

**Kleine Anfrage
der Fraktion BÜNDNIS DEUTSCHLAND vom 14.01.2026
und Mitteilung des Senats vom 24.02.2026**

„Stromausfall am Flughafen Bremen“

Vorbemerkung der Fraktion BÜNDNIS DEUTSCHLAND:

„Medienberichten zufolge kam es am 8. Januar dieses Jahres am Flughafen Bremen zu einem Stromausfall, der in Teilbereichen zu massiven Beeinträchtigungen des Flughafenbetriebs geführt hat. Betroffen gewesen sein sollen unter anderem sicherheitsrelevante Bereiche wie die Passagier- und Sicherheitskontrollen sowie Teile der technischen Infrastruktur. Infolge der Störung kam es offenbar zu Verspätungen und Einschränkungen im Flugverkehr.

Bei einem internationalen Verkehrsflughafen handelt es sich um eine kritische Infrastruktur, deren Funktionsfähigkeit auch in Ausnahmesituationen jederzeit gewährleistet sein muss. Daher besteht ein besonderes öffentliches Interesse an den Ursachen des Vorfalls, an der Funktionsfähigkeit vorhandener Notstromsysteme sowie an den Maßnahmen zur Sicherstellung der Energieversorgung.

Der Senat beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Welche Erkenntnisse liegen dem Senat zu den Ursachen des Stromausfalls am Flughafen Bremen vor, der nach Medienberichten zu erheblichen Beeinträchtigungen des Flughafenbetriebs geführt hat, und zu welcher Uhrzeit trat der Stromausfall nach Kenntnis des Senats erstmals am 08.01.2026 auf?**

Für Brandschutzwartungen im 10 kV Traforaum des Terminal 1.2 wurde die Mittelspannungsschaltanlage T1.2 vorschriftsmäßig nach den 5 Sicherheitsregeln gegen 08:00 Uhr durch schaltberechtigtes Personal der Elektro-Fachabteilung der Flughafen Bremen GmbH (FBG) abgeschaltet. Nach erfolgter Wartung der Brandmelder und Brandschutzklappen des Traforaumes erfolgte die Wiedereinschaltung der Mittelspannungsschaltanlage. Im Moment des Schaltvorganges um 08:28 Uhr kam es in der Schaltzelle zu einem Kurzschluss und einem gleichzeitigen Lichtbogen mit einer sich explosionsartig ausbreitenden Druckwelle sowie Qualmentwicklung. Mitarbeitende der Elektro-Fachabteilung der FBG sowie des Netzbetreibers/Energieversorgers untersuchen die Unfallursache. Ein externes Gutachten zur Feststellung der Schadensursache wurde beim TÜV beauftragt. Das Ergebnis liegt noch nicht vor.

- 2. Welche Bereiche des Flughafens Bremen (insbesondere Terminal, Sicherheitskontrollen, Gepäckabfertigung, Flugsicherung, IT-Systeme sowie sonstige sicherheitsrelevante Einrichtungen) waren von diesem Stromausfall betroffen und über welche Zeitspanne erstreckten sich die jeweiligen Beeinträchtigungen?**

Durch den Lichtbogen und die Verqualmung um 08:28 Uhr wurden Brandmelder sowie Brandschutztüren im Bereich des Passagierabfertigungsgebäudes (Terminal 1.2) ausgelöst bzw. aktiviert. Durch den Kurzschluss haben die Distanzschutzrelais im Terminal 1.1, 1.2, 1.3, Parkhaus 1 und in der Übergabestation 1 ausgelöst und die Energieversorgung in diesen Bereichen aus Sicherheitsgründen unterbrochen. Es kam zusätzlich durch den Kurzschluss für 0,6 Sekunden zu einer Netzabsenkung in allen Bereichen des Flughafens, von der auch Teile der Stadt Bremen betroffen waren. In der Folge konnten aufgrund der fehlenden elektrischen Energieversorgung im Abflugbereich

T1.2 und der Zentralen Sicherheitskontrolle (ZSK) keine abfliegenden Passagiere abgefertigt werden bzw. durch die Sicherheitskontrolle gelangen.

