

**Mitteilung des Senats vom 24. Februar 2026****Stromausfall am Flughafen Bremen**

Die Fraktion BÜNDNIS DEUTSCHLAND hat unter Drucksache 21/710 S eine Kleine Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die vorgenannte 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 8. Januar 2026 auf?

Für Brandschutzwartungen im 10 kV Traforaum des Terminal 1.2 wurde die Mittelspannungsschaltanlage T1.2 vorschriftsmäßig nach den fünf 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 Flughafen Bremen GmbH 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 beziehungsweise 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 beziehungsweise durch die Sicherheitskontrolle gelangen.

Die Stromversorgung in den Bereichen Terminal 1.3, Parkhaus 1 inklusive Mantelbau, LSG und Halle K inklusive Mantelbau wurde zwischen 09:04 Uhr und 09:12 Uhr durch Instandsetzungstrupps der Flughafen Bremen GmbH 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 Zentralen Sicherheitskontrolle 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 diesem 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 Passgiere 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, unterbrechungsfreie Stromversorgungen und akkugepufferte Notsysteme.

Die Systeme wurden gemäß den Vorschriften gewartet, entsprechende Tests der Netzersatzanlagen und unterbrechungsfreie Stromversorgungen 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 Netzersatzanlagen oder unterbrechungsfreie Stromversorgungen zum Einsatz, eine elektrische Versorgung von außen stand durchgehend zur Verfügung. Die akkugepufferte 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 Flughafen Bremen GmbH 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 10 kV Schaltzelle und indirekt durch Beschädigung des Brandschutzvorhanges sowie aufgrund des Kurzschlusses im Bereich des Terminal 1.2 an einigen IT-Systemen (Monitore, Netzteile und so weiter). 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 circa 147 000 Euro.

Schätzung der Infrastrukturschäden: circa 130 000 Euro.

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: circa 12 000 Euro.

Wirtschaftliche Ausfälle durch Flugverspätungen und -streichungen: circa 5 000 Euro.

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 beziehungsweise 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 gegebenenfalls 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 als 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. Dezember 2020: Kabelfehler zwischen Station 3 und Station 4.

Eine Verbindungsmuffe des 10 kV Erdkabels zwischen den Stationen hatte Feuchtigkeit gezogen.

- 30. April 2021: Automatische Netzumschaltung

Bei Verdrahtungsarbeiten eines Netzanalysegerätes kam es zur automatischen Umschaltung zwischen zwei Versorgungsleitungen aus den Umspannwerken.

- 8. Januar 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 Flughafen Bremen GmbH beauftragt, zu prüfen, welche Möglichkeiten zur Verbesserung der elektrotechnischen Versorgungssicherheit am Verkehrsflughafen Bremen bestehen. Die Flughafen Bremen GmbH 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 Flughafen Bremen GmbH. Die Erstinformationssteuerung beziehungsweise 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 Verbindungsbeamt: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 Flughafen Bremen GmbH koordiniert. Der Pressesprecher der Flughafen Bremen GmbH hat während der Lage vor Ort die Vertreter:innen der Presse und Medien informiert und betreut.