

## SCHRITT 1: VORÜBERLEGUNGEN

Zunächst sollten Sie die Gefährdungslage identifizieren. Die **entscheidungsbefugten Verantwortlichen in den Kommunen** müssen sich zunächst intern, in dem Bewusstsein der möglichen Tragweite ihrer Entscheidung, auf eine **einvernehm-**

**liche Vorgehensweise** verständigen und diese formulieren. Dazu gehört, die Konsequenzen einer Umsetzung, aber auch einer Nichtumsetzung zu diskutieren.

CHECK	MASSNAHMEN	ERLÄUTERUNGEN/BEISPIELE
<input type="checkbox"/>	<p><b>Verantwortungsträger einbinden</b> Binden Sie von Beginn an Verantwortliche und Interessensvertreter mit ein, die in irgendeiner Form für die Sicherheit des zu schützenden Raums zuständig sind.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› politische Entscheidungsträger</li> <li>› planende Verwaltungsbehörden (Stadtplanung, Freiraumplanung, Verkehrsplanung)</li> <li>› Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben</li> <li>› Interessensvertreter (z. B. Anwohner, ortsansässiger Einzelhandel und Gewerbe, soziale, religiöse und kulturelle Infrastruktureinrichtungen)</li> <li>› Veranstalter</li> </ul>
<input type="checkbox"/>	<p><b>Argumente diskutieren</b> Rechnen Sie damit, dass die Beteiligten häufig Kostengründe benennen, die die Umsetzung eines Zufahrtsschutzkonzepts nicht möglich machen oder erheblich einschränken. Auch wenn andere Tathandlungen denkbar sind, darf diese Überlegung nicht dazu führen, den Zufahrtsschutz zu vernachlässigen, denn durch Überfahrtaten waren in der Vergangenheit höhere Opferzahlen zu beklagen als z. B. durch terroristische Messer- oder Schusswaffenangriffe. Zudem lassen sich die tatsächlichen Kosten erst durch ein Zufahrtsschutzkonzept ermitteln.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Zufahrtsschutzkonzepte können häufig verkehrslenkend wirken.</li> <li>› Zufahrtsschutzkonzepte können in Verkehrslenkungssystemen implementiert werden.</li> </ul>

CHECK	MASSNAHMEN	ERLÄUTERUNGEN/BEISPIELE
<input type="checkbox"/>	<p><b>Wirksamkeit beachten</b></p> <p>Vermeiden Sie den Einsatz von Sperren, die keine oder unzureichende Schutzzeigenschaften vorweisen. Sperren, die nur zur Beruhigung der besuchenden Personen aufgestellt sind, haben objektiv keine ausreichende Wirksamkeit und könnten eine zusätzliche Gefahrenquelle darstellen.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>› Ein wirksames Zufahrtsschutzkonzept verkörpert nachvollziehbar Entscheidungen, die in einem Risikomanagement-Prozess erarbeitet wurden.</li><li>› Dieses kann auch zu der nachvollziehbaren Entscheidung führen, dass im Einzelfall kein Zufahrtsschutzkonzept erforderlich ist.</li></ul>

**NOTIZEN**

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

## SCHRITT 2: GEFÄHRDUNGSANALYSE

Erfassen Sie alle Parameter und Informationen, um den Grad der Gefährdung zu bestimmen. Ein **Gefährdungsbewertungsraster** hilft, alle einflussnehmenden Faktoren zu berücksichtigen

und strukturiert zu erfassen, um zu einer Bewertung zu kommen. Berücksichtigen Sie in der Analyse die **Informationen der Polizei** und anderer Sicherheitsbehörden.

