

6 Die spezifische Skateparkplanung

Sind die Zuständigkeiten seitens der kommunalen Verwaltung als Bauherr festgelegt, die Zielsetzung und Inhalte konkretisiert, ist ein Budget fixiert und die Lage definiert, erfolgt i. d. R. zunächst die Vergabe der Planung. Aufträgen aus dem öffentlichen Sektor, etwa Baumaßnahmen von Freiräumen wie Skateparks, werden in Deutschland auf der rechtlichen Grundlage des Bürgerlichen Gesetzbuchs (BGB) und der darauf fußenden »Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen« (VOB/HOAI 2017) vergeben. Innerhalb der VOB werden bisher die Planungsphasen durch die sogenannten Leistungsphasen der »Honorarordnung für Architekten und Ingenieure« (HOAI) geregelt.¹ Die Planung von professionellen Skateparks mit Städten und Gemeinden als Bauherren ist gesetzlich strukturiert, analog zu anderen Baumaßnahmen im öffentlichen Bereich.

Eingrenzung des Untersuchungsgegenstands

Die Planung von Skateanlagen ist ein umfangreicher Prozess und beinhaltet insgesamt ein großes Spektrum an unterschiedlichen Aspekten. Um die Planung von Skateparks bezüglich der Zielsetzung dieser Arbeit sinnvoll diskutieren zu können, müssen die hier betrachteten Bereiche inhaltlich eingegrenzt werden. Im Folgenden geschieht das innerhalb der vier Ebenen: 1. Planungsinhalte, 2. Räumliche Skateparkbereiche, 3. Nutzer*innen-Gruppen und 4. Skateparkterrain und -elemente.

1. Planungsinhalte

Entlang des chronologischen Projektverlaufs stellen die Leistungsphasen der HOAI ein Bündel aus sowohl technischen als auch gestalterisch-konzeptionellen

1 Leistungsphasen (LPH) der HOAI: Grundlagenermittlung (LPH 1); Vorplanung (LPH 2); Entwurfsplanung (LPH 3); Genehmigungsplanung (LPH 4); Ausführungsplanung (LPH 5); Vorbereitung der Vergabe (LPH 6); Mitwirkung bei der Vergabe (LPH 7); Objektüberwachung (LPH 8) und Objektbetreuung (LPH 9). Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat am 4. Juli 2019 das Urteil getroffen, dass die Deutsche HOAI gegen EU-Recht verstößt (vgl. Deppe 2019). Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Arbeit ist noch unklar, welche Auswirkung das Urteil auf die Auftragsvergabe durch die Aufhebung der Preisbindung im öffentlichen Sektor hat.

Planungsinhalten dar. Da die vorliegende Arbeit fast ausschließlich auf letztere Inhalte fokussiert, wird im Folgenden nicht weiter auf ingenieurtechnische Sicherheitsaspekte eingegangen – hier sei auf die FLL verwiesen, sondern der Blick wird maßgeblich auf die kreativ-gestalterischen Inhalte gerichtet.

2. Räumliche Skateparkbereiche

Die räumliche Einteilung eines öffentlichen Outdoor-Skateparks, der topografisch in seine Umgebung eingebettet ist, kann vom Außenbereich nach innen zum Skateboardterrain gegliedert werden. Die beiden Hauptbestandteile eines Skateparks lassen sich in einen (a) peripheren und in einen (b) zentralen Bereich einteilen, zu dem auch das Skateterrain zählt. Zum erstgenannten Areal (a) zählt, von der Grundstücksgrenze ausgehend, der Anschluss an das Verkehrsnetz und die Zuwegung, durch die das Skateparkgebiet erschlossen wird. Um das Zentrum herum besteht meistens ein Außenbereich bzw. eine Außenanlage, die auch die Funktion eines mittelbaren Aufenthaltsbereich hat, manchmal mit Sitzbänken ausgestattet, von denen der Betrieb der Anlage beobachtet werden kann. Im Zentrum des Skateparks steht das Skateterrain, welches oftmals von einem unmittelbaren Aufenthaltsbereich mit weiteren Sitzmöglichkeiten umgeben ist, der direkt an die Skatelfläche anschließt. In der Praxis betrifft die Gestaltung der Peripherie mit ihren Grünanlagen und Zuwegungen eher Fragen der allgemeinen Landschaftsarchitektur und ist dadurch weniger relevant für die spezifische Skateparkplanung. Der zentrale Bereich (b), also das Skateparkterrain und der direkt angebundene Aufenthaltsbereich, stellt die Skateparkplanung im engeren Sinne dar, auf die sich die Betrachtung der vorliegenden Arbeit primär bezieht.

3. Nutzer*innen-Gruppen

Skateanlagen können ein Bewegungsangebot für verschiedene Rollsportpraktiken bieten (vgl. Kap. 4.3). In der praktischen Planung von Skateparks entsteht dadurch eine erhöhte Komplexität schon aufgrund der unterschiedlichen Sportgeräte, die allgemein wiederum verschiedene Dimensionen der Abmessungen und Geometrien der Elemente, des Materials und des Gesamtarrangements implizieren, neben den zusätzlichen persönlichen Wünschen der Akteure*innen. Von einer Thematisierung der Rollsportarten wird abgesehen, da die Herausforderungen und Lösungsansätze einen starken lokalen Bezug haben und es sich in der Praxis letztendlich zumeist um ein höheres Aufkommen von Kompromissfindungen handelt. Daher werden die Herausforderungen, verschiedene Rollsportarten innerhalb eines Skateparks zu kombinieren, hier nicht vertieft, und der Fokus wird weiter auf Skateboarding gelegt.

4. Skateparkterrain und -elemente

Wie mehrfach erwähnt, gibt es heutzutage ein kaum überschaubares Szenario an unterschiedlich gestalteten Skateparkterrains. Das spezifische Terrain und die Elemente können daher lediglich strukturell betrachtet werden. Eine Diskussion sowohl von der genauen Abstimmung der Obstacles untereinander, Abstände, Geschwindigkeiten und Fahrwege betreffend, als auch von einzelnen Elementen und deren spezifischen Abmessungen und Geometrien wäre ein allzu technischer Detailblick, der zu Verzettelungen führen würde und der von einer allgemeinen Aussagekraft und Anwendbarkeit von Gestaltungsgrundsätzen wegführen könnte. In der Praxis bleiben diese spezifischen technischen Details der Terrainplanung den Experten*innen für die Planung von Skateparks und den persönlichen Präferenzen der Nutzer*innen überlassen.

6.1 Planung der Terrainstruktur

Bezüglich der Entscheidung des jeweiligen Skateparkterrains ist nicht nur die Größe des Areals von Bedeutung, sondern auch die geometrische Form, denn die Grundform der Fläche strukturiert die Art des Terrains vor. Entsprechend eignen sich proportional breite Flächen besser für die Struktur von multidirektionalen Fahrwegen im Vergleich zu schmalen, langen Flächen, die eher eine lineare Struktur begünstigen. Innerhalb der jeweiligen Terrainart wird mit der Entscheidung der Dichte, also der relativen Anzahl der Befahrbarkeitsseiten und Größe der Obstacles sowie der spezifischen Anordnung auf der Fläche, das Konzept der möglichen Fahrwege als eher lineares oder tendenziell multidirektionales Arrangement festgelegt (vgl. Kap. 4.1.3). In der Praxis kommt es ebenso zur Mischstrukturierung von linearen und multidirektionalen Sektionen innerhalb eines Terrains. Bei der Gestaltung jeglicher Terrainarten sind das Gesamtarrangement und die Abstimmung der Elemente in allen räumlichen Dimensionen auf der Skatefläche untereinander von zentraler Bedeutung. Dadurch soll ein optimaler Fahrfluss – *Flow* – also die bestmögliche Befahrbarkeit der einzelnen Objekte hintereinander, gewährleistet werden. Ideal ist der *Flow* dann, wenn sämtliche Elemente innerhalb des Terrains so positioniert sind und miteinander korrespondieren, dass die Abstände optimal für die Vorbereitungszeiten auf Tricks, Anfahrtswinkel, benötigte Mindest- und Höchstgeschwindigkeiten sowie Geschwindigkeitsdifferenzen nach Verlassen des jeweiligen Obstacles in der Planung berücksichtigt sind. Für das Streetterrain ist besonders relevant, ob die Fläche mehrstöckig, also Fahrflächen auf mehreren Ebenen, angelegt werden soll oder sämtliche Elemente auf einer Ebene platziert werden. Die Entscheidung hängt zumeist mit der Größe der Fläche zusammen. Ein mehrstufiger Aufbau bietet zwar besonders kreative Anschlussmöglichkeiten und ermöglicht die für das Street-Skateboarding charak-

teristischen Höhenversätze (*down section*) für Stufen (*stair cases*), Handläufe (*hand rails*) und abfallend geneigte Blöcke (*ledges* oder *hubbas*), erfordert jedoch eine gewisse Mindestgröße (je nach Grundform der Fläche ab ca. 800 m²).

