

ICS 13.310; 93.080.30

**Fahrzeugsicherheitsbarrieren für Sicherheitsanforderungen –
Teil 2: Anforderungen an die Planung für den Zufahrtsschutz zur
Verwendung von geprüften Fahrzeugsicherheitsbarrieren**

Vehicle security barriers –

Part 2: Access control planning requirements in connection with the deployment of tested
vehicle security barriers

Gesamtumfang 43 Seiten

Dieses Dokument wurde durch die im Vorwort genannten Verfasser erarbeitet und verabschiedet.

Inhalt

	Seite
Vorwort	4
Einleitung	7
1 Anwendungsbereich	8
2 Normative Verweisungen	8
3 Begriffe	8
4 Anforderungen an ein Zufahrtsschutzkonzept	10
4.1 Grundsätzliche Anforderungen	10
4.2 Qualifikation	10
4.3 Geheimhaltung	10
4.4 Sicherheit	10
4.4.1 Allgemeines	10
4.4.2 Verkehrssicherheit	11
4.4.3 Fluchtwege	11
4.4.4 Betriebssicherheit	11
5 Vorbereitung	11
5.1 Vorprüfung	11
5.2 Verantwortliche und Beteiligte	11
6 Risikobeurteilung	12
6.1 Allgemeines	12
6.2 Risikoidentifikation	12
6.3 Risikoanalyse	12
6.4 Risikobewertung	13
6.4.1 Allgemeines	13
6.4.2 Gefährdungskoeffizient	13
6.4.3 Risikomatrix	14
7 Sicherungsgrade	15
7.1 Allgemeines	15
7.2 Struktur von Sicherungsgraden	15
8 Schutzziel	16
9 Schwachstellenanalyse	16
10 Erstellung eines Zufahrtsschutzkonzepts	17
10.1 Allgemeines	17
10.2 Grundsätzliche Anforderungen an die Mindestinhalte	17
10.3 Auswahl der Schutzsysteme	19
10.3.1 Allgemeines	19
10.3.2 Anforderungen an Fahrzeugsicherheitsbarrieren	19
10.3.3 Sonstige Sicherungslösungen	20
11 Stadtverträglichkeit/Ortsverträglichkeit	21
11.1 Allgemeines	21
11.2 Stadtverträglichkeit	21
11.3 Stadt-/Ortsbildverträglichkeit	21
11.4 Anwendung kriminalpräventiver Raumgestaltung	22
11.5 Anwendung kriminalpräventives Produktdesign	22
12 Planungsprozesse (in Anlehnung an HOAI/RIBA-Prozess)	22
12.1 Allgemeines	22
13 Überwachung, Abnahme, Dokumentation	23
Anhang A (informativ) Beispielfälle für mögliche Modifikationen	24
Anhang B (informativ) Aufbau eines Zufahrtsschutzkonzepts	25
Anhang C (informativ) Beispiele möglicher Beteiligter	27
Anhang D (informativ) Berechnungsbeispiel von Gefährdungskoeffizienten	30
Anhang E (informativ) Betriebsanforderungen an ein Zufahrtsschutzkonzept	32

Anhang F (informativ) Phänomenologie von Überfahrtaten [1]	36
F.1 Einführung	36
F.2 Erscheinungsformen — Tatbegehungsweisen — Tatmittel	36
F.3 Amokfahrt	36
F.4 Amoktat	36
F.5 Terroristischer Angriff	37
F.6 Tatvarianten	37
F.7 Tatfahrzeuge	37
Anhang G (normativ) Kriminalpräventive Raumgestaltung [7]	38
G.1 Grundlagen Städtebaulicher Kriminalprävention	38
G.2 Rational Choice-Theorie	38
G.3 Routine Activity-Ansatz	39
G.4 Defensible Space-Ansatz (Verteidigungsfähiger Raum)	39
G.5 Nebeneffekte	39
Anhang H (informativ) Beispiele für landschaftsarchitektonische Lösungen	41
Literaturhinweise	42

