

Wenn ich die Zahlen richtig gelesen habe, konnte die Anzahl der Radfahrenden in den letzten Jahren verdoppelt werden? Ist diese Steigerung allein auf das neue Leasingangebot zurückzuführen?

Ja, höchst wahrscheinlich, denn wir haben nach dem Start des finanziell attraktiven Leasing-Programms festgestellt, dass die Zahl der Radfahrenden anstieg. Der/die Mitarbeiterin sichert bei Abschluss des Leasingvertrags zu, dass er/sie das Rad auch für die Fahrt zur Arbeit nutzt, allerdings nicht wie oft. Es könnten natürlich auch andere Faktoren eine Rolle gespielt haben.

Gibt es solche Untersuchungen auch für den Standort Ludwigshafen bzw. sind solche vorgesehen?

Diese Auswertung ist derzeit für LU noch nicht angedacht, allerdings ist aufgrund der Gefahrenstellenmeldungen bereits ein guter Überblick vorhanden.

Gibt es eine Beschreibung dieses Trainings, die sie uns zur Verfügung stellen könnten?

Engagiert wurde ein externer Dienstleister, der zunächst ein E-Learning-Programm zur Verfügung gestellt hat: 20 Fragen, um die Kenntnis der Verkehrsregeln und der Verkehrsschilder zu prüfen und zu verbessern. Es hat sich herausgestellt, dass vor allem die Speed-Pedelec-Fahrer die Regeln nur rudimentär kennen.

Das praktische Training danach mit maximal 16 Teilnehmern und 3 Trainern dauert 2 Stunden startet mit einer 45-minütigen Gruppendiskussion. Thema: Risikowahrnehmung. Ziel ist es, das Risikobewusstsein zu steigern und die Risikotoleranz besser zu verstehen.

Anschließend folgt ein 55-minütiges praktisches Training, jede(r) auf seinem eigenen Fahrrad. 3 Übungen:

- *Interaktion und Geschicklichkeit im Umgang mit dem Rad*
- *Geschwindigkeit*
- *Bremsen*

Fokus: Anpassung der Geschwindigkeit an die konkrete Situation, vorausschauendes Fahren, sicher Bremsen in Gefahrensituationen

Wurde bezüglich der Unfallschwere (Ausfallzeit) die Benutzung eines Fahrradhelms hinterfragt? Wurde die Trageverpflichtung als Schutzmaßnahme für Unfallfolgen in Betracht gezogen?

Das wurde nicht ausdrücklich untersucht. An den Toren haben wir beobachtet, dass fast alle Mitarbeitenden einen Fahrradhelm (freiwillig) tragen. Aufgrund der Lage des

Standorts fahren viele Mitarbeitenden ein Speed-Pedelec, in diesem Fall herrscht Helmpflicht. Rennradfahrer tragen üblicherweise auch einen Helm. Radfahrer mit einem ganz normalen Fahrrad sind in der Minderheit, sie tragen in der Regel keinen Helm. Die BASF in Antwerpen verteilt kostenlose Helme, die Mitarbeitenden bestätigen schriftlich, dass sie diese Helme tragen.

Außerhalb des Werkgeländes kann die BASF Antwerpen nicht erzwingen, dass der Helm oder Schutzkleidung getragen werden. Aber wir tun eine Menge in Richtung Sensibilisierung und legen Wert auf Sichtbarkeit. In punkto Sichtbarkeit gibt es verbindliche Regeln am Standort.

Wurden die Unfallschwerpunkte auf Druck des Managements auf die Behörden behoben?

Die Rückmeldung der Behörden war unterschiedlich:

- *Die Situation vor Ort war bereits bekannt, Verbesserungen sind auf dem Weg'*
- *„Vielen Dank für die Info. Aber derzeit ist kein Budget eingeplant / haben die Verbesserungen keine Priorität.“*
- *Die oberste Priorität der BASF Antwerpen, also die Schleusenbrücken: Die technische Planung arbeitet daran. Das Problem ist nicht einfach zu lösen. Zunächst wurde temporär die Geschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt.*

Die BASF Antwerpen hat die Unfallschwerpunkte andauernd im Blick. Wir bleiben mit den zuständigen Behörden im Gespräch.

Was hat der Arbeitgeber noch gemacht, um die MA sozusagen aufs Fahrrad zu bringen?

Die BASF Antwerpen hat das Radleasing-Programm stark und offensiv beworben und finanziell attraktiv gestaltet. Im Anschluss an die Kommunikationskampagne im Jahr 2017 wurden keine zusätzlichen Aktionen mehr gestartet.