Bei der Gestaltung von Elementen eines Streeterterrains ist heute eine Tendenz zu beobachten, mehrere Obstacles zu relativ wenigen komplexeren, zusammenhängenden Elementen zu verschmelzen, anstatt viele einzelne, im Volumen kleinere Elemente skulptural auf der Fläche zu platzieren. Die kreative Kombination, mehrere Einzelelemente miteinander zu verbinden, erschafft einzigartige Obstacles. Zudem führt die erhöhte Kombinatorik der Elemente miteinander zu einer Optimierung der Anzahl von Features pro Quadratmeter und häufig zu einer mehrseitigen Befahrbarkeit, was sich wiederum positiv auf die möglichen Fahrwege der Struktur des Terrains auswirkt (dieses Prinzip gilt auch für die Disziplin *Park*). Dem Terrain kann auf Basis der strukturellen Zugänglichkeit, ein Element zu nutzen, das die ungestörte Anfahrt auf einen Mikroraum protegert oder diese eher erschwert, gewissermaßen ein Grad der Sportifizierung zugeschrieben werden (vgl. Kap. 3.3). Letztendlich geht es dabei um die Vorbereitungszeit, die die Akteure*inne haben, ihre Tricks auszuführen, und ob ggf. eine Kurve, eine relativ kurze Anfahrt oder ein Höhenunterschied überwunden werden muss, um das anvisierte Hindernis zur Trickausführung zu erreichen. Sowohl in Transition- als auch in Streeterterrains stehen lineare Strukturen im Zusammenhang mit einer eher sportifizierten ludisch-agonalen Ausrichtung im Vergleich zu einer Struktur, die multidirektionale Fahrwege bietet (beispielsweise bei der Disziplin *Park*) und die sich eher der Kategorie *Ilinx* im Modus von *Paidia* zuordnen lässt. Terrains, deren Hauptelemente vermehrt eine Einzeltrickorientierung bieten und weniger verspielt sind, da sie kaum multidirektionale Fahrwege kreuz und quer durch das Terrain zulassen, können als versportlichte Terrains eingeordnet werden, da sie in besonderer Weise im Sinne der Progression auf Einzeltricks abstellen (ebd.). In vielen aktuellen Skateparkplanungen werden Elemente aus den beiden Hauptkategorien *Transition* und *Street* als »Mash-up« miteinander kombiniert. In Streeterterrains werden bereits seit vielen Jahren die Stirnseiten mit Transitionelementen ausgestattet, im Sinne einer Optimierung des Bewegungsflusses, der die Energie der zu den Stirnseiten verlaufenden Fahrwege wieder zurück in das innenliegende Terrain bringen soll.

Nach der Ära der linearen, eckigen *Streetplazas* werden in jüngster Zeit zunehmend auch organische, runde Formen auf den ebenen Flächen zwischen den Schrägen und eckigen Elementen platziert, um ebenfalls den Bewegungsfluss – *Flow* – zu unterstützen. Diese Symbiose aus Transition- und Streetelementen führt tendenziell zu einem sogenannten *Street Flow Park*, der durch eine höhere Dichte an Elementen pro Quadratmeter, viele organische Formen (*Speed Bumps*, *Volcanos*, *Corners* usw.) und eine multidirektionale Struktur gekennzeichnet ist. Eine Verringerung der Abstände der Elemente untereinander, das Ausweiten der organischen Stirnseiten zunehmend entlang der Außenseiten und die vermehrten organischen

Obstacles, die eine Geschwindigkeitsaufnahme durch dynamische Gewichtverlagerung begünstigen, reduziert die Notwendigkeit des sonst charakteristischen Anschiebens (»Anpushen«) im Street-Skating. Diese symbiotisch-experimentellen Tendenzen zeigt auch das Parkterrain, wo in den Terrains eckige Streetelemente wie etwa *Rails* (Stangen), *Boxen* (Kisten), *Ledges* (Kanten) integriert werden. Insgesamt zeigt jedoch der Einsatz von Transitionelementen im Streeterterrain eine deutlich höhere Varianz als *vice versa* eckige Objekte, die in Transitionterrains eingebettet werden. Schließlich müssen auch die Anschlüsse der verschiedenen Terrains geplant werden, sofern es sich um einen Polyskateparktyp handelt. Dabei stellt sich vor allem die Frage, ob die einzelnen Terrainarten eigene abgegrenzte Areale darstellen oder ob die anschließenden Terrains befahrbar verbunden werden sollen. Bei diesen Anschlussstellen gibt es eine Bandbreite von strikt separierten Bereichen bis zu direkt ineinander übergehenden Terrains.

Wettbewerbs- und Eventausrichtung

Ob ein Skatepark für einen Wettbewerb bzw. einen Event geeignet ist, steht im Zusammenhang mit den beiden Fragen, ob das (1) Terrain zum intendierten Event passt und nach der (2) infrastrukturellen Voraussetzung, wie effizient, in welcher quantitativen Dimension ein Publikum um die Aktionsfläche versammelt werden kann sowie die Erreichbarkeit der Anlage vor allem für Zuschauer:

1. Terrainart/Disziplin

Die hier betrachteten Veranstaltungen sind diejenigen, die als Publikumsvents eingestuft werden können und einen Wettbewerbscharakter haben. Die Skateboardkultur hat seit den ausgehenden 1970er-Jahren eine Vielzahl von zum Teil eigentümlichen Interpretationen von Wettbewerbsformaten kreiert. Ohne explizite Vorgaben und Anforderungen an das Terrain werden in Skateparks bisher die gegebenen Möglichkeiten für verschiedene Konzepte und Wettbewerbsformate genutzt. Events werden für bestimmte Anlässe (Eröffnungsveranstaltungen, Jubiläen, Meisterschaften etc.), in verschiedenen Disziplinen (*Street*, *Bowl*, *Miniramp* etc.) und an bestimmte Personengruppen und Inhalte adressiert (*Girls Jam*, *New Comer*, *AM & Pro Contest*, *Old School Jam* usw.). Die geografische Relevanz kann dabei höchst unterschiedlich sein, von kleinen lokalen bis zu großen internationalen Events. Die Veranstaltungskonzepte werden dabei häufig von der Szene selbst kreiert und zumeist von endemischen Marken als Sponsoren unterstützt. Auffällig ist, dass bei den meisten dieser Wettbewerbe, die »von unten« als »Grassroots Events«, das heißt von der Szene selbst, organisiert und veranstaltet werden, insgesamt nicht unbedingt das Konkurrenzverhältnis der Akteure*innen im Vordergrund steht, sondern diese Events vielmehr als ein Anlass für ein *come together* bzw. ein »Familientreffen« (Gentsch 2018b: 4) dienen, als eine Liveeventplattform zur Vergemeinschaftung der

Szene (vgl. Schwier/Kilberth 2018a: 49 ff.; das soll nicht ausschließen, dass sich unter den Teilnehmern*innen auch einige kompetitiv-motivierte Skater*innen befinden). Diese implizite Wettkampfauslegung zeigt auch das Bestreben vieler Veranstalter, durch bestimmte Formate den expliziten, direkten Konkurrenzkampf zu minimieren. Im Unterschied zu Einzelläufen (*Runs*), ähnlich dem Format von Eiskunstlaufwettbewerben, als Einzelperson für eine bestimmte Zeit den Parcours bestmöglich zu nutzen und von Juroren bewertet zu werden, zielen alternative Wettbewerbskonzepte in Skateboarding darauf ab, den natürlichen Modus des gemeinsamen Skatings möglichst authentisch zu konzeptualisieren. Ein wichtiger Aspekt scheint dabei zu sein, den konzentrierten Fokus auf Einzelakteure*innen zu vermindern, die über einen Zeitraum von 40 bis 60 Sekunden einen möglichst fehlerfreien Lauf zeigen sollen (idealerweise einen *Stay on Run*). Beispielsweise starten bei Jams mehrere Teilnehmer*innen gleichzeitig, bei Best-Trick-Sessions wird der Fokus weg von Läufen auf Einzeltricks gelegt, und bei Team-Contests treten die Akteure*innen gemeinsam in Kleingruppenkonstellationen an. Viele dieser alternativen Wettbewerbsformate zielen darauf ab, in deutlich längeren Zeiteinheiten den sonst exponierten Einzelakteuren*innen als Teil eines Kollektivs zu formieren sowie für die Teilnehmer*innen ein Format zu gestalten, das eine höhere Toleranz für missglückte Tricks bietet. Der Stellenwert des sozialen Miteinanders wird auch bei Einzelläufen evident, »wenn die Akteure sich gegenseitig enthusiastisch anfeuern, obwohl sie eigentlich [im Wettbewerb] gegeneinander fahren« (Schwier/Kilberth 2018a: 50) und sich unmittelbar nach den Läufen gegenseitig beglückwünschen bzw. aufbauend unterstützen (vgl. Borden 2019b: 66). Ganz im Sinne von Kapitel 3.2 lässt sich anschließen, dass das gemeinschaftliche Erlebnis für viele Teilnehmer*innen dieser Wettbewerbe über dem eigentlichen Ergebnis steht (vgl. Gentsch 2018b: 4).

