


Normen und Standards zur Kriminalprävention



Forschungsbereich Kriminalprävention:
Lehrstuhl für Architektur und Visualisierung
Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dominik Lengyel

Christian Weicht, KHK a.D.
Detlev Schürmann. M.A.

Vortrag:
29. Deutscher Präventionstag in Cottbus
11. Juni 2024
12:00 - 12:45 Uhr
Raum: Seminarraum 3NA 005 01 40 AA

Über ...



ANGEWANDTE KRIMINALPRÄVENTION UND WISSENSCHAFTLICHE BEGLEITFORSCHUNG

Themenschwerpunkte:

- Entwicklung von Maßnahmen städtebaulicher Kriminalprävention/CPTED und stadtbildverträglicher Sicherheitsmaßnahmen
- Initiativen zu kriminalpräventivem Produktdesign
- Zufahrtsschutz
- Prävention extremer Gewalttaten wie Amok und Terror
- Verhalten in lebensbedrohlichen Extremsituationen
- Physischer Schutz KRITIS
- Entwicklung von Finanzanreizen zur Förderung der Kriminalprävention

Kriminalprävention (BMI)

Veranstaltungen

Über den Forschungsbereich

Ausgewählte Publikationen

Normung

DIN SPEC 91414-1

DIN SPEC 91414-2

Überfahrtat: Begriff und Phänomenologie

Städtebauliche Kriminalprävention

Kooperation BTU und Polizeiliche Kriminalprävention der Länder und des Bundes

29. Deutscher Präventionstag (DPT) in Cottbus

STÄDTEBAULICHE KRIMINALPRÄVENTION

29. Deutscher Präventionstag (DPT) in Cottbus

Mit nachfolgendem Vortrag stellen wir das aktuelle Schwerpunktthema unseres Forschungsbereichs vor und laden zur Teilnahme ein.

Städtebauliche Kriminalprävention – Normen und Standards

Detlev Schürmann
Brandenburgische Technische Universität Cottbus-Senftenberg
Christian Weicht
Brandenburgische Technische Universität Cottbus-Senftenberg

11. Juni 2024
12:00 - 12:45 Uhr
Vortrag
Raum: Seminarraum 3

Abstract:

Der Forschungsbereich „Angewandte Kriminalprävention und wissenschaftliche Begleitforschung“ sieht seine Aufgabe im Bereich der räumlichen und städtebaulichen Kriminalprävention. Dementsprechend werden anlassbezogene Projektideen entwickelt, dazugehörige Forschung initiiert, Ergebnisse und Erkenntnisse anwenderorientiert aufbereitet und anhand moderierter Pilotprojekte in die Praxis vor Ort überführt. Inhaltlich widmet sich der Forschungsbereich dem Bedürfnis des Menschen nach einem weitgehend sicheren und kriminalitätsfreien Lebensraum. Die Entwicklung passgenauer Präventionsmaßnahmen folgt dem Standard „DIN CEN/TS 14383-2 Kriminalprävention im öffentlichen Raum, in Gebäuden und in Anlagen durch Gebäudeplanung, Städtebau und Instandhaltung“. Stadtplanerische Gestaltung und Organisation des baulichen und infrastrukturellen Lebensumfeldes können positiven Einfluss auf das subjektive Sicherheitsempfinden der Bürger und die tatsächliche Kriminalitätslage vor Ort haben.

Der „Schutz öffentlicher Räume und von Veranstaltungen unter freiem Himmel vor Überfahrtaten“ ist Teil Städtebaulicher Kriminalprävention. Unter gleichem Namen wurde 2018 beim DFK eine Projektinitiative gestartet. Mit Fördermitteln des BMI konnten unter der Leitung der BTU die DIN-Standards „DIN SPEC 91414 Teil 1+2“ erarbeitet werden. In Kooperation mit ProPK entstand die Handreichung „Schutz vor Überfahrtaten“.



ZUFAHRTSSCHUTZ

29. Deutscher Präventionstag (DPT) in Cottbus-Senftenberg

Wir informieren über den aktuellen Stand zum Thema „Zufahrtsschutz“ in Kooperation mit dem Forschungszentrum R.I.S.K./Uni BW München



Baulicher Schutz gegen Überfahrtaten – Numerische Simulation

Universität der Bundeswehr München - Forschungszentrum RISK

Abstract:

Zum baulichen Schutz gegen Überfahrtaten stehen zahlreiche Barrieren zur Verfügung, die in Crash-Tests zertifiziert werden. Die Zertifizierung verursacht hohe Kosten (Testfahrzeug, Barriere, Testanlage, Personal). Zudem wird nur ein Crash-Test mit einer Kombination aus Fahrzeugtyp, Fahrzeugmasse, Aufprallgeschwindigkeit, Aufprallwinkel, Boden- und Straßenbedingungen durchgeführt. Für davon abweichende Bedrohungsszenarien und Umgebungsbedingungen können keine Aussagen getroffen werden. Numerische Simulationen sind eine wertvolle Ergänzung bei der Zertifizierung, Optimierung des Entwurfsprozesses von Barrieren und bei der Bewertung verschiedener Bedrohungsszenarien. Sicherheitsfachleute, die digitale Zwillinge entwerfen können, können verschiedene Varianten von Durchfahrtsperren virtuell auf deren Wirksamkeit testen, bevor diese in realen Crash-Tests zertifiziert werden. So können Schwachstellen identifiziert und verbesserte Konstruktionen entwickelt werden, wodurch die Sicherheit und die Effizienz der Sperren maximiert werden. Durch die Förderung der WTD 52 konnte die Forschungsgruppe BauProtect der UniBWm neue numerische Bewertungsverfahren für Durchfahrtsperren entwickeln. Darüber hinaus wurde ein umfangreiches Messkonzept für Versuche vorgeschlagen, mit dem zukünftig Messdaten zur Validierung der numerischen Verfahren erhoben werden sollen.

10. + 11. Juni 2024
Posterausstellung



Kriminalprävention (BMI)

Veranstaltungen

Über den Forschungsbereich

Ausgewählte Publikationen

Normung

DIN SPEC 91414-1

DIN SPEC 91414-2

Überfahrtat: Begriff und
Phänomenologie

Städtebauliche
Kriminalprävention

Kooperation BTU und
Polizeiliche Kriminalprävention
der Länder und des Bundes

Besuchen Sie uns in Münster: 2. Zufahrtsschutzkongress am 24./25.09.2024 in Münster



[News](#) [Crashtests](#) [Crashtest-Datenbank](#) [Dummys](#) [Events](#) [Services](#) [Über CTS](#) [Kontakt](#)



2. VEHICLE.SECURITY.BARRIER.CONFERENCE.

AUF DER CRASHTEST ANLAGE: MESSE + LIVE CRASHTESTS



Lehre

Forschung

Team

Nachrichtenarchiv

Kontakt

Kriminalprävention (BMI)

Veranstaltungen

Über den Forschungsbereich

Ausgewählte Publikationen

Normung

DIN SPEC 91414-1

DIN SPEC 91414-2

Überfahrtat: Begriff und Phänomenologie

Städtebauliche Kriminalprävention

Kooperation BTU und Polizeiliche Kriminalprävention der Länder und des Bundes

➦ Besserer Schutz für Märkte und Feste

in Crisis Prevention 4/2022 - Seite 12 - 16

4/2022

CP CRISIS PREVENTION

Das Fachmagazin für Gefahrenabwehr, Innere Sicherheit und Katastrophenhilfe

ISSN 2198-0527

INTERVIEW RALPH TIESLER PRÄSIDENT BBK

INNERE SICHERHEIT
Drohnenabwehr
Terrorabwehr

FEUERWEHR & KATASTROPHENSCHUTZ
Klimawandel
Spontanhilfe

KOMMUNIKATION & INFORMATIONSTECHNIK
VOST
Cyberabwehr

www.crisis-prevention.de



Innere Sicherheit

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 Veranstalter 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 das Kommen nun ein vierteiliges Sicherheitspaket zum Schutz vor Überfahrten zur Verfügung. Die einzelnen Bausteine werden in diesem Artikel beschrieben.