Bilder

Bild 1 — Berechnung eines Gefährdungskoeffizienten	14
Bild 2 — Beispiel einer Risikomatrix	15
Bild 3 — Sicherungsgradeinteilung in der Risikomatrix	15
Bild 4 — Aufteilung einer Schutzzone	17
Bild B.1 — Aufbau eines Zufahrtsschutzkonzepts	26
Bild D.1 — Berechnungsbeispiel von Gefährdungskoeffizienten	31
Bild H.1 — Beispiele für landschaftsarchitektonische Lösungen	41

Tabellen

Tabelle 1 — Grundsätzliche Gefährdungskategorien	12
Tabelle 2 — Schadensausmaß	14
Tabelle 3 — Eintrittswahrscheinlichkeit	14
Tabelle 4 — Einteilung von Sicherungsgraden	16
Tabelle 5 — Kategorien von Abweichungen	20
Tabelle 6 — Verfahren zur Integration von topografischen Gegebenheiten oder landschaftlichen Umgestaltungen, in Abhängigkeit vom Sicherungsgrad	20
Tabelle 7 — Beispiel für Teil 3 Objektplanung — Abschnitt 4 Verkehrsanlagen der HOAI	23
Tabelle A.1 — Liste von Beispielfällen für mögliche Modifikationen	24
Tabelle E.1 — Beispiele für Betriebsanforderungen an das Zufahrtsschutzkonzept	32

Vorwort

Diese DIN SPEC wurde nach dem PAS-Verfahren erarbeitet. Die Erarbeitung von DIN SPEC nach dem PAS-Verfahren erfolgt in DIN SPEC (PAS)-Konsortien und nicht zwingend unter Einbeziehung aller interessierten Kreise.

Die vorliegende DIN SPEC (PAS) ging aus dem Projekt „Entwicklung von Zulassungsrichtlinien für mobile Fahrzeugsicherheitsbarrieren zum Schutz öffentlicher Räume vor Überfahrtaten“ (Akronym „ZuFahrtSchutz“) im Rahmen der vom Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI) geförderten Initiative „Schutz öffentlicher Räume vor Überfahrtaten“ hervor und wurde unter administrativer Verantwortung der BTU Cottbus-Senftenberg umgesetzt.

Das Folgeprojekt „Anforderungen an Anwendungsvorschriften für Fahrzeugsicherheitsbarrieren zum Schutz vor Überfahrtaten“ (Akronym „AnFahrtSchutz“) wird ebenfalls vom BMI gefördert und legt Anforderungen fest, um einen sachgerechten und bestimmungsgemäßen Einsatz von mobilen wie auch stationären Fahrzeugsicherheitssperren durch die Anwender (Genehmigungsbehörden u. a.) sicherstellen zu können. Auch der kommunale Schadensausgleich signalisiert hier ein zukünftig grundlegendes Erfordernis.

Die Erarbeitung und Verabschiedung des Dokuments erfolgten durch die nachfolgend genannten Initiatoren und Verfasser:

- BTU Brandenburgische Technische Universität Cottbus-Senftenberg
Christian Weicht
- BTU Brandenburgische Technische Universität Cottbus-Senftenberg
Detlev Schürmann
- Sachverständigenbüro für Zufahrtsschutz Initiative Breitscheidplatz GmbH (INIBSP)
Christian Schneider
- Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe (BBK)
Katharina Gerlach
- Bergische Universität Wuppertal
Dr. Tim Lukas
- Berliner Hochschule für Technik
Prof. Thomas Sakschewski
- BTU Brandenburgische Technische Universität Cottbus-Senftenberg
Prof. Dominik Lengyel
- BVVS Bundesverband Veranstaltungssicherheit
Holger Kuhnt, Frank Siebold
- ComProtect GmbH
Christoph Hassenbach, Jörg Hassenbach
- Crashtest-service.com GmbH
Michel Osterkemper