Im Zuge der Olympiasierung wird seit Kurzem zum ersten Mal in Skateboarding der Unterschied zwischen offiziellen und inoffiziellen Wettbewerben relevant. Die damit einhergehende sportliche Institutionalisierung in Verbandsstrukturen schlägt sich auf allen (IOC-)Kontinenten und Ländern nieder und stellt mit ihrem Regelwerk auch Vorschriften und Anforderungen auf, die in Kapitel 3.3 beschriebenen Wettkampfdisziplinen *Street* und *Park*, die auch in deutsche Skateparks Einzug halten.

2. Infrastruktur

Auf Grundlage des eben beschriebenen Regelwerks müssen Skateanlagen, in denen zukünftig offizielle Meisterschaften ausgerichtet werden sollen, bestimmte Kriterien erfüllen. Diese Anforderungen beziehen sich im Wesentlichen auf eine Mindestgröße des Terrains, Mindestanzahl an bestimmten Elementen, die charakteristisch für die jeweilige Disziplin sind, sowie Publikumskapazitäten und infrastrukt-

turelle Voraussetzungen der Erreichbarkeit, vor allem für Zuschauer. Die Dimensionen des Skateparks sind abgestuft in eine Eignung für regionale und deutschlandweite Meisterschaften. Außer einer guten Erreichbarkeit und Anbindung an das städtische Verkehrsnetz sollte die Infrastruktur des Skateparks eine Vielzahl von Stellplätzen für Fahrzeuge bereithalten und die Kompaktheit der Fläche sollte eine zentrale Überschaubarkeit von den Publikumsplätzen aus auf das gesamte Geschehen gewährleisten.

Es scheint fragwürdig, ob eine Formalisierung und Qualifizierung von meisterschaftsgereinigtem Skateparkterrain und die Durchführung verbandskonformer Wettkampfformate Einfluss auf die allgemeine Eventpraxis in Skateparks haben wird. Also, ob eine bis dato soziokulturell geprägte, eher kollaborative Auslegung von Wettbewerben in Skateboarding durch die Olympiasierung mit einer evtl. Erhöhung des Preisgeldes zu verstärkten Konkurrenzverhältnissen führen wird. Sehr viel wahrscheinlicher scheint hingegen zu sein, dass die Plattformen offizieller Meisterschaften nur von einer kleineren Gruppe von Skater*innen genutzt werden, eben jenen, denen das Ergebnis von offiziellen Skateboardwettbewerben überragend wichtig ist. Analog der Argumentation des identitätsstiftenden Merkmals der Progression (vgl. Kap. 3.5) sind Events als gemeinsame Treffen der Szene ein wichtiger Aspekt. Es ist jedoch ein bedeutender Unterschied, von wem, mit welcher Intention diese Veranstaltungen initiiert werden und in welchem Format diese Events umgesetzt werden. Ob es sich um einen Event der Szene handelt oder ob eine offizielle Meisterschaft veranstaltet wird, die einen stark kompetitiven Charakter hat, evtl. fremdorganisiert ist und stattfindet, ohne die lokalen Skateboarder*innen bzw. die Szene sowie die genannten soziokulturellen Wettbewerbspraktiken besonders berücksichtigt zu haben, scheint von ausschlaggebender Bedeutung zu sein.

6.2 Planung der Terrainelemente

6.2.1 Bauweise und Material

Seit dem Bau der ersten professionellen Skateparks Mitte der 1970er-Jahre in der Ortbetonbauweise in den USA wurden bis heute eine Vielzahl an unterschiedlichen Baustoffen und Bauweisen für die Ausführung von Skateparks eingesetzt.² Von der überwiegenden Verwendung von Holz für den Bau von Halfpipes in den 1980er-Jahren und den kleinteiligeren Bauten (*Miniramp*, *Jumpramps*, hüft hohe Elemente etc.) Anfang der 1990er-Jahre wurden diese später auch in Metall, Fiberglas

2 Beton als Baustoff und die Bauweise der ersten Skateparks sind u. a. auf die Bauweise von Swimmingpools in den USA zurückzuführen (vgl. Borden 2019b: 127 oder 120 ff.).

und sonstigen Baustoffen gefertigt, deren Einsatz mitunter auch kombiniert wurde. Die beiden bedeutendsten Materialien sind dabei Beton (Schwerbauweise) und Holz (Leichtbauweise).

Für die vorliegende Arbeit sind hauptsächlich diejenigen Parameter relevant, die maßgeblich die Qualität und das Gestaltungsspektrum bei der Planung von Skateparks beeinflussen.³ Bezüglich des Materials kann aus qualitativer Perspektive Beton im Vergleich zu Holz insgesamt eine bessere Eignung zugesprochen werden.⁴ Vor allem die Oberflächenqualität und die daraus resultierenden Fahreigenschaften für Skateboarding sind als qualitativ höherwertiger anzusehen (vgl. FLL 2016: 53). In der Praxis hat es sich bewährt, für Outdoor-Skateparks aufgrund der Materialeigenschaften den investiv höherpreisigen Betonbau zu verwenden, der im Vergleich zu Holzbauten wesentlich witterungsresistenter, abnutzungs- und insgesamt wartungsärmer ist, wodurch langfristig Vorteile einhergehen. Holz wird zumeist aus Kostengründen für den Skateparkbau in Hallen verwendet. Ein Vorteil von Holz als Leichtbauweise im Vergleich zu Beton ist der insgesamt geringere Aufwand von Umbauarbeiten und Neugestaltung des Skateparks. Aus dieser Perspektive gilt Holz allgemein als die flexiblere Bauart. Da bei Indoorskateparks der Witterungsaspekt zu vernachlässigen ist, werden bei Erwägungen dieser Bauweise die Vorteile durch die Flexibilität von Holz in Relation zu Kosten und Qualität neu verhandelt. Es stellt sich die Frage, ob bei den zumeist knappen Budgets die Qualität von Beton den Kosten- und Flexibilitätsvorteil von Holz aufwiegt. In Deutschland hat diese Verhandlung bisher zu weniger als einem halben Dutzend Skatehallen geführt, die in der Ortbetonbauweise ausgeführt worden sind. Zwei dieser Skatehallen (Berlin und Stuttgart) können als die hochwertigsten Indoorskateparks in Deutschland angesehen werden. Weiter gibt es zunehmend Beispiele für Mischbauweisen in Skatehallen. Obwohl mit allen Materialien theoretisch jedes Element gebaut werden kann, bedingen die spezifischen Bauweisen über die Effizienz des Produktionsverfahrens hinaus Qualitätsunterschiede der Oberflächen und der baulichen Anschlussstellen, die bei Zusammensetzung von einzelnen Bauteilen zwangsläufig entstehen. Insbesondere bei organischen und doppelt-konischen Freiformen (wie etwa *Speedbumps*, *Volcanos*, *Bowl Corners*) hat Beton mit seiner spezifischen Verarbeitungsweise, insbesondere der Fahrfläche, große Vorzüge gegenüber Holz, Metall und Kunststoffen. In Kapitel 5.1 wurde der Bodenbelag als ein besonders wichtiges Qualitätskriterium für Skateparks herausgestellt. Im Kontext der Bauweise ist relevant, ob die Elemente auf den Boden aufgesetzt werden oder ob der Fahrbelag bzw. die Bodenplatte mit den Freiformen verbunden ist. Der Übergang von aufgesetzten Elementen, deren Fahrbelag nicht auf einer Höhe

3 Für Informationen zu den technischen Eigenschaften der Bauweisen und Materialien sei auf die FLL verwiesen.

4 Es werden stets sehr gute Ausführungs- und Oberflächenqualitäten angenommen.

verbunden ist, führt zumeist zu Widerständen, (Blech-)Kanten, die den Fahrfluss zwar nur leicht, jedoch generell beeinträchtigen, was qualitativ als minderwertig einzustufen ist.

