

STÄDTEBAU

SCHUTZ VOR ÜBERFAHRTATEN

Ein Leitfaden mit Checkliste für Kommunalverantwortliche



Wir wollen,
dass Sie
sicher leben.



Ihre Polizei



Ihr Ansprechpartner vor Ort:

Einführung	5
1. Die Prozessbeteiligten und ihre Aufgaben	9
1.1. Rollenverteilung	9
1.2. Übersicht der Aufgaben und Verantwortlichkeiten im Schaubild	12
1.3. Planungsprozess	13
2. Checkliste Zufahrtsschutz: In sechs Schritten zu einem standardisierten Konzept	17
2.1. Schritt 1 – Vorüberlegungen	18
2.2. Schritt 2 – Gefährdungsanalyse	20
2.3. Schritt 3 – Definition des Schutzziels	22
2.4. Schritt 4 – Einbeziehung der Schutzzone	24
2.5. Schritt 5 – Erarbeitung eines Schutzkonzeptes	26
2.6. Schritt 6 – Auswahl der Schutzsysteme	28
3. Gefährdungsbewertungsraster: Systematisierte Gefährdungsanalyse	31
Glossar	40
Anhang	42
Ansprechpartner der Polizeilichen Kriminalprävention	56
Impressum	57



EINFÜHRUNG

Sicherheit im öffentlichen Raum ist ein wichtiger Bestandteil von Lebensqualität und somit ein hohes gesellschaftliches Gut. Grundsätzlich umfasst der öffentliche Raum viele unterschiedliche Facetten; in diesem Kontext steht er für städtische Lebensräume wie Straßen, Plätze oder Grünanlagen und bezieht die Interaktion zwischen Menschen mit ein. **Unterschiedliche Akteure tragen Verantwortung** für die Planung, Gestaltung, Pflege, Funktion, Belegung und Sicherheit öffentlicher Räume.

Die **Ausgestaltung des öffentlichen Raums** kann erheblichen **Einfluss auf das Sicherheitsempfinden** und die tatsächliche Kriminalitätslage vor Ort haben. Fühlt sich ein Mensch sicher, hat dies immer einen positiven Einfluss auf dessen Lebensqualität. Umgekehrt kann die Furcht vor Kriminalität weitreichende negative Folgen haben und dazu führen, dass die Lebensqualität und Lebenszufriedenheit der Menschen, ihr gesellschaftliches Engagement sowie ihre soziale Teilhabe im Wohn-, Arbeits- und Freizeitumfeld stark beeinträchtigt werden. Die **Stärkung der subjektiven Sicherheit** der Bevölkerung sowie die Verhinderung von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten im öffentlichen Raum ist daher ein **wesentliches Ziel der Sicherheitsbehörden**.

Insbesondere Straftaten mit terroristischem Hintergrund, wie es beispielsweise sogenannte **Überfahrtaten mit mehrspurigen Fahrzeugen** sein können, zeigen deutlich die **große Verletzlichkeit eines öffentlichen Raums**. Ist dieser Raum in seinen Grundzügen jedoch widerstandsfähig ausgestaltet, kommt er als Tatort weniger in Betracht. Die **Gestaltung eines Raums** kann also **Tatgelegenheiten verhindern** bzw. abschwächen und die sich dort aufhaltenden Menschen schützen.

Auch wenn die Wahrscheinlichkeit, dass solche Taten begangen werden, gering ist, gehören sie zu den Taten, die das Sicherheitsempfinden der Bürgerinnen und Bürger stark negativ beeinflussen. Die öffentliche Diskussion ist nach einem Anschlag in der Regel emotional höchst aufgeladen. Gründe hierfür sind die **Unkalkulierbarkeit dieser Straftaten** sowie das hohe Ausmaß an Schutzlosigkeit der betroffenen Personen. Nach den Überfahrtaten, die in den vergangenen Jahren im öffentlichen Raum verübt wurden, rückt daher die **Forderung nach einem geeigneten Schutz** für öffentliche Räume immer mehr in den Blick der Öffentlichkeit. Anfragen aus den Kommunen an die örtlichen Polizeidienststellen zur Unterstützung bei Zufahrtsschutzkonzepten und -maßnahmen nehmen zu.

Dabei wird deutlich, dass seitens der Städte und Gemeinden oftmals **Unsicherheiten** bestehen, wenn es um die **Identifikation von gefährdeten öffentlichen Orten** sowie um die Auswahl von Schutzmaßnahmen geht. Letztlich sind die Kommunen bei der Ausarbeitung geeigneter Zufahrtsschutzkonzepte für beispielsweise Weihnachtsmärkte, Sportgroßveranstaltungen oder Straßenfeste auf sich gestellt. Auch für öffentliche Räume, die instandgesetzt oder städtebaulich umgebaut werden, stellt sich für die kommunalen Verantwortlichen die Frage, welche **langfristigen, stadtbildverträglichen und integrierbaren Schutzmaßnahmen** zu präferieren sind und wie diese dauerhaft in ein umfassendes Sicherheitskonzept eingepflegt werden können.

Die Auswertung westlicher Überfahrtaten hat gezeigt: Nur mit einem Personaleinsatz der Polizei lassen sich Überfahrtaten nicht verhindern. Kommunalverantwortliche sind gefragt, **gemeinsam mit der Polizei** öffentliche Räume und Veranstaltungen vor solchen Taten zu schützen.

Ziele der Handreichung

Diese Handreichung soll Verantwortlichen von Städten und Gemeinden als Leitfaden dienen, **eigenverantwortlich Strategien gegen sogenannte Überfahrtaten** mittels mehrspuriger Fahrzeuge zu entwickeln, um die Absicherung von als schutzbedürftig identifizierter öffentlicher Räume lokal und anlassbezogen zu definieren und anschließend effektiv umzusetzen. Die **Polizei unterstützt** diesen Planungs- und Umsetzungsprozess **mit ihrem Fachwissen**.

Die Handreichung beinhaltet eine kurze Beschreibung der **Rollen- und Zuständigkeitszuweisung** verantwortlicher Akteure, **sechs konkrete Handlungsschritte** für die Erarbeitung eines Zufahrtsschutzkonzepts sowie ein **Gefährdungsbewertungsraster** für eine systematisierte Gefährdungsanalyse. Aktuell gültige Richtlinien bzw. Normen zum Thema „Überfahrtaten“ wurden als Grundlagen einbezogen und sind im Anhang aufgeführt. Empfohlen wird, die Gesamtstrategie sowie die Auswahl der Produkte gemeinsam und mit allen Prozessbeteiligten zu bestimmen.



Hinweis

Die „DIN SPEC 91414-2 Fahrzeugsicherheitsbarrieren für Sicherheitsanforderungen – Teil 2: Anforderungen an die Planung für den Zufahrtsschutz zur Verwendung von geprüften Fahrzeugsicherheitsbarrieren“ wurde auf der Grundlage dieser Handreichung durch ein interdisziplinäres Gremium bei DIN erarbeitet. Sie enthält ebenfalls weiterführende Informationen und knüpft an zahlreiche Passagen dieser Handreichung an. Diese Verknüpfungen werden als Fußnoten dargestellt und beginnen mit: vgl. DIN SPEC 91414-2.

Während die DIN SPEC 91414-2 eher die Zusammenarbeit der Akteure sowie die Planungsschritte und kriminologischen Aspekte für ein Zufahrtsschutzkonzept beschreibt, stehen in der DIN ISO 22343-2 „Sicherheit und Resilienz – Fahrzeugsicherheitsbarrieren – Teil 2: Anwendung (ISO 22343-2:2023) die technischen Umsetzungen im Vordergrund.



Varianten von Schutzmaßnahmen

Je nach Bedarf sind drei unterschiedliche Varianten von Schutzmaßnahmen möglich:

1. **Mobile Sperren** als temporäre Absicherungen für zeitlich begrenzte Veranstaltungen, z. B. Sportevents, Feste oder Umzüge des Brauchtums.
2. **Fest eingebaute Sperren** als dauerhafte Absicherungsmaßnahmen von Fußgängerzonen oder für regelmäßig wiederkehrende Events an ausgewählten Standorten, z. B. Weihnachtsmärkte oder Kulturveranstaltungen.
3. **Städtebauliche Schutzlösungen** als dauerhafte Absicherungsmaßnahmen für öffentliche Räume, z. B. geprüfte Stadtmöblierung, topografische Barrieren für den Umbau oder die Umgestaltung eines städtischen Platzes.



Hinweis

Weitere umfangreiche Informationen der Polizei zum Thema „Städtebauliche Kriminalprävention“ erhalten Sie darüber hinaus unter:

www.polizei-beratung.de/themen-und-tipps/staedtebau/





1. DIE PROZESSBETEILIGTEN UND IHRE AUFGABEN

Um ein funktionierendes Zufahrtsschutzkonzept erstellen zu können, müssen einzelne Personen und deren Aufgaben¹ sowie Verantwortungen klar bestimmt sein. Hierzu werden im Folgenden die **wichtigsten Akteure** kurz vorgestellt und deren **Funktionen und Befugnisse** erläutert. Der mitwirkende Personenkreis ist nicht geschlossen und kann bei Bedarf reduziert bzw. auch mit Fachleuten aus anderen geeigneten Bereichen erweitert werden.

Außerdem gilt es nach Fertigstellung alle Informationen, die einen Einfluss auf das Zufahrtsschutzkonzept haben können, kontinuierlich zu prüfen und zu bewerten. Hierzu zählen z. B. neue Gefahrensituationen, nicht vorhersehbare Vorkommnisse oder bauliche Veränderungen.

1.1. Rollenverteilung

Die Rollen der einzelnen Akteure innerhalb des Prozesses lassen sich wie folgt beschreiben:

Kommunen

Mit der kommunalen Aufgabe, örtliche Gegebenheiten zu schaffen oder zu verändern, besteht die Möglichkeit, auf Tatgelegenheiten so einzuwirken, dass sie für die Ausübung von Straftaten nicht mehr genutzt werden können. Die Kommunen haben im Rahmen ihrer Planungshoheit die Möglichkeit, steuernd die Sicherheit im öffentlichen Raum durch bauplanerische (materielle) Veränderungen zu erhöhen. Zufahrtsschutz ist ein solcher Prozess.

Risikoverantwortlicher

Der Risikoverantwortliche ist der Gesamtverantwortliche für den Prozess. In der Regel dürften dies die Kommune oder die Veranstaltenden sein. Für ein zielführendes Verfahren ist hierbei erforderlich, dass er über die notwendigen Ressourcen entscheiden kann.

Der Risikoverantwortliche ist verantwortlich, ein Risiko unter Einbeziehung der notwendigen Behörden zu definieren und stellt sicher, dass die Akzeptanz für ein mögliches Restrisiko besteht. Zudem muss er die Einweisung der Prozessbeteiligten sicherstellen. Er beauftragt den Risikomanager mit der Durchführung der Tätigkeiten.

Eine Übergabe der Verantwortung an andere am Prozess beteiligte Personen ist nicht vorgesehen. Dies kann z. B. durch Unterschriftenregelung oder Stadtverordnetenbeschluss entschieden werden.



¹ Orientiert an der DIN ISO 31000. In der DIN EN 31010 werden verschiedene Verfahren zur Risikobeurteilung dargestellt, z. B. Workshops. Die DIN ISO 31000:2018-10 Risikomanagement - Leitlinien (ISO 31000:2018) ist kostenpflichtig und kann über den Beuth-Verlag bezogen werden (<https://www.beuth.de/de/norm/din-iso-31000/294266968>).

Risikomanager

Der vom Risikoverantwortlichen beauftragte Risikomanager, der über entsprechende Qualifizierungen verfügt, bereitet eine Vorprüfung (s. Seite 16) zu Anlass/Erfordernis einer Zufahrtsschutzmaßnahme vor.

Er erläutert anlassbezogenes Ziel und Zweck des Risikomanagements und stellt sicher, dass dies von den Beteiligten verstanden wird. Danach unterstützt er die Prozessbeteiligten bei der Identifikation, Analyse, Bewertung und Bewältigung des Risikos.

Der Risikomanager moderiert und koordiniert den Findungsprozess über verschiedene Funktionen und Abteilungen hinweg und richtet Schnittstellen zu anderen Führungsinstrumenten und Prozessen situationsgerecht ein.

Er fertigt Risikomanagementberichte und erstellt eine fortlaufende, stets aktuelle Risikomanagementakte², die alle relevanten Informationen enthält.

Polizei

Die Polizei stellt ihre Expertise im Risikomanagement-Prozess hinsichtlich der Gefährdungslage und der allgemeinen Kriminalitätslage an den entsprechenden Örtlichkeiten zur Verfügung. Zusätzlich kann die Polizei einsatzorganisatorische Belange einbringen.

Sie dient dem Risikoverantwortlichen als neutraler Ansprechpartner, der z. B. bei in Frage kommenden technischen Standards oder zur Vermeidung von Tatgelegenheitsstrukturen beratend tätig werden kann. Aus diesen Gründen sollten die Fachkräfte der Polizei zur Beratung bereits frühzeitig in der Planungsphase bzw. bei der Erarbeitung des Sicherungskonzeptes beteiligt werden.



² Zum Beispiel in Form einer Betriebsanforderung nach DIN SPEC 91414-2, Anhang E, S. 32.

