

Monatsbericht

Februar 2019

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

Hamburg Airport fördert Kerosin aus Öko-Strom

Hamburg Airport setzt sich für den Einsatz von grünen Kraftstoffen ein – sowohl am Boden als auch in der Luft: Gemeinsam mit der Raffinerie Heide und Lufthansa wurde im Februar 2019 der Startschuss gegeben für den Testlauf und die spätere Anwendung von synthetischem Kerosin für Flugzeuge am Hamburger Flughafen. Seinen eigenen Fuhrpark stellt Hamburg Airport im Rahmen des „Mobilitätskonzept 2020“ bereits seit Sommer 2013 auf alternative Antriebe und Kraftstoffe um.

- Im Februar 2019 unterzeichneten die Deutsche Lufthansa AG und die Raffinerie Heide GmbH eine Absichtserklärung zur künftigen Produktion und Abnahme synthetischen Kerosins. Erstmals eingesetzt werden soll der nachhaltige Treibstoff am Hamburg Airport.

- Hergestellt wird der grüne Treibstoff für Flugzeuge aus überschüssiger, regional erzeugter Windenergie.

- Seit Sommer 2013 setzt Hamburg Airport das „Mobilitätskonzept 2020“ um. Es sieht vor, bis 2020 mindestens 50 Prozent des Fuhrparks auf Fahrzeuge mit alternativen Antrieben umzustellen. Jedes neu angeschaffte Fahrzeug muss mit einem umweltfreundlichen Antriebssystem ausgestattet sein, sofern der Markt wirtschaftlich und technisch darstellbare Alternativen zu konventionellen Antrieben bereitstellt.

- Derzeit fahren am Hamburg Airport rund 44 Prozent der Fahrzeuge mit alternativen Antrieben. Seit neuestem gehört hierzu der Elektro-Flugzeugschlepper Typ TPX100E der Firma TDL.

Michael Eggenschwiler, Vorsitzender der Geschäftsführung am Hamburg Airport:

„Für den Flughafen sind alternative, grüne Kraftstoffe ein Kernanliegen. Bei unseren Dieselfahrzeugen auf dem Vorfeld nutzen wir seit über zwei Jahren synthetischen Dieselkraftstoff sehr erfolgreich. Wir stellen konsequent um auf alternative Energien, wo wir können. Das Vorhaben von Lufthansa und der Raffinerie Heide unterstützen und begleiten wir aus großer Überzeugung. Es ist uns sehr wichtig, dass wir als Flughafen auch dieses zukunftsorientierte Thema von Anfang an mitgestalten können.“

- Ende 2016 hat Hamburg Airport nach intensiven Tests seine Betriebstankstelle auf synthetischen Dieselkraftstoff umgestellt, wodurch sowohl die Schadstoff- als auch die CO₂-Emissionen stark verringert werden konnten.

