

5 Die kommunale Planung von Skateparks

Um in einer ersten Annäherung an die in Kapitel 3.5 herausgearbeiteten identitätsstiftenden Merkmale von Skateboarding in den Zusammenhang mit der Gestaltung von Skateparks zu bringen, wird als erster Schritt eine Übersicht der Planungsbereiche erarbeitet. Für diese Übersicht wird zunächst dargelegt, wo Skateparks innerhalb der Kommune verortet sind und wie sich der Entstehungsprozess von öffentlichen Skateparks erklären lässt, bevor wir uns der spezifischen Skateparkplanung zuwenden.

5.1 Skateparks als vernachlässigtes Thema kommunaler Planungsprozesse

Skateparks den zuständigen Abteilungen in der öffentlichen Verwaltung zuzuordnen, ist keine eindeutige Angelegenheit, sondern stellt sich zuweilen komplex dar, wie im Folgenden erläutert wird. Zunächst muss innerhalb der kommunalen Planung in den Verbindlichkeitsstufen zwischen Flächennutzungsplänen und dem Bebauungsplan unterschieden werden. Grundsätzlich können auf beiden Planungsebenen Flächen für Skateparks abgebildet werden. Zumeist erfolgt dies über die Zweckbestimmung von Freizeit-, Spiel- und Sportflächen innerhalb von Grünflächen und Parkanlagen. Die konkrete Planung dieser Flächen hängt wiederum mit den inhaltlich korrespondierenden Ämtern der Kommune zusammen. Die Ausdifferenzierung von Skateparks zeichnet sich nicht nur in Form und Struktur ab, sondern damit einhergehend auch in verschiedenen inhaltlichen Ausrichtungen, Zielsetzungen und Konzepten. Das führt zu der Schwierigkeit, dass Skateanlagen nicht klar einer bestimmten inhaltlichen Nutzungsfunktion zugeschrieben werden und sie damit nicht eindeutig einer Abteilung der Kommune zugeordnet werden können. Dementsprechend sind Skateparkprojekte in verschiedenen Fachbereichen der öffentlichen Verwaltung vorzufinden. Auch wenn die FLL Skateparks eindeutig als Sportanlage definiert und dementsprechend die Zuständigkeit beim Sportamt angesiegelt ist (vgl. FLL 2016: 3), offenbart sich in der Praxis oftmals eine unterschiedliche Zuständigkeit in der öffentlichen Verwaltung:

»Die meisten in Deutschland in den letzten 10-15 Jahren gebauten Skateparks wurden durch Grünflächenämter oder von der Jugendförderung initiiert. Selten gab es bei den verantwortlichen Entscheidern die Vorstellung, es handele sich um Sportstätten« (Kuhn 2019: 107).

Bezüglich der rechtlich offiziellen Widmung von öffentlichen Outdoor-Skateparks sind diese als Freizeitanlagen entweder Spielplatz oder Sportanlage für den informellen Sport, mit der inhaltlich entsprechenden Zuständigkeit der Abteilung in der kommunalen Verwaltung. Die ungeklärte Zuständigkeit lässt sich durch das fehlende Mandat erklären. Gilt der informelle Sport doch als »Waisenkind der Sportpolitik« (Bindel 2008: 38), ohne eigene Mittel für den Sportanlagenbau bzw. für den Bau von Skateparks für sich beanspruchen zu können. Dadurch ist der Bau von Skateparks grundsätzlich auf den »Goodwill von Stadt und Kommune bei der Städte- und Sportstättenplanung angewiesen« (ebd.: 39). Auch über den sportpolitischen Bereich hinaus sind Skateanlagen weder als Spielplätze noch als sonstige Bewegungsräume ein fester Bestandteil bei Freiraumplanungen vom Jugend- und Grünflächenamt. Daher bleibt festzuhalten, dass es für Skateparks nicht nur im Ressort der Sportpolitik kein Mandat gibt, sondern dass in der gesamten Kommune deutschlandweit nirgendwo ein formaler Anspruch auf Förderung besteht.

