

Schutz öffentlicher Räume vor Überfahrtaten

Entwicklung integrierter stadtbildverträglicher Sicherheitskonzepte

Detlev Schürmann & Christian Weicht

Aufgrund der aktuellen (sicherheits)politischen Entwicklungen und Beratungsbedarfe der Kommunen auf Bundesebene befasst sich auch das Deutsche Forum für Kriminalprävention (DFK) mit bauplanerischen und sicherheitstechnischen Maßnahmen zur Abwehr von Angriffen mit Fahrzeugen. Über das Engagement und bisherige Ergebnisse wird nachfolgend berichtet.

Von der Projektidee zum Normungsverfahren

In seinem „Aktionsplan für einen besseren Schutz des öffentlichen Raums“ vom 17.10.2017 stellte die Europäische Kommission fest, dass der „öffentliche Raum ... in letzter Zeit wiederholt Ziel von Terroranschlägen war, wobei sich die Täter die inhärenten Schwachstellen der sogenannten ‚weichen Ziele‘ zunutze machten, die sich aufgrund von deren Offenheit und ihres öffentlichen Charakters ergeben. Dies betraf Fußgängerzonen, Sehenswürdigkeiten, Verkehrsknotenpunkte, Einkaufszentren, Kultstätten, Märkte im Freien, Konzertsäle und Großstadtplätze, wie beispielsweise die Anschläge in Barcelona, Berlin, Brüssel, London, Manchester, Nizza und Stockholm gezeigt haben. Europa wurde nicht nur von Anschlägen ‚hoher Intensität‘ getroffen, bei denen sowohl Explosivstoffe als auch Feuerwaffen zum Einsatz kamen, sondern auch immer öfter von ‚Low-Tech‘-Anschlägen gegen den öffentlichen Raum, die mit Alltagsgegenständen wie Fahrzeugen für Amokfahrten oder Messer für Stichattacken verübt wurden. Maßgeblich für die Wahl der Ziele ist häufig die Absicht, zahlreiche Todesopfer zu verursachen.“ Bewertungen der Bedrohungslage durch Europol und das EU-Zentrum für Informationsgewinnung und -analyse (INTCEN) bestätigen diese Ausrichtung bei der Zielauswahl, für die auch in terroristischen Internetpublikationen offen geworben wird.

Da für den Schutz des öffentlichen Raums in erster Linie die Mitgliedstaaten selbst verantwortlich sind, die EU aber Handlungsbedarf sah, erklärte sie sich bereit, durch eine gezielte Finanzierung die entsprechenden Anstrengungen stärker zu unterstützen. Dazu zählen neben der Verbesserung der Zusammenarbeit von Erst Helfern auch innovative Maßnahmen für eine nachhaltige Stadtentwicklung. Als Beispiele werden genannt: der physische Schutz von Gebäuden und stark frequentierten Orten sowie die Förderung einer eingebauten Sicherheit („security by design“) im Rahmen der Gestaltung des öffentlichen Raums.¹

Im Jahr 2016 ereigneten sich mehrere schwere Gewalttaten in Form von Amok und Terror auch in Deutschland. Im Februar verletzte eine 15-jährige Deutsch-Marokkanerin einen Bundespolizisten lebensgefährlich mit einem Messer bei einer Kontrolle auf dem Hauptbahnhof in Hannover. Nach einer indischen Hochzeit verübten zwei junge mutmaßliche Salafiten aus Gelsenkirchen im April einen Bombenanschlag auf ein Gebetshaus der Sikhs in Essen. Fünf Menschen wurden zum Teil lebensgefährlich verletzt, als ein 17-jähriger Flüchtling aus Afghanistan im Juli mit Axt und Messer bewaffnet in einer Regionalbahn bei Würzburg auf die Fahrgäste losging. Im selben Monat schoss ein 18-jähriger Deutsch-Iraner vor einem Fast-Food-Restaurant um sich und tötete während der Amoktat neun Menschen. Ebenfalls im Juli zündete vor einem Musikfestivalgelände im bayerischen Ansbach ein 27-jähriger Flücht-

ling aus Syrien eine selbst gebastelte Bombe. Er selbst starb, 15 Menschen wurden zum Teil schwer verletzt. Im Dezember schließlich raste ein 24-jähriger Attentäter tunesischer Herkunft mit einem gestohlenen Lkw auf einem Weihnachtsmarkt in Berlin in die Menschenmenge. Dabei tötete er neun Menschen und verletzte bis zu 50 weitere Personen zum Teil lebensgefährlich.²

In Europa starben in 2016 bei drei Überfahrtaten 71 und in 2017 bei drei weiteren Überfahrtaten 27 Menschen. Über 700 Personen wurden dabei verletzt. Dem Schutz vor Überfahrtaten kommt damit eine besondere Rolle zu.

