

SMART PREVENTION

Prävention in der digitalen Welt



25. DPT

DEUTSCHER PRÄVENTIONSTAG | **PRÄVENTION IN DER DIGITALEN WELT**

28./29. SEPTEMBER 2020

ZUM KONGRESSPROGRAMM

Phänomen

Gefährdung

Chancen

Vision

Integrierte stadtbildverträgliche Sicherheitskonzepte

Detlev Schürmann, M.A. – Experte Kriminalprävention

Kriminologe, Polizeiwissenschaftler, Diplom-Verwaltungswirt

- über 40 Jahre Erfahrung in verschiedenen Führungspositionen und Funktionen im operativen und strategischen Polizeidienst und Sicherheitsmanagement
- 10 Jahre Dozent und Prüfer für Bewachungsrecht an verschiedenen Industrie- und Handelskammern.
- Veröffentlichung diverser Fachbücher und Textbeiträge zur Vorbereitung auf die Sachkundeprüfung nach § 34 a GewO zu den Themen Recht und Psychologie
- Gutachter für Projekte der Sicherheitsforschung (VDI)

Tätigkeitsschwerpunkte:

Projekt- und Strategieentwicklung, Organisations-/Prozessberatung sowie Vernetzung für

- Institutionen des Bundes, der Länder und deren Sicherheitsbehörden
- private Sicherheitswirtschaft

Themen:

- (Kommunale und Städte-) Bauliche Kriminalprävention
- Entwicklung integrierter stadtbildverträglicher Sicherheitskonzepte für öffentliche und teilöffentliche Infrastrukturen (PPP) sowie für Hochsicherheitsbereiche einschließlich Prävention von Amok und Terror
- Qualifizierung und Kooperation privater Sicherheitswirtschaft
- Entwicklung von Finanzanreizen zur Förderung der Kriminalprävention

19.12.2016 - Anschlag auf den Berliner Weihnachtsmarkt



Reaktionen



Sicherheit - sichtbar



Amokfahrt – Erweiterter Suizid



Abkommen von der Fahrbahn



Verlust der Fahrzeugkontrolle



Schrecksekunde in einem Hamburger Einkaufszentrum: Ein 85-jähriger Mann tritt in seinem SUV versehentlich aufs Gaspedal und fährt mit dem Wagen durch die Handtaschenabteilung von Galeria Kaufhof. Er wird dabei leicht verletzt, Kunden und Mitarbeiter bleiben unversehrt.

<https://www.ndr.de/nachrichten/Die-Bilder-der-Woche-aus-Norddeutschland,bilderderwoche1134.html>

Illegale Autorennen



Fahrzeugteile liegen am 1. Februar in Berlin nach einem illegalen Autorennen in der Tauentzienstraße. Die beiden Fahrer hatten dabei einen tödlichen Unfall verursacht und müssen sich derzeit wegen Mordes vor Gericht verantworten

© DPA

Vorhandenes Mobiliar ertüchtigen



Schutzzonen schaffen



Planerische Darstellung



Planerische Aktivierung



© 2017 Andreas Heupel Architekten BDA - Münster

Firmitas-Utilitas-Venustas

Sicherheit durch Gestaltung



Beispiele – Stadtmöblierung



Integrierte Konzepte – Barriereabbau + Sicherheit



Sichere Stadt

Förderbereiche: Bauliche Maßnahmen

- bestehende Gebäuden kommunaler Infrastruktur
- Gebäude- und Mitarbeitersicherheit
- Schutz vor Einbruch und Vandalismus
- Schutz vor Übergriffen und Bedrohungen



2017/2018

Städtebauliche Kriminalprävention

- bestehende Verkehrsanlagen Haltestellen, Bahnhöfe, deren Umfeld, Zu-, Ein und Ausgänge ...
- öffentlicher Raum Fußgängerzonen, Wegeführungen, Orientierung, Beleuchtung ...



Gewährleistung von Widerstandsklassen in der Förderung

2013/2014

Informationen über die finanzielle Förderung sowie die **konkreten Maßnahmen** finden Sie im Merkblatt „Altersgerecht Umbauen – Investitionszuschuss (Nr. 455)“ sowie der dazugehörigen Anlage **„Technische Mindestanforderungen für Maßnahmen zur Barrierereduzierung und zum Einbruchschutz“**.

Anlage zum Merkblatt

Altersgerecht Umbauen:
Kredit (159)

KFW
Bank aus Verantwortung

Technische Mindestanforderungen und förderfähige Maßnahmen

159
Kredit

Teil: Technische Mindestanforderungen

Die technischen Mindestanforderungen sind verpflichtend für die Förderung einzuhalten. Die nachfolgend im Abschnitt Einzelmaßnahmen zum Einbruchschutz sowie in den Förderbereichen 1 bis 7 in Fettdruck dargestellten Maßnahmen sind einzeln oder in Kombination mit anderen Maßnahmen förderfähig. Die Bestimmungen der jeweiligen Maßnahme sind vollständig umzusetzen.

Geleitet durch:
Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit

aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Maßnahmen zum Einbruchschutz

Förderfähige Maßnahmen und Anforderungen

- Einbau einbruchhemmender Haus- und Wohnungseingangstüren.** Diese müssen
 - die Widerstandsklasse RC2 nach DIN EN 1827 oder besser (auch ohne Einhaltung der sicherheitstechnischen Anforderungen an die umgebenden Wandbauteile) aufweisen.
 - einen U-Wert von maximal 1,3 W/(m²·K) aufweisen, sofern es sich um Außentüren als Teil der thermischen Hülle des Gebäudes handelt.
- Einbau von Nachrüstsystemen für Haus- und Wohnungseingangstüren.** Diese müssen
 - für Schlösser (z. B. Querriegelschlösser mit/ohne Sperrbügel, Türzusatzschlösser, Kastenriegelschlösser) / Bands Seitensicherungen der DIN 18104 Teil 1 oder 2 zum Einbruchschutz entsprechen.
 - Schutzbeschläge nach DIN 18257 ab Klasse ES 1 zum Einbruchschutz aufweisen.
 - oder
 - bei Mehrfachverriegelungssystemen z. B. mit Sperrbügelfunktion nach DIN 18251 zum Einbruchschutz, Klasse 3 oder besser sowie bei Einsteckschlössern nach DIN 18251 zum Einbruchschutz, Klasse 4 oder besser eingebaut werden.
 - oder
 - bei Neuverglasung einbruchhemmendes Glas entsprechend P4 oder besser nach DIN EN 356 aufweisen.
- Einbau von Nachrüstsystemen für Fenster, Balkon- und Terrassentüren** (z. B. aufschraubbare Fensterstangenschlösser, Bands seitensicherungen, drehhemmter Fenstergriff, Plitzkopferverriegelungen). Diese müssen
 - der DIN 18104, Teil 1 oder 2 entsprechen.
 - oder
 - bei Neuverglasung einbruchhemmendes Glas entsprechend P4 oder besser nach DIN EN 356 aufweisen.
- Einbau einbruchhemmender Gitter, Klapp- und Rollläden** (einschließlich Lichtschachtabdeckungen). Diese müssen
 - nach DIN EN 1827 ab der Widerstandsklasse RC2 eingebaut werden.
- Einbau von Einbruch- und Überfallmeldeanlagen.** Diese müssen
 - die Anforderungen nach DIN EN 50 131, Grad 2 zum Einbruchschutz oder besser erfüllen. Mögliche Komponenten sind: Überfalltasten, Geräteabschaltung, intelligente Türschlösser mit personalisierter Zutrittsrechten

Die Maßnahmen zum Einbruchschutz sind durch **Fachunternehmen** auszuführen. Es gelten **im Einzelfall** die in der Beschreibung der jeweiligen Maßnahme genannten **Anforderungen gemäß DIN**.