5.1.1 Skateparks in der Sportentwicklungs- und Landschaftsplanung

Wie bereits erwähnt, sind Skateanlagen grundsätzlich kein fester Bestandteil kommunaler Sportentwicklungsplanungen, gleichwohl Skateparks sich aus Sicht der Sportentwicklungsplanung als Sportanlagen für den informellen Sport identifizieren lassen. Außer der mangelnden sportpolitischen Budgetallokation besteht die Schwierigkeit darin, diese speziellen nichtnormierten Sporträume planerisch zu fassen. »Selbst die (sozusagen) postmodernen Planungskonzepte, wie integrative, problemzentriert-dialogische, szenariengeleitete, [lassen sich] nur rahmengebend heranziehen« (Verch 2014: 179).

So können Skateparks als Sporträume in der Sportentwicklungsplanung beispielsweise als Option unter die Kategorie der am lokalen Bedarf ausgerichteten Sporträume für den informellen Sport fallen. Eine weitere Herausforderung kann unter das Motto der Planung des Unplanbaren gefasst werden, da Bewegungspraktiken wie Skateboarding – so die Überlegung zu Grenzen und Planbarkeit der Sport(-stätten-)entwicklungsplanung – gerade einen ideellen Gegenentwurf zur »Ordnungs- und Funktionsmentalität (von Städtebau, Sportraumspezialisierung u. ä.)« (ebd.) darstellen. Das macht eine gewisse Unsicherheit im Umgang mit Skateparks seitens der kommunalen Sportentwicklungsplanung deutlich. In jüngster Zeit scheinen sich diese Berührungspunkte und Vorbehalte zunehmend aufzulösen, denn immer häufiger werden die genannten optionalen Platzhalter

mit Skateparks gefüllt (vgl. Kähler 2015a: 49). Umso mehr sich die Sportpolitik und die Stadtplanung auf den zunehmend größer werdenden Bedarf des informellen Sports, insbesondere ab dem Jugendalter (vgl. Bindel 2015: 44), in Form von öffentlichen Sporträumen allgemein einstellt, desto größer ist die Wahrscheinlichkeit, dass zukünftig auch Skateparks in kommunalen Sportentwicklungsplanungen mitgedacht werden. Dabei muss angemerkt werden, dass es deutschlandweit durchaus einige Skateparks gibt, die nach dem klassischen Vereinsmodell – der Verein ist Betreiber der Sportstätte als Vereinsgelände – betrieben werden, entsprechend der herkömmlichen Struktur des Sportamts (vgl. BBSR 2011: 57). Weiter gibt es Skateparks als Vereinsgelände, die eintrittsfrei und ohne Mitgliedschaft geführt werden, wodurch sie als öffentliche Sportanlage quasi ein öffentliches Angebot darstellen. Da der vereinsgebundene Skatepark hier als private und nicht als öffentliche Skateanlage gilt, steht er nicht im Mittelpunkt der Betrachtung und wird daher nur beiläufig erwähnt.

Skateparks in der Spielplatzbedarfs- und Landschaftsplanung

Wie oben angedeutet, können Skateanlagen ebenfalls optionaler Inhalt einer Spielplatzbedarfsplanung,¹ die fest in der Hand der Jugendämter ist, und Teil von Freizeitanlagen innerhalb von Grünflächen sein. Da sich in der Praxis die Zuständigkeiten zwischen den Ämtern überschneiden können, liegen Flächen für Freizeitanlagen innerhalb von Parkanlagen und Grünflächen bisher – vor allem in Großstädten – häufig in der Zuständigkeit des Landschafts- bzw. des Grünflächenamts. Für Spielflächen innerhalb von Grünanlagen kommt zumeist den Jugendämtern die inhaltliche Zuständigkeit zu. So lassen sich oftmals die Planung von Spielplätzen und von Flächen für den informellen Sport, in Form von Bolz-, Streetballplätzen, Tischtennisplatten u. ä., der Verantwortung von Grünflächen- und Jugendämtern zuschreiben. Der gemeinsame Nenner dieser Freizeitanlagen ist im Betriebsmodus von ›umsonst, frei und draußen‹ zu sehen. Es ist genau jenes Betriebsmodell, in dem bis dato auch die meisten öffentlichen Skateparks betrieben werden. Öffentliche Skateanlagen entstehen zumeist irgendwo innerhalb von Grünflächen mit der Zweckbestimmung von Freizeit-, Spiel- und Sportflächen eines Bauleitplans. Die Umsetzung erfolgt, wenn die zuständige öffentliche Verwaltung entscheidet, diese Flächen anstatt mit einem weiteren Spiel- oder Bolzplatz sie »nach dem Gießkannenprinzip« (Peters 2016: 125) mit einem Skatepark zu versehen. Es ist zu vermuten, dass die Zuständigkeit, die Kosten der investiven Mittel für Bewegungsräume zu tragen, zum Teil auch auf die unterschiedliche Ressourcenausstattung der verschiedenen inhaltlichen Funktionsbereiche der Verwaltung zurückzuführen