Projektidee nach bewährtem Verfahren im Einbruchschutz

Damit die Sicherheitsverantwortlichen vor Ort im Rahmen eines Zufahrtschutzkonzeptes eine Produktauswahl vornehmen können und um Grundlagen für eine mögliche Förderung zu schaffen, sind Mindeststandards zu definieren. Dieses Prozedere ist im Bereich des Einbruchschutzes gängige Praxis und kann grundlegend für den Zufahrtschutz übernommen werden. Seit 2014 kann über die KfW-Bankengruppe der nachträgliche fachgerechte Einbau DIN-geprüfter und zertifizierte Produkte durch eine bei einem Landeskriminalamt gelistete qualifizierte Fachfirma als Maßnahme zum Schutz gegen Wohnungseinbruch finanziell gefördert werden. Hier definiert die DIN EN 1627 (Prüfnorm für Fenster, Türen, Vorhangfassaden, Gitterelemente, Abschlüsse) Widerstandsklassen, Widerstandszeiten (Zeit, die ein Produkt einem Einbruch standhält), Tätertypen und

¹ https://ec.europa.eu/home-affairs/sites/home-affairs/files/what-we-do/policies/european-agenda-security/20171018_action_plan_to_improve_the_protection_of_public_spaces_en.pdf

² https://rp-online.de/panorama/ausland/terroranschlaege-und-amoklaeufe-in-deutschland_iid-16723439#6



Abbildung 1: Partnerorganisationen „stadtbildverträgliche Sicherheitskonzepte“ © 2019 Schürmann – Bonn

den Modus Operandi. An der Erarbeitung und Umsetzung des Förderprogramms war das DFK impulsgebend und der Autor maßgeblich beteiligt.

Expertenforum

Die Diskussion über die Absicherung öffentlicher Räume wurde häufig mit dem negativen Trend zur Verpöllerung der Städte geführt. Dabei ist das Ziel der städtebaulichen Kriminalprävention Sicherheit durch stadtbildverträgliche Fahrzeugsperren (teilweise als Stadtmobiliar) zu schaffen. So wurden zur Entwicklung eines möglichen Normungsprojekts für stadtbildverträgliche Fahrzeugsperren Sondierungsgespräche mit einschlägigen Bundesverbänden, Experten zivilgesellschaftlicher und sicherheitsspezifischer Behörden und Organisationen sowie Vertretern von Wissenschaft und Praxis aufgenommen. Alle hatten ihre Bereitschaft zur Unterstützung des Vorhabens signalisiert und konnten vom Autor in einem Forum, ansprechbar über das DFK, zusammengeführt werden:

- **Christian Weicht**, Fachberater für normgerechten stadtbildverträglichen Zufahrtsschutz sowie städtebauliche und technische Kriminalprävention, Lemgo
- **Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dominik Lengyel**, Lehrstuhl Architektur und Visualisierung, Institut für Bau- und Kunstgeschichte, Fakultät Architektur, Bauingenieurwesen und Stadtplanung, Brandenburgische Technische Universität Cottbus-Senftenberg

- **MBA Christian Schneider**, Sachverständiger für Zufahrtsschutz; Initiative Breitscheidplatz
- **Univ.-Prof. Dr.-Ing. habil. Norbert Gebbeken**, Fakultät für Bauingenieurwesen und Umweltwissenschaften; Universität der Bundeswehr München
- **Dr. Christian Endress**, Allianz für Sicherheit in der Wirtschaft Nordrhein-Westfalen e. V.
- **Dipl.-Ing. Annika Potthast**, Polizei-technisches Institut an der Deutschen Hochschule der Polizei
- **Harald Schmidt**, Polizeiliche Kriminalprävention der Länder und des Bundes (ProPK)

Das zuständige Referat für Migration und Terrorismus bei der EU-Kommission wurde informiert und beteiligt fortan die Autoren als Experten für Urbane Sicherheit an einschlägigen Veranstaltungen.

Auftaktveranstaltung

Am 28.5.2018 luden DIN und DFK gemeinsam zu einem Expertenworkshop „Fahrzeugsicherheitssperren – Normgerechter Zufahrtsschutz und Veranstaltungssicherheit im Rahmen integrierter stadtbildverträglicher Sicherheitskonzepte“ zu DIN nach Berlin ein.

