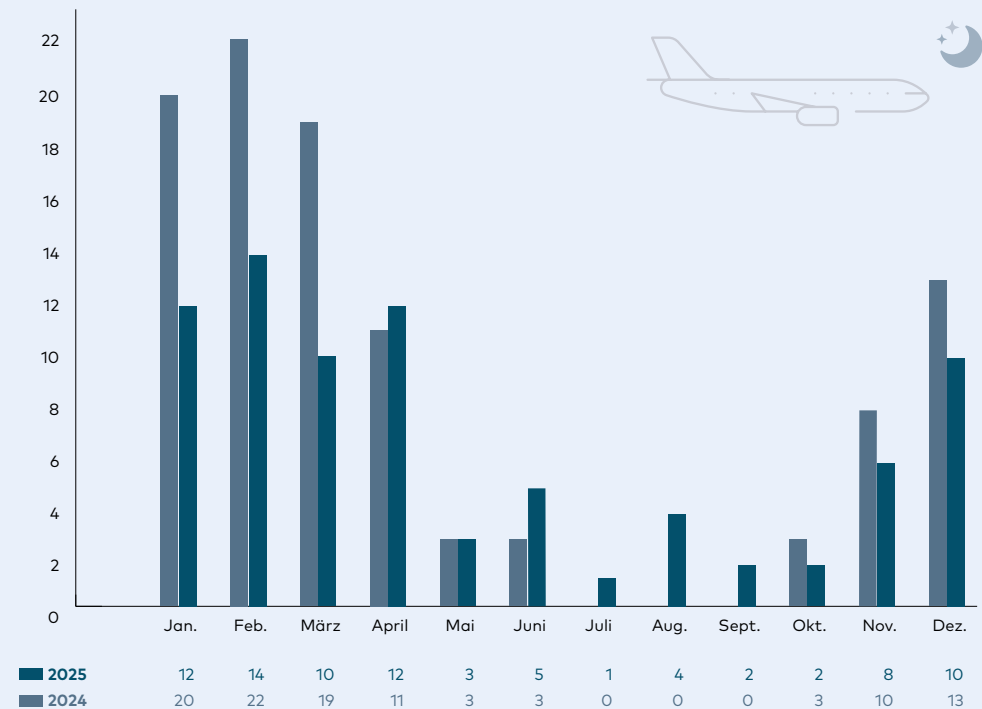
NACHTFLUGBESCHRÄNKUNG

Tage mit ≤ 3 Nachtflügen (23 bis 06 Uhr) 2024 und 2025



Im Sommerflugplan 2025 fanden rund 72 % der Tage mit ≤ 3 Flügen in der Nacht statt.