1 Beispielsweise lassen sich in der Spielplatzbedarfsplanung der Stadt Köln aus dem Jahre 2011 von 662 Spielflächen im öffentlichen Raum auch 13 Skateanlagen finden (vgl. Stadt Köln 2011: 4).

ist. Insbesondere scheint das für den genannten Anlagentyp zuzutreffen, der ohne vereinsgebundenen Betrieb, wie etwa die Spielplätze, bereitgestellt und betrieben wird.

Die Ära der Katalog-Skateparks

Der weiter oben genannte Goodwill der Kommune hat deutschlandweit, vor allem entsprechend dem gerade dargelegten willkürlich anmutenden Planungsverfahren, insbesondere der für die Grünflächen zuständigen Verwaltung, zur Existenz von schätzungsweise 2.000 Skateanlagen geführt. Allerdings, und das ist die Kehrseite dieser Zuwendung, wurden in der Vergangenheit vielerorts in einer etwas unbeholfenen Vorgehensweise Räume für Skateboarding und andere Rollsportarten geschaffen. Dieser Ansatz des kommunalen Skateparkbaus prägt bis heute die Präsenz von öffentlichen Skateanlagen und steht deutlich im Kontrast zu den heutigen *Models of Good Practice*. Daher soll dem Phänomen der Katalog-Skateparks im Folgenden kurz nachgespürt werden.

Wie erwähnt, verbreitet sich ab Anfang der 1990er-Jahre das Street-Skateboarding vor allem in deutschen Großstädten und verzeichnet Ende der 1990er-Jahre den bis dato größten Skateboardboom (vgl. Kap. 4.2). In dieser Zeit kann Skateboarding neben Streetball und Inlineskating als Jugenddomäne bezeichnet werden (vgl. Schwier 1998a: 39). Den wesentlich bedeutenderen Boom innerhalb dieses Jahrzehnts bescherte allerdings letztgenannter Trendsport. Anfang der 1990er-Jahre setzte, ausgehend von den USA, ein weltweiter Inlineskatingboom ein, der sich ab Mitte der 1990er-Jahre auch in Deutschland rasant ausbreitete und bis Ende der 1990er-Jahre ca. zehn bis elf Millionen Aktive verzeichnete (vgl. Breuer/Sander 2003: 76; Pfeil 1999). Im Vergleich dazu werden die Zahlen von aktiven Skateboarder*innen, wie in Kapitel 4.2 bereits dargestellt, auf ungefähr eine Million geschätzt (vgl. Hitzler/Niederbacher 2010: 133).² Die zunächst jugendliche Bewegungspraktik des Inlineskatings (vgl. Schwier 1998a: 39) breitete sich innerhalb kürzester Zeit über den Bereich des *Aggressive-Skating* aus.³ Sie bezog sich, ähnlich wie Street-Skateboarding, primär auf gefundene Räume und Skateparks,