Planer (Fachplanung, Architektur, Beratung, Ingenieurbüro)

Die Planenden werden vom Risikoverantwortlichen beauftragt und unterstützen den Risikomanager bei der Planung und Umsetzung des Projektes, indem sie das Zufahrtsschutzkonzept auf der Grundlage bestehender planungs- und baurechtlicher Rahmenbedingungen (z. B. Hochbau, Tiefbau, Stadtplanung, Grünflächen, Denkmalschutz, Anwohnerschaft, Gewerbe) der Kommune konzipieren. Wichtig ist, dass in der Planung Tatgelegenheiten, kriminologische Erkenntnisse und erwartetes Täterverhalten berücksichtigt werden. Die zuständigen Akteure sind dabei einzubeziehen.³

Auf Grundlage dieser Planungen werden ein Leistungsverzeichnis und ein Kostenplan erstellt, die dem Risikoverantwortlichen übermittelt werden. Im Weiteren koordiniert er die korrekte Ausführung der Arbeiten.

Errichter

Die Umsetzung des Zufahrtsschutzkonzeptes erfolgt durch eine qualifizierte Fachfirma (Errichter), die insbesondere für die fachgerechte Installation, Inbetriebsetzung und für die Einweisung der Betreiber der Schutzmaßnahmen verantwortlich ist.

Betreiber und Instandhalter

Vom Risikoverantwortlichen ist sowohl eine verantwortliche Person für den Betrieb (Betreiber) als auch für die Instandhaltung (Instandhalter) der Schutzmaßnahmen zu beauftragen. Der Instandhalter als Fachfirma ist für die Instandhaltung mit Wartung, Inspektion und Instandsetzung verantwortlich. Der Betreiber ist verpflichtet, den Instandhalter und die risikoaktenführende Stelle schriftlich über besondere Vorkommnisse, insbesondere technische und/oder personelle Ausfälle, Fehl- oder Falschfunktionen, Manipulationen und Beschädigungen usw. umgehend zu informieren.⁴

Weitere Beteiligte

Wichtig für die Akzeptanz der Schutzmaßnahmen ist die Einbindung der Anliegerschaft sowie von Betroffenen des Ziel- und Quellverkehrs. Die Aufnahme und Berücksichtigung von Hinweisen zu deren Regelbetriebsabläufen können helfen, Störungen des Alltagsgeschäfts von vornherein zu vermeiden oder alternative Lösungen vor auszudenken und zu implementieren.

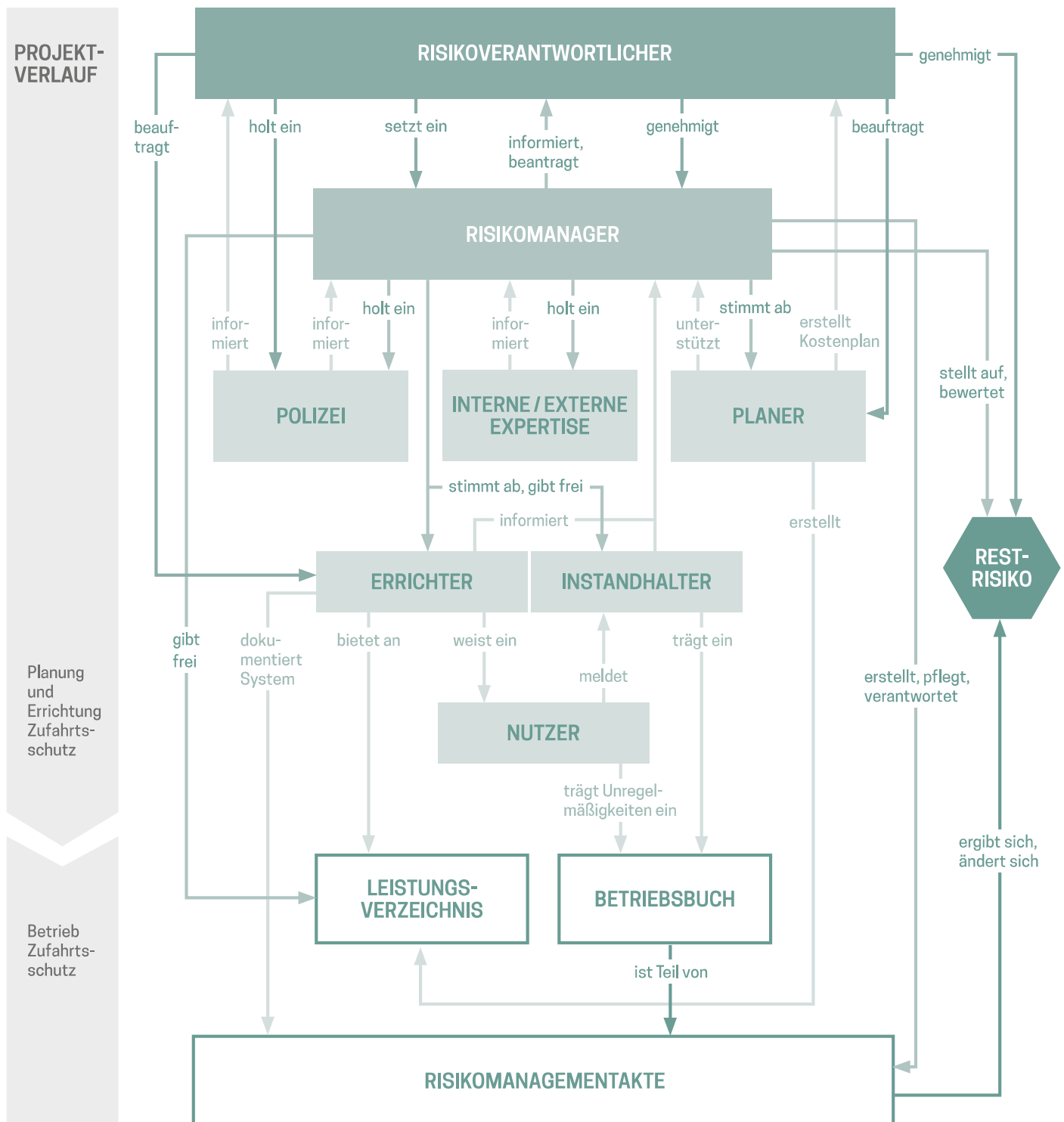
Workshops unter Beteiligung sämtlicher lokaler Sicherheitsverantwortlicher, der Veranstaltenden, der Anliegerschaft etc. haben sich bewährt, denn die Risikobewertung und das Schutzziel können dann gemeinsam und möglichst einvernehmlich beschlossen und getragen werden.⁵

³ vgl. DIN SPEC 91414-2, Ziff. 12 Planungsprozesse (in Anlehnung an HOAI/RIBA-Prozess), S. 22 f.

⁴ vgl. DIN SPEC 91414-2, Ziff. 13 Überwachung, Abnahme, Dokumentation, S. 23 und Anhang E Betriebsanforderungen an ein Zufahrtsschutzkonzept, S. 32 ff.

⁵ vgl. DIN SPEC 91414-2, Anhang C Beispiele möglicher Beteiligter, S. 27 ff.

1.2. Übersicht der Aufgaben und Verantwortlichkeiten im Schaubild



Das Schaubild bietet einen schematischen Überblick über die Aufgaben der jeweils am Prozess beteiligten Akteure.

1.3. Planungsprozess

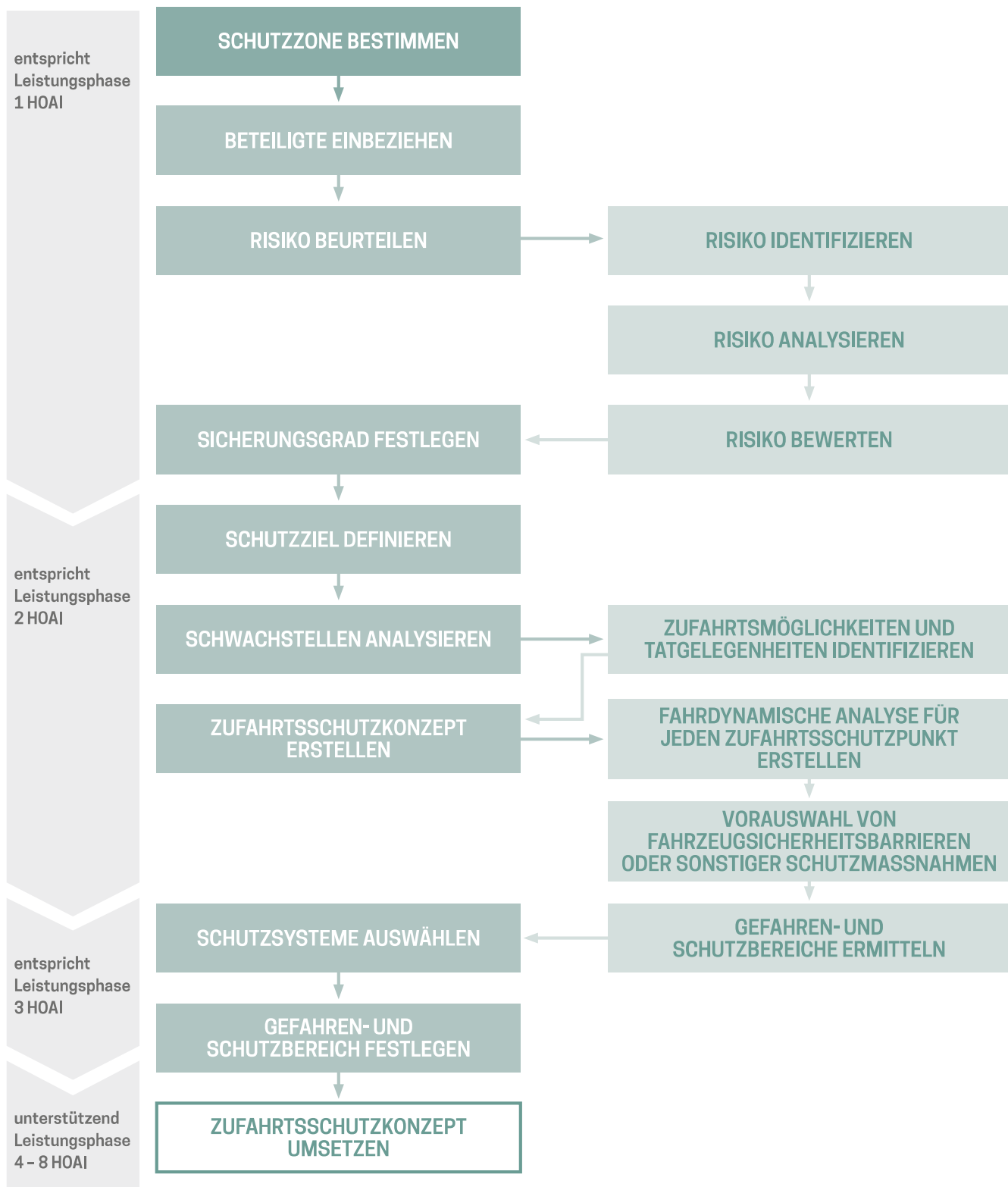
Der Planungsprozess zur Erstellung eines Zufahrtsschutzkonzepts kann in Anlehnung an die Honorarordnung für Architekten und Ingenieure

(HOAI) und den International Royal Institute of British Architects (RIBA) - Plan of Work erfolgen (siehe folgende Tabelle).

LEISTUNGSPHASEN NACH HOAI		ZUFABRTSSCHUTZPROZESSE	
1	Grundlagenermittlung	Ausführung	- Vorbereiten - Schutzzone bestimmen - Einbinden von Beteiligten - Risikobeurteilung
2	Vorplanung	Ausführung	- Definition des Schutzziels, - Schwachstellenanalyse - Vorauswahl der Schutzsysteme
3	Entwurfsplanung	Ausführung	- Erarbeitung des Zufahrtsschutzkonzepts - Festlegung von Gefahren- und Schutzbereich
4	Genehmigungsplanung	Unterstützung bei der Genehmigungsplanung	
5	Ausführungsplanung	Unterstützung bei der Ausführungsplanung	
6	Vorbereitung der Vergabe	Unterstützung bei der Vorbereitung der Vergabe	
7	Mitwirkung bei der Vergabe	Unterstützung bei der Vergabe	
8	Objekt- und Bauüberwachung	Unterstützung beider Objekt- und Bauüberwachung	
9	Objektbetreuung	Unterstützung	

NOTIZEN

Der Aufbau eines Zufahrtsschutzkonzepts wird im folgenden Diagramm schematisch dargestellt:



NOTIZEN



2. CHECKLISTE ZUFAHRTSSCHUTZ: IN SECHS SCHRITTEN ZU EINEM STANDARDISIERTEN ZUFAHRTSSCHUTZKONZEPT

Öffentliche Räume sind generell einer allgemein-abstrakten Bedrohung durch Überfahrtaten ausgesetzt. Doch nicht alle Räume sind gleichermaßen gefährdet. Die folgenden **sechs Schritte** sollen Ihnen bei der Entscheidung **helfen**, ob überhaupt **Schutzmaßnahmen erforderlich** sind. Darüber hinaus soll aufgezeigt werden, wie Sie im Rahmen eines interdisziplinär besetzten Verfahrens **gemeinsam** und möglichst einvernehmlich ein **effektives, standardisiertes Zufahrtsschutzkonzept** erarbeiten können.

Wichtige Grundentscheidungen kann und wird die Polizei den eigentlichen Entscheidungsträgern (Risikoverantwortlicher) in den Städten und Kommunen nicht abnehmen. Allerdings gibt es diverse Aspekte, bei denen Sie die Polizei gerne berät. So kann sie beispielsweise für die Beurteilung der Gefährdungslage und den Gestaltungsprozess wichtige polizeiliche Informationen liefern. Darüber hinaus kann Ihnen eine kriminalpräventive städtebauliche Schwachstellenanalyse des jeweiligen Betrachtungsraums inklusive einer individuellen Sicherungsempfehlung der Polizei als Grundlage für die weiteren Planungs- und Umsetzungsschritte im Rahmen des Risikomanagement-Prozesses vor Ort dienen.