Die Stromversorgung in den Bereichen Terminal 1.3, Parkhaus 1 inkl. Mantelbau, LSG und Halle K inkl. Mantelbau wurde zwischen 09:04 Uhr und 09:12 Uhr durch Instandsetzungstrupps der FBG wiederhergestellt. Der verqualmte Bereich von Terminal 1.2 wurde über die Rauch- und Wärmeabzugsanlage (RWA) entraucht und der Unfallort mit Atemschutzgeräteträgern begangen. Die Schadensanalyse ergab, dass das Trafoabgangsfeld völlig zerstört war und die benachbarten Schaltfelder stark verschmutzt wurden. Das zerstörte Schaltfeld war von der restlichen Anlage zu trennen und die verschmutzten Schaltfelder zu reinigen. Diverse Anlagen im Terminal 1 wurden entstört und wieder in Betrieb genommen. Um die Abfertigung von abfliegenden Passagieren zeitnah wieder aufnehmen zu können, wurden gegen 13:15 Uhr zwei Kontrollspuren in der ZSK über mobile Stromversorgung betrieben. Nach erfolgter Reinigung und Überprüfung der Isolierfähigkeit der havarierten Schaltanlage wurden vorsorglich die Ringfelder sowie das verbliebene Trafoabgangsfeld im spannungsfreien Zustand zugeschaltet. Die Schaltanlage wurde dann über die vorgelagerten Stationen T1.1 und T1.3 mit Strom versorgt und um 16:20 Uhr sicher zugeschaltet. Ab diesen Zeitpunkt war der Bereich Terminal 1.2 wieder mit Strom versorgt und betriebsbereit. Nach entsprechender Rückschaltung wurden die Systeme bis 16:40 Uhr wieder sukzessive in den Normalbetrieb überführt. Um 16:40 Uhr wurde mit dem Rückbau der mobilen Stromversorgung und Beleuchtung im Terminal 1.2 begonnen.

Die für den Flugbetrieb und die Flugsicherheit notwendigen Systeme waren aufgrund des dafür vorhandenen, „besonders gesicherten Netzes“ nicht betroffen.

3. In welchem Umfang kam es infolge des Stromausfalls zu Verspätungen, Flugausfällen oder sonstigen Einschränkungen des Flugverkehrs und wie viele Passagierinnen und Passagiere waren nach Kenntnis des Senats hiervon betroffen?

Durch die Einschränkungen im Abflugbereich des Terminal 1 ist es zu einer Flugstreichung, Flugverspätungen und damit verbundenen Beeinträchtigungen für abfliegende Passagiere bei sieben Flügen gekommen (siehe nachfolgende Tabelle).

Flugnummer	geplanter Start	Ziel	tatsächlicher Start	angekündigte/ geflogene Passagiere	Bemerkungen	
LH 2189	09:00	München	11:27	104/68	inkl. De-Icing	
FR 3633	09:10	London - STN	09:57	172/152	inkl. De-Icing	20 Passagiere konnten nicht mitfliegen
LH 355	11:00	Frankfurt		58/0	gestrichen	Maschine ist dann um 11:17 Uhr leer abgeflogen
LH 2193	13:15	München	13:51	68/101		
PC 1032	13:35	Istanbul - SA	14:47	103/104		
LH 357	14:25	Frankfurt	14:42	37/57		
KL 1764	14:35	Amsterdam	15:04	78/39		

4. Welche Notstrom- und Ersatzversorgungssysteme stehen am Flughafen Bremen zur Verfügung und wurden diese im Zuge des Stromausfalls eingesetzt und haben sie aus Sicht des Senats ordnungsgemäß und ausreichend funktioniert?

Der Flughafen Bremen verfügt über ein „besonders gesichertes Netz“ und duales System gemäß DIN VDE 0100 Teil 560 und 0108, hierzu zählen netztechnisch entkoppelte Zuleitungen, Netzersatzanlagen (NEA), unterbrechungsfreie Stromversorgungen (USV) und akku-gepufferte Notsysteme.

Die Systeme wurden gemäß den Vorschriften gewartet, entsprechende Tests der NEA und USV werden regelmäßig durchgeführt. Der letzte Netzersatztest unter Beteiligung der zuständigen Aufsichtsbehörde wurde turnusmäßig 2025 ohne Beanstandungen durchgeführt.

Da es sich um einen internen Fehler in einem Schaltraum handelte, kamen keine NEA oder USV zum Einsatz, eine elektrische Versorgung von außen stand durchgehend zur Verfügung. Die akku-gepufferte Notbeleuchtung im betroffenen Bereich hat funktioniert.

