

Glücksradfragen Hintergrundinformation

1. Wie viel % des Stromverbrauchs der Stadt kommt im Januar 2025 in Tübingen aus Erneuerbarer Stromerzeugung?

67%

Tübingen begann 2008 mit Plänen um bis 2030 klimaneutral zu sein.

1. Sie begannen mit einer Werbekampagne an alle Haushalte mit der Botschaft Tübingen wird blau, ohne dies näher zu erklären. Erst Wochen später kam die Erklärung: Blau steht für: blaue Radwege, blauen Himmel, weil die Luft sauberer ist, einen blauen Fluss, der sauber durch die Stadt fließt, blaue Photovoltaikdächer, die Autos machen blau in der autofreien Altstadt.

2. Die Stadt sanierte ihre Gebäude, stellte auf Ökostrom um.

3. Förderungen bei energetischen Baumaßnahmen.

<https://www.tuebingen-info.de/de/tuebingen-flair/die-gruene-stadt>

2. Damit sich in der Gesellschaft ein Wandel vollzieht braucht es eine gewisse Anzahl von Menschen, die hinter dieser Veränderung stehen. Wie viel % benötigt man, damit ein sozialer Kipppunkt entsteht?

3,5% -25% genügen, damit sich die Gesellschaft verändert.

https://utopia.de/ratgeber/soziale-kipppunkte-das-steckt-hinter-dem-begriff_472936/

Um weitreichende Bewegungen anzustoßen, muss diese Gruppe nicht unbedingt alle anderen sofort von ihren Forderungen überzeugen. Laut einer Studie aus dem Jahr 2018 genügt es, wenn etwa **25 Prozent der Bevölkerung** die Forderungen und Ideale der Bewegung teilen. Dann hat sich eine ausreichend große „**kritische Masse**“ etabliert, die dafür sorgt, dass das System in Richtung dieser Ideale „kippt“. Es genügt dann ein kleiner unscheinbarer Auslöser, um weitreichenden sozialen Wandel herbeizuführen.

<https://www.wissenmachtklima.de/soziale-kipppunkte/>

Es gibt unterschiedliche Ergebnisse zu den Kipppunkten:

Einer Studie zu sozialen Bewegungen hat gezeigt, dass bereits 3,5 % der Bevölkerung reichen, um die öffentliche Stimmung zu kippen. Entscheidend dafür seien vor allem gewaltfreie Proteste, diese haben doppelt so viel Potenzial zu gesellschaftlichen Veränderungen zu führen.

In Verhaltensexperimenten, konnten Wissenschaftler:innen nachweisen, dass 25 % der Teilnehmenden ihre Ansichten ändern mussten, um Verhaltensänderungen in der Mehrheitsgesellschaft zu erreichen.

Der Finanzmarkt hingegen benötigt 9 % der Investoren, um zu kippen.

Was kannst du tun, um soziale Kippelemente anzustoßen?

Sei ein gutes Vorbild: Zeige dein umweltfreundliches Verhalten ganz selbstbewusst in der Öffentlichkeit. Eine besonders starke Signalwirkung hat zum Beispiel, wenn du ein Lastenrad in deiner Umgebung fährst oder in Restaurants gezielt nach veganem Essen fragst.

Suche dir Gleichgesinnte: Die Identifikation mit einer Gruppe, begünstigt umweltfreundliches Verhalten aller Teilnehmenden und zwar aktivistisch als auch im privaten Bereich. Es ist wichtig, dass Personen sich als Teil kollektiven Klimahandelns verstehen, dass sie sich in der Gruppe wirksam erleben und gemeinsam Normen, Motivationen und Emotionen teilen.

Führe Gespräche zu klimafreundlichen Normen: Viele Menschen orientieren sich am Verhalten der Mehrheit, daher ist es wichtig bei der Kommunikation bestehende klimafreundliche Normen zu betonen. Ein Beispiel dazu: Willst du mehr Menschen dazu bewegen, dass sie ihren Müll trennen, dann verweise nicht darauf, dass eine Mehrheit ihren Müll *noch nicht* trennt. Auf diese Weise würde eine Norm (Mehrheit verhält sich so) vermittelt werden und dem eigenen Ziel entgegenstehen. Stattdessen versuche über eine mögliche Befragung zu berichten, dass eine überwiegende Mehrheit der Menschen es gut fänden, wenn mehr für die Umwelt getan würde oder zeige verschiedenen Trends zu mehr Mülltrennung auf. (Fritzsche et al. 2021)
Protestiere für mehr Klimaschutz oder unterstütze seriöse Klimaschutzprojekte in deiner Umgebung

Und ganz wichtig – zeige mit deiner Wahlstimme, dass Klimaschutz politisch stärker berücksichtigt werden muss.

„Man sollte nie daran zweifeln, dass eine kleine Gruppe kluger, engagierter Bürger die Welt verändern kann. In der Tat ist das der einzige Weg, der jemals Erfolg hatte.“

Margaret Mead, Anthropologin

3. Wie viele Pendler benutzen in Kopenhagen das Rad?

49%

<https://www.move4sustainability.com/umsatteln-radfahren-in-kopenhagen/>

<https://www.cagobike.com/de/magazin/kopenhagen-fahrradstadt>

Tatsächlich gibt es in Kopenhagen mehr Fahrräder als Einwohner, 382 Kilometer Radwege und Ampeln, die in der Rushhour zu Gunsten der Radfahrer geschaltet sind. Während die Autofahrer im Stau stehen, flitzen die Radfahrer durch die Stadt und die gut ausgebauten Fahrradwege spielen eine große Rolle bei Kopenhagens Bemühungen um nachhaltige Stadtentwicklung.

Kopenhagen wurde schon mehrmals zur besten Fahrradstadt der Welt gewählt.

Zuletzt im Jahr 2019.

Radfahren hat einen Anteil von 49 % bei allen Pendlerfahrten.

Im Stadtzentrum von Kopenhagen gibt es mehr Fahrräder als Autos.

2018 wurden 1,44 Mio. km pro Tag in der Stadt auf dem Fahrrad zurückgelegt.

Wir haben mehr als 382 km Radwege.

Die "Königin Louise Brücke" ist die am stärksten befahrene Radstrecke in Dänemark mit mehr als 40.000 Radfahrern täglich.

1 von 4 Kopenhagener Familien mit zwei Kindern besitzt ein Lastenrad.

Neun von zehn Dänen besitzen ein Fahrrad.

25 % aller Schulkinder in Kopenhagen radeln zur Schule.

