



Auf einer Crashtest-Anlage werden die Wirkungen der Sicherheitsmaßnahmen getestet. Verschiebetest nach DIN SPEC 91414-Teil 1 (Quelle: D. Schürmann)

Besserer Schutz für Märkte und Feste

Neuer DIN-Standard vervollständigt vierteiliges Sicherheitspaket zum Schutz öffentlicher Räume und von Veranstaltungen

Christian Weicht, Detlev Schürmann

Seit Frühjahr dieses Jahres finden wieder regelmäßig Veranstaltungen und Feste im Freien statt. Damit rückt auch das Thema Sicherheit wieder in den Vordergrund, und Genehmigungsbehörden wie Veranstaltende stehen in der Verantwortung, öffentliche Räume vor Angriffen mit Fahrzeugen zu schützen. Nachdem in den Ausgaben 3/2021 und 2/2022 bereits zu dem Thema berichtet wurde, steht den Kommunen nun ein vierteiliges Sicherheitspaket zum Schutz vor Überfahrtaten zur Verfügung. Die einzelnen Bausteine werden in diesem Artikel beschrieben.

Komplettiert wird das vierteiliges Sicherheitspaket von dem am 07.10.2022 durch den Beuth-Verlag veröffentlichten Teil 2 der DIN SPEC 91414 „Anforderungen an die Planung für den Zufahrtsschutz zur Verwendung von geprüften Fahrzeugsicherheitsbarrieren“. Er legt den Grundstein für die Konzepterstellung von Sicherheitsmaßnahmen, die Angriffe mit Fahrzeugen auf Personen abwenden sollen. Die Handreichung der Polizei „Schutz vor Überfahrtaten – ein Leitfaden für Kommunalverantwortliche“ stellt eine praktische Arbeitshilfe mit Checklisten in Formularfunktion dar. Eine nur über die Polizei zu beziehende Produktliste hilft bei der Auswahl der Schutzelemente. Teil 1 der DIN SPEC 91414 beschreibt die „Anforderungen, Prüfmethode und Leistungskriterien für mobile Fahrzeugsicherheitsbarrieren.“ Die einzelnen Bausteine wurden in Kooperation mit der Polizeilichen Kriminalprävention der Länder und des Bundes erarbeitet und die Teile 1 und 2 der DIN SPEC 91414 vom Bundesministerium des Innern und für Heimat finanziell gefördert.

DIN SPEC 91414 Teil 1

Bereits im Frühjahr 2021 wurde der Standard DIN SPEC 91414 Teil 1 „Mobile Fahrzeugsicherheitsbarrieren für Sicherheitsanforderungen - Anforderungen, Prüfmethode und Leistungskriterien“ veröffentlicht. Mit diesem DIN-Standard sollte kein zusätzlicher Anpralltest zu den bereits bestehenden internationalen Testverfahren entwickelt werden. Vielmehr sollten Prüfungsverfahren

ergänzt werden, um die Sicherheit im öffentlichen Raum in Deutschland zu erhöhen. Dazu wurden bisherige Überfahrtaten und Angriffe auf mobile Fahrzeugsicherheitsbarrieren ausgewertet. Als Ergebnis wurden erstmalig eine Verschiebe- und eine Manipulationsprüfung beschrieben.

Da bei der Mehrzahl der Überfahrtaten sich die angreifenden Fahrzeuge zunächst langsam näherten und die Beschleunigung erst bei Sichtkontakt mit den späteren Opfern erfolgte, muss damit gerechnet werden, dass mobile Fahrzeugsicherheitsbarrieren auch mit geringer Geschwindigkeit angegriffen werden. Mit der Verschiebeprobe wird simuliert, dass mit einem ersten Angriffsfahrzeug versucht wird, eine mobile Fahrzeugsicherheitsbarriere mit langsamer Geschwindigkeit zu verschieben, um ein Einfahren durch dieses oder eines zweiten nachfolgenden Angriffsfahrzeugs zu ermöglichen. Zusätzlich soll durch den Test nachgewiesen werden, dass die Fahrzeugsicherheitsbarriere nicht selbst als Angriffswerkzeug vor einem Angriffsfahrzeug hergeschoben werden kann.