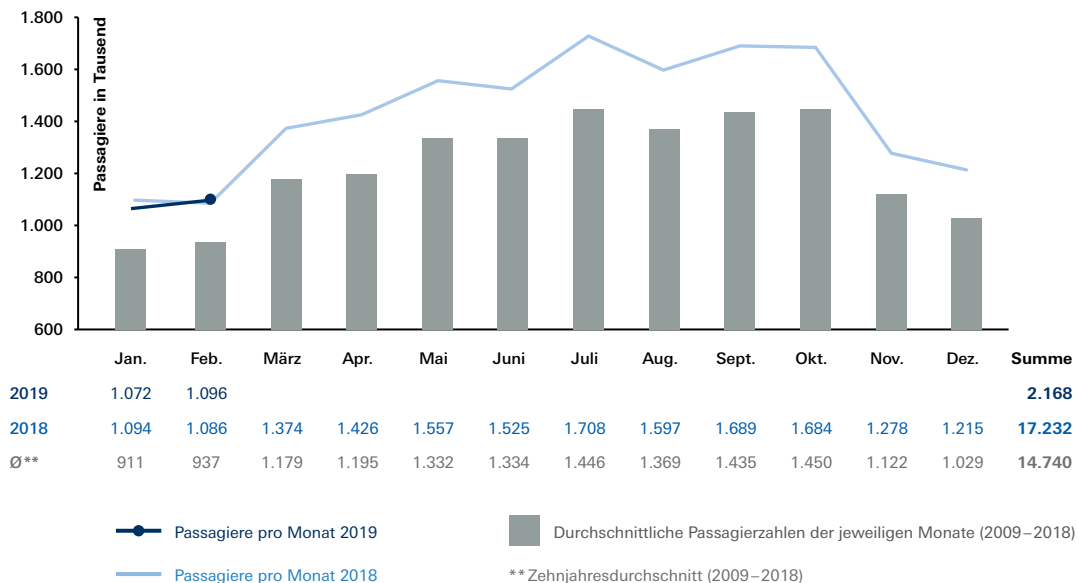
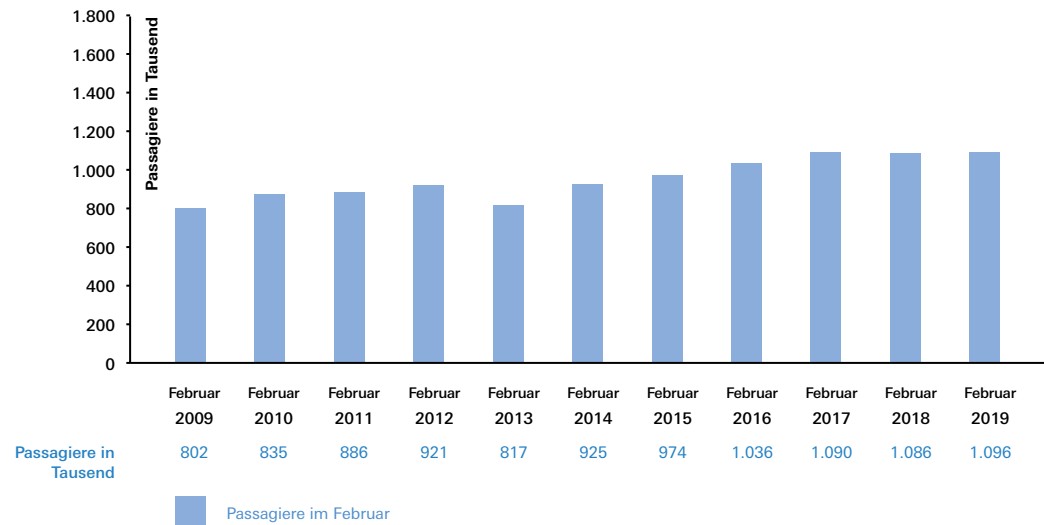


Ungewöhnlicher Kraftprotz mit Elektroantrieb: Der neueste Flugzeugschlepper am Hamburg Airport läuft mit umweltfreundlichem Antriebssystem

- Auch außerhalb des Vorfelds motiviert Hamburg Airport die Passagiere und Mitarbeiter zur Nutzung von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln: Für Elektroautos stehen zwölf Ladestationen im Parkhaus P2-4 sowie vier Schnell-Ladestationen auf der Abflugebene zur Verfügung. Darüber hinaus gibt es rund 400 Fahrradstellplätze und eine gute Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz mit der S-Bahnlinie S1.



