Jahresstatistik 2022

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 dieser Jahresstatistik finden Sie aktuelle Ergebnisse zu Passagierzahlen, Flugbewegungen, Lärmschutz sowie dem Anstieg des Verkehrs nach der Corona-Pandemie.

Hamburg Airport

Anlage 04 zur Niederschrift HA 13.03.2023

Auf einen Blick:

Zahlen, Daten, Fakten 2022

- Die Corona-Pandemie sorgte auch im Jahr 2022 noch für ein niedrigeres Verkehrsniveau im gesamten Luftverkehr als wir es aus der Zeit vor Corona kannten.

- Insgesamt nutzten im vergangenen Jahr 11,1 Millionen Passagiere den Hamburger Flughafen. Damit hat sich der Verkehr im Vergleich zum Vorjahr (2021) mehr als verdoppelt. Gleichzeitig fehlt zum Niveau von vor der Krise (2019) gut ein Drittel des Verkehrs.

- Die Zahl der Flugbewegungen lag im Jahr 2022 bei 109.856. Das ist im Vergleich zu 2021 eine Erhöhung um rund 57 Prozent. Die Flugbewegungen haben sich gegenüber 2019 jedoch um rund 29 Prozent reduziert.

- Der verkehrsreichste Tag im Jahr 2022 war der 7. Oktober mit 49.119 Passagieren. Der verkehrsärmste Tag war der 22. März mit 4.930 Passagieren.

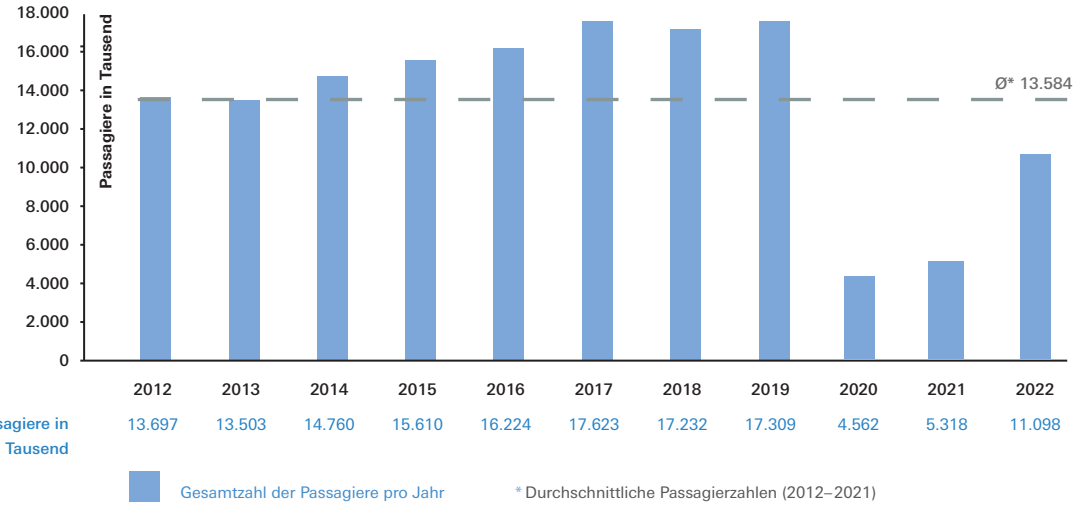
- Die Passagierzahl im Jahr 2022 liegt unter dem Jahres-Mittelwert der Jahre 2012–2021 von 13.583.781 Passagieren. Hamburg Airport verzeichnete rund 81 Prozent der Passagiere im Vergleich zum Durchschnitt der letzten zehn Jahre (2012-2021).

