

Fahrzeugangriff - Zufahrtsschutz Amoktat - Kriminalprävention

Standards zum Zufahrtsschutz und in der Kriminalprävention national/international

Detlev Schürmann, Christian Weicht

Nach dem Terroranschlag auf den Weihnachtsmarkt am Breitscheidplatz in Berlin im Dezember 2016 wurde von einem Expertengremium Leitlinien und Standards zum Schutz öffentlicher Räume und Veranstaltungen unter freiem Himmel vor Angriffen mit Fahrzeugen erarbeitet. Finanziell gefördert vom BMI wurden unter Leitung der Brandenburgischen Technischen Universität (BTU) in Kooperation mit dem Programm Polizeilichen Kriminalprävention der Länder und des Bundes (ProPK) zwei DIN Standards, eine Handreichung für Kommunalverantwortliche und eine Produktliste veröffentlicht.

Entstehung nationaler Standards im Zufahrtsschutz

Verantwortlichen von Genehmigungsbehörden und Veranstaltungsplanern stehen verschiedene Regelwerke zur Verfügung. Hier seien folgende genannt:

In der „Checkliste Zufahrtsschutz“ (© 2021/2023 Christian Weicht/Lemgo) wurden erstmals die grundlegenden Schritte zusammengetragen und formuliert, die bei der Erstellung eines Zufahrtsschutzkonzeptes zu durchlaufen sind. Sie waren Grundlage bei der Erarbeitung der o.a. DIN SPEC 91414 Teil 2 und finden sich ebenfalls in der Handreichung der Polizei wieder:

Schritt 1 - Zufahrtsschutzkonzept vorbereiten

Schritt 2 - Gefahren analysieren

Schritt 3 - Schutzziel definieren

Schritt 4 - Schwachstellen identifizieren

Schritt 5 - Zufahrtsschutzkonzept erstellen

Schritt 6 - Produktauswahl

Insgesamt stehen zur Erstellung von Zufahrtsschutzkonzepten nachfolgende Standards zur Verfügung:

- DIN SPEC 91390 „Integriertes Risikomanagement für den Schutz der Bevölkerung“
- DIN SPEC 91414-2 „Anforderungen an die Planung für den Zufahrtsschutz zur Verwendung von geprüften Fahrzeugsicherheitsbarrieren“
- DIN ISO 22343-2:2023 Security and resilience – Vehicle security barriers – Part 2: Application
- Handreichung der Polizeilichen Kriminalprävention der Länder und des Bundes „Schutz vor Überfahrtaten – Ein Leitfaden mit Checkliste für Kommunalverantwortliche“
- Produktliste Zufahrtsschutz für Städte und Kommunen

Phänomenologie und Tätertypologien von Überfahrtaten

Um ein Schutzkonzept effektiv umzusetzen, ist es erforderlich, dass Phänomenologie und Tätertypologien berücksichtigt werden. Bis zu den Terroranschlägen in Nizza und Berlin wurden Kraftfahrzeuge bei extremen Terroranschlägen nicht direkt als Tatmittel eingesetzt, sondern dienten dem Transport von Sprengmittel,

um Gebäude anzugreifen. Dabei galt es, die Detonation nahe am Angriffsziel auszulösen, um den größtmöglichen Schaden zu verursachen und auch die Personen im Gebäude zu treffen. Bei den Überfahrtaten, die zunächst von ideologisch motivierten und militärisch trainierten Terroristen verübt wurden, wurde das Kraftfahrzeug selbst als Tatmittel eingesetzt, um möglichst viele Personen mit dem Fahrzeug selbst zu töten. Nach den ersten großen Anschlägen wurden überwiegend kleinere Lkw eingesetzt, die mit mäßiger Geschwindigkeit in den späteren Tatortbereich eingefahren wurden. Erst bei Erfolgsaussicht auf eine hohe Opferzahl wurde Geschwindigkeit aufgenommen. Auch bei den späteren Überfahrtaten, die als Amokfahrt, Amoktat oder auf Grund sonstiger krimineller Motivation heraus verübt wurden, war das Ziel, so viele Personen wie möglich an Örtlichkeiten zu treffen. Der Angriff erfolgte überraschend an Orten, die erfahrungsgemäß gut besucht werden, wie z. B. Veranstaltungen im Freien und Fußgängerzonen und die auf Grund ihrer Lage über nur eingeschränkte Fluchtmöglichkeiten verfügten (ausführliche Darstellung „Phänomenologie von Überfahrtaten“ - Erscheinungsformen - Tatbegehungsweisen - Tatmittel in: CP Ausgabe 2/2022 Seiten 12-14).