Grundlegende Erfordernisse des Workshops waren beispielsweise die Entwicklung einer Entscheidungshilfe für Kommunalverantwortliche bei der Planung von Veranstaltungen im öffentlichen Raum sowie polizeiliche Belange im Rahmen von Sofort-

lagen. Hinzu kamen Fragestellungen nach der Berücksichtigung bauplanerischer und landschaftsgestalterischer (Schutz-)Maßnahmen im Rahmen nachhaltiger städtebaulicher Kriminalprävention. Weiter getragen wurde die Diskussion von der Prüfung einer möglichen finanziellen Förderfähigkeit kommunaler Infrastruktur analog der Standards für die Finanzanreize zur Förderung von Maßnahmen zum Schutz gegen Wohnungseinbruch. Am Ende zeigte sich zudem das Erfordernis einer Qualifizierung der privaten Sicherheitswirtschaft durch Aus- und Fortbildung.

Im Ergebnis waren sich die Teilnehmer einig, dass die Technische Richtlinie (TR) für mobile Fahrzeugsperren der Polizei nach ihrer Veröffentlichung Grundlage für ein Normungs- oder Standardisierungsprojekt werden könnte, beispielsweise in Form von einer sog. DIN SPEC.³ Im technischen Teil einer DIN SPEC wären Anforderungen an Zulassung, Prüf- und Testkriterien sowie deren Durchführung zu definieren. Daraus ließen sich Schutz- und Fahrzeugklassen ableiten und empfohlene Einsatzbereiche festlegen.

Mobile Fahrzeugsperren als Einsatzmittel der Polizei

Zeitgleich beschäftigte sich im ersten Halbjahr 2018 eine Arbeitsgruppe beim Polizeitechnischen Institut in Münster (PTI) an der Deutschen Hochschule der Polizei (DHPol) mit dem Thema mobiler Fahrzeugsperren. Dort waren Polizeiexperten der Länder und des Bundes zusammengekommen, um eine TR für mobile Fahrzeugsperren für den polizeilichen Einsatz zu entwickeln. Diese TR zur Zertifizierung, Auswahl und Beschaffung von mobilen Fahrzeugsperren für die Polizei, trat im August 2018 nach Verabschiedung durch die polizeilichen Gremien in Kraft. Allerdings geht sie über die international gültigen Vorschriften in mehreren Bereichen hinaus. So muss beispielsweise der Nachweis von zwei bestandenen Praxistests (Crash-test bei 90° und 45°) bei einem akkreditierten Prüfinstitut erbracht werden. Weiterhin wurden eine Schutzklasseneinteilung vorgenommen, Mindestanforderungen und Leistungsparameter formuliert, die von internationalen Standards abweichen. Dennoch bie-

³ In einem zweiten Schritt könnte diese dann Basis für eine DIN-Norm sein.



tet die TR die Gelegenheit zur Fortentwicklung der anerkannten Regeln der Technik entsprechend den aktuellen, zunächst nationalen Erfordernissen im Rahmen eines Standardisierungsverfahrens.

DIN-SPEC-Initiative

Im Anschluss an den Expertenworkshop und nach Inkrafttreten der TR Polizei hat der Vertreter DFK zum Herbst 2018 ein Normungsverfahren (DIN SPEC 91414 „Anforderungen an mobile Fahrzeugsperren“) bei DIN e. V. initiiert. Er informierte das Referat „Grundsatz, Polizei und Strafverfolgung“ (ÖSI1) im Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI) über das Vorhaben und beantragte eine finanzielle Förderung zur Kostenübernahme des DIN-SPEC-Verfahrens für mobile Fahrzeugsperren. In der 45. KW 2018 erfolgte die

Förderzusage in Höhe der Kosten des Antragsverfahrens. Für die Vereinbarung und Verausgabe der Mittel konnte Herr Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dominik Lengyel, Inhaber des Lehrstuhls „Architektur und Visualisierung“ an der Brandenburgischen Technischen Universität Cottbus-Senftenberg (BTU), gewonnen werden. Die BTU wird den Antrag stellen und soll das Verfahren moderieren. Unterstützt wird das Projekt von ProPK sowie dem Kompetenzzentrum Internationale Sicherheit (KIS) der Rheinischen Fachhochschule in Köln (RFH). Ziel ist die Entwicklung von Zulassungsrichtlinien für mobile Fahrzeugsperren im öffentlichen (Verkehrs-)Raum für bestehende Produkte auf der Basis der TR Polizei sowie der IWA 14-1, PAS 68 oder ASTM F2656 und für die Entwicklung neuer Produkte nach der neuen DIN SPEC. Diese soll die Kriterien, Randbedingungen und An-

