

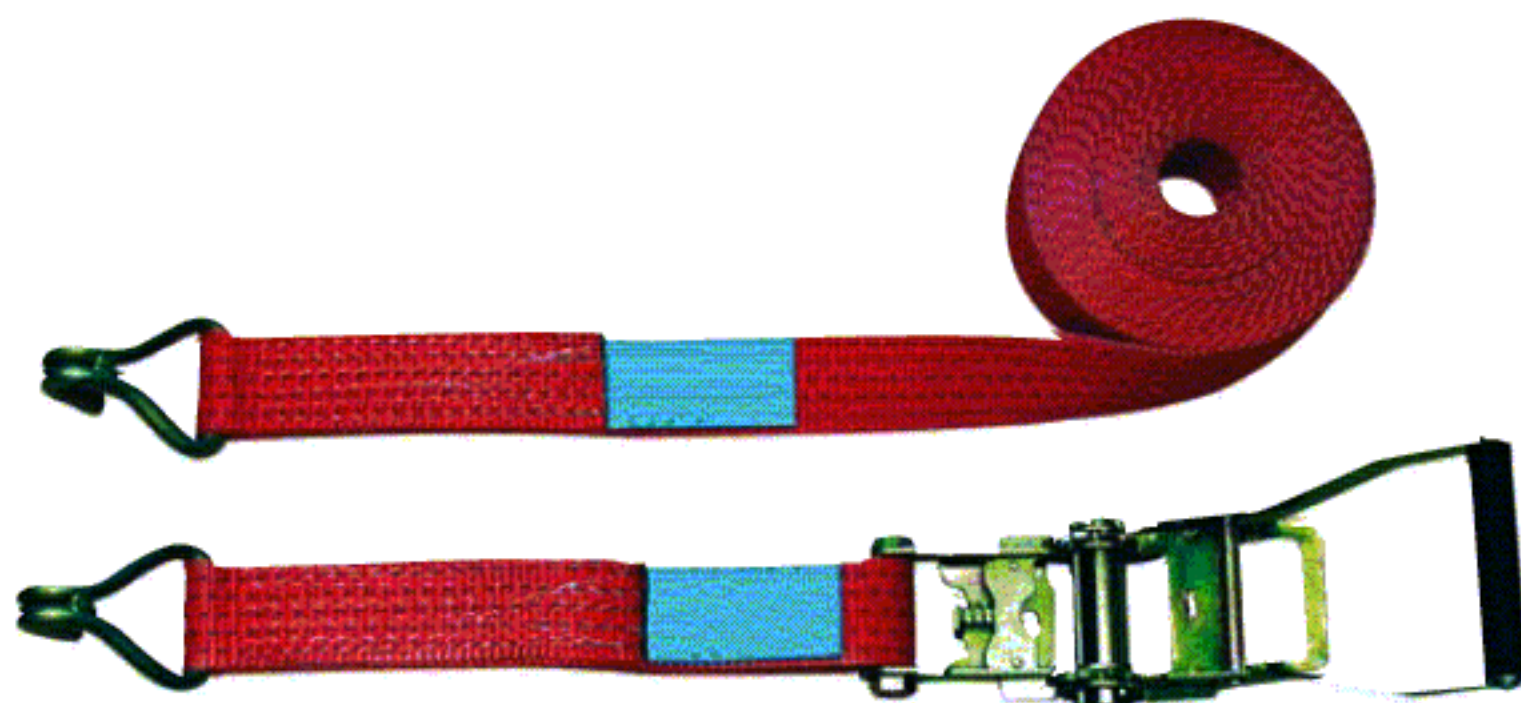
# „Gammelgurte“

## oder wie der Verbraucher oft beim Kauf von Zurrgurten über's Ohr gehauen wird

**Als seien Fleischskandal oder abgeknickte Strommasten noch nicht genug! Auch die Zurrmittelindustrie hat ihren Skandal: In den vergangenen Monaten sind immer häufiger Zurrmittel von minderer Qualität oder mit gefälschten Prüfetiketten in den Handel gekommen. Dies birgt tödliche Gefahren für alle Verkehrsteilnehmer.**

auf der Autobahn über irgendeinen Gegenstand gefahren ist, oder versucht hat, diesem auszuweichen, weiß, welche enormen Risiken dies birgt.

