

Fehler beim Anlegen von Zurrgurten

Die Anwendung von Zurrgurten zur Ladungssicherung ist für viele Lkw-Fahrer eine völlig normale Sache. Gurte über die Ladung, Ratschen anziehen und das war es. Die Praxis zeigt allerdings, dass es so leicht oft nicht geht.

Um die Probleme und Fehler bei der Anwendung von Zurrgurten aufzuzeigen, kann man den Einsatz der Gurte in mehrere Abschnitte unterteilen. Dabei ist klar, dass manches Problem nicht an Ort und Stelle sofort gelöst werden kann. Vieles hingegen lässt sich mit etwas Sorgfalt vermeiden.

Kontrolle bei der Anwendung

Die DIN EN 12195-2 und die Richtlinie VDI 2700 Blatt 3.1 enthalten als „Zurrgurtnormen“ genaue Vorschriften über die Ablegereife der Zurrgurte, d. h. wann ein Zurrgurt nicht mehr benutzt werden darf. Wird z. B. während der Verwendung durch den Fahrer festgestellt, dass ein Zurrgurt beschädigt ist, so darf er diesen Zurrgurt nicht mehr benutzen.

Zurrgurte dürfen nicht geknotet sein und nicht mehr verwendet werden bei:



Knoten ist verboten! Dieser Zurrgurt darf nicht mehr benutzt werden.

- Garnbrüchen oder Garnschnitten, die mehr als 10 % des Gewebes zerstören



Dieser Einschnitt ist wesentlich zu groß.

So ein Einschnitt macht den Zurrgurt unbrauchbar.

- Beschädigungen tragender Nähte, bei Verformungen durch Wärmeeinfluss
- Schäden infolge der Einwirkung von Chemikalien
- nicht vorhandenem oder nicht lesbarem Kennzeichnungsetikett
- Anrissen, groben Verformungen, Brüchen oder bedenklichen Korrosionserscheinungen an Ratschen oder Haken



Diese Ratsche kann nicht sicher verriegelt werden und ist deshalb unbrauchbar.

- Aufweitung des Hakens um mehr als 5%.

Bevor man den Gurt zur Ladungssicherung verwendet, oder besser noch, nachdem man ihn beim Abladen entfernt hat, sollte man ihn auf grobe Beschädigungen überprüfen. Dies geht einfach und schnell, indem man ihn z. B. beim Aufrollen locker durch die Hand zieht, denn dabei kann man Einschnitte oder andere Beschädigungen leicht fühlen.

Den Gurt richtig einhaken

Wenn der Zurrgurt zum Niederzurren eingesetzt wird ist es nicht vorgeschrieben, dass man ihn in einen Zurr-

punkt einhaken muss. Er kann auch an anderen Teilen des Fahrzeugaufbaus eingehakt werden, diese müssen dann aber die eingeleiteten Kräfte aufnehmen können. Beim Direktzurren, z. B. Diagonalzurren oder Schlingenzurren, ist es allerdings erforderlich, dass der Gurt mit seinem Haken fixiert wird und das ist nur in einem Zurrpunkt sicher



Mit einem Karabinerhaken lässt sich ein Gurt besser gegen Herausfallen sichern.



Ein Klauenhaken passt nicht in einen normalen Zurrpunkt.



Ein Planenhaken darf nicht als Zurrpunkt genutzt werden.

möglich. Auf keinen Fall darf ein Zurrhaken auf der Spitze belastet werden, denn hier kann er die eingeleitete Kraft kaum aufnehmen und brechen.



Zurrhaken dürfen nicht auf der Spitze belastet werden.

Es kommt vor, dass ein Zurrgurt zu kurz ist und deshalb zwei Zurrgurte zu einem Strang verbunden werden sollen. Das ist natürlich möglich, allerdings müssen dazu entsprechend belastbare und zugelassene Verbindungselemente wie z.B. ein Schäkel verwendet werden. Eine Schraube ist als Verbindungselement nicht zugelassen. Zurrhaken darf man nur so ineinander hängen, dass sie im Hakenrund, nicht aber auf Biegung belastet werden.



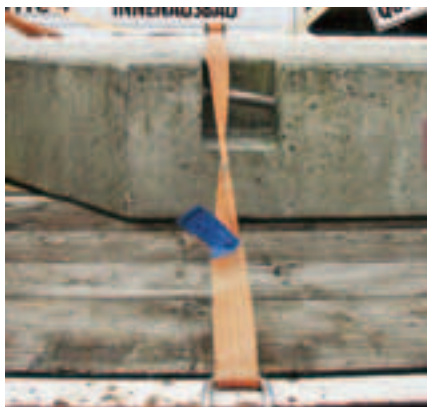
Diese Schraube darf nicht als Verbindungselement eingesetzt werden.



Wenn die Zurrhaken so ineinander gehakt werden können sie brechen.