Komplettiert wird das vierteiliges Sicherheitspaket von dem am 02.10.2022 durch den Bau-Verlag veröffentlichten Teil 2 der DIN SPEC 91414 „Anforderungen an die Planung für den Zutrittschutz zur Vermeidung von gefährlichen Fahrzeugüberfahrten“. Er legt den Grundstein für die Konzepterstellung von Sicherheitsmaßnahmen, die Angriffe mit Fahrzeugen auf Personen abwehren sollen. Die Handreichung der Polizei „Schutz vor Überfahrten – ein Leitfaden für kommunalverwaltete“ stellt eine praktische Arbeitshilfe mit Checklisten in Formularfunktion dar. Eine nur über die Polizei zu beschaffende Produktliste hilft bei der Auswahl der Schutzelemente. Teil 1 der DIN SPEC 91414 beschreibt die „Anforderungen, Prüfmethoden und Leistungskriterien für mobile Fahrzeugicherheitsbarrieren“. Die einzelnen Bausteine wurden in Kooperation mit der Polizeilichen Kriminalprävention der Länder und des Bundes erarbeitet und die Teil 1 und 2 der DIN SPEC 91414 vom Bundesministerium des Innern und für Heimat finanziert.

DIN SPEC 91414 Teil 1

Bereits im Frühjahr 2021 wurde der Standard DIN SPEC 91414 Teil 1 „Mobile Fahrzeugicherheitsbarrieren für Sicherheitsanforderungen – Anforderungen, Prüfmethoden und Leistungskriterien“ veröffentlicht. Mit diesem DIN Standard sollte kein zusätzlicher Anreiz zu den bereits bestehenden internationalen Sicherheitsverfahren entstehen. Vielmehr sollten Prüfungsverfahren ergänzt werden, um die Sicherheit im öffentlichen Raum in

Deutschland zu erhöhen. Dazu wurden bisherige Überfahrten und Angriffe auf mobile Fahrzeugicherheitsbarrieren ausgewertet. Als Ergebnis wurden erstmalig eine Versuchs- und eine Manipulationsprüfung beschrieben.

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

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

DIN SPEC 91414 Teil 2 - Veröffentlicht im Oktober 2022

Die DIN SPEC 91414-2 beschreibt zu Beginn grundlegende Anforderungen an ein Zutrittschutzkonzept. Hierzu finden sich Hinweise zur Qualifikation der Planenden sowie zur Gehbehaltung. Zusätzlich werden in den grundlegenden Anforderungen auch



Lehre

Forschung

Team

Nachrichtenarchiv

Kontakt

Kriminalprävention (BMI)

Veranstaltungen

Über den Forschungsbereich

Ausgewählte Publikationen

Normung

DIN SPEC 91414-1

DIN SPEC 91414-2

Überfahrtat: Begriff und
Phänomenologie

Städtebauliche

Kriminalprävention

Kooperation BTU und
Polizeiliche Kriminalprävention
der Länder und des Bundes

Städteplanung

in Crisis Prevention 3/2022 - Seiten 20 - 23

Innere Sicherheit



Foto: Udo Wenzel (2022) / Andrea Heugel Architektur (2021)

Städteplanung – ein Grundbaustein innerer Sicherheitsarchitektur

Martina Pfeiffer, Christian Weicht, Detlev Schürmann

Städtebauliche Kriminalprävention ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe, die neben der bautechnischen Ebene auch die sozialräumliche Ebene einbeziehen muss. Sie erfordert eine frühzeitige ressortübergreifende Zusammenarbeit und Einbindung aller relevanten Akteure sowie die Partizipation der Bürgerinnen und Bürger. Die Stadt- und Landschaftsplanung kann durch die zielgerichtete Gestaltung von Gebäuden, öffentlichen und halböffentlichen Räumen sowie deren Verordnungen zur Erreichung von Kriminalität vorbeugen. Die Beteiligung der örtlich zuständigen Polizeibehörden, die kriminalpräventive Empfehlungen zu konkreten städtebaulichen Projekten erarbeiten, kann sich mitunter ebenfalls positiv auf das Kriminalitätsaufkommen auswirken.

Die vorstehende Beschreibung „Städtebaulicher Kriminalprävention“ kommt einer Legende nahe, da es sich um ein Zitat aus der Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage zum Thema „Sicherheits- und innere Sicherheit“ handelt (Bundestagsdrucksache 19/18043). Danach will die Bundesregierung in einer Vorberatung fest, dass Bürgerinnen und Bürger ein Bedürfnis nach sicheren und kriminalitätsfreien Räumen haben. Neben anderen Faktoren hat auch die Gestaltung des baulichen und infrastrukturellen Lebensumfeldes erheblichen Einfluss auf das subjektive Sicherheitsempfinden eines Menschen. Daher sind Stadtentwicklung und hier auch die Organisation eines städtischen Zusammenlebens in den Kommunen, Landschaftsplanung, Architektur wichtige Faktoren der Kriminalprävention für die sichere Gestaltung des öffentlichen Raums und beim Wohnungsbau von großer Bedeutung.

Rechtsgrundlagen

§ 1 Absatz 4 Nr. 1 des Baugesetzbuches (BauGB) nennt eine Grundlage für eine städtebauliche Kriminalprävention.

Das Hauptziel der städtebaulichen Kriminalprävention ist die Gewährleistung von Sicherheit durch die Gestaltung des öffentlichen Raums. Im engstehenden Raum wird diese Strategie als unter der Bezeichnung „Crime Prevention through Environmental Design (CPTED)“ seit über 30 Jahren angewandt und hat nachweisbare Erfolge bei der Prävention von Kriminalität und Kriminalitätsfurcht, aber auch bei der Verhinderung terroristischer Gewalt erbracht. Der grundlegende Gedanke dieser Strategie aus dem Jahr 1971 ist nach dem amerikanischen Architekten C. Ray Jeffery, dass kriminelle Tatgelegenheiten und kriminalitätsbezogene Unsicherheitsgefühle in den Lebenswelten urbaner Räume ent-

Ziele städtebaulicher Kriminalprävention

Das Hauptziel der städtebaulichen Kriminalprävention ist die Gewährleistung von Sicherheit durch die Gestaltung des öffentlichen Raums. Im engstehenden Raum wird diese Strategie als unter der Bezeichnung „Crime Prevention through Environmental Design (CPTED)“ seit über 30 Jahren angewandt und hat nachweisbare Erfolge bei der Prävention von Kriminalität und Kriminalitätsfurcht, aber auch bei der Verhinderung terroristischer Gewalt erbracht. Der grundlegende Gedanke dieser Strategie aus dem Jahr 1971 ist nach dem amerikanischen Architekten C. Ray Jeffery, dass kriminelle Tatgelegenheiten und kriminalitätsbezogene Unsicherheitsgefühle in den Lebenswelten urbaner Räume ent-

Kriminalprävention (BMI)