Passagiere

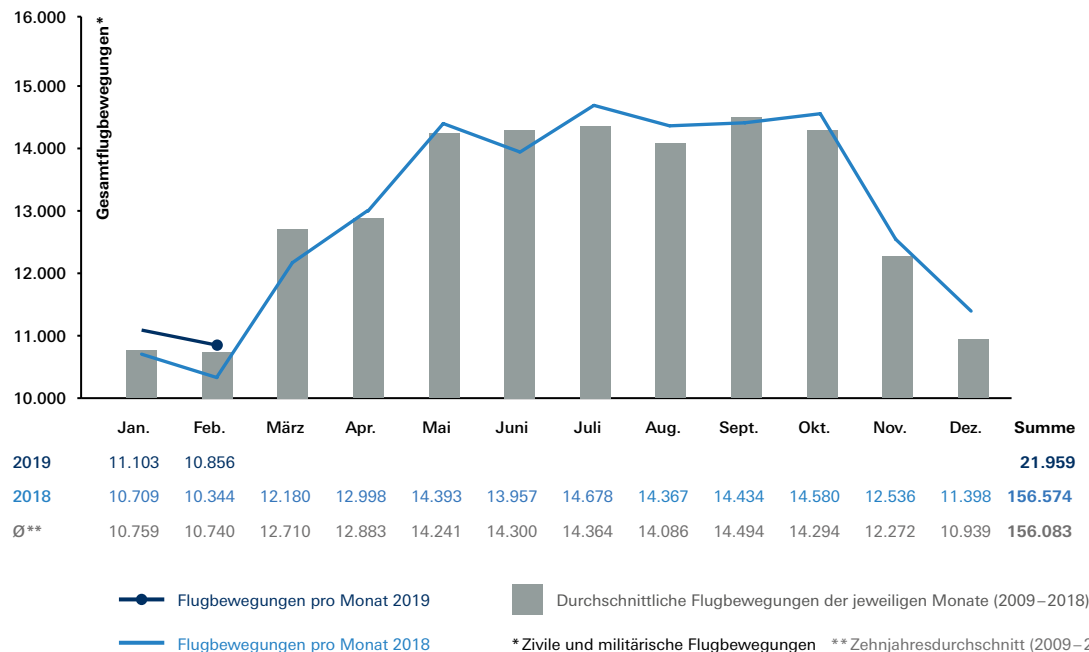
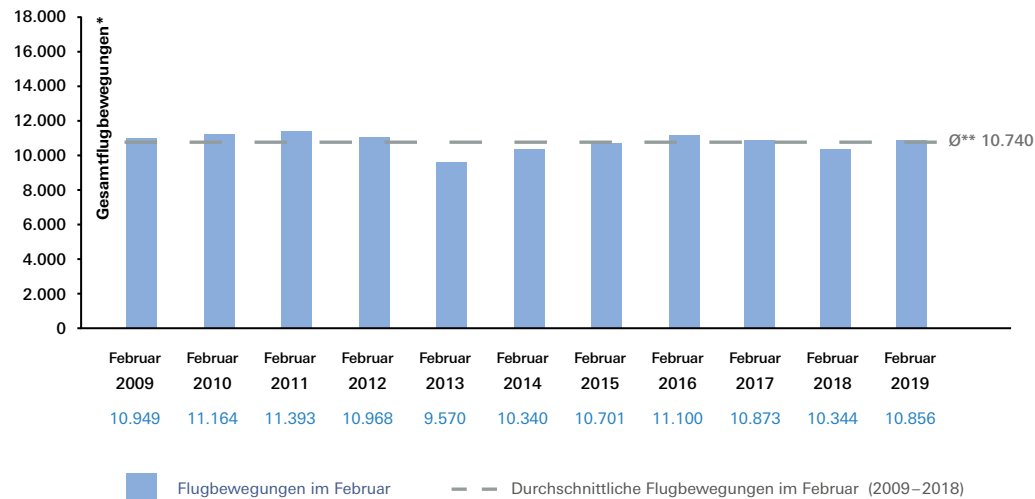


** Zehnjahresdurchschnitt (2009-2018)

Leichter Anstieg der Passagierzahlen im Februar

- Im diesjährigen Februar wurden 1.095.961 Passagiere gezählt – dies sind rund 0,9 Prozent mehr Privat- und Geschäftsreisende als im Februar 2018.
- **Besondere Ereignisse im Februar:** Durch einen von den Gewerkschaften ver.di und komba initiierten Streik der Bodenverkehrsdienste am Hamburg Airport mussten am 4. Februar 2019 rund 220 Flüge von und nach Hamburg gestrichen werden. Rund 25.000 Passagiere waren von den Streichungen betroffen.
- Langfristig entwickeln sich die Passagierzahlen weiterhin positiv: Gegenüber Februar 2009 ist die Zahl der Passagiere um rund 36,7 Prozent gestiegen.
- Seit 2009 verzeichnete Hamburg Airport acht Jahre mit einem Passagierwachstum und zwei Jahre mit einem Passagierrückgang im Februar.
- Die Passagierzahl im Februar 2019 liegt deutlich über dem Februar-Mittelwert der Jahre 2009-2018 von 937.307 Passagieren.

Flugbewegungen



* Zivile und militärische Flugbewegungen ** Zehnjahresdurchschnitt (2009–2018)

Zehnjahresvergleich: Luftverkehr wird immer effizienter

- Im Februar 2019 wurden 10.856 Flugbewegungen gezählt. Das sind rund 4,9 Prozent mehr als im Februar 2018.
- Der hohe Zuwachs ergibt sich vor allem daraus, dass der Vergleichsmonat Februar 2018 ungewöhnlich wenig Flüge hatte, unter anderem aufgrund der Folgen der Insolvenz von Air Berlin und Niki, aber auch des damals sehr starken Winterwetters, das zu Flugstreichungen führte.
- **Besondere Ereignisse im Februar 2019:** Durch einen von den Gewerkschaften ver.di und komba initiierten Streik der Bodenverkehrsdienste am Hamburg Airport mussten am 4. Februar 2019 rund 220 Flüge von und nach Hamburg gestrichen werden. Die Fluggesellschaften Germania und Flybmi haben im Februar 2019 insolvenzbedingt ihren Flugbetrieb eingestellt.
- Die Zahl der Starts und Landungen im Februar liegt etwa auf dem Niveau des Durchschnittswerts der Jahre 2009–2018 von 10.740 Flügen.
- Langfristig lässt sich eine Entkopplung der Passagier- und Flugbewegungszahlen erkennen: Während die Passagierzahl im Februar seit 2009 um 36,7 Prozent gestiegen ist, ist die Zahl der Flugbewegungen mit um 0,85 Prozent zurückgegangen. Der Luftverkehr wird damit immer effizienter.