Fahrzeuge		Anzahl Überfahrtaten
 M1 Pkw		
 N1G Pickup 4x4		
 N1 Lkw 3,5 t		
 N2A Lkw 7,5 t		
 N3 Lkw 7,5 t		
 N3C Lkw 18 t		
 N3 Lkw 30 t		

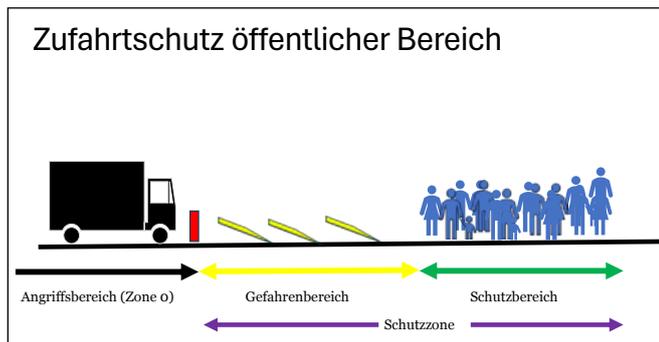
(Bild: Weicht/Lemgo)

Grundlegende Ziele des Zufahrtsschutzes

Auf Grund der Auswertung vorangegangener Überfahrtaten und der daraus gewonnenen Erkenntnisse geht es beim Zufahrtsschutz vorrangig darum, mögliche Tatanlässe und -gelegenheiten zu identifizieren und die Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts sowie dessen Ausmaß durch möglichst stadtbildverträgliche Sicherheitsmaßnahmen auf ein Mindestmaß zu reduzieren.

Zufahrtsschutz unterscheidet sich zum allgemeinen Perimeter-schutz insbesondere dadurch, dass zu schützende Personen sich auf einer Freifläche direkt am Perimeter aufhalten. Ein teilweises Eindringen eines angreifenden Fahrzeugs ist daher durch einen Gefahrenbereich innerhalb des Perimeters einzuplanen. Erst im eigentlichen Schutzbereich werden Personen vor sich ablösenden Fahrzeugteilen oder dem eindringenden Fahrzeug selbst geschützt. Bei mobilen Fahrzeugsicherheitsbarrieren (FSB) muss zusätzlich

mit einer größeren Eindringtiefe des Fahrzeugs gerechnet werden, da sich das Sperrmittel zum Abbau der Anprallenergie in Richtung des Schutzbereiches verschieben wird.



(Bild: Weicht/Lemgo)

Aktueller Stand:

National:

Aktuell stehen die Formulierungen von Mindestanforderungen an die Fachplanung für den Zufahrtsschutz im Fokus der Gremienarbeit. Im Ergebnis soll damit gewährleistet werden, dass Zufahrtsschutzkonzepte bundesweit nach einheitlichen Standards erstellt werden können. Dazu gilt es, den Zufahrtsschutz institutionell zu etablieren und als zusätzliches Modul in die Sicherheitsarchitektur zu integrieren.