Veranstaltungen

Über den Forschungsbereich

Ausgewählte Publikationen

Normung

DIN SPEC 91414-1

DIN SPEC 91414-2

Überfahrtat: Begriff und Phänomenologie

Städtebauliche

Kriminalprävention

Kooperation BTU und Polizeiliche Kriminalprävention der Länder und des Bundes

☑ Verhalten bei Amok und Terror

in Crisis Prevention 1/2022 - Seiten 16 - 20



Innere Sicherheit



Bild: Politische Krisenmanagement - <https://www.polizei.bund.de/meldungen/btut0220/fachbereich-verkehr-akademie/>

Verhalten bei Amok und Terror

Martina Pfeifer, Christian Weich, Detlev Schürmann

Sicherheit ist ein essentielles Grundbedürfnis. Alle streben nach Schutz – vor allem, wenn Menschen mit extremer Gewalt und Terror konfrontiert werden. Solche Ereignisse sind in den meisten Fällen nicht vorhersehbar. Ein Amoklauf oder ein bewaffnetes Attentat gehören in die Kategorie der extremen Gewalttaten. Verbindend ist aber nicht nur der Wunsch nach Sicherheit, sondern auch die große Angst in einer lebensbedrohlichen Situation. Menschen werden beachtlich starr vor Angst. Diese Angst ist verständlich, nachvollziehbar und unausweichlich. Rationales Handeln scheint unwahrscheinlich – aber ist dennoch möglich.

Auch das Entstehen von Panik in größeren Menschenansammlungen ist ein bekanntes Phänomen. Wir kennen es beispielsweise von der Love Parade in Duisburg im Jahr 2010, von Fußballstadien, Konzerten, in Terror- und Amoklagen in Schulen, öffentlichen Veranstaltungen in Innenstädten, auf Bahnhöfen etc. tritt das Phänomen gleichermaßen auf. Wie und in welchen Situationen kommt es zu dieser Panik? Da sind es unvorhersehbare Ereignisse, die als Gefahr wahrgenommen werden, die Auslöser. Die Gefahr kann real gegeben sein wie bei einer Amoklage, einem Sprengstoffanschlag oder einem bewaffneten Überfall. Die Gefahr kann aber auch durch das in Menschenmengen entstehende Herdentriebverhalten selbst entstehen, ohne dass eine reale äußere Gefahr vorhanden ist. Wenn in einer Herde ein oder zwei Menschen schreien und in Panik verfallen, weglaufen, machen immer mehr Menschen dasselbe. Sie laufen alle in dieselbe Richtung, in der sie einen Ausweg, Rettung und Sicherheit erhoffen. Dabei kommt es nicht selten zu Stößen und Verletzungen. Dieses durch Panik entstehende Herdentriebverhalten ist also alles andere als schlau, wenn man sich in Sicherheit bringen will. Ein Mensch verhält sich oft nicht rational, wenn er Angst hat – und erst recht nicht, in lebensbedrohlichen Ausnahmezuständen, wenn alle verfügbaren Menschen um ihr Herum sich auch nicht rational verhalten. Er gerät wie sie in Panik und macht halt dasselbe wie sie.



Bild: <https://www.gazette.com/stock-photo/114069204/>

Stress und Handeln in lebensbedrohlichen Lagen

Grundsätzlich ist Stress allgegenwärtig und tritt in vielfältigen Formen auf. Er zielt uns nicht nur auf der psychologischen Ebene. Vielmehr kann er auch biologische Prozesse in unserem Körper so verändern, dass unsere Gesundheit und unsere Sicherheit gefährdet sind. Die Fähigkeit zu einem effizienten Stressmanagement hat daher einen vielfältigen Nutzen. In der Situationsanwendung ist daher es auch ein Schlüssel zur Panik- und Gefahrenprävention in Terror- und Amoklagen.

Entstehung von Stress und dessen Folgen

Akuter Stress entsteht in einem Zusammenspiel zwischen Stressoren (äußeren Situationen), persönlichem Verstärker (persönlichkeitspezifische Eigenschaften) und der individuellen Stressreaktion (Verhalten des Einzelnen unter Stressbedingungen). Hierbei klug und rational umzugehen kann man mit etwas Aufwand lernen, d.h., es ist eine Angewohnheit, die mit geeigneten präventiven Maßnahmen in den Griff zu bekommen ist. Chronischer Stress entsteht, wenn ein Mensch nicht über die Bewältigungsstrategien und Ressourcen verfügt, die erforderlich sind, um eine spezifische Kombination von Stressoren und persönlichen Verstärkern zu bewältigen. Die akute Stressreaktion charakterisiert und wird zu einem ständigen Begleiter. Solche Zustände treten häufig nach lebensbedrohlichen extremen Stressbelastungen wie bei Amok,

Normen und Standards zur Kriminalprävention



Vortrag:
Schürmann/Weicht



Übersicht:

- DIN 69901, Projektmanagement, ProjektmanagementsystemeDIN ISO 21500, Leitlinien des Projektmanagements
- DIN ISO 31000:2018-10 Risikomanagement - Leitlinien (ISO 31000:2018)
- DIN CEN/TS 14383-2 Kriminalprävention im öffentlichen Raum, in Gebäuden und in Anlagen durch Gebäudeplanung, Städtebau und Instandhaltung – Teil 2: Grundsätze und Verfahren; Deutsche Fassung CEN/TS 14383-2:2022)
Obmann: Christian Weicht / stv. Obmann: Detlev Schürmann
- DIN SPEC 91414-2 Fahrzeugsicherheitsbarrieren für Sicherheitsanforderungen Teil 2: Anforderungen an die Planung für den Zufahrtsschutz zur Verwendung von geprüften Fahrzeugsicherheitsbarrieren
Obmann + Initiator: Christian Weicht/ stv. Obmann: Detlev Schürmann + Initiator)
- ISO 22343-2:2023 Security and resilience - Vehicle security barriers, Part 2: Application
Convenor: Christian Weicht



Vorbeugende Kriminalitätsbekämpfung Stadt und Gebäudeplanung

Teil 2: Stadtplanung; Deutsche Fassung ENV 143832:2003

Niedersächsisches Ministerium für Soziales, Frauen, Familie und Gesundheit



Sicherheit planen und gestalten

Realisierung der städtebaulichen und wohnungswirtschaftlichen Kriminalprävention durch Leitbilder und Verfahren

Dokumentation eines Werkstattgesprächs am 11. Februar 2004



Checklisten in der örtlichen Bauleitplanung Verfahren zur Sicherheitsprüfung

Checklisten in der örtlichen Bauleitplanung

Christian Weicht
Checklisten zur Überprüfung von Sicherheitsbelangen in Neubaugebieten und ihre Anwendung im Verfahren der örtlichen Bauleitplanung

1. Der kriminalpräventive Raum

Oscar Newman unterteilte die Wohnumwelt in der Theorie des „Defensible Space“ in drei Bereiche: die private, die halböffentliche und die öffentliche Zone. Er arbeitete heraus, unter welchen Bedingungen diese Räume „verteidigungsfähig“ gegenüber Straßensriminalität sind (Newman 1972). Er nahm dabei räumliche Gestaltungsmerkmale in den Blick, die helfen

- Kriminalität fördernde Strukturen des öffentlichen Raums abzubauen,
- Kriminalität hemmende Gestaltungsmuster des halb-öffentlichen Raums zu stärken und
- Kriminalität vermeidende Gestaltungselemente des privaten Raums zu entwickeln.

Unterhalb dieser Raumebenen des Wohnquartiers lässt sich die Zonierung bis zu den Räumen der persönlichen Distanz (ca. 100 cm) und der intimen Distanz des Individuums (ca. 50 cm) fortsetzen. Auf dieser Ebene lassen sich kleinste kriminalpräventive Räume definieren, wenn es beispielsweise um den Schutz vor Taschendieben geht. Das Beispiel des kriminalpräventiven Designs eines Stuhls verdeutlicht, dass es auch auf dieser Ebene Kriminalität vermeidende Gestaltungsmöglichkeiten gibt.