Mobile Fahrzeugsicherheitsbarrieren werden häufig in Zu- und Ausgangsbereichen von Veranstaltungen eingesetzt und sind nicht permanent durch Sicherheitspersonal flankiert. In der Vergangenheit wurden mobile Fahrzeugsicherheitsbarrieren Ziel von Vandalismus und Sachbeschädigung. Damit die Schutzwirkung der Sperren nicht beeinträchtigt wird, beschreibt der Teil 1 eine Manipulationsprüfung. Mit vier Manipulationsklassen wird die Einsatzvielfalt mobiler Fahrzeugsicherheitsbarrieren unterstützt. Zu den einzelnen Manipulationsschutzklassen sind beispielhaft Tathandlungen aufgeführt, die mit der Gefährdungsanalyse eines zu schützenden Raumes abgeglichen werden können, um den erforderlichen Schutz gegen Manipulation in einem Zufahrtsschutzkonzept zu berücksichtigen.

DIN SPEC 91414 Teil 2 - Veröffentlicht im Oktober 2022

Die DIN SPEC 91414-2 beschreibt zu Beginn grundlegende Anforderungen an ein Zufahrtsschutzkonzept. Hierzu finden sich Hin-

weise zur Qualifikation der Planenden sowie zur Geheimhaltung. Zusätzlich werden in den grundlegenden Anforderungen auch die Themen Flucht- und Rettungswege aber auch Betriebs- und Verkehrssicherheit berücksichtigt.

In der Vorbereitungsphase für ein Zufahrtsschutzkonzept wird auf Beteiligung weiterer Stakeholder verwiesen, die von einem Zufahrtsschutzkonzept betroffen sein könnten. Da die unterschiedlichen Interessen sehr vielfältig sind, sind mögliche Betroffene im Anhang C beispielhaft aufgezählt.

Die Schwerpunktthemen liegen auf den Inhalten, die bei der Erstellung eines Zufahrtsschutzkonzepts mindestens erforderlich sind. Die erforderliche Risikobewertung wird als Tool dargestellt, mit dem entweder über eine Risikomatrix oder mittels eines zu ermittelnden Risikokoeffizienten eine Einschätzung des Risikos, zum Beispiel eines Veranstaltungsbereichs, erfolgen kann. Während sich ein Risikograph für eine schnelle und leichte Einschätzung eignet, bietet die Berechnung eines Risikokoeffizienten eine tiefe Einschätzung des Risikos und ist damit eher für große Veranstaltungen oder besondere Plätze geeignet. In beiden Vorgehensweisen wird die Gefährdungseinschätzung der Polizei als Grundlage berücksichtigt.

Aus der Risikobewertung ergeben sich schließlich Schutzgrade, die teilweise die nachgelagerten Schritte qualifizieren.

Schadensausmaß	katastrophal	SG3	SG3	SG4	SG4	SG4
	sehr hoch	SG2	SG3	SG3	SG4	SG4
	hoch	SG1	SG2	SG3	SG3	SG4
	mittel	SG1	SG1	SG2	SG2	SG2
	gering	SG0	SG0	SG1	SG1	SG1
	sehr unwahrscheinlich	unwahrscheinlich	wahrscheinlich	erhöht wahrscheinlich	sehr wahrscheinlich	
Eintrittswahrscheinlichkeit						

Darstellung der Sicherungsgrade in einem Risikographen

Einer besonderen Gewichtung kommt auch der Definition eines Schutzziels zu. Erst durch eine eindeutige Beschreibung werden die Schwachstellen erkennbar, die bei einem erwarteten Angriff genutzt werden könnten. Dabei sind die gewonnenen Erkenntnisse aus der Risikobewertung in Bezug auf Tätermotivation und Fahrzeuggröße entscheidend. Aus den vergangenen Taten sind bereits Vergleichsdaten vorhanden, die dafür berücksichtigt werden können.