Jahresvergleich
2019–2022
2021–2022

-36 %
+109 %
Passagiere

-29 %
+57 %
Flugbewegungen

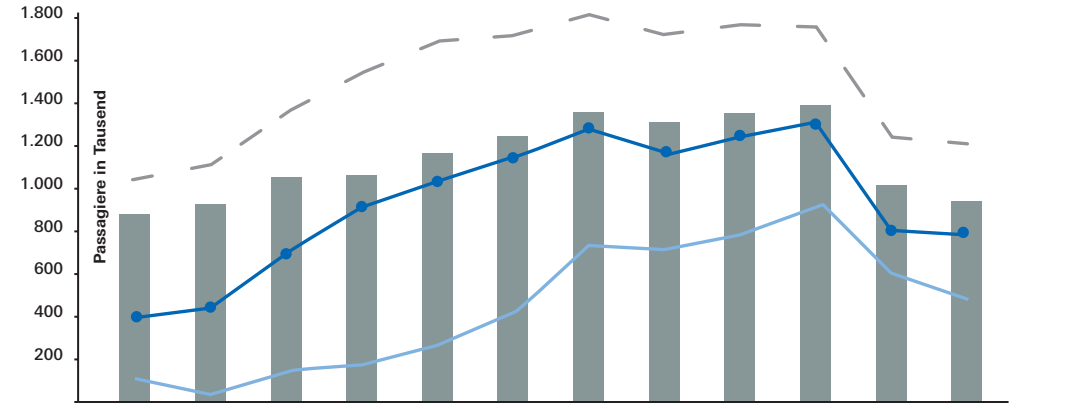
Passagiere



	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Passagiere in Tausend	13.697	13.503	14.760	15.610	16.224	17.623	17.232	17.309	4.562	5.318	11.098

Gesamtzahl der Passagiere pro Jahr

*Durchschnittliche Passagierzahlen (2012–2021)



	Jan.	Feb.	März	Apr.	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Summe
2022	397	430	682	929	1.093	1.142	1.219	1.152	1.194	1.235	830	794	**11.098**
2021	105	79	124	144	222	394	703	697	779	953	603	514	**5.318**
2019	1.072	1.096	1.362	1.500	1.598	1.616	1.726	1.611	1.658	1.654	1.231	1.185	**17.309**
Ø**	887	905	1.063	1.065	1.166	1.203	1.355	1.299	1.340	1.357	1.007	938	**13.584**

Passagiere pro Monat 2022

Passagiere pro Monat 2021

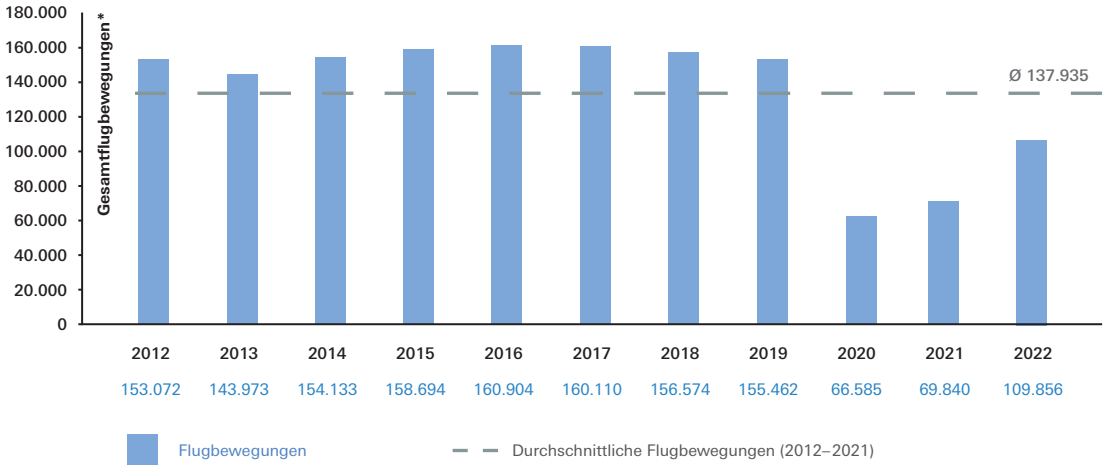
Passagiere pro Monat 2019

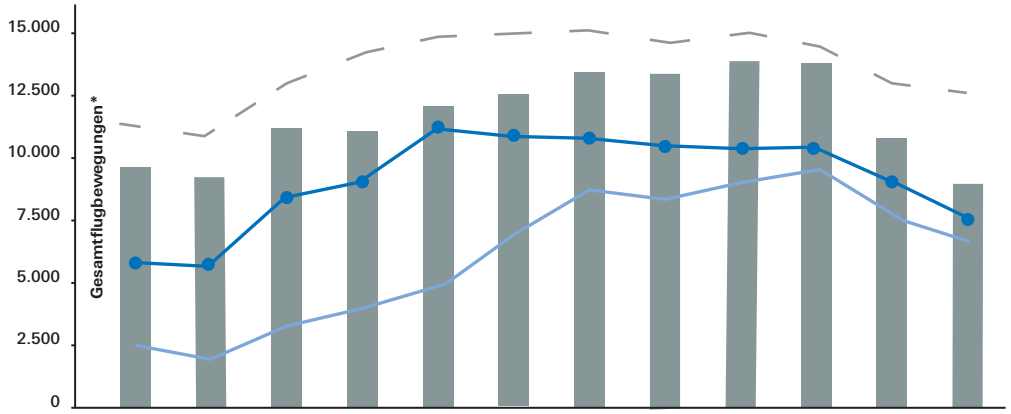
Durchschnittliche Passagierzahlen der jeweiligen Monate (2012–2021)