2. Der private Raum – oder wie ein Stuhl kriminalpräventiv wirkt

Die Vorgabe für die Designer war, dass Handtaschen, die über die Stühlehne gehängt wurden, ein leichtes Ziel für Taschendiebe sind. Es sollte also ein Stuhl entworfen werden, der geeignet ist, Handtaschen sicher unterzubringen. Dabei spielen für die kriminalpräventive Gestaltung eines Stuhls zwei grundlegende kriminologische Theorien eine wichtige Rolle.

3. Der öffentliche Raum – und die Diskussion um Wirkung der Kriminalprävention

Anders als beim Produktdesign und beim Innenraumdesign, bei deren Entwürfen der Kunde die Kriminalprävention einfordert, verhält es sich in der städtebaulichen Planung. Die Möglichkeiten der Kriminalprävention werden hier kaum angewandt, obwohl eine ähnliche Aufzählung von Einflüssen von Gestaltungsmerkmalen des Raumes auf die Entstehung von Straftaten auch für den städtischen Bereich möglich ist. Fragen dazu wären zum Beispiel:

- Wie viele Pkws müssen in einer Parkpalette aufgebrochen werden, bis eine Zugangskontrolle und eine Bewachung geschaffen werden?
- Was für einen Eindruck erhalten auswärtige Besucher von einer Stadt, wenn zwar ein hervorragendes Parkleitsystem besteht, die Wege zwischen Parkhaus und Innenstadt aber mit Graffiti beschriftet sind und nach Urin riechen?
- Welches Kind darf heutzutage noch auf einem abgelegenen Spielplatz allein spielen?
- Und wie kann es sein, dass Kommunalvertreter die Abschaltung der Straßenbeleuchtung befürworten, wenn in dem betroffenen Bereich ein Handtaschenräuber zum 13. Mal Seniorinnen überfallen hat?



- **Rational Choice:** Ein Straftäter wird die Wahrscheinlichkeit berücksichtigen, nicht bei der Tat gesehen werden zu können sowie die Leichtigkeit der Beuteerlangung und der unerkannten Flucht bedenken.
- **Routineaktivität:** Drei Faktoren müssen zusammentreffen, damit eine Straftat passiert: ein entschlossener Straftäter, ein geeignetes Ziel oder Opfer sowie die Abwesenheit handlungsfähiger Schutzkräfte.

Das kriminalpräventive Ergebnis: In der vorderen Kante der Sitzfläche wurde eine Haltermöglichkeit eingebaut. Die Handtasche hängt nun unterzwischen den Beinen und erschwert die Wegnahme bzw. den Zugriff erheblich. Und die Angst der Benutzerin, Kriminalopfer durch einen Handtaschendiebstahl zu werden, ist auf ein Mindestmaß reduziert.

Natürlich kann ein Stuhl keine generalpräventive Wirkung erreichen. Deutlich wird aber, dass durch eine situative Gestaltung für den kleinen privaten Raum, den der Stuhl bietet, eine kriminalpräventive Wirkung erreicht wurde.





		April 2004
	DIN V ENV 14383-2	<u>DIN</u>
ICS 13.310; 91.020		
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;"><i>Vornorm</i></div>		
<p>Vorbeugende Kriminalitätsbekämpfung – Stadt- und Gebäudeplanung – Teil 2: Stadtplanung; Deutsche Fassung ENV 14383-2:2003</p> <p>Prevention of crime – Urban planning and building design – Part 2: Urban planning; German version ENV 14383-2:2003</p> <p>Prévention de la malveillance – Urbanisme et conception des bâtiments – Partie 2: Urbanisme; Version allemande ENV 14383-2:2003</p>		



Diese Europäische Norm ist ein Teil der Normenreihe „Kriminalprävention im öffentlichen Raum, in Gebäuden und in Anlagen durch Gebäudeplanung, Städtebau und Instandhaltung“, die aus den folgenden Teilen besteht:

Teil 1: Begriffe;

Teil 2: Grundsätze und Verfahren;

Teil 3: Wohnungen;

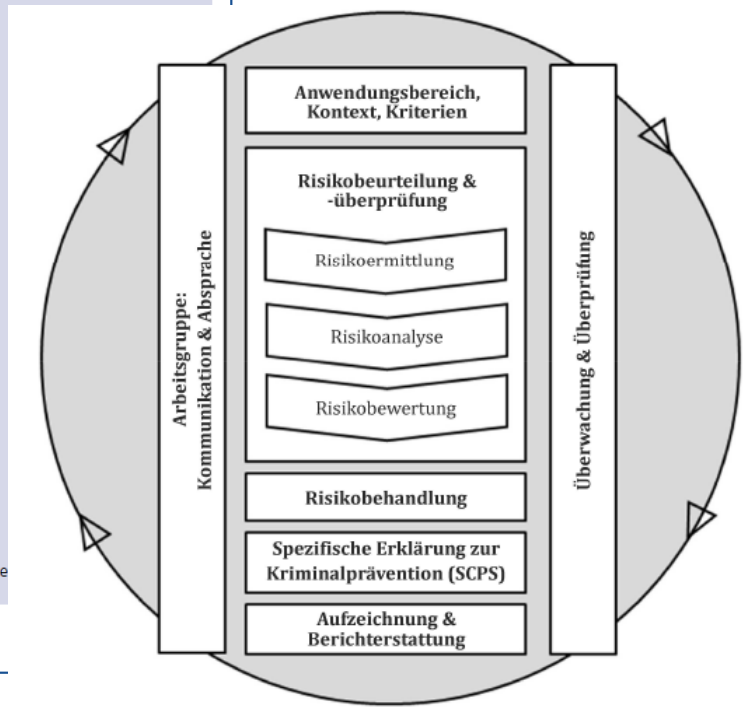
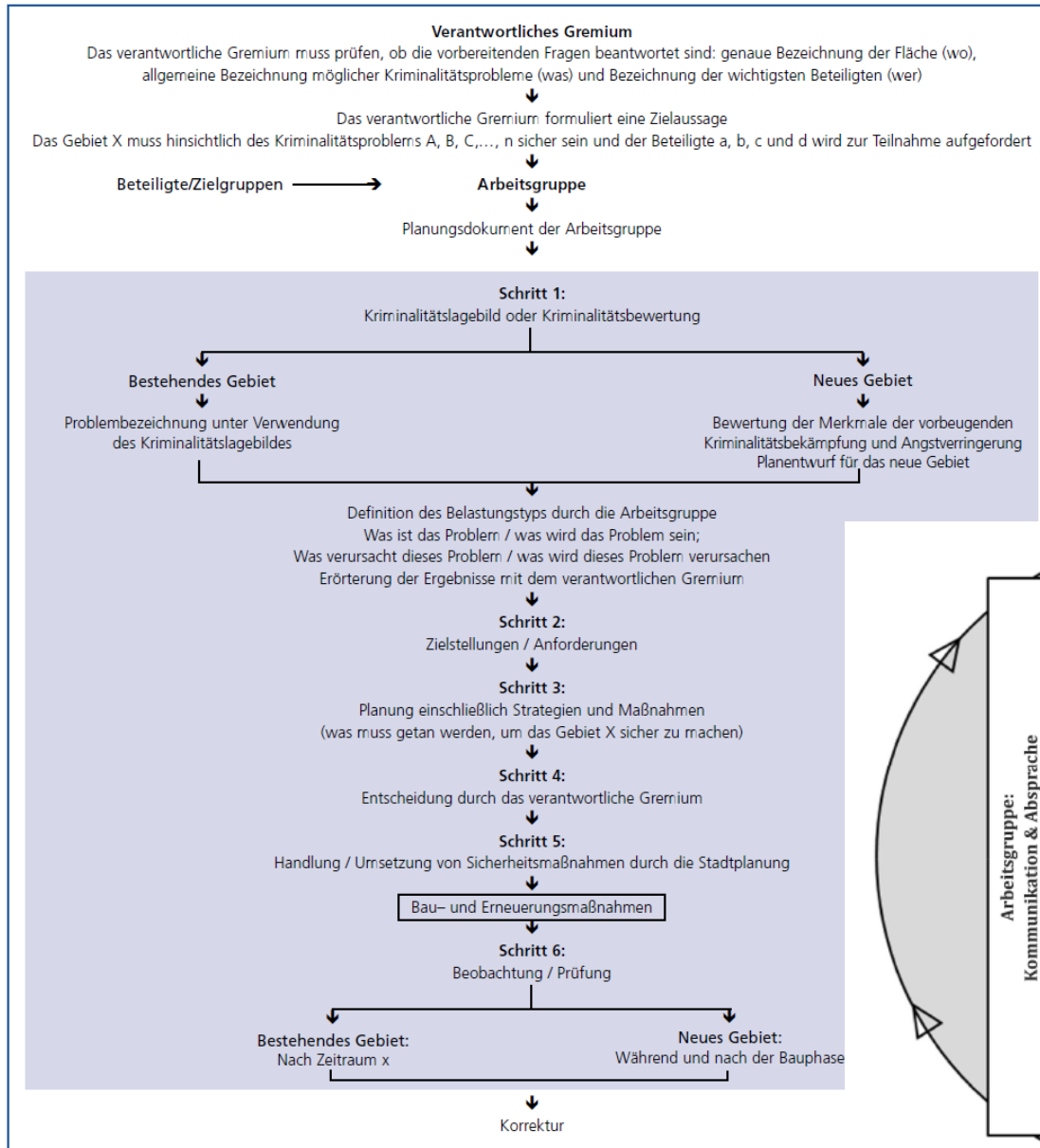
Teil 4: Läden und Bürogebäude;

