

## 15 Minuten Städte

Ursprünge, Entwicklung und Herausforderungen in der urbanen Umsetzung



## Inhaltsverzeichnis:

1) Ursprünge des Konzepts

2) Grundprinzipien

3) Umsetzung

3.1 Beispiele für Städte

3.2 Gegner des Konzepts

4) Mögliche Probleme & weitere Herausforderungen

5) Fazit

6) Literatur & Quellenverzeichnis

### Vorwort, Forschungsfrage:

Die Gestaltung lebenswerter, nachhaltiger Städte zählt zu den drängendsten Herausforderungen der modernen Stadtplanung. In diesem Zusammenhang hat das Konzept der 15-Minuten-Stadt in den letzten Jahren zunehmend an Bedeutung gewonnen. Die Idee dahinter ist simpel, aber weitreichend: Alle wesentlichen Einrichtungen des täglichen Lebens – Wohnen, Arbeit, Bildung, Einkaufsmöglichkeiten und Freizeitangebote – sollen innerhalb eines 15-minütigen Fuß- oder Fahrradwegs erreichbar sein. Dieses Modell verspricht eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens, eine höhere Lebensqualität und eine nachhaltigere Stadtentwicklung.

Diese Arbeit untersucht zunächst die Ursprünge und die Entwicklung des Konzepts der 15-Minuten-Stadt. Dabei wird analysiert, wie sich die Idee über die Jahre hinweg gewandelt hat und welche theoretischen sowie praktischen Grundlagen sie prägen. Ein Schwerpunkt liegt auf der Frage, wie die 15-Minuten-Stadt in verschiedenen urbanen Räumen umgesetzt wird. Hierbei werden sowohl „erfolgreiche“ Umsetzungen als auch die strukturellen und gesellschaftlichen Herausforderungen betrachtet.

Besonderes Augenmerk gilt den sozialen Schwierigkeiten, die sich aus der praktischen Anwendung des Konzepts ergeben. Während die Idee einer fußgängerfreundlichen Stadt viele Vorteile mit sich bringt, gibt es auch kritische Stimmen, die beispielsweise vor sozialer Segregation oder unbeabsichtigten Konsequenzen warnen. Zudem wird beleuchtet, wie die Medien mit kritischen Stimmen umgehen und inwieweit eine offene Debatte über mögliche Schwächen des Modells geführt wird.

Diese Arbeit soll einen differenzierten Blick auf die 15-Minuten-Stadt ermöglichen, Chancen und Risiken abwägen und zur Diskussion über die Zukunft urbaner Räume beitragen. Ich werde mich weniger darauf konzentrieren, ob für diese Städte tatsächlich ein „net zero urban future“ Ziel realistisch ist, da dies schwer zu erfassen ist. (Das Konzept einer Net-Zero Urban Future beschreibt die Vision einer städtischen Entwicklung, bei der Städte keine zusätzlichen Treibhausgasemissionen mehr verursachen oder ihre Emissionen vollständig durch Kompensationsmaßnahmen ausgleichen. Ziel ist es, den gesamten CO<sub>2</sub> -Fußabdruck urbaner Räume auf null zu reduzieren, um den „menschengemachten Klimawandel“ einzudämmen und nachhaltige Lebensräume zu schaffen.)

Die 15-Minuten-Stadt ist ökologisch und geschichtswissenschaftlich von großer Bedeutung, da sie die Art und Weise, wie Menschen Städte bewohnen und nutzen, grundlegend verändern

könnten. Ökologiegeschichtlich steht sie in einer langen Tradition nachhaltiger Stadtentwicklung, die von vormodernen Stadtstrukturen inspiriert ist. Vor der Industrialisierung waren Städte oft so aufgebaut, dass die meisten Bedürfnisse in kurzer Distanz erfüllt werden konnten. Erst die autogerechte Stadt des 20. Jahrhunderts führte zur Zersiedelung und zur Abhängigkeit vom motorisierten Verkehr, was massive Umweltbelastungen nach sich zog.

Die 15-Minuten-Stadt soll eine historische Rückbesinnung darstellen, kombiniert mit modernen ökologischen Anforderungen. Sie reduziert im besten Fall Verkehrsemissionen, schützt Grünflächen und fördert lokale Kreislaufwirtschaft.

Zusammengefasst:

- Ursprünge des Konzepts, Verlauf der Idee.
- Wie wird das Konzept der 15-Minuten-Stadt in verschiedenen urbanen Räumen umgesetzt, und welche Herausforderungen oder unerwarteten Probleme ergeben sich dabei?

## Abstract:

The concept of the 15-minute city has gained increasing attention in recent years. The idea is simple yet far-reaching: all essential facilities for daily life—housing, work, education, shopping, and recreational activities—should be within a 15-minute walk or bike ride. This model promises to reduce traffic congestion, improve quality of life, and foster more sustainable urban development.

This paper begins by examining the origins and evolution of the 15-minute city concept. It analyzes how the idea has transformed over time and the theoretical and practical foundations that shape it. A key focus is on how the 15-minute city is implemented in different urban environments, including both successful implementations and the structural and societal challenges they face.

Particular attention is given to the social and ecological difficulties that arise from the practical application of this concept. While the idea of pedestrian-friendly cities offers many advantages, there are also critical voices warning about potential social segregation or unintended consequences. Additionally, the paper explores how the media handles these critical perspectives and the extent to which an open debate about the model's possible weaknesses is taking place.

The 15-minute city represents both a historical return and a response to modern ecological challenges. It helps reduce traffic emissions, protects green spaces, and promotes local circular economies. From a historical perspective, it is significant because it demonstrates how urban spaces evolve under technological and societal influences, and how sustainable models emerge in response to ecological crises.

The goal of this paper is to provide a nuanced view of the 15-minute city, weighing both its opportunities and risks, and contributing to the ongoing discussion about the future of urban spaces.

# 1. Das Konzept der 15-Minuten-Stadt: Ursprünge und Verlauf

Das Konzept der 15-Minuten Stadt beschreibt die grundlegende Idee, dass alle wesentlichen Bedürfnisse (Arbeit, Bildung, Einkaufen, Freizeit, Gesundheit) innerhalb eines 15-Minuten-Weges (zu Fuß oder mit dem Fahrrad) erreichbar sind.

Laut Professor Moreno (einem Stadtplaner und einem der Gründer der modernen Interpretation des Konzepts) veränderte die Pandemie die physischen und sozialen Herausforderungen des Raums in unseren Städten<sup>1</sup>. Eine der Ideen, die schnell öffentliche Aufmerksamkeit erregte, ist die „15-Minuten-Stadt“, die von der Pariser Bürgermeisterin Anne Hidalgo vorgeschlagen und später auch in anderen Städten wie Mailand im Dokument „Milan 2020 Adaptation Strategy“ aufgegriffen wurde<sup>2</sup>. Laut diesem Konzept soll eben jedes Stadtviertel die grundlegenden Dienstleistungen und Funktionen für Arbeit, Versorgung, Pflege, Bildung und Freizeit innerhalb einer Entfernung von 15 Minuten per langsamer Mobilität (zu Fuß, mit dem Fahrrad usw.) bieten.

Die Idee der 15-Minuten-Stadt beruht auf den Prinzipien des New Urbanism und der Transit-orientierten Entwicklung und ist im Konzept der „Nachbarheitseinheit“ verankert, das von dem amerikanischen Stadtplaner Clarence Perry Anfang des 20. Jahrhunderts eingeführt wurde<sup>3</sup>. In den USA, nach dem Ersten Weltkrieg, betonten viele Soziologen die Notwendigkeit, „primäre Gruppen“ wiederherzustellen – Gemeinschaften, die aus Familien bestehen und die Grundlage der sozialen Organisation bilden, im engen Zusammenhang mit ihrem Territorium, um in sozial zerrütteten Vierteln großer amerikanischer Städte zu bestehen. Dies sollte durch eine Umgestaltung der Vororte großer Städte in „Nachbarschaftsgruppen“ geschehen, die das historische Gefühl von Solidarität und sozialer Kontrolle wiederherstellen, wie es in dörflichen Gemeinschaften zu finden war<sup>4</sup>. Die Möglichkeit, diese Ideen in konkrete Projekte umzusetzen, wurde 1922 durch die Förderung des New York Regional Plan durch die

---

<sup>1</sup> Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., & Pratlong, F. (2021). Introducing the “15-Minute City”: Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities. *Smart Cities*, 4(1), 93-111. S.94-96

<sup>2</sup> Pinto, F., & Akhavan, M. (2022). Scenarios for a Post-Pandemic City: urban planning strategies and challenges of making “Milan 15-minutes city.” *Transportation Research Procedia (Online)*, 60, 370–377. S.371

<sup>3</sup> Perry, C.A. The Neighborhood Unit in “Regional Plan of New York and its Environs”, vol. VII, New York, 1929

<sup>4</sup> Patricios, N.N. 2002, *Urban design principles of the original neighbourhood concepts*. *Urban Morphol*, 6, 21–36.