Damit sind die Arbeitsaufträge der im August 2018 auf Beschluss der Ständigen Konferenz der Innenminister und -senatoren der Länder (IMK) eingerichteten Bund-Länder-Arbeitsgruppe (BLAG) zum Schutz öffentlicher Räume vor Überfahrtaten abgearbeitet (siehe Sicherheitspaket „Zufahrtsschutz“ für Kommunen in: CP Ausgabe 2/2022 Seiten 12-14) und der Vorschlag zur Auflösung dieser BLAG kann über die Gremien an die IMK herangetragen werden.

International:

Nach der Veröffentlichung der nationalen DIN SPEC 91414-2 „Fahrzeugsicherheitsbarrieren für Sicherheitsanforderungen: Anforderungen an die Planung für den Zufahrtsschutz zur Verwendung von geprüften Fahrzeugsicherheitsbarrieren“ wurde deren Übernahme in den internationalen Bereich als ISO-Standard 22343-3 angestrebt.

Das bisherige internationale Testverfahren IWA 14-1 „Vehicle security barriers - Part 1: Performance requirement, vehicle impact test method and performance rating“ wurde zurückgezogen und durch den neuen Standard ISO 22343-1:2023-09 „Sicherheit und Resilienz - Fahrzeugsicherheitsbarrieren - Teil 1: Leistungsanforderung, Fahrzeugaufprallprüfverfahren und Leistungsbeurteilung“ ersetzt. Dabei blieben allerdings Tatbegehungsweisen wie zum Beispiel Angriffe mit geringer Geschwindigkeit (Verschieben einer FSB in den Schutzbereich) oder funktionsbeeinträchtigende Manipulationen von FSB unberücksichtigt.

Damit lässt sich dieser Standard nur bedingt auf die Absicherung mitteleuropäischer Städte vor Überfahrtaten anwenden. Schließlich beschleunigten die Täter ihre Angriffsfahrzeuge bei der überwiegenden Zahl der Überfahrtaten erst beim Erblicken der Opfer. Auch das Dokument IWA 14-2 „Vehicle security barriers - Part 2: Application“ wurde zurückgezogen und durch ISO 22343-2:2023-09 „Sicherheit und Resilienz - Fahrzeugsicherheitsbarrieren - Teil 2: Anwendung“ ersetzt. Dieser Teil enthält Handlungsempfehlungen für die Auswahl, die Installation und die Verwendung von FSB und beschreibt den Prozess zur Erstellung von Betriebsanforderungen. Aber auch hier schließt dieser Teil 2 ebenfalls die bereits erwähnten Tatbegehungsweisen aus, die durch Anforderungen an einen Verschiebe- bzw. Manipulationstest hätten formuliert werden können. Dieses ist auch bei Perimetersicherungen wichtig, denn auch bei Angriffen mit Fahrzeugen auf umzäunte Bereiche wurden Schranken oder Tore mit den Tatfahrzeugen häufig langsam fahrend aufgedrückt. Dennoch ist die DIN ISO 22343-2 eine geeignete Grundlage für die Absicherung von Perimetern. Denn technische Vorgaben von Fahrzeugzufahrten und -kontrollstellen sind bestens beschrieben.

Für die Anwendung im innerstädtischen Bereich fehlte in der zurückgezogenen IWA 14-2 der Ansatz der städtebaulichen Kriminalprävention. Auch im neuen Entwurf des Nachfolgedokuments DIN ISO 22343-2:2024-03 - Entwurf „Sicherheit und Resilienz -