forderungen für die Prüfung mobiler Fahrzeugsperren festlegen sowie Schutzklasseneinteilung, Mindestanforderungen und Leistungsparameter entwickeln. Am 11.6.2019 wurde der Zuwendungsbescheid des BMI der BTU zugestellt. Im weiteren Verlauf wird DIN e. V. einen Aufruf zur Mitarbeit bei der Entwicklung von Zulassungsrichtlinien für mobile Fahrzeugsperren im Internet veröffentlichen. Für die Dauer eines Monats haben alle Interessierten die Gelegenheit, sich zur Mitarbeit zu melden. Danach beginnt das DIN-SPEC-Verfahren mit einer Kick-off-Veranstaltung als konstituierende Sitzung. Diese ist für den 22. Oktober 2019 bei DIN in Berlin vorgesehen, der Bearbeitungszeitraum soll sieben Monate betragen. Bis zur Fertigstellung und Veröffentlichung der DIN-SPEC kann mit einem Bearbeitungszeitraum von bis zu einem Jahr gerechnet werden. Das DFK ist bei dem Verfahren nicht aktiv beteiligt. Der Autor bleibt als Initiator dem Verfahren verbunden und wird es mit diesem „Reifegrad“ (Projektentwicklung, Beratung und Vernetzung; satzungsgemäße Aufgaben des DFK) zur weiteren Entwicklung an die BTU übergeben und eine projektbegleitende Öffentlichkeitsarbeit sowie einen anwenderorientierten Wissenstransfer moderieren.

Zufahrtsschutzkonzepte und Inter-/Nationale Normen und Standards



Abbildung 2: Technische Richtlinie Polizei

© 2019 Schürmann – Bonn

Erarbeitung von Zufahrtsschutzkonzepten

Seit der Berufung in das Expertenteam zur Entwicklung integrierter stadtbildgerechter Sicherheitskonzepte beim DFK hat Mitautor Christian Weicht, Experte für städtebauliche und technische Kriminalprävention, den Zufahrtsschutz in sein Beratungsportfolio aufgenommen. Er berät Kommunen und Sicherheitsbehörden in Deutschland sowie im benachbarten Ausland und weiß, dass einer Sperrmittelauswahl die Erstellung eines Zufahrtsschutzkonzeptes vorausgeht. Das bedeutet: Für Veranstaltungsvorhaben (einmalig oder wiederkehrend) beurteilt er unter Beteiligung der Sicherheitsbehörden die Gefährdungslage und identifiziert und analysiert mögliche Schwachstellen. Die hier gewonnenen Erkenntnisse fließen in ei-

nem (Zufahrt-)Schutzkonzept zusammen. Grundlage bildet hier die ISO IWA 14-2 mit den Fragestellungen: Welche Anprallenergien können an welchen Zufahrtspunkten erreicht werden und müssen abgewendet werden? Und: Wie weit können mit geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen die Anprallenergien soweit wie möglich gedrosselt werden?

Nach Festlegung des von den Verantwortlichen definierten Schutzzieles berechnet er die exakten Standorte für die Sperrtechnik und unterstützt bei der Auswahl nach Anprallwinkel, Restanprallenergie, Eindringtiefe des Fahrzeuges sowie Weite des Trümmerfluges und Ausbreitung des Splitterfeldes.

Anliegerbeteiligung

Für ein normgerechtes Zufahrtsschutzkonzept nach ISO IWA 14-2 sind interne und externe Gruppen einzubinden, die ein Interesse an den Schutzmaßnahmen haben. Der Entwicklung von Zufahrtsschutzkonzepten sind regelmäßig Workshops und Anliegerbeteiligungsverfahren vorangestellt, um ganzheitlich kriminalpräventive Lösungen zu finden, die von den beteiligten Akteuren einvernehmlich getragen und akzeptiert werden. Dazu hat Christian Weicht verschiedene Verfahren und Arbeitsschritte sowie Leitfaden- und Checklistenentwürfe entwickelt. Dabei kommen auch seine Crime-Mapping-Marker⁴ zum Einsatz, mit denen die Beteiligten im Rahmen des Workshops ihre Erkenntnisse über das Kriminalitätsgeschehen auf einer Karte darstellen können. In einer anschließenden Diskussion können dann bereits einvernehmlich Lösungen gefunden werden, die auch im Zufahrtsschutzkonzept berücksichtigt werden. Eine ganzheitliche kriminalpräventive Lösung ist insbesondere bei der permanenten Absicherung von innerstädtischen Bereichen erforderlich. Denn durch die Veränderung von möglichen Fluchtwegen und von Interventionswegen können neue Tatgelegenheiten entstehen.