- Durch die IHK öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für Betriebsschutz, insbesondere für Personen- und Objektschutz
Alexander B. Krause
- Sachverständiger für Pflasterbauweisen
Jens Grothe
- S|H|G Ingenieure Gesellschaft für integrierte Verkehrs- und Instandsetzungsplanung mbH
Claudia Keil, Jutta Schmidt-Eversheim
- Geo-inventure GmbH
Marcel Fulde
- Hörmann KG Verkaufsgesellschaft
Rüdiger Bierhenke, Pascal Peek
- IBIT GmbH
Sabine Funk
- Landeskriminalamt Berlin (LKA) Polizei Berlin
Georg von Strünck
- PerEx GmbH
Marcus Moroff
- Perimeter Protection Germany GmbH
Dr. Paul Eichwald, Yvonne Kolatschek
- Polizeipräsidium Land Brandenburg
Alexander Lehmann, Christoph Wallner
- RGE Servicegesellschaft Essen mbH
Markus Wortmann
- SATURN production, Inh. Angelo Plate
Angelo Plate
- SecuGround GmbH
Tino Noack
- SESACON GmbH
Arne Wilkens
- Stadt Essen
Stephanie Schmuck
- STADT MANNHEIM – Feuerwehr und Katastrophenschutz
Mario König
- Stadt München
Claudia Beck, Michael Knau
- STAHLKONTOR GmbH & Co. KG
Dietmar Schmale, Roman Litschmann
- truckBloc GmbH
Michael Dahinten

- Universität der Bundeswehr München
Prof. Norbert Gebbeken
- Unternehmensberatung Jastrob / Deutscher Expertenrat Besuchersicherheit e.V.
Olaf Jastrob
- Volkmann Strassen- und Verkehrstechnik GmbH
André Görg
- xEMP extra Entertainment Media Publishing oHG
Christian A. Buschhoff
- ZABAG Security Engineering GmbH
Dirk Möbius

Für dieses Thema bestehen derzeit keine Normen im Deutschen Normenwerk.

DIN SPEC (PAS) sind nicht Teil des Deutschen Normenwerks.

Für diese DIN SPEC (PAS) wurde kein Entwurf veröffentlicht.

Trotz großer Anstrengungen zur Sicherstellung der Korrektheit, Verlässlichkeit und Präzision technischer und nicht-technischer Beschreibungen kann das DIN SPEC (PAS)-Konsortium weder eine explizite noch eine implizite Gewährleistung für die Korrektheit des Dokuments übernehmen. Die Anwendung dieses Dokuments geschieht in dem Bewusstsein, dass das DIN SPEC (PAS)-Konsortium für Schäden oder Verluste jeglicher Art nicht haftbar gemacht werden kann. Die Anwendung der vorliegenden DIN SPEC (PAS) entbindet den Nutzer nicht von der Verantwortung für eigenes Handeln und geschieht damit auf eigene Gefahr.

Es wird auf die Möglichkeit hingewiesen, dass einige Elemente dieses Dokuments Patentrechte berühren können. DIN ist nicht dafür verantwortlich, einige oder alle diesbezüglichen Patentrechte zu identifizieren.

Die kostenfreie Bereitstellung dieses Dokuments als PDF-Version über den Beuth WebShop wurde im Vorfeld finanziert.

Aktuelle Informationen zu diesem Dokument können über die Internetseiten von DIN (www.din.de) durch eine Suche nach der Dokumentennummer aufgerufen werden.

Einleitung

Nachdem in den vergangenen Jahren Überfahrtaten vornehmlich ein Phänomen extremistischer Terroranschläge waren und zukünftig wohl auch bleiben werden, wird die Amokfahrt als Überfahrtat zunehmend zum Instrument für andere Formen krimineller Handlungen wie (erweiterte) Suizide oder Vergeltungstaten (siehe auch Anhang F).

Die Frage nach einem geeigneten Schutz von gefährdeten Orten ist demnach aktueller denn je. Viele Kommunen und Veranstalter sehen sich der Herausforderung gegenüber, ihre Plätze und Veranstaltungsräume gegen Fahrzeugangriffe zu schützen. Dabei stoßen sie aber immer wieder auf das Problem, dass hierzu keine Regelwerke in Deutschland existieren. Vielfach wird daher versucht, Plätze ohne vorliegende Schutzkonzepte gegen Fahrzeugangriffe zu schützen. Hinzu kommt, dass die Wirkung der eingesetzten Produkte den Verantwortlichen häufig nicht bekannt ist, was zu fatalen Auswirkungen bei einem Angriff führen könnte. Die bisherigen internationalen Dokumente zielten eher auf den Schutz von Menschen in Gebäuden. Dagegen steht hier der Schutz von Personen im Freien/öffentlichen Raum im Vordergrund.