VEHICLE SECURITY BARRIER CONFERENCE. 24.-25.09.2024



CRASH DAYS

10.-11.09.2024 | Münster

SICHERE DIR EIN HEISS BEGEHRTES TICKET FÜR DIE CRASH DAYS 2024



Fahrzeugsicherheitsbarrieren - Teil 2: Anwendung (ISO 22343-2:2023)“ wird dieses Thema nicht berücksichtigt. Dieses führte bereits häufig dazu, dass Zufahrtsschutzkonzepte rein technisch umgesetzt wurden, Tatbegehungsweisen auf Grund unterschiedlicher Tätertypologien nicht klassifiziert wurden und der Grundsatz des „Secured by Design“ unberücksichtigt blieb. Daher ist es nicht verwunderlich, dass Städte sich vermehrt gegen eine „Verpollarung“ ihrer Innenstädte wehren. Aus diesem Grund beschlossen die Initiatoren und Leiter des Erarbeitungsgremiums zur DIN SPEC 91414-2 „Fahrzeugsicherheitsbarrieren für Sicherheitsanforderungen: Anforderungen an die Planung für den Zufahrtsschutz zur Verwendung von geprüften Fahrzeugsicherheitsbarrieren“ die Klassifizierung von Täterprofilen und die Inhalte zur städtebaulichen Kriminalprävention in den Standard mit anzustreben. Zwischenzeitlich wurde die Übernahme der DIN SPEC 91414-2 in den internationalen Bereich als ISO 22343-3 angemeldet und als Grundlagenpapier im technischen Komitee ISO/TC 292, Working Group 6 (WG6), als „ISO/AWI 22343-3 Security and resilience – Vehicle security barriers Part 3: Access control planning requirements in connection with the deployment of tested vehicle security barriers “ angenommen. Damit werden klassifizierte Täterpro-

file, Tatbegehungsweisen und die Strategien der städtebaulichen Kriminalprävention, wie „Secured by Design“ oder „CPTED“ Gegenstand des neuen internationalen Standards.

Städtebauliche Kriminalprävention DIN CEN/TS 14383-2

Grundlegende Prinzipien städtebaulicher Kriminalprävention wurden unter dem Titel: „Städteplanung – ein Grundbaustein

Dokument	Interventionsebene	Beispiel für Maßnahmen	Die wichtigsten Stakeholder
Städteplanung (diese CEN/TS 14383-2)	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, Streifenendienst, 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	Videüberwachung (CCTV), Private und öffentliche Straßenbeleuchtung; Verriegelungssysteme; Alarmanlagen; Poller oder andere Anti-Rammschutzsysteme (siehe CEN/TR 14383-8:2009)	Polizei, Eigentumsparteien, Angestellte des öffentlichen Dienstes; Stadtverwaltung
	8 Einzelheiten der Sanierung und Modernisierung	Neugestaltung des Grundrisses, Pflege und Instandhaltung von „Grün- und Graufächen“; Stadtmöbiliar 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

Quelle: DIN CEN/TS 14383-2:2023-09 , Seite 35 - Anwendung des Risikomanagements zur Bewältigung von Kriminalitätsproblemen in öffentlichen Räumen

innerer Sicherheitsarchitektur“ in der Ausgabe CP 3/2022 auf den Seiten 20 - 23 beschrieben. Die Prävention extremer Gewalttaten wie Amoktaten oder Terroranschläge sind Teil städtebaulichen Kriminalprävention. Diese basiert nicht allein auf dem (ordnungs-) polizeilichen Auftrag zur Gefahrenabwehr, sondern bezieht als gesamtgesellschaftliche Aufgabe die bauliche, räumliche sowie sozialräumliche Ebene ein. Der Entstehung von Kriminalität kann durch die zielgerichtete Gestaltung von Gebäuden, öffentlichen und halböffentlichen Räumen sowie deren Zuordnungen zueinander vorgebeugt werden. Eine frühzeitige ressortübergreifende Zusammenarbeit und interdisziplinäre Vernetzung aller relevanten Akteure sowie die Partizipation der BürgerInnen ist erforderlich, um Straftaten und Unsicherheitsgefühle (Kriminalitätsprobleme) zu vermeiden bzw. zu reduzieren. Dabei kann die Beteiligung der örtlich zuständigen Polizeibehör-

LAUTSTARKE UNTERSTÜTZUNG AUF ERSTAUNLICHE DISTANZ



MARTIN-HORN
... das Original!