Russell Sage Foundation präsentiert<sup>5</sup>. Perry schlug eine ideale Größe für die Nachbarschaftseinheit vor, die durch schrittweise Annäherungen bestimmt wurde, wobei eine Balance zwischen der Anzahl der Schulkinder (1.000 bis 1.600 Schüler), einer angemessenen Gehentfernung und einer vorstädtischen Wohnungsdichte (80–95 Personen pro Hektar) gefunden wurde. Schließlich entschied er sich für eine Fläche von etwa 60 Hektar, in die ein Kreis mit einem Radius von 400 Metern eingeschrieben werden konnte, der etwa 6.000 Einwohner aufnehmen sollte. Zudem legte er einen Grünflächenstandard von 16 Quadratmetern pro Einwohner fest, der sich wie folgt aufteilte: 3 Quadratmeter (19%) für Kinderspielflächen, 5,5 Quadratmeter (34%) für ähnliche Einrichtungen für Kinder, 2,25 Quadratmeter (14%) für Tennisplätze, ebenso viele für öffentliche Gärten und schließlich 3 Quadratmeter (19%) für kleine Grünflächen und verschiedene Freizeitflächen. Zu den gemeinschaftlichen Einrichtungen gehörten eine Grundschule, eine Bibliothek, ein Gemeindezentrum und eine Kirche. Zudem gab es, nach einem allgemein anerkannten Standard, einen Einzelhandelsladen für alle 100 Einwohner. In Abbildung 1 ist eine Skizze abgebildet, die von Perry 1929 veröffentlicht wurde und die Beziehungen zwischen den Wohnkomponenten eines Viertels und den Nutzungsmöglichkeiten zeigt, die bequem zu Fuß erreichbar sind.

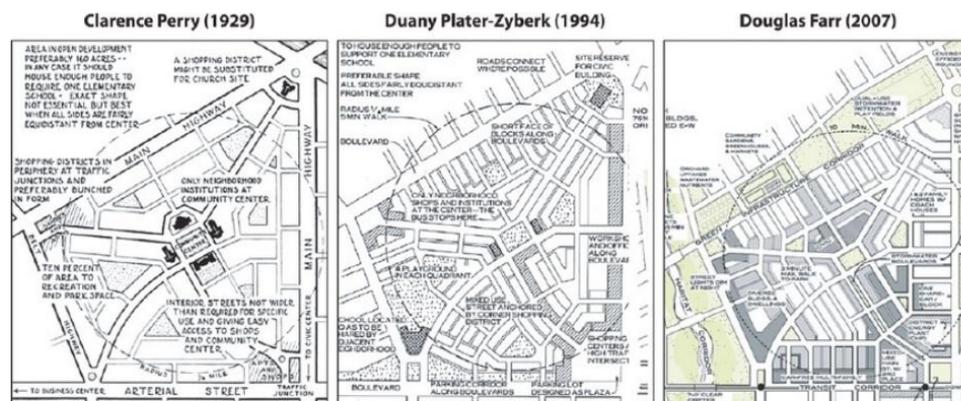


Fig. 1. The evolution of the neighbourhood unit concept (different scale). Source: (Farr 2007)

Das Modell der Nachbarschaftseinheit beeinflusste die Stadtplanung vieler britischer und amerikanischer Städte nach dem Zweiten Weltkrieg<sup>6</sup>. Auf Grundlage von Perrys Studie wurde das Konzept der Nachbarschaftseinheit von Andrés Martín Duany und Elizabeth Plater-Zyberk, den Gründern des New Urbanism, weiterentwickelt<sup>7</sup>. Darüber hinaus präsentierte

<sup>5</sup> Pinto, F., & Akhavan, M. (2022). Scenarios for a Post-Pandemic City: urban planning strategies and challenges of making “Milan 15-minutes city.” *Transportation Research Procedia (Online)*, 60, 370–377. S.372

<sup>6</sup> Duany, A.; Zyberk, E.P. 2009. The Traditional Neighborhood and Urban Sprawl. In *New Urbanism and Beyond. Designing Cities for the Future*; Haas, T., Ed.; Rizzoli International Publications: New York, NY, USA, pp. 64–66.

<sup>7</sup> Pinto, F., & Akhavan, M. (2022). Scenarios for a Post-Pandemic City: urban planning strategies and challenges of making “Milan 15-minutes city.” *Transportation Research Procedia (Online)*, 60, S.372

Douglas Farr 2007 das Konzept der nachhaltigen Nachbarschaft. In jüngerer Zeit scheint es, dass das neue Konzept der „15-Minuten-Stadt“ versucht, Perrys Prinzipien der „Nachbarschaftseinheit“ an die modernere, digitale Welt anzupassen.

Der Haupttheoretiker hinter der modernen Vision der „15-Minuten-Stadt“ ist Carlos Moreno, Professor an der Sorbonne in Paris und internationaler Experte für intelligente Städte, der dieses Experiment in Zusammenarbeit mit der städtischen Verwaltung der französischen Hauptstadt ins Leben rief<sup>8</sup>. Mit dem Ziel, eine bessere städtische Organisation zu schaffen, zielt seine neue Vision des urbanen Lebens darauf ab, innerhalb jeder Nachbarschaft autarke Gemeinschaften zu schaffen. Was die Erweiterung öffentlicher Räume betrifft, so besteht der Ansatz darin, die Aktivitäten, die in bestehenden Infrastrukturen (wie Stadien, Bibliotheken usw.) stattfinden können, nach Zeit und Raum zu diversifizieren. Grüne Freiflächen werden durch eine bessere Nutzung der Freiflächen von Schulen, Büros, Wohnanlagen und Universitäten, insbesondere an Wochenenden, vergrößert. Auf diese Weise wird theoretisch die soziale Interaktion unter den Bewohnern gefördert, die Lebensqualität in den Nachbarschaften verbessert, Staus und Umweltverschmutzung in den zentraleren städtischen Gebieten verringert und Pendelbewegungen reduziert. Als ein Vorreiter dieser Smart Cities, hatte Moreno bereits 2008 das Konzept der „digitalen und nachhaltigen Stadt“ entwickelt, um später das der „lebenswerten Städte“ zu formulieren, wovon er einer der Pioniere war. In zahlreichen Gelegenheiten erklärte Carlos Moreno, dass die Lebensqualität, die wahre Intelligenz einer Stadt ist<sup>9</sup>.

#### C40

Die Gründung und Entwicklung von C40 begann im Jahr 2005, als der damalige Bürgermeister von London, Ken Livingstone, die Organisation ins Leben rief, um eine internationale Vereinbarung zur Reduzierung der Klimaverschmutzung zu fördern. Bereits 2006 wuchs die Organisation auf 40 Städte, und Bill Clinton wurde als Partner für Klimaschutzprojekte gewonnen<sup>10</sup>. In den folgenden Jahren fanden wichtige Gipfeltreffen statt, die den Austausch von Wissen und Strategien zum Thema Klimaschutz förderten. Zwischen 2011 und 2015 erlebte C40 eine Phase der Fusion und des Wachstums. 2011 fusionierte die Organisation mit dem CCI-Städteprogramm, wodurch die Ressourcen und die Reichweite

---

<sup>8</sup> Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., & Pratlong, F. (2021). Introducing the “15-Minute City”: Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities. *Smart Cities*, 4(1), 93-111. S.98

<sup>9</sup> Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., & Pratlong, F. (2021). Introducing the “15-Minute City”: Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities. *Smart Cities*, 4(1), 93-111. S.98-100

<sup>10</sup> C-40.org „Unsere Geschichte“

verstärkt wurden<sup>11</sup>. C40 spielte zudem eine entscheidende Rolle bei der UN-Klimakonferenz in Paris 2015, die weltweit als Meilenstein in den Klimaschutzbemühungen galt<sup>12</sup>.

Von 2016 bis 2020 erweiterte C40 seine Initiativen und verpflichtete alle Mitgliedsstädte, bis 2020 Klimaschutzpläne zu entwickeln. 2019 fand in Kopenhagen der Weltbürgermeistergipfel statt, bei dem neue Initiativen zur Reduzierung von Emissionen vorgestellt wurden. 2020 waren bereits 54 Städte aktiv in die Bekämpfung des Klimawandels eingebunden und setzten Klimaschutzpläne um.

## 2. Grundprinzipien der 15-Minuten-Stadt

Wichtige Säulen: Inklusion, Nachhaltigkeit, Gesundheit & Sicherheit

1. **Inklusion:** Diese Säule bezieht sich auf die Schaffung von gerechten und zugänglichen städtischen Umgebungen für alle Bürger, unabhängig von Geschlecht, Alter, kulturellem Hintergrund oder Fähigkeiten. Inklusion umfasst den Zugang zu bezahlbarem Wohnraum, Mobilitätsinfrastruktur und städtischen Dienstleistungen<sup>13</sup>.
2. **Gesundheit:** Die Gesundheit der Stadtbewohner ist ein weiterer wichtiger Aspekt. Dies umfasst die Schaffung gesunder urbaner Umgebungen, die den Zugang zu Gesundheitsdiensten, gesunden Lebensmitteln und öffentlichen Grünflächen fördern. Verweisung auf die Bedeutung von Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität und zur Förderung aktiver Mobilität, um die körperliche und psychische Gesundheit der Bürger zu unterstützen<sup>14</sup>.
3. **Sicherheit:** Sicherheit bezieht sich nicht nur auf die Verhinderung von Kriminalität, sondern auch auf die Sicherheit im öffentlichen Raum und bei der Mobilität. Eine Diskussion, wie städtische Planungsstrategien sicherere Umgebungen für Fußgänger und Radfahrer schaffen können, insbesondere in Anbetracht der Herausforderungen, die die COVID-19-Pandemie mit sich brachte<sup>15</sup>. Sicherheitsmaßnahmen umfassen unter anderem die Gestaltung von öffentlichen Räumen, die Sichtbarkeit und Zugänglichkeit fördern, sowie die Schaffung von sicheren Verkehrswegen.

---

<sup>11</sup> Ebd.