Um „Überfahrtaten“ zu verhindern, nutzen einige Kommunen bereits temporäre, mobile Lösungen. Damit die Sicherheitsverantwortlichen vor Ort geeignete Fahrzeugsicherheitsbarrieren entsprechend einer Risikoabschätzung festlegen sowie eine Produktauswahl vornehmen können, sind auf nationaler Ebene Mindeststandards im Hinblick auf die Widerstandsfähigkeit und Schutzwirkung von mobilen Fahrzeugsicherheitsbarrieren notwendig. Die internationalen Spezifikationen (IWA 14-1, BS PAS 68) wurden in der DIN SPEC (PAS) 91414 „Mobile Fahrzeugsicherheitsbarrieren für Sicherheitsanforderungen — Teil 1: Anforderungen, Prüfmethoden und Leistungskriterien“ berücksichtigt und weiter präzisiert und im Frühjahr 2021 veröffentlicht.

Das Folgeprojekt „Anforderungen an Anwendungsvorschriften für Fahrzeugsicherheitsbarrieren zum Schutz vor Überfahrtaten“ (Akronym „AnFahrtSchutz“), ebenfalls gefördert (BMI), legt Anforderungen fest, um einen sachgerechten und bestimmungsgemäßen Einsatz von mobilen wie auch stationären Fahrzeugsicherheitsbarrieren durch die Anwender (Genehmigungsbehörden u. a.) sicherstellen zu können. Auch der kommunale Schadensausgleich signalisiert hier ein zukünftig grundlegendes Erfordernis.

1 Anwendungsbereich

Dieses Dokument legt Anforderungen an die Planung für den Zufahrtsschutz für die Verwendung von geprüften Fahrzeugsicherheitsbarrieren unter Berücksichtigung ihrer Stadtbildverträglichkeit fest.

2 Normative Verweisungen

Die folgenden Dokumente werden im Text in solcher Weise in Bezug genommen, dass einige Teile davon oder ihr gesamter Inhalt Anforderungen des vorliegenden Dokuments darstellen. Bei datierten Verweisungen gilt nur die in Bezug genommene Ausgabe. Bei undatierten Verweisungen gilt die letzte Ausgabe des in Bezug genommenen Dokuments (einschließlich aller Änderungen).

DIN 14090, *Flächen für die Feuerwehr auf Grundstücken*

DIN 18040-3, *Barrierefreies Bauen — Planungsgrundlagen — Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum*

DIN EN 16763, *Dienstleistungen für Brandsicherheitsanlagen und Sicherheitsanlagen*

DIN ISO 31000, *Risikomanagement — Leitlinien*

DIN SPEC 91414-1:2021-04, *Mobile Fahrzeugsicherheitsbarrieren für Sicherheitsanforderungen — Teil 1: Anforderungen, Prüfmethoden und Leistungskriterien*

ISO¹ 22343-1, *Security and resilience — Vehicle security barriers — Part 1: Performance requirement, vehicle impact test method and performance rating*

ISO¹ 22343-2, *Security and resilience — Vehicle security barriers — Part 2: Application*

PAS 68, *Impact test specifications for vehicle security barrier systems*

PAS 69, *Guidance for the selection, installation and use of vehicle security barrier systems*

IWA 14-1, *Vehicle security barriers — Part 1: Performance requirement, vehicle impact test method and performance rating*

3 Begriffe

Für die Anwendung dieses Dokuments gelten die Begriffe nach DIN SPEC 91414-1:2021-04 und die folgenden Begriffe.