Deutsche Signal-Instrumenten-Fabrik, Max B. Martin GmbH & Co.KG,
Albert-Schweitzer-Straße 2, D-76661 Philippsburg
Tel.: +49 (0) 72 56 / 920-0, Fax: +49 (0) 72 56 / 83 16,
Mail: info@maxmartin.de, www.maxmartin.de

TECHNISCHE SPEZIFIKATION		September 2023
DIN CEN/TS 14383-2		DIN
ICS 13.310, 91.020, 91.120.99		
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 Crime prevention through building design, urban planning and city maintenance - Part 2: Principles and process; German version CEN/TS 14383-2:2022		

den, die kriminalpräventive Empfehlungen zu konkreten städtebaulichen Projekten erarbeiten, sich auf die Handhabung und Bewältigung von Kriminalitätsproblemen auswirken. Ein neuer europäischer Standard zeigt die erforderlichen Schritte auf.

Kriminalprävention durch Gebäudegestaltung, Standplanung und Stadtpflege

Unter der aktuellen Bezeichnung: DIN CEN/TS 14383-2:2023-09 „Kriminalprävention im öffentlichen Raum, in Gebäuden und in Anlagen durch Gebäudeplanung, Städtebau und Instandhaltung“ wurde im Herbst 2023 die deutsche Fassung zu Teil 2 veröffentlicht. Insgesamt sind 8 Teile vorgesehen. Der international anwendbare Standard soll die regulären nationalen Planungs- und Verwaltungsprozesse, die bereits in allen Mitgliedsstaaten der EU bestehen ergänzen.

Er folgt dem Ansatz „Crime Prevention Through Environmental Design“ (Kriminalprävention durch Umweltgestaltung). Die Abkürzung CPTED (ausgesprochen „Sep-Ted“) wird synonym verwandt. CPTED ist ein interdisziplinärer Ansatz zur Kriminalprävention, bei dem Maßnahmen der Stadtplanung, architektonischen Gestaltung und städtischen Instandhaltung erarbeitet und eingesetzt werden, um das Verhalten der Menschen zu beeinflussen und so das Kriminalitätsrisiko und die Unsicherheitsgefühle zu verringern. Nach einleitenden Erläuterungen zu Anwendungsbereich und gebräuchlichen Fachbegriffen werden die CPTED-Grundsätze und das Verfahren zu deren Umsetzung beschrieben. Dieser Prozess orientiert sich an den Leitlinien des Projekt- und Risikomanagements nach den DIN ISO 21500 und DIN ISO 31000.

CPTED-Grundsätze

... beschreiben Ansatzpunkte und Herangehensweisen, WAS zur Verhinderung bzw. Verringerung von Kriminalitätsproblemen zielgerichtet unternommen werden kann. Es wird unterschieden in:

- Physische Maßnahmen, wie z. B. informelle Kontrolle, territoriale Verstärkung, informelle Zutrittskontrolle, Instandhaltung, Unterstützung von Aktivitäten und Absicherung von Örtlichkeiten/Zielen;
- Soziale Maßnahmen, wie beispielsweise Beteiligung der Gemeinschaft, sozialer Zusammenhalt, soziale Vernetzung, Gemeinschaftskultur, Schwellenkapazität und Lebensqualität.

Eine Themenauswahl zeigt, WIE diese Maßnahmen erfolgsorientiert umgesetzt werden können:

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

Verfahren

Zur Umsetzung und Anwendung der CPTED-Grundsätze wird auf ein Verfahren auf zwei Ebenen zurückgegriffen, das in kommunalen Gremien zur Kriminalprävention regelmäßig Anwendung findet. Von der oberen politischen Ebene (Leitung der Kommunal-

MIT SICHERHEIT GEFRAGTE PRODUKTE

Sicherheitsverschiebung inklusive Zusatzfunktionen. Passgenau auf verschiedenste Modelle zugeschnitten.