<sup>12</sup> Ebd.

<sup>13</sup> Pozoukidou, G., & Chatziyiannaki, Z. (2021). 15-Minute City: Decomposing the New Urban Planning Eutopia. *Sustainability*, 13(2), 928. <https://doi.org/10.3390/su13020928>, S.5

<sup>14</sup> Pozoukidou, G., & Chatziyiannaki, Z. (2021). 15-Minute City: Decomposing the New Urban Planning Eutopia. *Sustainability*, 13(2), 928. <https://doi.org/10.3390/su13020928>, S.5,6

<sup>15</sup> Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., & Pratloug, F. (2021). Introducing the “15-Minute City”: Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities. *Smart Cities*, 4(1), 93-111. S.94-96

4. **Nachhaltigkeit:** In diesem Kontext werden verschiedene Elemente des urbanen Gefüges durch ein Netzwerk von „Internet of Things“-Geräten miteinander verknüpft, wodurch umfangreiche Datensätze entstehen. Diese Daten liefern wertvolle Erkenntnisse, die die Gestaltung von Richtlinien und Projekten entscheidend beeinflussen können. Wie Studien feststellten, ermöglichen solche Daten "smarten" Städten, Herausforderungen wie steigende Energienachfrage, Verkehrsprobleme, soziale Ungleichheit im Wohnungsbau und in der Bereitstellung von Gesundheitsdiensten anzugehen<sup>16</sup>. Gleichzeitig können sie die wirtschaftliche Situation der Bewohner verbessern und drängende urbane Probleme effektiver bewältigen. Die CURE-Anwendungen nutzen Erdbeobachtungsdaten, um eine integrierte Bewertung städtischer Indikatoren zu ermöglichen. Diese Anwendungen sind darauf ausgelegt, verschiedene städtische Herausforderungen zu adressieren, indem sie Daten zu Luftqualität, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Gesundheit und anderen relevanten Faktoren analysieren.

Die sogenannten CURE-Anwendungen basieren auf einer Vielzahl von Datenquellen, einschließlich Satellitenbildern und In-situ-Daten (vor Ort), um präzise Informationen über städtische Umgebungen bereitzustellen<sup>17</sup>. Ein Beispiel für die Anwendung ist die Analyse von Oberflächentemperaturen, die durch die Kombination von Erdbeobachtungsdaten und lokalen Messungen ermöglicht wird. Diese Informationen sind entscheidend für die Planung von Maßnahmen zur Minderung von Hitze-inseln in Städten und zur Verbesserung der Luftqualität. Die integrierte Bewertung dieser Indikatoren unterstützt die Stadtplaner dabei, evidenzbasierte Entscheidungen zu treffen, die sowohl ökologische als auch soziale Vorteile fördern.

### **3.Umsetzung der 15-Minuten-Stadt**

Bei all der Theorie rund um die Thematik stellt sich die Frage: Wie und wo wurde das Konzept der 15-Minuten-Stadt erfolgreich umgesetzt, und welche Herausforderungen gibt es bereits? Das Kapitel untersucht die spezifischen Merkmale und Herausforderungen von Städten, die den Ansatz der 15-Minuten-Stadt verfolgen möchten. Es werden konkrete

---

<sup>16</sup> Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., & Pratlong, F. (2021). Introducing the “15-Minute City”: Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities. *Smart Cities*, 4(1), 93-111. S.98

<sup>17</sup> Ludlow, D., Khan, Z., Chrysoulakis, N., & Mitraka, Z. (2023). Towards Digital-Twin solutions for the 15 minute city. *2023 Joint Urban Remote Sensing Event (JURSE)*, 1–4. , S.3

Beispiele von Städten vorgestellt, die bereits mit dieser Idee experimentieren und wie sie innovative Lösungen implementieren, um eine ausgewogene Mischung aus Wohn-, Geschäfts- und Erholungsbereichen zu fördern.

### **3.1 Fokus auf 7 Städten auf 4 Kontinenten**

#### **1. Portland (Oregon, USA):**

Portland hat das Konzept der 20-Minuten-Nachbarschaften in seinen städtischen Planungsansatz integriert. Der "Portland Plan" zielt darauf ab, dass Bürger eine Vielzahl von Dienstleistungen innerhalb einer kurzen Geh- oder Radfahrzeit zu erreichen. Die Stadt hat spezifische Indizes entwickelt, um die Zugänglichkeit zu bewerten, und strebt an, dass 90 % der Bewohner ihre täglichen Bedürfnisse innerhalb von 20 Minuten zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichen können<sup>18</sup>. Die Planung umfasst auch Maßnahmen zur Förderung von bezahlbarem Wohnraum und zur Bekämpfung von Gentrifizierung. Bereits 2012 entwickelte Portland einen Plan für vollständige Nachbarschaften, der darauf abzielt, Jugendförderung, bezahlbaren Wohnraum und gemeinschaftsorientierte Entwicklung in unterversorgten Vierteln zu unterstützen. Der Plan betont die Bedeutung von Gehen und Radfahren für die Gesundheit und die Verfügbarkeit von erschwinglichen, gesunden Lebensmitteln. Portland verfügt über 32 urbane Zentren, die jedoch nicht alle gleich strukturiert sind. 21 davon sind sogenannte „Neighborhood Centers“, die einer kleinen Hauptstraße ähneln. Jedes dieser Zentren umfasst etwa 2.500 Haushalte in einem Umkreis von einer halben Meile, was einem 10-minütigen Fußweg vom Rand bis zum Zentrum entspricht<sup>19</sup>.

Die Gebäude in diesen kleineren Zentren sind in der Regel ein bis drei Stockwerke hoch, können aber auch bis zu vier Etagen erreichen. Laut Stadtverwaltung dienen „Neighborhood Centers als Knotenpunkte für kommerzielle Dienstleistungen, Aktivitäten und den Nahverkehr in den umliegenden Wohnvierteln. Sie beinhalten häufig kleine Parks oder Plätze, die das soziale Leben und das Zusammenkommen der Gemeinschaft fördern.“ Diese Zentren sind über ganz Portland verteilt.

---

<sup>18</sup> Pozoukidou, G., & Chatziyiannaki, Z. (2021). 15-Minute City: Decomposing the New Urban Planning Eutopia. *Sustainability*, 13(2), 928. <https://doi.org/10.3390/su13020928> , S.10

<sup>19</sup> CNU.org Robert Steuteville, 2023 <https://www.cnu.org/publicsquare/2023/07/28/hierarchy-centers-15-minute-city>

Portland versucht, entgegengesetzt einiger anderer nordamerikanischer Städte, Fußgängerzonen zu fördern. Im Ballungsraum Portland leben ungefähr 2,5 Millionen Menschen, was im Gegensatz zu größeren Städten wie Shanghai, ein überschaubare und somit eine leichter-organisierbare Population ist<sup>20</sup>. Außerdem hört man im Zusammenhang der urbaner Entwicklung Portlands, immer wieder den Ausbau von Radwegen, was bei amerikanischen Städten nicht selbstverständlich ist. Jedoch sind in Portland hingegen die sozialen Schnittstellen wenig aktiv, was die Möglichkeiten für soziale Begegnungen einschränkt<sup>21</sup>. Die Umsetzung des Konzepts, scheint durch die relativ niedrige Einwohneranzahl bisher gut umsetzbar zu sein.

## 2. Paris (Frankreich):

Wie bereits angesprochen, wird die Idee der X-minute City, von ehemaligen Pariser Politikern und Professoren (Anne Hidalgo, Carlos Moreno), gefördert.

In Paris wird also das Konzept der "15-Minuten-Stadt" unter dem Motto "Paris en Commun" umgesetzt. Die Strategie zielt darauf ab, die einzelnen Nachbarschaften und Bezirke so zu gestalten, dass die Bewohner die meisten ihrer Bedürfnisse innerhalb von 15 Minuten zu Fuß (oder mit dem Fahrrad) erreichen können und sich Minizentren bilden. Dies beinhaltet eine hohe Dichte an (potentiell neue erschaffenen) Dienstleistungen, eine Mischung von Nutzungen und die Förderung von Fußgänger- und Radverkehr<sup>22</sup>. Bis 2026 sollen zusätzlich 180 Kilometer neue Radwege entstehen, während das gesamte Pariser Stadtgebiet fahrradfreundlich umgestaltet wird<sup>23</sup>. Geplant sind Zweirichtungsradwege sowie Kreuzungen nach niederländischem Vorbild. Zudem erhalten Busse und Straßenbahnen an Ampeln Vorrang, während für Fahrräder grüne Wellen eingerichtet werden. Ergänzend dazu sollen 130.000 neue Fahrradabstellplätze geschaffen werden. Bis 2030 sind Investitionen von über 38 Milliarden Euro in den öffentlichen Nahverkehr vorgesehen, um 200 Kilometer neue U-Bahn-Strecken zu schaffen. Das Projekt „Paris atmet auf“ wird weitergeführt, sodass Straßen auch künftig zeitweise für den motorisierten Verkehr gesperrt werden<sup>24</sup>.