-
- 2 Es ist anzunehmen, dass die Zahlen zur aktiven Teilnahme im Inlineskating deutlich verlässlicher sind als die für Skateboarding. Im Rückschluss von verkauften Produkten auf die Anzahl der Teilnehmer*innen können Inlineskates aufgrund von etablierten großen Herstellern (beispielsweise aus der Skiindustrie wie K2) und insbesondere von geläufigen Vertriebswegen bzw. Verkaufsstellen des Einzelhandels mit Instrumenten der Marktforschung zur Konsumgüterindustrie erfasst werden. Im Gegensatz zum i. d. R. Specialty-Vertrieb der spezifischen Skateboardhardware-Produkte über spezialisierte Großhändler (wie etwa Titus) und dem Fachhandel, dem Skateshop, werden die von den fest installierten Konsumgüterdatenanalysen des Massenmarktes (wie etwa die Nielsen Holding) nicht registriert.
 - 3 Die schnelle Verbreitung des Inlineskating-Phänomens wird darauf zurückgeführt, dass es im Vergleich zu Skateboarding deutlich leichter zu erlernen ist (vgl. Heinzlmaier 1999: 25).

differenzierte sich weiter in verschiedene Nutzer*innen-Gruppen, in Sportskating und Freizeit-Skater*innen, aus und sprach zunehmend nicht nur Kinder und Jugendliche an, sondern vor allem auch Erwachsene (vgl. Breuer/Sander 2003: 76). Diese dynamische Diffusion innerhalb der Nutzer*innen-Gruppen, die sich landesweit nicht nur nach demografischen, sondern auch nach psychografischen, also nach vielfältigen Nutzungsmotiven gestaltete, führte so zu einem wahren Massenmarkterfolg mit bis dato unvergleichbarer Präsenz von Trendsport in der Stadt, sei es in Form von Inlinehockey auf öffentlichen Plätzen (vgl. Gebauer et al. 2004: 36 ff.), als Marathon-Inlineskating, als Fitnesssport auf Fahrradwegen oder als »Gesundheitssport« (Schäfer 2020: 128). In der Literatur gilt Inlineskating als die attraktivste Lifestylesportart der 1990er-Jahre (vgl. Breuer/Sander 2003: 76; vgl. Rittner 1999: 123). Der Boom der neuen Trendsportarten, in Form der beiden genannten Rollsportarten Mitte der 1990er-Jahre, führte neben einer starken Präsenz auch zu den bereits mehrfach angesprochenen Raumkonflikten. Städte und Gemeinden reagierten auf diesen dynamisch aufkommenden Bedarf mit dem Aufbau eines umfangreichen Angebots an öffentlichen Skateparks (vgl. Mikmak 2014: 35; Schäfer 2020: 151 ff.), das sich bis zur Jahrtausendwende flächendeckend von den Großstädten aus bis in kleinere Städte (vgl. Schäfer 2020: 153) und zum Teil bis in ländliche Regionen ausbreitete. »Errichtet werden diese Anlagen in Parks, neben Sportanlagen und [...] Recyclinghöfen; überall, wo 30 auf 20 m Boden günstig zur Verfügung stehen« (Schäfer 2020: 152).

Vielorts wurden Flächen asphaltiert und Skateanlagen zumeist in einem Top-Down-Planungsansatz, das heißt ohne Beteiligung der Nutzer*innen von Rollsport, von fachfremden Landschaftsarchitekten und Mitarbeitern*innen der Verwaltung aus den Katalogen von ebenfalls Skateboard- und Inlineskate-fernen Betonfertigteilerherstellern nach einem Baukastensystem modular zusammengestellt, um die Flächen mit Fertigrampenelementen zu bestücken. Das Sortiment der Hersteller bestand zumeist aus standardisierten Rampenelementen, die sich aus Sicht der zu diesem Zeitpunkt wenig informierten Bauherren modular kombinieren ließen, die man auf Flächengröße und Höhe des Budgets flexibel anpassen konnte und – vermutlich besonders wichtig – die TÜV-zertifiziert waren. Dieses Angebot war vor allem auf den Bedarf von Städten und Gemeinden ausgerichtet, allerdings stimmte diese Bauweise kaum mit der Realität der Bedürfnisse und Wünsche der Nutzer*innen überein. Häufig lieferten die Hersteller die (Werks-)Planung direkt kostengünstig mit, sodass sie bei der Umsetzung der Baumaßnahme als Generalunternehmer handeln konnten, anstatt – wie heute üblich – beim Skateparkbau eine Trennung zwischen der Planung und dem ausführenden Unternehmen vorzunehmen. Bei der ersten Generation öffentlicher Skateanlagen kann dies zu Konflikten bei der Planung geführt haben, nämlich zwischen einer Planung im Sinne des Herstellers, einer vermeintlichen Verfahrenseffizienz der kommunalen Verwaltung und einer Konzeption, die auf die Interessen der Nutzer*innen ausgerichtet