CHECK	MASSNAHMEN	ERLÄUTERUNGEN/BEISPIELE
<input type="checkbox"/>	<p><b>Risikomanager beauftragen und relevante Verantwortungsträger einbinden</b></p> <p>Beauftragen Sie als Risikoverantwortlicher zu Beginn des Risikomanagement-Prozesses einen Risikomanager und binden Sie möglichst frühzeitig alle notwendigen Beteiligten ein, um die Gefahren genauestens zu analysieren.</p>	<p>Insbesondere die örtlich zuständigen Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben einbinden, z. B.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>› Polizei</li> <li>› Feuerwehr</li> <li>› Ordnungs- und Verkehrsamt</li> <li>› Rettungsdienst</li> <li>› Straßenbaulastträger</li> <li>› beteiligte Veranstalter</li> </ul>
<input type="checkbox"/>	<p><b>Gefährdung einschätzen</b></p> <p>Bevor Sie mit der Planung eines Zufahrtsschutzkonzeptes beginnen, sollten Sie klären, welche Gefährdung für den Anlass und den zu schützenden Bereich besteht. Eine Gefährdung ist z. B. stark abhängig von der Anzahl der Besucher oder der VIPs, vom kulturellen, religiösen oder politischen Hintergrund der Veranstaltung sowie von der besonderen Bedeutung der Lokalität. Eventuell ist es örtlich bedingt auch gar nicht möglich, dass für eine Überfahrtat ein mehrspuriges Fahrzeug eingesetzt werden kann.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Jede Veranstaltung könnte grundsätzlich dazu geeignet sein, in den Fokus terroristischer Akteure zu rücken. So kann eine Veranstaltung, selbst wenn sie nicht symbolhaft ist, allein aufgrund der vorhandenen Menschenmenge in den Blickpunkt der Täter geraten.</li> <li>› Ein Vorfall mit einem mehrspurigen Fahrzeug kann sich auch aus einer kriminellen Handlung oder wegen gesundheitlicher Probleme (z. B. Desorientierung) ereignen.</li> <li>› Die Gefährdungsanalyse kann durch Anwendung eines Gefährdungsbewertungsrasters systematisiert und standardisiert werden.</li> <li>› Strafrechtliche Folgen und Schadenersatzansprüche berücksichtigen.</li> </ul>

CHECK	MASSNAHMEN	ERLÄUTERUNGEN/BEISPIELE
<input type="checkbox"/>	<p><b>Eintrittswahrscheinlichkeit prüfen</b> Überprüfen Sie, wie wahrscheinlich Ihre Gefährdungsszenarien sind. Die Eintrittslage hängt unmittelbar mit der Gefährdung zusammen. Ordnen Sie die Szenarien den entsprechenden Wahrscheinlichkeitsklassen zu (sehr wahrscheinlich, wahrscheinlich, bedingt wahrscheinlich, unwahrscheinlich, sehr unwahrscheinlich) und stellen Sie sie in einer ALARP-Tabelle<sup>1</sup> dar.</p>	
<input type="checkbox"/>	<p><b>Schadensausmaß abschätzen</b> Beschreiben Sie, welche Konsequenzen eine mögliche Überfahrt an der zu beurteilenden Örtlichkeit hätte.</p>	<p>Ziehen Sie bei der Abschätzung des Schadensausmaßes folgende Belange in Ihre Überlegungen mit ein:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>› Personenschäden</li> <li>› materielle Schäden</li> <li>› Imageschaden</li> <li>› Auswirkungen auf Tourismus</li> <li>› Beeinträchtigung des Sicherheitsgefühls</li> </ul>
<input type="checkbox"/>	<p><b>Gefährdungslage benennen</b> Beschreiben Sie möglichst in einem Satz genau, was für eine Gefährdungslage für den Schutzbereich besteht.</p>	<p>Sollten Sie bei der Beurteilung der Gefährdungslage zu dem Ergebnis kommen, die betrachtete Örtlichkeit gegen Überfahrten schützen zu wollen, geht der Prozess mit den Schritten 3 bis 6 weiter. Sollten Sie zu dem Ergebnis kommen, dass keine Erforderlichkeit für den Schutz vor Überfahrten vorliegt, entfallen die Schritte 3 bis 6. Mögliche Formulierungen für die konkrete Benennung der Gefährdungslage sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>› „Eine Überfahrt ist unwahrscheinlich.“</li> <li>› „Eine kriminelle Überfahrt ist wahrscheinlich.“</li> <li>› „Mit einer terroristisch motivierten Überfahrt ist zu rechnen.“</li> </ul>

<sup>1</sup> ALARP: as low as reasonably practicable („so niedrig, wie vernünftigerweise praktikabel“).

