

(6) Der Verkehrsposten hat die Aufgabe, innerhalb der Baustelle für den sicheren Ablauf des Straßenverkehrs zu sorgen.

(7) Bei der Ausübung seiner Tätigkeit hat der Sicherungs- oder Verkehrsposten auf jedem Rockärmel eine rotweiße Armbinde bzw. einen Gürtel zu tragen. Der Sicherungsposten hat zusätzlich eine rotweiße Signalflagge und ein Signalhorn bei sich zu führen.

(8) Mit Eintritt der Dunkelheit hat der Verkehrsposten einen Gürtel mit einer lückenlosen Reihe von roten Rückstrahlern zu tragen und ist mit einer roten Warnlampe auszustatten.

(9) Die Warnung der Beschäftigten erfolgt beim Sicherungsposten durch gut hörbare Signale mittels Signalhorn. Auf Baustellen mit starkem Lärm sind Typhone einzusetzen. Der Verkehrsposten gibt optische (sichtbare) Signale ab.

(10) Der Standort des Sicherungs- oder Verkehrspostens bei der Ausübung seiner Tätigkeit wird vom Aufsichtführenden bestimmt.

(11) Der Sicherungs- oder Verkehrsposten hat während seiner Tätigkeit jegliche außerdienstliche Unterhaltung zu unterlassen und darf zu anderen Tätigkeiten nicht herangezogen werden.

(12) Der Sicherungs- oder Verkehrsposten darf seinen angewiesenen Standort nur mit Zustimmung des Aufsichtführenden oder bei Gefahr für seine Person verlassen.

§15

Bauzüge, Geräte- und Transportwagen

(1) Bei der Mitfahrt von Werkträgern auf Bauzügen, Geräte- und Transportwagen müssen die vom Aufsichtführenden angewiesenen Plätze eingenommen werden. Das Stehen während der Fahrt, das Sitzen auf Bordwänden oder der Ladung sowie das Mitfahren auf der Ladefläche von Kippfahrzeugen ist nicht gestattet.

(2) Werkzeuge, Geräte und Materialien müssen so befestigt oder festgelegt sein, daß sie sich nicht verschieben, herunter- oder umfallen können.

(3) Während der Fahrt ist das Abwerfen von Gegenständen sowie jedes Abladen verboten. Ausgenommen hiervon ist Streugut, wobei sich die Beschäftigten gegen Absturz zu sichern haben.

§16

Kipparbeiten

(1) Für die Kontrolle der Betriebssicherheit der Kippanlage und des Kippvorganges ist der Aufsichtführende verantwortlich.

(2) Fahrzeuge dürfen nur bei Stillstand be- und entladen werden. Der Abstand der Schüttkante muß bis zur Umgrenzungslinie des Fahrzeuges mindestens 0,50 m betragen.

(3) Das Kippgleis muß gegen die Schüttkante überhöht sein.

(4) Auf Gleisen, auf denen entladen wird, müssen die stillgelegten Fahrzeuge gegen Auffahren gesichert sein.

(5) Gleisenden sind gegen das Ablaufen der Fahrzeuge mit befestigten Einrichtungen zu sichern.

(6) Vor dem Stillsetzen und Sichern der Fahrzeuge dürfen diese nicht bestiegen werden.

(7) Beim Kippvorgang sind die Fahrzeuge mit Haltevorrichtungen (Kippbacken) an der der Böschung abgewandten Seite mit der Schiene zu verbinden, um ein Abstürzen zu verhindern. Die Schiene muß mit durchgehenden Schrauben auf den Schwellen befestigt sein.

(8) Vor dem Beladen und nach dem Entladen von Kippfahrzeugen ist darauf zu achten, daß die Feststellvorrichtungen für die Kippkästen oder Mulden wirksam und gesichert sind.

(9) Vor dem Öffnen der Wagenklappen und dem Lösen von Feststellvorrichtungen ist darauf zu achten, daß sich niemand im Sturzbereich des Ladegutes befindet.

(10) Der Streifen zwischen Schüttkante und Schwellenkopf darf nicht als Betriebsweg benutzt werden.

§ 17

Anwendung weiterer gesetzlicher Bestimmungen

Außer dieser Arbeitsschutzanordnung sind anzuwenden:

a) bei Straßenbahnen und U-Bahnen

die Dritte Durchführungsbestimmung vom 8. Dezember 1959 zur Verordnung über die Organisation und die Aufgaben der Technischen Bahnaufsicht — Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen — (BO Strab) (Sonderdruck Nr. 309 des Gesetzblattes);

b) bei Anschlußbahnen

die Erste Durchführungsbestimmung vom 23. April 1964 zur Bahnaufsichtsverordnung — Bau- und Betriebsordnung für Anschlußbahnen (BOA) — (Sonderdruck Nr. 493 des Gesetzblattes).

§18

Schlußbestimmungeil

(1) Diese Anordnung tritt am 1. März 1965 in Kraft.

(2) Gleichzeitig tritt die Arbeitsschutzanordnung 352 vom 31. Januar 1953 — Straßen- und Kleinbahnen sowie Anschluß- und Werkbahnen — (GBl. S. 753) in der Fassung der Anordnung vom 24. Dezember 1953 (GBl. 1954 S. 73) außer Kraft.

Berlin, den 6. Januar 1965

Der Minister für Verkehrswesen

K r a m e r