

Ordnung, wenn auch im Verkehr marktgerechte Preise verlangt werden, wenn Neuinvestitionen nur bei vollständiger Zahlungsbereitschaft erfolgen, und wenn die Investoren angemessene Renditen erhalten. Wenn das auch die Umweltkosten und -lasten einschliesst, und wenn die Preise sich nach Siedlungsstruktur stark unterscheiden, bedarf es eigentlich keiner politischen Steuerung mehr. Doch eine solche Umorientierung des Transportwesens erfordert erhebliche Umwälzungen, und die Wissenschaft muss versuchen, die Folgen abzuschätzen.

Daraus entsteht zweigeteilt differenzierte Verkehrs- und Siedlungsnachfrage

Gerade die Effizienzunterschiede zwischen dispersen und urbanen Strukturen und Netzen führen – setzt man sie in Verkehrspreise um – zu interessanten Schlussfolgerungen:

- Das preiswerteste System wären kleine hochurbane Einheiten mit höchsten Dichten, urbaner Mischung und Öffentlichkeit und bester ÖV-Vernetzung.
- Das nächst günstige System wäre die disperse Siedlung, mässig mobil vernetzt mit reformiertem MIV und nur minimalem Basis-ÖV.
- Am geringsten nachgefragt (weil am teuersten) wäre der Verkehr zwischen urbanen und dispersen Einheiten – also herkömmlich zwischen «Stadt und Land» und umgekehrt, und zwar sowohl mit ÖV als auch mit MIV.

Damit würde eine Siedlungsstruktur entstehen einerseits aus hochmobilen ÖV-gestützten Netzen kleinteiliger Urbanität, und andererseits – räumlich überlagert aber funktional getrennt – aus dispersen Baugebieten, autovernetzt mit geringen Erreichbarkeiten. Das wird im Weiteren als «Differenzierte Siedlungsstruktur» bezeichnet.

Eigenschaften der «Differenzierten Siedlungsstruktur»

Die Differenzierung in urbane Netze und Autoland ist tatsächlich ein neuer Ansatz zur Nachhaltigkeitsbetrachtung von Siedlung und Verkehr. Er versucht nicht überall Urbanität und überall ÖV staatlich durchzusetzen (womit die Raumwissenschaft angreifbar war und in der Praxis gescheitert ist). Er versucht auch nicht, die gegenwärtige Ent-