An- und Abflugrichtung



Das gekreuzte Bahnsystem ermöglicht Starts und Landungen in alle vier Himmelsrichtungen. Welche Bahn benutzt werden sollte, geben die Lotsen der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) vor. Auf Antrag kann der Pilot allerdings auch eine andere Bahn verlangen – bei ihm liegt die letzte Entscheidung.

Die DFS hat in Deutschland den gesetzlichen Auftrag, für eine „sichere, geordnete und flüssige Abwicklung des Luftverkehrs“ zu sorgen. Zusätzlich wird mit den sogenannten Bahnbenutzungsregeln am Hamburg Airport das Ziel verfolgt, dass möglichst wenige Anwohner von Fluglärm beeinträchtigt werden. Die Starts und Landungen sollen nach Möglichkeit über dem Gebiet mit der geringsten Bevölkerungsdichte erfolgen.

Oberste Priorität hat aber zu jeder Zeit die Sicherheit im Luftverkehr. Zu den größten Einflussfaktoren zählen Witterungsverhältnisse, Verkehrslage sowie Bauarbeiten. Die DFS ist an die sogenannten Bahnbenutzungsregeln gebunden, wenn diese ihren gesetzlichen Auftrag, für eine „sichere, geordnete und flüssige Abwicklung des Luftverkehrs“ zu sorgen, nicht beeinträchtigen.

Start und Landung gegen den Wind

Grundsätzlich gilt, dass Flugzeuge gegen den Wind starten und landen. Nur so können sie den maximalen Auftrieb bzw. die beste Verzögerungsleistung erreichen. Bei stark wechselnden Windverhältnissen, wie sie in Hamburg häufig zu beobachten sind, kann dies dazu führen, dass im Jahresvergleich die bevorzugte Start- und Landerichtung wechselt.

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



An- und Abflugrichtung



Nordwest

40%*

Starts: 3.353 Landungen: 1.020

Starts: 3.193 Landungen: 1.334

Nordost

40%*

Starts: 334 Landungen: 3.962

Starts: 404 Landungen: 1.205

Südwest

17%*

Starts: 1.676 Landungen: 170

Starts: 1.360 Landungen: 2.555

Südost

2%*

Starts: 2 Landungen: 217

Starts: 168 Landungen: 39

* Gesamte zivile und militärische Flugbewegungen

Weitere Verkehre: 122 Hubschrauberbewegungen (1%)

Februar 2019: Starts Landungen

Februar 2018: Starts Landungen

An- und Abflugrichtungen im Februar

- Die meisten Flugbewegungen wurden im vergangenen Monat über dem Nordwesten gezählt. Gemessen an allen Starts und Landungen lag der Anteil bei rund 40 Prozent. Rund 40 Prozent aller Flüge starteten bzw. landeten über Nordosten und rund 17 Prozent über Südwesten.
- Die meisten Starts wurden im vergangenen Monat in Richtung Nordwesten gezählt. Gemessen an allen Starts lag der Anteil bei rund 62 Prozent. Rund 31 Prozent aller Flüge starteten über Südwesten und rund 6 Prozent über Nordosten.
- Die meisten Landungen wurden im vergangenen Monat aus Richtung Nordosten gezählt. Gemessen an allen Landungen lag der Anteil bei rund 73 Prozent. Rund 19 Prozent aller Flüge landeten aus Richtung Nordwesten und rund 4 Prozent über Südwesten.
- Die Hamburger Innenstadt im Südosten, die eine besonders hohe Bevölkerungsdichte aufweist, verzeichnete im Februar insgesamt 217 Landungen und 2 Starts.



Nachtflugbeschränkung



Die stadtnahe Lage des Hamburger Flughafens bringt viele Vorteile mit sich. So haben sich z. B. viele große, internationale Unternehmen in Hamburg angesiedelt und zahlreiche Arbeitsplätze geschaffen. Zugleich ist mit dieser Lage aber auch eine besondere Verantwortung verbunden. Strenge Nachtflugbeschränkungen tragen dazu bei, die Bevölkerung in Hamburg und Schleswig-Holstein zu schützen.