Im Folgenden bezieht sich die Betrachtung in erster Linie auf Betonbauweisen, da diese für die allermeisten öffentlichen Outdoor-Skateparks eingesetzt werden. Ein überaus bedeutungsmächtiger Aspekt von Betonbauweisen hängt mit dem Prinzip der Fertigungsverfahren zusammen. Für den Gestaltungsspielraum ist es ein großer Unterschied, ob die Elemente des Terrains individuell geformt gefertigt werden, also nach den Wünschen und Bedürfnissen des spezifischen Skateparkprojekts, oder ob es sich um standardisierte, einzelne modulare Elemente handelt nach dem Prinzip der Katalog-Skateparks. Die Fertigungsverfahren, die den größten individuellen Gestaltungsspielraum bietet und weltweit als Stand der Technik angesehen werden kann, ist die Ortbetonbauweise. Dabei handelt es sich um eine Bauweise, bei der Transportbeton vor Ort im Nassspritzverfahren auf eine armierte Tragschicht manuell modelliert verarbeitet wird. Nach Vormodellierung des Erd- und Schotterplenums werden Schalungen der einzelnen Elemente (Freiformen) aufgestellt, die Armierung mit Bewehrungsmatten und -stäben angebracht, bevor die Betonschicht gegossen und die Oberfläche in mehrfachen Durchgängen manuell geglättet wird. Anschließend werden die einzelnen Freiformen beim Gießen der Bodenplatte in der gleichen Prozedur miteinander verbunden. Die Bauweise, die häufig mit standardisierten, modularen Elementen assoziiert wird, ist die der Betonfertigteile, das heißt eine Fertigungsverfahren, bei der die Freiformen im Werk gefertigt und vor Ort montiert werden. Die Elemente werden ähnlich wie in der Ortbetonbauweise durch die Bodenplatte Stoß an Stoß miteinander verbunden, sodass lediglich eine kleine Fuge (Bewegungsfuge von bis zu 5 mm) zwischen dem Boden und den Auffahrten der Freiformen bleibt. Die »begrenzte Möglichkeit der Formgebung« (FLL 2016: 38) bei Betonfertigteilen ist dabei ein kaum zu überschätzender Nachteil. Mittlerweile haben jedoch viele Betonfertigteilhersteller ihr Angebot verstärkt auf das Bedürfnis nach singulären Skateparks umgestellt und bieten ein deutlich größeres Spektrum vorgefertigter und individualisierbarer Elemente an. Paradigmatisch für das Umdenken der Hersteller ist die Darstellung des Angebots des vermutlich größten Unternehmens für Betonfertigteilskateparks, der damit wirbt, »Skateparks so individuell wie die Skater« zu gestalten (Concrete Rudolph 2019). Unklar bleibt dabei der genaue Grad der Individualisierbarkeit bei einem Produktionsverfahren, dessen Wirtschaftlichkeit aus der Standardisierung geschöpft wird.⁵ Beton-Skateparkschelemente im

5 Duplizierung gleicher Elemente, wobei der Kostenvorteil durch Mehrfachverwendung derselben Schalungen, den umfangreichen logistischen Aufwand, die mehrere Tonnen schweren Betonteile vom Werk zur Baustelle zu transportieren und vor Ort mit Schwerlastkränen auf Betonfundamenten aufzustellen, überwiegt.

Werk in einem geschützten Raum unter Laborbedingungen zu fabrizieren, bringt den Vorteil einer genormt verlässlichen Ausführungsqualität von DIN-konformen Oberflächenqualitäten. Die Qualität der Fahrflächen, die die Rolleigenschaften maßgeblich beeinflusst, unterscheidet sich bei den beiden Betonbauweisen (die Verwendung von maschinell gefertigten Betonfertigteilen und vor Ort in Handarbeit hergestellten Ortbetonelementen) laut FLL nicht (vgl. FLL 2016: 53). Anders als beim Qualitätsunterschied von Holz zu Beton tritt hier ein Prinzip in Erscheinung, das als abnehmender Grenznutzen beschrieben werden kann, wenn die faktisch bessere Qualität von Fertigbeton im Vergleich zu Ortbeton durch die Nutzer*innen nicht mehr wahrgenommen wird. Ein erheblicher Unterschied stellt allerdings das angesprochene Gestaltungsspektrum dar und die Individualisierbarkeit der Elemente von der Dimensionierung der Freiformen bis zu der Gestaltung von Details der Oberflächen wie etwa Betonprägungen, Texturen, Einbau von Fliesen (*Concrete Stamps, Stencils*, Pflastersteine etc.) sowie Variationsmöglichkeiten des Kantenabschlusses(-schutzes) (verschiedene Metallkanten und *Copings*, Kanten aus Stein wie *Pool Copings*, Granitkanten etc.), die in die Betonelemente eingearbeitet werden. Dieser baulich-materielle Aspekt lässt sich in Verbindung mit einem Bezug zu gefundenen Räumen bringen (Street-Spots, leere Swimmingpools etc.). In modernen Skateparks werden heute diese besonderen Ausstattungsmerkmale und die Materialdifferenzierungen immer häufiger eingesetzt. Sämtliche der genannten speziellen Details zielen darauf ab, den vielfältigen Materialmix harter Beläge und Flächen von Städten als ein urbanes Fahrgefühl im Skatepark zu imitieren. Ein weiterer, nicht zu unterschätzender Vorteil der Flexibilität ist in der Praxis, die Planung während der baulichen Ausführung zu optimieren. In der Bauphase steht eine starre Umsetzung der Planung von Fertigbetonteilen in Konkurrenz zur flexiblen Ortbetonbauweise, die Planungsanpassungen während der baulichen Umsetzung im Sinne einer baubegleitenden Ausführungsplanung zulässt.

Neben funktionalen und Effizienzkriterien ist bemerkenswert, dass es im Bau von Skateboardartefakten zusätzlich eine historisch-kulturelle Komponente zu geben scheint. Beispielsweise werden *Miniramps* und *Halfpipes* trotz der oben genannten Qualitäten und Vorzüge i. d. R. auch bei Outdoor-Skateanlagen nicht in Beton gebaut, sondern ganz traditionell aus Holz. Ein häufiges Argument, das in diesem Zusammenhang genannt wird, ist, dass Holz im Vergleich zu Betonoberflächen als weniger hart und daher die Verletzungsgefahr als geringer wahrgenommen wird.

6.2.2 Orientierung der spezifischen Planung

Wie beschrieben, können Skateparks als die Verräumlichung von Skateboarding verstanden werden. Da die Identität der Praktik in einem engen Zusammenhang zu gefundenen Räumen steht und Skateparks sich immer auch mehr oder weni-

ger auf diese beziehen, ist die Hauptinspirationsquelle das Stadtmobiliar. Genauer gesagt architektonische Objekte in angelsächsischer Terminologie etwa *Curbs*, *Ledges*, *Banks*, *Hand Rails*, *Stair Cases*, *Pipes*, *Ramps*. Die mediale Dokumentation von Skateboardtricks spielt für die Terrainentwicklung eine besonders wichtige Rolle, da Skater*innen weltweit ihre städtischen Raumpraktiken aus den Skateboardmedien rezipieren. Die Orientierung an gefundenen Räumen wird besonders deutlich, wenn bestimmte Elemente in Skateparks nach spezifischen Schauplätzen von Spots benannt werden, die in intermedialen Inhalten zirkulieren (*China Bank*, *Hubba Ledges*, *Carlsbad Gap*, *Kidney Pool*, *Lockwood Bench* etc.) (vgl. Peters 2016: 119; und auch Kap. 4.1.2). Darunter fällt nicht nur städtisches Mobiliar als gefundene Räume, sondern auch die Objekte der selbstbestimmten Gestaltung von kreativen DIY-Artefakten, etwa *Rainbow Rails*, *Slappy Curbs*, *Parking Blocks* etc., die in jüngster Zeit auch in Skateparkplanungen vermehrt integriert werden. Nicht zuletzt treten auch aussagekräftige Skateparks in Erscheinung, die ebenfalls als Inspiration dienen können.