Informationen zum fachgerechten Einbau von zertifizierten und DIN-geprüften einbruchhemmenden Produkten erhalten Sie bei den (Kriminal-) Polizeilichen Beratungsstellen. Herstellerverzeichnisse und Errichterlisten hierzu finden Sie unter www.k-einbruch.de

Staatliche Förderung

Einbruchschutz zahlt sich aus

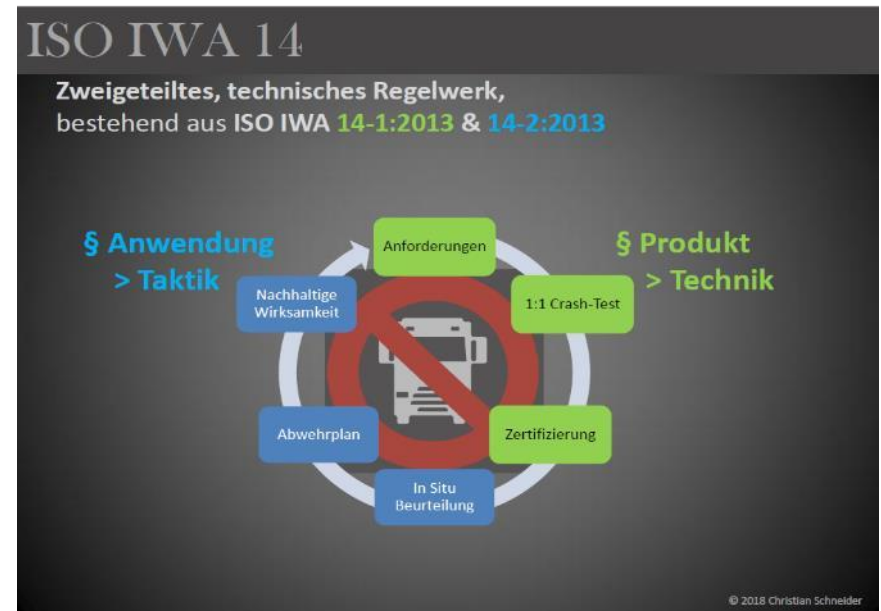
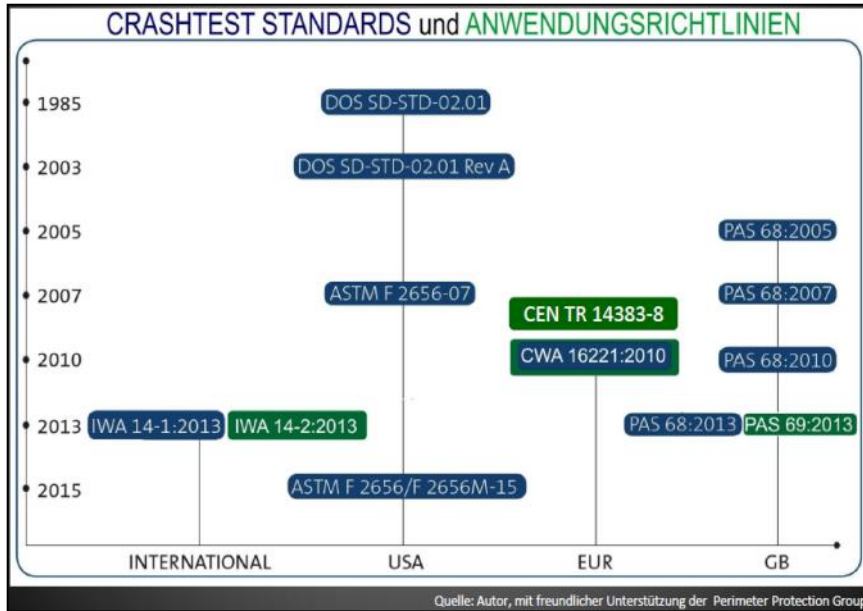
Jetzt auch Einzelmaßnahmen zum Einbruchschutz durch Zuschuss oder Kredit



Wir wollen, dass Sie sicher leben. Ihre Polizei

Kompetent. Kostenlos. Neutral.

Normgerechter Zutrittschutz - Zulassungs-/Anwendungsrichtlinien



ISO IWA 14

Die ISO IWA 14 Serie

„Wer das Ganze sieht, versteht das Detail.“

- Zutrittschutz von A-Z, erstellt im Auftrag der internationalen Gemeinschaft
- als international anerkannte Regel der Technik
- unter der Leitung des britischen CPNI (MI5)
- durch ein internationales Expertengremium aus 34 Ländern und Organisationen

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

IWA 14-2
Vehicle security barriers — Part 2: Application

Gültig seit 15. November 2013

© 2018 Christian Schneider

Crowded Places Guidance

See the latest guidance for your sector. Click on your sector to begin:

NIGHT-TIME ECONOMY	CINEMAS AND THEATRES	STADIA AND ARENAS
RETAIL	HEALTH	EDUCATION
PLACES OF WORSHIP	HOTELS AND RESTAURANTS	MAJOR EVENTS
VISITOR ATTRACTIONS	COMMERCIAL CENTRES	TRANSPORT

NaCTSO

COUNTERTERRORISM POLICING

Hostile vehicle mitigation (HVM)

1. INTRODUCTION TO VEHICLE BORNE THREATS

The threats range from vandalism to sophisticated or aggressive attack by determined criminals or terrorists.

2. VBIEDs

The effects from a VBIED include the blast, fireball, primary, and secondary fragmentation and ground shock.

3. VEHICLE AS A WEAPON (VAW)

A vehicle by itself can also be used with hostile intent to breach a perimeter, ram and damage infrastructure, or as a weapon to injure and kill people.

4. MITIGATING A VEHICLE BORNE ATTACK

Threats from vehicles can be mitigated by installing physical measures (including blending into the landscape or streetscape) which may be passive (static) or active (security controlled).

Mobile + stationäre Sperren Klassische Systeme

BETA FENCE

- Unauffällig und nicht als Anti-Terror-Sperre wahrnehmbar
- Perfektes Stadt-Design
- Relativ schnelle und einfache Installation
- Crash-Tested: PAS 68



Betafence PSB2: Seating Block with APEX Top.



TRUCKSTOPPER



TRUCKSTOPPER 6	ZERTIFIZIERUNG	(BSI PAS68:2010) V/7500(N2)/48/90-2.8/0.0
	HÖHE ÜBER DEM BODEN*	900 mm
	FUNDAMENTTIEFE	200 mm
	OPTIONEN	Edelstahl- oder Baustahl-Ummantelung (flach oder schräg), Blumenkästen, Fahrradständer



TRUCKSTOPPER 7	ZERTIFIZIERUNG	(BSI PAS68:2010) V/7500(N2)/64/90-7.1/14.8
	HÖHE ÜBER DEM BODEN*	900 mm
	FUNDAMENTTIEFE	200 mm
	OPTIONEN	Edelstahl- oder Baustahl-Ummantelung (flach oder schräg), Blumenkästen, Fahrradständer

*ohne Ummantelung

Normkonformer Zufahrtsschutz mobile truckBloc Segmente für spontane Anwendungen



Protective Street Furniture PAS 68 / IWA 14



Protective Street Furniture

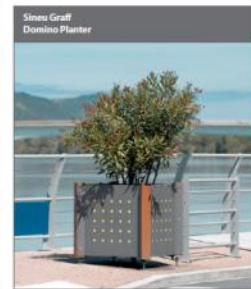
Street Furniture Protective Planters

Street Furniture

Protective Planters
Integrated RhinoGuard™ Technology

www.aashikoln.de/en/inf/protective-planters

16



Product Name	Excavation depth (mm)	Height Above Ground (mm)(FGL)	Width (mm)	Finish
RhinoGuard™ 75/50 Protective Planter Frame	950	950	952	Powder Coated
RhinoGuard™ 75/50 Protective Planter Frame with Glove Planter	950	1000	2000	Precious Stone

Test 1 (frame)
Vehicle: Fully laden 7.5 tonne two axle rigid N2 lorry
Vehicle Speed: 40mph (64km/h)
PAS 68 Classification Code: PAS68:2010:V/7500(N2)/64/90:0.0/0.0

Test 2 (frame)
Vehicle: Unladen 7.5 tonne two axle rigid N3 lorry (empty 18 tonner)
Vehicle Speed: 50mph (80km/h)
PAS 68 Classification Code: PAS68:2010:V/7500(N3)/80/90:1.7/0.0

Test 3 (frame with Glove planter)
Vehicle: Unladen 7.5 tonne two axle rigid N3 lorry (empty 18 tonner)
Vehicle Speed: 50mph (80km/h)
PAS 68 Classification Code: PAS68:2010:V/7500(N3)/80/90:3.8/35.5

Protective Street Furniture PAS 68 / IWA 14



Protective Street Furniture

Street Furniture EOS 75/30

EOS 75/30
Protective Seat

Street Furniture

www.marshall.com/protective-furniture

18

Product Name	Seat Span (mm)	Height Above Ground (mm) (FGU)	Finish
EOS 75/30 Protective Seat	1800	875	Ferrocast and Timber

*Please note, the installed spacing between the 75/30 Seat Frame and the outer face of the next successive security measure should be a maximum of 300mm

Vehicle: Fully laden 7.5 tonne two axle rigid N2 lorry
 Vehicle Speed: 30mph (48km/h)
 PAS 68 Classification Code:
 Test 1: Front Facing (Centre): PAS68:2010:V/7500(N2)/48/90:0.0/0.0
 Test 2: Back facing (Centre): V/7500(N2)/48/90:3.1/0.0
 Test 3: Back facing (Off Centre): V/7500(N2)/48/90:2.7/0.0

Introducing adequate seating facilities is an essential aspect of public realm design. Seating provides people with areas to rest and enjoy their surroundings, and can contribute towards the overall character and identity of an outdoor space.