ist. Die Struktur und die standardisierten Elemente auf den Asphaltflächen bewirken, dass diese »Standard-Anlage[n] für Skateboarding und Inline« (Schäfer 2020: 152) deutschlandweit einen sehr ähnlichen Charakter haben und oftmals nahezu identisch erscheinen. Diese Großoffensive kommunaler Skateparkumsetzungen, die vor allem von Grünflächen- und Landschaftsämtern ausging, lässt sich heute als die Ära der Katalog-Skateparks bezeichnen (vgl. Kleinschmidt 2005; Mikmak 2014: 34 ff.; Eichler/Peters 2015: 25). Die meisten Rampelemente (wie etwa die *Funbox*) waren im Zuge der Verbreitung von Street-Skateboarding Mitte der 1990er-Jahre bereits veraltet.

Die Ideen zur Gestaltung der standardisierten Elemente der Spielplatz- und Betonfertigteilmhersteller waren einer vorherigen Skateboardgeneration entliehen, als in den ausgehenden 1980er-Jahren in der Übergangszeit von der *Halfpipe* zum Street-Skating die Skateboarder*innen nach dem DIY-Prinzip selber zum Großteil hüfthohe Holzkonstruktionen (*Jump Ramp*, *Quarter Ramp* etc.) mit begrenzten Mitteln in einer primitiven Bauweise herstellten (vgl. Schäfer 2020: 151 ff.). Zudem wichen häufig die Abmessungen und Geometrien der einfachen Standardelemente der Betonfertigteilmhersteller von den Merkmalen für eine optimale Nutzung deutlich ab (vgl. Mikmak 2014: 36). Über die Fehlkonstruktion dieser primitiven Obstacles hinaus bestand ein weiteres Defizit bei der Planung darin, die Rampen auf der Fläche so zu arrangieren, dass ein bestmöglicher Fahrfluss erreicht werden konnte. Oftmals wurden Fahrwege nicht bedacht, der An- oder Auslauf war z. B. zu kurz (vgl. Peters 2016: 125; Schäfer 2020: 153), wodurch solche Skateanlagen den optimalen Fahrfluss, den *Flow*, verhinderten. Nicht zuletzt ist der minderwertige Asphaltboden im Vergleich zu glatten Betonoberflächen für Skateboarding dem Bewegungsfluss (und vielen weiteren qualitativen Aspekten) wenig zuträglich.⁴ Aufgrund der körnigen Oberfläche des Asphalts hat dieser Bodenbelag einen erhöh-

4 An dieser Stelle möchte ich klarstellen, dass meine Arbeit nicht den Empfehlungen der FLL folgt, in deren Ausführungen Asphaltboden lediglich als qualitative Abstufung bewertet, aber dennoch als Handlungsalternative für die Planung von Skateparks angegeben wird, anstatt den Stand der Technik der Ortbetonbauweise und die Betonbodenplatte unmissverständlich als Empfehlung darzulegen (vgl. FLL 2016: 53). Das in der öffentlichen Verwaltung landesweit verbreitete Regelwerk der FLL führt aufgrund des Aspekts des Bodenbelags in der Praxis nicht zur eigens proklamierten Qualitätssicherung (vgl. ebd.: 3), sondern kann weiter zu minderwertigen Katalog-Skateparks beitragen. Die einzige Erklärung für Skateanlagen aus modularen Elementen auf Asphaltboden ist ausschließlich in ökonomischen Gründen zu finden. Städte und Gemeinden mit beschränkten Mitteln auf der einen Seite und Hersteller, die für diese Ausgangssituation der öffentlichen Verwaltung ein Angebot von modularen Skateparkelementen bereithalten. Auf diese Weise verhelpfen Hersteller Kommunen zu einer offiziellen, TÜV-zertifizierten Skateanlage, gleichwohl es sich um eine minderwertige Lösung handelt, was vielen Entscheidungsträgern*innen von Städten und Gemeinden entweder nicht bewusst ist oder die dennoch diesen problematischen Kompromiss in Kauf nehmen. Die folgenden vier Aspekte lassen sich gegen Asphalt und für Betonböden zusammen-

