

Integrierte Stadtbildgerechte Sicherheitskonzepte

von

Christian Schneider

Dokument aus der Internetdokumentation
des Deutschen Präventionstages www.praeventionstag.de
Herausgegeben von Hans-Jürgen Kerner und Erich Marks im Auftrag der
Deutschen Stiftung für Verbrechensverhütung und Straffälligenhilfe (DVS)

Zur Zitation:

Christian Schneider: Integrierte Stadtbildgerechte Sicherheitskonzepte, in: Kerner, Hans-Jürgen
u. Marks, Erich (Hrsg.), Internetdokumentation des Deutschen Präventionstages. Hannover 2019,
www.praeventionstag.de/dokumentation.cms/4472

24. Deutscher Präventionstag Berlin, 20.- 21. Mai 2019
Vortrag von Christian Schneider am 21.05.2019 13:00 bis 13:45 Uhr Raum IV

Integrierte Stadtbildgerechte Sicherheitskonzepte

LKW Terrorabwehr im öffentlichen Raum
„Wirksamer Zufahrtsschutz durch ISO IWA 14-2“

Normgerechter Zufahrtsschutz schützt nicht nur Menschen technisch vor Fahrzeugangriffen, sondern muss rechtlich auch jene Behörden schützen, die mit den Abwehrmaßnahmen betraut sind. Bei allem Fokus auf den technischen Charakter von Schutzmaßnahmen, sollte auch deren rechtliche Relevanz nicht außer Acht gelassen werden. Einwandfreier Zufahrtsschutz ist daher das Ergebnis eines strukturierten Prozesses, der weder schwierig noch teuer sein muss, sondern vorrangig die Kenntnisse der allgemein anerkannten Regeln der Technik sowie Basiswissen über die zugelassenen Zufahrtsschutzbarrieren erfordert. Die aktuelle ISO IWA 14-2 und die britische „Crowded Places Guidance“ liefern Behörden und Veranstaltern bewährte Mittel und Kenntnisse, um Veranstaltungen sicherer zu planen und deren Zuwegung sicherungstechnisch zu schützen.

Sicherheitslage

Spätestens nach dem entsetzlichen Terroranschlag in Nizza vom 14. Juli 2016, der über 400 Verletzte und 86 Todesopfer forderte, hat sich die Sicherheitslage in Europa geändert. Diese ebenso erschreckende wie traurige Tatsache wird durch etliche weitere Terroranschläge, die mit verschiedenen Methoden jeweils spezielle Ziele getroffen haben, deutlich. Die Erkenntnis, dass inzwischen durch den Einsatz handelsüblicher Lkw und Transporter gezielte Terroranschläge mit hohen Opferzahlen möglich sind, stellt die Organisatoren von publikumsintensiven Veranstaltungen auf öffentlich zugänglichen Veranstaltungsflächen vor neue Herausforderungen. Doch nicht nur die Veranstalter, sondern auch die Polizei, Ordnungsbehörden sowie die Sicherheitsfachleute, die für Großveranstaltungen die Sicherheitskonzepte erstellen, stehen vor der Aufgabe, diese neue Gefahr, den feindlichen Angriff mit Fahrzeugen auf Menschenmengen, zu bewerten und durch geeignete Maßnahmen zu verhindern bzw. die Auswirkungen eines solchen Angriffs wirksam zu minimieren. Die Lkw-Terroranschläge in Nizza und Berlin haben dazu geführt, dass die Organisatoren von Großveranstaltungen im öffentlichen Straßenraum kreative Schutzmaßnahmen, wie das Aufstellen von Betonklötzen, Lkw, Baucontainern oder im ländlichen Bereich auch von großen Traktoren als Zufahrtsschutz zum Veranstaltungsgelände umgesetzt haben. Diese Maßnahmen mögen auf den ersten Blick durchaus geeignet und ausreichend erscheinen, um einen feindlichen Angriff mit Lkw oder Transportern abwehren zu können. Jedoch haben Praxistests bereits bewiesen, dass diese Maßnahmen den Angreifern sogar in die Hände spielen können, da sie den dann arglosen Besuchern der Veranstaltung ein trügerisches Sicherheitsgefühl vermitteln. Denn sie beeinträchtigen sowohl die Fluchtwege als auch die Sichtbeziehungen. Das bedeutet zum einen, dass die unmittelbar betroffenen Besucher die Angriffe erst erkennen können, wenn es zur Flucht bereits zu spät ist. Zum anderen, dass es für die terroristischen Angreifer schon ausreicht, eine Massenpanik auszulösen, um eine beträchtliche Opferzahl zu provozieren. Es stellt sich daher die Frage, welche Schutzmaßnahmen tatsächlich geeignet sind, um die bei einem Angriff mit einem Lkw auftretenden Kräfte aufzunehmen und das Fahrzeug tatsächlich so zum Stehen zu bringen, dass Besucher nicht durch umherfliegende Trümmerteile von Lkw oder Barrieren verletzt werden können? Sind die eingerichteten Sperren so konzipiert und eingesetzt, dass im Falle eines Falles die Enfluchtung der Besucher in angemessenem