Da Skateparks als Zweckräume eine Optimierung von gefundenen Räumen darstellen (vgl. Kap. 4.1), werden dort häufig die architektonischen Elemente gefundener Räume modifiziert, kombiniert und funktional im Sinne einer besseren Befahrbarkeit weiterentwickelt. Dies bezieht sich über die einzelnen Elemente hinaus auf die Terrainart bzw. die Disziplin. Häufig kommt es zu Verschmelzungen der Hauptkategorien von eckigen Streetelementen und organischen Transitionformen, wobei vor allem die ebenen Streetflächen mit runden Obstacles angereichert werden (vgl. Kap. 6.1). Nach diesem Prinzip hat die weltweite Skateparkentwicklung ihrerseits ein eigenes Sortiment an unzähligen eigenen Formen und Namensgebungen von Hindernissen, wie etwa *Speed Bump*, *London/Euro Gap*, *Combi Pool*, *Spine*, *Hip*, *Funbox*, *Halfpipe*, *Quarter Ramp*, und Terrainarten hervorgebracht, beispielsweise auch die olympische Disziplin *Park*. Es ist kaum verwunderlich, dass in der Praxis vor allem andere Skateparks als *Models of good Practices* den Hauptorientierungspunkt darstellen, da sie eine Modifizierung von städtischen Skate-Spots und Eigenkreationen von Skateparkobstacles bereits enthalten. Das heißt, die konkrete Skateparkplanung orientiert sich zumeist an einer Synthese von gefundenen Räumen und bestehenden Skateparks sowie u. a. an dem informellen Erfahrungswissen und Wünschen der lokal beteiligten Nutzer*innen. Insbesondere die Medialisierung der Praktik bringt ständig Erweiterungen und Variationen hervor, wodurch die spezifische Planung von Skateparks einer konstitutiven Dynamik ausgesetzt ist. Es ist wichtig, darauf hinzuweisen, dass der kreative Gestaltungsraum nur theoretisch grenzenlos ist. Fernab technisch-funktionaler Aspekte kann in der Praxis die Stimmigkeit der Gestaltung soziokulturell formatiert sein. Die Skateboardkultur bringt fortwährend Neues hervor. Durch diese Inspiration können sich implizit Erfordernisse ergeben, was das Skateparkangebot bereithalten sollte, aber auch Grenzen der Akzeptanz (vgl. Stern 2010: 217) bezüglich der Aus-

wahl von Obstacles und deren genaue Gestaltung. Es ist zu berücksichtigen, dass die Einzigartigkeit von Skateparks nicht dadurch entsteht, jedes einzelne Element neu zu erfinden. Gleichwohl der theoretische Gestaltungsspielraum der Elemente ein sehr großes Spektrum bietet, ist es in der Praxis häufig so, dass der einerseits gewünschte und andererseits akzeptierte Gestaltungsspielraum von Obstacles nicht selten eine Tendenz zu mehr desselben hat bzw. sich an bereits bekannten Formen und Geometrien orientiert. Obwohl in Skateparks partikular auch immer wieder besondere Features gestaltet werden, erlangt ein Skateparkterrain Singularität vor allem durch die Kombination von Elementen. Es ist nicht die Vielzahl an singulären Einzelementen, vielmehr entsteht Einzigartigkeit durch die neuartige Komposition bereits bekannter Obstacles, die sich mit Reckwitz als »kompositorische Singularität« (2017: 245 ff.) bezeichnen lässt. Somit handelt es sich überwiegend graduell um das relativ Neue, anstelle des absolut Neuen.

6.2.3 Special Features als Wiedererkennungsmerkmal

In Skateparks können einzelne Elemente eingeplant werden, die lokale Bezugspunkte räumlich-materiell zur örtlichen Umgebung bezüglich der Ästhetik herstellen können oder einen historischen Bezug aufweisen. Diese lokalen Aspekte können durch besondere Merkmale inszeniert werden, die eine bestimmte Anmutung hervorrufen sollen, wie beispielsweise Bahngleise als Obstacles im Skatepark als Anspielung auf die ehemalige Nutzung des Standorts als Güterbahnhof, das Stadtwappen in ein skatebares Element eingearbeitet, ein Kunstwerk mit Bezug zur Stadt als Rampe im Terrain verbaut, die Ausführung des Skateparks in einer industriellen Anmutung passend zum Fabrikgebäude, große Stahlelemente nutzbar in die Fahrflächen integriert, um eine Verbindung zum hiesigen Stahlwerk herzustellen usw. So kann die Planung von Skateparks durch die Möglichkeit, lokale Bezugspunkte als Elemente in das Terrain zu integrieren, u. a. einer strategischen Funktion von kommunaler Freiraumplanung, nämlich »der Besinnung der Geschichte der Stadt«, dienen (vgl. Kähler 2015a: 52 ff.). Über die lokalen Ansatzpunkte hinaus kann den aufgezeigten »Special Features« eine Funktion als Alleinstellungsmerkmal zukommen, und sie können so zu einer besonderen Identität und Einzigartigkeit des Skateparks beitragen.

6.2.4 Das Authentizitätsdilemma von Skateparks

Trotz der Annahme, dass sich Skateboarding heutzutage quantitativ überwiegend in Skateparks abspielt (vgl. Marent 2015: 1; Schäfer 2020: 156 ff.), deutet das symbolische Raumverhältnis in Skateboarding auf einen hohen Stellenwert der kreativen Zweckentfremdung von gefundenen Räumen in der Stadt hin. Es handelt sich dabei um ein Manifest der soziokulturellen Eigenlogik, welches seit Jahrzehnten die

Skateboardszene und das präferierte Terrain maßgeblich prägt (vgl. Borden 2019b: 98 ff.), was die Bedeutung und Wertschätzung der intermedialen Präsentationen von echten Street-Spots unmissverständlich belegt. Das Skaten in Skateparks hingegen weist in seiner Symbolik nicht darüber hinaus, was vor allem für Street-Skateboarding gilt. Wenn wir nun eine gering ausgeprägte symbolische Bedeutung von Skateanlagen für die Szene annehmen und der Definition nach Skateparks als optimierte Räume für Skateboarding verstehen, wäre es dann nicht naheliegend, diese Räume ultimativ nach der Logik der Funktion zu gestalten? Bei näherer Betrachtung der offensichtlichen Optimierung der Funktion, die sich in der Formgebung der Elemente, der Struktur des Terrains und Oberflächenqualität zeigt, lassen sich jedoch auch Grenzen und Widersprüche finden, die im Zusammenhang mit der subkulturellen Identität von Skateboarding stehen. Am Beispiel des Streetterrains soll dieses Spannungsfeld aufgezeigt werden.

In der planerischen Praxis gibt es kaum ein umstritteneres Hindernis, als ein Stufenset in einen Skatepark einzuplanen. Als architektonisches Element stellt es einerseits einen starken urbanen Bezug her, aber aufgrund der einseitigen Befahrbarkeit und des dadurch eingeschränkten Fahrflusses sorgt es andererseits meistens für Dysfunktionalität. Warum den Höhenversatz nicht mit einer Schräge (*Bank*) oder Rundung (*Transition*) gestalten, der in beide Richtungen befahrbar ist? Der Raum des Versatzes kann von oben nach unten analog zu Stufen genutzt – also übersprungen – werden. Offensichtlich steht hier das Design im Widerspruch zur Funktion und es drängt sich die Frage auf: Warum sollte man in Zweckräumen für Skateboarding urbane Bezugspunkte setzen, wenn diese Räume doch ohnehin nicht authentisch im Vergleich zu gefundenen Räumen sind? Wie oben beschrieben, hat die symbolische Bedeutung von Zweck- im Vergleich zu gefundenen Räumen ohne Zweifel einen völlig anderen Stellenwert. Wenn wir uns jedoch von einer verengten Argumentation der Symbolik lösen, kann entgegengehalten werden, dass es möglich ist, eine ganze Reihe von weiteren identitätsstiftenden Merkmalen von Skateboarding in Skateparks umzusetzen, denen durchaus ein relativer Anspruch auf Echtheit zugeschrieben werden kann. Außer der Urbanität im engeren Sinne können in Skateanlagen vielzählige Merkmale zur Geltung kommen. Angefangen vom allgemeinen Bewegungsmuster des Skateboardfahrens über Flow-Fahrmöglichkeiten, der Kollaboration und der Vergemeinschaftung als Treffpunkt und Aufenthaltsort der Szene, über das gegenseitige Unterstützen im Grenzgang des Risikos bei herausfordernden Manövern, bis zum Erlernen von Tricks und der Weiterentwicklung des Könnenniveaus (*Progression*) lassen sich in Skateparks viele zentrale Aspekte von Skateboarding umsetzen. Analog zum Prinzip der *salvatorischen Klausel*⁶ lässt sich argumentieren: Nur weil ein Teil der Identität unwirk-