Unzureichende Beteiligung der Anlieger kann schnell deren Unmut wecken und im gewerblichen Bereich mit Umsatzeinbußen verbunden sein. So kam es beispielsweise nach der Absicherung des Breitscheidplatzes in Berlin zum Weihnachtsmarkt 2018/19 zu Anliegerbeschwerden.⁵ „Bereits im Mai hatten ... die größten Anlieger in einem Brief ... eine Modifizierung der



Abbildung 3: Breitscheidplatz/Budapester Straße, hier wurde eine Gastronomie direkt an die Fahrzeugsperranlage und Eindringtiefe des Fahrzeuges sowie Weite des Trümmerfluges und Ausbreitung des Splitterfeldes nicht berücksichtigt. © D. Schürmann

Sperrmaßnahmen gefordert. ... Hotels und Gewerbetreibende rundum beklagen seitdem nicht nur die Optik der Beton- und Stahlaufbauten, die eher an ein Militärcamp erinnern als einen Stadtplatz. Gerade auswärtige Kunden und Gäste reagierten besorgt und verängstigt auf die Absperungen. ... Weil kein anderer Platz in Berlin derartig gesichert ist, vermuten sie eine aktuelle Bedrohung rund um die Gedächtniskirche.⁶ Hinzu kamen Probleme mit dem Müll, die Sammelbehältnisse waren abgebaut worden.⁷

Inter-/Nationale Normen und Standards zu Zufahrtsschutz

Bisher gibt es zum Thema „Zufahrtsschutz“ in Deutschland keine nationale Norm. Neben weltweit über 250 Normierungen im Bereich des Zufahrtsschutzes gelten die Normierungen ISO IWA 14-1 und ISO IWA 14-2 (ISO = International Standard Organisation, IWA = International Workshop Agreement) als internationale Standards. Dieses Jahr laufen beide Normierungen aus und werden derzeit in ISO 14-1 und 14-2 umgewandelt. Während die ISO 14-1 eine reine Testnorm ist und Mindestanforderungen an die Sperre vorgibt, zeigt die ISO 14-2 auf, welche Inhalte ein Zufahrtsschutzkonzept berücksichtigen müsste. Beides zusammen, ein normgerechtes Zufahrtsschutzkonzept nach IWA 14-2 und die Verwendung von Zufahrtsschutzprodukten, die nach ISO 14-1 geprüft und zertifiziert sind, macht einen normgerechten Zufahrtsschutz aus.

Im europäischen Bereich entwickelte sich ebenfalls als Workshop

Agreement die CWA 16221. Sie fasst Leistungsanforderungen, Prüfverfahren und Hinweise zur Anwendung zusammen, gilt aber mit ihrem Stand aus dem Jahr 2010 als veraltet.

Eine Vielzahl von Zufahrtsschutzprodukten, insbesondere stadtbildverträgliche Produkte sind entsprechend der englischen Prüfnorm PAS 68 getestet. Wie auch bei anderen nationalen Prüfnormierungen (z. B. US-amerikanische ASTM F 2656 Standard Test Method for Vehicle Crash Testing of Perimeter Barriers) finden sich geprüfte und zertifizierte Produkte, die unter besonderer Prüfung der Geeignetheit in einem normierten Zufahrtsschutzkonzept mitberücksichtigt werden könnten.

Als einzige behördliche Richtlinie ist im Jahr 2018 die „Technische Richtlinie mobile Fahrzeugsperren“ (https://www.dhpol.de/TR_Mobile_Fahrzeugsperren_12_07_18.pdf) durch das Polizeitechnische Institut an der Deutschen Hochschule der Polizei veröffentlicht worden. Sie gibt vor, welche Voraussetzungen eine mobile Fahrzeugsperre als polizeiliches Einsatzmittel erfüllen muss. Anwendungsrichtlinien bestehen hierzu nicht. Nach ISO 14-2 könnten auch

⁴ Zeitschrift: „forum kriminalprävention“ 4/2014; <https://www.forum-kriminalpraevention.de/hot-spot.html>

⁵ <https://www.morgenpost.de/bezirke/charlottenburg-wilmersdorf/article217195491/Darum-stehen-immer-noch-Stahlkoerbe-und-Truckblocker-am-Breitscheidplatz.html>

⁶ <https://www.morgenpost.de/bezirke/charlottenburg-wilmersdorf/article226403985/Breitscheidplatz-bleibt-vorerst-eine-Festung.html>

⁷ <https://www.morgenpost.de/bezirke/charlottenburg-wilmersdorf/article226488319/Pfarrer-der-Gedaechtniskirche-bemaengelt-Missstaende.html>



Abbildung 4: Kantstraße/Budapester Straße

© D. Schürmann

derart geprüfte Produkte unter besonderer Betrachtung in einem Zufahrtsschutzkonzept berücksichtigt werden.