Die „Checkliste Zufahrtsschutz“

Die „Checkliste Zufahrtsschutz“ zum Abhaken (S. 16 - 27) konkretisiert die Erarbeitung eines standardisierten Zufahrtsschutzkonzepts. Sie beinhaltet folgende sechs Schritte:

- › **Schritt 1: Vorüberlegungen**
- › **Schritt 2: Gefährdungsanalyse**
- › **Schritt 3: Definition des Schutzziels**
- › **Schritt 4: Einbeziehung der Schutzzone**
- › **Schritt 5: Erarbeitung eines Schutzkonzeptes**
- › **Schritt 6: Auswahl der Schutzsysteme**

Zu jedem Schritt sind die erforderlichen Maßnahmen beschrieben. Eine weitere Hilfestellung sind die Erläuterungen bzw. Umsetzungsbeispiele, die den jeweiligen Maßnahmen gegenübergestellt sind. Die Checkliste nimmt Bezug auf städtebauliche⁶, fest eingebaute und mobile Schutzlösungen.

Bei der Gefährdungsanalyse (Schritt 2) hilft ein Gefährdungsbewertungsraster. Damit kann die Gefährdungsanalyse systematisiert und standardisiert werden. Das Gefährdungsbewertungsraster finden Sie ab S. 29.



Hinweis

Die „Checkliste Zufahrtsschutz“ und das „Gefährdungsbewertungsraster“ können Sie außerdem hier herunterladen und ausdrucken:
www.polizei-beratung.de/themen-und-tipps/staedtebau/schutz-vor-ueberfahrtaten

⁶ Unter Städtebau wird hier die Gestaltung und Zuordnung von Gebäuden, öffentlichen und halböffentlichen Räumen verstanden. Städtebau umfasst u.a. auch Elemente der Freiraum- und Verkehrsplanung.

2.1. Schritt 1 – Vorüberlegungen

Zunächst sollten Sie die Gefährdungslage identifizieren. Die **entscheidungsbefugten Verantwortlichen in den Kommunen** müssen sich zunächst intern, in dem Bewusstsein der möglichen Trag-

weite ihrer Entscheidung, auf eine **einvernehmliche Vorgehensweise** verständigen und diese formulieren. Dazu gehört, die Konsequenzen einer Umsetzung, aber auch einer Nichtumsetzung zu diskutieren.

CHECK	MASSNAHMEN	ERLÄUTERUNGEN/BEISPIELE
☐	Verantwortungsträger einbinden Binden Sie von Beginn an Verantwortliche und Interessensvertreter mit ein, die in irgendeiner Form für die Sicherheit des zu schützenden Raums zuständig sind.	› politische Entscheidungsträger › planende Verwaltungsbehörden (Stadtplanung, Freiraumplanung, Verkehrsplanung) › Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben › Interessensvertreter (z. B. Anwohner, ortsansässiger Einzelhandel und Gewerbe, soziale, religiöse und kulturelle Infrastruktureinrichtungen) › Veranstalter⁷
☐	Argumente diskutieren 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.	› Zufahrtsschutzkonzepte können häufig verkehrslenkend wirken. › Zufahrtsschutzkonzepte können in Verkehrslenkungssystemen implementiert werden.

⁷ vgl. DIN SPEC 91414-2, Anhang C ab S. 27, Beispiele möglicher Beteiligter



CHECK	MASSNAHMEN	ERLÄUTERUNGEN/BEISPIELE
<input data-bbox="197 517 261 584" type="checkbox"/>	Wirksamkeit beachten 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.	› Ein wirksames Zufahrtsschutzkonzept verkörpert nachvollziehbar Entscheidungen, die in einem Risikomanagement-Prozess erarbeitet wurden. › Dieses kann auch zu der nachvollziehbaren Entscheidung führen, dass im Einzelfall kein Zufahrtsschutzkonzept erforderlich ist.

NOTIZEN

2.2. 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.⁸

CHECK	MASSNAHMEN	ERLÄUTERUNGEN/BEISPIELE
☐	Risikomanager beauftragen und relevante Verantwortungsträger einbinden Beauftragen Sie als Risikoverantwortlicher zu Beginn des Risikomanagement-Prozesses einen Risikomanager⁹ und binden Sie möglichst frühzeitig alle notwendigen Beteiligten ein, um die Gefahren genauestens zu analysieren.	Insbesondere die örtlich zuständigen Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben einbinden, z. B. › Polizei › Feuerwehr › Ordnungs- und Verkehrsamt › Rettungsdienst › Straßenbaulastträger › beteiligte Veranstalter
☐	Gefährdung einschätzen 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 Überfahrt ein mehrspuriges Fahrzeug eingesetzt werden kann.	› 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. › Ein Vorfall mit einem mehrspurigen Fahrzeug kann sich auch aus einer kriminellen Handlung oder wegen gesundheitlicher Probleme (z. B. Desorientierung) ereignen. › Die Gefährdungsanalyse kann durch Anwendung eines Gefährdungsbewertungsrasters systematisiert und standardisiert werden (siehe ab S. 29). › Strafrechtliche Folgen und Schadenersatzansprüche berücksichtigen.

⁸ vgl. DIN SPEC 91414-2, Ziff. 6.4.1 Allgemeines, S. 13: „Bei der Risikobewertung kann die gesellschaftliche Relevanz des Risikos die Einschätzung der Gefährdungslage durch die Polizei überlagern. Die Risikobewertung erfolgt durch die Ermittlung eines Gefährdungskoeffizienten oder durch die Bewertung mit einer Risikomatrix.“ s. auch Anhang D – Berechnungsbeispiel von Gefährdungskoeffizienten, S. 30/31

⁹ siehe Seite 10 dieser Handreichung



CHECK	MASSNAHMEN	ERLÄUTERUNGEN/BEISPIELE
☐	Eintrittswahrscheinlichkeit prüfen 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-Tabelle¹⁰ dar.	 Beispiel einer ALARP-Tabelle siehe Anhang B, S. 44
☐	Schadensausmaß abschätzen Beschreiben Sie, welche Konsequenzen eine mögliche Überfahrt an der zu beurteilenden Örtlichkeit hätte.	Ziehen Sie bei der Abschätzung des Schadensausmaßes folgende Belange in Ihre Überlegungen mit ein: › Personenschäden › materielle Schäden › Imageschaden › Auswirkungen auf Tourismus › Beeinträchtigung des Sicherheitsgefühls
☐	Gefährdungslage benennen Beschreiben Sie möglichst in einem Satz genau, was für eine Gefährdungslage für den Schutzbereich besteht.	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 Anforderlichkeit für den Schutz vor Überfahrten vorliegt, entfallen die Schritte 3 bis 6. Mögliche Formulierungen für die konkrete Benennung der Gefährdungslage sind: › „Eine Überfahrt ist unwahrscheinlich.“ › „Eine kriminelle Überfahrt ist wahrscheinlich.“ › „Mit einer terroristisch motivierten Überfahrt ist zu rechnen.“

¹⁰ ALARP: as low as reasonably practicable („so niedrig, wie vernünftigerweise praktikabel“).

2.3. Schritt 3 – Definition des Schutzziels

Mit Hilfe der Gefährdungsanalyse aus Schritt 2 können Sie das angestrebte **Schutzziel möglichst eindeutig definieren**.¹¹

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 Schutzzieľformulierungen: › „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.“

¹¹ vgl. DIN SPEC 91414-2, Ziff. 8 Schutzziel, S. 8



NOTIZEN

2.4. Schritt 4 – Einbeziehung der Schutzzone

Die Schwachstellen werden durch die vorherige Gefährdungsanalyse und die Definition des Schutzziels deutlich.¹²

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

CHECK	MASSNAHMEN	ERLÄUTERUNGEN/BEISPIELE
☐	Schutzzone abgrenzen 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. ¹³	› Beim Anprall eines Fahrzeugs auf eine Sperre können sich Fahrzeugteile lösen und in den Veranstaltungsbereich einwirken. › Auch kann eine Sperre so konzipiert sein, dass sie sich mit dem Fahrzeug in den Sicherungsbereich hineinschiebt. › Möglich ist es aber auch, dass sich das Fahrzeug über die Sperre hinauschiebt, ohne sie zu komplett zu überwinden.  Beispiel siehe Anhang C, Karte 2
☐	Schutzpunkte identifizieren Berücksichtigen Sie sämtliche Zufahrtsmöglichkeiten.	› Auch Fuß- und Radwege, die z. B. durch einen Park oder unter Arkaden hindurch in die Schutzzone führen, können eventuell als Zuwegung genutzt werden. › Parkende Fahrzeuge, kleinere Straßenbäume, Laternen und Glasfassaden bieten grundsätzlich keine Schutzfunktion.  Beispiel siehe Anhang C, Karte 3

¹² vgl. DIN SPEC 91414-2, Ziff. 9 Schwachstellenanalyse, S. 16

¹³ vgl. DIN SPEC 91414-2, Ziff. 10.2, Bild 4 - Aufteilung einer Schutzzone, S. 17



CHECK	MASSNAHMEN	ERLÄUTERUNGEN/BEISPIELE
☐	Rettungswege beachten/Fluchtwege berücksichtigen Gewährleisten Sie bedarfsgerecht und rechtskonform Zufahrten für Rettungsdienste, Feuerwehr und Polizei. Eine eventuell verlängerte Interventionszeit der Schutzkräfte sollte berücksichtigt werden.¹⁴	Trotz Fahrzeugsperrn müssen Fluchtwege offenbleiben, Sammelpunkte der Verletztensammelstellen sollten berücksichtigt werden.  Beispiel siehe Anhang C, Karte 4
☐	Erforderliche Zufahrt gewähren Berücksichtigen Sie, dass es erforderlich sein kann, in innerstädtischen Bereichen besonderen Institutionen und Berufsgruppen weiterhin die Zufahrt zu gewähren.	Hierzu zählen insbesondere: Polizei, Justiz, Ver- und Entsorger, Sicherheitsdienstleister, Lieferverkehre, Handwerker, Hotelgäste sowie Aufsuchende von Altenheimen und Arztpraxen.  Beispiel siehe Anhang C, Karte 5

NOTIZEN

¹⁴ vgl. DIN SPEC 91414-2, Ziff. 4.4.1 Allgemeines, S. 10; Ziff. 4.4.2 Verkehrssicherheit, S. 11; Ziff. 4.4.3 Fluchtwege, S. 11

2.5. 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.¹⁵

CHECK	MASSNAHMEN	ERLÄUTERUNGEN/BEISPIELE
☐	Zufahrtsschutz regelkonform erarbeiten 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.	› Für die Erarbeitung des Zufahrtsschutzkonzeptes sollte eine planerische Fachexpertise¹⁶ herangezogen werden. › Bzgl. Erläuterungen zu einschlägigen technischen Richtlinien und zu städtebaulichen Schutzmaßnahmen siehe Schritt 6.
☐	Schutzpunkte und Anfahrtswege bewerten 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.	Anfahrtswege können von Angreifern genutzt werden, um eine möglichst hohe Geschwindigkeit aufzubauen. Sie sind daher im Zufahrtsschutzkonzept zu berücksichtigen.
☐	Angriffslasten berechnen 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.	 Beispieltabellen für einen Zufahrtsschutzpunkt siehe Anhang B, S. 46/47

¹⁵ vgl. DIN SPEC 91414-2, Ziff.10.1 Allgemeines, S. 17; Ziff. 10.2, Grundsätzliche Anforderungen an die Mindestinhalte, ab S. 17; Anhang B – Aufbau eines Zufahrtsschutzkonzeptes, S. 25/26

¹⁶ siehe Seite 9-12 dieser Handreichung



CHECK	MASSNAHMEN	ERLÄUTERUNGEN/BEISPIELE
<input data-bbox="197 517 261 584" type="checkbox"/>	Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen einplanen 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.	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: › Verkehrsinseln › Versätze der Fahrgassen › Bremskurven › Schikanen

NOTIZEN

2.6. 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.¹⁷

CHECK	MASSNAHMEN	ERLÄUTERUNGEN/BEISPIELE
☐	Städtebauliche Maßnahmen erarbeiten 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.	› Verkehrsverschwenkungen › Maßnahmen zur Verkehrslenkung › topografische Barrieren (z. B. Anlage von Gräben oder Stufen) › Barrieren durch Pflanzungen und Wasserflächen
☐	Stadtbildverträgliche Lösungen nutzen Sichtbare Schutzmaßnahmen können das Sicherheitsgefühl auch negativ beeinflussen. Aus diesem Grund sind mittlerweile verschiedene stadtbildverträgliche Lösungen entwickelt worden. ¹⁸	Beispiele für geprüfte Stadtmöblierung mit einem definierten Anprallschutz sind: › Pflanzkübel › Sitzbank › Fahrradständer › Beleuchtungskörper › Infotafel › Bushaltestelle
☐	Produktauswahl fest eingebauter und/oder mobiler Maßnahmen Ein effektiver Schutz wird nur mit geprüften Produkten und einem regelkonformen Zufahrtsschutzkonzept erreicht.	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 Sperren, die mit einfacher Körperkraft bewegt werden können und daher eine personelle Bewachung erfordern.

¹⁷ vgl. DIN SPEC 91414-2, Ziff. 10.3 Auswahl der Schutzsysteme, S. 19 ff.