Die in der Norm genannte und auf dem Etikett auszuweisende Vorspannkraft gibt die Kraft an, die mit einer normalen Handkraft – zum Beispiel mit einer Ratsche – in ein Zurrgurtsystem mindestens eingebracht werden muss. Die Kenntnis dieser Vorspannkraft ist gerade beim Niederzurren – übrigens die häufigste Form der Ladungssicherung auf Lkw – für die korrekte Berechnung der Anzahl der einzusetzenden Zurrgurte von entscheidender Bedeutung. Erreichen die eingesetzten Zurrgurte die auf dem Etikett angegebenen Vorspannkraftwerte nicht, ist die Berechnung der ordnungsgemäßen Anzahl der Ladungssicherungsmittel fehlerhaft. Denn dann

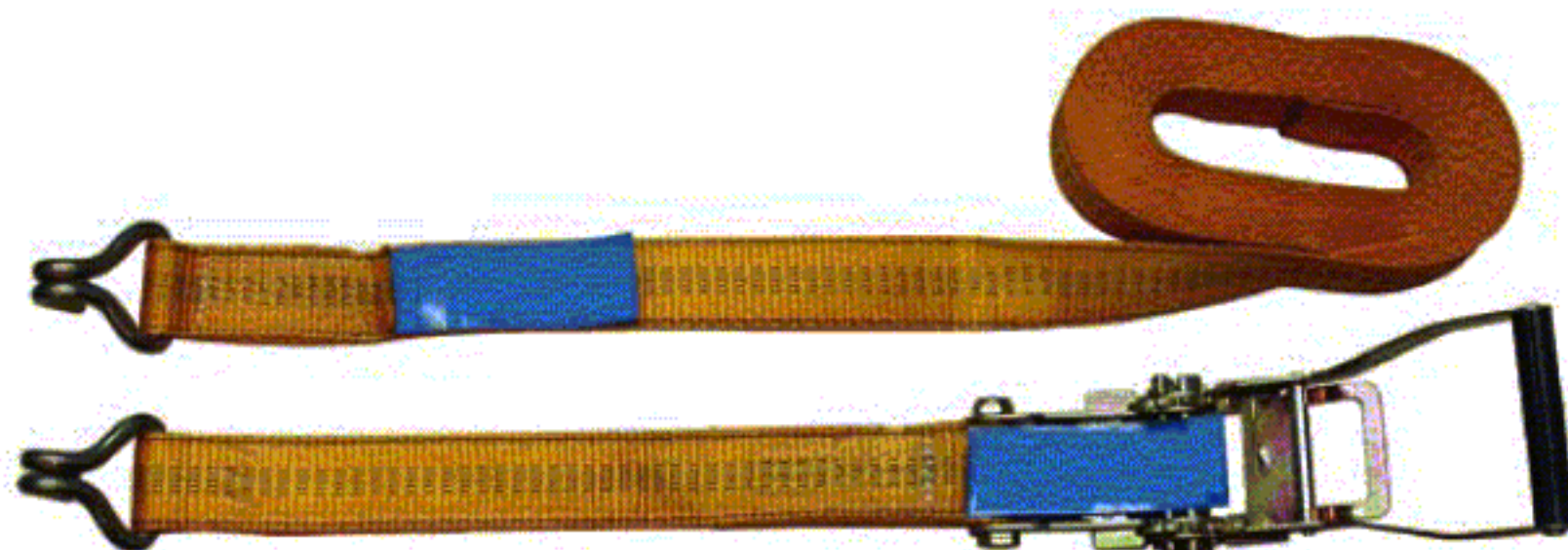


Gurt nicht nach Norm.

Bild: HS / FS

Der technische Fortschritt in der Nutzfahrzeugindustrie ist enorm. Noch mehr Ladung kann von immer moderneren Lkw von A nach B transportiert werden. Die Bremssysteme sind so ausgefeilt, dass selbst voll beladene Lkw innerhalb weniger Meter zum Stehen kommen. Als Konsequenz daraus wird aber auch der Anspruch an die Ladungssicherung immer höher, denn die Kräfte, die an der Ladung zerren und gegen die gesichert werden muss, sind enorm. Damit der Praktiker sich beim Kauf von Ladungssicherungsmitteln orientieren kann, gibt es eine europaweit geltende Norm, die EN 12195. Darin ist festgeschrieben, wie zum Beispiel ein Zurrgurt und seine einzelnen Bestandteile wie Ratsche, Zurrgurband oder Haken beschaffen sein müssen, um

ihre Aufgabe bewältigen zu können. Im Detail sind Festigkeiten von Haken und Ratschen beschrieben, die Bruchkraft und Dehnung von Gurtbändern sind je nach Zurrgurtyp exakt vorgeschrieben. Und – besonders wichtig: Wesentliche



Gurt nach Norm.

Bild: HS / FS

Angaben, wie zum Beispiel die zulässige Zugkraft (LC= Lashing Capacity), die Vorspannkraft (STF= Standard Tension Force) und die Dehnungswerte sind auf einem Etikett kenntlich zu machen.