Quelle: Stadtverwaltung Kopenhagen

4. Wie hat es Tübingen geschafft den CO2-Ausstoß im Verkehr zu reduzieren

**ÖPNV ist am Samstag kostenfrei
sie bauen Radschnellverbindungen, die ca. 4m breit sind
Sie haben ein Car Sharing mit 102 Stellplätzen und über 140 Fahrzeugen**

<https://www.tuebingen-info.de/de/tuebingen-flair/die-gruene-stadt/verkehr>

Tübingen hat als erste Stadt in Deutschland den kostenfreien Nahverkehr am Samstag eingeführt. Momentan bedienen 38 Linien fast 380 Haltestellen und befördern auf einem 340 Kilometer langen Streckennetz über 20 Millionen Fahrgäste im Jahr. Zur „TüBus“-Flotte gehören inzwischen immer mehr elektrisch betriebene- und Hybridbusse. Die Universitätsstadt Tübingen bezuschusst das Deutschlandticket außerdem mit 10,- €.

Das Radverkehrskonzept 2030 wird die strategische Grundlage für die Förderung des Radverkehrs in den nächsten Jahren bilden.

Ein „Blaues Band“ soll sich bald durch Tübingen ziehen und Radfahrende schnell und sicher von A nach B, bzw. von Ost nach West bringen. Die neue, durchgängige Radroute ist rund 1,5 Kilometer lang und überwiegend vier Meter breit. Zusätzlich soll das Blaue Band potenzielle Radschnellverbindungen miteinander verbinden, so dass ein zusammenhängendes Radverkehrsnetz mit Strahlkraft ins Umland entsteht.

Die Stadtverwaltung geht bei der E-Mobilität mit gutem Beispiel voran. Bis 2030 werden, abgesehen von Sonderfahrzeugen der Feuerwehr und der kommunalen Servicebetriebe, alle Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor ausgemustert sein. Die Stadtwerke Tübingen bieten mit [COONO](#) 40 E-Roller und 10 Elektroautos als Mobilitätsalternative an. Keine Anmeldegebühr, keine Kautions. Leise und umweltschonend.

5. Wie viele Mahlzeiten in öffentlichen Einrichtungen der Stadt Kopenhagen (670.000 Einwohner*innen) sind bio und regional?

80.000

https://www.worldfuturecouncil.org/wp-content/uploads/2020/02/Kopenhagen-House-of-food-Hamburg-2020_deutsch.pdf

Das Essen in Kopenhagen muss lecker sein!

Es muss Schluss sein mit den langweiligen, schnellen oder ungesunden Mahlzeiten in den

Kopenhagener Einrichtungen.

Bürgermeisterin gründet 2006 das „Copenhagen Food House“

Mit folgenden Zielen :

60 % Bio bis 2009 75 % Bio bis 2011 90 % Bio bis 2015

Inzwischen 100% Biologisches regionales Essen für alle

Pflegeheime, Kindergärten, Kindertagesstätten, Waisenhäuser, Schulen, ‘Essen auf Rädern’,

Soziale Institutionen, Unterkünfte, Gefängnisse, Krankenhäuser, Bürgerzentren, Kantinen, Sportstätten

6. Wie schafft es Kopenhagen als Schwammstadt auf den Klimawandel vorbereitet zu sein?

**Sie legen Sportanlagen tiefer worin Hochwasser gespeichert werden kann
Sie speichern Wasser durch bewachsene Dächer und Fassadenbegrünung
Sie nutzen Regenwasser durch Zisternen**

<https://www.tagesschau.de/ausland/europa/hochwasserschutz-kopenhagen-100.html>

Ein verheerender Wolkenbruch im Jahr 2011 hat die Einwohner Kopenhagens zum Umdenken gezwungen. Parks und Innenhöfe werden seitdem zu großen Reservoirs umgebaut - sie behalten ihren ursprünglichen Nutzen aber bei.

Einen Sportplatz, einen Rosengarten und einen kleinen See haben die Architekten tiefer gelegt, damit sie bei starkem Regen mehr Wasser aufnehmen können. "Das Besondere, was die Leute wohl auch so neugierig macht, ist, dass wir gleichzeitig den städtischen Raum erneuern, während wir ihn vor extremen Wetter schützen wollen. Wir legen nicht nur Auffangbecken an, sondern renovieren die Innenhöfe, Parks und Plätze der Stadt. Es ist einfach ein neuer Faktor, der dazu gekommen ist, den man auch bedenken muss", erklärt Dragenberg.(Klimabeauftragter)

7. Wie viele Straßen sind in Paris von den 6.000 Straßen schon seit März 2025 für Autos gesperrt?

Ca. 220

<https://www.tagesschau.de/ausland/europa/frankreich-paris-strassen-buergerbefragung-100.html>

Seit Jahren ist Paris unter der sozialistischen Bürgermeisterin Anne Hidalgo um eine grüne Verkehrswende bemüht und gilt vielen als Vorbild. Bereits jetzt sind etwa 220 der mehr als 6.000 Pariser Straßen autofrei. Vor allem in der Nähe von Schulen dürfen teils keine Autos fahren. In weiten Teilen der Stadt gilt Tempo 30, in der Innenstadt gibt es neuerdings eine Zone, in der Durchgangsverkehr verboten ist.

Hidalgos erstes Projekt waren die Ufer der Seine. Die Schnellstraßen am Wasser wurden zu Fahrradpisten, Joggingstrecken und Partymeilen. Überall im Stadtgebiet wurden Autospuren massiv reduziert. Hidalgo führte eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 Kilometer pro Stunde ein, die Parkgebühren wurden angehoben, vor allem die für die sperrigen SUV.

Im historischen Zentrum, rund um den Louvre, entstand eine "Zone à trafic limité", eine verkehrsberuhigte Zone, die den kompletten privaten Durchgangsverkehr verbannte, nach dem gleichen Prinzip wie jetzt in Montmartre. Ausgenommen vom Verbot sind die rund 100.000 Bewohner der vier betroffenen Arrondissements, außerdem Lieferwagen, Taxis, Busse und natürlich Fahrräder.

8. Die Pariser Bürger*innen stimmten im März 2025 dafür

500 Straßen für Autos zu sperren

<https://www.tagesschau.de/wirtschaft/energie/paris-verkehrskonzept-100.html>

<https://www.tagesschau.de/inland/innenpolitik/suv-verkehr-innenstaedte-100.html>

<https://www.tagesschau.de/ausland/europa/frankreich-paris-strassen-buergerbefragung-100.html>

Mehr Platz für Fußgänger, weniger für Autos - dafür stimmten die Pariserinnen und Pariser am Wochenende. Hunderte Straßen sollen in Fußgängerzonen umgewandelt werden. Die geringe Beteiligung an der Abstimmung lässt Fragen offen.