Mit Datum 23.4.2019 rief der DIN-Normenausschuss Bauwesen (NABau) zur Mitarbeit im Arbeitsausschuss NA 005-01-40 AA „Kriminalprävention (SpA zu CEN/TC 325 und ISO/TC 59/WG 5)“ auf. Das Arbeitsgebiet des neu gegründeten Arbeitsausschusses umfasst das Themengebiet „Kriminalprävention“ sowie die Spiegelung der Arbeiten von CEN/TC 325 „Vorbeugende Kriminalitätsbekämpfung durch Gebäude-, Anlagen-, und städtebauliche Planung“ auf nationaler Ebene. Die konstituierende Sitzung fand am 24.5.2019 in Berlin statt. Der Teil 8 der Norm wird sich mit dem Schutz von Gebäuden und Sehenswürdigkeiten gegen Angriffe mit Fahrzeugen beschäftigen. Allerdings liegt hier der Fokus mehr auf den Angriffen mit sprengstoffbeladenen Fahrzeugen.

Bund-Länder-Arbeitsgruppe (BLAG) und Projektauftrag der Europäischen Kommission

Beschluss zur Einrichtung einer BLAG „Schutz öffentlicher Räume vor Überfahrtaten“

Vor dem Hintergrund nationaler und internationaler Überfahrtaten mit hohen Opferzahlen fasste die Innenministerkonferenz (IMK) im August 2018 in ihrer 208. Sitzung den Beschluss, den Schutz öffentlicher Räume zu verbessern, um die Anfälligkeit

öffentlicher Orte zu verringern, Risiken zu reduzieren und Auswirkungen zu minimieren. Dazu hielt sie es für erforderlich, dass die Bauministerkonferenz bei der Stadtentwicklung sowie im Bau- und Planungsrecht und die Verkehrsministerkonferenz bei Beschlüssen zur Verkehrspolitik und -planung, insbesondere bei der Planung von Verkehrswegen in Ballungsräumen, den Schutz öffentlicher Räume vor Überfahrtaten berücksichtigt. Sie bat die Bauministerkonferenz unter Einbindung der Verkehrsministerkonferenz und unter Einbeziehung der kommunalen Spitzenverbände, eine länderoffene Bund-Länder-Arbeitsgruppe (BLAG) zur Erarbeitung von Leitlinien, Handlungsoptionen und Empfehlungen einzurichten, um hohe gemeinsame Standards und eine effektive Erhöhung der öffentlichen Sicherheit zu erreichen. Die IMK beauftragte den AK II (Innere Sicherheit), AK III (Kommunale Angelegenheiten) und AK V (Feuerwehr, Rettungswesen, Katastrophenschutz und zivile Verteidigung), Vertreter in die BLAG zu entsenden. (Der Beschluss sowie weitere Dokumente zur Berichterstattung sind im Internet veröffentlicht und für jedermann einsehbar unter: <https://www.bundesrat.de/IMK/DE/termine/termine-node.html>)

Konstituierende Sitzung der BLAG

Das Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration Schleswig-Holstein lud am 17.10.2018 unter Beteiligung der Fachkommission Städtebau, der genannten Arbeitskreise der IMK, der Verkehrsminister-

konferenz (VMK) sowie der kommunalen Spitzenverbände nach Kiel ein. Der Vertreter DFK gab dort in seinem Impulsvortrag einen Überblick über Bestandsaufnahme sowie über seine bisherigen Engagements zum Thema: „Entwicklung integrierter stadt-bildverträglicher Sicherheitskonzepte zum Schutz öffentlicher Räume vor Überfahrtaten.“

In der anschließenden Aussprache und Diskussion wurde herausgestellt, dass sich insbesondere die Sicherheitsorgane, vereinzelt aber auch die Bereiche der Verkehrs- und Stadtplanung mit dem Thema Überfahrtaten beschäftigen. Als städtebauliches Thema wurde der Bereich Sicherheit im öffentlichen Raum, insbesondere bezüglich Überfahrtaten, nur anlassbezogen wahrgenommen. Schutzmaßnahmen wurden in der Praxis laageabhängig durch die Sicherheits- und Ordnungsbehörden angeordnet und umgesetzt. In einigen Kommunen und Städten wurde bereits abgewogen, ob dauerhafte Maßnahmen gegenüber temporären Maßnahmen sinnvoller und wirtschaftlicher seien. Die Gemeinden sollten die Polizei als einen Träger öffentlicher Belange im Bauleitplanverfahren einbinden, wenn es Hinweise auf potenzielle Gefährdungslagen von öffentlichen Räumen gibt.