Teil 5: Tankstellen;

Teil 6: Schulen und Bildungseinrichtungen;

Teil 7: Planung und Management von Anlagen und Einrichtungen des öffentlichen Personennahverkehrs;

Teil 8: Schutz von Gebäuden und Anlagen vor Angriffen unter Verwendung von Fahrzeugen.



Quelle: ENV 14 383-2 – Entwurfssfassung 2002, S. 22; Übersetzung Paul van Soomeren / Julia Mölck



DIN CEN/TS 14383-2 Kriminalprävention im öffentlichen Raum, in Gebäuden und in Anlagen durch Gebäudeplanung, Städtebau und Instandhaltung – Teil 2: Grundsätze und Verfahren; Deutsche Fassung CEN/TS 14383-2:2022)

Europäisches Vorwort.....	5	7.5.3	Drei Kategorien von Kriminalitätsproblemen.....	27
Einleitung	7	7.5.4	Analyse des Kriminalitätsrisikos: Wo, Was und Wer	28
1 Anwendungsbereich.....	9	7.5.5	Bewertung des Kriminalitätsrisikos (ex ante)	31
2 Normative Verweisungen	9	7.6	Monitoring (während) und Bewertung (danach)	32
3 Begriffe	9	7.6.1	Allgemeines.....	32
4 Allgemeiner Ansatz.....	10	7.6.2	Ex-post-Bewertung, um zu lernen.....	32
4.1 CPTED als Risikomanagement zur Verhinderung/Verringerung von Kriminalitätsproblemen.....	10	7.7	Aufzeichnung und Berichterstattung.....	33
4.2 Diesem Dokument zugrunde liegende Annahmen.....	11	8	Beispiele für die Anwendung des Risikomanagements zur Bewältigung von Kriminalitätsproblemen.....	34
4.3 Inhalt und Prozess	12	8.1	Ebenen, auf denen Maßnahmen ergriffen werden können	34
4.4 Schwerpunkt auf städtische Umgebung.....	12	Anhang A (informativ) Straftatenklassifikation und weitere Informationen.....	39	
5 CPTED-Grundsätze.....	13	A.1	Straftaten: Klassifikation von 11 verschiedenen Arten in 24 Sprachen.....	39
5.1 Allgemeines.....	13	A.1.1	Straftat?	39
5.2 CPTED: Wie ist dieser Ansatz umzusetzen und was ist dafür zu tun?	14	A.1.2	Internationale Straftatenklassifikation	39
5.2.1 Allgemeines.....	14	A.1.3	Europäische Straftatenklassifikation	40
5.2.2 Allgemeine Grundsätze für die Umsetzung von CPTED	14	A.1.4	Wie lassen sich diese Informationen für die eigenen praktischen Zwecke nutzen?	42
5.2.3 Grundsätze bezüglich dessen, was zur Bekämpfung und Verringerung von Kriminalitätsproblemen zu tun ist [2]	16	A.1.5	Weitere Informationen zu Daten und Kartierung	42
6 Rahmenwerk (zuständiges Organ: Führung und Engagement)	17	Anhang B (informativ) Kriminalitätsbeurteilung (neue Umgebung) — Beispiele für zu berücksichtigende Elemente	46	
6.1 Allgemeines.....	17	B.1	Einleitung.....	46
6.2 Zuständiges Organ (RB)	17	B.2	Risikoabschätzung: drei allgemeine Gesichtspunkte.....	46
6.2.1 Allgemeines.....	17	B.3	Spezifische Risikoabschätzungsfaktoren für Arten von Straftaten und für Gefühle der Unsicherheit.....	47
6.2.2 Politisches Engagement	18	Anhang C (informativ) Aktuelle Kriminalitätsanalysen — Problemerkennung in bestehenden Umgebungen	52	
6.2.3 Verbesserung.....	18	Anhang D (informativ) Interventionsebene und CPTED-Strategien	55	
6.2.4 Bewertung	18	D.1	Strategien.....	55
6.3 Ermöglichung spezifischer CPTED-Prozesse.....	19	D.1.1	Allgemeines.....	55
7 Spezifischer CPTED-Prozess in einem Projekt/einer Umgebung.....	21	D.1.2	Stadtplanungsstrategien	55
7.1 Allgemeines.....	21	D.1.3	Stadtgestaltungsstrategien	56
7.2 Arbeitsgruppe	23	D.1.4	Managementstrategien.....	56
7.2.1 Allgemeines.....	23	D.1.5	Art und Weise der Auswahl geeigneter Strategien.....	57
7.2.2 Zwei Ansätze: integriert oder spezialisiert.....	23	Anhang E (informativ) Gefühle der Unsicherheit.....	58	
7.2.3 Dokument, in dem das Programm der Arbeitsgruppe ausgewiesen ist.....	24	E.1	Einleitung.....	58
7.3 Kommunikation und Absprache zwischen dem zuständigen Organ und der Arbeitsgruppe	24	E.2	Faktoren, die einen „unsicheren Ort“ kennzeichnen.....	58
7.3.1 Allgemeines.....	24	E.2.1	Angst erzeugende Aktivitäten	58
7.3.2 Verantwortlichkeiten der Arbeitsgruppe	24	E.2.2	Vandalismus und unzureichende Instandhaltung.....	59
7.3.3 Das zuständige Organ entscheidet.....	25	E.3	Problematische Stadtgestaltung.....	59
7.4 Anwendungsbereich, Kontext und Kriterien	25	E.3.1	Allgemeines.....	59
7.4.1 Spezifische Erklärung zur Kriminalprävention (SCPS).....	25	E.3.2	Mangel an Kontrolle	59
7.4.2 Ziele/Anforderungen	25	E.3.3	Isolation — mangelnde Sichtbarkeit für andere	59
7.5 Abschätzung des Kriminalitätsrisikos und aktuelle Kriminalitätsanalyse.....	26	E.3.4	Mangel an Orientierung und alternativen Wegen	60
7.5.1 Allgemeines.....	26	Anhang F (informativ) Rahmenwerk zur Sicherung eines städtischen Projekts [2].....	61	
7.5.2 Ermittlung von Kriminalitätsrisiken	26	F.1	Die fundamentalen Grundsätze	61
		F.2	Stadtplanungsstrategien	62
		F.2.1	Berücksichtigung der bestehenden sozialen und physischen Strukturen	62
		F.2.2	Sicherstellung der Zugänglichkeit und Vermeidung von Enklaven	62
		F.2.3	Lebendigkeit schaffen (Durchmischung von Funktionen und attraktiver Anlage)	63
		F.2.4	Sicherstellung von Nutzungsmischung (Durchmischung der sozioökonomischen Gruppen, Vermeidung von Isolation und Segregation)	63