---

<sup>20</sup> Rao, F., Kong, Y., Ng, K. H., Xie, Q., & Zhu, Y. (2024). Unravelling the Spatial Arrangement of the 15-Minute City: A Comparative Study of Shanghai, Melbourne, and Portland. *Planning Theory & Practice*, 25(2), 184–206., S.190

<sup>21</sup> Rao, F., Kong, Y., Ng, K. H., Xie, Q., & Zhu, Y. (2024). Unravelling the Spatial Arrangement of the 15-Minute City: A Comparative Study of Shanghai, Melbourne, and Portland. *Planning Theory & Practice*, 25(2), 184–206., S.201

<sup>22</sup> Pozoukidou, G., & Chatziyiannaki, Z. (2021). 15-Minute City: Decomposing the New Urban Planning Eutopia. *Sustainability*, 13(2), 928. <https://doi.org/10.3390/su13020928>, S.18

<sup>23</sup> OEKom.de "Die 15-Minuten-Stadt: in Paris gehen Sicherheit und Klimaschutz Hand in Hand", 2024

<sup>24</sup> Ebd.

Der Fokus liegt also klar auf der Reduzierung des Autoverkehrs.

Die Stadt betrachtet Schulen als „Kapitalen“ der Nachbarschaften, wodurch diese Gebäude neben der frühkindlichen Bildung auch mehrere andere Funktionen erfüllen können. Zudem arbeitet die Stadt daran, lokale Handelsnetzwerke, Dienstleistungen und Produktion unter der Marke „Produced in Paris“ zu stärken<sup>25</sup>.

Die Stadt hat also angeblich aktive Maßnahmen zur Reduzierung des Autoverkehrs ergriffen und Überlegungen von potentiellen autofreien Zonen angestellt, was einen gewissen Unterschied zu Städten wie Montreal darstellt, die zwar Autoalternativen fördern aber dem Automobilverkehr nicht aktiv entgegenwirken können. Möglicherweise ist die Abhängigkeit von Autos in Nordamerika schlicht und einfach größer.

Auch die Stärkung der grün-blauen Infrastruktur ist Hidalgo wichtig: So sollen bis 2026 rund 170.000 Bäume gepflanzt und die Champs-Elysee inklusive Place de la Concorde bis 2030 zu einem grünen Boulevard werden. Und nach über 100 Jahren soll die Seine ab 2025 endlich wieder sauber genug zum Schwimmen sein. Ob all diese, scheinbar sehr ambitionierten Pläne umgesetzt werden, wird sich zeigen.

Paris zählt zu den Städten die das Konzept bisher am längsten verfolgen, inwiefern sie dem Ziel näher sind nachhaltiger zu sein als andere Städte, ist Interpretationssache.

### **3. Melbourne (Australien):**

Die Stadt begann, ein 20-minütiges Pilotprogramm in drei Bereichen umzusetzen, und etablierte ein „Movement and Place“-Rahmenwerk, das den Menschen in den Mittelpunkt der Verkehrsplanung stellt, basierend auf einer Studie zur lokalen Lebensqualität. Der Plan betont die Notwendigkeit, die städtische Ausbreitung zu begrenzen und die Zugänglichkeit zu öffentlichen Verkehrsmitteln zu verbessern, um die Umweltbelastung zu reduzieren. Ähnlich wie in Paris wird auch in Melbourne die Bedeutung von Bürgerengagement und partizipativen Ansätzen in der Stadtplanung hervorgehoben.

Die Forschung der Stadt ergab, dass 20 Minuten die maximale Zeit sind, die Menschen bereit sind, zu Fuß zurückzulegen, um ihre täglichen Bedürfnisse vor Ort zu erfüllen<sup>26</sup>.

Melbourne verfolgt mit dem "Plan Melbourne 2017–2050" eine langfristige Strategie, um die Schaffung von 20-Minuten-Nachbarschaften zu fördern. Auch hier sollen diese neuen

---

<sup>25</sup> <sup>25</sup> C40 Benchmark Cities Online

<sup>26</sup> C40 Benchmark Cities Online

Nachbarschaften eine Vielzahl von urbanen und sozialen Funktionen bieten, um die Lebensqualität der Bürger zu verbessern. Die Stadt hat erkannt, dass eine hohe Dichte und eine Mischung von Nutzungen entscheidend sind, um die Ziele der 20-Minuten-Nachbarschaften zu erreichen<sup>27</sup>. Die Herausforderungen in Melbourne liegen jedoch in der Umsetzung, aufgrund der weitläufigen städtischen Entwicklung und der Notwendigkeit, den öffentlichen Verkehr zu verbessern. Australische Städte scheinen ein ähnliches Problem wie amerikanische Städte zu haben, nämlich dass sie grundlegend weitläufiger gebaut wurden und keine dichtgepackten Stadtzentren, wie europäische Städte, aufweisen. Die 20-Minuten-Nachbarschaften in Melbourne betonen gemischte Landnutzung und Zugänglichkeit über zentrale Straßen, die als Nachbarschaftszentren fungieren<sup>28</sup>. Sowohl in australischen, als auch in amerikanischen Städten scheint eines der größten Herausforderungen zu sein, einen sozialen, öffentlichen Raum zu schaffen. Melbourne hat aber eine formale Gitterstruktur mit vielen kleinen Blöcken, die durch Gassen unterbrochen sind, was die Fußgängerfreundlichkeit erhöht<sup>29</sup>.

#### 4. Barcelona (Spanien)

In Barcelona sind über 500 Superblocks geplant, die den motorisierten Verkehr auf einigen Straßen eines Blocks reduzieren und Raum für Menschen, aktive Mobilität und Grünflächen schaffen<sup>30</sup>. Ziel ist es, einen gesünderen, grüneren, gerechteren und sichereren öffentlichen Raum zu gestalten, der soziale Beziehungen und die lokale Wirtschaft fördert. Die Förderung von Fußgänger- und Radverkehr kann nicht nur die öffentliche Gesundheit verbessern, sondern auch soziale Kohäsion fördern und die Lebensqualität erhöhen. Ein Beispiel hierfür ist diese Implementierung von fußgängerorientierten Nachbarschaften in Barcelona, die jährlich geschätzt 700 vorzeitige Todesfälle vermeidet<sup>31</sup>. Der „Superblock“-Ansatz, der erstmals im Stadtteil Poblenou umgesetzt wurde, hat dort einen Anstieg von 31 % der Anzahl

---

<sup>27</sup> Pozoukidou, G., & Chatziyiannaki, Z. (2021). 15-Minute City: Decomposing the New Urban Planning Eutopia. *Sustainability*, 13(2), 928. S.14

<sup>28</sup> Rao, F., Kong, Y., Ng, K. H., Xie, Q., & Zhu, Y. (2024). Unravelling the Spatial Arrangement of the 15-Minute City: A Comparative Study of Shanghai, Melbourne, and Portland. *Planning Theory & Practice*, 25(2), 184–206. S.195

<sup>29</sup> Rao, F., Kong, Y., Ng, K. H., Xie, Q., & Zhu, Y. (2024). Unravelling the Spatial Arrangement of the 15-Minute City: A Comparative Study of Shanghai, Melbourne, and Portland. *Planning Theory & Practice*, 25(2), 184–206., S.198

<sup>30</sup> Nieuwenhuijsen, M. J. (2021). New urban models for more sustainable, liveable and healthier cities post covid19; reducing air pollution, noise and heat island effects and increasing green space and physical activity. *Environment International*, 157, 106850–106850. S.2

<sup>31</sup> Logan, T. M., Hobbs, M. H., Conrow, L. C., Reid, N. L., Young, R. A., & Anderson, M. J. (2022). The x-minute city: Measuring the 10, 15, 20-minute city and an evaluation of its use for sustainable urban design. *Cities*, 131, 103924. 5

an gewerblichen Einrichtungen auf Straßenebene verzeichnet – von 65 auf 85 – was auf einen positiven Einfluss auf die kommerzielle Aktivität hinweist<sup>32</sup>. Letztere Angabe laut C40 selbst.

Barcelona gilt als eine der fußgängerfreundlichsten Städte der Welt und bietet ideale Voraussetzungen für das Konzept der 15-Minuten-Stadt. Die kompakte, dichte Stadtstruktur ermöglicht es Bewohnern, viele alltägliche Ziele bequem zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu erreichen. Das gut ausgebaute öffentliche Verkehrsnetz mit Bussen, Straßenbahnen und der Metro reduziert zudem die Abhängigkeit vom Auto<sup>33</sup>

## 5. Milan (Italien)

Die Stadt Mailand hat im Mai 2020 die "Milan 2020 Adaptation Strategy" (Die "Milano 2020 Strategia di Adattamento"), veröffentlicht, die Strategien zur Anpassung an die neuen Lebensbedingungen nach der Pandemie umfasst, einschließlich der Förderung von Fußgängern und Radfahrern sowie der Neugestaltung öffentlicher Räume<sup>34</sup>. Die kulturelle Vitalität ist in Mailand nicht homogen und die verschiedenen Nachbarschaften haben unterschiedliche kulturelle Angebote und Partizipationsmöglichkeiten. Analysen zeigen, dass Mailand eine reiche kulturelle Infrastruktur aufweist, jedoch Unterschiede in der Verteilung und Zugänglichkeit kultureller Angebote zwischen den verschiedenen Nachbarschaften bestehen.

Cultural and Creative Cities Monitor (CCCM) ist ein Instrument zur Messung und zum Vergleich der kulturellen und kreativen Vitalität europäischer Städte, das drei Dimensionen umfasst: kulturelle Lebendigkeit, kreative Wirtschaft und ein förderliches Umfeld<sup>35</sup>.

Während der Pandemie ging die Anwesenheit von Menschen in zentralen Stadtteilen signifikant zurück. Die Analyse basiert auf TIM-Mobilfunkdaten, die die Anwesenheit und Mobilität von Nutzern in verschiedenen Stadtteilen vor und während und nach der Pandemie untersuchen. Die Daten zeigen, dass zentrale Stadtteile einen Rückgang von bis zu 63% in der

---

<sup>32</sup> C40 Benchmark Cities

<sup>33</sup> Ebd.