Marshall has developed and impact tested an innovative frame structure, designed to fit seamlessly inside an array of seating styles, providing the ultimate in integrated security solutions. This highly engineered RhinoGuard™ technology signals a remarkable breakthrough in the security industry, enabling exceptional levels of protection to be incorporated into the natural street scene, whilst enhancing both the functionality and design of our public spaces. The structure has been developed to enable seating styles in various materials to be designed around it to coordinate with any environment, and is supplied shrouded with the elegant EOS' design as standard.

The seat ends are manufactured using our durable Ferrocast polyurethane material, and can be supplied in a wide selection of RAL colours to coordinate with the surrounding environment. Seating slats are manufactured from FSC sourced loko hardwood timber, whilst a perforated steel front panel adds to the contemporary design. Utilising the experience and knowledge of our team of design engineers, we can develop bespoke seating styles in many materials, to disguise the crash tested structure and meet the requirements of any project.

To create a co-ordinated result, our Grove Protective Planter and our stainless steel and Ferrocast sleeved bollards are a great choice.

Protective Street Furniture PAS 68 / IWA 14

Powered by
RHINO GUARD™
 High Security Technology



Street Furniture GEO

Street Furniture

GEO Coordinated Range

The coordinated GEO range with Integrated RhinoGuard™ Protective Technology reflects the best of modern urban design: simplicity, sustainability and robust materials in a low profile form.

The GEO 'shadow gap' design theme continues throughout the product range to enhance the sense of place and identity. This enables a consistent project signature to be established and helps minimise visual clutter.

The range consists of a bollard, lightstack, living wall, fingerpost, litter bin and lamppost, all with the possibility of integration.

The GEO Living Wall with integrated protective technology combines natural landscaping with the requirement to protect and secure a public space. The 1m high unit features three upright PAS68 certified GEO bollards with an integrated steel frame to encourage extensive plant growth throughout the product. The product utilises winter hard ivy to ensure dense growth all year round with limited maintenance.

www.aashb.co.uk/commercial/StreetFurniture

20



For more information, please contact our sales office on 0370 6002425.

Entwicklung von integrativen Sicherheitskonzepten im Einklang mit dem Stadtbild - Expertengruppe:

2017/2018

Christian Weicht Fachberatung » Referenzen » Service » Impressum

b.tu Brandenburgische Technische Universität Cottbus - Senftenberg

für Kommunen

Fakultät 6 Lehrstuhl Darstellungslehre

FZ RISK Forschungszentrum Risiko, Infrastruktur, Sicherheit und Konflikt Universität der Bundeswehr München

ASW

Nordrhein-Westfalen

Wir wollen, dass Sie sicher leben. Ihre Polizei. Kompetent. Kostenlos. Neutral.

Kompetenz-Center Aus- und Weiterbildung

Mai 2018



Bundesverband

Agenda

Kompetenz-Center Aus- und Weiterbildung

Datum: 02. Mai 2018
Ort: BASF SE, Berliner Büro, Charlottenstr. 59, 10117 Berlin
Uhrzeit: 11:00 Uhr – 17:00 Uhr

TOP	Thema	Verantwortlich	Uhrzeit
2	Aus- und Fortbildungseinheit zur geprüften/zertifizierten Fachkraft für normgerechten Zufahrtsschutz; IHK-Zertifizierungsseminar	Christian Endreß / Detlev Schürmann	11:15-12:00

Mai 2018



Fahrzeugsicherheitssperren

Normgerechter Zufahrtsschutz und Veranstaltungssicherheit im
Rahmen integrierter stadtbildverträglicher Sicherheitskonzepte
Experten-Workshop

Foto: © imago/Seeliger

Veranstaltungsort

DIN e. V.
Am DIN-Platz
Burggrafenstraße 6
10787 Berlin.

Initiative und Kooperation:



28. Mai 2018 in Berlin

Ziele der Veranstaltung

- Zusammenbringen der Akteure
- Überblick über den aktuellen Stand der technischen Regeln
- Erstellen eines Aktionsplans

10:00 Uhr *Empfang und Registrierung*

10:15 Uhr **Begrüßung**

Amelie Leipprand, DIN e.V.

*Klaus Zuch, Abteilungsleiter III (Öffentliche Sicherheit und Ordnung)
Senatsverwaltung für Inneres und Sport des Landes Berlin*

10:20 Uhr **Kurze Vorstellungsrunde**

10:30 Uhr **Hintergrund, Erfordernis und Einführung in das Thema**

Detlev Schürmann – DFK

Fachliche Impulse

- *Christian Schneider – Zufahrtsschutzkonzept nach IWA 14-1 und -2*
- *Prof. Dr.-Ing. Norbert Gebbeken – Computersimulierte Zusatztests / IWA 14-1*
- *Annika Potthast – Technische Richtlinie Polizei für mobile Fahrzeugsperren*
- *Christian Buschhoff – Aktivitäten der Arbeitsgruppe Veranstaltungssicherheit*

12:00 Uhr *Mittagspause*

13:00 Uhr **Diskussionen Teil 1**

*Gemeinsame Formulierung der zentralen Fragestellungen im Hinblick auf die
Ausgangserfordernisse*

14:00 Uhr *Kaffee-Pause und Exkursion zum Breitscheidplatz*

15:00 Uhr **Diskussionen Teil 2**

Ausarbeitung einer konkreten To Do-Liste für das weitere Vorgehen

16:00 Uhr **„get together“ und Ausklang**

16:30 Uhr **Ende der Veranstaltung**

POLIZEI - Technische Richtlinie mobile Fahrzeugsperrren

PTIonline

Das Polizeitechnische Institut

Veranstaltungen

Richtlinien

Projekte

Archiv

März/August 2018

Das Polizeitechnische Institut



Das Polizeitechnische Institut

> Aktuelles

> Das Team

> Technik

Mobile Fahrzeugsperrren

Aus gegebenem Anlass wurde das PTI im Herbst 2017 mit der Erstellung einer Technischen Richtlinie für mobile Fahrzeugsperrren beauftragt. Im März 2018 wurde daraufhin eine Bund-Länder-Arbeitsgruppe eingerichtet, um in Form einer Technischen Richtlinie die Anforderungen an ein solches polizeiliches Einsatzmittel zu definieren, mit dem das Durchbrechen von Fahrzeugen effektiv verhindert werden kann. Fünf Monate später, nämlich im August 2018, wurde die neue Technische Richtlinie für Mobile Fahrzeugsperrren in Kraft gesetzt. Erste Zertifizierungen gemäß dieser Richtlinie sind bereits erfolgt.