KASIGLAS®
Sicherheit mit Durchblick



KASIGLAS® – WIR SCHÜTZEN MENSCH UND MATERIAL.
WWW.KASIGLAS.DE

oder Landesverwaltung) wird ein sog. Lenkungsgremium eingesetzt, in dem die kommunalen Amtsleitungen sowie die von Polizei und Justiz vertreten sind. Hier werden in einer Verwaltungsvereinbarung die Eckpunkte und Ziele zur Bekämpfung von Kriminalitätsproblemen (Straftaten und Kriminalitätsfurcht) formuliert. Dieses Eckpunktepapier trägt die Bezeichnung „Specific Crime Prevention Statement“, Abk. SCPS (Spezifische Erklärung zur Kriminalprävention). Darin wird das Projektgebiet umrissen (WO?), in dem bestimmte Kriminalitätsprobleme in einem anzustrebenden Ausmaß (WAS?) durch eine interdisziplinär einzusetzende Arbeitsgruppe (WER?) verhindert bzw. reduziert werden sollen.

Auf einer nachgeordneten Ebene wird eine interdisziplinäre, behörden- und hierarchieübergreifende Arbeitsgruppe eingesetzt. Über die Auswahl möglicher Arbeitsgruppenmitglieder (Stakeholder) informiert die Ziffer 7.5.4.4 auf den Seiten 29/30 des Dokuments. Hier wird die eigentliche Arbeit geleistet. Dort werden für die in der SCPS angeführten Eckpunkte lösungsorientierte Strategien entwickelt und Maßnahmen erarbeitet. 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

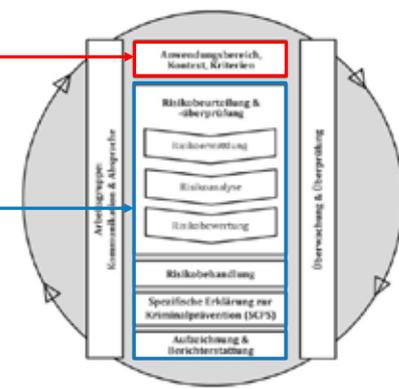
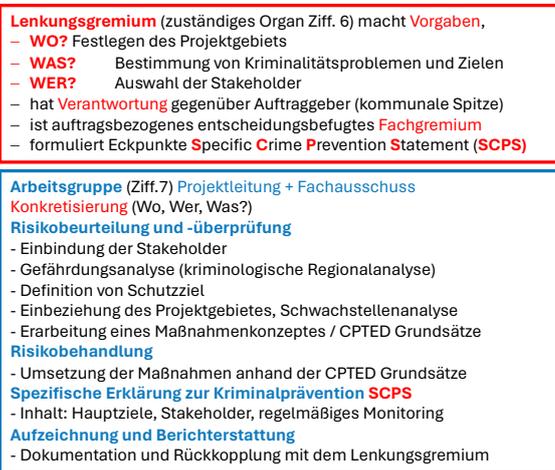


Bild 5 – Spezifischer CPTED-Prozess in einem Projekt/einer Umgebung

Eigene Quelle und DIN CEN/TS 14383-2:2023-09 , Seite 21

Beispiele für die Anwendung des Risikomanagements zur Bewältigung von Kriminalitätsproblemen in Gebäuden, öffentlichen Räumen, Stadtvierteln und anderen städtischen Bereichen sowie Landnutzung und Infrastruktur folgen. Siehe Tabelle Seite 6 hier im Artikel.

Zum Ende des Dokuments finden sich insgesamt 7 Anhänge. Anhang A informiert über die Unterschiede internationaler und europäischer Straftatenklassifikationen sowie verschiedene Datenerfassungsparameter. Die Anhänge B - G bieten weiterführende Informationen zu Gestaltung und Planung sowie zu wirtschaftlichen, sozialen und psychologischen Ansätzen zur Verwaltung und Instandhaltung einer Stadt, Ortschaft, einem Viertel, einer Gemeinde oder einem bestimmten Ort an.