<sup>34</sup> Pinto, F., & Akhavan, M. (2022). Scenarios for a Post-Pandemic City: urban planning strategies and challenges of making "Milan 15-minutes city." *Transportation Research Procedia (Online)*, 60, 370–377. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2021.12.048>, S.374-375

<sup>35</sup> Bertoni, A., Dubini, P., & Monti, A. (2021). Bringing Back in the Spatial Dimension in the Assessment of Cultural and Creative Industries and Its Relationship with a City's Sustainability: The Case of Milan. *Sustainability*, 13(19), 10878. <https://doi.org/10.3390/su131910878>, S.1

Anwesenheit verzeichneten, während periphere Stadtteile weniger betroffen waren<sup>36</sup>. Eine soziale Umstrukturierung in Stadtvierteln fand wohl also anschließend statt.

Die Stadt plant, die Funktionen und Räume so umzugestalten, dass grundlegende Dienstleistungen (wie Bildung, Gesundheit, Freizeit) innerhalb von 15 Minuten erreichbar sind. Dies umfasst die Schaffung von diesen hybriden Räumen, die sowohl Arbeits- als auch Gemeinschaftsfunktionen erfüllen. Die Stadt verbessert ihre Straßenbilder durch Programme für offene Plätze und Straßen, einen nachhaltigen Urban Mobility Plan und die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h (statt zuvor 50 km/h) auf 60 % des Straßennetzes. So sollen die zentralen Teile der Stadt wieder lebenswerter gemacht werden.

## 6. Shanghai

Die morphologischen Strukturen der Nachbarschaften unterscheiden sich erheblich. In Shanghai zeigt sich eine organische Morphologie mit unregelmäßigen Blockformen und einer höheren Anzahl großer Blöcke<sup>37</sup>. Bis 2035 plant die Stadt, dass 99 % der öffentlichen Einrichtungen innerhalb von 15 Minuten zu Fuß erreichbar sind und 90 % der Grünflächen innerhalb von fünf Minuten. Die 15-Minuten-Gemeinschaftslebenskreise sind als Zellen der Stadt konzipiert, in denen verschiedene Dienstleistungen und Annehmlichkeiten innerhalb der festgelegten Gehstrecken verteilt sind (800-1000 Meter Distanz). Die Analyse zeigt, dass die öffentlichen und privaten Schnittstellen in Shanghai durch eine hohe Anzahl an undurchsichtigen Wänden und eine geringe Transparenz gekennzeichnet sind. Dies hat Auswirkungen auf die soziale Interaktion und die Nutzung des öffentlichen Raums. Es gibt Bedenken, dass viele Städte, einschließlich Shanghai, das Konzept der 15-Minuten-Stadt eher als Branding-Strategie nutzen, ohne substantielle Maßnahmen zur Förderung der urbanen Nachhaltigkeit zu ergreifen. Die räumliche Anordnung in Shanghai zeigt eine organische Morphologie mit unregelmäßigen Blockformen. Ein höherer Anteil an großen Blöcken (über 30.000 m<sup>2</sup>) ist im Vergleich zu Melbourne und Portland zu verzeichnen. Die Umsetzung des 15-Minuten-Stadt-Konzepts in Shanghai ist weniger dokumentiert. Es ist jedoch bekannt, dass die Stadt erhebliche Investitionen in den öffentlichen Nahverkehr und die Infrastruktur für

---

<sup>36</sup> Paola Pucci, Carmela Gargiulo, Fabio Manfredini, & Gerardo Carpentieri. (2022). Mobile phone data for exploring spatio-temporal transformations in contemporary territories. *TeMA*, 3–8. <https://doi.org/10.6093/1970-9870/9534>. S.50

<sup>37</sup> Rao, F., Kong, Y., Ng, K. H., Xie, Q., & Zhu, Y. (2024). Unravelling the Spatial Arrangement of the 15-Minute City: A Comparative Study of Shanghai, Melbourne, and Portland. *Planning Theory & Practice*, 25(2), 184–206. <https://doi.org/10.1080/14649357.2024.2350948>, S.198

aktive Mobilität getätigt hat, um die Erreichbarkeit von Dienstleistungen zu verbessern. Es besteht in Shanghai und anderen Städten wie Paris jedoch die Gefahr des sogenannten „green washing“. Greenwashing bezeichnet eine Praxis, bei der Unternehmen, Organisationen oder sogar Städte sich umweltfreundlicher darstellen, als sie tatsächlich sind. Meist geschieht dies um im Kreislauf der politischen, finanziellen Förderungen zu bleiben. Ein Beispiel für Greenwashing ist die Umbenennung von Kläranlagen in „Wasserrecyclingzentren“, um einen umweltfreundlicheren Eindruck zu erwecken, obwohl die grundlegenden Prozesse unverändert bleiben<sup>38</sup>.

Greenwashing ist problematisch, da es Verbraucher täuscht und echte Nachhaltigkeitsbemühungen untergräbt. Es erschwert es den Konsumenten, zwischen tatsächlich umweltfreundlichen Produkten und solchen, die nur den Anschein erwecken, zu unterscheiden.

## 7. Montreal

Eine Studie untersuchte die Erreichbarkeit von Zielen in Montréal innerhalb eines definierten Reisezeitrahmens (15 und 30 Minuten) unter Verwendung nachhaltiger Verkehrsmittel. Es wird festgestellt, dass die Konzentration auf bestimmte Zielorte (Freizeit und Einkaufen) und die Einbeziehung öffentlicher Verkehrsmittel die Erreichung des Konzepts der "x-Minute City" realistischer machen kann.

Die Analyse basiert auf Daten der 2018 Montréal Origin-Destination (O-D) Umfrage, die eine repräsentative Stichprobe von Haushalten in Montréal umfasst. Insgesamt wurden 63.824 Heimreisen für verschiedene Zwecke (Arbeit, Schule, Einkaufen, Freizeit, Gesundheitsversorgung, soziale Besuche) untersucht<sup>39</sup>.

Nachhaltige Verkehrsmittel: Etwa 14% der Arbeitswege wurden mit nachhaltigen Verkehrsmitteln in weniger als 15 Minuten zurückgelegt. Für Einkaufs- und Freizeitwege lag dieser Anteil bei 55% bzw. 40% innerhalb von 15 Minuten<sup>40</sup>.

### Wichtige Statistiken:

---

<sup>38</sup> Sandra Laville The Guardian.com “Water companies in England ‘use greenwashing playbook to hide environmental harm”, 2025

<sup>39</sup> Negm, H., Miller, H., & El-Geneidy, A. (2023). Exploring the X-Minute City by Travel Purpose in Montréal, Canada. *Findings (Network Design Lab.Online)*. <https://doi.org/10.32866/001c.77506>, S.2

<sup>40</sup> Negm, H., Miller, H., & El-Geneidy, A. (2023). Exploring the X-Minute City by Travel Purpose in Montréal, Canada. *Findings (Network Design Lab.Online)*. <https://doi.org/10.32866/001c.77506>, S.3

Die Prozentsätze der Reisen innerhalb von 15 und 30 Minuten für verschiedene Zwecke:

- Einkaufen: 54,7% (nachhaltige Reisen innerhalb von 15 Minuten), 83,5% (innerhalb von 30 Minuten).
- Freizeit: 39,8% (innerhalb von 15 Minuten), 75,0% (innerhalb von 30 Minuten).
- Arbeit: 13,6% (innerhalb von 15 Minuten), 47,1% (innerhalb von 30 Minuten)<sup>41</sup>.

Die Studie kommt zu dem Schluss, dass die Erreichung der "15-Minuten Stadt" mit der aktuellen Definition unrealistisch ist, insbesondere wenn Arbeitswege einbezogen werden. Es wird empfohlen, die Definition zu erweitern und sich auf Freizeit- und Einkaufsziele zu konzentrieren, um nachhaltige Verkehrsmittel zu fördern. Die spezifischen Maßnahmen und deren Umsetzung variieren stark nach Stadtteil. Gentrifizierung ist in diesem Beispiel ein Risiko und die Abhängigkeit von Autos scheint in nordamerikanischen Städten höher zu sein.

### **3.2 Gegner des Konzepts**

Die Bürgermeister des C40, dem globalen Netzwerk der Städte für das Klima, haben die „15-Minuten-Stadt“ in ihre gemeinsame Agenda aufgenommen, die dazu dient, die Krise zu überwinden und eine „grüne“ Erholung zu ermöglichen.

Das Konzept der „15-Minuten-Stadt“ hat eine weltweite Debatte angestoßen. Ihre rasche Verbreitung weltweit zeugt von einer Agenda. Zu den wichtigen Akteuren, die sich zu diesem Thema positioniert haben, gehören die C40-Städte, die Weltbank, das Weltwirtschaftsforum, Metropolis, die Internationale Vereinigung der französischsprachigen Bürgermeister, der Verband der Bürgermeister von Frankreich und Präsidenten der Interkommunen und viele mehr<sup>42</sup>.

---

<sup>41</sup> Negm, H., Miller, H., & El-Geneidy, A. (2023). Exploring the X-Minute City by Travel Purpose in Montréal, Canada. *Findings (Network Design Lab.Online)*. <https://doi.org/10.32866/001c.77506>, S.3

<sup>42</sup> Carlos Moreno, Florent Pratlong, Didier Chabaud. A COLLECTION DEDICATED TO THE 15 MINUTE CITY. IAE Paris - Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne. 2021. (hal-04464562) S.6

Wer das Modell grundsätzlich in Frage stellt, beziehungsweise Skepsis oder Bedenken äußert, wird in den populären Medien als rechtsradikal, Verschwörungstheoretiker oder im besten Fall als egoistisch bezeichnet.