> Technische Richtlinie mobile Fahrzeugsperrren 8/2018

> Information zum Prüfaufbau - Durchgangsbreite

POLIZEI - Technische Richtlinie mobile Fahrzeugsperren

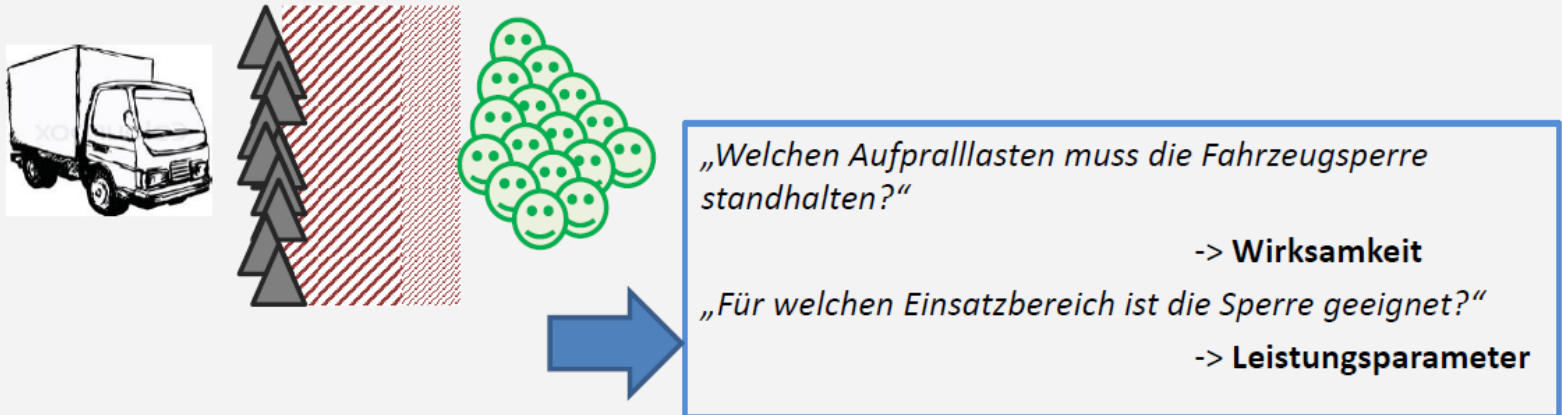


2. Fachtagung „Terrorabwehrsperren“, 19./20. September 2018
- Technische Richtlinie „Mobile Fahrzeugsperren“ -

Dipl.-Ing. Annika Pothast, PTI der DHPol

Definition des polizeilichen Einsatzmittels „Mobile Fahrzeugsperre“

Mobile Fahrzeugsperren sind mobile technische Systeme zur Sicherung von Veranstaltungsortlichkeiten und/oder Einsatzräumen vor durchbrechenden Fahrzeugen mit geprüfter Leistungsfähigkeit.



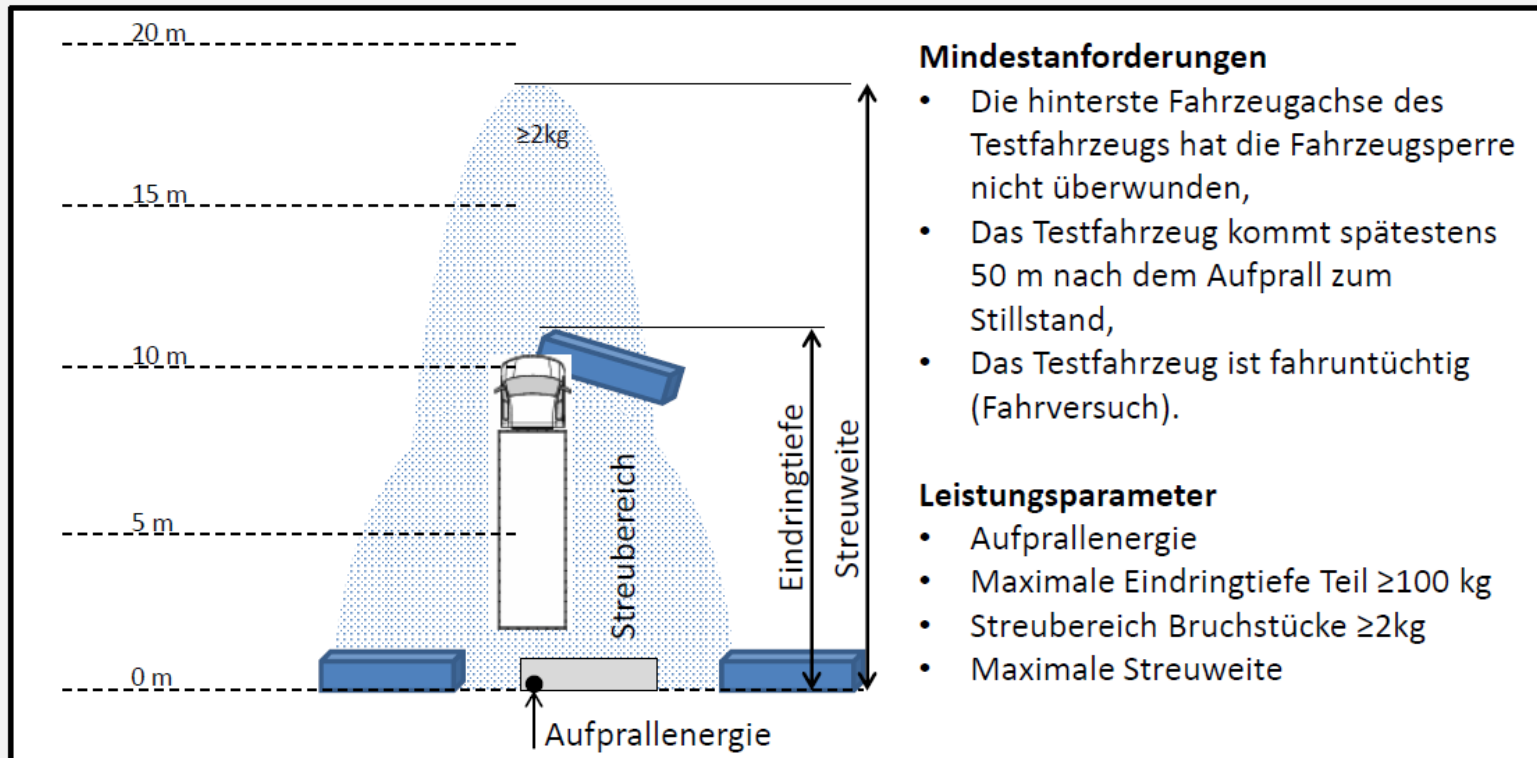
POLIZEI - Technische Richtlinie mobile Fahrzeugsperrern



2. Fachtagung „Terrorabwehrsperrern“, 19./20. September 2018
- Technische Richtlinie „Mobile Fahrzeugsperrern“ -

Dipl.-Ing. Annika Potthast, PTI der DHPol

Mindestanforderungen und Leistungsparameter



Mindestanforderungen

- Die hinterste Fahrzeugachse des Testfahrzeugs hat die Fahrzeugsperrern nicht überwunden,
- Das Testfahrzeugs kommt spätestens 50 m nach dem Aufprall zum Stillstand,
- Das Testfahrzeugs ist fahruntüchtig (Fahrversuch).

Leistungsparameter

- Aufprallenergie
- Maximale Eindringtiefe Teil ≥ 100 kg
- Streubereich Bruchstücke ≥ 2 kg
- Maximale Streuweite

Zulassungsrichtlinien für mobile Fahrzeugsperren

Mai 2019

DIN SPEC Anfrage (Formular I.a)

I.a Angaben des Initiators zur geplanten DIN SPEC

Initiator:

Name: Detlev Schürmann, M.A.
Organisation: Stiftung „Deutsches Forum für Kriminalprävention (DFK)“ für BMI G 5
Adresse: Graurheindorfer Str. 198; 53117 Bonn
E-Mail: detlev.schuermann@bmi.bund.de
Telefon: 0228 99881 13717
Webseite: www.kriminalpraevention.de

ggf. bereits bekannte Partner (Name, Unternehmen/Organisation):