Die Passagierzahlen liegen weiter deutlich unter dem Vorkrisenniveau

- Im Vergleich zum Jahr 2021 mit 5.317.666 Passagieren ist die Zahl der Passagiere um 109 Prozent auf 11.097.688 gestiegen.
- Im Jahr 2022 ist ein deutlicher Anstieg der Passagierzahlen von Februar bis April zu erkennen. Die Passagierzahlen haben sich in diesem Zeitraum verdreifacht.
- Der verkehrsstärkste Monat im Jahr 2022 war der Oktober mit 1.234.809 Passagieren, gefolgt von Juli (1.219.281).
- Der verkehrsschwächste Monat im Jahr 2022 war der Januar mit lediglich 396.829 Passagieren. 2021 war der verkehrsschwächste Monat der Februar mit 79.106 Passagieren.
- Im Jahr 2019 hatte Hamburg Airport durchschnittlich 47.421 Passagiere am Tag. Im Jahr 2022 waren es durchschnittlich 30.404 Passagiere am Tag. Im Vergleich zur Vorkrisenzeit fehlen also rund 17.000 Passagiere pro Tag.

Flugbewegungen





	Jan.	Feb.	März	Apr.	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Summe
2022	5.766	5.695	8.263	9.590	10.991	10.785	10.763	10.682	10.622	10.684	8.430	7.585	**109.856**
2021	2.490	2.208	3.001	3.560	4.174	5.919	7.840	7.721	8.732	9.563	7.574	7.058	**69.840**
2019	11.103	10.856	12.417	13.372	14.144	14.183	14.380	14.202	14.376	14.238	11.278	10.915	**155.462**
Ø**	9.849	9.721	10.958	10.933	11.968	12.375	12.890	12.851	13.102	12.941	10.635	9.714	**137.935**

Flugbewegungen pro Monat 2021
Flugbewegungen pro Monat 2020
Durchschnittliche Flugbewegungen der jeweiligen Monate (2012–2021)

*Zivile und militärische Flugbewegungen **Zehnjahresdurchschnitt (2012–2021)

Pandemie sorgt weiterhin für eine geringe Zahl an Flugbewegungen

- Im Jahr 2022 gab es insgesamt 109.856 Flugbewegungen am Hamburg Airport. Das sind rund 29 Prozent weniger Bewegungen als im Jahr 2019. Gleichzeitig sind es aber auch rund 57 Prozent mehr als 2021, als es 69.840 Flugbewegungen gab.
- Die Monate mit den meisten Flugbewegungen im Jahr 2022 waren die Monate Mai (10.991) und Juni (10.785).
- Im verkehrsschwächsten Monat Februar gab es lediglich 5.695 Bewegungen.
- 414 Bewegungen – und damit die meisten am Hamburg Airport in 2022 – gab es am 6. Mai. Lediglich 114 Bewegungen gab es am 29. Januar, dem Tag mit den wenigsten Bewegungen.

