

wicklung ausschliesslich zu Autoverkehr und Dispersion resignativ als Naturereignis zu betrachten (wobei die Raumwissenschaft nur noch versuchen kann zu analysieren und zu verhübschen).

Die Verkehrsanordnungen der differenzierten Siedlungsstruktur sind ökonomisch und ökologisch höchst effizient, weil auf die kostspielige Doppelperschliessung, d.h. auf die gleichzeitige Bereitstellung von MIV und ÖV, verzichtet wird. Stattdessen erfolgt die Erschliessung der Siedlungsbereiche durch das jeweils am besten geeignete Verkehrsmittel, d.h. in den urbanen Bereichen durch leistungsfähige öffentliche Verkehrsmittel, in den dispersen Bereichen durch den motorisierten Individualverkehr.

Die urbanen wie die dispersen Siedlungsbereiche sind dann gleichberechtigte, weitgehend unabhängig voneinander existierende Bestandteile der Differenzierten Siedlungsstruktur. Sie werden für unterschiedliche Lebensstile, Lebensphasen und Aufgaben verwendet werden. Und sie werden nicht mehr so intensiv miteinander verknüpft sein: denn es handelt sich eben funktional nicht mehr um innen-aussen, Zentrum-Peripherie, oder Stadt-Land mit allen historischen irreführenden zusätzlichen Vorstellungen, die von der Lebenswirklichkeit ohnehin längst überholt worden sind.

Die zwei unterschiedlichen Siedlungsbereiche verlangen planerisch und wissenschaftlich unterschiedliche Behandlung. Steht z.B. bei der Fortentwicklung der urbanen Bereiche die Frage im Mittelpunkt, wo, wieviel und in welcher Form (nach-)verdichtet werden kann, so wird es bei den dispersen Siedlungsgebieten um die nachhaltige Veränderung und Qualifizierung des Baubestandes, des Autoverkehrs, und der Freiräume gehen. Im Zeitablauf wird man die Subventionen so allmählich abbauen, dass die vorhandenen dispersen Siedlungsbereiche weiter genutzt werden, aber nicht mehr wachsen. Dafür würde das regional vorhandene Potenzial an Neubau- und Renovierungsvolumen weitgehend in verdichteter, urbaner Bauweise in den urbanen Kernen realisiert.

Unter diesem gedanklichen Überbau stellen sich viele offene Fragen, und es entsteht voraussichtlich erheblicher Planungsbedarf. Hier setzt das «Research Package Siedlung und Transport» der Hochschule Liechtenstein des laufenden Forschungsprojektes «Perspektiven Alpenrheintal» an. Diese Forschungen sollen mit der Eidg. Forschungsanstalt für Wald, Schnee und Landschaft (WSL) im ETH-Bereich sowie mit der Universität Innsbruck gemeinsam durchgeführt werden.