In Paris haben Bürgerinnen und Bürger dafür gestimmt, Hunderte Straßen der Stadt für Autos zu sperren. Bei einer Bürgerbefragung sprach sich eine Mehrheit dafür aus, 500 neue autofreie Straßen zu schaffen. An der Abstimmung beteiligten sich gerade einmal vier Prozent der knapp 1,4 Millionen eingetragenen Wählerinnen und Wähler. In den kommenden Jahren könnten damit in Paris 10.000 Parkplätze wegfallen. Autofahrer müssten sich auf Umwege einstellen. Welche Straßen zur grünen Fußgängerzone werden, soll nun lokal geklärt werden. In jedem der 20 Stadtviertel dürften es etwa 25 sein.

500 Straßen von Paris sollen mit breiten Streifen von Bäumen, Büschen und Blumen begrünt und zu Fußgängerzonen werden. Einige von diesen Straßen gibt es schon. Besonders vor den Schulen in den Stadtteilen wurden Straßen zu kleinen Fußgängerzonen umgestaltet und begrünt. Wo früher gerade zum Schulbeginn Autos dominierten, bleiben nun Eltern mit Fahrrädern stehen, sprechen miteinander oder treffen sich gleich noch im Café nebenan.

Seit Jahren ist Paris unter der sozialistischen Bürgermeisterin Anne Hidalgo um eine grüne Verkehrswende bemüht und gilt vielen als Vorbild. Bereits jetzt sind etwa 220 der mehr als 6.000 Pariser Straßen autofrei. Vor allem in der Nähe von Schulen dürfen teils keine Autos fahren. In weiten Teilen der Stadt gilt Tempo 30, in der Innenstadt gibt es neuerdings eine Zone, in der Durchgangsverkehr verboten ist.

Es war bereits das dritte Mal, dass Paris seine Bewohnerinnen und Bewohner bei der Verkehrspolitik an die Wahlurne bat. Im April 2023 ließ die Stadt über das Verbot von E-Tretrollern zum Leihen abstimmen und im Februar 2024 über höhere Parkgebühren für schwere Autos.

Stand: 01.10.2024 13:05 Uhr

Ab heute müssen Paris-Besucher drastisch höhere Parkgebühren zahlen, wenn sie ein Auto mit hohem Leergewicht wie etwa einen schweren SUV in der Metropole parken. Sechs Stunden Parken im Zentrum kostet dann 225 Euro.

9. Die europaweit größte urbane Farm befindet sich in Paris auf einer Messehalle.

Sie ist 1,4ha groß

<https://agrarbetrieb.com/europas-groesste-urbane-farm-befindet-sich-auf-einem-dach-in-paris/>

Die Menschen werden ermutigt und unterstützt, z. B. in Hinterhöfen, auf Schulhöfen, gar auf ihren Balkonen Gemeinschaftsgärten anzulegen und gemeinschaftlich zu bewirtschaften. Mitmachen und dabei sein hat einen hohen Stellenwert. Das hilft auch, Widerstände gegen diese umfassende Transformation zu reduzieren.

Schon 2024 betrug die neu erschlossene landwirtschaftliche Nutzfläche in Paris 200 Hektar (die Zahlen dazu variieren stark). Unternehmen und Personen werden unterstützt, weitere Flächen nutzbar zu machen. Die europaweit größte urbane Farm (14.000 m²) befindet sich z. B. auf dem Dach einer Pariser Messehalle, und in einer ehemaligen Tiefgarage werden Pilze und Chicorée angebaut.

10. Was führte in Paris zu einer Politikwende hin zu mehr Grünflächen, weniger Autos und mehr Gemeinschaftsgärten?

Eine Hitzewelle mit über 42 Grad im Schatten im Jahr 2019

<https://www.zeit.de/news/2019-06/27/bis-zu-42-grad-in-suedfrankreich-kippt-der-hitze-rekord-190627-99-830355>

Auswirkungen der Hitzewelle gab es z.B. im Verkehrssektor (Herabsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkungen besonders in Frankreich). Die Rekordhitze führte außerdem zu hohem Wärmestress für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie etlichen Waldbränden in Verbindung mit schon länger anhaltender Trockenheit. Einige Atomkraftwerke in Frankreich und Deutschland mussten vorübergehend abschalten, da das Kühlwasser in Flüssen zu warm wurde. Frankreich meldete zahlreiche Stationsrekorde, z.B. Paris-Montsouris mit 42,6 °C. Die hohen Maxima von über 40 °C erstreckten sich dabei bis in den Norden des Landes.

https://www.dwd.de/DE/leistungen/besondereereignisse/temperatur/20190801_hitzerekord_juli2019.pdf?__blob=publicationFile&v=3

Paris – In Frankreich sind in den Sommern seit 2014 zwischen 30.000 und 35.000 Menschen an den Folgen von Hitze gestorben. Wie die französische Gesundheitsbehörde heute mitteilte, waren bei weitem nicht nur hochbetagte Menschen betroffen – ein Drittel der Hitzetoten war der Studie zufolge noch keine 75 Jahre alt. Hitzetote wurden zudem nicht nur in Hitzewellen registriert, sondern auch an anderen heißen Tagen im Sommer.

Die Studie ist eine der ersten in Frankreich, die den Zusammenhang zwischen Hitze und Sterblichkeit genau untersucht. Die Zahl der Hitzewellen, also mehrere aufeinanderfolgende Tage mit sehr großer Hitze, hat in Frankreich in den vergangenen Jahren zugenommen, insbesondere in den Jahren 2019 und 2022.

<https://www.aerzteblatt.de/news/bis-zu-35000-todesfaelle-durch-sommerhitze-in-frankreich-seit-2014-83ba455e-4809-44f9-8cce-8e5f0f8e6242>

11. Wie verbesserte die Stadt Gent in Belgien die Luftqualität?

Sie sperrte die Innenstadt für die Autos

Seit April 2017 ist die Altstadt von Gent komplett autofrei. Drumherum ist die Stadt in sechs Zonen eingeteilt, in die man nur über ein Ringstraßensystem hinein- und wieder hinausfahren darf. Viele Genter nehmen deshalb inzwischen lieber gleich das Rad, die öffentlichen Verkehrsmittel oder gehen zu Fuß. Die Zahl der Haushalte mit Autos ging – verglichen mit 2015 – um gut 25.000 zurück. Der Autoanteil im Stadtverkehr hat sich von 55 auf 39 Prozent reduziert, der Radverkehr hat sich fast verdoppelt. Es gibt 30

Prozent weniger Unfälle, weniger CO₂-Ausstoß, die Luftqualität hat sich verbessert und es gibt weniger Lärm.