Zur Förderung des Austausches und zur Unterstützung von Kommunen bei der Planung von sicherheitsrelevanten Maßnahmen könnte eine Liste von bereits umgesetzten Konzepten bzw. Best-Practice-Beispielen erarbeitet und bereitgestellt werden. Darüber hinaus wurde erwogen, eine Austauschplattform im Bereich der Kriminalprävention zu installieren, um die aktuellen Möglichkeiten, technischen Entwicklungen und Planungshilfen zur Verfügung zu stellen. In der weiteren Diskussion der Arbeitsgruppe zeigte sich, dass Sicherheit im öffentlichen Raum in erster Linie ein fachübergreifendes, aber vorrangig kommunales Thema ist und eine Angelegenheit der Sicherheitsbehörden darstellt. Das Thema Sicherheit im öffentlichen Raum, insbesondere bezogen auf Überfahrtaten, fordere die Kommunen sowohl planerisch, organisatorisch als auch technisch heraus. Es zeigte sich aber auch, dass das Thema der Sicherheit des öffentlichen Raumes nicht abschließend gelöst werden kann. Allenfalls können bestimmte gefährdete Orte nach Pri-

orisierung geschützt werden. Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung könnten temporär oder permanent und müssten technisch-konstruktiv auf die abstrakte Gefährdung angemessen abgestimmt sein. Sofern diese Maßnahmen verstetigt und ein städtebauliches Thema würden, sei die Bevölkerung im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften des Baugesetzbuches zu beteiligen.

Aufgrund des Arbeitsauftrags der IMK, „Erarbeitung von Leitlinien, Handlungsoptionen und Empfehlungen, zum Erreichen hoher gemeinsamer Standards und einer effektiven Erhöhung der öffentlichen Sicherheit“, sah die BLAG abschließend nachfolgende Inhalte für ein mögliches Arbeitsprogramm:

- Erarbeitung eines Thesenpapiers zur weiteren Behandlung des Themas
- Entwicklung einer Checkliste für die Kommunen
- Einrichtung einer Informationsplattform im Internet
- Prüfung der Möglichkeit der Veröffentlichung einer Liste von städtebaulich umgesetzten Lösungen in Zusammenarbeit mit dem Städtetag

Diese waren in den vergangenen Monaten Gegenstand verschiedener interner Gesprächsrunden, über deren Ergebnisse im Rahmen der Herbsttagung der IMK berichtet werden dürfte. Weitere Unterstützung könnten die oben formulierten Arbeitsaufträge erfahren, wenn man den aktuellen Projektaufruf der Europäischen Kommission zur Verbesserung des Schutzes öffentlicher Räume und anderer weicher Ziele betrachtet.

Beratung durch die Projektgruppe „Städtebau und Einbruchschutz“ der Kommission Polizeiliche Kriminalprävention (KPK)

Im August 2019 konnten Vertreter der PG „Städtebau und Einbruchschutz“ der KPK zur Mitarbeit in der BLAG gewonnen werden. Die Projektgruppe ist Teil des Programms Polizeiliche Kriminalprävention der Länder und des Bundes (ProPK) und beschäftigt sich ebenfalls mit der Entwicklung integrierter stadtbildverträglicher Sicherheitskonzepte zum Schutz öffentlicher Räume vor Überfahrtaten. Zudem besteht im Kontext des Themas „Sicherheit in öffentlichen Räumen“ bereits eine Vielzahl an zur Verfügung stehenden Maßnahmenpaketen.

Projektaufruf der Europäischen Kommission zur Verbesserung des Schutzes öffentlicher Räume und anderer weicher Ziele

Dieser ist seit dem 25.7.2019 über die Internetseite der Generaldirektion der Europäischen Kommission, Referat D 2 (Migration und Inneres), unter <https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/opportunities/topic-details/isfp-2019-ag-protect> veröffentlicht und rekrutiert sich aus dem Internal Security Fund – Police. Ein Teil des ISF-Polizeifonds wird von der Kommission im Rahmen von Unionsmaßnahmen verwaltet, zu denen Aufrufe zur Einreichung von Vorschlägen, Auftragsvergabe, Direktvergabe und Übertragungsvereinbarungen gehören. Dieser Call ist mit einem Budget von 3 Mio. Euro ausgestattet und ist Teil der im Jahresarbeitsprogramm 2019 vorgesehenen Maßnahmen in Höhe von 43 Mio. Euro.