6 Die *salvatorische Klausel* (lateinisch *salvatorius*: bewahrend, erhaltend) ist ein juristischer Terminus, der standardmäßig in Verträgen verwendet wird, um darauf hinzuweisen, dass, falls

sam geworden ist, muss es nicht bedeuten, dass automatisch sämtliche Aspekte von Skateboarding in Skateparks ihre Gültigkeit und Legitimation verlieren. Mehr noch können Skateparks als Zweckräume dazu dienen, bestimmte identitätsstiftende Merkmale von Skateboarding, im Vergleich zu gefundenen Räumen, sogar zu verstärken. Man denke an die kreative Gestaltung von bestimmten Elementen, von experimentellen Kreationen, die organische Formen mit eckigen Streetelementen verschmelzen und so neue, nie zuvor dagewesene Obstacles hervorbringen, die Anordnung von Elementen, die Flowmöglichkeiten eröffnen, die weit über gefundene Räume hinausgehen, den stufenweisen Aufbau von Elementen, die eine besonders schnelle, progressive Lernkurve der Akteure*innen ermöglichen usw. Vor diesem Hintergrund hat die Gestaltung von Zweckräumen ein eigenes kreatives Dispositiv, welches für Skateboarding gewinnbringend aktiviert werden und zu Neuinterpretation des Street-Skating führen kann.⁷ Skateparks können einerseits eine möglichst starke Annäherung an gefundene Räume, wie beispielsweise bei Streetplazakzepten, bieten und durch die urbane Anmutung und den Einsatz von Elementen des städtischen Mobiliars einen mikroräumlich-ikonografischen Bezug herstellen, der gewissermaßen subkulturelle Anknüpfungspunkte materialisiert. Andererseits können Skateparks eigenständig fakultativ kreative Elemente und Terrains hervorbringen.

Um die oben aufgeworfene Frage zu beantworten: Skateparks ohne Berücksichtigung sozialkultureller Aspekte auf die Funktionalität begrenzt zu gestalten, würde das sprichwörtliche Kind mit dem Bade ausschütten. Letztendlich liegt die Lösung dieses Authentizitätsdilemmas in den anvisierten Skateparkkonzepten und den Schnittmengen der Kompromissfindung, die sich innerhalb der identitätsstiftenden Merkmale von Skateboarding und den pluralisierten Wünschen, Bedürf-

sich Vertragsbestandteile als unwirksam oder undurchführbar erweisen sollten, es nicht gleichzeitig bedeutet, dass das gesamte Vertragswerk unwirksam wird, sondern der Vertrag dennoch im Sinne des Vertragsgegenstandes durchgeführt bzw. aufrechterhalten werden soll.

- 7 Dies soll anhand von zwei Beispielen in der aktuellen Skateparkplanung kurz veranschaulicht werden: (1.) Street-Skating ohne Anschieben zu müssen: Indem etwa in die ebenen Flächen bestückt mit eckigen Obstacles gezielt organische Formen integriert (*Speedbumps*, *Corners* etc.) werden, die das charakterliche Schwungnehmen im Street-Skateboarding (»Anpushen«) durch die Möglichkeit der dynamischen Gewichtsverlagerung mittels der Nutzung von radialen Formen weitestgehend ersetzen. Dieses Terrainkonzept kann als Street-Flow-Skatepark bezeichnet werden. (2.) Street-Skating ohne Ollies können zu müssen: In Streetterrains können die eckigen Elemente mit organischen Formen und Transitions so modifiziert werden (»Anshapen«), dass ein Abspringen mittels Ollies aus der Ebene erleichtert bzw. die Anstrengungen der Erreichbarkeit von Kanten, Podesten usw. aus der horizontalen Ebene reduziert oder sogar ganz durch radiale Rampen und organische Anschlüsse zur Auffahrt übergangen wird.

nissen und Präferenzen der lokalen Nutzer*innen von spezifischen Skateparkprojekten ergeben.

6.2.5 Das Verhältnis von Schwierigkeitsgrad und Gefahr

Es scheint grundsätzlich problematisch zu sein, etwas allgemein Verbindliches zu formulieren über eine derart subjektiv wahrgenommene Kategorie wie den Schwierigkeitsgrad von Tricks in Skateboarding. Sind die persönlichen Präferenzen und Dispositionen der Protagonisten*innen doch höchst unterschiedlich. Dennoch soll hier versucht werden, einige generalisierbare Prinzipien herauszustellen. Das Verhältnis von Schwierigkeitsgrad zu Gefahr in Skateparks ist eng miteinander verschränkt und soll im Folgenden anhand von einfachen Beispielen unter Rückgriff auf vertraute physikalische Gesetze veranschaulicht werden. Um eine Diskussion des technischen Schwierigkeitsgrads von Tricks zu vermeiden und somit einen Großteil subjektiver Wahrnehmungen auszuklammern, beziehen sich die Überlegungen ausschließlich auf das Anwenden von *Basic Tricks* bezogen auf die Formen und Strukturen des Terrains. Vorab muss klargestellt werden, dass sich das hier beschriebene Verhältnis von Gefahr zu Schwierigkeitsgrad auf die sachgemäße Nutzung sicherheitstechnisch geprüfter Skateanlagen bezieht.

Ausgehend von einer glatten, ebenen Fläche steigt mit zunehmender Geschwindigkeit die Gefahr, sich bei einem Sturz während der Ausführung eines Tricks zu verletzen. Die Kraft, die auf den beschleunigten Körper wirkt, bei einem misslungenen Trickversuch und dem abrupten Abbrechen des Gleitens auf dem Skateboard erfordert notgedrungen ein Ablaufen, Abfangen oder sonstige Bemühungen, den Körperschwerpunkt vom unkontrollierten Fallen abzuhalten. Dies wird ungleich schwieriger, je stärker der physische Körper Geschwindigkeit aufgenommen hat (beschleunigt wird) und das physikalische Gesetz: $\text{Kraft} = \text{Masse} \cdot \text{Beschleunigung}$, zur Anwendung kommt. Dieses einfache Prinzip soll nun exemplarisch anhand von charakteristischen Formen aus den beiden Hauptkategorien: 1. *Transition* und 2. *Street* angewendet werden:

1. Transition

Bei Transitionelementen besteht die eigentliche Schwierigkeit bei der Trickaushführung nicht im Abspringen oder dem Erreichen einer Kante vom ebenen Boden aus, da die *Transition* (der Übergang) als befahrbarer Belag mit der horizontalen Ebene tendenziell in Richtung der Vertikalen bzw. zum Mikroraum der Trickaushführung verbunden ist. Die Schwierigkeit besteht vielmehr im Ausreizen der organischen Formen und den konischen (wie beispielsweise *Quarter Ramps*) und doppekonischen (*Corners*, *Volcano*, *Speed Bumps* usw.) Elementen. Im Mittelpunkt steht das Befahren der *Transition* hinauf bis zum oberen Kantenabschluss und das ausgeprägte Nutzen sowie das Abspringen über diesen hinaus. Technisch-motorisch

macht es kaum einen Unterschied, einen Trick im Mikroraum an der Oberkante einer Rampe auszuführen, ob diese 3 m hoch ist im Vergleich zu einer, die nur 1 m Höhe aufweist. Der wesentliche Unterschied besteht in der Höhe der Geschwindigkeit, die es erfordert, den Trick umzusetzen und vor allem die Geschwindigkeit, nach Verlassen des Obstacle, zu kontrollieren. Zudem besteht die Tendenz, dass *Transitions* in Richtung der Vertikalen befahren werden, was zur Folge hat, dass der Körper nicht stets aufrecht bleibt, sondern dazu tendiert, kurzzeitig Positionen einzunehmen, die parallel zur horizontalen Ebene liegen und sogar bis zu »Kopfüber oder Nahezu-Kopfüber-Situationen etwa bei Handplants und bestimmten *Airs*« (Schäfer 2020: 46) führen können. Mit zunehmender Geschwindigkeit im Transitionsterrain erhöhen sich Druck und Fliehkräfte, die als Kraft auf den Körper einwirken. Dadurch werden an die Akteure*innen erhöhte Anforderungen gestellt, das Gleichgewicht (den Körperschwerpunkt) mittels dynamischer Gewichtsverlagerung, relativ zum topografischen Skateparkterrain, ausbalancieren zu können. Aufgrund der Formel $v^2 = 2 \cdot g \cdot h$ (mit Geschwindigkeit v , Erdanziehungskraft g und Höhe h) benötigen und verursachen höhere Elemente eine höhere Geschwindigkeit als niedrigere. Außerdem haben größere Transitionselemente häufig die Tendenz, sich der Vertikalen anzunähern, was die Position des Körpers der Akteure*innen in die beschriebene horizontale Ebene befördern kann und als gefährlicher einzustufen ist. Dementsprechend lässt sich vereinfacht sagen, dass höhere Transitionselemente tendenziell als gefährlicher und schwieriger gelten.