DIN und DKE stellen terminologische Datenbanken für die Verwendung in der Normung unter den folgenden Adressen bereit:

- DIN-TERMinologieportal: verfügbar unter <https://www.din.de/go/din-term>
- DKE-IEV: verfügbar unter <https://www.dke.de/DKE-IEV>

3.1

Betreiber

natürliche oder juristische Person, die rechtlich befugt und tatsächlich im Stande ist, einen wesentlichen und bestimmenden Einfluss auf den Betrieb oder die Nutzung eines öffentlichen Raums oder einer Versammlungsstätte auszuüben und entsprechende Entscheidungen zu treffen

Anmerkung 1 zum Begriff: Ein Betreiber kann gleichzeitig Veranstalter sein.

1 Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieser DIN SPEC im Stadium Internationaler Norm-Entwurf (ISO/DIS).

3.2

fahrzeugdynamische Analyse

Ermittlung der Geschwindigkeit, die ein Fahrzeug einer bestimmten Fahrzeugklasse an einem bestimmten Ort erreichen kann, häufig in Verbindung mit einer Fahrzeugschleppkurvenanalyse

Anmerkung 1 zum Begriff: Sie dient zur Identifizierung von geeigneten Fahrzeugsicherheitsbarrieren durch Abgleich mit deren Leistungsbewertung, in Bezug auf Anprallenergie, Impuls, Eindringtiefe, Trümmerflug und möglichen Versatz der Barrieren (fahrzeugdynamische Anprallanalyse).

3.3

Gefahrenbereich

unmittelbarer Raum im Umfeld von Fahrzeugsicherheitsbarrieren, bestehend aus der zu erwartenden Eindringtiefe und dem Streubereich

3.4

Prüfstelle

kompetentes Labor, welches die Eigenschaften oder die Leistung der Materialien oder Produkte, die in den Anwendungsbereich dieses Dokumentes fallen, misst, untersucht, prüft, kalibriert oder auf andere Art bestimmt

Anmerkung 1 zum Begriff: Ein von einem Signatar der EA (European co-operation for accreditation) oder von der gesetzlichen Institution, die für den Geltungsbereich dieses Dokumentes und für das jeweilige Territorium, in dem die Prüfung durchgeführt wurde, zuständig ist, akkreditiertes Laboratorium kann als kompetent angenommen werden.

3.5

Sammelstellen

festgelegte Orte, die zum Beispiel als Treffpunkt bei Räumung eines Gebäudes, als Behandlungsplatz, aber auch als Bereitstellungsraum für Einsatzkräfte dienen

3.6

Schutzbereich

festgelegter Raum, der vor Überfahrtaten geschützt werden soll

3.7

Schutzziel

angestrebtes Mindestsicherheitsniveau unter Berücksichtigung einer Risikobewertung

Anmerkung 1 zum Begriff: Die Formulierung des Schutzziels stellt den angestrebten Zustand dar und lässt offen, wie das Ziel erreicht werden soll.

3.8

Schutzzone

zu beurteilende Fläche bestehend aus dem eigentlichen Schutzbereich und dem Gefahrenbereich

3.9

Streubereich

wird bei einer Anprallprüfung an einer Fahrzeugsicherheitsbarriere ermittelt und im Prüfbericht festgehalten, unterscheidet sich je nach Prüfverfahren:

- Nach Testdurchführung aufzunehmender Leistungsparameter in [m] für die maximale Distanz zwischen dem Aufprallpunkt und der Position des am weitesten entfernten, mehr als 2 kg schweren Trümmerteils
- Maximaler, rechtwinklig von der Fahrzeugsicherheitsbarriere-Bezugslinie gemessener Abstand zu dem am weitesten entfernten größeren Trümmerteil (>25 kg)

Anmerkung 1 zum Begriff: Der Streubereich entspricht in IWA 14-1 und PAS 68 der maximalen Trümmerflugweite.

[QUELLE: Technische Richtlinie „Mobile Fahrzeugsperrn“ der Polizeien der Länder und des Bundes]

3.10

unabhängiges Zufahrtsschutzkonzept

hersteller-, produkt- und systemunabhängiges Zufahrtsschutzkonzept

3.11

unabhängige Expertise

Beurteilung durch einen unabhängigen Dritten

BEISPIEL Beurteilung durch eine Prüfstelle oder durch 4-Augen-Prinzip mit entsprechender Fachlichkeit.