Notwendige Verspätungsregelung

Am Flughafen Hamburg gilt von 0 bis 6 Uhr eine strenge Nachtflugbeschränkung. Flüge in der Zeit von 23 bis 24 Uhr sind zulässig und finden im Rahmen der Verspätungsregelung statt, die ein wichtiger Bestandteil der Betriebsgenehmigung am Hamburg Airport ist. Denn im international eng vernetzten Luftverkehr reicht oft schon eine kleine Verzögerung – zum Beispiel durch ein Unwetter, eine technische Störung oder einen medizinischen Notfall, um eine Verspätung herbeizuführen. Am Ende dieser Kette stehen die Passagiere, die trotz der Verzögerung an ihrem Zielort ankommen möchten.

Ohne die Verspätungsregelung müssten alle Linienflüge mit Ziel Hamburg Airport nach 23 Uhr zu anderen Flughäfen umgeleitet werden – auch wenn sie alleinreisende Kinder, Familien oder Menschen mit eingeschränkter Mo-

bilität an Bord haben. Jede Einschränkung hat negative Auswirkungen für die Erreichbarkeit der Metropole sowie für die Mobilität und Arbeitsplätze in der Region.

Die Verspätungsregelung am Hamburg Airport ist notwendig. Dennoch ist es dem Flughafen ein besonderes Anliegen, gemeinsam mit den Fluggesellschaften und der Deutschen Flugsicherung die Pünktlichkeit in den Bereichen zu verbessern, auf die Einfluss geübt werden kann.

Höhere Entgelte für verspätete Flüge

Um die Verspätungen auf das unvermeidbare Maß zu begrenzen, werden am Hamburg Airport auch finanzielle Anreize gesetzt: Bereits im Jahr 2001 hat der Flughafen ein Gebührensystem eingeführt, wonach die Airlines in den späten Abendstunden und der Nacht hohe Aufschläge auf die Lärmrentgelte zahlen müssen. Diese Aufschläge hat Hamburg Airport zum 14. Juni 2017 noch einmal deutlich erhöht: Der Lärmzuschlag wurde in allen sieben Lärmklassen verdoppelt. Der Zuschlag für Starts und Landungen nach 23 Uhr wurde in fünf Stufen zeitlich gestaffelt und auf bis zu 700 Prozent angehoben. Als ergänzende Maßnahme wird für den Einsatz lärmmindernder Wirbelgeneratoren ein Abschlag gewährt.

Die Betriebszeiten am Hamburg Airport

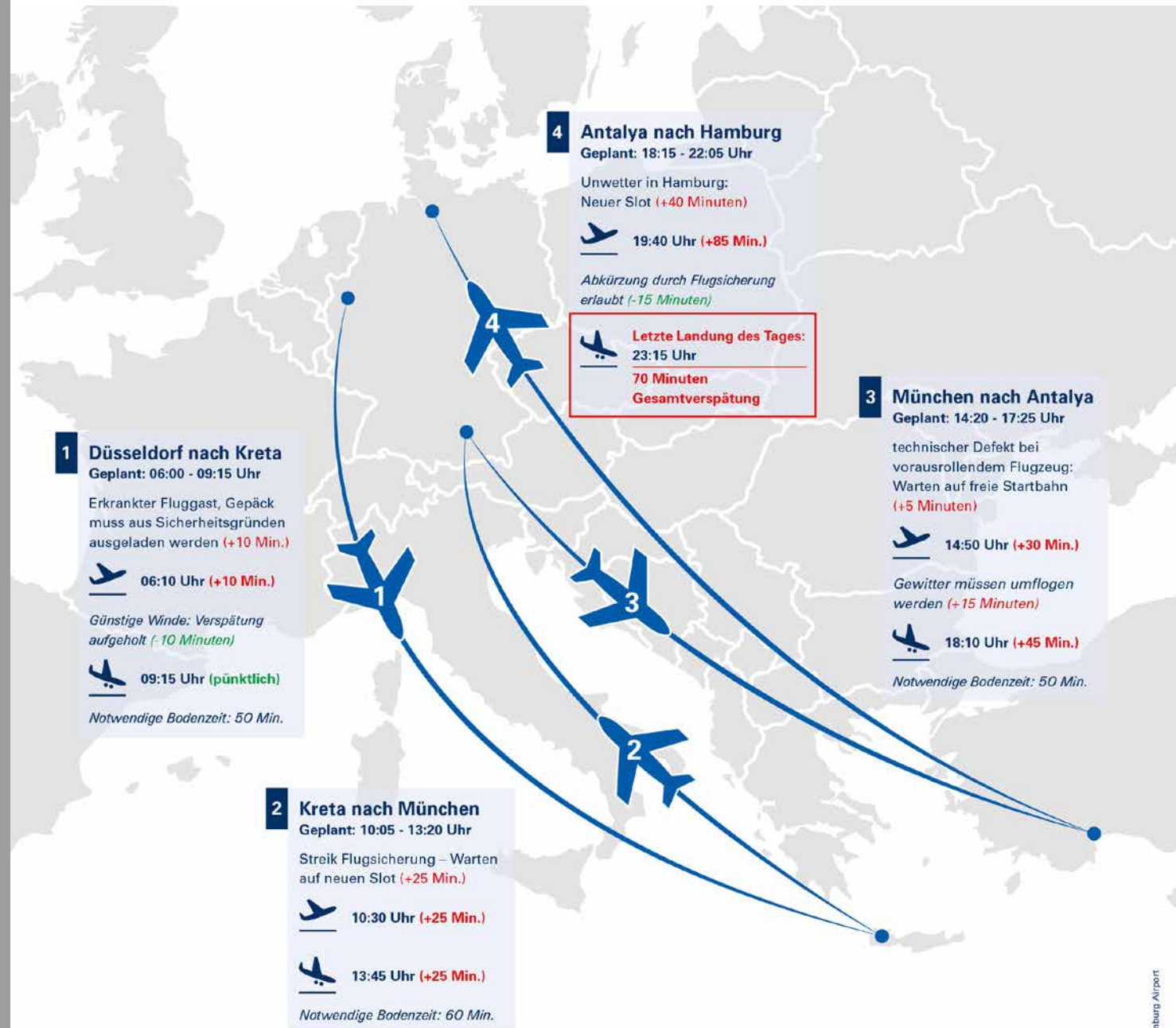
Von 6 Uhr morgens bis 23 Uhr abends findet am Hamburg Airport der planmäßige Flugbetrieb statt. Ab 23 Uhr gelten strenge Nachtflugbeschränkungen: Nur bei nachweislich unvermeidbaren Verspätungen dürfen einzelne, gewerbliche Linienflüge noch bis 24 Uhr starten und landen. In der Zeit von Mitternacht bis 6 Uhr morgens sind ausschließlich Flüge mit vorheriger kostenpflichtiger Ausnahmegenehmigung durch die Behörde für Umwelt und Energie zulässig. Katastrophen-, medizinische Hilfsleistungs-, Such-, Rettungs- und polizeiliche Einsätze sind von den Nachtflugbeschränkungen ausgenommen.