Bei der Schwachstellenanalyse kommt es nicht nur darauf an, Zufahrtsmöglichkeiten zu identifizieren. Es müssen auch die Angriffsenergien beziehungsweise Angriffsgeschwindigkeiten berechnet werden, die an einem Zufahrtsschutzpunkt/ einer Zufahrtsschutzlinie erreicht werden können. Erst mit diesen Werten lässt sich die Auswahl der Fahrzeugsicherheitsbarrieren auf geeignete Produkte begrenzen.

Die Einstufung der Sicherungsgrade kann dazu führen, dass eine Gefährdung eines Veranstaltungsbereichs in Bezug auf eine Überfahrt mit geringem Schadensausmaß und einem unwahrscheinlichen Eintritt definiert wird. Dieses führt dann dazu, dass die Erstellung eines gesonderten Zufahrtsschutzkonzepts nicht erforderlich wird und dass der Zufahrtsschutz in der regulären Tätigkeit abgehandelt werden kann. Maßnahmen, die in den höheren Sicherungsgraden erforderlich werden, sind ebenfalls beschrieben. In der höchsten Gefährdungsstufe wird empfohlen zu prüfen, ob die Veranstaltung überhaupt in der geplanten Form durchführbar ist. Denn insbesondere bei derartigen Veranstaltungen muss zusätzlich mit anderen Angriffsformen gerechnet werden.

Bei der Erstellung eines Zufahrtsschutzkonzepts, insbesondere zur dauerhaften Absicherung von Innenstätten, ist es eine weitere Herausforderung, den Schutz möglichst unauffällig ins Stadtbild

zu integrieren und zugleich maximale Sicherheit zu bieten. Hierzu wurden im Anhang G (normativ) die Grundlagen für eine kriminalpräventive Raumplanung aufgenommen. Diese sollten grundsätzlich für Veranstaltungsflächen berücksichtigt werden. Eine Person, die bereits einmal Opfer einer Straftat auf einer Veranstaltung wurde, wird dieses Ereignis in einschneidender Erinnerung behalten und im äußersten Fall andere davon überzeugen, an vergleichbaren Veranstaltungen nicht teilzunehmen.

Die im Anhang E beispielhaft dargestellte Betriebsanweisung kann bereits zu Ausschreibungszwecken genutzt werden. Bei der Auftragsvergabe können Auftraggebende und Auftragnehmende sich auf Inhalte einer Betriebsanweisung einigen. Zusätzlich bietet die Betriebsanweisung den Überblick über den Stand des Projekts und dient zugleich als Dokumentation.

Kommunalen Entscheidungstragenden und Veranstaltenden dient der Standard der DIN SPEC 91414 Teil 2 ab sofort als nützliche Orientierungshilfe beim Erstellen eines Zufahrtsschutzkonzepts für Veranstaltungen.

Handreichung der Polizei „Schutz vor Überfahrten – ein Leitfaden für Kommunalverantwortliche“

Die Aufgaben der Prozessbeteiligten

Bei der Erstellung eines Zufahrtsschutzkonzeptes sind in der Regel mehrere Akteure beteiligt – von der Kommune/ Stadt über Veranstalter, Feuerwehr bis hin zur Polizei. Damit deren Zusammenarbeit funktioniert, ist es notwendig, dass die Handelnden ihre Aufgaben und Verantwortlichkeiten kennen.

Die Gesamt- bzw. Risikoverantwortlichen tragen die (Haupt-)Verantwortung und legen fest, ob ein Schutzkonzept erarbeitet werden soll und in welcher Form ein Zufahrtsschutz umgesetzt wird. Für den öffentlichen Raum tragen grundsätzlich die Städte und Gemeinden die Verantwortung. Ihnen obliegt die Planungshoheit, die Sicherheit durch bauliche Veränderungen zu erhöhen.

