

# Reif für die Ablage

**SICHERUNG** Zurrgurte sind ein Standardhilfsmittel bei der Ladungssicherung. Doch nicht jeder Gurt darf beim Niederzurren verwendet werden.

**D**er Zurr- oder Spanngurt ist aus der Ladungssicherung nicht mehr wegzudenken. Viele Anwender sind allerdings der Ansicht, wenn sich eine Ladung nicht niederzurren lässt, dann kann sie auch nicht gesichert werden. Das ist eine Meinung, die kaum auszurotten scheint. Tatsächlich gibt es einige Regelungen, die in der VDI-2700 Blatt 3.1 „Gebrauchsanleitung für Zurrmittel“ und in der EN-12195-2 „Zurrgurte aus Chemiefasern“ zusammengefasst sind.

## Kein Verfallsdatum

Mancher Vertreter der Kontrollbehörden ist der Ansicht, ein Zurrgurt unterliege einem Verfallsdatum. Das ist definitiv nicht der Fall. Ein Zurrgurt, der aussieht wie auf dem Bild rechts, sollte jedoch nicht mehr verwendet, sondern ausgesondert/abgelegt werden.

Gerade die Frage nach der Ablegereife wird häufig sehr konträr diskutiert, dabei sind die Regeln eigentlich klar und deutlich formuliert.

Ablegekriterien sind:

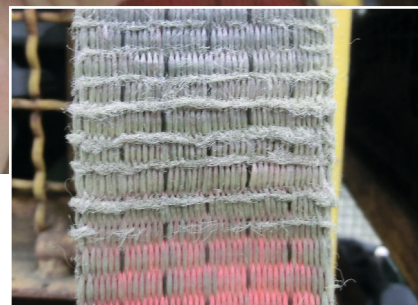
- › Einschnitte an der Webkante größer als zehn Prozent
- › Übermäßiger Verschleiß
- › Beschädigung der Nähte
- › Verformung durch Wärme
- › Kontakt mit aggressiven Stoffen
- › Verformungen oder Beschädigung der Spannelemente
- › Aufweitung des Hakens um mehr als fünf Prozent
- › Erhebliche Korrosion, bleibende Verformungen
- › Unleserliche Angaben auf dem Etikett
- › Fehlendes Etikett

## Hersteller (Auswahl)

Spanset, [www.spanset.de](http://www.spanset.de)  
 Dolezych, [www.dolezych.de](http://www.dolezych.de)  
 Wistra, [www.wistra.eu](http://www.wistra.eu)  
 Braun-Seile, [www.braun-sis.de](http://www.braun-sis.de)  
 Zurrpack, [www.zurrpack.eu](http://www.zurrpack.eu)



**Die Sichtkontrolle bringt es an den Tag: Das Garn ist beschädigt, der Zurrgurt sollte abgelegt werden.**



Der übermäßige Verschleiß erzeugt vermutlich die häufigsten Diskussionen zwischen Fahrer und Verloader. Dem kann abgeholfen werden, indem der Gurt an der fraglichen Stelle geknickt wird. Dabei wird deutlich, wie viele Garnlagen beschädigt sind und die Entscheidung fällt leicht.

## Hart umkämpfter Markt

Der Markt der Sicherungsmittel ist hart umkämpft, Plagiate und „nicht der Vorschrift entsprechende“ Sicherungsmittel sind in nicht unerheblichen Mengen im Umlauf. Der Anwender hat leider nur eingeschränkten Einfluss. Ein Etikett wie auf Seite 23 oben links sollte allerdings zu denken geben, weil einige Angaben nicht

**Der Zurrgurt muss beim Einziehen in die Schlitzwelle bereits vorgespannt sein.**

der EN-12195-2 entsprechen, obwohl sie auf dem Etikett genannt ist.

Ein „CE“-Zeichen ist nicht erforderlich und auch nicht zutreffend. Die Nennung der Bruchlast ist ebenfalls nicht erforderlich. Die Angaben in Kilogramm (kg) und Dekanewton (daN) sind nicht stimmig, denn sie reichen von LC = 2000 daN über 3000 kg, 4000 daN und 5000 kg bis zu 10.000 kg. Aber es sieht richtig gut aus!