Der motorisierte Verkehr läuft über Schleifen. Videokameras helfen bei der Durchsetzung. Parken am Innenstadtrand: maximal 30 Minuten, Carsharing-Autos zahlen nichts, die Parkhäuser nahe der Innenstadt kosten für 24 Stunden 30 Euro. Kinder bis 15 haben freie Fahrt im ÖPNV damit sie dessen Vorteile auch früh kennenlernen. Es gibt neue breite Radwege, die Fußgängerzone wurde ausgebaut. Gent war wie viele andere Städte in Europa, mit vielen Autos und deshalb auch mit vielen Staus, Gefahren für Fußgänger und Radler, mit einer schlechten Luftqualität und unglaublich viel Lärm.

In Gent merkten die Menschen: Es ist ruhiger, es ist sicherer, die Luft ist gesünder. Dass das alles auch den CO₂-Fußabdruck der Stadt verbesserte, das war erstmal nicht das, was zu fühlen war."

<https://www.br.de/nachrichten/deutschland-welt/autofreie-staedte-das-kann-muenchen-von-gent->

12. Wie lange benötigte die Stadt Gent um die Innenstadt autofrei zu bekommen?

Ein Wochenende

Filip Watteeuw (stellvertretender Bürgermeister und Verkehrsdezernent der Stadt Gent): „Wir haben alles an einem Wochenende umgestellt und seitdem ist das so. Wir haben ein paar Markierungen auf die Straßen gemalt. Wir haben Schilder aufgestellt, damit die Leute wissen, wo sie lang müssen. Wir haben Poller aufgestellt und das war 's.

In den zweieinhalb Jahren Vorbereitung gab es heftige Diskussionen. Für mich war das sehr hart. Ich hatte Todesdrohungen. Ich hatte 6 Wochen lang Polizeischutz, aber das seltsame war, am 3. April 2017 hat eine Journalist mich gefragt, ob ich mit ihr rumfahren kann in Gent. Ich hatte etwas Angst. Aber in der Sekunde, in der wir vor die Tür kamen haben mir die Leute gratuliert und gesagt: Wir sind so froh, dass du dich durchsetzen konntest. Es war absurd.“

<https://www.ardmediathek.de/video/wir-koennen-auch-anders/besser-unterwegs-s01-e01/swr/Y3jpZDovL3N3ci5kZS9hZXgvczE4MjQ5MjM>

13. Wie viel % der Genter Bürger*innen sind der Meinung, dass die autofreie Innenstadt Gent lebenswerter macht?

61%

<https://taz.de/Fahrradstadt-als-Zukunft/!5895686/>

Heute ist die Genter Innenstadt autobefreit, der motorisierte Verkehr läuft über Schleifen. Videokameras helfen bei der Durchsetzung. Parken am Innenstadtrand: maximal 30 Minuten, Carsharing-Autos zahlen nichts, die Parkhäuser nahe der

Innenstadt kosten für 24 Stunden 30 Euro. Kinder bis 15 haben freie Fahrt im ÖPNV damit sie dessen Vorteile auch früh kennenlernen. Es gibt neue breite Radwege, die Fußgängerzone wurde ausgebaut.

Die Menschen werden jetzt wieder zu Eigentümern ihrer Straßen und Plätze. Anfangs hat es Proteste gegeben. Jetzt berichten die Leute ganz begeistert: Wir können mitten in der Stadt wieder Vögel singen hören.

Und noch etwas wurde besser: Lieferverkehr per Auto ist nur bis 11 Uhr erlaubt, auch für Paketdienste. Der Vorteil: So werden die Menschen in Gent früher als anderswo beliefert. Stadtinterne Transporte werden vielfach per Lastenrad erledigt.

Nur eines habe nicht funktioniert: Zwei Jahre lang kreiselten im Viertelstundentakt kleine Elektrobusse mit 10 km/h durch die City, kostenlos, Hop on hop off. Das wurde weniger genutzt als gehofft und war schließlich zu teuer.

In Gent gebe es heute, verglichen mit 2015, gut 25.000 weniger gemeldete Kfz und ein Drittel weniger Unfälle. Der Autoanteil ist von 55 auf 39 Prozent zurückgegangen, der Radverkehr hat sich fast verdoppelt. Auf dem Ring kommt es entgegen aller Befürchtungen sogar zu weniger Staus. Und es gibt nicht den leisesten Hinweis, dass die innerstädtische Wirtschaft gelitten hätte. Im Gegenteil: Die Zahl der Leerstände hat sich verringert.

14. Wieviel % an nachhaltiger Energie produziert der Ort Wildpoldsried im Vergleich zu seinem Verbrauch?

700%

<https://www.allgaeu-klimaschutz.de/wildpoldsried.html>

In Wildpoldsried wird Klimaschutz und regenerative Energieerzeugung groß geschrieben.

"WIR - Wildpoldsried Innovativ Richtungsweisend" - unter diesem Motto wird in Wildpoldsried seit 1999 unter Einbindung der Bürger ein ökologisches Profil für die Gemeinde erarbeitet, das sowohl regional, bayernweit und international ausgezeichnet wurde.

Ausgangspunkt war die Vision der Kommune die im Gemeindegebiet benötigte Energie regenerativ zu produzieren. Heute ist Wildpoldsried eine ökologische Vorzeigegemeinde, die vor allem für ihre Windkraftanlagen in Bürgerhand international bekannt ist.

Inzwischen wird Ort gut siebenmal mehr Strom regenerativ erzeugt, als im ganzen Gemeindegebiet verbraucht wird. Seit August 2012 ist Wildpoldsried zudem

Windstützpunkt Bayern.

Windkraft in Bürgerhand, Photovoltaik auf kommunalen Dächern, LED-Straßenbeleuchtung,

Stromsparwettbewerb, Energiewerkstatt im Kindergarten, Nahwärmenetz mit Biogasabwärme, Forschungsprojekte vor Ort, Austausch von Heizungspumpen - dies ist alles Alltag in Wildpoldsried!