2. Street

Im Vergleich zu *Transition* besteht in der Disziplin *Street* ein wesentlicher Unterschied darin, dass der Körper tendenziell stets aufrecht bleibt (eine Ausnahme stellen etwa *Wall Ride*-Fahrten dar). Durch Abspringen vom ebenen Boden aus werden mittels der Technik des *Ollies* Kanten, Blöcke, Hindernisse, Zwischenräume, Versätze usw. in Reichweite gebracht. Die Ollietechnik stellt somit, anders als im Transitionsbereich, eine Erreichbarkeitsbarriere dar. Demnach sind Höhe und Präzision der Ollieausführung hier von zentraler Bedeutung als Voraussetzung, um Streetelemente wie etwa *Ledges*, *Curbs*, *Rails*, *Manny Pads*, *Gaps*, *Down Rail Sections* überhaupt nutzen zu können. Dadurch ist das Überwinden von höheren Objekten und längeren Distanzen per se als schwieriger einzuschätzen. Werden die genannten Elemente mittels des *Ollies* erreicht, Versätze heruntergesprungen, horizontale Weiten (*Gaps*) mit einem Sprung überwunden, auf Elementen in bestimmten Tricks die Balance gehalten usw., kann der weitere Schwierigkeitsgrad ebenfalls als ein Ausreizen der jeweiligen Objekte aufgefasst werden. Analog zum Prinzip der Erhöhung der Krafteinwirkung auf den Körper, wie im Transitionsterrain, steigt auch im Street-Skateboarding die relative Gefahr und Schwierigkeit, wenn die Dimensionen der Objekte vergrößert werden. Die Geschwindigkeit im Street-Skating

ist begrenzt durch die Fähigkeit der Akteure*innen auf ebener Fläche mittels ›Anpushen‹, das heißt, sich zur Beschleunigung mit einem Bein bzw. Fuß auf dem Boden abzurücken,⁸ im Gegenteil zum Transitions-kating, welches aufgrund der Technik der dynamischen Gewichtsverlagerung theoretisch nur durch die physische Grenzgesehwindigkeit (Luftwiderstand, Reibung, Neigung, Länge der Rampe etc.) limitiert ist. Es ist wichtig zu erwähnen, dass nach dem Prinzip der kritischen Masse bzw. Höhe/Größe/Weite für bestimmte Tricks gewisse Mindesthöhen, -weiten und Geometrien erforderlich sein können, bei denen der Schwierigkeitsgrad nicht sinkt, wenn sich die Dimension der Elemente verkleinert. Das heißt die A-priori-Logik, dass kleiner, niedriger, flacher, weniger steil, kürzer, langsamer usw. immer auch einfacher bedeutet, lässt sich nicht beliebig ausweiten, da bestimmte Tricks gewisse Mindestdimensionen erfordern, weil sie sonst schwieriger werden oder gar nicht mehr auszuführen sind.

Als Fazit können wir festhalten: Gefahr in Skateparks entsteht durch die Beschleunigung des Körpers und die Krafteinwirkung, die damit einhergeht. Daraus lässt sich vereinfacht die Regel formulieren – abgesehen von einigen Ausnahmen –, je größer die Dimensionen der Elemente, desto höher die benötigten Geschwindigkeiten, umso gefährlicher und schwieriger wird der Skatepark wahrgenommen. Das heißt, letztendlich hängen der Schwierigkeitsgrad und die Gefahr von den Dimensionen ab, die sich auch als olympisches Motto: ›citius, altius, fortius‹ (schneller, höher, stärker) formulieren lassen.

Grundsätzlich ist es wichtig, dass der Schwierigkeitsgrad der Anlage auf das lokal anzutreffende allgemeine Könnenniveau abzustimmen ist, aber auch zum kommunalen Gesamtangebot passt, sofern mehr als eine Skateanlage betroffen ist. Der Schwierigkeitsgrad eines Skateparks, der sich durch die Grundhöhe und die genaue Planung der Höhen der Elemente konstituiert, materialisiert das potenzielle Spannungsfeld des Risikos für die Nutzer*innen. Aus diesem Grund sollte der Skatepark eine gewisse Bandbreite, als Mischung aus hohen und niedrigen Elementen, aufweisen, die eine Stimulation bieten zwischen hohen, anspruchsvolleren, schwierigeren und niedrigeren, einfachen, ungefährlicher zu fahrenden Obstacles. Außer dem Aspekt des Betriebs sind auch evtl. Eventausrichtungen zu berücksichtigen. Wird also beabsichtigt, Wettbewerbe zu veranstalten, so ist das Niveau, von kleinen lokalen bis zu internationalen Veranstaltungen, miteinzubeziehen. Entsprechend müssen diese Intentionen auch den Schwierigkeitsgrad bzw. die Herausforderungen der Elemente in der Planung widerspiegeln.

8 Anzumerken ist, dass etwa durch eine abschüssige Fahrbahn die Grenze des Anschiebens auf ebenem Boden durch die bereits genannte Formel $v^2 = 2 \cdot g \cdot h$ überwunden werden kann, sodass über diesen Weg auch deutlich erhöhte Geschwindigkeiten im Street-Skating erreicht werden können.

6.3 Planung des inneren Aufenthaltsbereichs

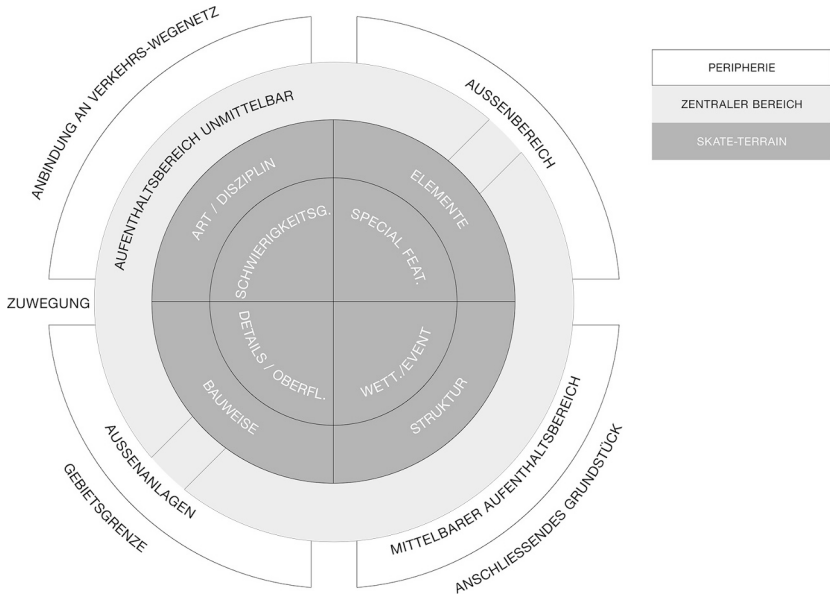
Es wird deutlich, dass Skateparks wesentlich mehr sind als nur Räume für sportliche Betätigung. Sie sind ebenso Räume zur Begegnung, indem sie Treffpunkte der Szene sein können und als Aufenthalts- und Rückzugsorte für junge Menschen fungieren. In vielen Skateparkplanungen wurde der direkt angrenzende Aufenthaltsbereich bisher wenig gewürdigt und die Bedeutung zuweilen stark unterschätzt. Dem an der Aktionsfläche angrenzenden Aufenthalts- bzw. Publikumsbereich kommt insofern eine besondere Bedeutung zu, da es in Skateparks zumeist keine strikte räumlich Trennung zwischen einem Publikumsbereich und der Sportfläche gibt, wie sie in genormten Sportstätten üblich ist. In der Praxis gibt es zwischen den Akteuren*innen, die einer sportlichen Betätigung nachgehen, und jenen, die als passives Publikum unmittelbar vor Ort präsent sind, kaum eine Differenzierung, da es sich größtenteils um dieselben Personen handelt, die im Wechselspiel von aktiver und passiver Nutzung des Skateparkterrains beide Rollen mehrfach am Tag zu unterschiedlichen Zeiten ausüben, was nicht zuletzt mit den bereits angesprochenen häufig langen Nutzungszeiten der einzelnen Akteure*innen in Skateparks zusammenhängt. Bezeichnend ist, dass sich, im Sinne der in Kapitel 3.5 dargelegten Kollaboration, eine Interaktion zwischen den Akteuren*innen nicht nur im aktiven Modus, sondern eben auch von aktiven mit passiven Skatern*innen beobachten lässt. An allen Orten der Skateboardpraktik, ob aktiv auf dem Terrain oder passiv in direkter Nähe, kommt dem kollaborativen Miteinander und der gegenseitigen Publikums- und motivationalen Unterstützerfunktion ein hoher Stellenwert zu. Dieses Phänomen der passiven Akteure*innen kann gewissermaßen als eine Push-und-Pull-Funktion beschrieben werden. Die physisch ruhenden Skater*innen können für die aktiven eine ermutigende und unterstützende (*push*) sowie als wertschätzendes, erwartungsfrohes (fachkundiges) Publikum auch eine Pullfunktion haben. Insbesondere im Grenzgang des Risikos kommt dieser Zusammenhang besonders augenscheinlich zutage, wenn beispielsweise Akteure*innen einen besonders schwierigen oder gefährlichen Trick versuchen und dabei nicht nur die Aufmerksamkeit auf sich ziehen, sondern sich zudem der räumliche Abstand des Publikums zu den Akteuren*innen verringert. Um dieses Phänomen quantitativ greifbar zu machen, bietet sich ein Anschluss an das Planen von Städten für Menschen nach Jan Gehl an. Zu den Grundlagen, Städte auf Basis des »menschlichen Maßes« zu gestalten, zählen auch die physiologischen Distanzverhältnisse und Sichtbeziehungen der Menschen untereinander. Als wichtiger Schwellenwert, um Emotionen und Gesichtsausdrücke erkennen zu können, wird eine Distanz von bis zu 25 m angegeben. So sollte in »Räume[n], bei denen es um das Sehen und Gesehen werden geht« (Gehl 2018: 51), wie in Skateparks, der innere Aufenthaltsbereich idealerweise maximal ca. 25 m von einem zentralen Punkt des Geschehens entfernt sein.