DIN 69901, Projektmanagement, Projektmanagementsysteme DIN ISO 21500, Leitlinien des Projektmanagements

Kriminalitätsprobleme verhindern oder verringern

Projektmanagement



Projektmanagement gemäß DIN 69901

„Gesamtheit von Führungsaufgaben, Organisation, Techniken und Mitteln für die Initiierung, Definition, Planung, Steuerung und den Abschluss von Projekten.“

<https://wiwi.hs-duesseldorf.de/personen/a.diedrich/lehre/PublishingImages/projektmanagement/Projektmanagement%20SS%202016.pdf>



DIN ISO 31000:2018-10 Risikomanagement - Leitlinien (ISO 31000:2018)

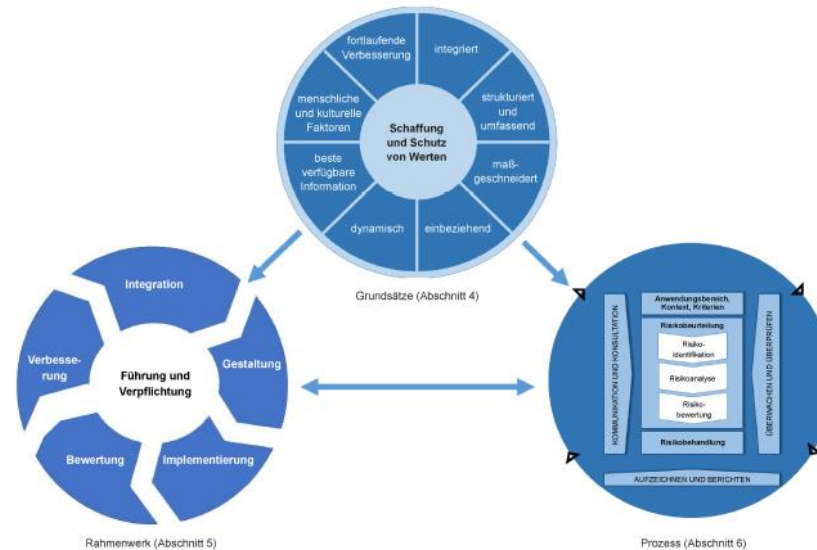


Bild 1 — Grundsätze, Rahmenwerk und Prozess

Der Zweck des Risikomanagements besteht darin, Werte zu schaffen und zu erhalten (z.B. ein Projekt, „**Kriminalitätsprobleme bekämpfen – Sicherheit erhalten**“).

- **Die Grundsätze** enthalten die um diesen Zweck versammelten ... Eigenschaften, die für ein wirksames und effizientes Risikomanagement erforderlich sind.
- **Das Rahmenwerk** (zuständiges Organ = Lenkungsgremium) ermöglicht Prozesse, beschreibt Aufgaben und stellt Tools zur Verfügung, die zur Planung, Leitung, Durchführung und Lenkung von Projekten nötig sind.
- **Der (Risikomanagement-)Prozess** soll integraler Bestandteil von Management, Struktur, Abläufen und Prozessen der Organisation werden.



5 CPTED-Grundsätze

5.1 Allgemeines

- CPTED verhindert und verringert Straftaten und Gefühle der Unsicherheit (Kriminalitätsprobleme)
- durch die Anwendung von evidenzbasierten Gestaltungs- und Planungsstrategien in Entwürfen für neue Gebäude und Umgebungen
- sowie durch städtische Instandhaltungs- und Verwaltungsstrategien in bestehenden Quartieren, Siedlungen und Gebieten.



5 CPTED-Grundsätze

WAS zur Bekämpfung und Verringerung von Kriminalitätsproblemen zu tun ist

- **physische Maßnahmen** (1. Generation), wie z. B. informelle Kontrolle, territoriale Verstärkung, informelle Zutrittskontrolle, Instandhaltung, Unterstützung von Aktivitäten und Absicherung von Örtlichkeiten/Zielen;
- **soziale Maßnahmen** (2. Generation) wie Beteiligung der Gemeinschaft, sozialer Zusammenhalt, soziale Vernetzung, Gemeinschaftskultur, Schwellenkapazität und Lebensqualität.



5 CPTED-Grundsätze

WIE diese Maßnahmen erfolgsorientiert umgesetzt werden können:

- Förderung prosozialen Verhaltens
- Verhaltensänderungen im Allgemeinen
- Prozessorientierung
- Wissenschaftlichkeit
- Inklusivität
- Leistungsbeiträge zu lebenswerten Städten
- evidenzbasiertes Lernen



6/7 Verfahren

Gremium zur Kriminalprävention

▪ Lenkungsgremium

- obere politische Ebene (Leitung der Kommunal- oder Landesverwaltung) Amtsleitungen (Staatssekretäre auf Landesebene) Polizei und Justiz
- Verwaltungsvereinbarung “Specific Crime Prevention Statement“, SCPS
- Eckpunkte und Ziele zur Bekämpfung von Kriminalitätsproblemen
 - WO = Projektgebiet
 - WAS = Bestimmung von Gegenstand, Ziel und Ausmaß Einrichtung einer
 - WER = interdisziplinären Arbeitsgruppe

▪ Arbeitsgruppe

- interdisziplinär, behörden- und hierarchieübergreifend
- Arbeitsgruppenmitglieder (Stakeholder Ziffer 7.5.4.4). Dort werden
- Entwicklung von lösungsorientierten Strategien und Maßnahmen für SCPS



6/7 Verfahren

Dieses erfolgt in sechs Schritten:

- Schritt 1 – Festlegung des Projektgebietes
- Schritt 2 – Definition von Schutzziel
- Schritt 3 – Gefährdungsanalyse
(Kriminologische Regionalanalyse)
- Schritt 4 – Erarbeitung eines Maßnahmenkonzeptes/
CPTED Grundsätze
- Schritt 5 – Umsetzung der Maßnahmen anhand der
CPTED Grundsätze
- Schritt 6 – Monitoring, Aufzeichnung und
Berichterstattung