15. Welche deutsche Großstadt hat die meisten Grünflächen pro Einwohner*in?

Bremen

München

Potsdam

<https://www.holidu.de/magazine/10-grosstaedte-deutschlands-mit-der-meisten-gruenflaeche>

Platz 1: Potsdam | 33,03 m² Grünfläche pro Einwohner

Grün, grüner, Potsdam – die Goldmedaille geht an die ehemalige Residenzstadt, die durch beeindruckende Parkanlagen besticht und mit 33,03 m² Parkfläche, die auf einen Bewohner kommen, das Ranking anführt. Die Parklandschaft, die über Jahrhunderte hinweg von preußischen Monarchen und ihren Landschaftsarchitekten gestaltet wurde, gehört seit 1990 zum UNESCO-Weltkulturerbe. Besonders prächtig, und zudem auch bei Besuchern extrem beliebt, ist der Park Sanssouci, mit seinen spektakulären Zier- und Nutzgärten und einer etwa zwei Kilometer langen Allee. Weitere Parks wie der Garten des Schlosses Lindstedt oder der Neue Garten laden außerdem zum Flanieren auf schönen Spazierwegen entlang von Flüssen und königlichen Bauten ein.

Gesamtfläche Parks in Potsdam: 5,80 km²

Platz3: Bremen | 21,32 m² Grünfläche pro Einwohner

In Bremen fallen auf einen Einwohner 21,32 m² Park, womit sich die Stadt die Bronzemedaille sichert! In allen Himmelsrichtungen finden sich weitläufige und kleine Parks, große Freiflächen und verwunschene Ecken inmitten von Grün sowie zahlreiche Möglichkeiten zur Erholung und zum Austoben. Vor allem im Bremer Norden und Osten sind viele Grünanlagen zu finden. Sehr beliebt bei den Stadtbewohnern ist der Knoop's Park an der Lesum etwas außerhalb des Stadtzentrums, der mit dem Klassik-Open-Air-Festival "Sommer in Lesmona" nicht nur Fans klassischer Musik begeistert. Wer Irish-Folk-Musik bevorzugt, ist im Wätjens Park, etwa 6 Kilometer westlich des Knoop's Park, bestens aufgehoben: Der unter Denkmalschutz stehende Park lädt im August zur jährlichen Veranstaltung "Folk im Park". Weitere Highlights befinden sich direkt im Zentrum Bremens, wie zum Beispiel der Weseruferpark. In schönem Ambiente wird hier gejoggt, Gassi gegangen oder an den Hängen die Sonne genossen.

Gesamtfläche Parks in Bremen: 12,11 km²

Platz5: München | 17,78 m² Grünfläche pro Einwohner

Die Stadt im Süden Deutschland ist eine sehr begehrte Stadt, die regelmäßig in der Top 5 der lebenswertesten Städte der Welt vertreten ist. Nicht zuletzt dank zahlreicher Grünflächen ist die bayerische Landeshauptstadt unglaublich beliebt. Zwar denken die meisten zuerst an den Englischen Garten und den Olympiapark – beide Parks sind weltbekannt, traumhaft angelegt und bieten an schönen Sommertagen viel Raum für Aktivitäten. Doch befinden sich im Stadtgebiet viele weitere außergewöhnliche Parks. Ein Paradebeispiel für ein kleines Paradies inmitten der Großstadt ist der märchenhafte Rosengarten zwischen Kolumbusplatz und Flaucher. Wie wäre es außerdem mit einem Besuch des Westparks mit Grillbereichen und nepalesischer Pagode, oder des Bavariaparks, der von Bäumen umsäumt ist und einen vergessen lässt, dass man sich unweit der oftmals überlaufenen Theresienwiese befindet?

Gesamtfläche Parks in München: 25,89 km²

16. Wie viele Menschen weltweit wären bereit, einen Teil ihres Einkommens für den Klimaschutz abzugeben?

70%

<https://www.sciencemediacenter.de/angebote/24025>

Eine Umfrage findet bei Menschen in 125 Ländern eine breite Zustimmung zu Klimaschutz und eine große Bereitschaft, einen kleinen Teil ihres Einkommens dazu beizusteuern. Zugleich unterschätzen die Befragten die Bereitschaft anderer, für Klimaschutz zu zahlen. Diese Ergebnisse präsentieren Forschende der Universitäten Frankfurt, Bonn und Kopenhagen im Journal „Nature Climate Change“.

An der Umfrage nahmen knapp 130.000 Menschen teil, die zufällig anhand ihrer Telefonnummern oder Adressen ausgewählt wurden. Die Teilnehmenden beantworteten vier bewusst allgemein gehaltene Fragen zu ihrer Zustimmung zu Klimaschutz.

Gut zwei Drittel Befragten gab an, dass sie bereit wären, „ein Prozent ihres monatlichen Einkommens für den Kampf gegen die globale Erderwärmung“ abzugeben. Dagegen schätzten sie, dass nur 43 Prozent ihrer Mitmenschen bereit wäre, dasselbe zu tun. Es bestehe also ein „Wahrnehmungslücke“, schreiben die Forschenden: Die Unterstützung für Klimaschutz werde weltweit unterschätzt. Dadurch seien Menschen wiederum weniger bereit, selbst gegen den Klimawandel aktiv zu werden. Ähnliche Ergebnisse haben die Forschenden bereits zuvor für eine Stichprobe aus den USA publiziert [1].

Die Ergebnisse zeigen außerdem, dass Menschen in Ländern mit geringerem pro-Kopf Bruttoinlandsprodukt sowie in Ländern mit höheren durchschnittlichen Temperaturen eher bereit sind, für Klimaschutz zu zahlen. Die Forschenden erklären dies damit, dass diese Länder vulnerabler gegenüber den Folgen des Klimawandels sind. Auf die Fragen, ob Menschen im jeweiligen Land beziehungsweise die nationale Regierung mehr für Klimaschutz tun sollten, gab es eine weltweit recht konsistente Zustimmung von 86 beziehungsweise 89 Prozent.

Basierend auf ihrer Untersuchung raten die Autorinnen und Autoren dazu, Klimaschutz verstärkt als Interesse einer breiten Mehrheit dazustellen. So könne sich ein positiver Feedbackloop einstellen, in dem stärkere wahrgenommene Zustimmung zum Klimaschutz zu mehr tatsächlichem Klimaschutz führt.