Zeitraum gewährleistet werden kann? Und hält die Maßnahme nach einem Anschlag einer gerichtlichen Überprüfung stand? Können sich also Veranstalter sicher sein, nicht strafrechtlich bzw. haftungsrechtlich verantwortlich gemacht zu werden? All dies ist nur gewährleistet, wenn die technische Absicherung der Veranstaltung nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik geplant wurde und ein zertifiziertes Schutzsystem zum Einsatz kommt.

Entwicklung der Normen

Die erste Norm zur Zertifizierung von Zufahrtsschutzbarrieren (DOS SD-STD-02.01) trat bereits im Jahr 1985 in den USA in Kraft. Ihr folgten anschließend verschiedene Weiterentwicklungen in den USA und Großbritannien. Im Jahr 2010 wurden diese Normen dann zunächst in eine europäische Zufahrtsschutz Richtlinie zusammengefasst (CEN CWA 16221) und 2013 schließlich im Auftrag der internationalen Gemeinschaft durch ein internationales Expertengremium unter behördlicher Führung des britischen CPNI in eine internationale Richtlinie überführt (ISO IWA 14). Seitdem markieren die beiden Teile dieser ISO-Richtlinie die allgemein anerkannten Regeln der Technik und bilden somit für Behörden, Techniker, Gutachter und Anwender eine hervorragende Basis zur Umsetzung entsprechender Schutzmaßnahmen.

Ganz besonderes Augenmerk legten die Ersteller der Richtlinie auf den praktischen Nutzwert der Regelungen. Daher definiert der erste Teil der Richtlinie, die ISO IWA 14-1, die technischen Prüf- und Zulassungskriterien von Zufahrtsschutzbarrieren, während der zweite Teil, die ISO IWA 14-2, den Prozess zur praktischen Anwendung und Durchführung vor Ort sowie die Dokumentation der durchzuführenden Maßnahmen beschreibt. Beide Teile der ISO werden turnusmäßig alle 5 Jahre überarbeitet, um für die Anwender auch die aktuellsten Entwicklungen und den technischen Fortschritt abzubilden.

Normkonforme Umsetzung

Maßgeblich für die Umsetzung eines sicheren Zuwegekonzepts ist daher die ISO-IWA 14-2.

Sie gibt dem Anwender den Leitfaden an die Hand, dem er bei der Vorbereitung, Planung und Umsetzung seines Projektes sicher folgen kann.

Die ISO IWA 14-2 beschreibt hierzu sowohl die Minimalanforderungen im Vorfeld der Projektplanung, als auch den Prozess zur Erstellung der Einsatzanforderungen und deren Umsetzung. Der Prozessablauf ist hierbei sehr wichtig, denn er liefert die Basis für ein strukturiertes und effektives Vorgehen.