Laut Bloomberg:

*Eine Koalition aus Anti-Impf-Aktivisten, Verschwörungstheoretikern und rechten Influencern hat das Konzept der 15-Minuten-Stadt als einen totalitären Plan dargestellt. Beiträge in sozialen Medien haben suggeriert, dass die Idee Teil eines größeren Plans von internationalen Organisationen wie dem Weltwirtschaftsforum sei, das häufig Ziel von Verschwörungserzählungen ist.*

*Diese Gruppen verbreiten oft falsche Behauptungen über die Politik, wie zum Beispiel die Vorstellung, dass Menschen daran gehindert werden sollen, mehr als 15 Minuten von ihrem Zuhause entfernt zu reisen<sup>43</sup>.*

#### Analyse der Darstellung von Kritikern:

Konkrete Personen, Organisationen oder Gruppen werden oftmals nicht genannt. Diese offensiven Anschuldigungen gehen oft an anonyme Adressen und Gruppen.

Auf Wikipedia wird dieser Tonfall fortgesetzt. Zahlreiche Beiträge werden in dem Abschnitt des Wikipedia-Artikels aufgezählt, welche einen scheinbar unsichtbaren Feind beschreiben:

1. Guest, Peter "Conspiracy Theorists Are Coming for the 15-Minute City" (28 February 2023)
2. Marcelo, Philip "FACT FOCUS: Conspiracies misconstrue '15-minute city' idea" (2 March 2023)
3. Simon, Julia "It's a global climate solution — if it can get past conspiracy theories and NIMBYs, (8 October 2023)
4. "Conspiracy theories on '15-minute cities' flourish". *France 24*. Agence France-Presse. (15 February 2023).

Die Titel der Artikel verwenden ganz offensichtlich polemische Sprache. Beim lesen zahlreicher Artikel bekommt man den Eindruck, dass Journalisten hier Gefahr laufen, emotional stark investiert zu sein. Es werden oftmals nicht die Verschwörungstheoretiker

---

<sup>43</sup>Bloomberg.com: "What Are 15-Minute Cities and Why Is Britain's Conservative Party Suddenly Talking About Them?"

<https://www.bloomberg.com/news/articles/2023-10-03/15-minute-cities-what-are-they-and-why-are-they-controversial> Einsicht: 20.11.2024

direkt zitiert, sondern andere Artikel, welche ebenfalls die Gegner der Idee als verrückt, rechtsextrem, irrational und/oder verängstigt beschreiben. Selbst wenn das der Fall ist, wäre es aus journalistischer Sicht wichtig, beide Seiten direkt zu repräsentieren und nicht von vornherein Feindbilder zu zeichnen. Die einzigen Personen die auf dem 15-Minuten-Stadt Wikipedia-artikel direkt als Gegner genannt werden sind der kanadische Professor Jordan Peterson und der britische Politiker Nick Fletcher<sup>44</sup>.

Es ist jedenfalls eine sehr defensive Haltung gegenüber Skeptikern zu erkennen. Naturgemäß werden kritische Stimmen auftauchen, wenn ein so globales Konzept mit viel Potential zur Veränderung der eigenen Umwelt, nie in einer demokratischen Wahl vorkommt und es nicht die Idee der demokratischen Allgemeinheit ist. Stattdessen ist es eine Idee von Einzelpersonen und schließlich von einflussreichen, global Organisationen wie des Weltwirtschaftsforums, der Weltbank, C40 et cetera.

Da es sich hier philosophisch um das Prinzip des besseren, „großen Ganzen“ handelt, ist Vorsicht geboten. Um das Klima zu retten, muss das Individuum Veränderungen wie CO2-Steuern, zukünftig autofreie Städte, teure Flugtickets, Energiesteuern akzeptieren, da es um etwas Größeres geht.

Ein jeder Historiker weiß das Prinzip des „großen Ganzen“ wurde von verschiedenen, totalitären Regimen genutzt, um die Bevölkerung zu mobilisieren oder zu manipulieren, indem die Idee verbreitet wurde, dass persönliche Opfer notwendig sind, um das Wohl des gesamten Volkes zu sichern.

Theoretische Überlegung: Angenommen der Personenverkehr wird in zukünftigen 15 Minuten-Städten eingeschränkt (maximal Anzahl an jährlichen Flügen, Autokilometer pro Jahr, Autos in Städten mit hohen Zusatzkosten verbunden...) könnte man individuelle Bedürfnisse dem Ziel „die Welt zu retten“ unterordnen und so Freiheiten einschränken ohne als Tyrann zu gelten. Schließlich geht es um das Schicksal unseres Klimas, da muss jeder zusammenhelfen und seine eigenen Bedürfnisse limitieren. Eine der größten Fallen besteht also darin, dass dieses Prinzip dazu führen kann, dass Menschen bereit sind, eingeschränkte Umstände zu akzeptieren, weil sie glauben zuverstehen, dass es im Interesse eines größeren, zukünftigen Ziels liegt.

Diese Bereitschaft kann sich auf verschiedene Weisen manifestieren, wie zum Beispiel durch eine totale Opferbereitschaft. Wenn das Wohl des Kollektivs über das Wohl des Einzelnen gestellt wird, kann dies zu einer Erosion der individuellen Rechte führen. In extremen Fällen

---

<sup>44</sup> Wikipedia.com 15 minute city: [https://en.wikipedia.org/wiki/15-minute\\_city](https://en.wikipedia.org/wiki/15-minute_city)

kann dies weiters zu autoritären Strukturen führen, bei denen die Freiheit des Einzelnen zugunsten des vermeintlichen „Wohlstands“ oder der „Sicherheit“ des Gesamtstaates (oder der Umwelt) eingeschränkt wird. Das große Ganze, wurde in der Geschichte, bereit des Öfteren von tyrannischen Regimen, als psychologischer Trick schlechtere Umstände zu akzeptieren, für ihre Zwecke missbraucht.

Die Diskussion über die Balance zwischen individuellen Rechten und dem kollektiven Wohl ist ein komplexes Thema. Die Herausforderung besteht darin, wie man die individuellen Freiheiten und Rechte so gestaltet, dass sie das kollektive Wohl fördern, ohne dass die Rechte des Einzelnen übermäßig eingeschränkt werden. Diese Balance erfordert eine sorgfältige Abwägung und ein Verständnis der Wechselwirkungen zwischen individuellen und kollektiven Interessen.

#### **4 Potentielle Probleme der 15-Minuten-Stadt:**

Gerechtigkeit und Teilhabe: fördert die 15-Minuten-Stadt soziale Gerechtigkeit, oder besteht die Gefahr einer sozialen Spaltung und Gentrifizierung?

Bei der Planung eines solchen Konzepts gilt es den praktischen Zugang zu lebenswichtigen Einrichtungen (Schulen, Krankenhäuser, Kultur) innerhalb kurzer Distanz für alle Bewohner möglich zu machen. Die meisten Amerikaner legen für Einkaufs- und Freizeitaktivitäten längere Strecken zurück, als die von urbanen Planern angestrebten 15 Minuten zu Fuß. Das zeigte eine Studie welche das Reiseverhalten in US-Städten mithilfe von GPS-Daten von 40 Millionen mobilen Geräten analysierte: nur 12 % der täglichen Fahrten der durchschnittlichen Stadtbewohner liegen innerhalb eines 15-minütigen Fußwegs von ihrem Wohnort<sup>45</sup>. Die Studie erwähnt außerdem, dass Amerikaner im Durchschnitt 7 bis 9 Meilen für Einkaufs- und Freizeitaktivitäten zurücklegen, was weit über den 15 Minuten liegt, die für eine nachhaltige Stadtentwicklung angestrebt werden, die Ursache dafür ist wohl, dass amerikanische Städte grundlegend, breiter, auf Automobilverkehr ausgelegt sind.

Nun die essentielle Frage: Kann das Konzept der 15-Minuten-Stadt zu sozialer Exklusion führen, wenn bestimmte Gruppen (z.B. Geringverdiener) in weniger attraktiven Stadtteilen

---

<sup>45</sup> Abbiasov, T., Heine, C., Glaeser, E. L., Ratti, C., Sabouri, S., Salazar Miranda, A., Santi, P., & National Bureau of Economic Research. (2022). *The 15-Minute City Quantified Using Mobility Data*. National Bureau of Economic Research. S.2-3

leben? Laut der Nachverfolgung dieser 40 Millionen Menschen, ist dies sehr wohl der Fall. Es wird festgestellt, dass eine höhere Nutzung von 15-Minuten-Diensten mit einer stärkeren sozialen Isolation von einkommensschwachen Stadtbewohnern korreliert, was darauf hinweist, dass die Förderung von 15-Minuten-Städten auch das Risiko der sozialen Isolation von marginalisierten Gemeinschaften erhöhen könnte<sup>46</sup>.

