

DIE STADT ALS TOTALTHEATER DISTRIBUTION ALS TRIEBKRAFT EINES UMFASSENDE URBANISMUS

Susan Nigra Snyder, Alex Wall

Verkehr drastisch erhöhen und somit das Funktionieren des städtischen Systems jeder Großstadt tagtäglich empfindlich beeinträchtigen; in einem städtischen Maßstab, indem sie die Frontstage- und die Backstage-Bereiche von Städten verändern; in einem regionalen Maßstab, indem sie ein Gerüst für die Entwicklung neuer Städte bilden; und schließlich in einem globalen Maßstab, indem sie die Hierarchie von Städten innerhalb der Wirtschaft eines Landes neu ordnen. Was sich dabei herauszubilden scheint, ist eine Gruppe von „Backstage-Städten“ – auf den Umschlag von Waren spezialisierte Dienstleistungsstädte –, die in einem regionalen und nationalen Maßstab die „Frontstage-Städte“, d.h. die Zentren der Geschäftswelt und Kultur, des Entertainments und der Erholung mit allem Nötigen versorgen.

Die globale Dimension und Bedeutung dieser neuen Landschaften des Transports und der Logistik lässt sich beispielsweise anhand der Metropolregion *Pearl River Delta* im Süden Chinas aufzeigen, die sich auf Finanzwirtschaft, Produktion und Export spezialisiert hat. Das *Pearl River Delta* ist der kommerzielle Umschlagplatz zwischen China und dem Rest der Welt. Neben neuen Straßen und Eisenbahnlinien werden auch neue intermodale Containerhäfen und Flughäfen mit substanzieller Luftfrachtkapazität gebaut, alles unterstützt von einem Glasfaserkabelnetz. Wird diese zusammenhanglose Stadtlandschaft des Warenaustauschs zum „repräsentativen urbanen Gesicht des 21. Jahrhunderts“ avancieren, wie Manuel Castells gefragt hat?⁸ Über das bloße Verständnis der standortspezifischen Logik dieser neuen Entwicklungen hinaus sind wir der Überzeugung, dass die Logistiklandschaft ein Erprobungsgelände für neue Formen der Urbanisierung und möglicherweise für eine Architektur ist, die das städtische Leben verändern wird.

VERÄNDERUNGEN IN

DER LOGISTIKLANDSCHAFT Die vorstehenden Ausführungen aus dem Jahre 1998 beschrieben die Auswirkungen von Distribution und Logistik auf die städtische Form: die Trennung zwischen inszenierten Stätten des Konsums und der für die Warenherstellung und -anlieferung zuständige Backstage- Infrastruktur. Während des letzten Jahrzehnts hat es in diesem Zusammenhang zwei wesentliche Veränderungen gegeben:

Verbraucherlogistik

Die digitale Vernetzung und Soziale Medien haben die vormalis klar definierten Grenzen der Frontstage / Backstage-

Stadt aufgeweicht. Die Verbraucherlogistik bezieht über Smartphone-Apps, RFID-Tags, Barcodes, Social Media, Websites und Blogs den Konsumenten in den Güterfluss ein und lassen ihn an der Preisgestaltung, Lagerhaltung und dem Vertrieb teilhaben; sie verlagert durch die umfassende Information – in einem Ausmaß, das die Möglichkeiten des Service in einem herkömmlichen Laden sprengt – den Schwerpunkt des Handels und verwandelt dadurch Ladengeschäfte in eine Art „Showrooms“ für den E-Commerce.⁹

Als Schauplätze des Handels sind Städte schon immer physische Orte des Austauschs auf mehreren Ebenen gewesen. Die über persönliche Geräte zugängliche digitale Technologie erzeugt einen iterativen Kontext, in dem urbane Lebensstile und städtische Form in einen neuen Dialog eintreten und dabei das Physische und Virtuelle und die öffentliche urbane Bühne und die Backstage-Bereiche zu einem nahtlosen räumlichen Kontinuum verschmelzen. Der sofortige Zugang zu Informationen verändert das Tempo und die Rhythmen des Stadtlebens. Die Stadt als eine von der unschönen Infrastruktur der Backstage-Vorgänge befreiter Schauplatz des Konsums wird ersetzt durch temporäre, flüchtig-durchlässige Prozesse, die unaufhörlich von neuen Informationen angetrieben werden, um neue soziale Situationen und Orte zu erschaffen.

Logistikkreislauf

Es herrscht zunehmend Konsens über die Wichtigkeit, jede unserer Handlungen hinsichtlich ihrer Folgen für den Planeten zu beurteilen. Dieser Konsens hat die traditionellen Backstage-Bereiche der Abfallwirtschaft und des Recycling in den Vordergrund des Konsums verschoben. Diese Verwischung der Grenzen zwischen zwei einstmals getrennten Bereichen hat zu einer Neuausrichtung der Liefer- und Vertriebsketten geführt.