Den Gurt richtig legen

Die wenigsten achten darauf wie der Gurt verläuft, nachdem er über die Ladung gelegt oder auch geworfen wurde. Hauptsache er kommt über-



Durch solche Verdrehungen können die Gurtkanten überlastet werden.

haupt auf der anderen Seite an. Natürlich kann es mühsam sein, aber trotzdem sollten Verdrehungen im Gurt vermieden oder – falls vorhanden – entfernt werden. Verdrehungen sind deshalb zu vermeiden, da sie sich so im Gurt auswirken, dass die Außenkanten des Gurtes im Verhältnis zur Mitte des Gurtes einen längeren Weg haben und daher die äußeren Fasern mehr belastet werden als die inneren. Das kann zu Überbelastungen und damit zu Beschädigungen der Außenkanten des Gurtes führen.

Ob ein Zurrgurt von außen an der Bordwand hoch und dann über die Ladung verlaufen darf ist davon abhängig wo die Ladung steht. Steht die Ladung stramm an der Bordwand, und verläuft der Gurt senkrecht hoch zur Ladung, stellt das kein Problem dar und es kann sinnvoll Niedergezurt werden. Steht die Ladung allerdings mit Abstand zur Bordwand, und knickt der Gurt deshalb an der Bordwand hin zur Ladung ab, ist das Niederzurren unwirksam. Das liegt daran, dass die Vorspannkraft des Gurtes durch die Bordwand „abgefedert“ wird bevor sie die Ladung erreicht.



Dieses Niederzurren ist unwirksam, denn die Vorspannkraft wird durch die Bordwand „abgefedert“.

Ebenso unsinnig ist es, wenn ein Ladungsteil vom Zurrgurt einmal ganz umschlungen wird. Dieses sogenann-



Weil der Gurt „mitrutscht“ kann sich die Ladung innerhalb dieser Umschlingung bewegen.

te „Silly Loop“ kann die Ladung nicht fixieren, da sich der Gurt beim Rutschen der Ladung „mitdrehen“ kann.

Geradezu lebensgefährlich kann es für den Fahrer und andere Verkehrsteilnehmer werden, wenn scharfkantige Ladegüter niedergezurrt werden, ohne dass der Gurt durch einen Kantenschutz vor Beschädigungen geschützt wird. An einer scharfen Kante kann



An dieser scharfen Kante wird sich der Zurrgurt sehr schnell durchschneiden.

sich der Zurrgurt innerhalb kurzer Zeit durchschneiden und die Ladung ist ungesichert. Schon eine scharfe Bremsung kann dann eine Katastrophe auslösen. Was allerdings oft zu sehen ist, aber keinen Sinn macht, ist das Nutzen von Antirutschmatten als Kantenschutz. Auf der Antirutschmatte kann der Gurt beim Spannen nicht „nachrutschen“ und er kann dadurch auf der anderen Seite der Ladung nicht ausreichend stramm gespannt werden.



Antirutschmatten sind beim Niederzurren als Kantenschutz unsinnig.

Die Ratsche richtig benutzen

Auch bei der Bedienung der Ratsche werden oft Fehler gemacht. Zuerst einmal darf eine Ratsche nicht auf einer Kante aufliegen. Wenn die Ratsche in dieser Position gespannt wird, kann sie so stark verformt und damit beschädigt werden, dass sie dadurch abgereift wird.

Beim Spannen der Ratsche ist Augenmaß gefordert, denn es müssen mindes-



Die Ratsche kann an der Kante beschädigt werden.

tens zwei und es dürfen nur höchstens drei Wicklungen auf der Schlitzwelle entstehen. Sind es zu wenig Wicklungen, so wird der Gurt nicht ausreichend „festgeklemmt“ und er kann sich beim Fahren wieder lösen. Sind es zu viele Wicklungen kann der Sperrschieber nicht einrasten oder er kann später nicht mehr geöffnet werden.

Jeder, der die Ratsche seines Zurrgurtes mit einer Verlängerung spannt, bringt sich selber in Gefahr. Durch die eingebrachte Kraft kann die Ratsche zerstört werden und durch herum fliegende Metallteile ist es schon zu schweren Gesichtsverletzungen bei Fahrern gekommen.

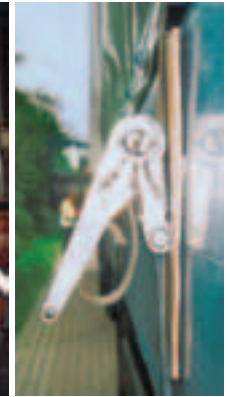
Jetzt ist es fast geschafft, wir haben den Gurt auf Beschädigungen geprüft und in einen Zurrpunkt am Fahrzeug



Bei dieser Ratsche befindet sich zuviel Gurt auf der Schlitzwelle.



Der Einsatz einer Ratschenverlängerung kann schwere Verletzungen zur Folge haben.



Der Griff der Ratsche muss geschlossen und dadurch verriegelt werden.

eingehakt. Er verläuft ohne Verdrehungen und mit Kantenschützern über die Ladung. Die Ratsche ist per Hand stramm gespannt und es sind exakt 2,5 Wicklungen auf der Schlitzwelle. Doch halt, der Ratschenhebel steht noch auf. Also noch ein abschließender Handgriff und den Ratschenhebel schließen.

Alfred Lampen