### Der Konsument soll die Welt retten:

Viele Autoren und öffentliche Stimmen stecken Kritiker von 15 Minuten Städten in Schubladen: Rechtsextreme, Egoisten, Populisten. All das ist man, wenn man öffentlich das Auto als Objekt zur Erhöhung der persönlichen Freiheit sieht und das Konzept von 15 Minuten Städten kritisch kommentiert. Ein gutes Beispiel ist der Text "15- minute cities and the denial(s) of auto- freedom" von Ian Loader. Laut ihm sind Skeptiker anscheinend immer Populisten<sup>47</sup>. Loader argumentiert, dass die weit verbreitete Abhängigkeit vom Auto als Symbol für persönliche Freiheit in Wirklichkeit eine Illusion ist, da das Autofahren mit erheblichen sozialen und ökologischen Kosten verbunden ist.

Loader argumentiert außerdem, dass das Autofahren in Wirklichkeit stark reguliert ist und die Vorstellung von Autofreiheit eine Illusion darstellt, da Fahrer zahlreichen Vorschriften und Kontrollen unterliegen<sup>48</sup>. Er bemüht sich mit aller Kraft dem Auto, die positive Seiten abzusprechen. Ignoriert wird, dass der private Personenverkehr Entscheidung des Individuums/Bürgers bleiben sollte. Transport von privaten Gütern, die Freiheit von spontanen Reisezeiten, Transport von Kindern, geringe Kosten auf weite Strecken, Einsparen von Zeit, Komfort und Privatsphäre werden von ihm komplett vernachlässigt. All diese Aspekte repräsentieren individuelle Freiheit.

Ergibt das alles überhaupt Sinn?

10, 15 oder 20 Minuten, wird zur Messung der Zugänglichkeit in urbanen Gebieten verwendet. Diese willkürlichen Grenzen berücksichtigen oft nicht die tatsächlichen Bedürfnisse der Bewohner, insbesondere derjenigen, die knapp außerhalb dieser Zeitgrenzen

---

<sup>46</sup> Abbiasov, T., Heine, C., Glaeser, E. L., Ratti, C., Sabouri, S., Salazar Miranda, A., Santi, P., & National Bureau of Economic Research. (2022). *The 15-Minute City Quantified Using Mobility Data*. National Bureau of Economic Research. S.4 & S.22

<sup>47</sup> Loader, I. (2023), 15-minute cities and the denial(s) of auto-freedom. IPPR Progressive Review, 30: 56-60. <https://doi.org/10.1111/newe.12330> S.59-60

<sup>48</sup> Loader, I. (2023), 15-minute cities and the denial(s) of auto-freedom. IPPR Progressive Review, 30: 56-60. <https://doi.org/10.1111/newe.12330> S.60

leben<sup>49</sup>. Ein weiteres Problem, das manchmal angesprochen wird, ist der „Edge-Effekt“, bei dem die Vorteile für diese Bewohner nicht erfasst werden<sup>50</sup>. Zudem wird darauf hingewiesen, dass die Verwendung von Durchschnittswerten zur Messung der Zugänglichkeit problematisch ist, da dies bedeutet, dass etwa 50 % der Bewohner längere Wege zurücklegen müssen, was bestehende Ungleichheiten verstärken kann und den statistischen Wert herabsetzt<sup>51</sup>.

Interdisziplinäre Schwierigkeiten bestehen in der akademischen Welt. Die Notwendigkeit, diese Barrieren zu überwinden, um gesellschaftliche Herausforderungen wie Ungleichheit anzugehen<sup>52</sup>. Die 15-Minuten-Stadt gilt als vielversprechendes Konzept für eine nachhaltige, lebenswerte Stadtplanung, doch ihre Umsetzung kann unbeabsichtigte soziale Folgen haben – insbesondere die Gentrifizierung. Während wohlhabendere Bevölkerungsgruppen von der verbesserten Infrastruktur, einer höheren Lebensqualität und der Nähe zu wichtigen Einrichtungen profitieren, geraten einkommensschwächere Bewohner zunehmend unter Druck. Steigende Mieten und Immobilienpreise können dazu führen, dass langjährige Anwohner verdrängt werden, da sie sich die Lebenshaltungskosten in diesen neu aufgewerteten Vierteln nicht mehr leisten können.

Auch kleine, alteingesessene Geschäfte sowie migrantische Gemeinschaften sind oft von Verdrängung betroffen, da sie durch teurere Gewerbemieten und eine veränderte Zielgruppe unter Druck geraten. Gleichzeitig profitieren Immobilienbesitzer und Investoren von der steigenden Attraktivität solcher Gebiete, da ihre Objekte an Wert gewinnen.

Stadtverwaltungen wiederum sehen höhere Steuereinnahmen und wirtschaftliche Aktivität als Vorteil.

Um Gentrifizierungseffekte zu mildern, müssen Städte gezielt Maßnahmen ergreifen, wie den Schutz von Sozialwohnungen, Mietpreisregulierungen oder die Förderung lokaler Gewerbe. Andernfalls könnte das Ziel der 15-Minuten-Stadt – eine gerechte und nachhaltige Stadtentwicklung – letztlich nur einer wohlhabenden Elite zugutekommen, während ärmere Bevölkerungsschichten verdrängt werden.

---

<sup>49</sup> Logan, T. M., Hobbs, M. H., Conrow, L. C., Reid, N. L., Young, R. A., & Anderson, M. J. (2022). The x-minute city: Measuring the 10, 15, 20-minute city and an evaluation of its use for sustainable urban design. *Cities*, 131, 103924. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2022.103924> S.4-5

<sup>50</sup> Logan, T. M., Hobbs, M. H., Conrow, L. C., Reid, N. L., Young, R. A., & Anderson, M. J. (2022). The x-minute city: Measuring the 10, 15, 20-minute city and an evaluation of its use for sustainable urban design. *Cities*, 131, 103924. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2022.103924> S.4-6

<sup>51</sup> Logan, T. M., Hobbs, M. H., Conrow, L. C., Reid, N. L., Young, R. A., & Anderson, M. J. (2022). The x-minute city: Measuring the 10, 15, 20-minute city and an evaluation of its use for sustainable urban design. *Cities*, 131, 103924. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2022.103924> S.5

<sup>52</sup> Campbell, H. (2023). Conversations: Between Noise and Silence... in the 15 Minute City and the University. *Planning Theory & Practice*, 24(1), 3–7. <https://doi.org/10.1080/14649357.2023.2200109> S.4,5

Die Rolle von Kreativität und der Fähigkeit von Planern und Akademikern, Einfluss zu nehmen und Veränderungen zu bewirken ist wichtiger als sich nur auf kritische Analysen zu konzentrieren<sup>53</sup>.

Manche Experten fordern dazu auf, neue Gespräche zu führen, die nicht nur um des Gesprächs willen stattfinden, sondern auch darauf abzielen, zukünftige Möglichkeiten und Handlungen zu erkunden<sup>54</sup>.

## **Fazit:**

Das Konzept der 15-Minuten-Stadt hat in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen und stellt einen innovativen Ansatz in der Stadtplanung dar, der darauf abzielt, die Lebensqualität in urbanen Räumen zu verbessern. Die Grundidee ist, dass alle wesentlichen Einrichtungen des täglichen Lebens – wie Wohnen, Arbeiten, Bildung, Einkaufsmöglichkeiten und Freizeitangebote – innerhalb eines 15-minütigen Fuß- oder Fahrradwegs erreichbar sind. Diese Vision verspricht nicht nur eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens, sondern auch eine nachhaltigere Stadtentwicklung und eine höhere Lebensqualität für die Bewohner.

Die Ursprünge des Konzepts der 15-Minuten-Stadt sind eng mit den Prinzipien des New Urbanism und der Transit-orientierten Entwicklung verbunden. Diese Ideen wurden bereits im frühen 20. Jahrhundert von Clarence Perry formuliert, der das Konzept der „Nachbarschaftseinheit“ einführte. Perry betonte die Notwendigkeit, Gemeinschaften zu schaffen, in denen grundlegende Dienstleistungen in unmittelbarer Nähe verfügbar sind. Diese Prinzipien wurden im Laufe der Zeit weiterentwickelt und fanden in der modernen Stadtplanung Anwendung, insbesondere in Reaktion auf die Herausforderungen der Urbanisierung und der Umweltkrisen. Die COVID-19-Pandemie hat die Relevanz des Konzepts zusätzlich verstärkt, indem sie die physischen und sozialen Herausforderungen in städtischen Räumen sichtbar machte. Carlos Moreno, ein führender Theoretiker, hat das Konzept modernisiert und mit der Bürgermeisterin Hidalgo in Paris unter dem Motto „Paris en Commun“ implementiert. Danach wurde das Konzept von verschiedenen Organisationen wie C40 globalisiert.

---

<sup>53</sup> Campbell, H. (2023). Conversations: Between Noise and Silence... in the 15 Minute City and the University. *Planning Theory & Practice*, 24(1), 3–7. <https://doi.org/10.1080/14649357.2023.2200109> S.4-7

<sup>54</sup> Campbell, H. (2023). Conversations: Between Noise and Silence... in the 15 Minute City and the University. *Planning Theory & Practice*, 24(1), 3–7. <https://doi.org/10.1080/14649357.2023.2200109> S.6

Die Grundprinzipien der 15-Minuten-Stadt basieren auf Inklusion, Nachhaltigkeit, Gesundheit und Sicherheit. Inklusion bezieht sich auf die Schaffung von gerechten und zugänglichen städtischen Umgebungen für alle Bürger, unabhängig von Geschlecht, Alter, kulturellem Hintergrund oder Fähigkeiten. Gesundheit umfasst die Schaffung gesunder urbaner Umgebungen, die den Zugang zu Gesundheitsdiensten, gesunden Lebensmitteln und öffentlichen Grünflächen fördern. Sicherheit bezieht sich nicht nur auf die Verhinderung von Kriminalität, sondern auch auf die Sicherheit im öffentlichen Raum und bei der Mobilität. Nachhaltigkeit wird durch die Vernetzung verschiedener Elemente des urbanen Gefüges mittels „Internet of Things“-Geräten gefördert, was umfangreiche Datensätze zur Verbesserung der städtischen Planung liefert.