¹⁸ vgl. DIN SPEC 91414-2, Ziff. 11.3 Stadtverträglichkeit/Ortsverträglichkeit, S. 21/22



Wichtige Prüf- /Anwendungsrichtlinien

- › I DIN ISO 22343-1:2025-04 Sicherheit und Resilienz – Fahrzeugsicherheitsbarrieren – Teil 1: Leistungsanforderung, Fahrzeugaufprallprüfverfahren und Leistungsbewertung (ISO 22343-1: 2023); Text Deutsch und Englisch
<https://www.dinmedia.de/de/norm/din-iso-22343-1/383888879> (Produkte, die nach den ehemaligen Prüfdokumenten IWA 14-1, PAS 68 oder ASTM F2656/M2656 geprüft wurden, behalten weiterhin das Prüfzertifikat.)
- › DIN SPEC 91414-1:2021-04 Mobile Fahrzeugsicherheitsbarrieren für Sicherheitsanforderungen - Teil 1: Anforderungen, Prüfmethoden und Leistungskriterien
<https://www.dinmedia.de/de/technische-regel/din-spec-91414-1/337228584>
- › DIN ISO 22343-2:2025-04 Sicherheit und Resilienz - Fahrzeugsicherheitsbarrieren - Teil 2: Anwendung (ISO 22343-2:2023) Text Deutsch und Englisch
<https://www.dinmedia.de/de/norm/din-iso-22343-2/383888919>
- › DIN SPEC 91414-2:2022-11 Fahrzeugsicherheitsbarrieren für Sicherheitsanforderungen – Teil 2: Anforderungen an die Planung für den Zufahrtsschutz zur Verwendung von geprüften Fahrzeugsicherheitsbarrieren
<https://www.dinmedia.de/de/technische-regel/din-spec-91414-2/359528299>
- › Im September 2018 hat das Polizeitechnische Institut (PTI) an der Deutschen Hochschule der Polizei (DHPol) die „Technische Richtlinie für mobile Fahrzeugsperren“ veröffentlicht.



Ergebnisse überprüfen

Überprüfen Sie erneut, welches Gefährdungsrisiko für den Sicherungsbereich bleibt. Ein Restrisiko kann durch einen Notfallplan weiter minimiert werden.

- › Sind die ausgewählten Sperren regelgerecht?
- › Liegen Ihnen entsprechende Prüfzertifikate vor?
- › Sind die ausgewählten Sperren ausreichend, das festgelegte Schutzziel zu erreichen?
- › Ist das verbliebene Restrisiko tolerierbar?
- › Gibt es Auswirkungen des Zufahrtsschutzes auf Tatgelegenheiten im Schutzbereich?



Dauerhafte Funktionsfähigkeit sicherstellen

Ein wirksames Zufahrtsschutzkonzept ist abhängig von der dauerhaften Funktionsfähigkeit der Schutzsysteme. Beauftragen Sie geeignete Betreiber und Instandhalter.

- › Wartungsverträge abschließen
- › Produktqualität berücksichtigen
- › Produkte auf dem Stand der Technik halten



3. GEFÄHRDUNGSBEWERTUNGSRASTER: SYSTEMATISIERTE GEFÄHRDUNGSANALYSE

Nach behördlicher Auswertung begangener Taten bevorzugen potenzielle Täter öffentliche Räume für Überfahrtaten, die ein **möglichst großes Schadensausmaß bei hoher Eintrittswahrscheinlichkeit** bewirken. Im Fokus stehen somit insbesondere hoch frequentierte, leicht zugängliche öffentliche Räume mit Symbolkraft. Hierbei kann es sich um öffentliche Plätze, aber auch z. B. Fußgängerzonen, Erholungs- oder sonstige Aufenthaltsflächen handeln.

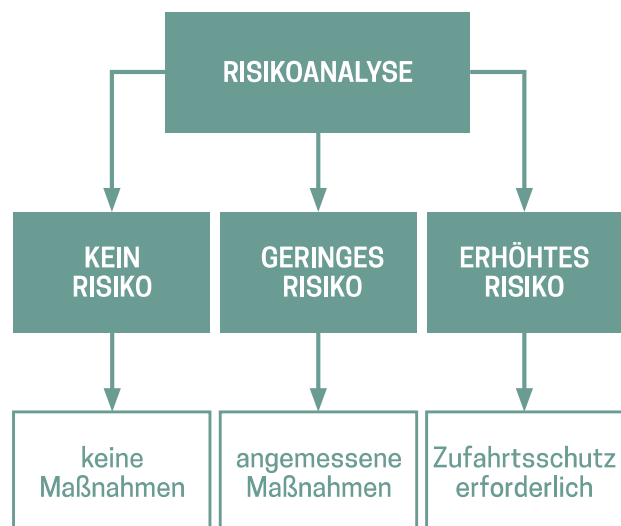
Grundlage für die Einschätzung der Erforderlichkeit eines Schutzkonzeptes ist eine **lokale Gefährdungsbewertung**. Vorab bedarf es jedoch der Auswahl derjenigen öffentlichen Räume, für die eine Gefährdungsbewertung überhaupt vorgenommen werden soll. In kleineren Kommunen wird sich die Auswahl eines Veranstaltungsraumes möglicherweise einfacher gestalten, da sich das Gemeinschaftsleben häufig an wenigen öffentlichen Orten konzentriert, wie z. B. dem Markt- oder Sportplatz. In größeren Kommunen kann es dagegen hilfreich sein, Indikatoren zu ermitteln und anzuwenden, um die geeignete Auswahl an öffentlichen Räumen zu filtern, für die eine lokale Gefährdungsbewertung durchgeführt werden soll. Die Kriterien sollten u. a. eine **hohe Aufenthaltsfrequenz des öffentlichen Raums** belegen. Belange wie „Anzahl an Veranstaltungen“ und „Anzahl an Besucherinnen und Besuchern“ sind hierfür weitere geeignete Anhaltspunkte.

Nach Auswahl der öffentlichen Räume für eine Gefährdungsbewertung sollte für jeden eine separate, lokale Gefährdungsanalyse erfolgen, die folgende Kriterien berücksichtigt:¹⁹

- › anlassbezogene Belange (zur Erfassung von Nutzungsart und -intensität des öffentlichen Raumes)
- › räumliche Belange (zur Erfassung der sicherheitsrelevanten physischen Struktur des öffentlichen Raumes)
- › weitere Sicherheitsbelange

Mit Hilfe eines **Bewertungsrasters** kann die Gefährdungsanalyse systematisiert und standardisiert werden. Das Ergebnis der Gefährdungsanalyse stellt die **Grundlage für die Bewertung der Erforderlichkeit eines Schutzkonzeptes** dar. Entscheidungen zur Erforderlichkeit von Schutzkonzepten werden von politischen Verantwortungs- und Entscheidungstragenden getroffen.²⁰

Mit den gewonnenen Erkenntnissen inklusive der Gefährdungsbewertung der Polizei können Kommunen bereits beurteilen, ob ein Risiko besteht und ob weitere Maßnahmen erforderlich werden. Sind Maßnahmen erforderlich, bietet die DIN ISO 31000 ff. eine Reihe von Beispielen, wie Gefährdungsbewertungen/Risikobewertungen durchgeführt werden können.



Hinweis

Das „Gefährdungsbewertungsraster“ können Sie außerdem hier herunterladen und ausdrucken oder am Rechner ausfüllen:

www.polizei-beratung.de/themen-und-tipps/staedtebau/schutz-vor-ueberfahrtaten

¹⁹ vgl. DIN SPEC 91414-2, Ziff. 6.3. Risikoanalyse, Tabelle 1 – Grundsätzliche Gefährdungskategorien, S. 12/13

²⁰ vgl. DIN SPEC 91414-2, Ziff. 6.4.1 Allgemeines, S. 13

GEFÄHRDUNGSBEWERTUNGSRASTER ZUM SCHUTZ ÖFFENTLICHER RÄUME VOR ÜBERFAHRTATEN

Bezeichnung des betrachteten Raumes	
Abgrenzung des Betrachtungsgebietes inkl. Anfahrtswegen	
Lageplan/Lageskizze	
eingebundene Akteure	
Datum	

A | ANLASSBEZOGENE BELANGE

ART UND ANZAHL VON VERANSTALTUNGEN PRO JAHR				
	JA	NEIN	ANZAHL	ANMERKUNGEN
regelmäßige häufige Veranstaltungen (z. B. Markt im wöchentlichen Turnus)	☐	☐		
regelmäßige seltene Veranstaltungen (z. B. Weihnachtsmarkt oder saisonales/jährliches Volksfest)	☐	☐		
besondere Veranstaltungen (z. B. einmaliges Konzert)	☐	☐		

ANZAHL DER BESUCHER		
	ANZAHL	ANMERKUNGEN/ERFASSUNGSMETHODE ²¹
an generellen Tagen		
bei regelmäßigen häufigen Veranstaltungen		
bei regelmäßigen seltenen Veranstaltungen		
bei besonderen Veranstaltungen		

ZUSAMMENSETZUNG DER BESUCHER			
	JA	NEIN	ANMERKUNGEN
ortsansässige Bevölkerung	☐	☐	
Touristen	☐	☐	
Politiker bzw. Prominenz	☐	☐	
religiöse bzw. kulturelle Besonderheiten	☐	☐	
sonstige Besonderheiten	☐	☐	

²¹ Zur Ermittlung von Besucherzahlen können unterschiedliche Methoden herangezogen werden (z. B. Zählungen des Veranstalters, Schätzungen der Polizei oder rechnerische Annäherungswerte zur maximal möglichen Besucherzahl eines Platzes).

B | RÄUMLICHE BELANGE

LAGEFAKTOREN		BESCHREIBUNG	
stadträumliche Funktion (z. B. Verwaltungssitz, Einzelhandelskonzentration, kultureller oder gastronomischer Schwerpunkt)			
verkehrliche Funktion (z. B. zentraler Verkehrsknoten oder abgeschottete Lage)			
BAULICHE STRUKTUR DES ÖFFENTLICHEN RAUMES			
	JA	NEIN	BESCHREIBUNG
Bebauung des öffentlichen Raumes (z. B. Kirchen oder Denkmäler auf einem Platz)	☐	☐	
umliegende Gebäude mit besonderer Gefährdungseinschätzung (z. B. Synagogen, Moscheen, Botschaften, Parlamente)	☐	☐	
gestalterische Elemente (z. B. Platzmöblierung, vorhandene Grünanlagen, Wasserflächen)	☐	☐	
Übersichtlichkeit des Raumes	☐	☐	
Vorhandensein baulich-technischer Sicherheitsmaßnahmen²² (z. B. Poller, Schranken)	☐	☐	
topografische Belange (z. B. Hanglagen, Gräben)	☐	☐	

²² Falls bereits baulich-technische Sicherheitsmaßnahmen umgesetzt wurden, bitte an dieser Stelle detailliert beschreiben, welche Sicherungsmaßnahmen realisiert wurden, ob es sich um zertifizierte Maßnahmen handelt und wie die tatsächliche Schutzwirkung eingeschätzt wird.

ANFAHRTSOPTIONEN FÜR POTENZIELLE TÄTER			
	ANZAHL	ANMERKUNGEN	
Anfahrtsstraßen für mehrspurige Fahrzeuge			
weitere Anfahrtsmöglichkeiten für mehrspurige Fahrzeuge (z. B. Fußwege, Rasen-, Hofflächen, Arkadenunterfahrten)			
<i>Folgende Belange jeweils bitte pro Anfahrtsweg beschreiben</i>	BESCHREIBUNG		
Art des Anfahrtsweges (z. B. verkehrliche Funktion, Anzahl der Verkehrsspuren)			
Struktur des Anfahrtsweges (z. B. gerade Strecke, Kurven, Steigung, Gefälle, asphaltiert, wellig, Kopfsteinpflaster)			
Nutzbarkeit/Erreichbarkeit für mehrspurige Fahrzeuge			
Anfahrtswinkel			
Beschleunigungswege (lang: über 50 m, kurz: unter 50 m)			
Hindernisse (z. B. Verkehrsinseln)			
FLUCHTOPTIONEN FÜR NUTZER DES ÖFFENTLICHEN RAUMES			
	JA	NEIN	ANMERKUNGEN
vorhandene lokale Fluchtmöglichkeiten (z. B. Menge, Einschränkungen)	☐	☐	
Vorhandensein eines veranstaltungsbezogenen Fluchtwegekonzeptes	☐	☐	

C | WEITERE SICHERHEITSBELANGE

BEDEUTUNG DES ÖFFENTLICHEN RAUMES			
	JA	NEIN	ANMERKUNGEN
Symbolkraft (z. B. mediale Präsenz, Einzigartigkeit)	☐	☐	
touristischer Schwerpunkt	☐	☐	
Traditions- und Identifikationsort für ortsansässige Bevölkerung	☐	☐	
kulturhistorische Bedeutung	☐	☐	
internationale Bedeutung	☐	☐	
nationale Bedeutung	☐	☐	
regionale Bedeutung	☐	☐	
lokale Bedeutung	☐	☐	
VORHANDENE PERSONELLE SICHERUNGSMASSNAHMEN			
	JA	NEIN	BESCHREIBUNG
polizeiliche Bewachung/Präsenz	☐	☐	
ordnungsbehördliche Präsenz	☐	☐	
privater Sicherheitsdienst	☐	☐	

BESONDERE TÄTERMOTIVIERTE GEFÄHRDUNGSPOTENZIALE IN DER GEMEINDE/IM LANDKREIS			
	JA	NEIN	ANMERKUNGEN
besonderes Gefährdungspotenzial aus dem Bereich der Politisch Motivierten Kriminalität - rechts	☐	☐	
besonderes politisches Gefährdungspotenzial aus dem Bereich der Politisch Motivierten Kriminalität - links	☐	☐	
besonderes Gefährdungspotenzial aus dem Bereich der Politisch Motivierten Kriminalität - religiös motiviert	☐	☐	
sonstiges Gefährdungspotenzial	☐	☐	

NOTIZEN

ERGEBNISSE DER GEFÄHRDUNGSBEWERTUNG

BESCHREIBENDE ZUSAMMENFASSUNG DER ERMITTELTEN GEFÄHRDUNGS-LAGE	
	ERGEBNISSE
zu Tabelle A – anlassbezogene Belange	
zu Tabelle B – räumliche Belange	
zu Tabelle C – weitere Sicherheitsbelange	

NOTIZEN

GLOSSAR

Amoktat

Eine Tat, bei der ein Täter, insbesondere mittels Waffen oder außergewöhnlicher Gewaltanwendung, eine in der Regel zunächst nicht bestimm-
bare Anzahl von Personen verletzt oder tötet.
Dies kann grundsätzlich auch in Form einer Überfahrtat geschehen.