3.12

Zone 0

Bereich außerhalb der Schutzzone, aus der ein Einwirken auf die Schutzzone zu erwarten ist

3.13

Zufahrtsschutzpunkt

Zufahrtsschutzlinie

Ort, an dem ein Eindringen eines mehrspurigen Fahrzeugs in den Schutzbereich abgewehrt werden soll

4 Anforderungen an ein Zufahrtsschutzkonzept

4.1 Grundsätzliche Anforderungen

Zufahrtsschutzkonzepte beschreiben geeignete Maßnahmen, die zur Erreichung von Schutzzielen zur physischen Sicherung vor Überfahrtaten in festgelegten Schutzbereichen erforderlich sind.

Zufahrtsschutzkonzepte müssen immer in Abstimmung/im Abgleich zur Verkehrsplanung sowie zu anderen Belangen, Erfordernissen, Konzeptionen und Regelungen stehen, insbesondere zu solchen der Gefahrenabwehr (Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben), von Veranstaltungen (insbesondere im Hinblick auf Sicherheits- und Verkehrskonzepte von Veranstaltungen) und Zufahrtsberechtigungen.

4.2 Qualifikation

Die Anforderungen an die Planung, Projektierung und Abnahme von Zufahrtsschutzmaßnahmen setzt eine anlassbezogene und nachgewiesene Sach- bzw. Fachkunde der Planer voraus. Diese orientiert sich an DIN EN 16763, *Dienstleistungen für Brandsicherheitsanlagen und Sicherheitsanlagen*.

ANMERKUNG Auf die in der DIN EN 16763 angegebenen Niveaus des Europäischen Qualifikationsrahmens (EQR) wird hingewiesen.

4.3 Geheimhaltung

Sicherheitsrelevante Informationen müssen stets vertraulich behandelt und in geeigneter Weise vor unbefugter Kenntnisnahme und Weitergabe geschützt werden.

Es empfiehlt sich, dass bereits im Ausschreibungsverfahren auf die Grundsätze für den Geheimschutz in der Wirtschaft nach dem Geheimschutzhandbuch des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie im Kontext der Erstellung von Zufahrtsschutzkonzepten hingewiesen wird.

4.4 Sicherheit

4.4.1 Allgemeines

Zufahrtsschutzkonzepte müssen insbesondere den Anforderungen an Flucht- und Rettungswege entsprechen. Sammelstellen, die innerhalb wie außerhalb im Zusammenhang mit Schutzbereichen stehen, sind bei der Pla-

nung zu berücksichtigen. Gleiches gilt für Personenansammlungen, zum Beispiel an Lichtzeichenanlagen, Haltestellen oder in Wartebereichen.

Zufahrten, Aufstell- und Bewegungsflächen für die Feuerwehr (entsprechend DIN 14090, *Flächen für die Feuerwehr auf Grundstücken*) müssen für den Einsatzfall bei der Planung von Zufahrtsschutzmaßnahmen beachtet werden. Das Gleiche gilt für Behandlungsplätze des Sanitätsdienstes.

ANMERKUNG Beim Einsatz von Fahrzeugsicherheitsbarrieren können weitere Vorschriften berührt werden, wie zum Beispiel die barrierefreie Umweltgestaltung nach DIN 18040-3 oder die Grundsätze zur MVStättV.

4.4.2 Verkehrssicherheit

Fahrzeugsicherheitsbarrieren dürfen bei ihrer Verwendung keine Gefährdung für Verkehrsteilnehmer darstellen und sollten im öffentlichen Verkehrsraum von allen Verkehrsteilnehmern jederzeit und bei allen Lichtverhältnissen als Hindernisse erkannt werden.

4.4.3 Fluchtwege

Bei der Erstellung von Zufahrtsschutzkonzepten, insbesondere bei anlassbezogenen, wie beispielsweise für Veranstaltungen im Freien, müssen die Anforderung an Fluchtwege beachtet werden. Eine lichte Durchgangsbreite von 1,2 Meter muss über die gesamte Durchgangshöhe im Bereich von Fluchtwegen eingehalten werden.

