

"VerkehrsfILTER" in der 15-Minuten-Stadt – Starmer-Regierung gibt grünes Licht für WEF-Dystopie

28 Jan. 2026 10:54 Uhr

"VerkehrsfILTER", eine weitere "Verschwörungstheorie" wird Realität, oder das wiederkehrende Dauerthema vollkommen unbedenklicher Vorgaben der Politik zur schlichten Umsetzung für eine sichere Zukunft? Ein Blick nach England kann kritische Bürger erneut nur beunruhigen.



Quelle: Gettyimages.ru © UCG / Kontributor

Nach dem Testballon der "Niedrigemissionszone" folgt in der Grafschaft Oxfordshire in England mit der Vorgabe von "VerkehrsfILTER-Lizenzen" die nächste WEF-Wunschnotigung der Bürger, Oxford, Februar 2024

Von Bernhard Loyen

"Ihr seid doch bescheuert", schallte es vermeintlich neckisch, gepaart mit Verunsicherung – mal offensiv aggressiv – Maßnahmenkritikern entgegen, sollte man ab Mitte des Jahres 2020 von einem gesamtgesellschaftlichen Testballon gesprochen haben – bezogen auf angekündigte, kommende, das eigene Leben einschränkende Vorgaben seitens der Politik.

Fielen dann noch die Begriffe "Klaus Schwab" und "Pläne des WEF in Richtung einer dystopischen Zukunft", war mit 10 von 10 Punkten die Wahrnehmung voll erfüllt, dass es sich um einen gefährlichen "Verschwörungsmysthiker" ([Seite 28](#)) handeln muss. Was folgte, ist soweit bekannt, beunruhigt(e) aber einen beeindruckenden Prozentsatz der Mitbürger weiterhin nicht wirklich. Aufarbeitung, wozu? War was?

Das mutwillige 2G-Ausgrenzungsmodell galt und gilt erinnernd als bedauerliche Randnotiz in Ausnahmezeiten. "Der große Neustart ([The Great Reset](#)): Wie man nach COVID-19 eine bessere Welt aufbaut" kündigte dabei die *Time-Magazin*-Titelseite im Oktober 2020 unverfänglich und ohne Verschwörungshintergrund an. Die Kurzfassung der offen kommunizierten Schwab-Pläne lautete:

*"Die Erholung nach der Pandemie sollte genutzt werden, um wirtschaftliche, soziale und ökologische Systeme nachhaltiger, gerechter und widerstandsfähiger zu machen – zum Beispiel durch Investitionen in grüne Infrastruktur **und strengere Umwelt-, Sozial- und Governance-Standards (ESG).**"*

Im Juni 2020 – in den Anfängen eines saisonalen "Viren-Ereignisses" – formulierte Herr Schwab bereits, messerscharf [analysierend](#) und rein als "Empfehlung":

"Die Pandemie bietet eine seltene, aber begrenzte Gelegenheit, unsere Welt zu reflektieren, neu zu denken und neu zu gestalten."



Januar 2026: Der Digitalisierungskritiker und Publizist Norbert Häring verweist auf seiner [Website](#) auf die wegweisende Entscheidung der Labour-Regierung in Großbritannien, dass die Kommunen "grünes Licht für die zwangsweise Umsetzung der Idee der 15-Minuten-Stadt mit 'Verkehrsfiltren'" erhalten haben. Gepaart mit vorgesehenen, notwendigen Lizenzen, "um in andere Stadtteile zu fahren, und Kameras mit Nummernschilderkennung zur Überwachung".

Wer hier wieder Ansätze dystopischer Zukunftspläne mutmaßt ... dafür hat die Information noch nicht genug Aufmerksamkeit erhalten. Zum beunruhigenden Thema sogenannter 15-Minuten-Städte lautet die Definition, dass ein entsprechendes Stadtmodell vorsieht, dass "alle wichtigen Dinge des täglichen Lebens – Arbeit, Einkauf, Schule, Arzt, Freizeit und Grünflächen – innerhalb von 15 Minuten zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar sind". Im Januar 2024 [heißt es](#) auf der Webseite der Bundesregierung:

"Das Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) fördert von Januar 2024 bis Dezember 2026 insgesamt 14 Maßnahmen, die 'innovative und beispielgebende Lösungen für krisenfeste Stadt- und Quartiersstrukturen erproben'. Insgesamt werden die Projekte, denen die Konzepte der '15-Minuten-Stadt' und der 'Superblocks' zugrunde liegen, mit rund 3,89 Millionen Euro vom Bauministerium gefördert."

Eine überraschend geringe Summe, verglichen mit der zurückliegenden exemplarischen [Finanzierung](#) für ein Projekt "zur Förderung klima- und umweltfreundlicher Kühlgeräte in Kolumbien in Höhe von rund 4,33 Millionen Euro".

"Wo ist jetzt das Problem?", könnte erneut die Frage gutgläubiger Bürger lauten. Häring erklärt zu den dystopischen Planungen:

"Die Einwohner müssen Lizenzen beantragen, die es ihnen erlauben, ihren Sektor an 100 Tagen im Jahr mit dem Auto in Richtung eines oder mehrerer anderer Sektoren zu verlassen. Dafür stehen ihnen insgesamt sechs Verkehrsfilter in der Stadt zur Verfügung."