Anprallenergie

Kinetische Energie eines Körpers unmittelbar vor einem Zusammenstoß.

Bedrohung (Bedrohungslage)

Eine Bedrohungslage liegt vor, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass vom Täter eine gegenwärtige Gefahr für Leben, körperliche Unversehrtheit oder Freiheit anderer Personen, die sich in seinem Einwirkungsbereich befinden, ausgeht.

Gefahr

Eine Sachlage bzw. ein Verhalten, bei deren oder dessen ungehindertem Ablauf mit hinreichender Wahrscheinlichkeit ein Schaden eintreten wird.

Gefährdung

Die bloße Möglichkeit eines Schadens oder einer gesundheitlichen Beeinträchtigung ohne bestimmte Anforderungen an ihr Ausmaß oder ihre Eintrittswahrscheinlichkeit.

Restrisiko

Risiko, das unter Berücksichtigung bestimmter risikomindernder Maßnahmen weiterhin besteht.

Risiko

Eine Kombination aus der Schwere des potenziellen Schadens und der Wahrscheinlichkeit seines Auftretens.

Risikoanalyse

Teil der **Risikobeurteilung**; ihr Zweck besteht darin, die Art des Risikos, dessen Eigenschaften und gegebenenfalls die Risikohöhe zu verstehen.

Risikobeurteilung	Vorgang, der den gesamten Prozess der Risiko-identifikation, Risikoanalyse und Risikobewertung umfasst.
Risikobewertung	Teil der Risikobeurteilung ; ihr Zweck besteht darin, Entscheidungen zu unterstützen. Sie beinhaltet den Vergleich der Ereignisse der Risikoanalyse mit den festgelegten Risikokriterien um festzustellen, wo zusätzliche Aktionen erforderlich sind.
Risikoidentifikation	Teil der Risikobeurteilung ; ihr Zweck besteht darin, Risiken zu finden, zu erkennen und zu beschreiben.
Risikomanagement	Koordinierte Aktivitäten zur Lenkung und Steuerung einer Organisation in Bezug auf Risiken.
Risikomanagementakte	Zentrale Dokumentation für das Risikomanagement.
Risikomanagement-Prozess	Sämtliche Maßnahmen zur planmäßigen und zielgerichteten Analyse, Beeinflussung und Kontrolle der Risikoposition.
Schutzsystem	Ein Schutzsystem kann aus mehreren gleichen, aber auch unterschiedlichen, aufeinander bezogene Elemente (Poller, Schranken, Wegführung) bestehen.
Terrorismus	Terrorismus ist der nachhaltig geführte Kampf für politische Ziele, die mithilfe von Anschlägen auf Leib, Leben und Eigentum anderer Menschen durchgesetzt werden sollen.
Überfahrtat	Angriff auf Personen mittels mehrspurigen Kraftfahrzeugs in Tötungsabsicht.

ANHANG

A Testverfahren, Prüfrichtlinien, Technische Regeln und Richtlinien für Zufahrtsschutzkonzepte in Deutschland

Testverfahren und Prüfnormen für Fahrzeugsicherheitsbarrieren befinden sich derzeit im nationalen sowie internationalen Bereich in einem sehr dynamischen Entwicklungsprozess.

Testverfahren

National wurde im April 2021 die DIN SPEC 91414-1 „Mobile Fahrzeugsicherheitsbarrieren für Sicherheitsanforderungen – Teil 1 Anforderungen, Prüfmethoden und Leistungskriterien“ als neuer Teststandard für mobile Fahrzeugsicherheitsbarrieren veröffentlicht. Zusätzlich zu den Anpralltests nach TR Polizei, ISO IWA 14-1 oder BS PAS 68 wird in der DIN SPEC 91412-1 ein Manipulationstest sowie ein Verschiebetest gefordert.

Die bisherigen IWA 14-1 und BS PAS 68 wurden durch die neue internationale DIN ISO 22343-1 „Sicherheit und Resilienz – Fahrzeugsicherheitsbarrieren – Teil 1: Leistungsanforderung,

Fahrzeugaufprallprüfverfahren und Leistungsbeurteilung (ISO 22343-1) ersetzt. Andere Dokumente mit vergleichbaren Testverfahren, wie zum Beispiel das US Testverfahren ASTM F2656/M2656-23, werden ebenfalls empfohlen.

Anwendungsverfahren

Im November 2022 wurde die nationale DIN SPEC 91414-2 „Fahrzeugsicherheitsbarrieren für Sicherheitsanforderungen – Teil 2: Anforderungen an die Planung für den Zufahrtsschutz zur Verwendung von geprüften Fahrzeugsicherheitsbarrieren“ veröffentlicht. Diese korrespondiert inhaltlich mit dieser Handreichung.

Für die internationale Anwendungsrichtlinie IWA 14-2 wurde das neue Dokument DIN ISO 22343-2:2023 "Sicherheit und Resilienz – Fahrzeugsicherheitsbarrieren – Teil 2 Anwendung“ veröffentlicht. (Stand: März 2025)

Einschlägige Testverfahren und Prüfrichtlinien in der Übersicht

DOKUMENTEN-NR.	BEZEICHNUNG	INHALT
DIN SPEC 91414-1:2021	Mobile Fahrzeugsicherheitsbarrieren für Sicherheitsanforderungen – Teil 1 Anforderungen, Prüfmethoden und Leistungskriterien	Prüfnorm für mobile Fahrzeugsicherheitsbarrieren
	Technische Richtlinie „Mobile Fahrzeugsperrern“ der Polizeien der Länder und des Bundes	Polizeiliche Beschaffungsrichtlinie (Prüfnorm) für mobile Fahrzeugsicherheitsbarrieren
ISO 22343-1:2023	Security and resilience - Vehicle security barriers - Part 1: Performance requirement, vehicle impact test method and performance rating	Prüfnorm für stationäre und mobile Fahrzeugsicherheitsbarrieren (ersetzt die bisherigen Prüfnormen IWA 14-1 und PAS 68)

Einschlägige Anwendungsrichtlinien in der Übersicht

DOKUMENTEN-NR.	BEZEICHNUNG	INHALT
DIN SPEC 91414-2:2022	Fahrzeugsicherheitsbarrieren für Sicherheitsanforderungen – Teil 2: Anforderungen an die Planung für den Zufahrtsschutz zur Verwendung von geprüften Fahrzeugsicherheitsbarrieren	Richtlinien für die Fachplanung für den Zufahrtsschutz und die Verwendung von geprüften Fahrzeugsicherheitsbarrieren
DIN ISO 22343-2:2023	Sicherheit und Resilienz - Fahrzeugsicherheitsbarrieren - Teil 2 Anwendung	Anleitung für Auswahl, Aufbau und Anwendung von Fahrzeugsicherheitsbarrieren

Leistungsbewertung von Fahrzeugsicherheitsbarrieren

Fahrzeugsicherheitsbarrieren können durch vereinheitlichte Verfahren geprüft werden. Die meisten Fahrzeugsicherheitsbarrieren werden durch eine Anprallprüfung getestet, indem ein standardisiertes Prüffahrzeug gegen die getestete Barriere gefahren wird. Unter welchen Bedingungen eine Fahrzeugsicherheitsbarriere geprüft wurde und welche Ergebnisse bei der Prüfung ermittelt wurden, wird durch eine codierte Leistungsbewertung erkennbar.

Aus einer Reihenfolge von Begriffen, Abkürzungen und Zahlen wird deutlich,

- › unter welcher Prüfbedingung getestet wurde,
- › welche Art von Fahrzeugsicherheitsbarriere geprüft wurde,

- › ob es sich um eine Fahrzeuanprallprüfung handelte,
- › mit welcher Fahrzeugprüfmasse getestet wurde,
- › welcher Fahrzeugklasse das Prüffahrzeug entsprach,
- › wie hoch die Prüfungsgeschwindigkeit unmittelbar vor dem Anprall war,
- › aus welchem Prüfungswinkel der Anprall erfolgte,
- › wie weit ein festgelegter Bezugspunkt des Testfahrzeugs hinter einem Bezugspunkt der Fahrzeugsicherheitsbarriere lag.

Achtung: Bei einem Lkw befindet sich der Bezugspunkt am Beginn der Ladefläche hinter der Fahrerkabine. Daher kann die tatsächliche Eindringtiefe häufig größer sein als in der Leistungsbewertung angegeben.

BEISPIEL LEISTUNGSBEWERTUNG NACH DIN ISO 22343-1

DIN ISO 22343-1: Poller V/7200[N3C]/80/90:5.2/6.5

DIN ISO 22343-1 Prüfrichtlinie

Poller Prüfgegenstand

V Prüfung, hier Fahrzeuanprallprüfung

7200 Prüffahrzeugmasse (kg)

N3C Fahrzeugtypenklasse

80 Anprallgeschwindigkeit (km/h)

90 Anprallwinkel

5.2 Eindringtiefe (m)

6.5 Wurfweite große Bruchstücke

Im September 2018 hat das Polizeitechnische Institut (PTI) an der Deutschen Hochschule der Polizei (DHPol) die „Technische Richtlinie für mobile Fahrzeugsperren“ veröffentlicht.

Diese kategorisiert drei Schutzklassen mit der Angabe, ob die Sperre auf befestigtem Untergrund (B) oder unbefestigtem Untergrund (U) getestet wurde.

Befestigter Untergrund	SK1B	SK2B	SK2 + B
Unbefestigter Untergrund	SK1U	SK2U	SK2 + U
Schutzklasse	1	2	3

Testnormen im Vergleich

DIN SPEC 91414-1	
DOKUMENTENART	STANDARD
Anprallprüfung	entweder entsprechend der TR Polizei oder ISO IWA 14-1 oder PAS 68
Fahrzeugklasse bzw. Testmasse	
Prüfgeschwindigkeiten	
Eindringtiefe	Anprallenergie
	< 1.250 kJ
	1.201 kJ bis 2.000 kJ
	> 2.000 kJ
Streubereich	Inhalt alternativ TR mobile Fahrzeugsperren, ISO IWA 14- 1:2013 oder PAS 68
Fahruntüchtigkeit des Testfahrzeugs nach dem Test	Prüffahrzeug darf Angriffsfahrt nicht fortsetzen
Fahrzeug darf Sperre nicht überwinden	Hinterste Achse des Prüffahrzeugs darf die Bezugslinie der Fahrzeugsicherheitsbarriere nicht überwinden
Schutzklassen bzw. Prüfenergien	Falls Anpralltest nach TR Polizei, dann wie TR Polizei
Verschiebeprüfung	Ist vorgegeben
Manipulationsprüfung	In 4 Klassen vorgegeben