Tage ohne Nachtflüge (23 bis 06 Uhr) 2024 und 2025



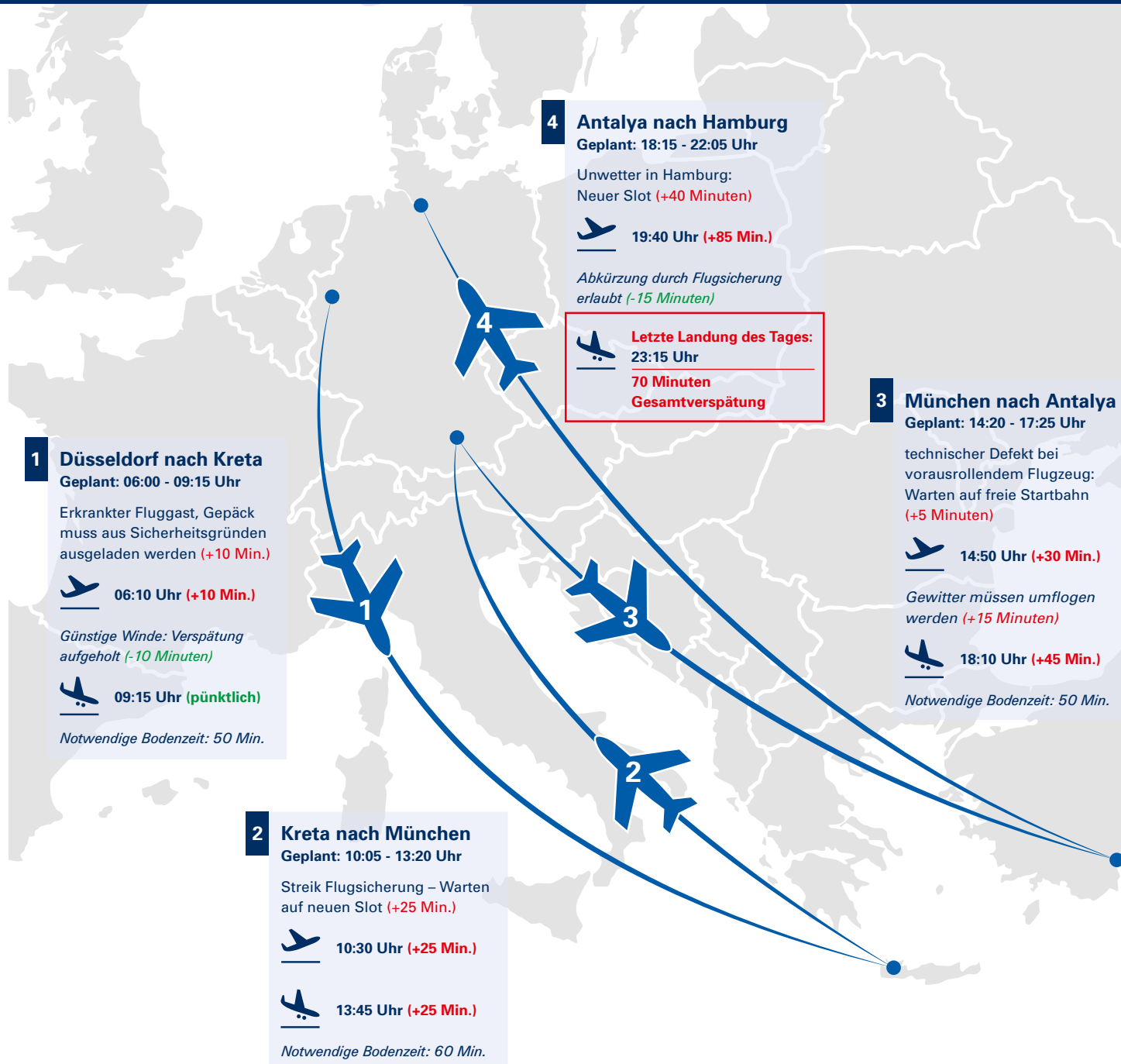
Sommerflugplan 2025: Erhöhung der Nächte mit 0 Flügen im Vergleich zu 2024 um ca. 45%



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.