## SCHRITT 3: DEFINITION DES SCHUTZZIELS

Mit Hilfe der Gefährdungsanalyse aus Schritt 2 können Sie das angestrebte **Schutzziel möglichst eindeutig definieren**.

Legen Sie präzise fest, welches Ziel mit dem Zufahrtsschutzkonzept erreicht werden soll. Beziehen Sie evtl. objektive Erkenntnisse zu bereits erfolgten Taten mit ein.

### CHECK

### MASSNAHMEN

### ERLÄUTERUNGEN/BEISPIELE



#### Schutzziel festlegen

Definieren Sie als Risikoverantwortlicher möglichst einvernehmlich und fachlich fundiert ein genaues Schutzziel.

Je genauer das Schutzziel definiert wird, desto besser ist das spätere Zufahrtsschutzkonzept anzupassen. Außerdem kann eine gemeinsam erstellte Definition Rechtssicherheit bieten.

Mögliche Schutzzielformulierungen:

- › „Überfahrtaten mittels eines mehrspurigen Fahrzeugs sollen im Veranstaltungsbereich nicht möglich sein.“
- › „Eine unkontrollierte Einfahrt in den Schutzbereich soll nicht möglich sein.“
- › „Die Fußgängerzone soll ganzjährig vor Überfahrtaten geschützt sein.“
- › „Ein Eindringen in den Schutzbereich mit einem mehrspurigen Fahrzeug mit einem zGG von über 7.500 kg soll verhindert werden.“
- › „Das Sicherheitsempfinden der Bevölkerung soll gestärkt werden.“

### NOTIZEN

---

---

---

---

---

---

---

---

## SCHRITT 4: EINBEZIEHUNG DER SCHUTZZONE

Die Schwachstellen werden durch die vorherige Gefährdungsanalyse und die Definition des Schutzziels deutlich.

Beziehen Sie die **lokalen Gegebenheiten** in die strukturierte Betrachtung mit ein. Die Polizei unterstützt Sie mit Empfehlungen.

CHECK	MASSNAHMEN	ERLÄUTERUNGEN/BEISPIELE
<input type="checkbox"/>	<p><b>Schutzzone abgrenzen</b> Legen Sie die Schutzzone fest. Beziehen Sie Kartenmaterial des Veranstaltungsbereichs ein, um darin den äußeren und inneren Sicherheitsbereich darzustellen. Berücksichtigen Sie dabei Trümmerflug und Splitterfeld.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Beim Anprall eines Fahrzeugs auf eine Sperre können sich Fahrzeugteile lösen und in den Veranstaltungsbereich einwirken.</li> <li>▶ Auch kann eine Sperre so konzipiert sein, dass sie sich mit dem Fahrzeug in den Sicherungsbereich hineinschiebt.</li> <li>▶ Möglich ist es aber auch, dass sich das Fahrzeug über die Sperre hinauschiebt, ohne sie zu komplett zu überwinden.</li> </ul>
<input type="checkbox"/>	<p><b>Schutzpunkte identifizieren</b> Berücksichtigen Sie sämtliche Zufahrtsmöglichkeiten.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Auch Fuß- und Radwege, die z. B. durch einen Park oder unter Arkaden hindurch in die Schutzzone führen, können eventuell als Zuwegung genutzt werden.</li> <li>▶ Parkende Fahrzeuge, kleinere Straßenbäume, Laternen und Glasfassaden bieten grundsätzlich keine Schutzfunktion.</li> </ul>
<input type="checkbox"/>	<p><b>Rettungswege beachten/Fluchtwege berücksichtigen</b> Gewährleisten Sie bedarfsgerecht und rechtskonform Zufahrten für Rettungsdienste, Feuerwehr und Polizei. Eine eventuell verlängerte Interventionszeit der Schutzkräfte sollte berücksichtigt werden.</p>	<p>Trotz Fahrzeugsperren müssen Fluchtwege offen bleiben, Sammelpunkte der Verletztensammelstellen sollten berücksichtigt werden.</p>
<input type="checkbox"/>	<p><b>Erforderliche Zufahrt gewähren</b> Berücksichtigen Sie, dass es erforderlich sein kann, in innerstädtischen Bereichen besonderen Institutionen und Berufsgruppen weiterhin die Zufahrt zu gewähren.</p>	<p>Hierzu zählen insbesondere: Polizei, Justiz, Ver- und Entsorger, Sicherheitsdienstleister, Lieferverkehre, Handwerker, Hotelgäste sowie Aufsuchende von Altenheimen und Arztpraxen.</p>