Sind die Anforderungen der Zurrgurtnorm übertrieben? Keineswegs. Nehmen wir als Beispiel die Dehnung des Zurrgurbandes. Die in der Norm vorgegebene Dehnung  $\leq 7\%$  gewährleistet, dass keine Zurrgurte mit „Gummiwandeffekt“ eingesetzt werden: Ist die Dehnung zu hoch, können sich im Fahrbetrieb durch Rüttelbewegungen des Fahrzeuges die Haken aus den Zurrösen des Lkw lösen und herunterfallen. Dass das häufiger passiert, hören wir allzu oft in den Verkehrsnachrichten, wo vor „Spanngurten auf der Fahrbahn“ gewarnt wird. Und wer schon einmal

werden zu wenig Zurrgurte eingesetzt und die Ladung somit nicht richtig gesichert.

Hoch sind auch die Anforderungen an die Bruchfestigkeit des Zurrgurbandes. Der Verschleiß durch Abrieb im tagtäglichen Einsatz und durch äußere Witterungseinflüsse ist hier besonders groß. Es macht also Sinn, dass die Bruchkraft eines Zurrgurbandes dreimal so hoch sein muss wie die im Etikett angegebene Lashing Capacity (LC). Im Übrigen: Der so genannte Sicherheitsfaktor (Verhältnis Tragfähigkeit zu Bruchkraft des reinen Bandes) bei Hebebändern aus Polyesterband ist genau aus diesem Grunde sogar 7!

So könnte man jeden einzelnen Bestandteil eines Zurrgurtes analysieren und käme immer zu dem Ergebnis, dass



Einsatz Zurrgurte.

Bild: HS / FSA

zu schweigen von viel zu hohen Dehnungswerten (zum Beispiel 12 % anstatt maximal 7 %), die das Einbringen einer vernünftigen Vorspannkraft in ein System erst gar nicht ermöglichen oder im Fahrbetrieb zum Herabfallen der Zurrgurte führen. Manchmal ist sogar die Längenangabe auf dem Zurrgurtetikett falsch: 8 m Gesamtlänge laut Etikett sind in einigen Fällen nur 7,5 m echte Länge.

Der Nutzer, zum Beispiel ein Lkw-Fahrer, kann diese Mängel dem Zurrgurt nicht ansehen. Einer Ratsche und dem Haken

konformes Produkt zu kaufen, was oft jedoch nicht der Fall ist.

Ein zusätzlicher Aspekt: Das Problem bei der Vergabe von den GS-Zeichen ist, dass die erforderliche Prüfung, die einer Zertifizierung vorangeht, eine so genannte Typprüfung ist. Dies heißt, eingereichte Prüfmuster werden einer eingehenden GS-Prüfung unterzogen. Diese Prüflinge sind selbstverständlich nach allen „Regeln der Kunst“ gefertigt. Die später angefertigten Serienprodukte haben dann leider mit den ursprünglichen und zertifizierten Prüfmustern nicht mehr viel gemein.

Solche Fälle haben sich in den letzten zwölf Monaten extrem gehäuft. Die Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen hat auf diesen Umstand in einem Artikel „Nepper Schlepper Bauernfänger“ hingewiesen. Die Prüf- und Zertifizierungsstelle des Fachausschusses Verkehr hat auf die nicht ordnungsgemäße Verwendung von GS-Zeichen hingewiesen und vor „schwarzen Schafen“ gewarnt. Verwiesen wird in jenem Schreiben auch auf das Geräte- und Produktsicherheitsgesetz (GPSG). Denn es gilt: Ist ein Zurrgurt mit der europäischen Norm gekennzeichnet und erfüllt er die Voraussetzungen in einem oder mehreren Punkten nicht, handelt es sich seitens des Verkäufers um eine irreführende Werbung und letztendlich auch um eine Wettbewerbsverzerrung.

Gegen diese kann sowohl öffentlich-rechtlich, zum Beispiel durch die Gewerbeaufsichtsämter durch das Verfügen von Rückrufen, als auch privat-rechtlich vorgegangen werden. Eine Rückrufaktion als haftungstechnischer „Super-GAU“ kann Kosten in enormer Höhe verursachen und haftbar kann nicht nur

der Hersteller gemacht werden, sondern auch jeder, der in der Verkaufskette beteiligt ist. Jeder Betrieb, der solche Produkte herstellt oder handelt und diese mit dem EN-Zeichen versieht, ist für die Erfüllung der Mindestanforderungen der europäischen Norm verantwortlich. Dieser Verantwortung wird man durch Tests der fertigen Erzeugnisse und ihrer Bestandteile gerecht. Verfügt ein Betrieb über solche Testmöglichkeiten nicht, so hat er diese von externen Institutionen durchführen zu lassen, um sich von der Qualität und der Normkonformität der Artikel zu überzeugen. Der Verbraucher sollte sich solche Tests seiner Zurrgurte von seinem Verkäufer einfach einmal zeigen lassen.