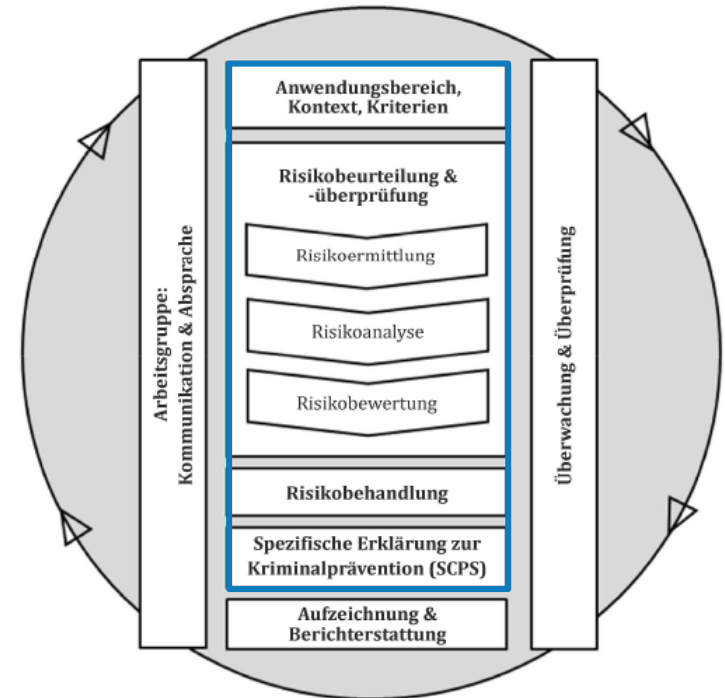


Bild 5 — Spezifischer CPTED-Prozess in einem Projekt/einer Umgebung



Lenkungsgremium (zuständiges Organ Ziff. 6) macht **Vorgaben**,

- **WO?** Festlegen des Projektgebiets
- **WAS?** Bestimmung von Kriminalitätsproblemen und Zielen
- **WER?** Auswahl der Stakeholder
- hat **Verantwortung** gegenüber Auftraggeber (kommunale Spitze)
- ist auftragsbezogenes entscheidungsbefugtes **Fachgremium**
- formuliert Eckpunkte **Specific Crime Prevention Statement (SCPS)**

Arbeitsgruppe (Ziff.7) **Projektleitung + Fachausschuss**

Konkretisierung (Wo, Wer, Was?)

Risikobeurteilung und -überprüfung

- Einbindung der Stakeholder
- Gefährdungsanalyse (kriminologische Regionalanalyse)
- Definition von Schutzziel
- Einbeziehung des Projektgebietes, Schwachstellenanalyse
- Erarbeitung eines Maßnahmenkonzeptes / CPTED Grundsätze

Risikobehandlung

- Umsetzung der Maßnahmen anhand der CPTED Grundsätze

Spezifische Erklärung zur Kriminalprävention SCPS

- Inhalt: Hauptziele, Stakeholder, regelmäßiges Monitoring

Aufzeichnung und Berichterstattung

- Dokumentation und Rückkopplung mit dem Lenkungsgremium

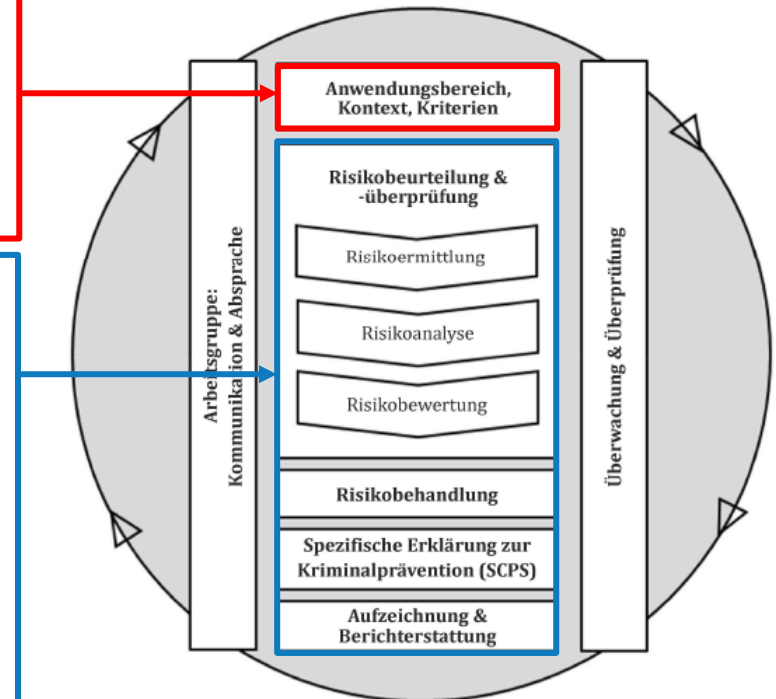
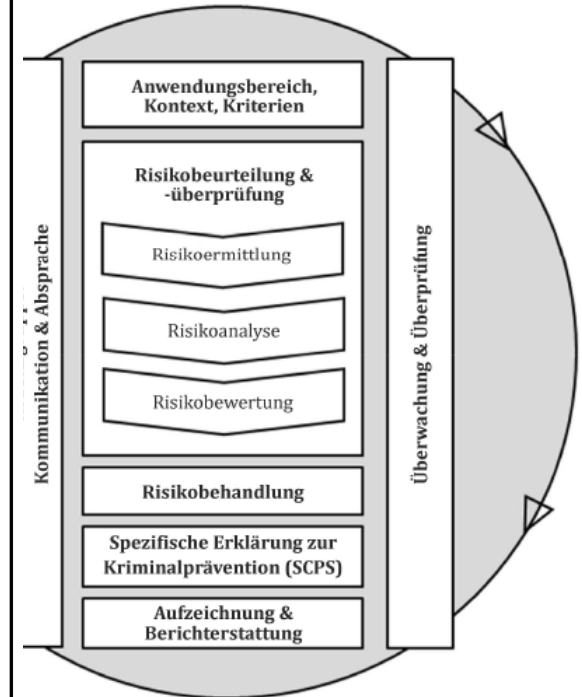
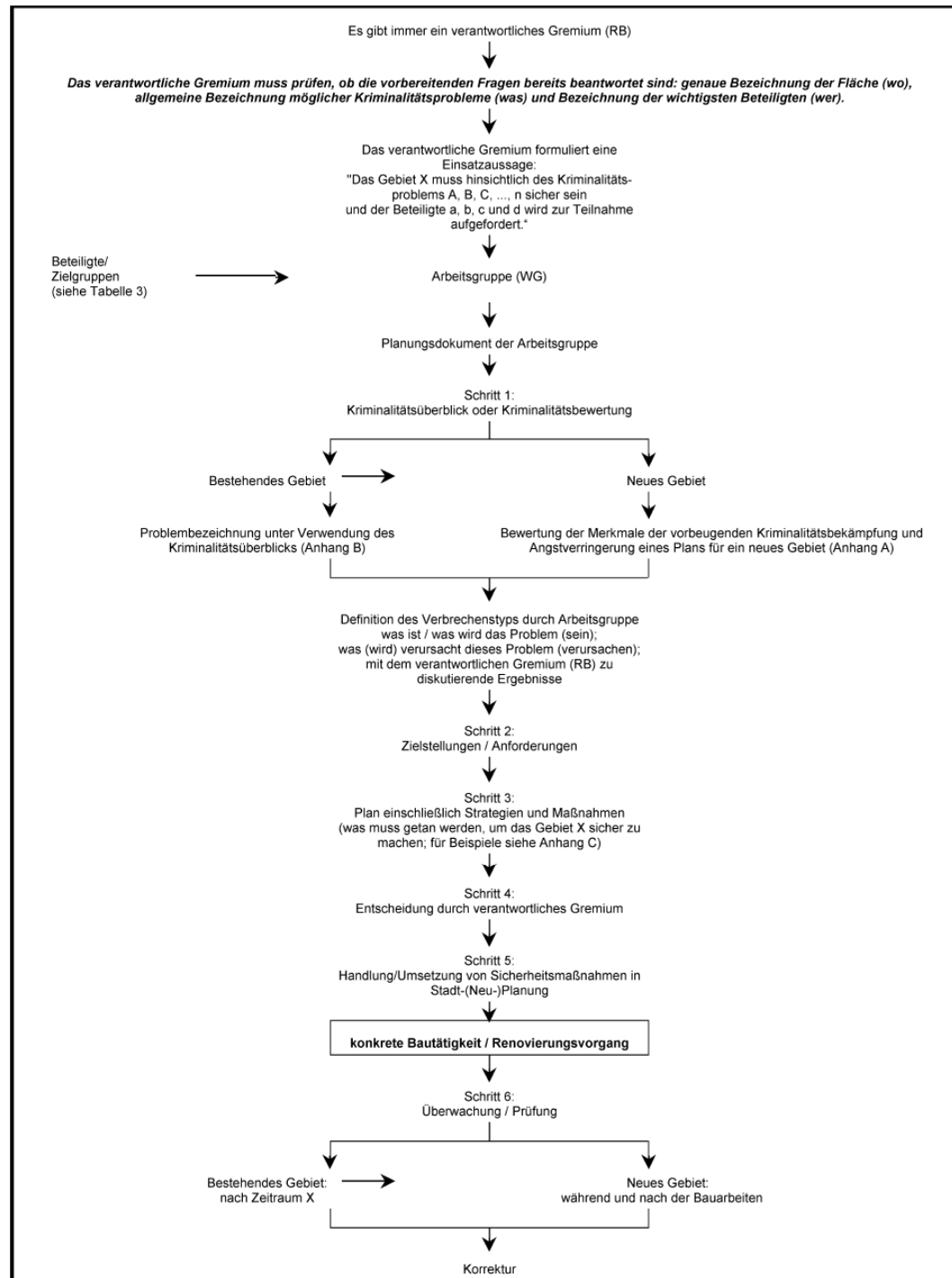