ten Reibungswiderstand und bedingt dadurch eine verminderte Roll- und Gleitfähigkeit. Daher bietet Asphaltboden generell eine vergleichsweise geringere Flow-Qualität. Das Ergebnis der Gestaltung und die Qualität dieser Skateanlagen führte dazu, dass kaum eine dieser Anlagen auf besonders positive und nachhaltige Resonanz der Nutzer*innen traf, sondern in den allermeisten Fällen völlig an den Bedürfnissen dieser vorbeigeplant war (vgl. Kleinschmidt 2005; Mikmak 2014: 35 ff.; Eichler/Peters 2015: 25; Peters 2016: 125; Schäfer 2020: 153). Es lässt sich *ex post* nicht rekonstruieren, für welche Bewegungspraktik, also ob für Inlineskating oder für Skateboarding, diese Anlagen primär geschaffen wurden. Wenn man bedenkt, dass das Street-Skateboarding seit Anfang der 1990er-Jahre zwar in der Stadt zunehmend präsenter wurde, sich aber der eigentliche Skateboardboom erst in den ausgehenden 1990er-Jahren vollzog und die allgemeine Präsenz von Inlineskating gegen Mitte der 1990er-Jahre um den geschätzten Faktor 10 größer war als Skateboarding, ist die Vermutung naheliegend, dass der von städtischer Verwaltung und Politik wahrgenommene Bedarf sich überwiegend auf das Inlineskating bezog.⁵ Doch unabhängig davon, wen Städte und Gemeinden als Hauptzielgruppe anvisiert haben, lässt sich festhalten, dass fast alle diese Anlagen zu keiner Zeit die Bedürfnisse und Wünsche der lokalen Akteure*innen, sei es auf acht oder vier Rollen, widergespiegelt haben. Erklären lässt sich diese flächendeckende kommunale Fehlplanung u. a. mit der Unwissenheit von Städten und Gemeinden, mit einer in Deutschland bis Anfang 2010 gering ausgeprägten professionalisierten Skateparkindustrie (vgl. Mikmak 2014: 35), mit mangelnder Erfahrung im Umgang mit Trendsportszenen, mit der Konzentration der Skateboardszene auf das Street-Skating in gefundenen Räumen und mit der fehlenden kommunalen internen Abstimmung untereinander (intersektoral) sowie einer gering ausgeprägten Verbreitung von integrativ-partizipativen Planungsverfahren (vgl. Schäfer 2020: 158). Heutzutage werden immer mehr dieser Investitionsruinen (vgl. Peters 2016: 125) komplett saniert, zum Teil vergrößert und zu modernen Skateparks entwickelt. Von den aktuell ca. 2.000 Skateanlagen in Deutschland (vgl. skatemap.de 2019)⁶ lassen sich grob geschätzt

fassen: 1. Qualität für Nutzer*innen; 2. geringere Verletzungsgefahr; 3. höhere Lebensdauer; 4. wirtschaftliche Nachhaltigkeit.