## SCHRITT 5: ERARBEITUNG EINES SCHUTZKONZEPTES

Berücksichtigen Sie bei den Maßnahmen zur Verhinderung von Überfahrtaten die Ergebnisse aus den vorherigen Prüfschritten. Das Zufahrtsschutzkonzept sollte städtebauliche Belange berücksichtigen und ist bzgl. der fest eingebauten und mobilen Elemente **entsprechend der einschlägigen technischen Richtlinien** zu entwickeln.

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.

CHECK	MASSNAHMEN	ERLÄUTERUNGEN/BEISPIELE
<input type="checkbox"/>	<p><b>Zufahrtsschutz regelkonform erarbeiten</b> Städtebauliche Schutzmaßnahmen sowie ein standardisierter Zufahrtsschutz mit fest eingebauten und/oder mobilen Elementen sind immer abhängig von der konkreten Situation vor Ort und bedürfen individueller Lösungen. Beachten Sie stets die einschlägigen technischen Richtlinien und die Verwendung geprüfter und zertifizierter Produkte.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Für die Erarbeitung des Zufahrtsschutzkonzeptes sollte eine planerische Fachexpertise herangezogen werden.</li> <li>▶ Bzgl. Erläuterungen zu einschlägigen technischen Richtlinien und zu städtebaulichen Schutzmaßnahmen siehe Schritt 6.</li> </ul>
<input type="checkbox"/>	<p><b>Schutzpunkte und Anfahrtswege bewerten</b> Für jeden Zufahrtsschutzpunkt, der durch fest eingebaute und/oder mobile Maßnahmen gesichert werden soll, müssen die Anprallenergien berechnet werden, um die erforderliche Schutzklasse der Sperre zu ermitteln.</p>	<p>Anfahrtswege können von Angreifern genutzt werden, um eine möglichst hohe Geschwindigkeit aufzubauen. Sie sind daher im Zufahrtsschutzkonzept zu berücksichtigen.</p>
<input type="checkbox"/>	<p><b>Angriffslasten berechnen</b> Je nach Anfahrtsmöglichkeit, Beschleunigungsstrecke und Masse des Tatfahrzeugs variieren die Anprallenergien, die beim Rammen einer Sperre entstehen. Diese müssen einzeln für jeden Schutzpunkt berechnet werden. Diese Werte müssen unterhalb des Testwerts einer verwendeten Sperre liegen.</p>	

CHECK	MASSNAHMEN	ERLÄUTERUNGEN/BEISPIELE
<input data-bbox="197 517 261 584" type="checkbox"/>	<p><b>Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen einplanen</b></p> <p>Vor Zufahrtssperren können bauliche geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen dazu genutzt werden, die Anprallenergie deutlich zu reduzieren. Bedenken Sie auch die Gefahr, dass langsam in den Schutzbereich eingefahren werden könnte, um dann innerhalb die Geschwindigkeit zu erhöhen.</p>	<p>Kann auf den Fahrzeugverkehr im Sicherungsbereich nicht verzichtet werden, können auch hier Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung genutzt werden. Beispiele für geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen können u.a. sein:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>› Verkehrsinseln</li><li>› Versätze der Fahrgassen</li><li>› Bremskurven</li><li>› Schikanen</li></ul>

**NOTIZEN**

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---



## 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, ausschließlich **geprüfte und zertifizierte Produkte** zu wählen und diese vorzugsweise stadtbildverträglich zu integrieren.