Die im Rahmen dieses Aufrufs eingereichten Projektanträge sollen den Schutz des öffentlichen Raums und anderer weicher Ziele im Einklang mit dem EU-Aktionsplan zum Schutz öffentlicher Räume verbessern. Im Weiteren wird ausgeführt, dass die Projekte darauf abzielen müssen, eines oder mehrere der folgenden Ergebnisse zu erzielen:

1. Entwicklung und Umsetzung der im Arbeitsdokument der Kommissionsdienststellen „Gute Praktiken zur Unterstützung des Schutzes des öffentlichen Raums“ aufgeführten bewährten Verfahren in den Bereichen
 - 1.1 Schwachstellenbewertung und -planung,
 - 1.2 Sensibilisierung und Schulung,
 - 1.3 Körperschutz und
 - 1.4 Koordinierung und Zusammenarbeit zwischen öffentlichen und privaten Beteiligten;
 - ...
- 3.2. Verbesserung des Schutzes von öffentlichen Räumen, städtischen Gebieten und anderen weichen Zielen durch
 - Entwicklung, Umsetzung und Einführung neuer Sicherheitslösungen,
 - Schulungen, Übungen,
 - Austausch bewährter Verfahren und Sensibilisierungsmaßnahmen.

Weiter heißt es, dass in Anbetracht der Tatsache, dass die erfolgreiche Umsetzung des EU-Aktionsplans zur

Unterstützung des Schutzes des öffentlichen Raums eine Zusammenarbeit zwischen öffentlichen und privaten Akteuren erfordert, wären Projektvorschläge, die von einem Konsortium aus öffentlichen und privaten Einrichtungen (Public-private-Partnership – PPP) vorgelegt werden, besonders zu begrüßen.

Der Antrag kann online seit dem 25.7.2019 unter eingangs zitiertem Link online eingereicht werden. Bewerbungsende ist der 28.11.2019

Ausblick

Von den Autoren wird angedacht, die Formulierung von (zivilen) Handlungsempfehlungen für die Kommunen in Abstimmung mit der BLAG zu entwickeln. Dazu wäre eine Kooperation mit der Polizeilichen Kriminalprävention der Länder und des Bundes sowie den kommunalen Spitzenverbänden anzustreben, um mit einheitlichen Standards die Kommunen und zugleich die Fachberater der (Kriminal-)Polizeilichen Beratungsstellen zu informieren.

In Ermangelung erfahrener Fachkräfte zur Erarbeitung von Zufahrtsschutzkonzepten wurden mit der privaten Sicherheitswirtschaft Vorgespräche geführt, wie eine zertifizierte Aus-/Fortbildung mit persönlichen und fachlichen Zugangsvoraussetzungen zu entwickeln sei, um eine hohe fachliche Kompetenz sowie die erforderliche Vertraulichkeit in der Handhabung der sensiblen Thematik zuverlässig zu gewährleisten. Angedacht werden könnte hier die Aus-/Fortbildung einer „Staatlich geprüften Fachkraft für normgerechten Zufahrtsschutz“ auf dem Niveau der „Fachkraft für Schutz und Sicherheit“ unter Einbeziehung einer Zuverlässigkeitsüberprüfung analog zum privaten Bewachungsgewerbe. Für den Bereich der Meisterausbildung könnte eine modulare Hochschulfortbildung mit Zertifikat und Credit Points (CP) entwickelt werden, die für ein einschlägiges Masterstudium anrechenbar wären.

Arbeitsgemeinschaft Bauliche Kriminalprävention:

Christian Weicht, Fachberater für normgerechten stadtbildverträglichen Zufahrtsschutz sowie städtebauliche und technische Kriminalprävention

Kontakt@weicht.eu

Detlev Schürmann, M. A., Kriminologie & Polizeiwissenschaft, Bauliche Kriminalprävention/KRITIS; Kompetenzzentrum Internationale Sicherheit (KIS), Rheinische Fachhochschule Köln (RFH) – Senior Fellow – Detlev.Schuermann@rfh-koeln.de und Stiftung Deutsches Forum für Kriminalprävention c/o Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat

Detlev.Schuermann@bmi.bund.de