6.4 Prozess der spezifischen Skateparkplanung

Es ist wichtig anzumerken, dass die hier dargelegte Abfolge der planerischen Aspekte nicht den Anspruch auf eine erschöpfende, festgelegte konsequente Vorgehensweise erhebt, sondern vielmehr dem Zweck dient, eine Übersicht der relevanten Planungsbereiche zu geben. Ausgehend von den zuvor festgelegten Zielsetzungen und konzeptuellen Inhalten (welche Anmutung soll der Skatepark haben, welche Zielgruppe, welche Schwerpunktsetzungen usw.), einem aufgesetzten partizipatorischen Planungsverfahren, der Versammlung einer Beteiligungsgruppe, einem Standort mit gegebener Größe des Geländes, Prüfung (bau-)rechtlicher und technischer Aspekte, der Wahl der Bauweise, einer geografischen Skateraum-Umfeldanalyse und eines veranschlagten Budgets beziehen sich erste Überlegungen auf die mögliche Anzahl der Disziplinen bzw. Terrainarten mit ihren jeweiligen Mindestflächengrößen. Nach der Entscheidung zwischen einem Poly- oder Monoskateparktyp wird die Größenanforderung als Terrainkomposition auf das Gesamtareal projiziert. Die Platzierung der Disziplinen werden weiter konkretisiert, indem die Kontur der Grundfläche mit ihrer örtlichen Topografie und den erforderlichen Zugängen sowie den Öffnungen des Skateboardterrains zu Aufenthaltsbereichen, Blickmöglichkeiten usw. in die Planung einbezogen werden. Hervorzuheben ist dabei die Planung des inneren Aufenthaltsbereichs an der Skatefläche. Von der Gestaltung der äußeren Struktur der Fläche nach innen wird jeweils die eigentliche Terrainstruktur entwickelt. Als Nächstes werden die spezifischen Terrains mit Elementen von Transition- und/oder eckigen Streetelementen als eher lineare oder multidirektionale Terrainstrukturen separat geplant. Anschließend an die Festlegung der Terrainarten sollten evtl. Anforderungen für spätere Wettbewerbs- und Eventausrichtungen berücksichtigt werden, die Planungsrahmenbedingungen für die präferierten Terrains nach sich ziehen können. Innerhalb der topografischen Dimension wird das Grundhöhenniveau sowie die Höhen und Weiten der einzelnen Elemente geplant, die zentrale Auswirkungen auf den Schwierigkeitsgrad haben. Zur Planung der einzelnen Elemente muss weiter außer den Höhen, der Zusammenstellung von runden Transition- zu eckigen Objekten, die relative Anzahl, also die Dichte, der Grad der Sportifizierung, die Kombination von mehreren Obstacles zu einem Element, das Verhältnis von »Basic Features« zu einzigartigen Elementen und deren Arrangement und Abstimmung untereinander mit dem Ziel eines bestmöglichen Fahrflusses (*Flow*) bedacht werden. Innerhalb der Elemente können bestimmte »Special Features« als Alleinstellungsmerkmal des Skateparks dienen sowie inhaltliche Bezüge beispielsweise zur Historie des Standorts herstellen. Von den größeren Strukturen über die Elemente zu den Oberflächen und Details erfolgt die Planung von Farbgebung, Texturen sowie die Planung weiterer Feinheiten und ästhetischer Aspekte. In Abbildung 6 sind die einzelnen räumlichen

Skateparkbereiche vom Terrain als Zentrum von innen nach außen schematisch dargestellt.

Abb. 6: Skateparkbereiche



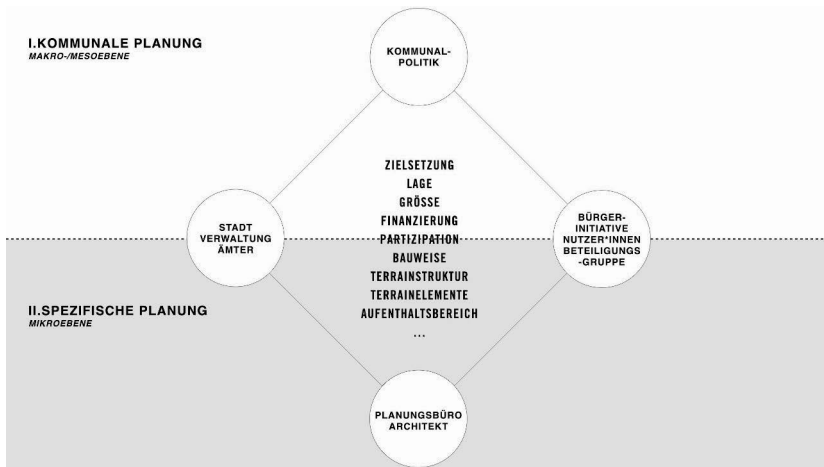
Quelle: eigene Darstellung

6.5 Zusammenfassung der Planungsbereiche

Wie in den vorangegangenen Kapiteln gezeigt, lässt sich die gesamte Skateparkplanung strukturell in zwei Hauptbereiche einteilen: zum einen in die I. kommunale Planung als Meso- oder Makroebene und in den Bereich der II. spezifischen Skateparkplanung, die als Mikroebene gefasst werden kann. Die Meso- und Makroebene stellt die strategische Planung von Skateparks dar. Auf der Grundlage kommunalpolitischer Willensbildung und Entscheidung setzt die Kommunalverwaltung Skateparkprojekte als Exekutive mit einer Beteiligungsgruppe partizipativ um. Auf dieser Planungsebene werden durch die Zielsetzung, Zuständigkeit und Finanzierung die Planung der Lage, die Größe und damit die Reichweite sowie die Dimension des Skateparks inklusive des potenziellen Angebots an Terrainarten determiniert. Auf der Mikroebene wird dann die zuvor festgelegte Rahmung mit ihren Zielsetzungen und konzeptuellen Inhalten in ihrer konkreten Ausgestaltung in

der spezifischen Skateparkplanung ausgeführt. In der folgenden Abbildung ist zusammenfassend eine Übersicht der Skateparkplanungs-Bereiche mit den Hauptbeteiligten dargestellt.

Abb. 7: Skateparkplanungs-Bereiche und Hauptbeteiligte



Quelle: eigene Darstellung

Diese Übersicht bildet nun die Grundlage, um im folgenden Abschnitt die Planungsbereiche in eine mögliche Korrespondenz mit den jeweils relevanten identitätsstiftenden Merkmalen zu bringen.