Mehr erfahren zu diesen Themen? Besuchen Sie uns:

- „security essen“ Leitmesse für zivile Sicherheit vom 17.-20.09.2024 auf dem Stand der Polizeilichen Kriminalprävention der Länder und des Bundes (ProPK)
- 2. VEHICLE.SECURITY.BARRIER.CONFERENCE. vom 24. - 25.09.2024 in Münster, dem internationalen Kongress für Zufahrtsschutz mit Vorträgen und Praxistests von Praktikern für Anwender

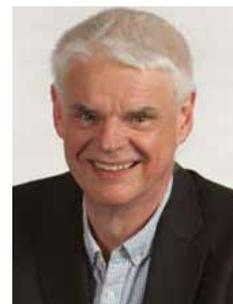
Die Autoren Schürmann und Weicht entwickeln Sicherheitskonzepte zur Prävention extremer Gewalttaten wie Amok und Terror. Als freiberufliche Experten für Kriminalprävention koordinieren sie auftrags- und projektbezogen einen interdisziplinären Verbund von Wissenschaftler*innen und Anwender*innen, die auf den Gebieten der inneren Sicherheit Deutschlands tätig sind.

Als freie Mitarbeiter der Brandenburgischen Technischen Universität (BTU) Cottbus Senftenberg am Lehrstuhl für Architektur und Visualisierung von Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dominik Lengyel leiten sie den Forschungsbereich „Angewandte Kriminalprävention und wissenschaftliche Begleitforschung“. Es ist der erste und einzige Forschungsbereich „Urbane Sicherheit/Städtebauliche Kriminalprävention“ an einer Universität mit direkter Anbindung an einen Lehrstuhl für Architektur der Fakultät Architektur, Bauingenieurwesen und Stadtplanung in Deutschland.

M.A. Detlev Schürmann
 Kriminologe und Polizeiwissenschaftler
 Projektentwicklung, Beratung und
 Netzwirkbildung für Behörden des
 Bundes und der Länder, Kommunen und
 die private Sicherheitswirtschaft.
 Entwicklung von Finanzanreizen zur
 Förderung der Kriminalprävention.
 E-Mail: Detlev.Schuermann@b-tu.de
 www.b-tu.de/kriminalpraevention



KHK a.D. Christian Weicht
 Freiberuflicher Fachberater Kriminalprävention
 Prävention im Städtebau sowie extremer
 Gewalttaten und Zufahrtsschutz,
 Mitarbeit in Normausschüssen zu
 Sicherheitsthemen.
 E-Mail: Christian.Weicht@b-tu.de
 www.b-tu.de/kriminalpraevention



Crisis Prevention Beirat

Dirk Aschenbrenner Präsident | vfdb e. V.
Rene Du Bois Referatsleiter KM3 | BMI
Dr. Clemens Hageböling Referat II.1 | BBK
Frank Jörres Bundes-Katastrophenschutz-Beauftragter | DRK
Jörg Lüssem Bundesvorstand | JUH
Armin Schaus Abteilungsleiter Einsatz | Bundeswehr
Michael Schnatz Referatsleiter Bevölkerungsschutz | ASB