Das System der „vorwärtsgerichteten“ Distribution – der Prozess, bei dem Rohmaterialien, Einzelteile und fertige Produkte von Zulieferern zum Herstellern und von dort über Vertriebsfirmen zum Verbraucher fließen – wird um seinen Gegenpart, die „rückwärtsgerichtete“ Distribution, erweitert. Bisher war die Entsorgungslogistik zuständig für die Beseitigung von schadhafte oder veralteten Produkten sowie den ständig wachsenden Bereich des Recycling. Es hat sich jedoch ein neues Segment herausgebildet, das das Einsammeln von gebrauchten Produkten und deren Recycling als Bestandteil der Markenstrategie in den Mittelpunkt stellt.¹⁰ Wenn der Verbraucher in einer vom Hersteller bereitgestell-

ten, eigens dafür entworfenen Verpackung ein Produkt zurücksendet, das am Ende seines Produktlebenszyklus angelangt ist, so ist ein Teil des traditionellen Entsorgungsprozesses in den Vordergrund der Konsumsphäre gerückt. Dieser Materialfluss verwandelt die Distribution von einem *linearen* – von der Gewinnung des Rohmaterials über die Produktion bis zur Müllkippe – in einen *zirkulären* Prozess, der nicht mehr auf einer Müllkippe endet, sondern Abfälle und verbrauchte Produkte wieder zum Rohmaterial macht (nach dem Prinzip „cradle to cradle“ – von der Wiege zur Wiege).

Der Schwerpunkt in der Gleichung von Vertrieb und Handel auf der einen und Konsum auf der anderen Seite hat sich verlagert. Die tragbare digitale, über Soziale Medien erfolgende Kommunikation bringt Transparenz in das System; sie schafft Verbindungen zwischen der virtuellen und physischen Welt, und sie verbreitet Informationen, die gesellschaftliche Wertvorstellungen verändern. Der mit dem logistischen Wissen ausgestattete Verbraucher wägt die Folgen seiner Handlungen ab: Welches ist der beste Preis, woher stammt dieses Produkt und was geschieht mit ihm, wenn ich es nicht mehr brauche? Die Hersteller und Vertriebsfirmen müssen spezifischer auf diese sich wandelnden Verhaltensmuster reagieren.

In der herkömmlichen Stadt war der Verbraucher ein passiver Bewohner einer von oben nach unten organisierten Welt; heute wird jeder aktiv in die Distributionskette eingebunden und entscheidet mit darüber, wie man die gebrauchten Produkte wieder dem Produktionszyklus zuführt. Wenn wir unserer ursprünglichen, aus der Welt des Theaters entlehnten Analogie von der dualen Stadt folgen, die in eine öffentliche Bühne und in einen dienenden Backstage-Bereich geteilt ist, so muss man sich die Stadt heute eher wie ein Totaltheater vorstellen, in dem die Trennung zwischen Zuschauerareal und Bühnenraum nicht mehr gegeben ist. Diese Verwischung von Unterschieden zwischen Elementen des Netzwerks verlangt eine neue ganzheitliche und integrierte Vision von Architektur und Stadt, die dynamische räumliche und soziale Implikationen haben wird.

Aus dem Amerikanischen von

Fritz Schneider und Anh-Linh Ngo.

Leicht gekürzte, bearbeitete und aktualisierte Fassung des Textes „Emerging Landscapes of Movement and Logistics“. Zuerst erschienen in Architectural Design Profile, Nr. 134, 1998, S. 16–21.

Susan Nigra Snyder ist Architektin und Städteplanerin. Sie lehrte an der Universität Pennsylvania und forscht zu den Themen Konsum, öffentlicher Raum und Urbanismus.

Alex Wall studierte Architektur und Kunstgeschichte. Seit 2000 ist er Professor am Karlsruher Institut für Technologie (KIT) und leitet dort das Urban Design Studio. Er ist Autor mehrerer Bücher, zuletzt erschien 2005 Victor Gruen and the Transformation of the American Cityscape and Landscape bei Actar.

(1) Just-in-Time (JIT) ist ein auf Herstellung und Inventar bezogenes Kontrollsystem, das das Ausmaß des Lagerbestands zu reduzieren versucht, indem es Angebot und Nachfrage koordiniert und der gewünschte Artikel praktisch erst zu dem Zeitpunkt hergestellt wird, an dem er benötigt wird.

(2) Paul Goldberger: „The New Times Square. Magic That Surprised the Magicians“, in: The New York Times, 15. Oktober 1996.

(3) Ebd.

(4) Im englischen Original verwenden die Autoren die Wortschöpfung „Frontstage“ als Gegensatz zum eingeführten Begriff des Backstage.

(5) Vgl. den Beitrag Alexander Klose in dieser Ausgabe.

(6) 1996 passierten etwa sechs Millionen LKW die Autobahnkreuze 13A und 14 auf dem New Jersey Turnpike, fast alle unterwegs nach Port Newark, Port Elizabeth und den Frachtguteinrichtungen des Newark International Airport.

(7) Zur Wachstumslogik von Alliance siehe den Beitrag von Charles Waldheim und Alan Berger in dieser Ausgabe.

(8) Manuel Castells: „The Information Age: Economy, Society and Culture“, in: The Rise of the Network Society, Bd. I, Oxford 1996, S. 409.

(9) Julie Bosman: „Book Shopping in Stores, Then Buying Online“, in: The New York Times, 4. Dezember 2011.

(10) s. <http://www.patagonia.com/us/common-threads>; <http://www.nau.com/about/think/shipping.html>; <http://www.staples.com/sbd/cre/marketing/ecoeasy/recycling.html>