<https://www.zeit.de/wissen/umwelt/2024-02/klimaschutz-massnahmen-zahlen-bevoelkerung>

69 Prozent der Weltbevölkerung sind nach eigenen Angaben bereit, jeden Monat ein Prozent ihres Haushaltseinkommens für Klimaschutz auszugeben. Das ist das Ergebnis einer aktuellen Studie der Universität Bonn, für die Antworten von fast 130.000 Menschen ab 15 Jahren aus 125 Ländern ausgewertet wurden.

86 Prozent der Befragten gaben demnach an, dass die Menschen in ihrem Land versuchen sollten, etwas gegen die globale Erwärmung zu tun. In 119 der 125 Länder befürworteten dies immerhin noch mehr als zwei Drittel der Befragten. Eine große Mehrheit, 89 Prozent, fordert ein stärkeres Handeln ihrer Regierung gegen den Klimawandel.

Die Studie wurde von einer Forschungsgruppe der Universität Bonn durchgeführt und in der Fachzeitschrift Nature Climate Change veröffentlicht. Die Umfragen, die der

Studie zugrunde liegen, erfolgten im Rahmen der Gallup World Poll 2021 und 2022. Die einbezogenen Länder sind für 96 Prozent der weltweiten Treibhausgasemissionen verantwortlich und umfassen 92 Prozent der Weltbevölkerung.

Pessimismus und negative Überzeugungen

Die Forschenden schreiben, dass Klimaschutzmaßnahmen eine breite Unterstützung erfahren würden. Dabei zeigten Menschen in besonders durch den Klimawandel gefährdeten Ländern eine besonders hohe Bereitschaft, selbst einen Beitrag für den Klimaschutz zu leisten.

Die Autorinnen und Autoren weisen jedoch auch auf ein weiteres Ergebnis ihrer Auswertung hin: "Trotz dieser ermutigenden Zahlen dokumentieren wir, dass sich die Welt in einem Zustand pluralistischer Ignoranz befindet, in dem die Menschen weltweit systematisch die Bereitschaft ihrer Mitbürger zum Handeln unterschätzen." Obwohl 69 Prozent der Befragten angaben, sie wären bereit, ein Prozent für Klimaschutz zu spenden, glaubten alle Befragten im Schnitt, dass dies nur 43 Prozent ihrer Mitmenschen wären. Die Forschenden erläutern, dass dieser Pessimismus hinsichtlich der Unterstützung anderer für den Klimaschutz Menschen davon abhalten, sich selbst am Klimaschutz zu beteiligen – und somit die negativen Überzeugungen anderer bestätigen.

17. Welche Stadt aus der Niederlande wurde auf Wunsch der Bürger*-innen von einer Autostadt in eine Fahrradstadt umgebaut.

Utrecht

<https://www.adfc.de/artikel/utrecht-in-zehn-jahren-zur-fahrradstadt-der-superlative>

Radfahren gehörte, historisch gesehen, lange Zeit zum Alltag in Utrecht. In den 1950er- und 1960er-Jahren begann die Stadt, wie viele andere, eine autofreundliche Zukunft zu planen.

Schon in den 1970er-Jahren begannen jedoch Bürger:innen gegen den damit verbundenen Verlust an Lebensqualität und den Abriss von Häusern zum Bau neuer Kfz-Infrastruktur zu protestieren. Befeuert wurden die Proteste durch die hohe Zahl an Kindern, die bei Autounfällen ums Leben kamen, und durch die Ölkrise. Doch es dauerte bis die „Renaissance“ des Fahrrads in Utrecht tatsächlich eingeleitet wurde.

<https://www.stern.de/auto/news/mehr-gruen-und-mehr-wasser---utrecht-legt-einen-kanal-frei-und-reisst-dafuer-eine-stadtautobahn-ab-9415574.html> September.2020

Utrecht verwandelte man einst in eine autogerechte Stadt. Diesen Fehler korrigiert man nun. Ein 900 Jahre alter Kanal wurde neu angelegt - und dafür eine Stadtautobahn abgerissen.

18. Utrecht hat sich zur Fahrradstadt gewandelt. Welche Maßnahmen wurden dafür ergriffen?

In der Innenstadt sind nur emissionsfreie Fahrzeuge erlaubt

Die Stadtautobahn wurde zurückgebaut

Bau eines Fahrradparkhauses für 12.500 Fahrräder

<https://www.adfc.de/artikel/utrecht-in-zehn-jahren-zur-fahrradstadt-der-superlative>

Die Stadt zählte 2019 über 245 Kilometer geschützter Radwege, 90 Kilometer Radfahrstreifen und 18 Kilometer Fahrradstraßen. Rund 60 Prozent der Menschen nutzen das Fahrrad für die Fahrt ins Stadtzentrum. Knapp die Hälfte aller Strecken, die kürzer als 7,5 Kilometer sind, werden mit dem Rad zurückgelegt.

In Utrecht sind täglich 125.000 Menschen per Rad in der Innenstadt unterwegs. Im größten Parkhaus der Welt am Utrechter Hauptbahnhof finden 12.500 Fahrräder Platz. Auch Fahrradstraßen, -brücken und breite Radwege laden zum Radfahren ein.

<https://www.stern.de/auto/news/mehr-gruen-und-mehr-wasser--utrecht-legt-einen-kanal-frei-und-reisst-dafuer-eine-stadtautobahn-ab-9415574.html> September.2020

Utrecht verwandelte man einst in eine autogerechte Stadt. Diesen Fehler korrigiert man nun. Ein 900 Jahre alter Kanal wurde neu angelegt - und dafür eine Stadtautobahn abgerissen.

Die Altstadt von Utrecht soll in Zukunft wieder von einem grünen Wassergürtel umgeben sein. Die Bürger stimmten bereits 2002 in einer Volksabstimmung dafür, die Straßen wieder mit Wasser zu ersetzen. Aber erst in den letzten Jahren wurde Ernst gemacht mit den Bemühungen, dass Auto aus der Stadt zu drängen. Nun habe die Gemeinde "Wasser und Grün einer Autobahn für Autos vorgezogen", so Rauws. "Es ist ziemlich einzigartig, dass eine Autobahn, wieder umgebaut wird", sagte er. "Jetzt, wo der Kanal zurück ist, bietet er eine schöne Verbindung zu einer Fülle von wichtigen städtischen Funktionen. Unter anderem haben der Bahnhof, eine Bühne, ein Theater und Grünanlagen ihren Platz am Wasser gefunden".

Auch in deutschen Städten gab es ähnliche Planungen, Wasser durch Beton zu ersetzen. In Hamburg wollte man eine Autobahn quer durch die Stadt bauen – inklusive eines Tunnels unter der Alster. Eine ringförmige Stadtautobahn sollte auf Wasserstraßen wie dem Isebekkanal errichtet werden. Klamme Kassen und entschiedener Widerstand der Anwohner verhinderten diese Projekte.

