Die „15-Minuten-Stadt“ ist Teil der Agenda des World Economic Forums (WEF) und der Vereinten Nationen (UN). Deren Pläne sind nicht nur ein Gedankenspiel, sondern werden, wie EpochTimes berichtet, unter dem Vorwand des Klimaschutzes bereits weltweit auf unterschiedliche Weise realisiert. Die internationale Zeitung bringt die Kernidee des Konzepts „15-Minuten-Stadt“ auf einen zentralen Punkt: Sie hat die Einschränkung der Bewegungsfreiheit zum Ziel und schreibt vor, ob und wie oft man die „15-Minuten-Stadt“ verlassen darf.

Die jüngste Stufe der „15-Minuten-Stadt“-Agenda sieht in Oxfordshire County die Montage von elektronischen Toren an den wichtigsten Straßen vor. So können sich die Bewohner nur in ihrem eigenen Viertel frei bewegen. Doch wenn sie die Zone mit dem Auto verlassen wollen, benötigen sie eine Erlaubnis der Stadtverwaltung. Kameras überwachen jede Bewegung. Die neue Regelung soll 2024 in Kraft treten. Demnach dürfen die Bewohner ihre Zone maximal 100 Tage pro Jahr verlassen.

Das Oxfordshire County Council und das Oxford City Council wehren sich in einem Update vom 22. Dezember 2022 gegen die ihrer Meinung nach unberechtigten Vorwürfe: Gemeinsame Erklärung.

Die Einwohner von Oxford teilen die Meinung der Verwaltung nicht:

> Here are the residents of Oxford out protesting against the 15 min zone that will see them unable to move freely in their own cities.
>
> Media silent of course. We must join them and so no to this type of totalitarianism pic.twitter.com/nq67TfRGrf
>
> — Sophie Corcoran (@sophielouisecc) January 8, 2023

UNFCC – The 15 Minute City

„Könnte ein neues Konzept des städtischen Lebens dazu beitragen, die Ziele des Pariser Abkommens zu erreichen, da Städte der Schlüssel zu Klimaschutzmaßnahmen sind?“ Diese Frage stellte das UNFCCC-Sekretariat (United Nations Framework Convention on Climate Change) am 26. Februar 2021.



Die Überlegungen zeigen eine Konkretisierung der Ideen von „Smart Cities„. Sie verbinden die Fiktion des „Klimaschutzes“ durch Senkung der CO2-Emissionen mit realen Einschränkungen der Bewegungsfreiheit der Menschen zum Schutz vor Pandemien. Die Frage, wie wir in unseren Städten leben wollen, stelle sich sowohl aufgrund der dringenden Notwendigkeit, Klimaschutzmaßnahmen zu ergreifen, als auch aufgrund der anhaltenden Umwälzungen durch die COVID-19-Pandemie, meint das UNFCCC.

Es habe sich gezeigt, wie zerstörerisch ein langer täglicher Arbeitsweg für unsere eigene psychische Gesundheit als auch für die Umweltsein kann. Das Sekretariat führt dies auf „den zerstörerischen Einfluss von Autos“ zurück. Weiterhin beklagt es die „Zersiedelung der Landschaft“. Als angemessene Antwort auf wachsende Luftverschmutzung sieht das UNFCCC die Umwandlung von Haupteinkaufsstraßen zu Fußgängerzonen, den Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes und den Bau von Fahrradspuren.

UNFCCC: „Leben nach COVID“

Um Arbeitnehmer daran zu gewöhnen, aus der Ferne zu arbeiten, leistete die COVID-19-Pandemie aus Sicht des UNFCCC offenbar nützliche Vorarbeit für dauerhafte Begrenzungen der Bewegungsfreiheit. „Sie dürfen sich aufgrund von Gesundheitsmaßnahmen manchmal nur in einem Umkreis von wenigen Kilometern

von ihrem Wohnort aufhalten.“

> Hier kommt die 15-Minuten-Stadt ins Spiel, ein Konzept, das von Professor Carlos Moreno an der Sorbonne in Paris entwickelt wurde. Die Idee ist relativ einfach: Alles, was wir brauchen – Arbeitsplätze, Geschäfte, Parks, Schulen – sollte in einer Viertelstunde zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar sein.
>
> *UNFCCC https://UNFCCC.int/blog/the-15-minute-city*