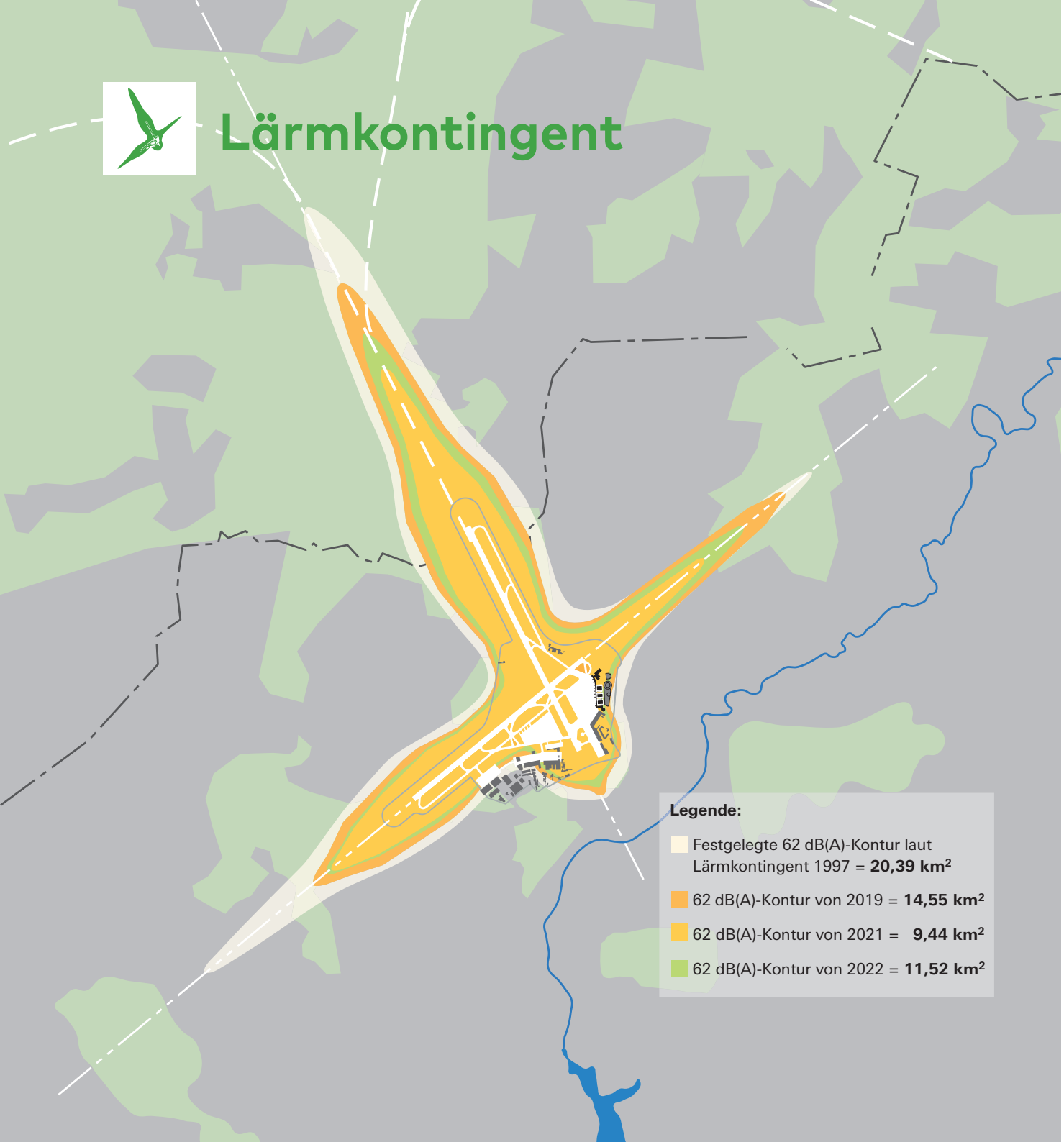
Lärmkontingent

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 das sogenannte Lärmkontingent: Dieses wurde 1997 mit 20,39 km² als rechtliche Obergrenze für den Fluglärm in Hamburg festgelegt. Die aktuellen Werte werden in jedem Jahr neu berechnet. Erfasst wird dabei die Fläche, in der die Belastung in den sechs verkehrsreichsten Monaten einen äquivalenten Dauerschallpegel Leq_3 von 62 dB(A) oder höher erreicht. Die sogenannte Lärmkontur bildet die flächenmäßige Ausbreitung der Geräuschimmissionen rund um den Hamburger Flughafen ab.

Mit dem Lärmkontingent soll erreicht werden, dass die Geräuschbelastung von 62 dB(A) Dauerschallpegel Leq_3 die Fläche von 20,39 km² rund um den Flughafen nicht überschreitet. Als Obergrenze und Vergleichswert für die Lärmksontur gilt dabei die im Jahr 1997 erzeugte Schallmenge. Im Erbbaurechtsvertrag mit der Stadt Hamburg wurden darüber hinaus sogenannte Lärmausgleichszahlungen vereinbart. Im Jahr 2022 beträgt die Lärmkontur 11,57 km².

Lärmkontingent



Die Lärmkontur ist geringer als vor Corona

- 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 (2022: Mai bis Oktober) einen äquivalenten Dauerschallpegel Leq3 von 62 dB(A) oder höher erreicht.

- 2021 waren die Monate von Juli bis Dezember die verkehrsreichten Monate. 2020 waren in Folge der Corona-Pandemie die Monate Januar, Februar, März, August, September und Oktober die verkehrsreichsten Monate.

- 2022 umfasst die Lärmkontur eine Fläche von 11,57 Quadratkilometer. Im Vergleich zum Jahr 2019 (14,55 km²) ist das ein Rückgang um etwa 20 Prozent.

- Im Jahr 1975 lag die Ausbreitung noch bei 79,6 km² und im Jahr 1989 bei 46,6 km². Die Lärmimmissionen sind seither also drastisch zurückgegangen. Dies liegt im Wesentlichen an den technischen Innovationen und Verbesserungen an Flugzeugen und Triebwerken, für deren Einsatz sich Hamburg Airport aktiv einsetzt.

Lärmkontingent

[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.