TR POLIZEI	DIN ISO 22343-1																																																																												
BESCHAFFUNGSRICHTLINIE DER POLIZEI	INTERNATIONAL STANDARD ORGANISATION																																																																												
2 Anprallprüfungen (45° und 90°)	1 Anprallprüfung																																																																												
<table><tr><td>N2A Lkw</td><td>7.500 kg</td></tr><tr><td>N3C Lkw</td><td>12.000 kg</td></tr><tr><td>N3F Lkw</td><td>30.000 kg</td></tr></table>	N2A Lkw	7.500 kg	N3C Lkw	12.000 kg	N3F Lkw	30.000 kg	<table><tr><td colspan="2">UNECE- Fahrzeugklassifizierungkw</td><td>Testmasse</td></tr><tr><td>M1</td><td>Pkw</td><td>1.500 kg</td></tr><tr><td>N1G</td><td>4x4 Pick-up, Allrad; DK</td><td>2.500 kg</td></tr><tr><td>N1</td><td>Lkw; Pritsche; EK</td><td>3.500 kg</td></tr><tr><td>N2A</td><td>Lkw, 8 t, 2 Achsen; Pritsche, Plane oder starrer Koffer; EK, DK, TK oder SchK</td><td>7.200 kg</td></tr><tr><td>N2B</td><td>Lkw, 14,97 t, 2 Achsen; Pritsche, Plane oder starrer Koffer; EK, DK, TK oder SchK</td><td>6.800 kg</td></tr><tr><td>N3C</td><td>Lkw, 20,5 t, 2 Achsen; Pritsche, Plane oder starrer Koffer; EK, DK, TK oder SchK</td><td>7.200 kg</td></tr><tr><td>N3D</td><td>Lkw, 20,5 t, 2 Achsen; Pritsche, Plane oder starrer Koffer; EK, DK, TK oder SchK</td><td>12.000 kg</td></tr><tr><td>N3E</td><td>Lkw, 27,3 t, 3 Achsen; Kippaufbau; EK, DK, TK oder SchK</td><td>29.500 kg</td></tr><tr><td>N3F</td><td>Lkw, 26 t, 3 Achsen; Kippaufbau; EK, DK, TK oder SchK</td><td>24.000 kg</td></tr><tr><td>N3G</td><td>Lkw, 32 t, 4 Achsen; Kippaufbau; EK, DK, TK oder SchK</td><td>30.000 kg</td></tr></table> EK= Einzelkabine; DK= Doppelkabine, TK= Tageskabine, SchK= Schlafkabine	UNECE- Fahrzeugklassifizierungkw		Testmasse	M1	Pkw	1.500 kg	N1G	4x4 Pick-up, Allrad; DK	2.500 kg	N1	Lkw; Pritsche; EK	3.500 kg	N2A	Lkw, 8 t, 2 Achsen; Pritsche, Plane oder starrer Koffer; EK, DK, TK oder SchK	7.200 kg	N2B	Lkw, 14,97 t, 2 Achsen; Pritsche, Plane oder starrer Koffer; EK, DK, TK oder SchK	6.800 kg	N3C	Lkw, 20,5 t, 2 Achsen; Pritsche, Plane oder starrer Koffer; EK, DK, TK oder SchK	7.200 kg	N3D	Lkw, 20,5 t, 2 Achsen; Pritsche, Plane oder starrer Koffer; EK, DK, TK oder SchK	12.000 kg	N3E	Lkw, 27,3 t, 3 Achsen; Kippaufbau; EK, DK, TK oder SchK	29.500 kg	N3F	Lkw, 26 t, 3 Achsen; Kippaufbau; EK, DK, TK oder SchK	24.000 kg	N3G	Lkw, 32 t, 4 Achsen; Kippaufbau; EK, DK, TK oder SchK	30.000 kg																																					
N2A Lkw	7.500 kg																																																																												
N3C Lkw	12.000 kg																																																																												
N3F Lkw	30.000 kg																																																																												
UNECE- Fahrzeugklassifizierungkw		Testmasse																																																																											
M1	Pkw	1.500 kg																																																																											
N1G	4x4 Pick-up, Allrad; DK	2.500 kg																																																																											
N1	Lkw; Pritsche; EK	3.500 kg																																																																											
N2A	Lkw, 8 t, 2 Achsen; Pritsche, Plane oder starrer Koffer; EK, DK, TK oder SchK	7.200 kg																																																																											
N2B	Lkw, 14,97 t, 2 Achsen; Pritsche, Plane oder starrer Koffer; EK, DK, TK oder SchK	6.800 kg																																																																											
N3C	Lkw, 20,5 t, 2 Achsen; Pritsche, Plane oder starrer Koffer; EK, DK, TK oder SchK	7.200 kg																																																																											
N3D	Lkw, 20,5 t, 2 Achsen; Pritsche, Plane oder starrer Koffer; EK, DK, TK oder SchK	12.000 kg																																																																											
N3E	Lkw, 27,3 t, 3 Achsen; Kippaufbau; EK, DK, TK oder SchK	29.500 kg																																																																											
N3F	Lkw, 26 t, 3 Achsen; Kippaufbau; EK, DK, TK oder SchK	24.000 kg																																																																											
N3G	Lkw, 32 t, 4 Achsen; Kippaufbau; EK, DK, TK oder SchK	30.000 kg																																																																											
<table><tr><td></td><td>N3A</td><td>N3C</td><td>N3F</td></tr><tr><td>42 km/h</td><td></td><td>x</td><td></td></tr><tr><td>≥ 46 km/h</td><td></td><td></td><td>x</td></tr><tr><td>53 km/h</td><td>x</td><td></td><td></td></tr><tr><td>66 km/h</td><td></td><td>x</td><td></td></tr><tr><td>≥ 73 km/h</td><td></td><td>x</td><td></td></tr><tr><td>83 km/h</td><td>x</td><td></td><td></td></tr></table>		N3A	N3C	N3F	42 km/h		x		≥ 46 km/h			x	53 km/h	x			66 km/h		x		≥ 73 km/h		x		83 km/h	x			<table><tr><td></td><td>M1</td><td>N1G</td><td>N1</td><td>N2</td><td>N3</td></tr><tr><td>16 km/h</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td></tr><tr><td>32 km/h</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td></tr><tr><td>48 km/h</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td></tr><tr><td>64 km/h</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td></tr><tr><td>80 km/h</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td></tr><tr><td>96 km/h</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td></td><td></td></tr><tr><td>112 km/h</td><td>x</td><td>x</td><td></td><td></td><td></td></tr></table>		M1	N1G	N1	N2	N3	16 km/h	x	x	x	x	x	32 km/h	x	x	x	x	x	48 km/h	x	x	x	x	x	64 km/h	x	x	x	x	x	80 km/h	x	x	x	x	x	96 km/h	x	x	x			112 km/h	x	x			
	N3A	N3C	N3F																																																																										
42 km/h		x																																																																											
≥ 46 km/h			x																																																																										
53 km/h	x																																																																												
66 km/h		x																																																																											
≥ 73 km/h		x																																																																											
83 km/h	x																																																																												
	M1	N1G	N1	N2	N3																																																																								
16 km/h	x	x	x	x	x																																																																								
32 km/h	x	x	x	x	x																																																																								
48 km/h	x	x	x	x	x																																																																								
64 km/h	x	x	x	x	x																																																																								
80 km/h	x	x	x	x	x																																																																								
96 km/h	x	x	x																																																																										
112 km/h	x	x																																																																											
≤ 50 m (Fahrzeugteile ≥ 100 kg)	Bis zu 25 m Ermittelt aus Referenzpunkt am Prüffahrzeug und an der Fahrzeugsicherheitsbarriere Achtung: Der Referenzpunkt zur Messung der Eindringtiefe befindet sich am Beginn der Ladefläche. Damit kann sich die tatsächliche Eindringtiefe je nach Kabinenart erheblich vergrößern.																																																																												
Trümmerfeld (Teile ≥ 2 kg) und maximale Streuweite (in X- und Y-Achse) werden erfasst	Am weitesten entfernte Punkt, an dem große Trümmerteile (≥2 kg) außerhalb der Fahrzeugsicherheitsbarriere gelandet sind																																																																												
Fahruntüchtigkeit nach dem Test wird vorausgesetzt	Fahruntüchtigkeit nach dem Test wird geprüft, wenn Fahrzeug eindringt und nicht von der Fahrzeugsicherheitsbarriere festgehalten oder abgewiesen wurde																																																																												
Wird vorausgesetzt, dazu darf die hinterste Fahrzeugachse die Bezugslinie der Sperre nicht überwinden	Prüffahrzeug muss durch Sperre aufgehalten, festgehalten, abgelenkt oder fahruntüchtig werden																																																																												
3 Schutzklassen: <table><tr><td>Schutzklasse</td><td>Anprallenergie</td></tr><tr><td>SK1</td><td>800 kJ</td></tr><tr><td>SK2</td><td>1.950 kJ</td></tr><tr><td>SK2+</td><td>≥ 2.400 kJ</td></tr></table> Unterscheidung: Befestigter Untergrund = B Unbefestigter Untergrund = U	Schutzklasse	Anprallenergie	SK1	800 kJ	SK2	1.950 kJ	SK2+	≥ 2.400 kJ																																																																					
Schutzklasse	Anprallenergie																																																																												
SK1	800 kJ																																																																												
SK2	1.950 kJ																																																																												
SK2+	≥ 2.400 kJ																																																																												
Nicht gefordert	Nicht berücksichtigt																																																																												
Nicht gefordert	Nicht berücksichtigt																																																																												

Produkte, die entsprechend PAS 68 oder IWA 14-1 getestet wurden, können weiterhin berücksichtigt werden.

B Tabellen

ALARP Risikotabelle Zufahrtsschutz

ALARP-Risikobewertung Überfahrtaten		Schadensereignis				
		Unfallgeschehen	Kriminelles Handeln im Affekt	Amok/erweiterter Suizid	Terroristischer Angriff (nicht mil. geplant)	Terroristischer Angriff (mil. geplant)
Eintrittswahrscheinlichkeit	sehr wahrscheinlich					
	wahrscheinlich					
	wenig wahrscheinlich					
	unwahrscheinlich					
	weitgehend ausgeschlossen					

ALARP = as low as reasonably practicable
(„so niedrig wie vernünftigerweise praktikabel“)