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

Wie kommt es zu Verspätungen im Luftverkehr?

- Die Luftfahrt ist ein komplexes System, das ganz Europa miteinander verknüpft. An nur einem Tag passiert ein Flugzeug verschiedene Start- und Landeorte und arbeitet dabei mit vielen verschiedenen Unternehmen und Organisationen zusammen. Dabei sind Verzögerungen nie ganz auszuschließen.
- Kommt es im Tagesablauf zu Störungen, kann die Verzögerung manchmal bis zum letzten Abendflug nicht mehr aufgeholt werden – in diesem Fall greift am Hamburg Airport die Verspätungsregelung von 23 bis 24 Uhr, die genau dafür konzipiert worden ist. Andere deutsche Flughäfen haben ebenfalls eine Verspätungsregelung in ihrer Betriebsgenehmigung enthalten, z. B. Frankfurt, München und Berlin-Tegel.
- Ohne die Verspätungsregelung müssten alle verspäteten Flüge nach 23 Uhr zu anderen Flughäfen, z. B. Hannover oder Rostock-Laage, umgeleitet werden. Zehntausende Fluggäste könnten Hamburg am späteren Abend nicht mehr erreichen – darunter auch körperlich eingeschränkte Menschen und allein reisende Kinder.
- Für die Kontrolle der Nachtflugbeschränkungen ist in Hamburg die Fluglärmschutzbeauftragte in der Behörde für Umwelt und Energie zuständig.