Die Lärmkontur ist deutlich unter dem Wert von 2019

- Im Jahr 2022 lag die flächenmäßige Ausbreitung der Fluglärmimmissionen rund um den Flughafen deutlich unter dem Wert des Jahres 2019. Dies liegt zum einen an dem weiterhin geringeren Verkehr in Folge der Corona-Pandemie sowie der immer größeren Nutzung von modernen Flugzeugtypen.
- Immer mehr modernes Fluggerät am Hamburg Airport: Der Anteil an leiserem, verbrauchsarmen Fluggerät steigt immer weiter und liegt im Jahr 2022 bei 12,1 Prozent. 2016 lag der Anteil noch bei 1,1 Prozent aller Flugbewegungen.
- 2022 umfasste die Lärmkontur eine Fläche von 11,57 km².
- Die Lärmkontur war rund 10 Prozent geringer im Vergleich zum Durchschnitt der Jahre 2012–2021. Dieser liegt bei 12,85 km².

An- und Abflugrichtung

Das gekreuzte Bahnsystem ermöglicht Starts und Landungen in alle vier Himmelsrichtungen. Welche Bahn benutzt werden sollte, geben die Lotsen der Deustchen 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.

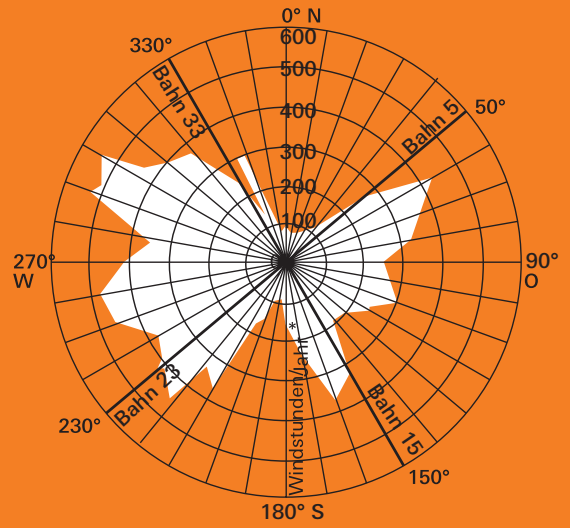
Start und Landung gegen den Wind

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.

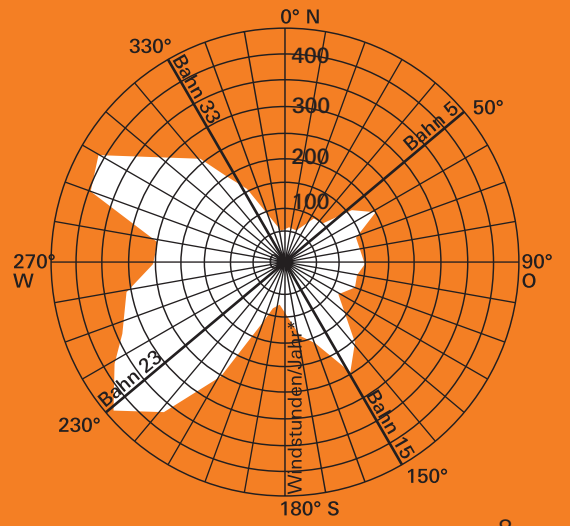
Im Ergebnis sollen die Bahnbenutzungsregeln am Hamburg Airport sicherstellen, dass möglichst wenige Menschen durch den Flugverkehr beeinträchtigt werden. Der Faktor Wind bleibt jedoch eine bestimmende Größe, auf die keinen Einfluss genommen werden kann.