- Bundesverband Sicherheitstechnik e.V. (BHE) <https://www.bhe.de/> Geschäftsführer Dr. Urban Brauer; u.brauer@bhe.de
- Verband für Sicherheitstechnik e.V. – VFS <http://www.vfs-hh.de/> Geschäftsführer Wilfried Joswig; joswig@vfs-hh.de
- Forschungszentrum Risiko und Sicherheit (RISK) der Universität der Bundeswehr <https://www.unibw.de/risk/front-page>; Univ.-Prof. Dr.-Ing. habil. Norbert Gebbeken <https://www.unibw.de/baustatik/mitarbeiter/aktuelle-mitarbeiter/gebbeken>
- TU Cottbus, Lehrstuhl für Darstellungslehre (<https://www.b-tu.de/fg-darstellungslehre/>) Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dominik Lengyel; <https://www.b-tu.de/cultural-heritage-centre/mitglieder/hochschullehrer/dominik-lengyel>
- Christian Schneider „Initiative Breitscheidplatz“ (<https://inibsp.de/>) Zufahrtsschutzkonzepte
- Christian Weicht - „Fachberatung Kriminalprävention“ <http://www.weicht.eu/>
- TÜV SÜD Industrie Service GmbH, Bernhard Buchmeier
- DEKRA Automobil GmbH/Crash Test Center, Guido Folster - guido.folster@dekra.com
- crashtest-service.com GmbH, Peter Schimmelpfennig p.schimmelpfennig@crashtest-service.com
- Vertreter der Bauministerministerkonferenz <https://www.bauministerkonferenz.de>
- Vertreter der Verkehrsministerkonferenz <https://www.verkehrsministerkonferenz.de>

Titel der geplanten DIN SPEC:

Deutsch:
Zulassungsrichtlinien für mobile Fahrzeugsperren

Englisch:
Registration guidelines for mobile vehicle barriers

Ziel/Hintergrund:

Hintergrund:

Auf Grund der aktuellen (sicherheits-) politischen Entwicklungen und Beratungsbedarfe der Kommunen auf Bundesebene, befasst sich das DFK mit Maßnahmen zur Abwehr von Angriffen mit Fahrzeugen. Zudem ist die Entwicklung von Kriterien für Finanzanreize im Rahmen einer staatlichen Förderung angedacht. Damit die Sicherheitsverantwortlichen vor Ort eine Produktauswahl vornehmen können, sollten Mindeststandards im Hinblick auf Schutzklassen und Widerstandsfähigkeit von mobilen Fahrzeugsperren definiert sein; ähnlich wie bei der Förderung zum Einbruchschutz. Dort werden nur Maßnahmen ab der Resistance Class 2 gefördert. Diese gewährleisten einen Widerstandszeitwert von 3-5 Minuten (Angriff durch Gelegenheitsstäter mit einfachem Werkzeug) bei fachgerechtem Einbau DIN-geprüfter und zertifizierte Produkte durch eine beim Landeskriminalamt gelistete Fachfirma.

Die Polizeibehörden der Länder und des Bundes haben in einer Bund-Länder-Arbeitsgruppe am Polizeitechnischen Institut in Münster (PTI) der Deutschen Hochschule der Polizei (DHPol) eine techni-

sche Richtlinie (TR) für die Beschaffung mobiler Fahrzeugsperren erarbeitet. Sie wurde im Herbst 2018 beschlossen und veröffentlicht. Diese geht über die Anforderungen der international gültigen Vorschriften IWA 14-1, PAS 68 und ASTM F2656 in mehreren Bereichen hinaus. So muss u.a. der Nachweis von zwei bestandenen Praxistests (Crashtest bei 90° und 45°) bei einem akkreditierten Prüfinstitut erbracht werden. Weiterhin wurde eine Schutzklasseneinteilung vorgenommen, Mindestanforderungen und Leistungsparameter formuliert. Die TR bietet die Basis zur Fortentwicklung der anerkannten Regeln der Technik entsprechend den aktuellen, zunächst nationalen, Erfordernissen im Rahmen eines Standardisierungsverfahrens.

Ziel:

Entwicklung von Zulassungsrichtlinien für mobile Fahrzeugsperren zum Schutz öffentlicher Räume vor Überfahrten

- für bestehende Produkte auf Basis der:
 - TR Polizei
 - IWA 14-1, PAS 68 oder ASTM F2656
- für die Entwicklung neuer Produkte nach dieser DIN SPEC

Geplanter Anwendungsbereich:

Diese DIN SPEC soll Kriterien, Randbedingungen und Anforderungen für die Prüfung mobiler Fahrzeugsperren festlegen sowie Schutzklasseneinteilung, Mindestanforderungen und Leistungsparameter entwickeln.

Sind folgende Aspekte potentiell betroffen?

	Ja	Nein
Arbeitsschutz	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Gesundheitsschutz	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Umweltschutz	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Brandschutz	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Schutzrechte (z.B. Patente)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Managementsysteme	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

ggf. themenverwandte Gremien, Normen oder Regelwerke:

Die europäische Anforderungs- und Prüfnorm DIN EN 1317 „Rückhaltesysteme an Straßen“

- DIN EN 1317
- IWA 14
- NABau
- FNFW

optionale Anlagen:

Technische Richtlinie „Mobile Fahrzeugsperren“ Version 0.7 Stand: 12.07.2018

https://www.dhpol.de/microsite/pti/das_pti/aktuelles/013aktuelles.php
<https://www.dhpol.de/microsite/pti/richtlinien/0311-r.php>

BLAG Schutz öffentlicher Räume vor Überfahrtaten

Sammlung der zur Veröffentlichung freigegebenen Beschlüsse der 208. Sitzung der Ständigen Konferenz der Innenminister und Senatoren der Länder (IMK)

TOP 19: Schutz öffentlicher Räume vor Überfahrtaten

Juni 2018

https://www.innenministerkonferenz.de/IMK/DE/termine/to-beschluesse/2018-06-08_06/beschluesse.pdf%3F_blob%3DpublicationFile%26v%3D2+&cd=2&hl=de&ct=clnk&gl=de

Beschluss:

1. Die IMK hält es vor dem Hintergrund nationaler und internationaler Überfahrtaten mit hohen Opferzahlen für erforderlich, den Schutz öffentlicher Räume zu verbessern, um die Anfälligkeit öffentlicher Orte zu verringern, Risiken zu reduzieren und Auswirkungen zu minimieren.
2. Sie hält 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.
3. Die IMK bittet daher die Bauministerkonferenz unter Einbindung der Verkehrsministerkonferenz sowie des AK II, des AK III, des AK V 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 beauftragt AK II, AK III und AK V, Vertreter in die BLAG zu entsenden.
4. Die IMK bittet um Vorlage eines ersten Berichts zu ihrer Herbstsitzung 2018.
5. Die IMK bittet ihren Vorsitzenden, die Vorsitzenden der Bauministerkonferenz und der Verkehrsministerkonferenz über diesen Beschluss zu informieren.

BLAG Schutz öffentlicher Räume vor Überfahrtaten

Bericht über die Beschlussfassung der Bauministerkonferenz am [25./26. Oktober 2018](#) und zu der konstituierenden Sitzung der länderoffenen Bund-Länder-Arbeitsgruppe (BLAG) zum Schutz öffentlicher Räume vor Überfahrtaten im Auftrag der IMK am 17.Oktober 2018 in Kiel

https://www.innenministerkonferenz.de/IMK/DE/termine/to-beschluesse/20181128_30/anlage-zu-top-76.pdf?_blob=publicationFile&v=3

2. Bisherige Diskussionsergebnisse (Auszug):

In der 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, fordert 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 Priorisierung geschützt werden.

Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung können temporär oder permanent sein und müssen technisch-konstruktiv auf die abstrakte Gefährdung angemessen abgestimmt sein.

Sofern diese Maßnahmen verstetigt und ein städtebauliches Thema werden, ist die Bevölkerung im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften des Baugesetzbuches zu beteiligen.

BLAG Schutz öffentlicher Räume vor Überfahrtaten

Bericht über die Beschlussfassung der Bauministerkonferenz am [25./26. Oktober 2018](#)
und zu der konstituierenden Sitzung der länderoffenen Bund-Länder-Arbeitsgruppe
(BLAG) zum Schutz öffentlicher Räume vor Überfahrtaten im Auftrag der IMK am
17.Oktober 2018 in Kiel

https://www.innenministerkonferenz.de/IMK/DE/termine/to-beschluesse/20181128_30/anlage-zu-top-76.pdf?_blob=publicationFile&v=3

4. Weiteres Vorgehen:

...Der Arbeitsauftrag der IMK umfasst die Erarbeitung von

- Leitlinien,
- Handlungsoptionen und
- Empfehlungen,

um hohe gemeinsame Standards und eine effektive Erhöhung der öffentlichen Sicherheit zu erreichen.