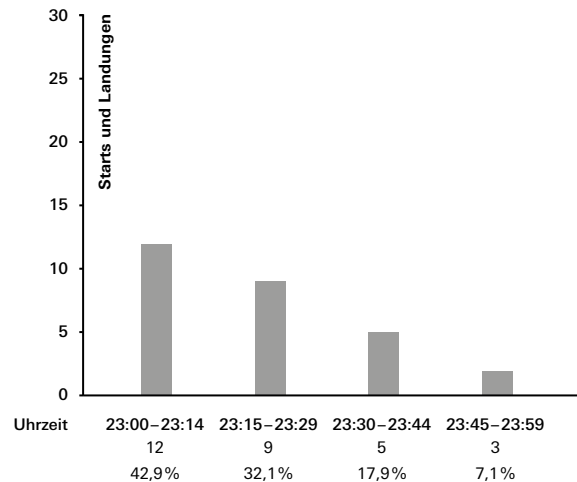


Nachtflugbeschränkung

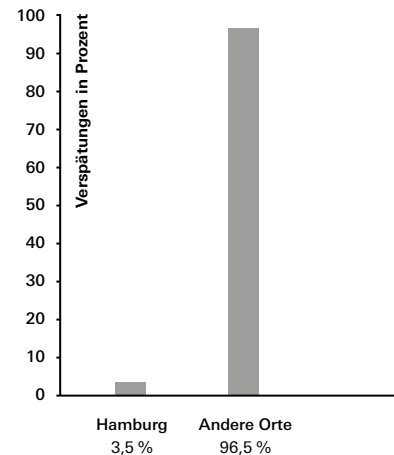


Gesamtflugbewegungen zwischen 23 und 24 Uhr

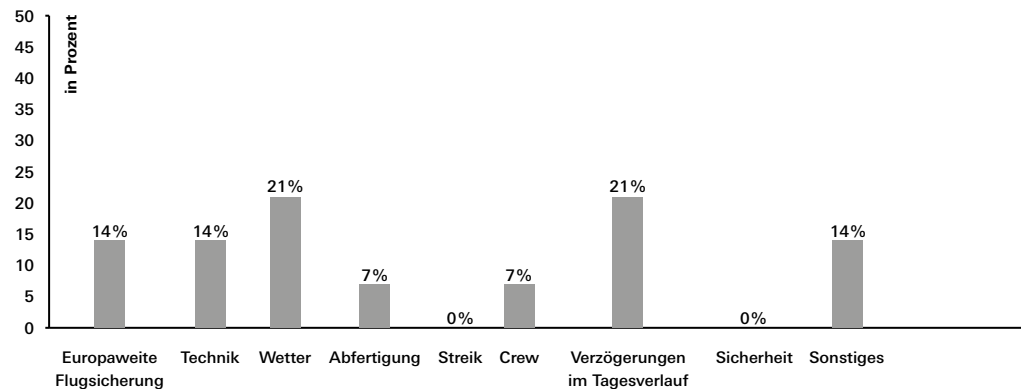
Februar 2019 (regelmäßiger Linien- und Touristikverkehr)



Anteil der abfertigungsbedingten Verspätungen in Hamburg an den Gesamtverspätungen zwischen 23 und 24 Uhr (Februar 2019)¹



Kategorisierung der Verspätungsgründe im Februar 2019²



² Zu den häufigsten Verspätungsgründen zählen unter anderem eine Überlastung des europäischen Luftraums (europaweite Flugsicherung), über den Tag angesammelte Verspätungen an den Vorflughäfen (Verzögerungen im Tagesverlauf), die nicht mehr aufgeholt werden können, die Behebung technischer Probleme (Technik), Verzögerungen durch sicherheitsrelevante Aspekte (Sicherheit), ungünstige Wetterereignisse und -bedingungen (Wetter), Verzögerungen bei der Abfertigung, Streiks sowie Verspätungen, die auf die personelle Besetzung der Fluggesellschaften zurückzuführen sind (Crew). Die Daten basieren auf Grundlage der Angaben der Fluggesellschaften sowie unter Hinzunahme weiterer Datenquellen.

Komplexes Luftfahrtsystem verbindet ganz Europa

- Von allen Flügen, die im Februar 2019 die Verspätungsregelung am Hamburg Airport nutzen mussten, ist nur ein Flug auf abfertigungsbedingte Verzögerungen in Hamburg zurückzuführen. Dies entspricht 3,5 Prozent der verspäteten Flüge zwischen 23 und 24 Uhr. Rund 96,5 Prozent der Verspätungen entstanden an anderen Stellen des komplexen Luftfahrtsystems.
- Als häufigster Verspätungsgrund wurden im Februar 2019 die schlechten Wetterbedingungen sowie die Umlaufverspätungen genannt. 21 Prozent der verspäteten Flüge mussten aus diesen Gründen zwischen 23 und 24 Uhr am Hamburg Airport landen.