<https://www.dachist.org/de/niederlande/nachrichten/umweltzonen-in-den-niederlanden-saubere-luft-oder-buerokratie.html>

UTRECHT · Ab dem 1. Januar 2025 stehen den Niederlanden tiefgreifende Veränderungen im Straßenverkehr bevor: In 14 Städten, darunter Utrecht, Amsterdam und Rotterdam, treten die sogenannten Zero-Emissionszonen (ZES) in Kraft. Diese Zonen sollen die Luftqualität verbessern und die CO₂-Emissionen drastisch senken.

Die Einführung von Zero-Emissionszonen ist Teil der niederländischen Klimapolitik, die darauf abzielt, die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor zu senken. In den betroffenen Städten dürfen ab 2025 nur noch emissionsfreie Fahrzeuge wie Elektro-Lieferwagen und -Lkw in die Innenstädte einfahren. Besonders betroffen sind ältere Dieselfahrzeuge, die in die Emissionsklasse 4 oder niedriger fallen. Diese Maßnahme richtet sich vor allem an den gewerblichen Verkehr, da Lieferwagen und Lastkraftwagen zu den größten Verursachern von Luftverschmutzung in städtischen Gebieten zählen.

19. Welche deutsche Stadt hat inzwischen 2023 und 2025 den ÖPNV (Öffentlichen Personen Nahverkehr) am besten ausgebaut?

Leipzig

<https://www.mdr.de/wissen/umwelt-klima/greenpeace-lobt-nahverkehr-leipzig-100.html> Die Umweltschutzorganisation Greenpeace hat verglichen, wie schnell die 30 größten Städte in Deutschland ihr Nahverkehrsangebot ausbauen. Nur Leipzig und Nürnberg haben demnach zwischen 2023 und 2025 ihr Angebot um mehr als 5 Prozent vergrößert. In Leipzig waren es demnach sogar rund 15 Prozent. Grund dafür seien bessere Taktzeiten und mehr Buslinien, die durch ein Modellprojekt des Bundes finanziert worden sind, geht aus der begleitenden Studie hervor.

<https://www.greenpeace.de/publikationen/Greenpeace%20%C3%96PNV-Vergleich.pdf>

Leipzig hat 2023 beschlossen, mit dem 'Liniennetz der Zukunft' das ÖPNV-Netz ab Ende 2024 in drei Schritten zu verbessern. Seit 2024 bietet die Stadt zusätzliche Buslinien und dichtere Takte auf mehreren Bus- und Straßenbahnlinien. Die Taktverdichtungen werden teilweise als Modellprojekt durch Bundesmittel bezuschusst. Gegenüber Greenpeace erklärten die Leipziger Verkehrsbetriebe, mit höherer Vergütung und verbesserten Arbeitsbedingungen habe man genügend Fachkräfte für das Angebotsplus gewinnen können. Mit Deutschlandticket und den neuen Angeboten habe man neue Fahrgastrekorde erzielt. Das Unternehmen warnt jedoch auch, dass die Fördermittel lediglich eine Anschubfinanzierung seien und für den dauerhaften Betrieb nicht ausreichen.

Denn auch Leipzig kämpft mit steigenden Kosten. 2023 wurden die Verkehrsbetriebe noch mit 72,5 Millionen Euro, in 2024 dann schon mit 90,5 Millionen Euro aus Gewinnen von Stadtwerken und Wasserwerken querfinanziert - nur um die steigenden Personal- und Energiekosten decken zu können. ²⁶ 2025 wird die Summe beibehalten in der Hoffnung, dass die Verkehrsbetriebe sich mit Effizienzmaßnahmen über Wasser halten können. ²⁷

Leipzig fordert deswegen zusammen mit anderen Straßenbahnstädten mehr Mittel vom Land Sachsen, um Angebotskürzungen zu verhindern. ²⁸

20. Köln war Teil des „Grow-smarter“ Projekts (Klüger wachsen) der EU. Dabei hat Köln bewiesen, dass Wohngebäude sehr viel Energie einsparen können. Sie haben in dem Projekt in Köln durch die Sanierung bis zu

61% eingespart.

<https://www.stadt-koeln.de/artikel/62911/index.html>

Das Projekt hat bewiesen, dass es möglich ist, Wohngebäude mit einer Energieeinsparung von bis zu 76 Prozent (Stockholm, Köln: bis zu 61 Prozent) zu sanieren und gleichzeitig die Lebensqualität zu verbessern und den Mietern die

Möglichkeit zu geben, die Mobilität ohne fossile Brennstoffe zu nutzen. Die Auswirkungen tragen zu Klimazielen und Wohlbefinden der Bürger*innen bei und bringen Innovationen der Unternehmen an die vorderste Front. Das Projekt GrowSmarter hat außerdem wesentlich dazu beigetragen, Köln auf die internationale SmartCity Bühne zu heben.

Außerdem wurde auf die Nutzung lokaler Energiequellen, die im städtischen Umfeld zu finden sind, durch die Installation von Photovoltaik auf den Dächern mehrerer Gebäude (Köln, Barcelona, Stockholm), die Wärmerückgewinnung von Abwärme aus bestimmten Gebäuden an das lokale Fernwärmenetz (Stockholm) und den Anschluss von Gebäuden an lokale Fernwärme- und Fernkältenetze, die ihren Wärmebedarf decken (Köln, Stockholm), zurückgegriffen.

Die neuen Geschäftsmodelle für Fernwärme- und Fernkühlungsmaßnahmen führten zu einer Rückgewinnung von 73 Prozent der überschüssigen Wärme. Sowohl in wohn- als auch in Tertiärgebäuden wurden Sonnenkollektoren an Batteriespeicher gekoppelt, um intelligente Steuerungsstrategien zu testen. Hierdurch wurde der Eigenstromverbrauch der Gebäude und der Batterieverbrauch maximiert (Köln). Bis zu 65 Prozent des Raumenergieverbrauchs wurden durch Photovoltaik bereitgestellt.