Die Stadt soll dezentralisiert werden, es sollen autarke Stadtteile entstehen. Dies ermöglicht nach Ansicht des UNFCCC, „dass weniger Autos benötigt werden und der öffentliche Raum mit weniger Straßen und mehr Grünflächen, Fahrradwegen, Sport- und Freizeiteinrichtungen neu gestaltet wird.“

Die Idee der autarken Stadtteile sei nicht neu. „Bevor das Auto allgegenwärtig wurde, waren die meisten Städte so angelegt.“ Ohne es auszusprechen, bemüht das UNFCCC-Sekretariat das Bild mittelalterliche Städte, deren Fortbewegungsmittel auf Pferd, Esel und Ochse reduziert waren. Die Idee des Sekretariats, dies als Zeichen höherer Lebensqualität wertzuschätzen, ist eine zynische Konsequenz des ideologisch begründeten „Klimaschutzes“.

Die Antwort auf die Frage, wie die Mobilität der Menschen beschränkt werden kann, um sie besser kontrollieren zu können, ist vermutlich so alt wie die Vorarbeit für Klimaschutzabkommen und Pandemien.

Emissionen der durch den Verkehr verursachten wichtigsten Luftschadstoffe sind seit 2000 rückläufig

Der Klimaschutz ist kein rationales Argument für den Krieg gegen Automobile. Mit der Frage, weshalb Deutschlands politische und mediale Eliten zum Krieg gegen das angeblich Klima- und gesundheitsgefährdende Automobil blasen, hat sich der Wissenschaftsjournalist Fred F. Mueller ausführlich in einer Serie auseinandergesetzt.

Politische Maßnahmen und Emissionssenkungen in Schlüsselbereichen auf EU-,

nationaler und lokaler Ebene haben die Luftqualität in ganz Europa verbessert, wie aus den offiziellen Daten der Europäischen Umweltagentur (EUA) hervorgeht. Seit 2000 sind die Emissionen der durch den Verkehr verursachten wichtigsten Luftschadstoffe, einschließlich Stickoxiden (NOx), erheblich zurückgegangen, „trotz des wachsenden Mobilitätsbedarfs“.



Die Feinstaubbelastung verursachte der EUA-Bewertung zufolge im Jahr 2018 rund 417.000 vorzeitige Todesfälle in 41 europäischen Ländern. Das Null-Schadstoff-Ziel Europas soll zu einem „längeren und gesünderen Leben und widerstandsfähigeren Gesellschaften“ führen.

Schätzungen zufolge erleiden bis zu 600.000 Menschen pro Jahr allein in Deutschland Krankenhausinfektionen und bis zu 20.000 von ihnen sterben daran, wie es in einer Studie des Robert-Koch-Instituts heißt. Dieser mit einfachen Mitteln zu verhindernde Tod war 2019 noch ein Thema in den Medien. Seit 2020 sind die Warnungen verstummt.

Unterstützt wird das Konzept „15-Minuten-Stadt“ von der Cities Climate Leadership Group (C40), einem Netzwerk von Groß- und Megastädten aus Industrie-, Schwellen- und Entwicklungsländern. Sie setzen sich dafür ein, den Ausstoß von Treibhausgasen zu verringern sowie ihre Resilienz gegenüber den Auswirkungen des Klimawandels zu erhöhen bzw. sich daran anzupassen.

In Deutschland gehört außer Berlin auch Heidelberg der C40-Gruppe an.