Die Aufgaben und Verantwortlichkeiten für die Polizei ergeben sich aus ihren Kernaufgaben der Gefahrenabwehr und Strafverfolgung sowie Polizeidienstvorschriften. Danach soll sie externe Gremien und Initiativen beraten und unterstützen, indem sie ihre Erkenntnisse und Erfahrungen einbringt.



Quelle: Polizeiliche Kriminalprävention

In sechs Schritten zu einem standardisierten Konzept

Schritt 1: Vorüberlegungen

Zu Anfang ist die Gefährdungslage zu identifizieren. Dazu sollten die entscheidungsbefugten Verantwortungsträger in den Kommunen sich zunächst intern, in dem Bewusstsein der möglichen Tragweite ihrer Entscheidung, auf eine einvernehmliche Vorgehensweise verständigen und diese formulieren. Dazu gehört, die Konsequenzen einer Umsetzung, aber auch einer Nichtumsetzung zu diskutieren.

Schritt 2: Gefährdungsanalyse

Der Bedarf konkreter Präventionsmaßnahmen ist dabei abhängig von der zugrunde liegenden Gefährdung. Dazu werden in einer Gefährdungsanalyse verschiedene Aspekte bewertet. Das in der Handreichung beschriebene Gefährdungsbewertungsraster dient

den Verantwortlichen dabei als Unterstützung, die zu bewertenden Aspekte systematisch und standardisiert zu erfassen. Die Polizei unterstützt bei der Gefährdungsanalyse, indem sie ihre Erkenntnisse einbringt.

Schritt 3: Definition des Schutzziels

Anhand des Ergebnisses der Gefährdungsanalyse werden die Risikoverantwortlichen entscheiden, ob ein Schutz erforderlich ist. Ist dies der Fall, ist es deren Aufgabe, Schutzziel und Schutzzone möglichst eindeutig zu definieren; beispielsweise, dass die Besucherinnen und Besucher eines bestimmten öffentlichen Bereiches vor einer Überfahrtat mittels mehrspurigen Fahrzeuges gesichert werden sollen.

Schritt 4: Einbeziehung der Schutzzone

Die durch die vorangegangene Gefährdungsanalyse und die Definition des Schutzziels identifizierten Schwachstellen und Angriffspotentiale sind auf die lokalen Gegebenheiten des zu schützenden Bereiches zu übertragen. Die Polizei unterstützt dabei mit Empfehlungen.

Schritt 5: Erarbeitung eines Schutzkonzeptes

Das Zufahrtsschutzkonzept wird auf der Grundlage der Schritte 1-4 erstellt und sollte bzgl. der fest eingebauten und mobilen Elemente die einschlägigen technischen Richtlinien sowie städtebauliche Belange berücksichtigen. Dabei werden Einzelaspekte des situationsgerechten Zufahrtsschutzes, wie z. B. Angriffswege, Schutzpunkte, Angriffslasten und Geschwindigkeiten mit den Anforderungen an Flucht- und Rettungswege oder andere örtliche Besonderheiten kombiniert. Die Polizei kann städtebaulich kriminalpräventive und sicherungstechnische Überlegungen in den Erarbeitungsprozess des Schutzkonzeptes einbringen.

Schritt 6: Auswahl der Schutzsysteme

Die Effizienz der Umsetzung eines regelkonformen Konzepts zur Verhinderung von Überfahrtaten ist abhängig von der Berücksichtigung gezielter städtebaulicher Maßnahmen sowie der Qualität der eingesetzten fest eingebauten und/oder mobilen Schutzsysteme. Die Polizei empfiehlt grundsätzlich nach einem Standard geprüfte Fahrzeugsicherheitsbarrieren auszuwählen.