Bild 5 — Spezifischer CPTED-Prozess in einem Projekt/einer Umgebung

Der (Risikomanagement-)Prozess soll integraler Bestandteil von Management, Struktur, Abläufen und²⁴ Prozessen der Organisation werden.



scherscher CPTED-Prozess in einem Projekt/einer Umgebung



Punkt 8 - Beispiele für die Anwendung des Risikomanagements zur Bewältigung von Kriminalitätsproblemen

Ebenen, auf denen Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit in der bebauten Umgebung ergriffen werden können

- Gebäude
- Öffentliche Räume
- Nachbarschaft und andere städtische Bereiche
- Landnutzung und Infrastruktur



Öffentliche Räume

Dokument		Interventionsebene	Beispiel für Maßnahmen	Die wichtigsten Stakeholder	
Stadtplanung (diese CEN/TS 14383-2)	Öffentliche Räume	5	Größere Struktur (Block/Gebäude) siehe auch unten (Stadtplanung, Quartiersebene)	Mischung von Wohnungstypen, die zu einer Mischung von Haushalten führt (Alter, Einkommen) oder zusätzliche Räume für Sozialkontakte förderndes Verhalten, Fahrradabstellplätze usw. einschließt	Bauträger, Architekturschaffende, Bauherren (Anforderungen können gegebenenfalls auch in Bauvorschriften festgelegt werden), Polizei (Erfahrungen vor Ort)
		6	Verbesserung der routinemäßigen Sicherung und keine physische Veränderung	Platzmanagement, Streifendienst, Routen und Zeitpläne, Business Improvement Districts (BIDs), Zusammenarbeit von Polizei und Einzelhandel bei der Überwachung; Verbesserung der Instandhaltung (Reparatur, Sauberkeit, keine Graffiti)	Polizei, Einzelhandel; Stadtverwaltungen und Reparatur-/Reinigungsdienste; partizipative Programme wie BIZ oder Nachbarschaftswache (auch in durch soziale Medien gestützten Versionen)
		7	Aufrüstung der Sicherheitsausrüstung	Videoüberwachung (CCTV), Private und öffentliche Straßenbeleuchtung; Verriegelungssysteme; Alarmanlagen; Poller oder andere Anti-Rammschutzsysteme (siehe CEN/TR 14383-8:2009) DIN SPEC 91414 Teil 2	Polizei, Eigentumsparteien, Angestellte des öffentlichen Dienstes; Stadtverwaltung
		8	Einzelheiten der Sanierung und Modernisierung	Neugestaltung des Grundrisses, Pflege und Instandhaltung von „Grün- und Grauflächen“; Stadtmobiliar wie z. B. Bänke, Zäune und Stufen; öffentliche und private Beleuchtung; Aktivitätspläne	Fachpersonal für Architektur, Landschaftsarchitektur, Ingenieurwesen (z. B. für öffentliche Beleuchtung) und Sozialarbeit und Stadtverwaltung/Instandhaltung, die Aktivitäten zu planen haben, und siehe unten (9)
		9	Neugestaltung des Grundrisses	Anschluss der Fußgängerwege; Ort und Zeitplan von Aktivitäten; Form und Nutzung des Erdgeschosses; Festlegung von öffentlichem und privatem Raum; Verkehrsberuhigung, Sperrung von Straßen für den Verkehr; Berücksichtigung der Gebäudedichte und des Anteils an öffentlichem Raum (CIAM-Grundsätze: geringe Dichte und viel Freiraum = keine Konzentration von Menschen)	Siehe oben (8), plus Kommune, lokale Interessengruppen, Fachpersonal für Architektur und Landschaftsarchitektur, Polizei, Instandhaltungsabteilung, Dienstleistungsmanagement, Verkehrsbehörden, für den öffentlichen Raum zuständige Behörden



Zum Ende des Dokuments finden sich insgesamt 7 Anhänge.

Anhang A

- Unterschiede internationaler und europäischer Straftatenklassifikationen
- verschiedene Datenerfassungsparameter

Anhänge B – G Weiterführende Informationen:

- Gestaltung und Planung
- wirtschaftliche, soziale und psychologische Ansätze
- Verwaltung und Instandhaltung
 - Stadt
 - Ortschaft
 - Viertel
 - Gemeinde
 - bestimmter Ort


Anpralltest IWA 14-1 (neu ISO 22343-1)



Verschiebetest nach DIN SPEC 91414-1



Manipulationstest DIN SPEC 91414-1



Gerät zur Terrorabwehr
Diebstahl, Manipulation oder
Beschädigung werden
strafrechtlich verfolgt.

ISO 22343-2

Nicht anwendbar:

- Eindringen mit geringer Geschwindigkeit



ISO 22343-2

Nicht anwendbar:

- Eindringen mit geringer Geschwindigkeit
 - Mit langsamer Geschwindigkeit angestoßen oder gerammt
 - Explosion
 - Ballistischer Anprall
 - Mehrfaches Anfahren bei geringer Geschwindigkeit
 - Manuell mit Hilfe von Werkzeugen angegriffen
 - Elektrische Manipulation
 - Angriff auf die Kontrollsysteme
-
- Keine Hinweise zu CPTED oder Secured by Design, nur Perimetersicherung

=> **ISO/AWI 22343-3** (Grundlage: DIN SPEC 91414-2)

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit



Ansprechpartner

FORSCHUNGSBEREICH KRIMINALPRÄVENTION

Mail: detlev.schuermann@b-tu.de

Mail: christian.weicht@b-tu.de

URL: <https://www.b-tu.de/kriminalpraevention>