Einwohner von Oxford nehmen die Dinge selbst in die Hand und zerstören Barrieren vor der 15-Minute-City.

Der Standard für verkehrsberuhigte Wohngebiete (Light Traffic Neighborhoods, LTN) wurde vom Grafschaftsrat von Oxfordshire im November 2022 genehmigt und soll noch in diesem Jahr umgesetzt werden, berichtet VOZ. Im Falle dieser englischen Gemeinde umfassen diese Stadtteile „Verkehrsfilter“, die den freien Verkehr der Bürger unterbinden. „Mit anderen Worten: Einige Straßen werden gesperrt, um zu verhindern, dass Nicht-Anwohner sie passieren.“

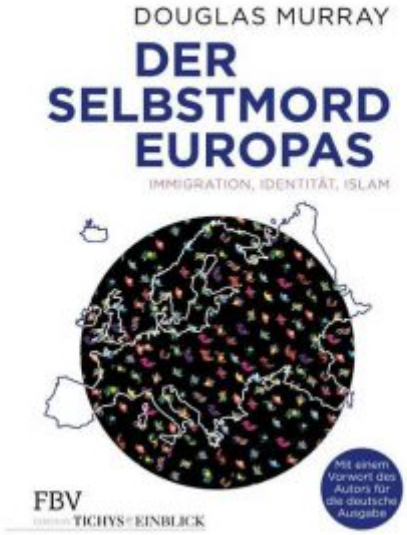
Laut dem offiziellen Text, der im Oxfordshire Country Council veröffentlicht wurde und VOZ zitiert wird, heißt es: „LTN ist ein Gebiet, in dem der motorisierte Verkehr daran gehindert wird, Abkürzungen durch ein Wohngebiet zu nehmen. Dadurch werden ruhigere und sicherere Straßen geschaffen, auf denen sich die Anwohner wohler fühlen, wenn sie mit dem Fahrrad, mit dem Rad oder zu Fuß unterwegs sind. Das LTN wird den Verkehr auf sechs Straßen in Oxfordshire begrenzen. Nur zugelassene Fahrzeuge dürfen während der festgelegten Zeiten (7.00 – 19.00 Uhr) in die Sperrzonen einfahren und fahren. Kameras zur automatischen Nummernschilderkennung (ANPR) auf den Straßen der Stadt lesen die Nummernschilder von Fahrzeugen aus, die die Vorschriften nicht einhalten. Ein Bürger, der gegen die Vorschrift verstößt, muss mit einer Geldstrafe von 83,6 Dollar (70 Pfund Sterling) rechnen.“

Pushback

https://t.me/uncut_news/52229
https://www.bitchute.com/video/t72JBOGE7B2r/

Einer der schärfsten Kritikpunkte an dem Projekt ist, dass die Regierung „per Dekret entscheiden kann, wo Autofahren erlaubt ist“ oder wo sich die Bürger bewegen dürfen. Der kanadische klinische Psychologe Jordan Peterson postete einen Tweet, in dem er feststellte:

„**Die Idee, dass Nachbarschaften begehbar sein sollten, ist charmant. Die Idee, dass idiotische, tyrannische Bürokraten per Dekret entscheiden können, wo man fahren „darf“, ist vielleicht die schlimmste vorstellbare Perversion dieser Idee.“**



> The idea that neighborhoods should be walkable is lovely. The idea that idiot tyrannical bureaucrats can decide by fiat where you're „allowed" to drive is perhaps the worst imaginable perversion of that idea–and, make no mistake, it's part of a well-documented plan. https://t.co/QRrjVF615q
>
> — Dr Jordan B Peterson (@jordanbpeterson) December 31, 2022

Kommunale Souveränität

Die Staaten in der Europäischen Union haben sich 1985 in der Europäischen Charta der kommunalen Selbstverwaltung verpflichtet, eine **kommunale Souveränität** zu gewährleisten. Dadurch sollte das Recht der Bürger auf Mitwirkung an den öffentlichen Angelegenheiten gewährleistet werden. Dieses Recht der kommunale Gebietskörperschaften (Gemeinden, Städte) wird als „eine der wesentlichen Grundlagen jeder demokratischen Staatsform" verabschiedet. Der „Schutz und die Stärkung der kommunalen Selbstverwaltung" stelle in den verschiedenen europäischen Staaten einen wichtigen Beitrag zum Aufbau eines Europa dar, „das sich auf die Grundsätze der Demokratie und der Dezentralisierung der Macht gründet." (Der Wind, der Bund, das Land und die Kommunen)

Abgesehen von Bürokraten, die per Dekret entscheiden können, wo man fahren darf, und wo nicht, sind die „Global Shapers" des WEF im Auge zu behalten. Deren

Einfluss auf die lokale Politik ist größer als der Einfluss der „Global Leaders“.

Was sagen die Mainstream-Medien zum Konzept?

Aus der Sicht von Forbes ist die Kritik unberechtigt. Die „Stadt der Nähe“ sei nicht das Klima-Ghetto, von dem Polemiker behaupten, es sei geplant. Das Wohnen in fußläufiger Entfernung zu Geschäften, Cafés, Schulen, Theatern und Arbeitsplätzen sei vielmehr eine Rückkehr zu einer grüneren, lokaleren Lebensweise. Die 15-Minuten-Stadt werde weder in Oxford, England, noch im kanadischen Edmonton oder anderswo vom erzkapitalistischen Weltwirtschaftsforum eingeführt, noch handle es sich um ein „internationales sozialistisches Konzept“, wie ein Tory-Hinterbänkler kürzlich im britischen Parlament behauptete.

Das Konzept der 15-Minuten-Stadt sei ein Stadtplanungsmodell, das darauf abzielt, die Abhängigkeit vom Auto zu verringern, indem das Gehen, Radfahren und Rollerfahren erleichtert wird. Es gebe eine bizarre, aber wachsende Abneigung gegen das Wohnen in der Nähe von Geschäften, verteidigt der Forbes-Journalist das Modell.

Ist es nicht seine Aufgabe als Journalist, Pläne der Regierung zu hinterfragen, anstatt sie zu verteidigen? Und müssten Sie den Argumenten der „bizarren Abneigung“ nicht auf den Grund gehen? Können oder wollen sie nicht erkennen, dass Einschränkungen der Mobilität auch eine Einschränkung von Grundrechten ist, für die Menschen in den Kampf ziehen und niemals vergebens gekämpft gekämpft haben?

Könnten 15-Minuten-Städte, wirklich die Zukunft sein? So wie es sich anhört, sei das keine schlechte Sache, sagt ein „Young Reporter“ in The Herald Series.

Ein Wurm sieht den Angelhaken nicht

Es gibt fast keinen Fisch im Süßwasser, der einen leckeren Wurm verschmäht. Er sieht den Angelhaken nicht. Und was dem Fisch der Wurm ist, ist der woken Klientel die woke, autofreie Stadt.

Beim Konzept der 15-Minuten-Stadt geht es nicht „banal“ um städteplanerische Maßnahmen, wie die Mainstream-Medien weltweit unterstellen, als seien sie zentral gesteuert, sondern um eine Transformation der Gesellschaft („Die Große

Transformation“, „The Great Reset“), die ohne Kontrolle durch ein totalitäres Regime nicht realisiert werden kann.

Die 15-Minuten-Stadt – Konzepte der Großbaumeister des Faschismus

Titelbild: VIVIANE6276, pixabay

Werbung