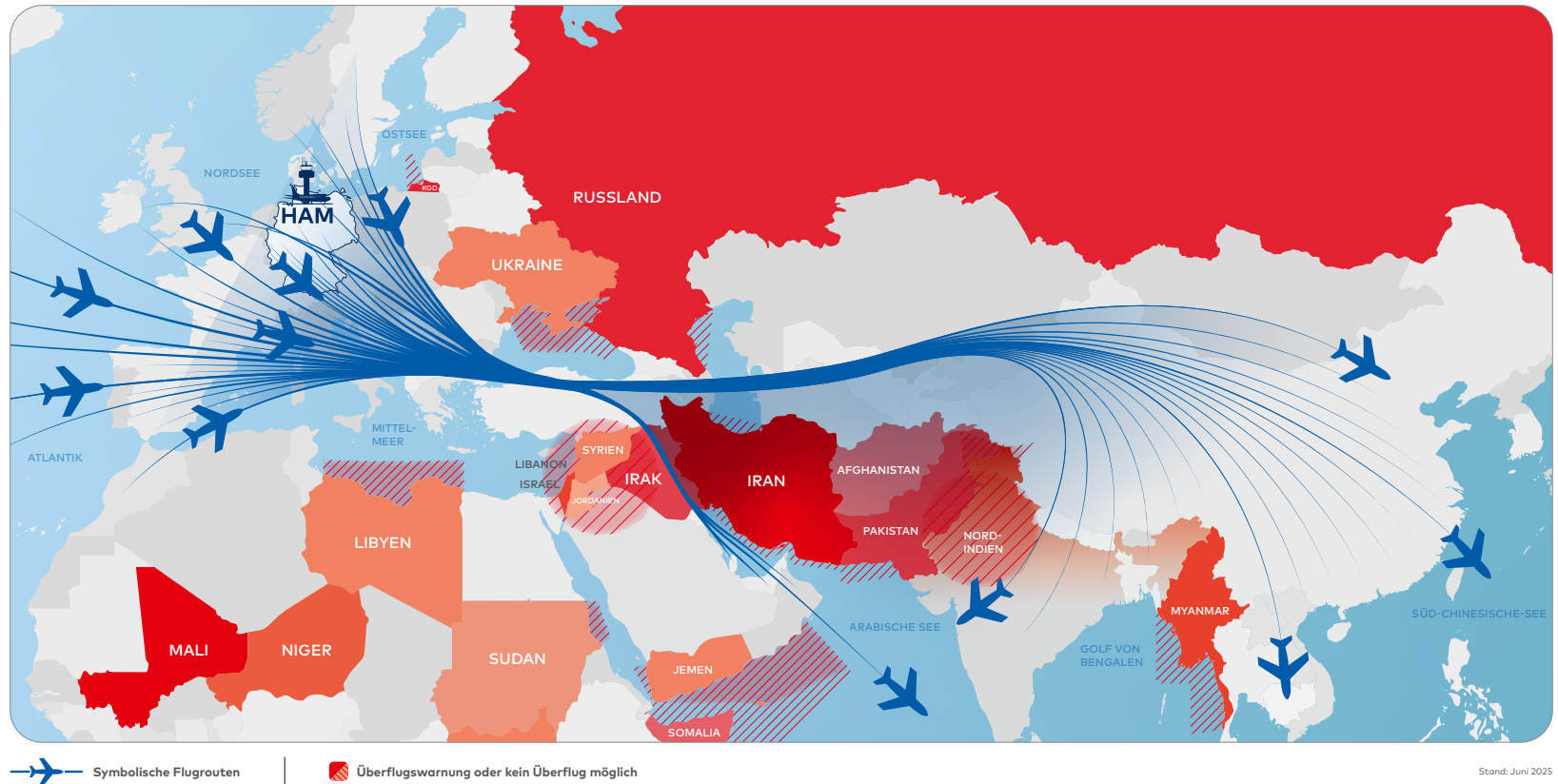


VERSPÄTUNGEN IM LUFTVERKEHR

Verspätungen im Kontext der geopolitischen Lage

Aktuelle Konflikte in Europa, Asien und Afrika beeinträchtigen den internationalen Luftverkehr erheblich. In vielen Regionen gelten Teil- oder Vollsperrungen des Luftraums, was zu längeren Flugrouten und Umleitungen führt.

Ein besonders prägnantes Beispiel ist der Krieg in der Ukraine: Für viele Fluggesellschaften ist der russische Luftraum gesperrt, wodurch rund 11 % der globalen Landmasse nicht überflogen werden können. Vor allem bei West-Ost-Verbindungen müssen sich Flugzeuge auf wenigen verbliebenen Korridoren arrangieren, was die Luftstraßen stark belastet und die Wahrscheinlichkeit für Verspätungen erhöht.



Flugverspätungen sind damit ein direktes Abbild der geopolitischen Lage. Die ständig wechselnde weltpolitische Lage erschwert die Planungssicherheit und stellt hohe Anforderungen an die internationale Koordination des Luftverkehrs.



ACI EUROPE „BEST AIRPORT AWARD 2025“

Hamburg Airport als bester Flughafen Europas ausgezeichnet

Großer Erfolg: ACI Europe „Best Airport Award 2025“ in der Kategorie „10-25 Millionen Passagiere“ geht nach Hamburg

Es ist eine der höchsten Anerkennungen in der europäischen Luftfahrt: Hamburg Airport ist vom Airports Council International (ACI) mit dem renommierten „Best Airport Award 2025“ in der Kategorie 10–25 Millionen Passagiere ausgezeichnet worden. Die europäische Flughafenvereinigung würdigte insbesondere das vorbildliche Hamburger Zusammenspiel aus Passagierkomfort, Digitalisierung und Klimaschutz. Dabei setzte sich Norddeutschlands größter Flughafen nach 2012, 2013, 2018 und 2020 zum fünften Mal gegen Mitbewerber aus ganz Europa durch. Für Hamburg Airport ist die Auszeichnung ein großer Erfolg und eine Bestätigung für den eingeschlagenen Kurs in Richtung Zukunft.

Auch unabhängig vom ACI Award: Top Anbindung in Hamburg. Über das Jahr verteilt bedienen rund 55 Fluggesellschaften ab Hamburg Airport zirka 120 Direktziele. 20 dieser Ziele sind Drehkreuz-Flughäfen, über die mit nur einmaligem Umsteigen über 1000 Reiseziele erreicht werden. Mit dieser Anbindung erreicht Hamburg Airport sowohl in Deutschland (4. Platz) als auch in Europa (21. Platz von 476 Flughäfen) sehr gute Ergebnisse im sogenannten Connectivity-Ranking des ACI Europe, in dem die Konnektivität europäischer Flughafen ausgewertet wird. Die Konnektivität besagt, wie gut ein Flughafen an das nationale und internationale Luftverkehrsnetz eingebunden ist, also wie groß die Auswahl an Strecken für die Passagiere ist.