CHECK	MASSNAHMEN	ERLÄUTERUNGEN/BEISPIELE
<input type="checkbox"/>	<p><b>Städtebauliche Maßnahmen erarbeiten</b> Schutzmaßnahmen städtebaulicher Art basieren immer auf einer ortskonkreten Bewertung und bedürfen individueller Lösungen. Ziehen Sie verschiedene Fachdisziplinen wie Stadtplanung, Verkehrsplanung und Freiraumplanung in Ihre Überlegungen mit ein.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Verkehrsverschwenkungen</li> <li>› Maßnahmen zur Verkehrslenkung</li> <li>› topografische Barrieren (z. B. Anlage von Gräben oder Stufen)</li> <li>› Barrieren durch Pflanzungen und Wasserflächen</li> </ul>
<input type="checkbox"/>	<p><b>Stadtbildverträgliche Lösungen nutzen</b> Sichtbare Schutzmaßnahmen können das Sicherheitsgefühl auch negativ beeinflussen. Aus diesem Grund sind mittlerweile verschiedene stadtbildverträgliche Lösungen entwickelt worden.</p>	<p>Beispiele für geprüfte Stadtmöblierung mit einem definierten Anprallschutz sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>› Pflanzkübel</li> <li>› Sitzbank</li> <li>› Fahrradständer</li> <li>› Beleuchtungskörper</li> <li>› Infotafel</li> <li>› Bushaltestelle</li> </ul>
<input type="checkbox"/>	<p><b>Produktauswahl fest eingebauter und/oder mobiler Maßnahmen</b> Ein effektiver Schutz wird nur mit geprüften Produkten und einem regelkonformen Zufahrtsschutzkonzept erreicht.</p>	<p>Soll eine Zufahrt ständig ausgeschlossen bleiben, dann sind fest eingebaute Maßnahmen sinnvoll. Um eine Zufahrt zu ermöglichen, können aktive Fahrzeugsicherheitsperren wie z. B. Hubpoller oder Steckpoller eingesetzt werden. Für vorübergehende Sperrungen eignen sich mobile Fahrzeugsicherheitsperren. Hier sind Produkte auf dem Markt, die aufgrund ihres Gewichtes nur mit Maschinen bewegt werden können. Teilweise existieren aber auch Sperrungen, die mit einfacher Körperkraft bewegt werden können und daher eine personelle Bewachung erfordern.</p>

CHECK	MASSNAHMEN	ERLÄUTERUNGEN/BEISPIELE
		<p><b>Wichtige Prüf- /Anwendungsrichtlinien</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>› ISO IWA 14-1 und die britische PAS 68 sind Testvorgaben für Fahrzeugsperren.</li> <li>› ISO IWA 14-2 und die britische PAS 69 geben vor, welche Grundlagen in einem Zufahrtsschutzkonzept beachtet werden sollen.</li> <li>› Im September 2018 hat das Polizeitechnische Institut (PTI) an der Deutschen Hochschule der Polizei (DHPol) die „Technische Richtlinie für mobile Fahrzeugsperren“ veröffentlicht.</li> <li>› DIN SPEC 91414-1 „Mobile Fahrzeugsicherheitsbarrieren für Sicherheitsanforderungen“.</li> <li>› Andere Dokumente mit vergleichbaren Inhalten, wie zum Beispiel ASTM F2656/ M2656-20, bieten ähnliche Ergebnisse und werden ebenfalls empfohlen.</li> </ul>
<input type="checkbox"/>	<p><b>Ergebnisse überprüfen</b> Überprüfen Sie erneut, welches Gefährdungsrisko für den Sicherungsbereich bleibt. Ein Restrisiko kann durch einen Notfallplan weiter minimiert werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Sind die ausgewählten Sperren regelgerecht?</li> <li>› Liegen Ihnen entsprechende Prüfzertifikate vor?</li> <li>› Sind die ausgewählten Sperren ausreichend, das festgelegte Schutzziel zu erreichen?</li> <li>› Ist das verbliebene Restrisiko tolerierbar?</li> <li>› Gibt es Auswirkungen des Zufahrtsschutzes auf Tatgelegenheiten im Schutzbereich?</li> </ul>
<input type="checkbox"/>	<p><b>Dauerhafte Funktionsfähigkeit sicherstellen</b> Ein wirksames Zufahrtsschutzkonzept ist abhängig von der dauerhaften Funktionsfähigkeit der Schutzsysteme. Beauftragen Sie geeignete Betreiber und Instandhalter.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Wartungsverträge abschließen</li> <li>› Produktqualität berücksichtigen</li> <li>› Produkte auf dem Stand der Technik halten</li> </ul>