Als mögliches Arbeitsprogramm sieht die BLAG folgende Inhalte:

- 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

POLIZEI - Technische Richtlinie mobile Fahrzeugsperrn

Dezember 2018



AUSGABE DEZEMBER 2018

TRUMLA: SCHUTZ VOM GEFÄHRDETEN ORTEN IM ÖFFENTLICHEN RAUM

LIEBE KOLLEGINNEN, LIEBE KOLLEGEN,

nach den Anschlägen, die in den vergangenen Jahren mit Fahrzeugen im öffentlichen Raum verübt wurden, stellt die Frage nach einem geeigneten Schutz von gefährdeten Orten immer mehr in den Blick der Öffentlichkeit. Einige Kommunen haben bereits temporäre, mobile Lösungen im Stadtraum platziert, um die Sicherheit zu erhöhen, und auch bei den Polizeien der Länder und des Bundes werden so genannte „mobile Fahrzeugsperrn“ eingesetzt. Welchen Schutz diese Maßnahmen tatsächlich bieten, benötigt jedoch oftmals auf Vermutungen und lässt die Gefahren, die diese eventuell bergen, außen vor. Orientierung kann hier die Technische Richtlinie „Mobile Fahrzeugsperrn“ der Polizei geben, die

im Herbst 2018 veröffentlicht wurde. Dennoch sind diese Systeme weiterhin von zahlreichen situationsbedingten Faktoren abhängig, wie z. B. Witterung und Untergrund, wobei ihr Einsatz stets mit einem erheblichen logistischen Aufwand verbunden ist. Insbesondere an Orten, die wiederkehrend oder dauerhaft als gefährdet erachtet werden, sind daher langfristige andere Lösungen erforderlich.

Eine Urt-erarbeitungsguppe der KPK-Projektgruppe „Städttebau“ hat daher integrierte, stadtteilverträgliche Lösungen für Schutzmaßnahmen von Städten erarbeitet, die wir Ihnen in dieser Ausgabe der PRÄVENTION spezial vorstellen. Beteiligt waren das He-

sische Landeskriminalamt sowie die Stiftung Deutsches Forum Kriminalprävention (DFP) in Zusammenarbeit mit dem Politechnischen Institut in Münster (PTI) an der Deutschen Hochschule der Polizei (DHPol). Die Inhalte finden Sie auch in EXTRA PL unter <http://het.pol/polizei/sonst/abau/offentlicher-raum/zu-fahrtsschutz>. Hier sind Informationen zur für Kolleginnen und Kollegen der Polizei eingestakt, so dass diese jeder zeit zum Thema recherchieren können.

Joachim Schneider
Ihre
Joachim Schneider

Harald Schmidt
Ihre
Harald Schmidt

INTEGRIERTE STADTBILDEVERTRÄGLICHE LÖSUNGEN

Ziel muss sein, die offene Stadt als Lebensraum für eine freie Gesellschaft zu bewahren. Schutzmaßnahmen sollen daher so in das Stadtbild eingebettet werden, dass zusätzlich Barrieren den Stadtraum nicht dahingehend eingrenzen, dass neue Probleme entstehen. Dies lässt sich beispielsweise dadurch erreichen, dass Stadtmöbel wie Bushaltestellen, Sitzmöglichkeiten oder Hinweis-schilder so konzipiert werden, dass sie einen definierten Zufahrtsschutz gewährleisten. In der Regel sind hierzu individuelle Lösungen zu finden. Für die nötige Dimensionierung des Zufahrtsschutzes ist neben dem Gewicht des potenziellen Angriffsfahrzeugs die Geschwindigkeit besonders entscheidend, mit der dieses auf den Zufahrtsschutz trifft. Mögliche Zufahrtswege sollten baulich so gestaltet werden, dass sich die Geschwindigkeit

des Angriffsfahrzeugs verringert und dadurch auch die Geschwindigkeit beim Aufprall reduziert ist. Dies verringert dem nötigen Widerstandswert des Zufahrtsschutzes und damit die zu erbringenden baulichen Maßnahmen erheblich. Hierzu reicht bereits eine kleine Reduktion der Aufprallgeschwindigkeit aus!



© Andree Heusel Architektur BGA/Schürmann

schutzes und damit die zu erbringenden baulichen Maßnahmen erheblich. Hierzu reicht bereits eine kleine Reduktion der Aufprallgeschwindigkeit aus!



AUSGABE DEZEMBER 2018

ANERKANNTE REGELN DER TECHNIK

Eine deutsche Norm, die bei der Verwendung von Elementen wie beispielsweise Pollen eine Einhaltung bestimmter Qualitätskriterien sicherstellt, gibt es derzeit nicht. Orientierung bieten hier internationale Normen wie die WA 14-1, PAS 68 oder ASTM F2656. Sie entsprechen den international anerkannten Regeln der Technik, die auch in Deutschland Gültigkeit haben. Produkte, die nach diesen Normen gefertigt werden, sind am Markt verfügbar. Um die verschiedenen Produkte vergleichen zu können, list auf die entsprechenden Prüfkriterien zu:

- Welche Eindringtiefe des Testfahrzeuges und Streuung von Bruchteilen hatten der Test zum Ergebnis und welche Konsequenzen ergeben sich dadurch für den Gefahrenbereich unmittelbar hinter dem Zufahrtsschutz?
- Welche Anforderungen (z.B. Gewicht, Stabilität, Flexibilität) hat das Produkt?
- Mit welchem Fahrzeuggewicht und welcher Geschwindigkeit wurde getestet?
- Konnte das Fahrzeug im Test die Schutzbarriere überwinden und nachher brechen und wie ist der Fahrzeugzustand nach dem Aufprall (Fahrtauglichkeit)?



ANWENDUNG VON SPERRTECHNIK

Genauso wichtig wie die Auswahl geeigneter Sperrtechnik ist es, den richtigen Einsatz und Einbau der Elemente sicherzustellen, damit die eingesetzte Technik ihre volle Schutzwirkung entfalten kann – vergleichbar mit dem fachgerechten Einbau von Sicherheitstechnik zum Schutz gegen Wohnungsbrand. Können Sie dabei folgende Fragen vor welcher Fahrzeugklasse (Gewicht) und Anprallgeschwindigkeit soll der Zufahrtsschutz schützen? Welche Orte sind gefährdet und bieten sich für einen dauerhaften Schutz an? Kann die Zufahrtsschutz so in das Stadtbild eingepasst werden, dass dies nicht negativ beeinträchtigt wird? Kann die mögliche Angriffsgeschwindigkeit durch Maßnahmen im Bereich des Anfahrweges reduziert werden? Wie werden die Fluchwege und Sichtachsen sichergestellt?



TECHNISCHE RICHTLINIE „MOBILE FAHRZEUGSPERRN“

Die Technische Richtlinie (TR) „Mobile Fahrzeugsperrn“ wurde im 1. Halbjahr von einer Bund-Länder-Arbeitsgruppe beim Politechnischen Institut in Münster (PTI) an der Deutschen Hochschule der Polizei (DHPol) erarbeitet. Sie wurde im Herbst 2018 beschlossen und veröffentlicht. Die Richtlinie kann unter http://www.dhpol.de/TR_Mobile_Fahrzeugsperrn_12_07_18.pdf heruntergeladen werden.

Zweck der Technischen Richtlinie
Wenn eine Polizei mobile Fahrzeugsperrn zur Beschaffung ausschreibt, kann sie sich künftig auf diese Vorschriften beziehen. Eine Bedingung zur Teilnahme an einer Ausschreibung kann hierbei das Erfüllen der in der Technischen Richtlinie geforderten Voraussetzungen sein. Das Erfüllen dieser Voraussetzungen muss durch ein aner-

kanntes Prüfinstitut nachgewiesen werden. Die TR geht über die Anforderungen der ISO WA 14-1 in mehreren Bereichen hinaus, so dass unter anderem der Nachweis von zwei bestandenen Praxistests (Q achtet bei 50° und 45°) bei einem okkludierten Prüflin-

Definition des polizeilichen Einsatzmittels „Mobile Fahrzeugsperrn“

Mobile Fahrzeugsperrn sind mobile technische Systeme zur Sicherung von Veranstaltungsortlichkeiten und/oder Einsatzräumen vor durchbrechenden Fahrzeugen mit geprüfter Leistungsfähigkeit.