Die Umsetzung des Konzepts der 15-Minuten-Stadt erfolgt in verschiedenen Städten weltweit, wobei einige prominente Beispiele Portland, Paris, Melbourne, Barcelona, Mailand, Shanghai und Montreal sind. Gemeinsamkeiten:

1. Förderung der Nahmobilität: Alle genannten Städte setzen auf die Reduzierung des Autoverkehrs zugunsten von Fußgänger- und Fahrradfreundlichkeit. Durch den Ausbau von Radwegen und Fußgängerzonen sollen Bewohner ihre täglichen Ziele ohne Auto erreichen können.
2. Dezentralisierung von Dienstleistungen: Es wird angestrebt, dass grundlegende Dienstleistungen wie Einkaufsmöglichkeiten, Gesundheitsversorgung, Bildungseinrichtungen und Freizeiteinrichtungen in Wohnortnähe verfügbar sind, um lange Wege zu vermeiden.
3. Stärkung der lokalen Gemeinschaften: Durch die Schaffung von multifunktionalen Nachbarschaften sollen soziale Interaktionen gefördert und lokale Wirtschaftskreisläufe unterstützt werden.

Probleme:

Greenwashing geschieht oft durch irreführende Werbung, vage Nachhaltigkeitsversprechen oder das Hervorheben einzelner umweltfreundlicher Maßnahmen, während der Großteil der Geschäftspraktiken und Produktions/Transportmethoden weiterhin unverändert bleibt.

Typische Beispiele für Greenwashing sind beispielsweise unklare Begriffe wie „net zero“, „grün“ oder „klimaneutral“, ohne klare Definition oder Nachweise.

Einseitige Kommunikation: vieles was wir über die Umsetzung der 15-Minuten-Städte wissen, kommt von den Entwicklern und Verbreitern des Konzepts selbst. Greenwashing wird kritisiert, weil es täuscht und echte Nachhaltigkeitsbemühungen untergräbt, um als Stadt finanzielle Förderungen zu erhalten.

Der Umgang mit Kritikern des Konzepts der 15-Minuten-Stadt ist ein weiteres komplexes Thema, das in der Forschung und in den Medien unterschiedlich behandelt wird. Kritiker äußern häufig Bedenken hinsichtlich der sozialen Gerechtigkeit, der potenziellen sozialen Segregation und der Auswirkungen auf individuelle Freiheiten. Diese kritischen Stimmen werden jedoch nicht immer gleichwertig in der öffentlichen Debatte repräsentiert.

In vielen Fällen werden Kritiker des Konzepts in den Medien als extrem oder irrational dargestellt. Es gibt Berichte, die darauf hinweisen, dass Skeptiker, die Bedenken äußern, oft als rechtsradikal oder als Teil von Verschwörungstheorien eingeordnet werden. Diese Tendenz zur Stigmatisierung kann dazu führen, dass legitime Bedenken nicht ernst genommen werden. Beispielsweise wird in einem Artikel von Bloomberg darauf hingewiesen, dass eine Koalition aus Anti-Impf-Aktivisten und rechten Influencern das Konzept als totalitären Plan darstellt, was die Diskussion über die tatsächlichen Herausforderungen und Risiken des Modells erschwert.

Die Medien neigen dazu, die kritischen Stimmen nicht direkt zu zitieren, sondern sich auf sekundäre Quellen zu stützen, die die Kritiker auch als irrational oder extrem darstellen. Dies führt zu einer einseitigen Berichterstattung, die die Komplexität der Debatte nicht erfasst. Kritiker, die auf die potenziellen negativen Auswirkungen der 15-Minuten-Stadt hinweisen, wie etwa die Gefahr der Gentrifizierung oder der sozialen Isolation, werden oft nichtmal in die öffentliche Diskussion einbezogen, was zu einer defensiven Haltung gegenüber den Skeptikern führt.

Ein weiteres Problem ist, dass die Diskussion über die 15-Minuten-Stadt häufig von einer emotionalen Rhetorik geprägt ist, die es schwierig macht, eine sachliche Debatte zu führen. Kritiker, die auf die Einschränkung individueller Freiheiten hinweisen, werden oft als

egoistisch oder populistisch abgestempelt, was die Möglichkeit einer konstruktiven Auseinandersetzung mit den vorgebrachten Argumenten einschränkt.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass der Umgang mit Kritikern des Konzepts der 15-Minuten-Stadt oft von einer einseitigen Berichterstattung und einer Stigmatisierung kritischer Stimmen geprägt ist. Dies kann dazu führen, dass wichtige gesellschaftliche Herausforderungen und Bedenken nicht ausreichend in die Planung und Umsetzung des Konzepts einfließen, was letztlich die Akzeptanz und die Effektivität der 15-Minuten-Stadt gefährden könnte. Eine offenerere und differenziertere Diskussion, die auch kritische Perspektiven einbezieht, wäre notwendig, um die Herausforderungen des Modells angemessen zu adressieren und eine nachhaltige Stadtentwicklung zu fördern.

Quellen:

Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., & Pratlong, F. (2021). Introducing the “15-Minute City”: Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities. *Smart Cities*, 4(1), 93-111. <https://doi.org/10.3390/smartcities4010006> S.94-100.

Online:

C-40.org „Unsere Geschichte“ <https://www.c40.org/de/about-c40/our-history/>

C.40 **Policy Briefs** May 2021 “Introducing Spotlight On: 15-minute cities”

[https://www.c40knowledgehub.org/s/article/Introducing-Spotlight-On-15-minute-cities?language=en\\_US](https://www.c40knowledgehub.org/s/article/Introducing-Spotlight-On-15-minute-cities?language=en_US)

C40 Benchmark Cities [https://www.c40knowledgehub.org/s/article/Benchmark-15-minute-cities?language=en\\_US](https://www.c40knowledgehub.org/s/article/Benchmark-15-minute-cities?language=en_US)

Literaturverzeichnis:

Abbiasov, T., Heine, C., Glaeser, E. L., Ratti, C., Sabouri, S., Salazar Miranda, A., Santi, P., & National Bureau of Economic Research. (2022). The 15-Minute City Quantified Using Mobility Data. National Bureau of Economic Research. S.2-3.

Campbell, H. (2023). Conversations: Between Noise and Silence... in the 15-Minute City and the University. *Planning Theory & Practice*, 24(1), 3- 7.

<https://doi.org/10.1080/14649357.2023.2200109> S.4-7.

Daniel Rhoads, Albert Solé-Ribalta, Javier Borge-Holthoefer, The inclusive 15-minute city: Walkability analysis with sidewalk networks, *Computers, Environment and Urban Systems*, Volume 100, 2023,

Duany, A., & Zyberk, E. P. (2009). The Traditional Neighborhood and Urban Sprawl. In *New Urbanism and Beyond. Designing Cities for the Future*; Haas, T., Ed.; Rizoli International Publications: New York, NY, USA, pp. 64–66.

Loader, I. (2023). 15-minute cities and the denial(s) of auto-freedom. *IPPR Progressive Review*, 30: 56-60. <https://doi.org/10.1111/newe.12330> S.57.

Logan, T. M., Hobbs, M. H., Conrow, L. C., Reid, N. L., Young, R. A., & Anderson, M. J. (2022). The x-minute city: Measuring the 10, 15, 20-minute city and an evaluation of its use for sustainable urban design. *Cities*, 131, 103924. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2022.103924> S.4-5.

Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., & Pratlong, F. (2021). Introducing the “15-Minute City”: Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities. *Smart Cities*, 4(1), 93-111. <https://doi.org/10.3390/smartcities4010006> S.94-100.

Nieuwenhuijsen, M. J. (2021). New urban models for more sustainable, liveable and healthier cities post covid19; reducing air pollution, noise and heat island effects and increasing green space and physical activity. *Environment International*, 157, 106850– 106850. <https://doi.org/10.1016/j.envint.2021.106850> S.2.

Patricios, N. N. (2002). Urban design principles of the original neighbourhood concepts. *Urban Morphol*, 6, 21–36.

Perry, C. A. (1929). The Neighborhood Unit. In *Regional Plan of New York and its Environs*, vol. VII, New York.

Pinto, F., & Akhavan, M. (2022). Scenarios for a Post-Pandemic City: urban planning strategies and challenges of making “Milan 15-minutes city.” *Transportation Research Procedia (Online)*, 60, 370–377. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2021.12.048> S.371-372.

Pozoukidou, G., & Chatziyiannaki, Z. (2021). 15-Minute City: Decomposing the New Urban Planning Eutopia. *Sustainability*, 13(2), 928. <https://doi.org/10.3390/su13020928>, S.14.

Portland.gov „The Portland Plan“ <https://www.portland.gov/bps/planning/about-bps/portland-plan>

Robert Steuteville, “Hierarchy of centers for the 15-minute city” *CNU.org*, 2023 <https://www.cnu.org/publicsquare/2023/07/28/hierarchy-centers-15-minute-city>

The Guardian.com “ Water companies in England ‘use greenwashing playbook to hide environmental harm”

Titelblatt:

<https://www.dw.com/en/15-minute-cities-what-are-they-and-how-do-they-work/a-64907776>