Die Umsetzung und Dokumentation des Zufahrtsschutz-Projektes erfolgt in den folgenden sieben Schritten:

1. Erfassung und Beschreibung der Situation vor Ort
2. Erarbeiten von Bedrohungsszenarien
3. Spezifikation der möglichen Abwehrmaßnahmen
4. Auswahl der geeigneten Produkte für die Situation vor Ort
5. Sicherstellen der „Funktions- und Abnahmefähigkeit“ der Schutzmaßnahmen
6. Sicherstellen der Funktionsfähigkeit nach der Abnahme
7. Dokumentation der Schritte 1-6

Parallel dazu werden die Minimalanforderung an den angewandten Zufahrtsschutz definiert, die in drei Hauptbereiche zusammengefasst werden können. SICHERHEIT – ANWENDBARKEIT – MACHBARKEIT.

SICHERHEIT leitet den Anwender zu den Fragen:

1. Was ist zu schützen?
2. Welches Restrisiko könnte als akzeptabel angesehen werden?
3. Welche Angriffsmethoden wären abzufangen?
4. Welche Gegenmaßnahmen stehen zur Verfügung?
5. Wie ist mit einer verschärften Sicherheitslage umzugehen?
6. Welche räumlichen Sicherheitsabstände sind erforderlich und umsetzbar?

ANWENDBARKEIT beschäftigt sich mit wirtschaftlichen und organisatorischen Anforderungen wie:

1. Kosten über die gesamte Lebensdauer der Schutzmaßnahmen
2. Adäquate Verkehrsführung und leistungsfähiger Personenfluss
3. Anmutung und psychologische Wirkung der Schutzmaßnahme
4. Anforderungen der verschiedenen involvierten Interessensgruppen
5. Organisations- und Technologie-verursachte Sicherheitsrisiken

MACHBARKEIT betrachtet alle oben aufgeführten Anforderungen im Hinblick auf ihre technischen und örtlichen Restriktionen:

1. Architektonische Anforderungen
2. Erforderliche Fundamente
3. Reduzierte Traglast vor Ort durch unterirdische Versorgungsleitungen etc.
4. Verfügbarer Platz
5. Eigentumsverhältnisse an Grund und Boden
6. Anforderungen lokaler Ordnungsbehörden

Auswahl der Barrieren

Auch die Antwort auf die Frage „Welche Barrieren dürfen eingesetzt werden“ beantwortet die ISO IWA 14-2 ganz einfach und nachvollziehbar. Zum einen dürfen nur Produkte eingesetzt werden, die ihre Leistungsfähigkeit bereits gemäß Prüfnorm ISO IWA 14-1 nachgewiesen haben. Als Nachweis gilt hier das Prüfcertifikat eines akkreditierten Prüfinstituts. Zum anderen ist ein entsprechendes Gutachten erforderlich, welches die nachgewiesene Rückhaltekapazität der vorgesehenen Barriere im Hinblick auf ihre Anwendbarkeit am Einsatzort bewertet. Denn nicht alle Barrieren sind auch für alle Anwendungsfälle und Einsatzorte geeignet. Die ISO IWA 14-1 und 14-2 unterscheiden hierzu stationäre Sperrungen von mobilen Barrieren sowie die verschiedenen Konstruktionstypen, wie Poller, Fahrbahnsperren, Tore, Abschränkungen und netzartige Rückhaltesysteme, um nur einige zu nennen.

Ergänzung der VStättVO

Ebenso wichtig ist es, zu berücksichtigen, dass der vorgesehene Zufahrtsschutz sich nahtlos in ein Sicherheitskonzept einfügt, da dies gemäß Versammlungsstättenverordnung erforderlich sein kann.