- 5 Weiter könnten auch Konflikte in bestehenden etablierten Skateparks, die im Zusammenhang mit dem plötzlichen Ansturm Mitte der 1990er-Jahre aufgrund des Inlineskatingtrends stehen, dazu geführt haben, ein Bedürfnis nach einer Erweiterung des Skateparkangebots anzuzeigen. Ich erinnere mich als Zeitzeuge sehr gut daran, als Mitte der 1990er-Jahre wie aus dem Nichts, die *Aggressive Inliner*, die zu diesem Zeitpunkt noch wenigen Skateparks der Szene fluteten und versuchten, sich diese Räume anzueignen, was aus verschiedenen Gründen zu massiven Konflikten mit Skateboardern und BMXern führte.
- 6 Die geschätzte Anzahl von rund 2.000 Skateanlagen bezieht sich auf eine Auswertung der größten Datenbank von Skateanlagen in Deutschland auf skatemap.de und schließt eine vorsichtige Aufrundung der dort nicht erfassten Anlagen mit ein.

ca. 80 Prozent als Katalog-Skateparks bezeichnen. In Großstädten ist ein Teil dieser Anlagen bereits saniert im Vergleich zu Provinzstädten und ländlichen Regionen, die mit deutlich weniger Ortbetonskateparks ausgestattet sind. Beispielsweise gibt es in Köln nur noch ca. 30 Prozent sanierungsbedürftige Katalog-Skateparks (vgl. Kilberth et al. 2017: 22). In Berlin weist die Skateparkerhebung des 1. Berliner Skateboard-Vereins (2019) von den 85 gesichteten Skateanlagen einen Anteil von 62 Prozent Katalog-Skateparks auf und kommt zu dem Fazit: »dass der große Teil der bewerteten Flächen die Ansprüche an moderne Skateparks mitunter weit verfehlt« (ebd.: 176). In München beschloss der Bauausschuss des Stadtrates im Jahr 2017 die Sanierung von sieben eben solcher Skateanlagen mit einem Gesamtbudget von rund 1,8 Mio. Euro (vgl. Vogel 2019: 40). Planung und Bau werden meistens getrennt an spezialisierte Skatepark-Planungsbüros⁷ und ausführende Unternehmen vergeben. Ein partizipatives Planungsverfahren unter Einbeziehung der lokalen Nutzer*innen ist schon fast obligatorisch. So entstehen auf dem Fundament der Katalog-Skateparks mehr und mehr State-of-the-Art-Skateanlagen.

Wir müssen uns vergegenwärtigen, dass die innerhalb der 1990er-Jahre installierten Flächen für die Rollsportnutzung bis heute einen Großteil bestehender Skateanlagen in Deutschland ausmachen. Im Zuge der stetig fortschreitenden Urbanisierung und dem zunehmenden Mangel an Bewegungsräumen (vgl. Bindel 2008: 39; Kähler 2015a: 64), insbesondere in verdichteten Großstädten, stellen sie gewissermaßen eine Sicherung von designierten Räumen für Skateboarding und artverwandte Bewegungspraktiken dar, die vielerorts noch auf die Sanierung zu einem modernen Ortbetonskatepark warten, um ihr jeweiliges örtliches Potenzial entfalten zu können.

5.1.2 Skateparks als Bürgerinitiative

Grundsätzlich kann man drei Szenarien für den Planungsbedarf von öffentlichen Skateparks unterscheiden:

- 1.) Städte oder Gemeinden planen (neue) Skateparks aus eigenem Antrieb, unabhängig vom lokal angezeigten Bedarf der Nutzer*innen (siehe oben).
- 2.) Vornalms von Städten oder Gemeinden geschaffene und in den Verkehr gebrachte Skateparks sollen saniert bzw. vergrößert werden.

7 Heute werden viele der Planungsbüros und ausführende Firmen, die auf Skateparks spezialisiert sind, von ehemaligen Skateboardern betrieben, was mit Gewissheit zur Verbesserung des Designs von Skateparks beiträgt. Ebenfalls im Feld von Skateparks zeigt sich die in Kapitel 3.2 angesprochene Verschränkung der Protagonisten*innen der Skateboardszene mit den Akteuren*innen des geschäftlichen Bereichs bzw. des Marktes.

- 3.) Bürgerinitiativen tragen den Bedarf an neuen Skateparks oder die Sanierung von bestehenden Anlagen an die kommunale Verwaltung heran.