Aus Sicht der Luftfahrtbehörde Bremen war ein sicherer Flugbetrieb jederzeit gegeben.

5. Gab es im Zusammenhang mit dem Stromausfall Verletzte, Sachschäden oder sicherheitsrelevante Zwischenfälle, und falls ja, welcher Art und in welchem Umfang?

Durch den Lichtbogen wurde eine Druckwelle und ein Lichtblitz erzeugt, die den im Traforaum befindlichen FBG-Mitarbeitenden und in Teilen den vor dem Traforaum befindlichen FBG-Mitarbeitenden erfasste. Geschmolzenes Metall, Kupferpartikel, toxische Gase und brennende Isolierstoffe wurden freigesetzt und kontaminierten/verqualmten den Bereich im und um den Schaltraum. Die Mitarbeitenden konnten sich relativ schnell und aus eigener Kraft aus der Gefahrenzone entfernen. Der im Traforaum befindliche Mitarbeitende der Elektro-Fachabteilung der FBG wurde durch den stadtbremischen Rettungsdienst zur medizinischen Versorgung in ein Bremer Krankenhaus befördert. Er konnte dieses nach Abschluss der Behandlung ohne Folgeschäden wieder verlassen.

Sachschäden entstanden direkt in der 10kV Schaltzelle und indirekt durch Beschädigung des Brandschutzvorhanges sowie aufgrund des Kurzschlusses im Bereich des Terminal 1.2 an einigen IT-Systemen (Monitore, Netzteile, usw.). Die verbauten Distanzschutzrelais haben ausgelöst und die angrenzenden Teile des elektrischen Netzes vor weiteren Schäden geschützt.

6. Wie hoch beziffert der Senat den wirtschaftlichen Schaden des Stromausfalls für die Flughafen Bremen GmbH und wie schlüsselt sich dieser im Einzelnen auf?

Der wirtschaftliche Schaden lässt sich auf Infrastrukturschäden, Aufwendungen für die Schadensbeseitigung und wirtschaftliche Ausfälle durch Flugverspätungen und -streichungen aufschlüsseln und beläuft sich nach vorläufiger Schätzung auf ca. 147 TEUR.

Schätzung der Infrastrukturschäden: ca. 130 TEUR

Darin enthalten sind die bereits gemeldeten Schäden an der 10kV Schaltzelle, den Unterverteilungen, den Brandschutzeinrichtungen und IT-Netzteilen und Monitoren. Die genaue Höhe der Kosten ist bisher unbekannt, da noch keine Kostenvoranschläge vorliegen.

Schätzung der Aufwendungen zur Schadensbeseitigung: ca. 12 TEUR

Wirtschaftliche Ausfälle durch Flugverspätungen und -streichungen: ca. 5 TEUR

Darin enthalten ist der entgangene Umsatz aus einer Flugstreichung durch Lufthansa (Verbindung BRE-FRA), Flugverspätungen und Forderungen von Luftverkehrsgesellschaften.

7. Wurden in Zusammenhang mit dem Stromausfall Regressansprüche gegen die Flughafen Bremen GmbH oder von der Flughafen Bremen GmbH gegen Dritte geltend gemacht und sofern ja, von bzw. gegen wen und in welcher Höhe jeweils?

Die Schadenursache ist bisher unbekannt. Daher ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht abzusehen, ob die Flughafen Bremen GmbH ein Verschulden trifft, sodass diese haftbar gemacht werden kann oder ob diese ggf. sogar selber Ansprüche an einen Dritten richten kann. Derzeit werden Untersuchungen zum Unfallhergang durchgeführt. Der Netzbetreiber hat eine Auslesung des Schutzrelais vorgenommen. Die erste Analyse legt nahe, dass es sich um einen technischen Defekt in der Schaltanlage selbst handelt und nicht um ein Fehlverhalten. Ein externes Gutachten durch den TÜV Nord wurde beauftragt. Das Ergebnis steht noch aus. Die entstandenen Schäden werden gerade zusammengetragen und die ersten Kostenvoranschläge sind angefordert.

In welcher Höhe seitens der Flughafen Bremen GmbH Regressansprüche gefordert werden könnten/würden, lässt sich zurzeit noch nicht einschätzen.