Inserentenverzeichnis

ABZ Aggregate-Bau GmbH & Co. KG	4, US
ALWIT GmbH	30, 62
automess Automation und Messtechnik GmbH	44
B. Göbel & Sohn GmbH	21
crashtest-service.com GmbH	5
cubos Internet GmbH	34
deconta GmbH	9, 25
Dräger Safety AG & Co. KGaA	1
DST innovation GmbH	29
ENDRESS Elektrogerätebau GmbH	35, 63
Eurocommand GmbH	40
FLORIAN/ Messe Dresden	30
GEOBYTE SOFTWARE GmbH	51
GRAETZ Strahlungsmeßtechnik GmbH	62
Heald Ltd.	61, 63
INNOSYSTEC GmbH	38
Kärcher Futuretech GmbH	26
KRD Sicherheitstechnik GmbH	7
Max B. Martin GmbH & Co.KG	6
NUVIA Instruments GmbH	23, 43
Paul Müller GmbH	64
REICHERT Kommunikationstechnik GmbH	47
RugGear GmbH	55
Securiton GmbH	15, 64
security essen/MESSE ESSEN GmbH	11
Seiz Technical Gloves GmbH	65
SFC Energy AG	17, 33
SZENARIS GmbH	16
Tesimax-Altinger GmbH	41
Wietmarscher Ambulanz- und Sonderfahrzeug GmbH	39

Veranstaltungen

17.09.2024 – 20.09.24 Security Essen Essen	22.10.2024 – 24.10.2024 it-sa 2024 Nürnberg
19.09.2024 – 21.09.2024 FIREmobil 2024 Welzow	26.11.24 – 28.11.2024 PMRExpo 2024 Köln
10.10.2024 – 12.10.2024 FLORIAN 2024 Dresden	10.12.2024 – 10.12.2024 CP-Symposium zum gesundheitlichen Bevölkerungsschutz Berlin

Unter anderem lesen Sie diese Artikel in der nächsten CP:

- Sonderteil PMRExpo 2024
- Sonderteil Florian 2024
- Stromausfall / Blackout
- Einsatzfahrzeuge
- Persönliche Schutzausrüstung
- Brände in unwegsamem Gelände
- Leitstellen
- Behördenkommunikation

Impressum

Geschäftsführung:
Tobias Ehlke
Heike Lange

Objektleitung:
André Birr

Leitende Redaktion:
Albrecht Broemme (AB)
Edgar P. Chatupa (EC)

Zentrale Redaktion:
Karen Thelen
karen.thelen@beta-publishing.com

Feuerwehrtechnische Beratung:
Dipl.-Ing. Wolfgang Schäuble
Oberbranddirektor der Stadt München

Anzeigen:
André Birr
andre.birr@beta-publishing.com

Gültig ist die Anzeigenpreisliste 2024.

Fotoredaktion:
André Birr (ANB)

Produktionsleitung:
Thorsten Menzel
thorsten.menzel@beta-publishing.com

Leserservice:
Erjona Elshani
erjona.elshani@beta-publishing.com

Druck:
Bonifatius GmbH,
Paderborn

Layout:
absolutxmedia, Oliver Reese,
Kaiserstraße 56, 53721 Siegburg

Erscheinungsweise:
Die Zeitschrift erscheint viermal jährlich.

Abonnements:
Im Einzelverkauf kostet eine Ausgabe 8,00€ zzgl. 1,80€ Versandkosten. Der Abonnementpreis beträgt jährlich 35,00€ (Deutschland), 41,00€ (Europa) und 47,00€ (weltweit) inkl. Versandkosten. Ein kostenloser Bezug an die Dienststelle ist möglich.

Allgemeine Angaben:
Alle Rechte vorbehalten, auch die Verbreitung durch Internet, Funk, Fernsehen, fotomechanische Wiedergabe, Tonträger jeder Art und auszugsweisen Nachdruck. Veröffentlichte Beiträge der Autoren geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Autorenhinweise:
Autorenhinweise können auf www.crisis-prevention.de abgerufen und heruntergeladen werden.

Internet:
www.crisis-prevention.de

Herausgeber:
 Beta Verlag und Marketinggesellschaft mbH
Carl-Zeiss-Straße 5
53340 Meckenheim
Tel.: 0 22 25 / 88 89-0
info@beta-publishing.com
www.beta-verlag.de

Verlegerin:
Heike Lange

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.