Windrichtungshäufigkeit am Hamburg Airport*

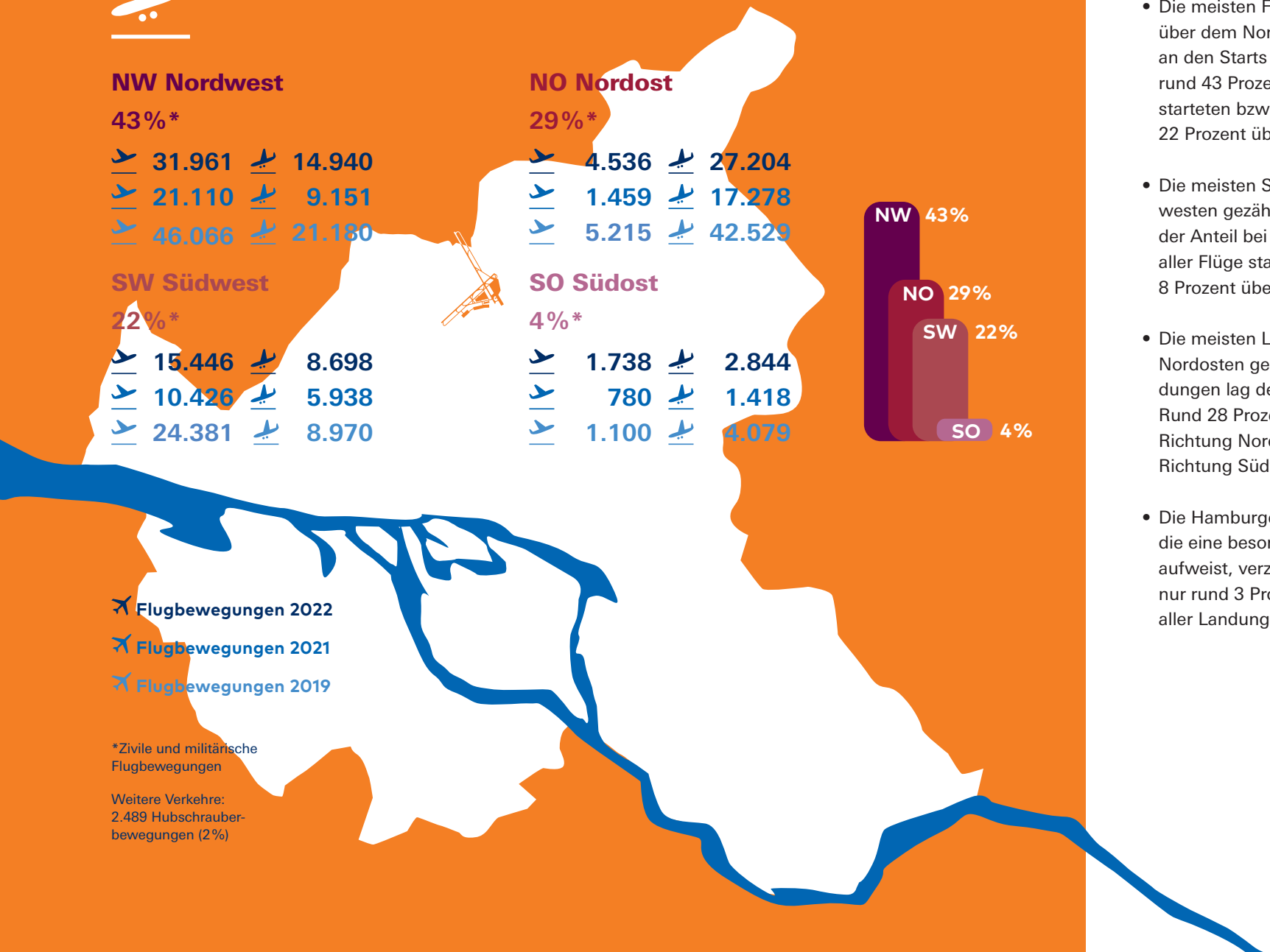
Windrichtungen 2022 (starke Westwinde)



Windrichtungen 2021 (starke West-und südwestliche Winde)



An- und Abflugrichtung



*Zivile und militärische Flugbewegungen

Weitere Verkehre:
2.489 Hubschrauber-bewegungen (2%)

An- und Abflugrichtung 2022

- Die meisten Flugbewegungen wurden 2022 über dem Nordwesten gezählt. Gemessen an den Starts und Landungen lag der Anteil bei rund 43 Prozent. Rund 29 Prozent aller Flüge starteten bzw. landeten über Nordosten, rund 22 Prozent über Südwesten.

- Die meisten Starts wurden in Richtung Nordwesten gezählt. Gemessen an allen Starts lag der Anteil bei rund 58 Prozent. Rund 28 Prozent aller Flüge starteten Richtung Südwesten, rund 8 Prozent über den Nordosten.

- Die meisten Landungen wurden aus Richtung Nordosten gezählt. Gemessen an allen Landungen lag der Anteil hier bei rund 51 Prozent. Rund 28 Prozent aller Flüge landeten aus Richtung Nordwesten, rund 16 Prozent aus Richtung Südwesten.

- Die Hamburger Innenstadt im Südosten, die eine besonders hohe Bevölkerungsdichte aufweist, verzeichnete im Jahr 2022 insgesamt nur rund 3 Prozent aller Starts und 5 Prozent aller Landungen.