21. Köln war Teil des „Grow-smarter“ Projekts (2015 - 2019) der EU. Wie viel CO2 konnte dadurch eingespart werden?

60-99%

<https://www.stadt-koeln.de/artikel/62911/index.html>

Die intelligenten Mobilitätslösungen in Köln führten zu einer CO2-Reduktion zwischen 60 und 99 Prozent. Diese Reduktion ist zum einen auf die hohe Anzahl an Fahrradausleihen (73.370) und den damit verbundenen CO2-neutralen Kilometern und zum anderen auf die gestiegene Nachfrage der cambio E-Fahrzeuge von circa 5 Prozent bei Projektstart auf 18 Prozent im Jahr 2019 zurückzuführen. Über den Projektzeitraum nutzten 50.583 Kunden Mietfahrzeuge und legten insgesamt 2,5 Millionen Kilometer zurück, was im Projektdurchschnitt zu einer CO2 Einsparung von 73 Prozent führte. Dieses Ergebnis berücksichtigt auch, dass etwa die Hälfte der Mietwagenkunden ihr Privatfahrzeug abschafft und ein Miet-PKW damit circa 10,7 Privatfahrzeuge ersetzt. Diese Kunden benutzen sonst nur Fahrräder (Privat oder KVB Fahrräder) oder öffentliche Verkehrsmittel. In Köln wurden acht Mobilstationen installiert. Diese Mobilitätsstationen wurden insgesamt mit 24 PKW, 16 E-Fahrzeugen von cambio und 3 Stationen mit 28 konventionellen Rädern und 10 E-Bikes der KVB ausgestattet. Im Rahmen des Projektes konnte Verbesserungspotential hinsichtlich der Einrichtung von Mobilstationen im öffentlichen Raum und den damit verbundenen Abstimmungsproblemen festgestellt werden. Inzwischen hat Köln einen Masterplan entwickelt, um die Lösung auf die gesamte Stadt anzuwenden. Das Konzept der Mobilstationen wurde nun in Stadtplanungs- und in Genehmigungsverfahren integriert.

22. Das Parkhaus mit den meisten E-Ladestationen steht in Stockholm und hat

1000 Ladestationen

Auch auf der Straße macht Stockholm große Schritte in eine moderne Zukunft: Im Stadtentwicklungsgebiet Hagastaden wird das „Norra Stationsparken“ das siebte Parkhaus in Stockholm sein, in dem jeder der mehr als 1.000 Parkplätze mit einer Elektro-Ladestation ausgerüstet ist. Damit würde es das Parkhaus mit den meisten Ladepunkten in ganz Europa. Doch der Fokus liegt nicht nur auf Pkw, auch E-Roller werden beachtet: Ein Parkchaos der kleinen Leihverkehrsmittel – wie es auch in NRW nicht ganz unbekannt ist –, wird aktiv angegangen. Auf eigene Kosten hat der schwedische E-Scooter-Anbieter Voi 100 Parkstationen im Stadtbereich installiert, in denen Platz für je zehn Roller ist. Um den Nutzer*innen einen Anreiz zu geben, ihre Scooter platzsparend und umsichtig dort zu parken, erhalten sie im Anschluss einen Teil ihrer Leihgebühr zurückerstattet. Ohnehin wird das System „E-Scooter“ in Stockholm intensiv überarbeitet: Die steigenden Preise sollen durch ein langfristiges Jahres-Abo gelöst werden, also ein 365-Euro-Ticket für Voi. Mit gestaffelten, langfristigen Abonnements wollen Anbieter und Stadt ein strukturiertes, hochfrequentiertes, aber nicht-chaotisches flexibles Verkehrsmittel etablieren.
<https://www.mobil.nrw/verbinden/blog/mobilitaet-in-stockholm-smart-und-intelligent-in-die-zukunft.html>

23. Welche besondere Attraktion haben die Stockholmer U-Bahnstationen

94 der 110 U-Bahnstationen erinnern mehr an eine Kunstaussstellung

Es gibt in jeder U-Bahnstation eine Eisdiele

94 der 110 U-Bahnstationen erinnern mehr an eine Kunstaussstellung als eine öffentliche Bahnstation. Die Arbeiten der mehr als 150 Künstler*innen reichen von Skulpturen über Mosaik, von Gemälden bis Installationen und von Inschriften bis zu Reliefs. **Nicht umsonst wird Stockholms Wahrzeichen als „die längste Kunstgalerie der Welt“ bezeichnet.** Wer sich bei einer Fahrt im schönsten ÖPNV-Ambiente mehr Zeit für die vielseitige Kunst nehmen will, kann sich sogar einer kostenlosen Kunstführung anschließen, die wöchentlich vom Verkehrsverbund angeboten werden. Alternativ gibt es in der SL App einen Audioguide. Beides – Führung und Guide – werden in schwedischer und englischer Sprache angeboten.
<https://www.mobil.nrw/verbinden/blog/mobilitaet-in-stockholm-smart-und-intelligent-in-die-zukunft.html>

24. Wie viele Wohnungen wurden in Stockholm bereits 2019 dank eines Fernwärmenetzes, das aus dem Rechenzentren, den Supermärkten und dem Krematorium gespeist wird, erwärmt?

30.000

Neben Emissionsreduzierung setzt Stockholm auch darauf, Energieverschwendung zu bekämpfen.

Zum Beispiel wird die Wärme verwertet, die in Rechenzentren erzeugt wird. Energie, die auch in anderen zunehmend vernetzten Städten im Überfluss vorhanden ist.

"Das Internet könnte die meisten der 140 000 neuen Wohnungen, die bis 2030 in Stockholm gebaut werden sollen, aufheizen", so Mika Hakosalo, der die Umsetzung der intelligenten Lösungen in Stockholm leitet.

Das Datenspeicherunternehmen speist die Wärmeenergie in das Fernwärmenetz ein, dank einer Pumpenanlage, die im Projektrahmen finanziert wird: "Das macht unser Rechenzentrum umweltbewusster: Statt die Wärme in die Luft zu verschwenden, bekommen wir sogar Geld von der Fernwärmegesellschaft zurück, weil sie unsere Wärme kauft", so Joakim Jarstorp, Glesys Data Center-Manager.

Dank des Fernwärmenetzes konnten 2019 allein mit der im Rechenzentrum, aber auch in Supermärkten und sogar in Krematorien gewonnenen Wärme 30.000 Wohnungen beheizt werden. Das Unternehmen plant, derartige Systeme auszubauen und das Netzwerk weiter zu öffnen.

"Es wird kleine Produktionseinheiten geben, die über das Fernwärmenetz verstreut sind. Diese Energie, die in das Netz eingespeist wird, sparen wir in unseren Produktionsstätten ein. Außerdem haben wir einen größeren Produktionsmix", Martin Brolin, Leiter Unternehmensentwicklung Kundenlösungen bei Stockholm Exergi.