Konkrete Regressansprüche gegen die Flughafen Bremen GmbH wurden bisher noch nicht gestellt. Arbeitsstunden eines Kommunikationsdienstleiters zur Behebung von Schäden an der Informationstechnologie im Terminal im Zusammenhang mit dem Stromausfall wurden angekündigt. Neben der Wiederherstellung der Software ist auch Hardware betroffen. Eine Geltendmachung dieser Kosten wurde dem Flughafen ebenfalls angekündigt. Alle weiteren bisher bekannten Schäden sind der Flughafen Bremen GmbH selbst entstanden.

8. Wie häufig ist es seit dem Jahr 2020 am Flughafen Bremen zu Stromausfällen oder sonstigen Störungen der Energieversorgung gekommen? Bitte die Angaben über die Dauer der Ausfälle und den bekannten Ursachen getrennt nach Jahren aufzuführen.

Es kommt jährlich zu drei bis vier kleineren „Netzwischern“ im Versorgungsnetz der SWB mit einer Dauer von kleiner fünf Sekunden (< 5s). Diese Störungen im Versorgungsnetz bleiben durch das „besonders gesicherte Netz“ des Verkehrsflughafen Bremen ohne Auswirkungen für den Flug- und Flughafenbetrieb.

Größere Störungen/ Ausfälle gab es am:

- 28.12.2020: Kabelfehler zwischen Station 3 und Station 4.
Eine Verbindungsmuffe des 10 kV Erdkabels zwischen den Stationen hatte Feuchtigkeit gezogen.
- 30.04.2021: Automatische Netzsicherung
Bei Verdrahtungsarbeiten eines Netzanalysegerätes kam es zur automatischen Umschaltung zwischen zwei Versorgungsleitungen aus den Umspannwerken.
- 08.01.2026: Stromausfall in Teilen des Passagierabfertigungsgebäudes (Terminal 1)
Kurzschluss und ein gleichzeitiger Störlichtbogen in der Schaltanlage T1.2.

9. Welche konkreten Maßnahmen plant oder prüft der Senat gemeinsam mit der Flughafen Bremen GmbH sowie weiteren beteiligten Stellen, um die Versorgungssicherheit des Flughafens künftig zu erhöhen und vergleichbare Vorfälle möglichst zu vermeiden?

Die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, Abteilung 3 Häfen hat die FBG beauftragt, zu prüfen, welche Möglichkeiten zur Verbesserung der elektrotechnischen Versorgungssicherheit am Verkehrsflughafen Bremen bestehen. Die FBG hat diese Prüfung bereits eingeleitet.

10. Wie war der Informations- und Meldeweg zwischen der Flughafen Bremen GmbH, den zuständigen Sicherheits- und Aufsichtsbehörden sowie dem Senat während des Stromausfalls organisiert, und sieht der Senat Verbesserungsbedarf bei der internen oder externen Krisenkommunikation in vergleichbaren Situationen?

Die Information und Kommunikation erfolgte gemäß Emergency Response Plan für den Verkehrsflughafen Bremen (VS-NfD) sowie dem Krisenkommunikationshandbuch der FBG. Die Erstinformationssteuerung bzw. Alarmierung erfolgte nach festgelegter Zuständigkeit durch die Rettungs- und Sicherheitsleitstelle und die Flughafenleitstelle des Verkehrsflughafen Bremens über die vorgesehenen Kommunikationskanäle.

Im weiteren Verlauf der Sonderlage wurde die Informations- und Kommunikationssteuerung durch den FBG Einsatzstab übernommen, hier insbesondere durch das Sachgebiet 5 „Presse- und Medienarbeit“ mit Unterstützung des Sachgebiets 6 „Information und Kommunikation“. Darüber hinaus waren dem FBG Einsatzstab Verbindungsbeamte:innen der Feuerwehr Bremen, der Bundespolizei und der Ortskatastrophenschutzbehörde (Senator für Inneres und Sport, Referat 35) zugeordnet.

Die Presse- und Medienkommunikation wurde von der für Medienkommunikation zuständigen Fachabteilung der FBG koordiniert. Der Pressesprecher der FBG hat während der Lage vor Ort die Vertreter:innen der Presse und Medien informiert und betreut.

Beschlussempfehlung:

Die Stadtbürgerschaft nimmt die Antwort des Senats auf die Kleine Anfrage zur Kenntnis.