

19. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Rolf Wiedenhaupt (AfD)

vom 29. Juni 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. Juni 2026)

zum Thema:

**Wer schützt Lkw-Fahrer, Autofahrer und Radfahrer vor blendenden Ampeln?  
Verkehrssicherheit kennt keine Tageszeit**

und **Antwort** vom 13. Juli 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. Juli 2026)

Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Rolf Wiedenhaupt (AfD)  
über  
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t  
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/26512  
vom 29. Juni 2026  
über Wer schützt Lkw-Fahrer, Autofahrer und Radfahrer vor blendenden Ampeln?  
Verkehrssicherheit kennt keine Tageszeit

---

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Kraftfahrer berichten, dass sie sich insbesondere in den Wintermonaten und in den Nachtstunden durch die hohe Leuchtintensität einzelner Lichtsignalanlagen und aufgrund ihrer erhöhten Sitzposition, geblendet fühlen. Gerade bei Dunkelheit, Regen oder auf nasser Fahrbahn kann eine übermäßige Helligkeit die Wahrnehmung anderer Verkehrsteilnehmer sowie der Fahrbahn erschweren. Auch von Radfahrern wird berichtet, dass Fahrradsignalgeber aufgrund ihrer Anbringung in unmittelbarer Augenhöhe insbesondere bei Dunkelheit als blendend empfunden werden.

Frage 1:

Wie viele Lichtsignalanlagen und Fahrradsignalgeber in Berlin verfügen derzeit über eine automatische Anpassung der Leuchtintensität an die Umgebungshelligkeit? Bitte nach Bezirken sowie, soweit möglich, nach Baujahr oder Anlagentyp aufschlüsseln.

Antwort zu 1:

Keine.

Frage 2:

Welche Erfahrungen anderer Bundesländer oder europäischer Städte mit adaptiven Helligkeitsregelungen von Lichtsignalanlagen sind dem Senat bekannt, und welche Schlussfolgerungen zieht er daraus für Berlin?

Antwort zu 2:

Es sind keine Erfahrungen anderer Länder oder europäischer Städte zu adaptiven Helligkeitsregelungen bekannt.

Frage 3:

Wie werden Lichtsignalanlagen und Fahrradsignalgeber hinsichtlich ihrer Leuchtstärke überprüft, kalibriert und gegebenenfalls angepasst? Bitte den Prüfturnus sowie die hierfür maßgeblichen Kriterien erläutern.

Antwort zu 3:

Es werden in Berlin nur zugelassene Signalgeber gem. DIN VDE 0832-100 (EN 50556), RiLSA 2010 (EN 12675) DIN VDE 0832-200 (EN 50293), DIN VDE V 0832-500 und EN 61508 verwendet und neue Signale ausschließlich in LED-Technik montiert. LED-Signale müssen mindestens der Phantomlichtklasse 3 (Aufleuchten des Signalgebers durch Lichteinfall) gem. DIN 67527-1 entsprechen.

Bei allen LED-Signalgebern (einschl. Radsignalgebern) wird auf die Degradation (Lichtstromrückgang) der Leuchtfeldstärke in der jeweils roten Kammer Wert gelegt. Dazu wird die Degradation optisch überwacht. Es ist zu gewährleisten, dass die minimale axiale Lichtstärke nach DIN VDE 0832 und EN 12368 zu jeder Zeit erreicht wird. Die allmähliche Verminderung der Lichtstärke bei Erreichen eines Schwellenwertes ist als Meldung zu übertragen. Als Schwellenwert wird die um 20 % erhöhte jeweils vorgeschriebene Mindestlichtstärke definiert. Kurzfristige Spannungsschwankungen im Versorgungsnetz dürfen nicht zu einem Ansprechen der optischen Überwachung führen.

Frage 4:

Welche technischen Möglichkeiten stehen dem Land Berlin zur Verfügung, um die Leuchtintensität von Lichtsignalanlagen und Fahrradsignalgebern in den Nachtstunden automatisch an die Umgebungshelligkeit anzupassen, und welche dieser Möglichkeiten werden bereits eingesetzt?

Antwort zu 4:

Keine, da die Signalgeber gemäß den genannten Vorschriften und im Sinne der Verkehrssicherheit mit vorgegebener Leuchtstärke ohne Dimmbarkeit zu installieren sind.

Frage 5:

Plant der Senat, bei der Erneuerung oder dem Neubau von Lichtsignalanlagen grundsätzlich auf Systeme mit automatischer Helligkeitsregelung zu setzen? Falls ja, gilt dies gleichermaßen für Fahrradsignalgeber? Falls nein, warum nicht?

Antwort zu 5:

Nein, da die Festlegung einer für die Verkehrssicherheit minimalen Leuchtstärke und dann adaptiven Anpassungen bisher nicht zugelassen ist.

Frage 6:

Gibt es für Fahrradsignalgeber aufgrund ihrer häufigen Anordnung in Augenhöhe besondere Vorgaben oder Empfehlungen hinsichtlich Leuchtstärke, Abstrahlwinkel oder Blendungsbegrenzung?

Antwort zu 6:

Es werden Standardsignalgeber - wie oben beschrieben - eingesetzt.

Frage 7:

Welche Erkenntnisse liegen dem Senat zu möglichen Energieeinsparungen und einer verbesserten Verkehrssicherheit durch den Einsatz adaptiver Helligkeitsregelungen vor?

Antwort zu 7:

Unter Hinweis auf die vorstehenden Ausführungen kann der Senat dazu keine Aussagen treffen.

Berlin, den 13.07.2026

In Vertretung

Arne Herz

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt