KPV KOMMUNALPOLITISCHE VEREINIGUNG NRW BILDUNGSWERK E.V.

Rechtsgrundlage & Finanzierungsmöglichkeit von Mobilen Zufahrtssperren

Fahrzeugsperren für Öffentliche Veranstaltungen aus Sicht von Kommunen

I. Einleitende Worte

Mobile Fahrzeugsperren gewinnen aus Sicht von Kommunen zunehmend an Bedeutung, da öffentliche Veranstaltungen verstärkt im Fokus sicherheitsrelevanter Planungen stehen.

Vor diesem Kontext haben sich mobile Sperrsysteme als flexible und vergleichsweise schnell einsetzbare Lösung etabliert, um Zufahrten temporär zu sichern. Sie ermöglichen Kommunen, Sicherheitskonzepte an unterschiedliche Veranstaltungsgrößen und örtliche Gegebenheiten anzupassen, ohne permanente bauliche Maßnahmen errichten zu müssen. Die Notwendigkeit ergibt sich nicht nur aus konkreten Bedrohungsszenarien, sondern auch aus gestiegenen Anforderungen an Veranstalter und Behörden, ein angemessenes Sicherheitsniveau nachzuweisen. Mobile Fahrzeugsperren sind dabei ein sichtbares und wirksames Mittel, um Risiken zu reduzieren und das Sicherheitsgefühl der Bevölkerung zu stärken.

Daraus ergeben sich neue Fragestellungen in Bezug auf rechtliche Standards sowie die Finanzierung vor dem Hintergrund der angespannten Haushaltslagen vieler Kommunen. Im Folgenden zeigen wir die wichtigsten Aspekte auf und stellen exemplarisch Praxisbeispiele zur Anschaffung solcher mobilen Fahrzeugsperren dar.

II. Rechtsgrundlage

Rechtliche Vorgaben sind nur abstrakt niedergelegt. Das Polizeigesetz NRW verweist auf die Geeignetheit, Erforderlichkeit und Verhältnismäßigkeit von solchen Fahrzeugsperren (vgl. §§ 1, 3, 8 PolG NRW). Hierbei wird die Kreispolizeibehörde vor Ort bei den jeweiligen Veranstaltungen und deren Gefährdungslage Hinweise zu abgeben. Vor der Anschaffung solcher mobilen Fahrzeugsperren durch eine Kommune ist es ratsam mit der zuständigen Kreispolizeibehörde in den Austausch zu gehen.

Aus Sicht der Ordnungs- und Baubehörden gibt es ebenfalls keine expliziten (technischen) Produktvorgaben. Hier würde aber wohl das gesamte Sicherheitskonzept sowie die rechtlich bindenden Funktionsanforderungen aus der Sonderbauverordnung NRW zur Beurteilung herangezogen werden (vgl. Sicherheitskonzepte mit Augenmaß | Kommunen.NRW). Insgesamt ist bei Fahrzeugsperren wohl die funktionelle Eignung für das entsprechende Sicherheitskonzept zugrunde zu legen.

III. Technische Vorschriften

Die Zertifizierung solcher Fahrzeugsperren erfolgt durch Technische Vorgaben (z.B. DIN-Normen), die regelmäßig auf den Seiten des TÜV oder des Bundesinnenministeriums zu finden sind (vgl. BMI - Presse - Bundesinnenministerium fördert DIN-Standard für Fahrzeugsicherheitsbarrieren).

Die DIN SPEC 91414 ist eine deutsche Spezifikation, die Anforderungen, Prüfmethoden und Leistungskriterien für mobile Fahrzeugsicherheitsbarrieren festlegt. Diese Barrieren sind dazu bestimmt, öffentliche Räume vor Überfahrtaten und terroristischen Anschlägen zu schützen. Die Spezifikation entstand aus dem Projekt „Entwicklung von Zulassungskriterien für mobile Fahrzeugsperren zur Sicherung des öffentlichen Raumes vor Überfahrtaten“ und ist Teil der Initiative „Schutz öffentlicher Räume“, gefördert vom Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI). DIN SPEC 91414-1 umfasst drei Hauptprüfungen: Aufpralltest, Verschiebetest und Manipulationstest.

Ein internationaler Standard ist die ISO 22343, der im September 2023 eingeführt wurde und die bisherigen Standards IWA 14-1 und PAS 68 ersetzt. Dieser Standard legt fest, wie Fahrzeug-Sicherheitsbarrieren (wie Poller, Barrieren und Straßensperren) auf ihre Widerstandsfähigkeit gegen Fahrzeugkollisionen getestet werden sollen. Die Hauptänderungen durch ISO 22343 umfassen: Neue Fahrzeugklassifikationen, Strengere Fehlerbedingungen, Erweiterter Fahrzeug-Altersbereich und ein Reduziertes Trümmergewicht (vgl. Zertifikate | Mobile & temporäre Zufahrts- & Durchfahrtssperren).

IV. Haftung

Kommunen und private Veranstalter haben grundsätzlich eine Verkehrssicherungspflicht für die Sicherheit der jeweiligen Veranstaltung. Das ist die Pflicht desjenigen, der eine gefährliche Sache oder Einrichtung unterhält oder einen gefährlichen Verkehr eröffnet, dafür zu sorgen, dass hiervon keine Gefahren ausgehen. Hiervon können auch personenbezogene Quellen erfasst sein, die mit einer Veranstaltung einhergehen. „Die rechtlich gebotene Verkehrssicherung umfasst diejenigen Maßnahmen, die ein umsichtiger und verständiger, in vernünftigen Grenzen vorsichtiger Mensch für notwendig und ausreichend hält, um andere vor Schäden zu bewahren. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass nicht jeder abstrakten Gefahr vorbeugend begegnet werden kann. […] Eine Verkehrssicherung, die jede Schädigung ausschließt, ist im praktischen Leben nicht erreichbar. Haftungsbegründend wird eine Gefahr erst dann, wenn sich für ein sachkundiges Urteil die nahe liegende Möglichkeit ergibt, dass Rechtsgüter anderer verletzt werden. […] Es sind vielmehr nur die Vorkehrungen zu treffen, die geeignet sind, die Schädigung anderer tunlichst abzuwenden. Der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt ist genügt, wenn im Ergebnis derjenige Sicherheitsgrad erreicht ist, den die in dem entsprechenden Bereich herrschende Verkehrsauffassung für erforderlich hält. Daher reicht es anerkanntermaßen aus, diejenigen Sicherheitsvorkehrungen zu treffen, die ein verständiger, umsichtiger,

vorsichtiger und gewissenhafter Angehöriger der betroffenen Verkehrskreise für ausreichend halten darf, um andere Personen vor Schäden zu bewahren und die den Umständen nach zuzumuten sind“ (vgl. BGH, Urt. v. 25.10.2022, VI ZR 1283/20 – Rn. 11). Bei der Beurteilung der Verkehrssicherungspflicht würde am Ende die Erwähnungen oben aus den rechtlichen Anforderungen einfließen. In der Hauptsache wird dann wohl die Geeignetheit der jeweiligen Straßensperre in Verhältnis zu den technischen Vorgaben (aus DIN-Normen oder ähnlichen Normen) und der konkreten oder abstrakten Gefährdungslage im Einzelfall gesetzt. Am Ende sind nur zumutbare Pflichten in der Bewertung einer Haftung einzufließen. Eine wegweisende Entscheidung zu den Haftungspflichten im Rahmen von Gefahren ohne oder ohne vorschriftsmäßige Fahrzeugsperren gibt es noch nicht. Auf eine Entscheidung in Bezug auf die Haftung bei dem Vorfall auf dem Magdeburger Weihnachtsmarkt ist noch zu warten. Nebenbei können noch strafrechtliche oder speziellere zivilrechtliche Normen je nach Einzelfall einschlägig sein.

V. Finanzierungsmöglichkeiten

Als Förderungsmöglichkeit würde der NRW-Plan in Betracht kommen. Die Kommunen dürfen aus diesem Topf 30% der Mittel vor Ort für die Öffentliche Sicherheit nutzen. Nach Maßgabe des Polizeigesetzes NRW und der Rechtsprechung umfasst die Öffentliche Sicherheit die Summe aller geschützter Rechtsgüter, namentlich die Rechtsordnung, die Unverletzlichkeit der Rechte des Einzelnen und den Bestand des Staates sowie von Einrichtungen und Veranstaltungen des Staates und sonstiger Träger hoheitlicher Gewalt (vgl. Möstl/Kugelmann, BeckOK PolG NRW, § 1 Rn. 51). Unter Zuhilfenahme des Polizeigesetztes würde die Finanzierung von Fahrzeugsperren für Kommunen darunterfallen, Erfahrungen aus der Praxis zur Nutzung des NRW-Plans für solche Anschaffungen sind bisher nicht bekannt. Im Zweifel ist einmal in Rücksprache mit der zuständigen Bezirksregierung zugehen. Die Bezirksregierungen sind für das Genehmigungsverfahren zuständig.

Eine weitere Möglichkeit zur Finanzierung solcher Sperren stellt die Interkommunale Zusammenarbeit dar. Ein Zusammenschluss mit benachbarten Kommunen zur Anschaffung und Unterhaltung von Fahrzeugsperren erleichtert die Finanzierung sowie durch regelmäßige abwechselnde Nutzungen die Unterhaltung solcher Sperren. Eine Anschaffung über den Landkreis und eine zur Verfügungstellung für alle kreisangehörigen Kommunen ist gleichermaßen denkbar.

VI. Beispiele aus anderen Kommunen

Es haben sich schon einige Kommunen zur Anschaffung solcher Fahrzeugsperren entschieden. Ein Beispiel in Nordrhein-Westfalen ist die Stadt Unna, die sich für ein Modell der Firma Hörmann entschieden hat. Unna prüft zudem aktuell eine Interkommunale Zusammenarbeit mit umliegenden Kommunen für ihre angeschafften Fahrzeugsperren (vgl. Hörmann: Mobile Fahrzeugsperre Oktablock; Rat beschließt Anschaffung moderner Fahrzeugsperren für Großveranstaltungen | Unna). Weitere Beispiele gibt es von Kommunen aus Niedersachsen, die

auch überwiegend Produkte der Firma Hörmann nutzen (vgl. Gildefest: Wildeshausen will mobile Fahrzeugsperren kaufen; Wie mobile Sperren den Osnabrücker Weihnachtsmarkt vor Fahrzeugangriffen schützen sollen - HASEPOST; So sollen in Wolfsburg Veranstaltungen sicherer werden). Hessische Kommunen berichten über die Interkommunale Zusammenarbeit in dem Bereich und der gemeinsamen Nutzung solcher Sperren, exemplarisch genannt die Stadt Melsungen und die Gemeinde Körle (vgl. TOP-274.pdf; Neue Regeln für Antiterrorsperren bei Großveranstaltungen). Die Kommune Starnberg in Bayern hat sogar per Eilentscheidung sich für die Anschaffung solcher Fahrzeugsperren ausgesprochen, Auslöser war das Vorkommnis auf der Wiesn in München (vgl. 130.000 Euro Fahrzeugsperren: Starnberg schafft mobile Poller an).