Nachtflugbeschränkung

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

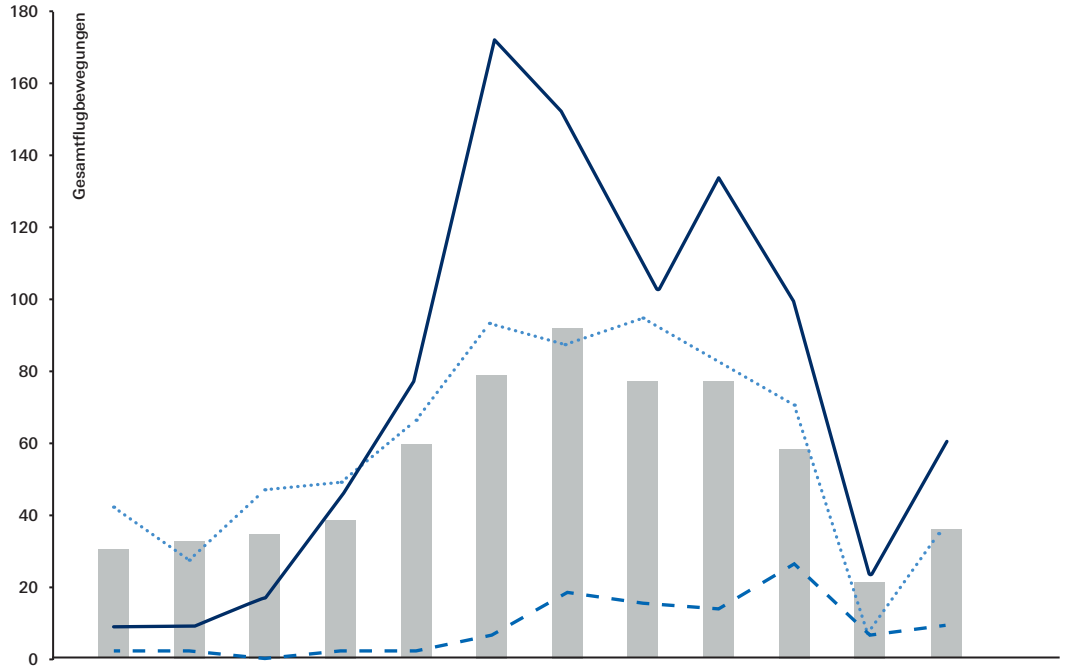
Die Betriebszeiten am Hamburg Airport
Von 6 Uhr morgens bis 23 Uhr abends findet am Hamburg Airport der planmäßige Flugbetrieb statt. Ab 23 Uhr gelten strenge Nachtflugbeschränkungen: Nur bei nachweislich unvermeidbaren Verspätungen dürfen einzelne, gewerbliche Linienflüge noch bis 24 Uhr starten und 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
2022	7	7	16	45	76	171	157	102	135	74	22	60	**872**
2021	2	2	0	2	2	6	20	16	15	28	11	12	**116**
2019	41	28	48	49	64	91	82	92	78	68	14	23	**678**
Ø*	28	29	33	36	60	78	87	71	71	59	22	34	**608**

Verspätete Flüge zwischen 23 und 24 Uhr: **2022** — **2021** – – **2019** ····· * Ø 2012 – 2021

Im Jahr 2022 griff die Verspätungsregelung 872-mal

- Im Jahr 2022 mussten 872 von insgesamt 109.856 Flügen von der Verspätungsregelung Gebrauch machen. Das entspricht einem Anteil von 0,8 Prozent aller Flugbewegungen.

- 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 2022 24-mal der Fall.

