



# Zufahrtsschutz kompakt

## Sicherheitspaket für Veranstalter und Kommunalverantwortliche

Der BHE Bundesverband Sicherheitstechnik e.V. informiert

[www.bhe.de](http://www.bhe.de)

Nach dem Terroranschlag auf den Weihnachtsmarkt am Breitscheidplatz in Berlin im Dezember 2016 wurden von einem Expertengremium Leitlinien und Standards zum Schutz öffentlicher Räume und von Veranstaltungen unter freiem Himmel vor Angriffen mit Fahrzeugen erarbeitet. Finanziell gefördert vom Bundesministerium des Innern und für Heimat (BMI) wurden unter Leitung der Brandenburgisch Technischen Universität Cottbus Senftenberg (BTU) in Kooperation mit der Polizeilichen Kriminalprävention der Länder und des Bundes zwei DIN-Standards, eine Handreichung für Kommunalverantwortliche und eine Liste von geprüften Produkten veröffentlicht. Diese Informationsschrift gibt eine Einführung in den Zufahrtsschutz und stellt die wichtigsten Informationsquellen zum Thema vor.

### Phänomenologie und Tätertypologien von Überfahrtaten

Vor den Terroranschlägen in Nizza und Berlin wurden Kraftfahrzeuge nicht direkt als Tatmittel eingesetzt, sondern dienten dem Transport von Sprengmitteln, 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 sogenannten „Überfahrtaten“, die zunächst ideologisch motivierte, sogar militärisch trainierte Terroristen verübten, wurde das Kraftfahrzeug selbst als Tatmittel eingesetzt, um möglichst viele Personen zu töten. Dabei kamen überwiegend Lkws zum Einsatz, die mit mäßiger Geschwindigkeit in den späteren Tatortbereich eingefahren sind und dort erst bei Erfolgsaussicht auf eine hohe Opferzahl die Beschleunigung erfolgte. 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. Die Angriffe erfolgten überraschend an Orten, die erfahrungsgemäß gut besucht waren, wie z. B. Veranstaltungen im Freien und Fußgängerzonen und die auf Grund ihrer Lage über nur eingeschränkte Fluchtmöglichkeiten verfügten.

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

### Grundlegende Ziele des Zufahrtsschutzes

Auf Grund der Auswertung vorangegangener Überfahrtaten und der daraus gewonnenen Erkenntnisse geht es beim Zufahrtsschutz vorrangig darum, Tatanlässe und -gelegenheiten zu identifizieren. Dabei sollten die Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts sowie dessen Ausmaß durch weitgehend stadt-bildverträgliche Sicherheitsmaßnahmen auf ein Mindestmaß reduziert werden.

© BHE 08/2024

## Regelwerke, Normen, Standards und Checklisten im Zufahrtsschutz

Verantwortlichen von Genehmigungsbehörden und Veranstaltungsplanern stehen verschiedene Regelwerke bei der Erstellung eines Zufahrtsschutzkonzepts zur Verfügung, wie z.B.:

- Checkliste Zufahrtsschutz
- 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“
- ISO 22343-2 „Sicherheit und Resilienz - Fahrzeugsicherheitsbarrieren - Teil 2: Anwendung“
- Handreichung der Polizeilichen Kriminalprävention der Länder und des Bundes „Schutz vor Überfahrten – Ein Leitfaden mit Checkliste für Kommunalverantwortliche“
- Produktliste Zufahrtsschutz für Städte und Kommunen

### Checkliste Zufahrtsschutz

In der „Checkliste Zufahrtsschutz“ 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 - Zufahrtsschutz vorbereiten (Abstimmung innerhalb der Kommune etc.)

Schritt 2 - Gefahren analysieren

Schritt 3 - Schutzziel definieren

Schritt 4 - Schwachstellen identifizieren

Schritt 5 - Zufahrtsschutzkonzept erstellen

Schritt 6 – Produktauswahl

### DIN SPEC 91390

Unter „Integriertes Risikomanagement für den Schutz der Bevölkerung“ wird beschrieben, auf welche Art und Weise ein gezielter Austausch von Informationen im Risikomanagementprozess sowohl zwischen staatlichen und kommunalen Stellen als auch mit Betreibern Kritischer Infrastrukturen stattfinden kann.