Produktliste Zufahrtsschutz

Bei der Auswahl der Schutzelemente bietet sich den Verantwortlichen ein umfangreiches Portfolio. Dabei sollte bedacht werden, dass die Risikoverantwortlichen bei der Erarbeitung eines Zufahrtsschutzkonzeptes verschiedene Themen zu berücksichtigen haben, die miteinander in Einklang gebracht werden müssen – wie zum Beispiel Flucht- und Rettungswege. Neben technischen (mobilen und stationären) Fahrzeugsicherheitsbarrieren kann auch auf speziell konstruiertes Stadtmobiliar zurückgegriffen werden. Dies sind z. B. Parkbänke, Blumenkästen oder Müllbehältnisse mit standardisierten, geprüften Eigenschaften, die – an der richtigen Stelle platziert – auch Zufahrt verhindern und damit Schutz gewährleisten können. Herausgeber der „Produktliste Zufahrtsschutz für Städte und Kommunen“ ist die polizeiliche Kriminalprävention der Länder und des Bundes. In ihr werden Zufahrtsschutzprodukte geführt,



die entsprechend DIN SPEC 91414-1, Technische Richtlinie „mobile Fahrzeugsperren“ des Polizeitechnischen Instituts an der Deutschen Hochschule der Polizei, IWA 14-1, PAS 68 oder ASTM mit einer erfolgreichen Prüfung abgeschlossen haben und deren Veröffentlichung durch die Hersteller/Vertreiber gewünscht wurde. Sie steht den Polizeibediensteten im Rahmen ihrer Beratungstätigkeiten zur Verfügung.

Die Teile 1 und 2 der DIN SPEC 91414 können über den Beuth Verlag (<https://www.beuth.de>) kostenfrei bezogen werden. Die Handreichung der Polizei sowie eine Checkliste und ein Gefährdungsbewertungsraster (auch mit Formularfunktion) stehen im Medienangebot unter www.polizei-beratung.de/themen-und-tipps/staedtebau/schutz-vor-ueberfahrtaten/ zum kostenlosen Download bereit.

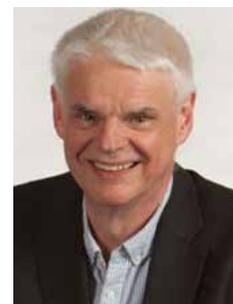
Weitere Informationen unter: www.b-tu.de/kriminalpraevention

Die Autoren Schürmann und Weicht entwickeln als Arbeitsgemeinschaft Bauliche Kriminalprävention (AG BauKP – info@ag-baukp.de) Zufahrtsschutzkonzepte sowie Sicherheitskonzepte zur Prävention extremer Gewalttaten wie Amok und Terror. Am Lehrstuhl für Architektur und Visualisierung der BTU Cottbus Senftenberg leiten sie als freie Mitarbeiter den Forschungsbereich „Angewandte Kriminalprävention und wissenschaftliche Begleitforschung“. Themenschwerpunkte sind die Prävention lebensbedrohlicher Gewalttaten, Verhalten bei Amok und Terror sowie Warnung der Bevölkerung vor lebensbedrohlichen Extremsituationen. Die Entwicklung von Maßnahmen städtebaulicher Kriminalprävention sowie Initiativen zu kriminalpräventivem Produktdesign und stadtbildverträglichen Sicherheitsmaßnahmen nehmen direkten Bezug zur Architektur.

2017 starteten Sie das Projekt „Schutz vor Überfahrtaten“ und beantragten Fördergelder beim BMI zur Erarbeitung der DINSPEC 91414 Teil 1 und 2 über die BTU. Es bestehen Kooperationen/Mitgliedschaften mit der Polizeilichen Kriminalprävention der Länder und des Bundes, dem Forschungszentrum RISK – (Risiko, Infrastruktur, Sicherheit und Konflikt) an der Universität der Bundeswehr München sowie dem Lehrstuhl für Neurobiologie und Genetik des Verhaltens an der Privaten Universität Witten/Herdecke von Frau Univ.-Prof. Dr. Martina Piefke. 



M.A. Detlev Schürmann
Kriminologe und Polizeiwissenschaftler
E-Mail: Detlev.Schuermann@b-tu.de
www.b-tu.de/kriminalpraevention



KHK a.D. Christian Weicht
Freiberuflicher Fachberater
E-Mail: Christian.Weicht@b-tu.de
www.b-tu.de/kriminalpraevention