Legende



hohes Risiko

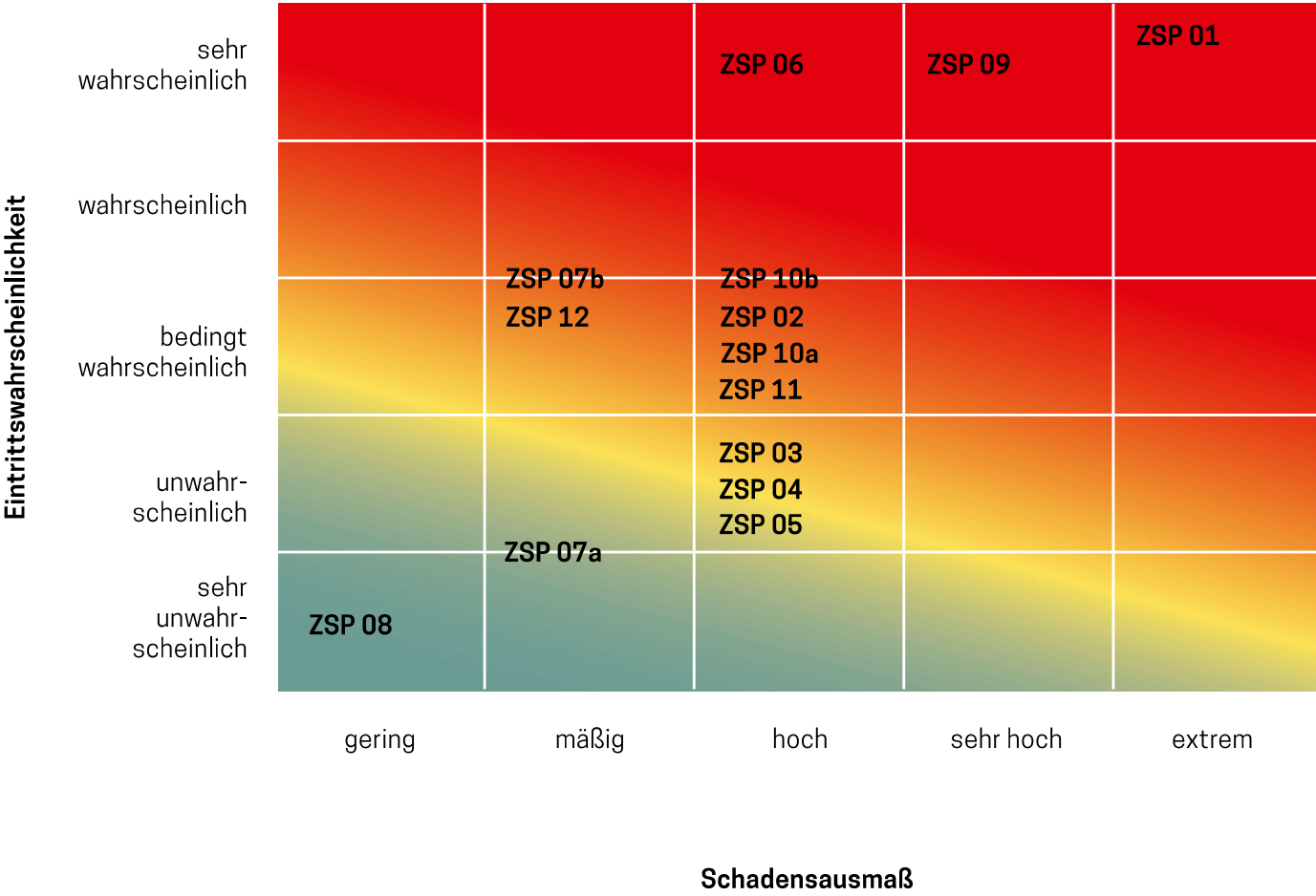


mittleres Risiko



geringes Risiko

ALARP- Risikoeinschätzung von Zufahrtsschutzpunkten



ZSP = Zufahrtsschutzpunkt

Beispiel-Berechnungstabellen von Angriffslasten für einen Zufahrtsschutzpunkt

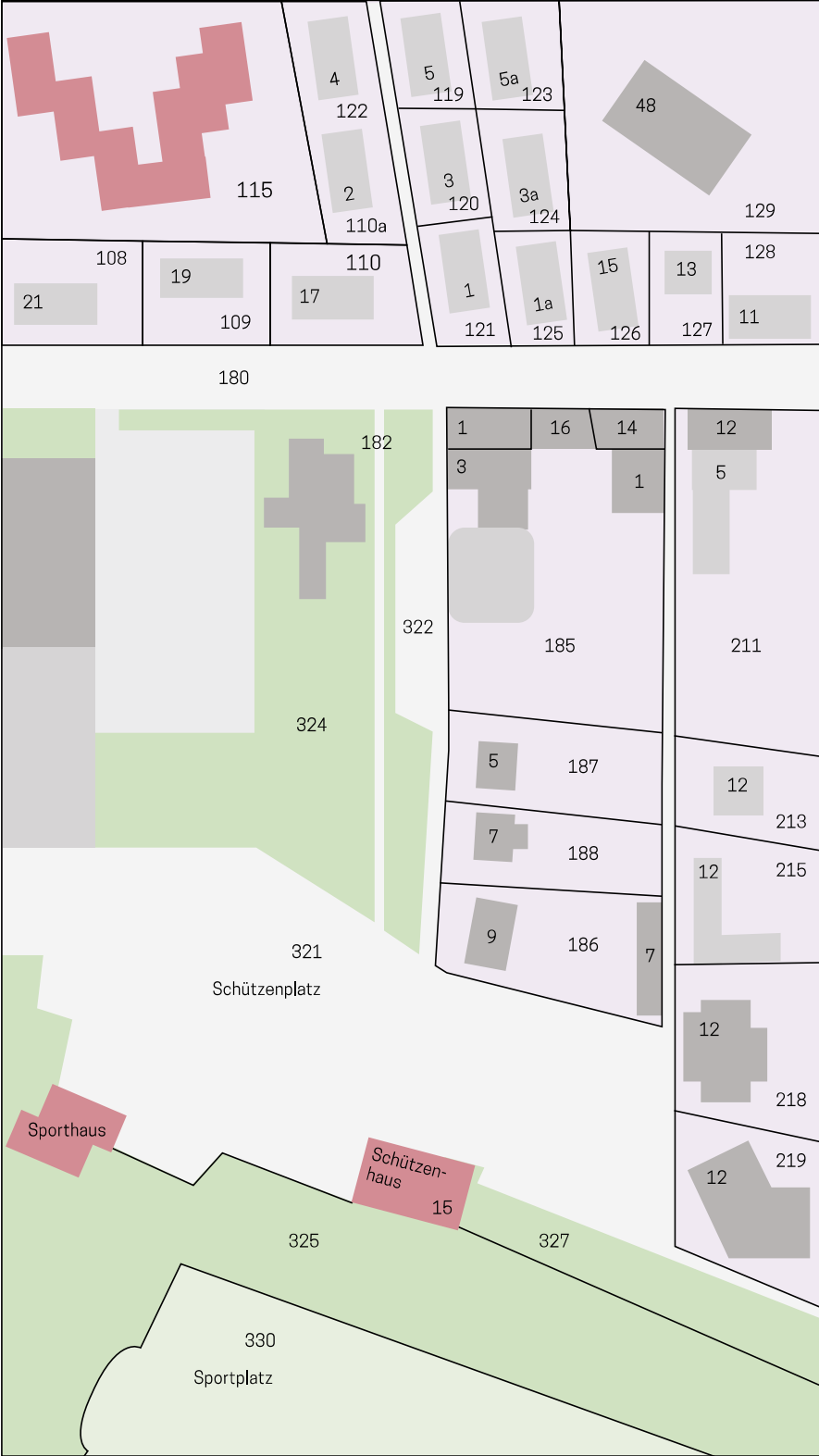
HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT UND RECHNERISCHE ANPRALLENERGIE ENDE KURVENVERLAUF							
FAHRZEUGKLASSE NACH PAS 68		ZULÄSSIGES GESAMT- GEWICHT (KG)	TEST-MASSE (KG)	V _{KURVE}		ANPRALLENERGIE	
KLASSE	FAHRZEUGTYP			km/h	m/s	E (kJ)	Impuls (kgm/s)
M1	PKW	n/a	1.500	55,80	15,50	180,19	23.250,00
N1G	4x4 Pick-up	n/a	2.500	45,70	12,69	201,44	31.736,11
N1	Transporter	3.500	3.500	44,90	12,47	272,22	43.652,78
N2	Lkw (Pritsche)	7.500	7.500	34,70	9,64	348,41	72.291,67
N3	Lkw (mittel-lang)	18.000	7.500	26,40	7,33	201,67	55.000,00
N3	Lkw (4 Achsen)	32.000	30.000	26,40	7,33	806,67	220.000,00

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT UND RECHNERISCHE ANPRALLENERGIE W. STR. AUS RICHTUNG V. STR.							
FAHRZEUGKLASSE NACH PAS 68		ZULÄSSIGES GESAMT- GEWICHT (KG)	TEST-MASSE (KG)	V W. STR.		ANPRALLENERGIE	
KLASSE	FAHRZEUGTYP			km/h	m/s	E (kJ)	Impuls (kgm/s)
M1	PKW	n/a	1.500	101,40	28,17	595,02	42.250,00
N1G	4x4 Pick-up	n/a	2.500	80,50	22,36	625,02	55.902,78
N1	Transporter	3.500	3.500	76,40	21,22	788,17	74.277,78
N2	Lkw (Pritsche)	7.500	7.500	63,60	17,67	1.170,42	132.500,00
N3	Lkw (mittel-lang)	18.000	7.500	41,80	11,61	505,57	87.083,33
N3	Lkw (4 Achsen)	32.000	30.000	41,80	11,61	2.022,27	348.333,33