Praktisches Hilfsmittel aus Großbritannien

Ein sehr gutes Hilfsmittel zur praktischen Umsetzung des „Schutzes von belebten Plätzen vor Terrorangriffen“ ist die britische „Crowded Places Guidance“. Diese ganz aktuelle Empfehlung wurde im Juni 2017 durch das britische National Counter Terrorism Security Office (NaCTSO) herausgegeben, um allen Beteiligten wertvolle Tipps und Hinweise rund um den Veranstaltungsschutz zu geben. Sie fasst dazu die Anforderungen der ISO IWA 14-2 und anderer Wissensquellen in einem einzigen interaktiven Dokument zusammen. Indem es die belebten Plätze in

12 Unterkategorien einteilt, um dem Nutzer immer nur die Essenz jener Informationen anzubieten, die für seine jeweilige Veranstaltung auch wirklich relevant sind.

Zusammenfassung

Zusammengefasst für die praktische Anwendung enthalten die ISO IWA 14-2 und die Crowded Places Guidance folgende Vorgaben.

Normgerechter Zufahrtsschutz:

1. ist ein schlüssiger Prozess aus Vorbereitung, Durchführung und Funktionssicherstellung
2. beruht auf den Prinzipien der Sicherheit, Anwendbarkeit und Machbarkeit
3. ist auf die individuelle Situation vor Ort abzustellen
4. bindet alle davon berührten Parteien mit ein
5. ergänzt bereits bestehende Regelungen (wie z.B. VStättVO)
6. erfordert ISO / PAS zertifizierte Barrieren
7. regelt die lokale Anwendbarkeit der Barrieren gemäß ihres Prüfzertifikats

Wichtig ist außerdem zu wissen, dass allein das Prüfzertifikat einer Barriere noch nicht ausreicht, um sie normkonform anzuwenden! Bei der Auswahl und Platzierung der zertifizierten Barrieren sollten daher folgende Maßgaben beachtet werden.

Eingesetzte Barrieren müssen:

1. gegen die lokal möglichen Angriffswinkel uneingeschränkt wirksam sein
2. das angreifende Fahrzeug antriebslos und nachhaltig fahruntfähig machen
3. gegen Manipulationen und Sabotagen gesichert sein (Aufschneiden, Aufstechen, etc.)
4. gegen langsames Verschieben gesichert sein
5. auch einem Doppelanschlag widerstehen
6. den normativ vorgegebenen Personendurchlass sicherstellen
7. die normativ geforderte Mindesthöhe aufweisen
8. einen definierbare Gefahrenbereich ausweisen
9. keine Sichtbeziehungen blockieren

Fazit

Mit der aktuellen Richtlinie ISO IWA 14 sind wir bereits gut gerüstet, um nachhaltig wirksamen Zufahrtsschutz zu gewährleisten. Auch bietet der Markt ausreichend zertifizierte Barrieren an, um der wachsenden Bedrohung von Fahrzeugangriffen strukturiert entgegenzutreten.

Ein normkonformer Veranstaltungsschutz sorgt nicht nur für die Sicherheit der Besucher, sondern schützt auch die damit befassten Personen und Behörden. Die ISO IWA 14-2 gibt daher allen Beteiligten die Grundlage, um in ihrem Tun die erforderliche Sorgfalt nachweisbar walten lassen zu können. Professioneller Zufahrtsschutz sichert unsere Gesellschaft gegen das Ziel des international agierenden Terrorismus, uns in der Pflege unserer Kultur zu beeinträchtigen. Daher schließe ich mit den Worten der Menschen in Barcelona, die nach dem widerwärtigen Fahrzeuganschlag vom 17. August 2017 spontan zusammenkamen, um mit ihrem Sprechgesang gegen die feigen Terroristen Flagge zu zeigen: „Wir haben keine Angst“!

Christian Schneider, MBA

Sachverständiger für Zufahrtsschutz und Felsschlagschutz

Initiative Breitscheidplatz