Der Blick [auf die Website](#) der Stadt Oxford bestätigt die Zusammenfassung. So heißt es dort freundlich für interessierte oder beunruhigte Bürger der Grafschaft Oxfordshire erklärend:

"Ein Verkehrsfilter ist eine Stelle auf einer Straße, an der bestimmte Arten von Verkehr zu bestimmten Zeiten nicht durchgelassen werden. Die sechs versuchsweise in Oxford eingerichteten Verkehrsfilter gelten nur für Pkw; alle anderen Fahrzeugtypen können die Filter jederzeit ohne Genehmigung passieren. Für bestimmte Pkw sind Genehmigungen erhältlich (siehe Fragen zu Genehmigungen weiter unten)."

Im Rahmen kritischer Wahrnehmung fallen umgehend die Wörter "Filter, bestimmte Arten, bestimmte Zeiten, versuchsweise" sowie gleich dreimal der Begriff "Genehmigung" auf. Weitere ankündigende Pläne lauten:

"Experimentelle Verkehrsregelungsanordnungen (ETRO) ermöglichen es einem Gemeinderat, Verkehrsmaßnahmen versuchsweise einzuführen und während dieser Testphase bei Bedarf Änderungen vorzunehmen. Dies hilft dem Gemeinderat und den Bürgern, die Funktionsweise einer Maßnahme zu testen, bevor endgültige Entscheidungen getroffen werden."

Norbert Häring recherchierte zudem aus den reichhaltigen Vorgaben, Ankündigungen und drohenden Erschwernissen bei der Bewältigung des Alltags folgende Realitäten der nahenden Zukunft:

"Für sechs andere Verbindungsstraßen [in der Modellstadt Oxford] zwischen den Sektoren, die als besonders belastet gelten, gibt es eine separate Lizenz. Diese erlaubt die Nutzung dieser Verbindungen an 25 Tagen. Das bedeutet für viele Einwohner, die regelmäßig innerhalb der Stadt pendeln müssen, dass sie weite Umwege fahren müssen. Wer seine zugestandenen Sektorenübertritte aufgebraucht hat, und dennoch beim Durchfahren der Verkehrsfilter gefilmt wird, muss Strafe bezahlen."

Im Mai des Vorjahres erklärte eine Iris Schöberl, "Managing Director, BMO Real Estate Partners Germany", in einem [Handelsblatt-Artikel](#), dass demnach bereits jetzt in den Hinterzimmern der Thinktanks "klar ist, dass es im Kern darum geht, schon bei der Stadtentwicklung die notwendigen Strukturen zu schaffen". Das bedeutet, so Schöberl weiter ausführend, je nach Blickwinkel wie eine Drohung wirkend:

"Ein Konzept, das verspricht, dieser Anforderung gerecht zu werden, ist die 15-Minuten-Stadt. Sie vereint mit der Mixed-Use-Nutzung, also der Mischung aus Wohnen, Einzelhandel und Büroflächen, und der 'Stadt der kurzen Wege' zwei stadtplanerische Ansätze, die ihre Ausrichtung an den Bedürfnissen der Stadtbewohner schon in der Realität bewiesen haben."

Als wegweisender Vorreiter gilt dabei die Millionenmetropole Paris mit dem seit Jahren forcierten Experiment eines gesellschaftlichen Umbaus im Rahmen der "[Ville du quart d'heure](#)", dem dystopischen (Alb-)Traum, der durch massiven Einsatz von Kameras erkenntnisreichen, überschaubaren, kontrollierbaren, reglementierbaren und bei Bedarf abgrenzbaren 15-Minuten-Stadt.

Greg Smith, Verkehrsminister der Konservativen Partei in Großbritannien, wird von britischen Medien mit der Mahnung [zitiert](#):

"Dies ist der Entwurf für eine landesweite Einführung. Die Labour-Partei hat drakonischen Gemeinden wie Oxfordshire grünes Licht gegeben, mithilfe von Kameras und Bußgeldern, die durch Daten der DVLA (Driver and Vehicle Licensing Agency) gestützt werden, zu kontrollieren, wie die Menschen leben, sich fortbewegen und Auto fahren."

Die Universität Wuppertal führt seit dem Vorjahr gemeinsam mit weiteren deutschen Städten, wie Düsseldorf und Wiesbaden sowie "europäischen Partnern" [ein Forschungsprojekt](#) durch, welches untersuchen soll, "wie sich die 15-Minuten-Stadt auf innerstädtische Logistik und Planung auswirkt".

"Ihr seid doch bescheuert", schallt es vermeintlich neckisch, gepaart mit Verunsicherung – mal offensiv aggressiv – Maßnahmenkritikern entgegen, sollte man seit Jahresbeginn 2026 von einem gesamtgesellschaftlichen Testballon sprechen – bezogen auf angekündigte, kommende, das Leben einschränkende Vorgaben seitens der Politik.

RT DE bemüht sich um ein breites Meinungsspektrum. Gastbeiträge und Meinungsartikel müssen nicht die Sichtweise der Redaktion widerspiegeln.