### DIN SPEC 91414-2

Die „Anforderungen an die Planung für den Zufahrtsschutz zur Verwendung von geprüften Fahrzeugsicherheitsbarrieren“ ... geben eingangs Hinweise zur Qualifikation der Planenden sowie zur Geheimhaltung. Der Hauptteil informiert über Anforderungen und Herangehensweisen bei der Erstellung von Zufahrtsschutzkonzepten. Insgesamt 8 Anhänge komplettieren das Regelwerk informativ. Hervorzuheben sind die Anhänge F bis H, die erstmals kriminologische Hintergrundinformationen liefern und Hinweise geben, wie Zufahrtsschutzmaßnahmen im Einklang mit dem Stadtbild gestaltet und umgesetzt werden können. Der Anhang G „Kriminalpräventive Raumgestaltung“ vermittelt die Grundlagen städtebaulicher Kriminalprävention.

### DIN ISO 22343-2

Auf internationaler Ebene erschien 2023 in Nachfolge zur IWA 14-2 die ISO 22343-2:2023 „Security and resilience — Vehicle security barriers — Part 2: Application“. Sie enthält Handlungsempfehlungen für die Auswahl, die Installation und die Verwendung von Fahrzeugsicherheitsbarrieren (FSB) und beschreibt den Prozess zur Erstellung von Betriebsanforderungen. Tatbegehungsweisen, wie z. B. Einfahren in den Schutzbereich mit geringer Geschwindigkeit, Verschieben mobiler FSB, Aufdrücken von Schranken oder Toren sowie Manipulationen an FSB bleiben unberücksichtigt. Der Ansatz städtebaulicher Kriminalprävention fehlt gänzlich. Dieses führt häufig dazu, dass Zufahrtsschutzkonzepte rein technisch umgesetzt werden. Die Folge: Eine „Verpölerung“ der Innenstädte zum Unmut der Kommunen. Die DIN SPEC 91414-2 schließt diese Lücke. Mittlerweile ist deren Übernahme in den internationalen Bereich als ISO/AWI 22343-Teil 3 erfolgt.

## Handreichung der Polizei „Schutz vor Überfahrten“

Die Handreichung der Polizei „Schutz vor Überfahrten“ richtet sich vornehmlich an Kommunalverantwortliche und soll als Leitfaden für die eigenverantwortliche Entwicklung von Strategien gegen sogenannte Überfahrten mittels mehrspuriger Fahrzeuge dienen. Sie erläutert die Rollen und Zuständigkeiten verantwortlicher Akteure, beschreibt in den o.a. sechs Handlungsschritten die Erarbeitung eines Zufahrtsschutz-konzeptes und zeigt mit einem Gefährdungsbewertungsraster den Weg zur systematisierten Gefährdungsanalyse auf. Empfohlen wird, die Gesamtstrategie einschließlich der Auswahl der Produkte gemeinsam mit allen Prozessbeteiligten möglichst einvernehmlich abzustimmen. Die Polizei unterstützt diesen Planungs- und Umsetzungsprozess beratend mit ihrem Fachwissen.



## Produktliste Zufahrtsschutz für Städte und Kommunen

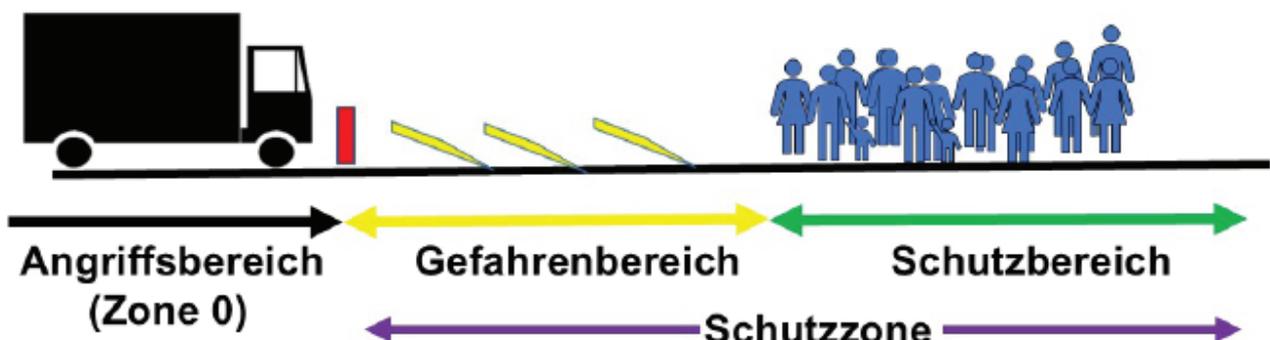
Herausgeber der „Produktliste Zufahrtsschutz für Städte und Kommunen“ ist die Polizeiliche Kriminalprävention der Länder und des Bundes. In ihr werden Zufahrtsschutzprodukte geführt, die entsprechend DIN SPEC 91414-1, Technische Richtlinie „mobile Fahrzeugsperrn“ des Polizeitechnischen Instituts an der Deutschen Hochschule der Polizei sowie DIN ISO 22343-1, 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.