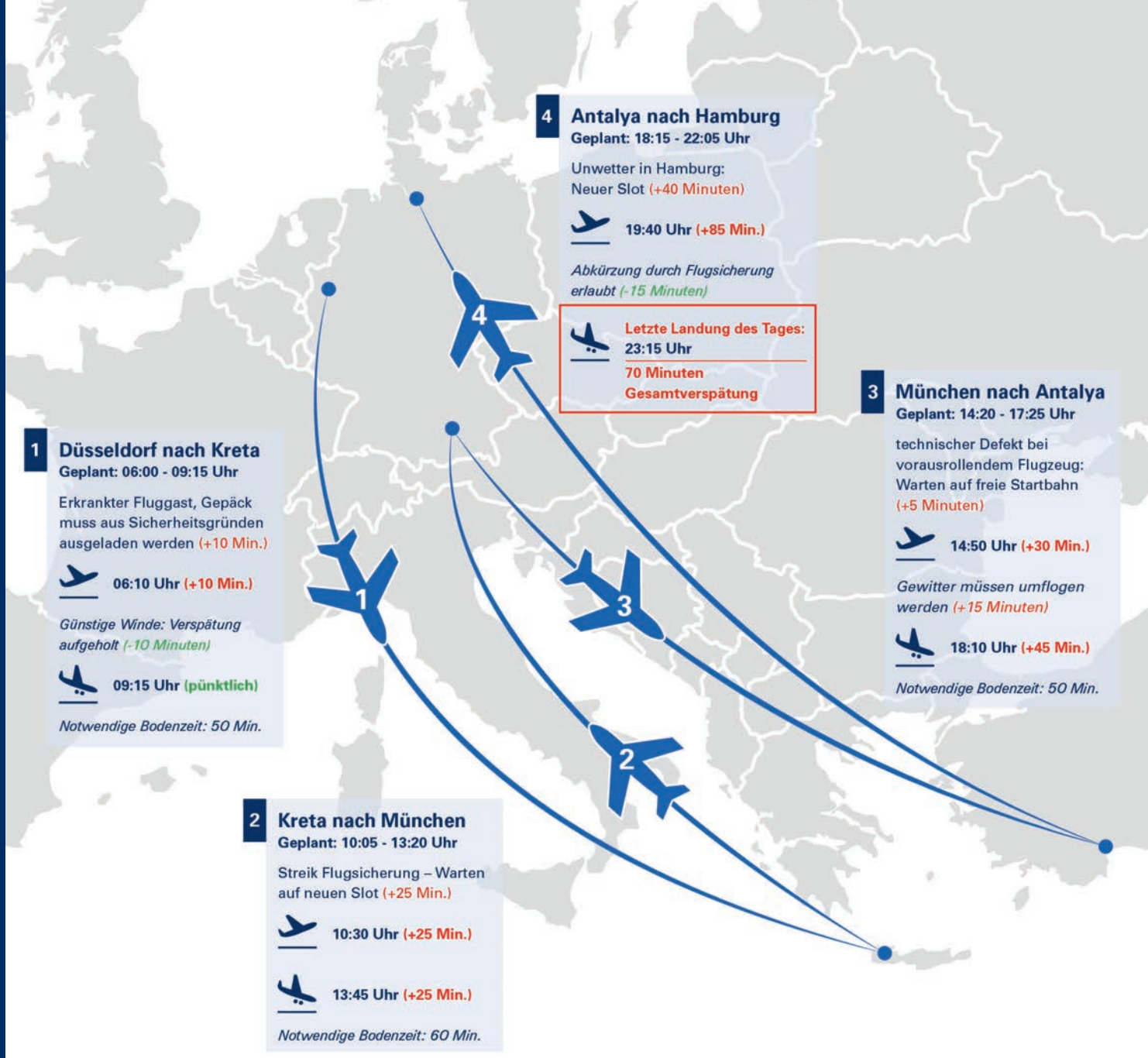
Wie kommt es zu Verspätungen im Luftverkehr?

- 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.



Termine für Wartung und Instandhaltung

Pistensperrungen 2023

Der Hamburger Flughafen wurde 1912 in Betrieb genommen. Das Start- und Landebahnsystem am Hamburg Airport ist teilweise bereits über 60 Jahre alt. Um stets einen guten Zustand und die Sicherheit im Flughafenbetrieb sicherstellen zu können, ist in regelmäßigen Zeitabständen eine großflächige Erneuerung der obersten Deckschicht notwendig. Diese Maßnahme muss Hamburg Airport im Jahr 2023 an beiden Pisten vornehmen. Da diese Arbeiten nicht im laufenden Betrieb vorgenommen werden können, sind hierfür Sperrzeiten von jeweils 28 Tagen pro Bahn erforderlich:

- Die Piste 05/23 (Niendorf/Langenhorn) wird voraussichtlich vom **31. Mai bis 28. Juni 2023** gesperrt sein. **Alle Flüge** starten und landen in diesem Zeitraum über **Norderstedt und Alsterdorf**.

- Die Piste 15/33 (Norderstedt/Alsterdorf) wird voraussichtlich vom **30. August bis zum 27. September 2023** gesperrt sein. In dieser Zeit starten und landen **alle Flüge über Niendorf und Langenhorn**.

Weitere Sperrzeiten gibt es dreimal fünf Tage im März, Mai und Juli. Bevor die großflächige Erneuerung der obersten Deckschicht am Start- und Landebahnsystem beginnt, werden weitere Erhaltungsmaßnahmen notwendig sein. Dafür wird dreimal jeweils eine Piste für fünf Tage gesperrt.

- Die Piste 05/23 wird voraussichtlich vom **27. bis 31. März 2023** gesperrt sein. **Alle Flüge** starten und landen dann über **Norderstedt und Alsterdorf**.

- Voraussichtlich vom **8. bis zum 12. Mai 2023** und **vom 3. bis 7. Juli 2023** wird die Piste 15/33 (Norderstedt/Alsterdorf) gesperrt sein. **Alle Flüge** starten und landen dann **über Niendorf und Langenhorn**.

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
Lukas Ritz, Referent Politik
Jakob Peschken, Werkstudent Politik

Editorial Design und Grafik
Sabine Barmbold, Leitung Design

Fotos
Oliver Sorg