© Andree Heusel Architektur BGA/Schürmann



AUSGABE DEZEMBER 2018

MINDESTANFORDERUNGEN FÜR MOBILE FAHRZEUGSPERRN

Die Richtlinie sieht für die Zertifizierung von mobilen Fahrzeugsperrn die Mindestanforderungen vor:

- Die kleinste Fahrzeuggröße des Testfahrzeuges hat die mobile Fahrzeugsperrn nicht überwinden und muss bei Bedarf zügig und technisch möglich einleuchtend das Schließen von Durch-

gängen nach dem Aufprall zum Beibehalten (Fahrweg nach Beibehalten). Außerdem darf die Sperrn durch Witterungsrisikofaktoren in Wirkung verlieren und muss bei Bedarf zügig und technisch möglich einleuchtend das Schließen von Durch-

lässen stellen für Rettungsdienste, Feuerwehr und Polizei sowie Ruchmöglichkeiten für Personen (im Rahmen von Crowd Management) ermöglichen.

Mindestanforderung an die Leistungsparameter:



© Andree Heusel Architektur BGA/Schürmann

Mindestanforderungen

- Die kleinste Fahrzeuggröße des Testfahrzeuges hat die Fahrzeugsperrn nicht überwinden.
- Das Testfahrzeug kommt spätestens 50 m nach dem Aufprall zum Stillstand.
- Das Testfahrzeug ist fehlerfrei (Fahrweg frei).

Leistungsparameter

- Anprallhöhe
- Maximale Eindringtiefe ≥ 100 kg
- Streuweite ≥ 100 kg
- Maximale Streuweite

POLIZEILICHE BERATUNGSPRAXIS

Wissenschaftliche Beratung zum Schutz öffentlicher Räume vor Überfahrten zukünftig – auch unter Berücksichtigung der Technischen Richtlinie – gestalten kann, ist unter anderem ein Gegenstand einer Bund-Länder-Arbeitsgruppe unter Beteiligung der Polizei. Gewidmet werden, Handlungspositionen und Empfehlungen erarbeiten.

LEISTUNGSPARAMETER (KRITISCHER BEREICH)

Die Hersteller sind dazu angehalten, die Verschiebung der Sperrn bei der Eindringtiefe des Fahrzeuges zu berücksichtigen. Bereich auf ein physikalisch unvermeidbares Minimum zu beschränken. Im Rahmen der Zertifizierung sind zu erweisen:

- Eindringtiefe: Diese beinhaltet die maximale Distanz zwischen dem Aufprallpunkt des Fahrzeuges an der Sperrn und dem am weitesten entfernten Punkt von Testfahrzeug, Zufahrt, Fahrzeugsperrn oder Störmittel mit mindestens 100 kg Gewicht.

Streuweite: Sie gibt die maximale Distanz zwischen Aufprallpunkt und der Position des am weitesten vom Aufprallpunkt entfernten, mehr als 2 kg schweren Störmittels.

Im Prüfbereich müssen die einzelnen Drehmomente angegeben werden. Dies ist von Relevanz für die Auswahl bzw. Anordnung einer Sperrn sowie der Festlegung des Gefahrenbereiches unmittelbar hinter der Sperrn, die vor den Folgen eines Fahrzeugaufpralls in der Regel nicht geschützt ist.

WICHTIGER HINWEIS

PRÄVENTION spezial ist ein polizeiliches Medium, herausgegeben von der Polizeilichen Kriminalprävention der Länder und des Bundes. Es richtet sich ausschließlich an Polizeibeschäftigte. Eine weitere Veröffentlichung ist deshalb nicht vorgesehen. Polizeilichen sollte das Medium an nachgeordnete Stellen gesteuert werden, als E-Mail-Anhang oder Ausdruck.

BEZUGSQUELLE PROP-K-MEDIEN

Alle Prop-K-Medien finden Sie im Prop-K-Medienportail unter: www.gpb.lawtrap.de/propkmediportal. Hier können Sie die Medien als PDF heruntergeladen oder mittels Bestellformular die Printversion über Ihre Polizei-Dienststelle bestellen.



Polizeiliche Kriminalprävention der Länder und des Bundes (PräPK) Telefon: 0228 70277-3000 Fax: 0228 70277-3000 www.polizei.beatung.de Medienportail: http://www.gpb.lawtrap.de/propkmediportal



Polizeiliche Kriminalprävention der Länder und des Bundes (PräPK) Telefon: 0228 70277-3000 Fax: 0228 70277-3000 www.polizei.beatung.de Medienportail: http://www.gpb.lawtrap.de/propkmediportal

Zufahrtsschutz für Sicherheitsbehörden und kommunale Entscheidungsträger

Breitscheidplatz in Berlin 2015



Breitscheidplatz in Berlin 2018



Sichere Zukunftsvision

Integrierte stadtbildverträgliche Lösungen

Ziel muss sein, die offene Stadt als Lebensraum für eine freie Gesellschaft zu bewahren. Schutzmaßnahmen sollen daher so in das Stadtbild eingebettet werden, dass zusätzliche Barrieren den Stadtraum nicht dahingehend eingrenzen, dass neue Probleme entstehen. Dies lässt sich beispielsweise dadurch erreichen, dass Stadtmöbel wie Bushaltestellen, Sitzmöglichkeiten oder Hinweisschilder so konzipiert werden, dass sie einen definierten Zufahrtsschutz gewährleisten. Für die nötige Dimensionierung des Zufahrtsschutzes ist neben dem Gewicht des potenziellen Angriffsfahrzeugs die Geschwindigkeit besonders entscheidend, mit der dieses auf den Zufahrtsschutz trifft. Mögliche Zufahrtswege sollten baulich so gestaltet werden, dass sich die Geschwindigkeit des Angriffsfahrzeugs verringert und dadurch auch die Geschwindigkeit beim Aufprall reduziert ist. Dies verringert den nötigen Widerstandswert des Zufahrtsschutzes und damit die zu erbringenden baulichen Maßnahmen erheblich. Hierzu reicht bereits eine kleine Reduktion der Aufprallgeschwindigkeit aus!

Damit die Sicherheitsverantwortlichen vor Ort eine Produktauswahl vornehmen können, sollten Mindeststandards im Hinblick auf Schutzklassen und Widerstandsfähigkeit von (mobilen) Fahrzeugsperren definiert sein; ähnlich wie bei der Förderung zum Einbruchschutz. Dazu hat die Stiftung „Deutsches Forum für Kriminalprävention“ (DFK) beim DIN e.V. ein Normungsverfahren initiiert. Die Brandenburgische Technische Universität Cottbus-Senftenberg (BTU) wird den Antrag stellen und soll das Verfahren moderieren. Gefördert wird das Projekt vom Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI) und unterstützt von der Polizeilichen Kriminalprävention der Länder und des Bundes sowie dem Kompetenzzentrum Internationale Sicherheit (KIS) der Rheinischen Fachhochschule in Köln (RFH).

Mai 2019

24. Deutscher Präventionstag



Das diesjährige Schwerpunktthema lautet:
Prävention & Demokratieförderung.





DIN SPEC

Aug./Sept. 2019

Heute Idee. Morgen Standard. | Ansprechpartner | Aktuelles | Veröffentlichungen | Geschäftspläne | Projekte | DIN SPEC Entwürfe | Ersatzlose Zurück >



GESCHÄFTSPLAN [NEU]

DIN SPEC 91414 Anforderungen an mobile Fahrzeugsperren

Titel (englisch)
Requirements for mobile vehicle access control systems

Einführungsbeitrag

Dieses Thema liegt derzeit als Anfrage zur Erarbeitung einer DIN SPEC nach dem PAS-Verfahren vor. Die Anfrage wird momentan geprüft. DIN SPEC nach dem PAS-Verfahren werden durch DIN SPEC (PAS)-Konsortien (temporäre Gremien) erarbeitet. Die Erarbeitung und Verabschiedung des Dokuments wird durch die Verfasser erfolgen, die den Geschäftsplan annehmen. Diese DIN SPEC soll Kriterien, Randbedingungen und Anforderungen für die Prüfung mobiler Fahrzeugsperren festlegen sowie Schutzklasseneinteilung, Mindestanforderungen und Leistungsparameter entwickeln.

IHR ANSPRECHPARTNER

Frau Dipl.-Ing.