Christian Kunsch, Vorsitzender der Geschäftsführung am Hamburg Airport, nimmt in Athen den ACI Europe „Best Airport Award 2025“ entgegen.





HAM UPGRADE: MODERNISIERUNGSPROGRAMM FÜR DEN FLUGHAFEN

HAM investiert – der Passagier profitiert

HAM Upgrade steht für ein umfassendes Modernisierungsprogramm am Hamburg Airport. Unser Ziel: Den Aufenthalt für Passagiere nicht nur effizienter, sondern auch deutlich angenehmer zu gestalten. Ob vor dem Abflug, beim Umsteigen oder nach der Landung – alle profitieren von mehr Service, Komfort und Qualität an jedem Touchpoint.

Weitere Infos zu HAM Upgrade:

<https://www.hamburg-airport.de/de/ham-upgrade/ham-upgrade-massnahmen>



Top Performance beim Gepäck und in der Sicherheitskontrolle

Die Auslastung der Flugzeuge in Hamburg lag 2025 bei rund 80 Prozent und damit höher als vor Corona. Für den Flughafen bedeutet das, dass pro Flugzeug mehr Passagier und somit auch Gepäck abgefertigt werden müssen. Trotz der gestiegenen Auslastung konnte bei Abflug und Ankunft die Performance und Zuverlässigkeit verbessert werden: Rund 90 Prozent der Reisenden verbringen weniger als 10 Minuten

bei der Kontrolle, etwa 98 Prozent benötigen weniger als 20 Minuten.

Auch die Bereitstellung des Gepäcks wurde beschleunigt: Im Durchschnitt steht das erste Gepäckstück nach 15,7 Minuten auf dem Gepäckband, das letzte nach 28,2 Minuten. Dieses positive Ergebnis lässt sich unter anderem auf die Einführung unserer smarten Services wie **bag & go** oder der **smart gates** in der Sicherheitskontrolle zurückführen.





AUSBLICK

Neue Direktziele ab HAM

Die ersten neuen Reiseziele ab Hamburg stehen für 2026 bereits fest. Ganz neu dabei ist die Fluggesellschaft Royal Jordanian, die ab 28. März Norddeutschland zweimal wöchentlich mit Amman (Jordanien) verbindet. Wer Sonne und Strand auf seiner Wunschliste hat, für den kommen die folgenden neuen Direktziele genau richtig: Bodrum in der Türkei (mit Ajet ab 27. Juni), Marrakesch in Marokko (mit easyJet ab 1. Mai) und Kalamata in Griechenland (mit Condor, ab 1. Mai). TAP Portugal stockt die Kapazitäten nach Lissabon deutlich auf.

Außerdem wächst das Angebot nach Skandinavien: Norwegian startet ab Mai mit neuen Direktverbindungen nach Stockholm, sowie deutlich mehr Flügen nach Oslo. Wenige Wochen zuvor beginnt SAS Ende April mit Flügen in die norwegische Hauptstadt und sorgt damit für zusätzliche Auswahl für Reisende Richtung Norden. Ab Ende März nimmt airBaltic zweimal pro Woche die Verbindung von Hamburg nach Tallinn auf und bindet damit alle drei baltischen Hauptstädte direkt an.

Es ist die ständige Aufgabe des Airline- und Traffic Development am Hamburger Flughafen, sich im Austausch mit Bestandskunden und neuen Airlines zu befinden. Hierfür werden Streckenentwicklungspotentiale geprüft, Airlines für den direkten Austausch in ihren Firmenzentralen besucht, ebenso wie



Mit Royal Jordanian von Hamburg nach Amman.

internationale Konferenzen, um Kontakte zu knüpfen und den Standort zu vermarkten. Es konnte so gelingen, dass das Angebot an direkten Destinationen trotz einer Recovery von 86 % 2025 ähnlich hoch ist

wie vor Corona. Hamburg Airport war 2025 erfolgreich, die durch einige Airlines angekündigten Sitzplatzkapazitätsreduzierungen zu kompensieren.



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

25. März 2026



Pistensperrungen 2026

Termine für Wartung und Instandhaltung

Jährliche Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten sind notwendig für einen sicheren Flugbetrieb

- **Voraussichtlich 17. Juni bis 1. Juli 2026**
Start- und Landebahn 05/23 (Niendorf, Langenhorn) gesperrt, alle Starts und Landungen über Norderstedt und Alsterdorf
- **Voraussichtlich 9. bis 23. September 2026**
Start- und Landebahn 15/33 (Norderstedt, Alsterdorf) gesperrt, alle Starts und Landungen über Niendorf und Langenhorn