## Zufahrtsschutz in der Praxis

Zufahrtsschutz unterscheidet sich zum allgemeinen Perimeterschutz insbesondere dadurch, dass zu schützende Personen sich auf einer Freifläche 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 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.

### Zufahrtsschutz öffentlicher Bereich

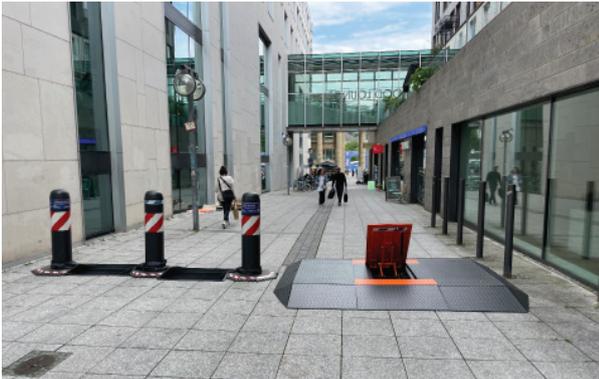


## Einsatzbereiche mobiler und stationärer Fahrzeugsicherheitsbarrieren

Mobile FSB eignen sich besonders für den vorübergehenden oder temporären Schutz. Insbesondere sind Aufstellfläche und Anprallrichtung sowie Manipulations- und Verschiebbarkeit zu beachten.

*Bild unten:*

*Mobile FSB nach DIN SPEC 91414-1*



Stationäre FSB bilden überwiegend eine feste Verbindung mit dem Untergrund und sind für den wiederkehrenden oder ständigen Einsatz konzipiert. Zufahrten können durch Zufahrtberechtigungskonzepte automatisiert werden. Arbeiten im Untergrund müssen u.a. hinsichtlich vorhandener Ver- und Entsorgungsinfrastruktur geprüft werden.



## Fazit/Zusammenfassung:

Gute Analysen und bedarfsgerechte Planungen mit Behörden, Nutzern, Veranstaltern und Verantwortlichen sichern ein Optimum eines Zufahrtsschutzes. Ob mobile Sicherungen für ein Volksfest oder dauerhaft für eine Fußgängerzone: Zufahrtsschutz erfordert ein besonderes und komplexes Sicherheitskonzept. Denn neben den Schutzmaßnahmen sind die Wirkungen auf die Besuchenden zu beachten. Produkte, deren Design massiven Schutz signalisieren, können im urbanen Raum abschreckend wirken oder sogar Kriminalitätsfurcht auslösen. Für alle Anwendungsbereiche stehen hier kompetente Ansprechstellen zur Verfügung, die bei den folgenden Schritten Unterstützung bieten:

- Sicherheitskonzept inkl. Gefahren- und Risikoanalyse
- Berücksichtigung der Topografie, Witterungsverhältnisse vor Ort/Lage der Maßnahme
- Berücksichtigung von relevanten Auflagen, Vorschriften und Normen
- Sach- und fachgerechte Entscheidungsfindung über die Überwachungssysteme
- Unterstützung bei der Produktauswahl
- Dokumentation der Maßnahmen
- Instandhaltung

Abbildungen auf Seiten 1, 3 (Bilder 2 und 3) und 4 sowie die Checkliste Zufahrtsschutz: © 2021/24 Weicht/Lemgo  
Abbildung Seite 3 (Bild 1) ProPK Broschüre: [www.polizei-beratung.de](http://www.polizei-beratung.de)

© 2024 Schürmann/Bornheim – Weicht Lemgo/Arbeitsgemeinschaft Bauliche Kriminalprävention (AG-BauKP) Fachbereich Zufahrtsschutz  
c/o Forschungsbereich Kriminalprävention, Lehrstuhl für Architektur und Visualisierung, Fakultät 6 Architektur, Bauingenieurwesen und Stadtplanung, Brandenburgische Technische Universität Cottbus-Senftenberg - <https://www.b-tu.de/kriminalpraevention>

BHE e.V.

Feldstr. 28  
66904 Brücken

Telefon: 06386 9214-0  
Telefax: 06386 9214-99

Internet: [www.bhe.de](http://www.bhe.de)  
E-Mail: [info@bhe.de](mailto:info@bhe.de)