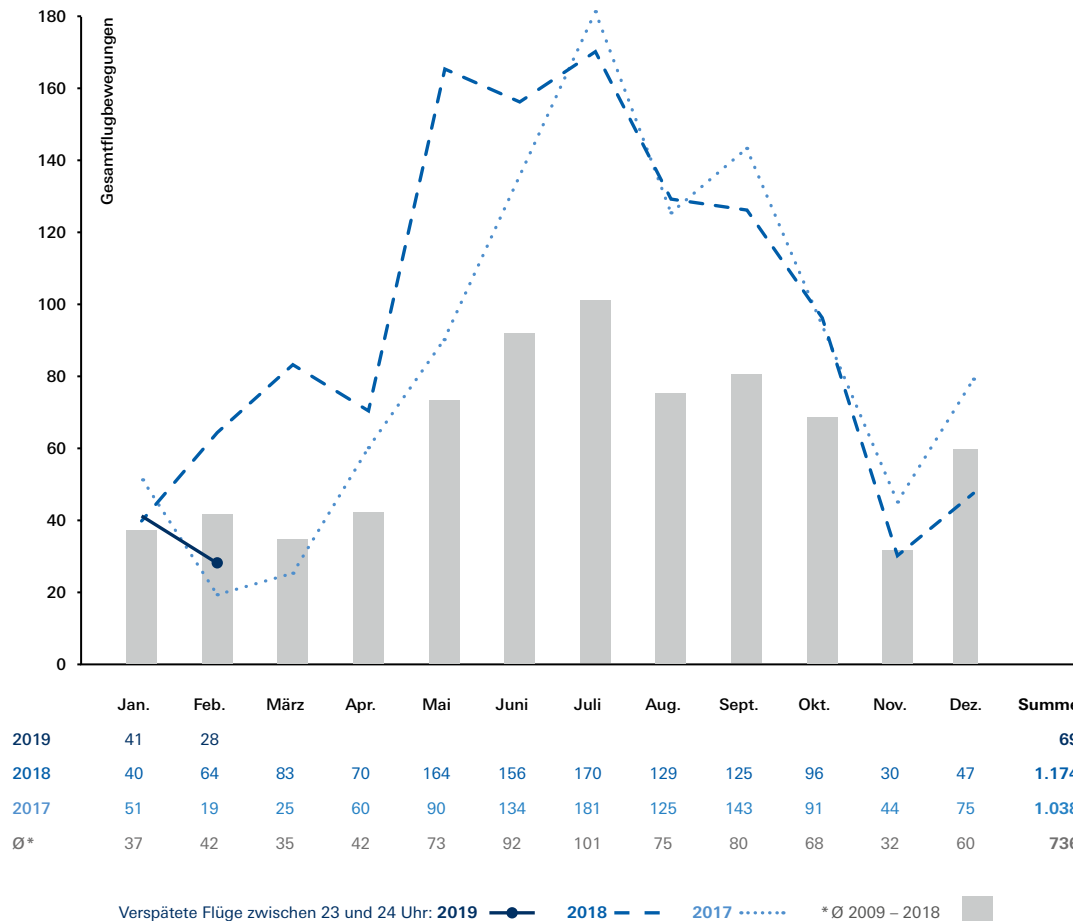
¹ Der Begriff „Abfertigung“ fasst alle Vorgänge zusammen, die das Passagierhandling am Flughafen und die Vorbereitung des Flugzeugs auf den Abflug betreffen. Andere Verspätungsgründe, wie z. B. ungünstige Wetterbedingungen oder die europäische Flugsicherung, werden in dieser Grafik nicht berücksichtigt.



Nachtflugbeschränkung



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



Anzahl der Flüge zwischen 23 und 24 Uhr mehr als halbiert

- Im Februar 2019 mussten 28 von insgesamt 10.856 Flügen von der Verspätungsregel zwischen 23 und 24 Uhr Gebrauch machen. Das sind mehr als die Hälfte weniger Starts und Landungen als im Vorjahr (–36 Flüge, –56,3 Prozent).
- In den vergangenen drei Monaten (Dezember 2018 bis Februar 2019) ging die Zahl der Flüge zwischen 23 und 24 Uhr um mehr als ein Drittel (–35,2 Prozent) zurück.
- Am Hamburg Airport gilt eine Verspätungsregelung zwischen 23 und 24 Uhr: In dieser Zeit ist es regelmäßigen Linien- und Touristikflügen erlaubt zu starten oder zu landen, wenn für die Verspätung unvermeidbare Gründe vorliegen.
- Die Anzahl der Flüge in der Verspätungsstunde entsprechen einem Anteil von 0,3 Prozent an den Gesamtflugbewegungen.
- Strikte Nachtflugbeschränkung: Ab Mitternacht sind ausschließlich Flüge mit vorheriger Einzelfallgenehmigung durch die Hamburger Behörde für Umwelt und Energie zulässig. Hilfs- und Rettungsflüge sind davon ausgenommen. Im Februar 2019 gab es am Hamburg Airport keine Starts und Landungen nach 24 Uhr.

Impressum

Herausgeber

Flughafen Hamburg GmbH
Flughafenstraße 1–3
22335 Hamburg

Ansprechpartner

Katja Bromm, Leiterin Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Tel. +49(0)40/5075-3611
E-Mail: kbromm@ham.airport.de

Layout

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

Fotos

Michael Penner