**Denn: Wenn EN drauf steht, muss auch EN drin sein!**

Preiswerter Einkauf ist wichtig und ist auch möglich. Es darf aber keine Wettbewerbsverfälschung geben, und es darf insbesondere nicht auf Kosten der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer bewusst betrogen werden. Hier gilt es, von Seiten der seriösen Hersteller und von öffentlicher Seite gegen die schwarzen Schafe und Geschäftemacher konsequent vorzugehen. Empfindliche Strafen gegen jeden, der bewusst oder leichtfertig gefährliches Material in den Markt bringt, ist das Gebot der Stunde! Rückrufaktionen durch die Gewerbeaufsichtsämter werden zusätzlich helfen, die notwendige Hygiene im Markt wieder herzustellen.

HS / FSA Fachverband  
Seile und Anschlagmittel e.V.  
Prinz-Georg-Straße 106  
40479 Düsseldorf

die in der Zurrgurtnorm angegebenen Mindestvoraussetzungen für das komplette System und seine einzelnen Bestandteile richtig und wichtig sind.

Seriöse Hersteller halten sich an diese Mindestanforderungen der Norm, übererfüllen diese oftmals sogar und lassen sich die guten Eigenschaften ihrer Zurrgurte durch GS-Prüfungen zertifizieren. Auch dieses GS-Zeichen findet sich auf dem Zurrgurtetikett.

### **Etikettenschwindel**

So weit, so gut. Doch nun kommen die „schwarzen Schafe“ ins Spiel. Mit unzulänglichen Etiketten verpassen sie minderwertigen Produkten einen seriösen Anstrich. Die Angaben auf dem Etikett gaukeln vor, der Artikel entspräche den gängigen Normen, habe GS- oder sogar CE-Zeichen. Ein CE-Zeichen darf ein Zurrgurt aus rechtlichen Gründen aber gar nicht haben. Viel zu hohe Vorspannangaben liest man genauso wie angeblich optimale Dehnungswerte. Teilweise fehlt sogar die Herstellerkennzeichnung.

Bei der Prüfung kommt es dann heraus: Vorgeschriebene Härteanforderungen bei Stahlratschen und Stahlhaken werden nicht eingehalten. Sie verbiegen sich oder bersten wie Glas. Herumfliegende Hakenspitzen können die Anwender schwer verletzen. Vorspannkraften werden nicht erreicht, und damit wird die richtig berechnete Ladungssicherung ad absurdum geführt. Bei den vorgeschriebenen Mindestbruchkräften des Bandes wird geschummelt. Häufig werden die Mindestbruchkräfte unterschritten – 10 % oder mehr sind keine Seltenheit. Ganz

sieht man seinen Härtegrad nicht an, die Bruchfestigkeit des Zurrgurtbandes kann nicht ertastet werden. Nur ein Fachmann kann „gut“ von „schlecht“ unterscheiden, indem er den Zurrgurt einer zerstörenden Prüfung in einer Zerreißmaschine unterzieht und den Gurt mit seiner Gewebestruktur analysiert. Deshalb muss der Lkw-Fahrer den Angaben, die das Etikett liefert, vertrauen können.

Diesen Umstand nutzen unseriöse Firmen aus. Natürlich: Alle Hersteller stehen unter einem enormen Kostendruck, um auf dem internationalen Markt bestehen zu können.

Was machen aber nun die „schwarzen Schafe“ der Branche, die mit EN- und GS-Angaben auf ihren Etiketten prahlen? Sie manipulieren mit viel Akribie an den Qualitäten des Gesamtsystems oder auch an den einzelnen Bestandteilen solange herum, bis die Herstellkosten reduziert sind, ohne dass der Verbraucher Qualitätsmängel unmittelbar erkennen kann. Verarbeitet man beispielsweise weniger Polyester pro Meter Zurrgurtband, hat dies selbstverständlich einen Einfluss auf die Bruchfestigkeit. Weniger Polyester bedeutet weniger Materialkosten, oftmals aber auch, dass die Mindestkriterien der Norm beim Band nicht mehr erreicht werden können. Verkürzt man die Zeit, in der Ratschen und Haken beispielsweise in einem Ofen gehärtet werden, reduziert dies die Herstellungskosten, leider aber oftmals auch die Mindestfestigkeiten dieser Bestandteile im Zurrgurtsystem.

Dem Nutzer von Zurrgurten wird mit dem gefälschten Etikett (sogar mit GS-Zeichen) vorgegaukelt, ein norm-