ANMERKUNG Die lichte Durchgangsbreite von 1,2 Meter ergibt sich aus der MVStättV als Mindestmaß und aus technischen Gründen zur Abwehr von Fahrzeugen als bedingtes Höchstmaß. Siehe auch IWA14-2, ISO/DIS 22343-2, PAS 68, PAS 69 oder Technische Richtlinie „mobile Fahrzeugsperrn“ der Polizeien der Länder und des Bundes.

4.4.4 Betriebssicherheit

Die Verwendung von Fahrzeugsicherheitsbarrieren muss den Anforderungen zur Arbeitssicherheit und zum Gesundheitsschutz entsprechen. Allein durch das Errichten bzw. durch den Betrieb dürfen von ihnen keine Gefahren ausgehen. Bei der Errichtung und beim Betrieb von Fahrzeugsicherheitsbarrieren sind die Vorgaben der Betriebs-/ Montageanleitungen der Hersteller zu beachten.

5 Vorbereitung

5.1 Vorprüfung

Im Rahmen einer Vorprüfung zur Erarbeitung eines Zufahrtsschutzkonzepts sind der Anlass/das Erfordernis einer solchen Maßnahme sowie die zur Festlegung der Schutzzone grundlegenden Eckpunkte zu beschreiben. Aus ihnen ergeben sich Hinweise, ob ein permanenter oder ein temporärer Schutz angestrebt wird.

5.2 Verantwortliche und Beteiligte

Verantwortlichkeiten und Entscheidungsbefugnisse sollten im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben einvernehmlich zugeordnet und festgelegt werden. Die Einrichtung von Arbeitsgruppen kann helfen, zuständigkeitsbezogene Planungsschritte zu erarbeiten. Zur Moderation der Abstimmungs- und Planungsprozesse bietet es sich an, eine Steuerungsgruppe oder Projektleitung einzurichten.

Bei der Planung von Schutzmaßnahmen wird empfohlen, unabhängig von ggf. einschlägigen gesetzlichen Vorgaben wie z. B. Baugenehmigungs- und Beteiligungsverfahren – im Rahmen der Beteiligung von Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange, die Polizeibehörde und entsprechende kommunale Stellen auch im Hinblick auf Berücksichtigung kriminalpräventiver Aspekte zu beteiligen.

Verantwortliche und Entscheidungsträger von Behörden bzw. von Veranstalterseite sowie Planer und von den Schutzmaßnahmen Betroffene sollten frühzeitig in die Planung eingebunden werden. Die Aufnahme und Berücksichtigung von Hinweisen der Beteiligten können helfen, Störungen des Alltagsgeschäfts zu vermeiden oder alternative Lösungen zu berücksichtigen.

ANMERKUNG Das frühzeitige Einbinden fördert die Bereitschaft zur Beteiligung und kann helfen, die Akzeptanz des Planungsvorhabens zu stärken. Beispielhaft sind mögliche Beteiligte im Anhang C genannt.

6 Risikobeurteilung

6.1 Allgemeines

Die Risikobeurteilung liegt in der Regel im Zuständigkeitsbereich der Kommune bzw. der zuständigen Genehmigungsbehörde.

Die Risikobeurteilung muss nach DIN ISO 31000, *Risikomanagement – Leitlinien* erfolgen.

Die Risikobeurteilung findet in drei Phasen statt:

- 1) Risikoidentifikation;
- 2) Risikoanalyse;
- 3) Risikobewertung.

6.2 Risikoidentifikation

Im Kontext dieser DIN SPEC erfolgt eine Risikoidentifikation ausschließlich für die Gefahren durch Überfahrten.