Amelie Leiprand

Saatwinkler Damm 42/43
13627 Berlin

Tel.: +49 30 2601-2607
Fax: +49 30 2601-426017

[Ansprechpartner kontaktieren >](#)

AUSGABE
2019-08

ORIGINALSPRACHE
Deutsch

GESCHÄFTSPLAN
[↓ PDF DE](#)

Geschäftsplan für ein DIN SPEC-Projekt nach dem PAS-Verfahren zum Thema
**„Anforderungen an mobile
Fahrzeugsperrn“**

Aug./Sept. 2019

Status:
**Zur Kommentierung durch die
Öffentlichkeit**

Anmeldungen zur Mitarbeit sowie Kommentare zum Geschäftsplan sind erbeten und **bis zum 20. September 2019** an amelie.leipprand@din.de zu übermitteln¹

Die Empfänger dieses Geschäftsplans werden gebeten, mit ihren Kommentaren **jegliche relevanten Patentrechte**, die sie kennen, mitzuteilen und unterstützende Dokumentationen zur Verfügung zu stellen.

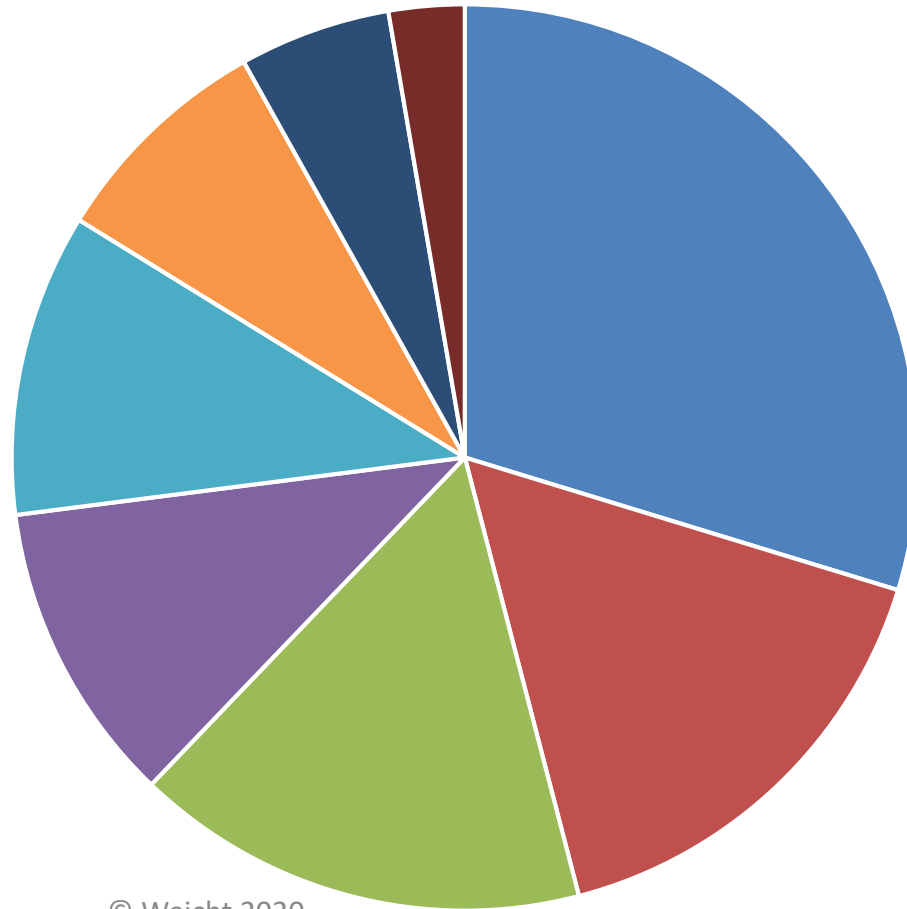
Normierungen

- Ca. 250 verschiedene nationale Normierungen weltweit
- PAS 68 und 69 (Publicly Available Specification) – **in Bearbeitung**
- ASTM F2656 (American Society for Testing and Materials)
- ISO IWA 14-1 und 14-2 – **in Bearbeitung**
- NA 005-01-40 AA "Kriminalprävention (SpA zu CEN/TC 325)“:
CEN/TR 14383-8 (Vorbeugende Kriminalitätsbekämpfung - Stadt- und
Gebäudeplanung - Teil 8: Schutz von Gebäuden und Anlagen vor Angriffen unter
Verwendung von Fahrzeugen) – **in Bearbeitung**
- Technische Richtlinie für mobile Fahrzeugsperren des Polizeitechnischen Institut an
der Deutschen Hochschule der Polizei
- DIN SPEC 91414 „Anforderungen an Mobile Fahrzeugsperren“ – **in Bearbeitung**

© Weicht 2020

Mitglieder

- Hersteller
- Universität/
Hochschule
- Beratung
- Anwender
- Testinstitut
- Polizei



© Weicht 2020

TR Polizei und DIN - Normaufbau

TR Polizei

1 Allgemeiner Teil

2 Besonderer Teil

Anlage A – Technische Anlagen

Anlage B – Verzeichnisse

DIN Gliederung

- Vorwort
- Einführung
- Geltungsbereich
- Normative Verweisungen
- Begriffe und Definitionen
- Normativer Teil
- Anlagen
- Literaturverzeichnis

© Weicht 2020

Anhang: Zeitplan (vorläufig)

DIN SPEC (PAS)-Projekt	2019									2020				
	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez	Jan	Feb	Mär	Apr	Mai	
Initiierung	■	■	■	■	■	■	■							
1. Antrag und Prüfung	■	■	■											
2. Erstellung des Geschäftsplans			■	■	■									
3. Veröffentlichung des Geschäftsplans						■	■							
Erstellungsphase							■	■	■	■	■	■	■	
4. Kick-Off / Konstituierung des Konsortiums							■							
5. Erstellung der DIN SPEC (PAS)							■	■	■	■	■	■	■	
6. Verabschiedung DIN SPEC (PAS) im Konsortium											■			
Veröffentlichung												■	■	
7. Prüfung und Freigabe durch DIN												■	■	
8. Veröffentlichung der DIN SPEC (PAS)												■	■	
Meilensteine								K	W	M		W	M	V

- K** Kick-Off
- M** Projektmeeting
- W** Webkonferenz
- V** Verabschiedung der DIN SPEC (PAS)

Coronavirus SARS-CoV-2 Hinweise: - Projektmeetings ab März 2020 auch als Webkonferenzen
- zu den Punkten 6. -8: für das 4. Quartal 2020 geplant

Zusammenfassung: DIN-SPEC für mobile Fahrzeugsperrren (Technik)

- Grundsatz der Neutralität
- Basis für mögliche Förderfähigkeit
- Finanzielle Förderung durch BMI/ÖSI1
- Antragstellung durch BTU Cottbus Senftenberg
- Antragsbearbeitung und Prüfung DIN e.V.
- Geschäftsplanerstellung und Veröffentlichung DIN e.V. 20.08.2019
- Kick-Off 22.10.2019 DIN e.V. Berlin

Weitere angedachte Schritte:

- Anwendungsrichtlinien (Taktik) für Fahrzeugsperrren
- Entwicklung stadtbildgerechter stationärer/teilstationärer Sperrren und landschaftsgestalterischem Überfahrtschutz
- Anwenderrichtlinien/Qualifizierung: „Fachkraft normgerechter Zufahrtschutz“



Detlev Schürmann

Kriminologe, Polizeiwissenschaftler M.A. – Experte Urbane Sicherheit

Projektentwicklung, Beratung und Netzwerkbildung

Integrierte stadtbildverträgliche Sicherheitskonzepte einschließlich Zufahrtsschutz

Prävention extremer Gewalttaten

Kooperation mit der Sicherheitswirtschaft

Finanzanreize zur Förderung der Kriminalprävention



Rheinische Fachhochschule Köln/Kompetenzzentrum Internationale Sicherheit – Senior Fellow



Bundesverband für den Schutz Kritischer Infrastrukturen e.V. (BSKI) – Vorstand Kriminalprävention



Gesprächskreis Innere Sicherheit Nordrhein-Westfalen



Winner OSPA 2019/ASIS Germany e.V. - Beste Sicherheitspartnerschaft BRD

c/o:

detlev.schuermann@rfh-koeln.de

detlev.schuermann@bski.de