**Vorsicht: Einige Angaben entsprechen nicht der EN 12195-2, obwohl sie genannt wird.**

Es ist bei der Handhabung darauf zu achten, dass beim Einziehen des Gurtes in die Schlitzwelle der Gurt bereits vorgespannt ist, damit beim Betätigen der Ratsche minimal zwei, aber maximal drei Wicklungen entstehen. Sollten es mehr Wicklungen werden, muss der Gurt noch mal gelöst und die lose Länge durchgezogen werden. Dieser Effekt hängt mit der möglichen Vorspannkraft zusammen, weil sich bei mehr als drei Wicklungen der Wirkungsgrad des Ratschenhebels



**Auch diese Ratsche sollte keinesfalls mehr verwendet werden.**



**Ist die Vorspannkraft nicht angegeben, darf mit dem Gurt nicht niedergezurr werden.**

reduziert und die auf dem Etikett genannte Vorspannkraft nicht mehr erreicht wird. Ein Gurt, bei dem die Angabe der Vorspannkraft überhaupt fehlt, darf zum Niederzurren nicht verwendet werden. Auch, wenn er mit einem TÜV- und GS-Zeichen versehen ist. Beides ist gemäß EN-12195-2 nicht erforderlich.

**Sigurd Ehringer**  
Logistikberater, Thaining

## Defekte Zurrgurte

Da Zurrgurte nicht der Maschinenrichtlinie (CE-Kennzeichnung) unterliegen, ist auch keine regelmäßige Prüfung durch den Hersteller oder ein Institut notwendig. Für Zurrgurte gibt es kein Haltbarkeitsdatum. Es ist jedoch laut DIN EN 12195-2 vorgeschrieben, dass der Anwender seinen Zurrgurt vor jedem Gebrauch auf sichtbare Mängel überprüft. Ist ein Gurt defekt, muss dieser dem Weiterverbrauch entzogen werden (zerschneiden). Den Gurt, so wie er ist, in die Mülltonne zu schmeißen reicht nicht aus. Ist ein Gurt gerissen, darf er nicht an einer anderen Stelle einfach wieder vernäht werden. Zurrgurte werden mit einer speziellen Naht versehen, die nur vom Hersteller gemacht werden darf. Wollen Sie Ihren Zurrgurt dennoch repariert bekommen, wenden Sie sich bitte an den Hersteller oder den Lieferanten.

Es gibt klare Merkmale, an denen man erkennen kann, warum ein Zurrgurt defekt ist.

### An der Ratsche:

- › Verbogene Schlitzwelle durch mehrfache Überlastung.
- › Verbogener Griff durch Einsatz von Hebelwerkzeug.

### Am Gurt:

- › Einseitig starke Faserbelastung und abfallende Bruchstelle durch Einschnitt.
- › Ausgefranzte Bruchstelle und abstehende Fasern auf dem Gurt durch starke Überlastung (Lastbruch).
- › Verdrehte Bruchstelle durch Knoten im Gurt.  
(Riss im Gurt > ca. 50 % / Knoten im Gurt > ca. 75 %)

### Sonstiges:

- › Verbogene Beschläge durch Nutzung des falschen Zurrpunktes.

Quelle: Conacord

# Gefahr/gut

## ONLINE-SEMINAR

Stichtag 1.1.2014: aktuelle Änderungen beim Gefahrguttransport zur See

## IMDG-Code

5. Dezember 2013, 14:00–15:30 Uhr

Referentin: Irena Meyer,  
Gefahrgutberaterin, Chem-Safe Consultants

Moderation: Rudolf Gebhardt,  
Redakteur Gefahr/gut



### Inhalte des Online-Seminars:

- Umweltgefährdende Stoffe oder Meeresschadstoffe: Einstufung, Kennzeichnung und Dokumentation
- Geänderte Einträge in der Gefahrgutliste
- Begrenzte Mengen mit zusätzlichen Anforderungen
- Bestimmte Gase als Kühl- und Konditionierungsmittel
- Kennzeichnung
- Neustrukturierung des Teils 7
- Trennvorschriften in Beförderungseinheiten (Containern)
- Vorschriften für das Beladen von Beförderungseinheiten (Containern und Fahrzeugen)

Die **Seminargebühr** beträgt brutto 82,11 € (netto 69,- € zzgl. 13,11 € MwSt.)

### Vorteile eines Online-Seminars:

- Keine Anfahrts- und Übernachtungskosten
- Geringer Zeitaufwand
- Bequem und ortsunabhängig
- Eigene Fragen per Chat-Funktion stellen

### Kontakt:

Gefahr/gut, Verlag Heinrich Vogel  
Tel. +49 (0)89 20 30 43 - 12 85  
events@springer.com