6.3 Risikoanalyse

ANMERKUNG Die Einschätzung der Gefährdungslage aus polizeilichen Informationssystemen ist Aufgabe der Sicherheitsbehörden/Polizei. Die Polizei stellt ihre Expertise hinsichtlich der Gefährdungslage und der allgemeinen Kriminalitätslage an den entsprechenden Örtlichkeiten zur Verfügung. Zusätzlich kann sie einsatzorganisatorische Belange einbringen. Die Polizei kann während des gesamten Prozesses als neutraler Ansprechpartner im Hinblick auf anzuwendende technische Standards informieren. Zu Tatgelegenheitsstrukturen sowie zu kriminologischen Erkenntnissen und erwartetem Täterverhalten kann sie beratend tätig werden. Aus diesen Gründen bietet es sich an, die Fachkräfte der Polizei zur Beratung bereits frühzeitig in die Planungsphase einzubinden bzw. bei der Erarbeitung des Zufahrtsschutzkonzepts zu beteiligen.

Bei der Risikoanalyse sind grundsätzlich mindestens folgende Kategorien und Faktoren, die für Gefährdungen relevant sind, zu berücksichtigen. Siehe Tabelle 1:

Tabelle 1 — Grundsätzliche Gefährdungskategorien

Kategorie	Faktoren
Anlassbezogene Belange	— Art der Nutzung, Häufigkeit von Sondernutzungen (z. B. durch Veranstaltungen) — Anzahl der Besucher — Besucher- und Veranstaltungsprofil
Räumliche Belange	— Lagefaktoren — bauliche Struktur des öffentlichen Raumes — Anfahrtsoptionen für potenzielle Täter — Fluchtoptionen für Nutzer des öffentlichen Raumes

Tabelle 1 (fortgesetzt)

Kategorie	Faktoren
Weitere Sicherheitsbelange	— Bedeutung des öffentlichen Raumes — private Sicherheitsbelange — vorhandene Schutz- und Sicherungsmaßnahmen — besondere tätermotivierte Gefährdungspotentiale in der Gemeinde/im Landkreis
ANMERKUNG Ein Gefährdungsbewertungsraaster wie in der Handreichung der Polizei: „Schutz vor Überfahrtaten“ – Leitfaden mit Checkliste für Kommunalverantwortliche kann verwendet werden.	

6.4 Risikobewertung

6.4.1 Allgemeines

Bei der Risikobewertung kann die gesellschaftliche Relevanz des Risikos die Einschätzung der Gefährdungslage durch die Polizei überlagern. Die Risikobewertung erfolgt durch die Ermittlung eines Gefährnungskoeffizienten oder durch die Bewertung mit einer Risikomatrix.

Beide Bewertungsmethoden bieten immer nur eine Momentaufnahme und müssen daher zyklisch überprüft werden.

ANMERKUNG Die Bewertung der gesellschaftlichen Relevanz des Risikos obliegt in der Regel den politisch Verantwortlichen.

6.4.2 Gefährnungskoeffizient

Die Methode der Risikobewertung mittels eines Gefährnungskoeffizienten ermöglicht eine nachvollziehbare und vergleichbare Bewertung von verschiedenen Gefährnungen und einer daraus resultierenden Gesamtbewertung des Risikos.

Für eine möglichst differenzierte Betrachtung werden zwei Bewertungen vorgenommen:

1. Die Gewichtung der Faktoren aus der Risikoanalyse zueinander;
2. Die Gewichtung des Risikos, welches sich aus dem jeweiligen Gefährnungsfaktor ergibt.

Zu 1.

Damit werden die verschiedenen Faktoren ins Verhältnis gesetzt. Dies ist erforderlich, um eine differenzierte Bewertung entsprechend der Wichtigkeit der unterschiedlichen Faktoren zu ermöglichen.

Zu 2.

Dies ermöglicht die Einstufung des Risikos, welches sich aus dem jeweiligen Faktor ergibt. Die verwendeten Werte bewerten die Höhe der jeweiligen Gefährnung, je größer der Wert desto höher ist die Gefährnung.

Für die Gewichtung wird eine frei wählbare Skala verwendet, der Wert muss mindestens 1 sein.

Die Ermittlung des Gefährnungskoeffizienten erfolgt durch ein rechnerisches Verfahren, siehe Bild 1 und Bild D.1 in Anhang D.