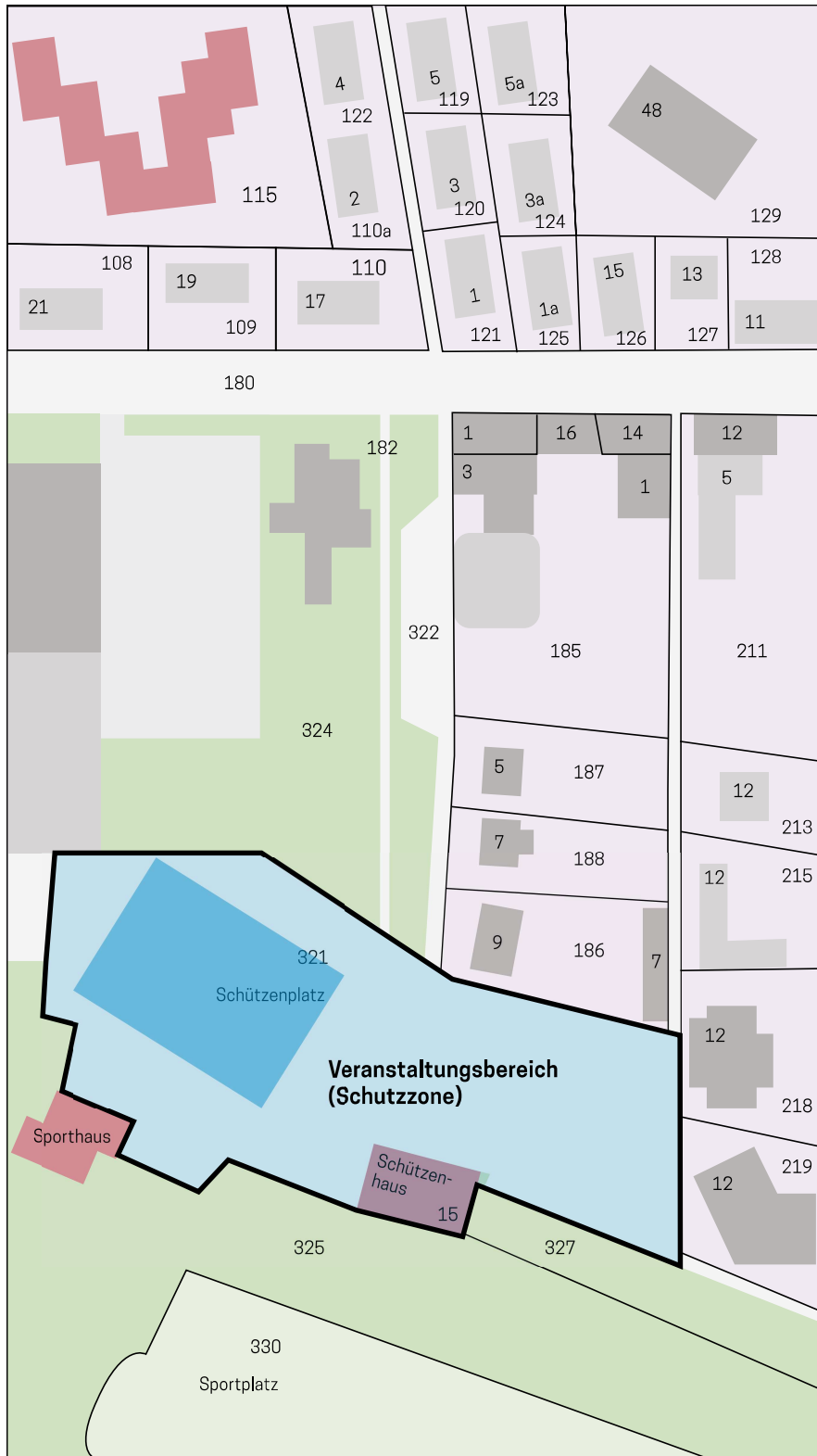
NOTIZEN

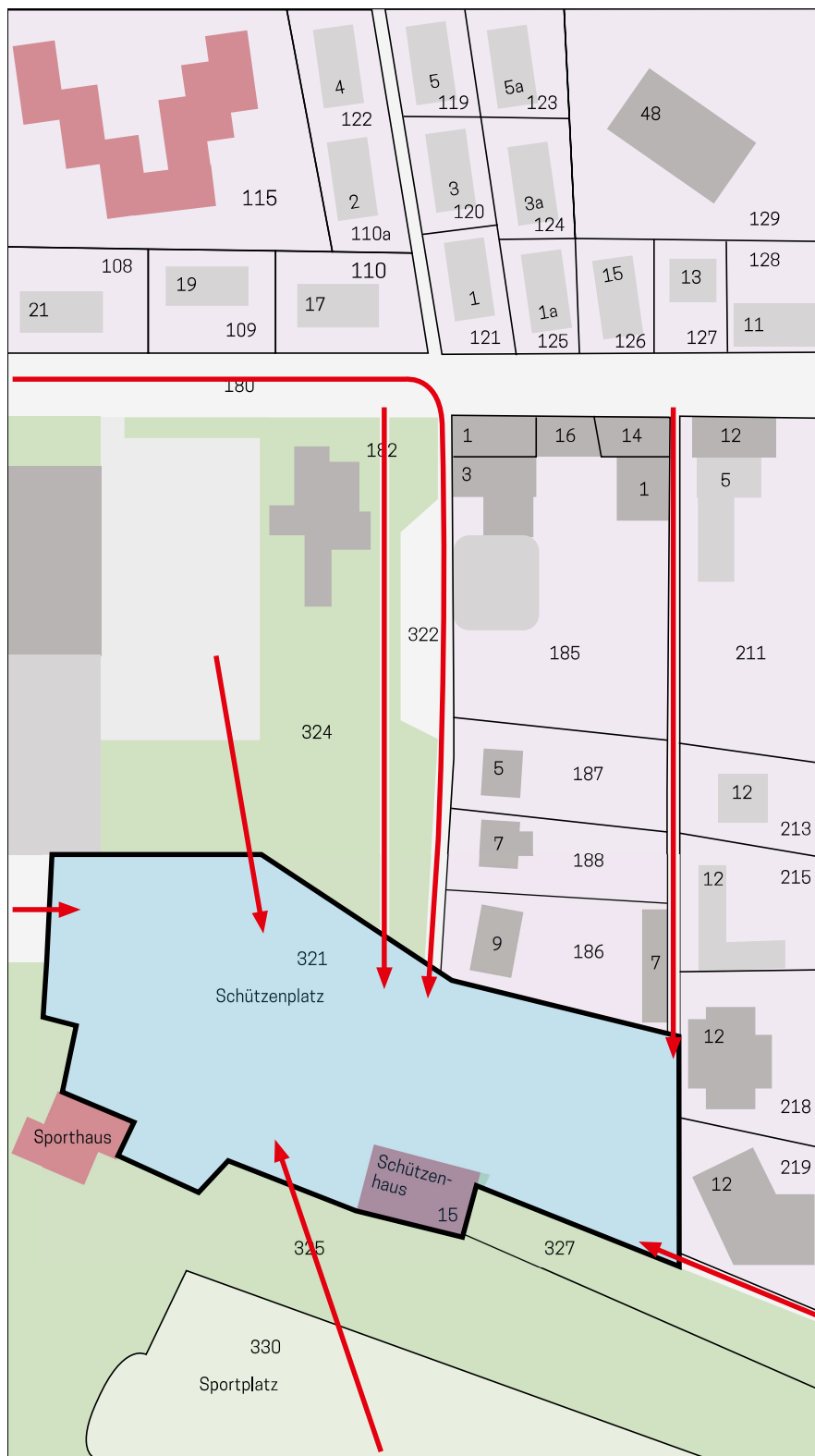
C Karten

Karte 1: Grundkarte



Karte 2: Schutzzone abgrenzen

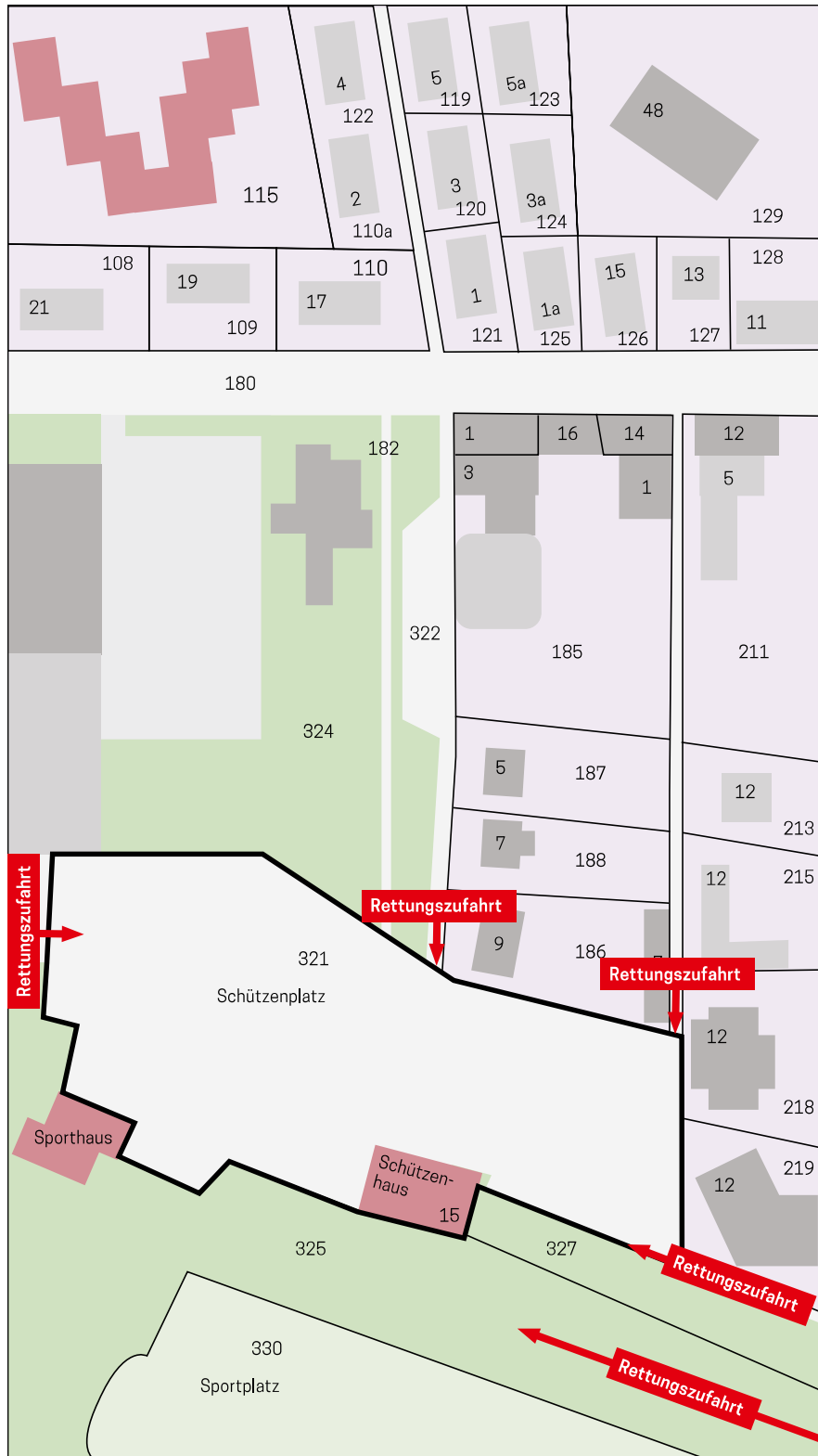




Karte 4: Notausgänge beachten

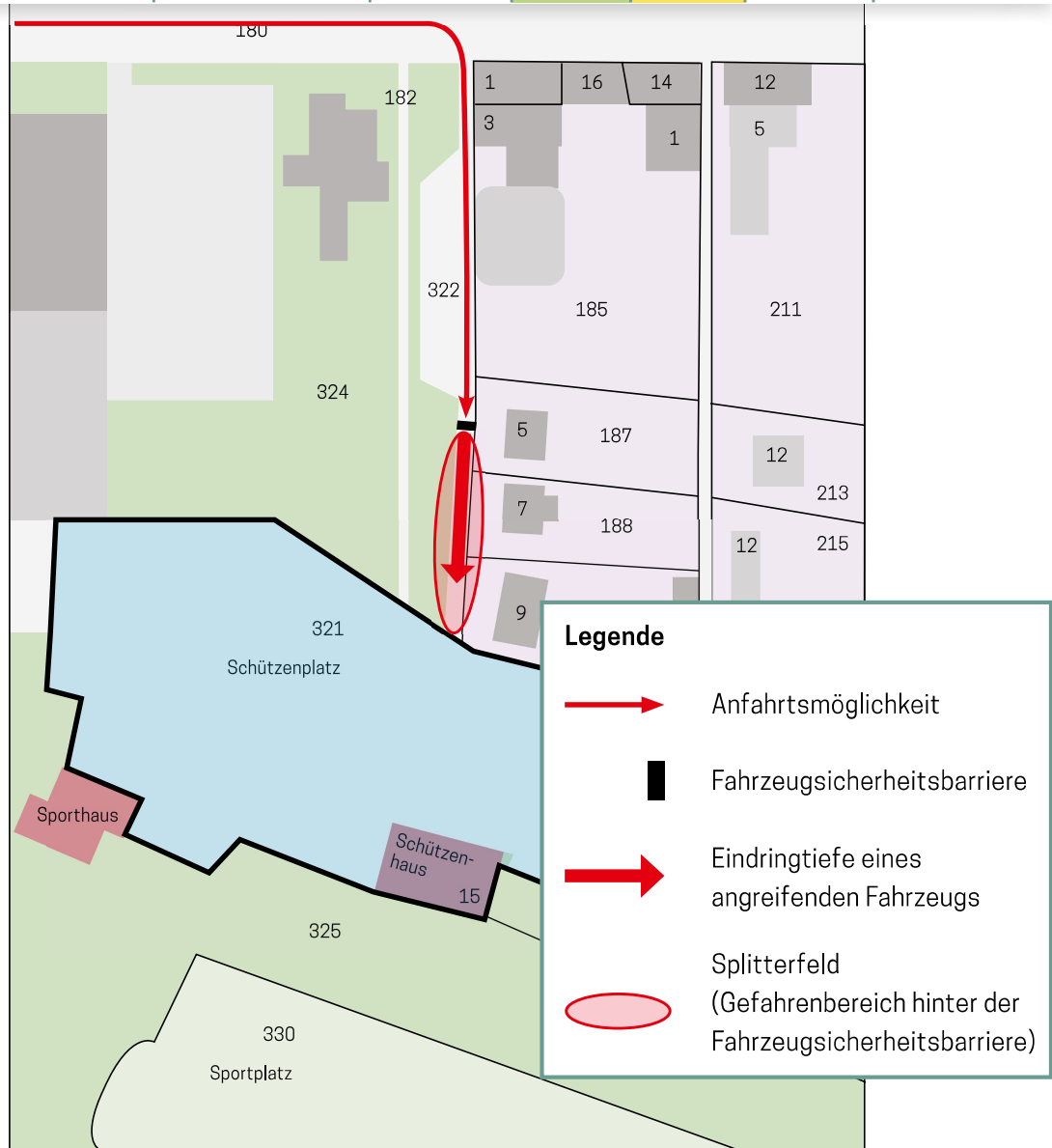


Karte 5: Rettungszufahrten gewähren



Karte 6: Zufahrtsschutzpunkt festlegen unter Berücksichtigung des Gefahrenbereichs

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT UND RECHNERISCHE ANPRALLENERGIE GEPLANTE SPERRSTELLE							
FAHRZEUGKLASSE		ZULÄSSIGES GESAMT- GEWICHT (KG)	TEST-MASS (KG)	V _{END}		ANPRALLENERGIE	
KLASSE	FAHRZEUGTYP			ZUFAHRTSSCHUTZPUNKT			
				KM/H	M/S	E (KJ)	IMPULS (KGM/S)
M1	PKW	n/a	1.500	100,60	27,94	585,67	41.916,67
N1G	4x4 Pick-up	n/a	2.500	80,50	22,36	625,02	55.902,78
N1	Transporter	3.500	3.500	77,20	21,44	804,76	75.055,56
N2	Lkw (Pritsche)	7.500	7.500	64,00	17,78	1.185,19	133.333,33
N3	Lkw (mittel-lang)	18.000	7.500	52,00	14,44	782,41	108.333,33
N3	Lkw (4 Achsen)	32.000	30.000	52,00	14,44	3.129,63	433.333,33



ANSPRECHPARTNER DER POLIZEILICHEN KRIMINALPRÄVENTION

Landeskriminalamt Baden-Württemberg

Polizeiliche Kriminalprävention
Taubenheimstraße 85
70372 Stuttgart
Tel.: 07 11/54 01-0, -34 58
E-Mail: praevention@polizei.bwl.de
www.polizei-bw.de

Bayerisches Landeskriminalamt

Polizeiliche Kriminalprävention
Maillingerstraße 15
80636 München
Tel.: 0 89/12 12-0, -41 44
E-Mail: blka.sg513@
polizei.bayern.de
www.polizei.bayern.de

Polizei Berlin Landeskriminalamt

Zentralstelle für Prävention
Columbiadamm 4
10965 Berlin
Tel.: 030/46 64-0, -97 90 01
E-Mail: lkpraev@polizei.berlin.de
www.polizei.berlin.de

Polizeipräsidium Land Brandenburg

Polizeiliche Kriminalprävention
Kaiser-Friedrich-Str. 143
14469 Potsdam
Tel.: 03 31/2 83-42 60
E-Mail: polizeiliche.praevention@
polizei.brandenburg.de
www.polizei.brandenburg.de

Polizei Bremen

Präventionszentrum
Am Wall 195
28195 Bremen
Tel.: 04 21/3 62-1 90 03
E-Mail: praeventionszentrum@
polizei.bremen.de
www.polizei.bremen.de

Landeskriminalamt Hamburg

Polizeiliche Beratungsstelle
Caffamacherreihe 4
20355 Hamburg
Tel.: 040/42 86-50, -7 07 07
E-Mail: kriminalberatung@
polizei.hamburg.de
www.polizei.hamburg

Hessisches Landeskriminalamt

Prävention
Hölderlinstraße 1-5
65187 Wiesbaden
Tel.: 06 11/83-0, -84 85
E-Mail: oe40.hlka@
polizei.hessen.de
www.polizei.hessen.de

Landeskriminalamt Mecklenburg-Vorpommern

Polizeiliche Kriminalprävention
Retgendorfer Straße 9
19067 Rampe
Tel.: 0 38 66/64-0, -61 11
E-Mail: praevention@lka-mv.de
www.polizei.mvnet.de

Landeskriminalamt Niedersachsen

Dezernat FPJ - Forschung,
Prävention, Jugend
Am Waterlooplatz 11
30169 Hannover
Tel.: 05 11/9873-0, -1203
E-Mail: fpj@lka.polizei.
niedersachsen.de
www.polizei.niedersachsen.de

Landeskriminalamt Nordrhein-Westfalen

Polizeiliche Kriminalprävention
Völklinger Straße 49
40221 Düsseldorf
Tel.: 02 11/9 39-0, -32 05
E-Mail: vorbeugung@polizei.nrw.de
<https://lka.polizei.nrw>

Landeskriminalamt Rheinland-Pfalz

Polizeiliche Kriminalprävention
Valenciaplatz 1-7
55118 Mainz
Tel.: 0 61 31/65-0
E-Mail: LKA.LS3.MA@polizei.rlp.de
www.polizei.rlp.de

Landespolizeidirektion Saarland

LPD 253 Polizeiliche
Kriminalprävention
Mainzer Str. 134 - 136
66121 Saarbrücken
Tel.: 06 81/9 62-0, -28 68
E-Mail: lpd253@polizei.slpol.de
www.saarland.de/polizei.htm

Landeskriminalamt Sachsen

Zentralstelle Polizeiliche
Prävention
Neuländer Straße 60
01129 Dresden
Tel.: 03 51/32750-109
E-Mail: praevention.lka@
polizei.sachsen.de
www.polizei.sachsen.de

Landeskriminalamt Sachsen-Anhalt

Polizeiliche Kriminalprävention
Lübecker Straße 53-63
39124 Magdeburg
Tel.: 03 91/2 50-0, -24 40
E-Mail: praevention.lka@
polizei.sachsen-anhalt.de
www.polizei.sachsen-anhalt.de

Landespolizeiamt Schleswig-Holstein

Polizeiliche Kriminalprävention
Mühlenweg 166
24116 Kiel
Tel.: 04 31/1 60-0, -6 55 55
E-Mail: kiel.lpa132@
polizei.landsh.de
www.polizei.schleswig-holstein.de

Landespolizeidirektion Thüringen

Sachgebiet 12 / Prävention
Melchior-Bauer-Straße 5
99092 Erfurt
Tel.: 03 61/57431-6209
E-Mail: praevention.lpd@
polizei.thueringen.de
www.thueringen.de/th3/polizei

Bundespolizeipräsidium

Polizeiliche Kriminalprävention
Heinrich-Mann-Allee 103
14473 Potsdam
Tel.: 03 31/9 79 97-0
E-Mail: kriminalpraevention@
polizei.bund.de
www.bundespolizei.de

IMPRESSUM

Das Werk und seine Teile sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung, insbesondere eine Reproduktion oder Vervielfältigung – auch in den elektronischen Medien – bedarf der vorherigen schriftlichen Einwilligung des Herausgebers.

Herausgeber

Polizeiliche Kriminalprävention
der Länder und des Bundes
Zentrale Geschäftsstelle
Taubenheimstraße 85
70372 Stuttgart
www.polizei-beratung.de

Redaktion

Julia Christiani
Polizeiliche Kriminalprävention
der Länder und des Bundes

Fachliche Unterstützung

Brandenburgische Technische Universität
Cottbus-Senftenberg
Forschungsbereich Angewandte Kriminalprävention und wissenschaftliche Begleitforschung am
Lehrstuhl für Architektur und Visualisierung
Fakultät 6 - Architektur, Bauingenieurwesen und
Stadtplanung



Brandenburgische
Technische Universität
Cottbus - Senftenberg

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

Bildnachweis

Fotos

Maik Goering (Titel; S.4; 6; 7 (Mitte, unten); 8; 9;
10; 16; 30)
SecuGround GmbH (S. 7 oben)

Abbildungen

Polizeiliche Kriminalprävention (S. 12; 31)
vgl. DIN SPEC 91414-2, Anhang B, Bild B.1:
Aufbau eines Zufahrtsschutzkonzepts (S. 14)
Christian Weicht (S. 42-48; 50-55)

Gestaltung

Oscar Charlie GmbH, Stuttgart
H2F GmbH & Co. KG, Rostock

Stand

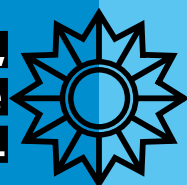
05/2025

EINE PUBLIKATION IHRER POLIZEI.

Weitere Infos finden Sie unter
www.polizei-beratung.de

Herausgeber:
Polizeiliche Kriminalprävention
der Länder und des Bundes
Zentrale Geschäftsstelle
Taubenheimstraße 85
70372 Stuttgart

**Wir wollen,
dass Sie
sicher leben.**



Ihre Polizei