C40 kündigte am 21. September 2022 eine Partnerschaft mit dem dänischen Immobilieninvestor Nordic Real Estate Partners (NREP) an. Der Investor in urbane Lebenswelten (Immobilien, Technologien, Kreditlösungen) verwaltet ein Vermögen von 18 Milliarden Euro und über sieben Millionen Quadratmeter Immobilienflächen in Dänemark, Finnland, Schweden, Norwegen und Polen. NREP expandiert nach

Deutschland mit einem 500-Millionen-Euro-Investitionsplan und der Eröffnung von Büros in Frankfurt am Main und München.

um ein neues Programm für grüne und blühende Nachbarschaften zu finanzieren, einen Konzeptnachweis für „15-Minuten-Städte“ zu erbringen und Städte auf der ganzen Welt in die Lage zu versetzen, ehrgeizige Netto-Null-Projekte und auf den Menschen ausgerichtete Nachbarschaften zu verwirklichen.
Im Rahmen des Programms werden in mindestens fünf Städten Nachbarschafts-Pilotprojekte durchgeführt und ein internationales Netz von Fachleuten geschaffen, die die Städte beraten.
Zu den strategischen Partnern gehören UN-Habitat und Carlos Moreno von der Universität Pantheon-Sorbonne.

Die Null-Schadstoff-Strategie und die Null-Covid-Strategie dienen der Konditionierung

Der Grafschaftsrat im britischen Oxfordshire hat Pläne gebilligt, die Bewohner in eine von sechs Zonen einzuteilen. Damit wollen sie einen Beitrag zu Maßnahmen gegen den Klimawandel leisten. Das berichteten laut EpochTimes verschiedene Nachrichten-Plattformen, unter anderem auch die australische Bloggerin „JoNova“: „Klimasperren in Sicht? Sie werden in Ihrem Vorort aufgespürt und sind froh darüber.„

Die Erfinder der Null-Schadstoff-Strategie des UNFCCC und die internationale Null-Covid-Strategie sind sich, obwohl scheinbar unterschiedlichen politischen Lagern zugehörig, einig, wenn es um die gesellschaftliche Transformation geht. Vertreter der Linken sehen zum Beispiel ihre konkreten Vorschläge zum Zero-Covid nicht anders als die politisierten Großkonzerne und das WEF, nämlich als einen „Teil des unausweichlichen volkswirtschaftlichen Transformationsprozesses, um auch z. B. die sozialen Erschütterungen zu bewältigen, welche die Globale Erwärmung auslösen werde.“ (Neues Deutschland).

Die Strategien dienen letztlich der Konditionierung der Menschen, deren „Lebensqualität“ auf dem Verzicht von Freiheit besteht. In einem Bericht der C40 Cities Climate Leadership Group, der im Sommer 2021 veröffentlicht wurde, warben mehrere Bürgermeister weltweit für die 15-Minuten-Stadt. Die Gruppe stellt paradiesische grüne Zustände in Aussicht. Dazu zählt sie mehr Straßenraum für den Fuß- und Radverkehr, stadtweite Fuß- und Radverkehrsnetze sowie grüne

Infrastruktur, zum Beispiel Parks, begrünte Dächer, grüne Wände, durchlässige Bürgersteige. Die Maßnahmen sollen im Rahmen des Konzepts der 15-Minuten-Stadt die Risiken von extremer Hitze, Trockenheit und Überschwemmungen verringern und die Lebensqualität sowie die körperliche und geistige Gesundheit verbessern.

Schöne Worte für eine vielseitig nutzbare Zukunft, freundlich, wenn man nur die Idee und die einzelnen Vorschläge betrachtet, totalitär, sobald Auflagen und Gesetze die Bewegungsfreiheit beschränken. Damit wird zurzeit experimentiert. Bestimmte Verhaltensweisen sollen zum Beispiel durch Sozialpunkte gewährt oder auch sanktioniert werden.

Selbstverständlich gelten Einschränkungen nicht für diejenigen, die sie erfinden, etwa für die Reisetätigkeiten der „Klimaschützer“. Sie sind, wie man nicht nur bei Treffen der Klimaschützer und des WEF sieht, von jeglichen Beschränkungen ausgenommen.



Faina Faruz

Titelbild: JerzyGorecki, pixabay

-
-
-

Werbung