Da Skateparks kein gesetzter sporräumlicher Inhalt in kommunalen Gesamtkonzepten und Masterplänen sind, befördert jeder Planungsbedarf Städte und Gemeinden in eine konstitutiv reaktionäre Situation, wie sie auf örtlichen Rollsportbedarf adäquat reagieren sollen. Das macht Skateparkprojekte vor allem zu Initiativen, die auf Bürgerbegehren beruhen. Bei einer solchen Initiative setzen sich Einzelne als Mandatsträger*innen, stellvertretend für die lokale Skateboard- oder BMX-Szene, für deren Interessen ein und treten an die öffentliche Verwaltung heran. Heutzutage gibt es nur noch wenige Skateparkplanungen ohne vorausgegangene Nutzer*innen-Initiative, die den lokalen Bedarf anzeigt, bzw. Skateparkplanungen, die gemäß der oben genannten Punkte a) und b) ohne partizipatives Planungsverfahren umgesetzt werden. Kurzum: In jedes Skateparkprojekt sollen lokale Interessenvertreter*innen und die Nutzer*innen einbezogen werden. Die Anlaufpunkte sind häufig die lokalen Bezirksverwaltungen, die mit den jeweiligen Abteilungen der öffentlichen Verwaltung in Verbindung stehen. Die Abteilungen sind i. d. R. das Jugend-, Grünflächen- oder Sportamt, je nach Struktur der Städte bzw. der Gemeinden und nach der entsprechenden Skateparkprojekt-Zielsetzung sowie nach vorhandenem oder anvisiertem Standort. Dabei kommt es in der Praxis auch vor, dass die Ämter koordinativ zusammenarbeiten, und/oder es existieren bereits Kontakte zu Ämtern und Personen innerhalb der Verwaltung mit Erfahrungen in Skateparkanlagen, was vor allem in Großstädten zutrifft. Von den Bürgerinitiativen wird teils implizit, teils explizit erwartet, dass sie sich als gemeinnütziger Verein organisieren, um gegenüber der Stadt als rechtlich offizielle Organisation bzw. souveräner Ansprechpartner auftreten zu können (vgl. Peters 2016: 279 ff.). Der Verein erlangt damit – als Mittel zum Zweck – Teilhabe an öffentlichen Planungs- und Entscheidungsprozessen; meiner Erfahrung nach ist dies der Hauptgrund für die Gründung von Skateboardvereinen. Eichler/Peters fragen berechtigterweise danach, ob

»eine Berücksichtigung von Interessen informeller Sportgemeinschaften nur dann möglich [ist], wenn diese als Szene selbst in der Lage sind, sich auf die Mechanismen und Prinzipien der Kommunalpolitik einzustellen?« (2012: 156).

In der praktischen Umsetzung von partizipativen Prozessen der Sportentwicklungsplanung zeigt sich häufig eine Dominanz von Partikularinteressen verwaltpolitischer Akteure*innen und von Sportvereinen (vgl. Wäsche et al. 2015: 164). Mit dem allgemeinen Anliegen zu mehr Bürgerbeteiligung stellt sich die Frage, ob eine Beteiligung an städteplanerischen Prozessen nicht auch informell möglich sein sollte bzw. ein informelles Engagement deutlich erleichtert und ebenbürtig gewichtet werden könnte? Denn die formellen und rechtlichen Voraussetzungen

können durchaus eine nicht zu unterschätzende Barriere für Bürgerbeteiligungen darstellen. Insbesondere für jugendkulturelle Bewegungspraktiken wie Skateboarding (Stichwort: Minderjährigkeit) und deren konstitutionell informelle Organisationsstruktur kann die geforderte Bürokratisierung eines Anliegens, neben dem allgemeinen Aufwand, mitunter auch ideologisch zu Schwierigkeiten führen. Stellen sich die Initiativen dennoch auf diese bürokratischen Hürden ein und gründen einen Verein, zeichnen sich in der Praxis häufig zwei inhaltliche Ausrichtungen bei der Wahl des Vereinszwecks in der Vereinsatzung ab:

- a) Verein zur Förderung von Skateboarding als Sport und
- b) Verein zur Förderung von Skateboarding als Jugendkultur.

Nicht selten resultiert die Wahl des Vereinszwecks aus dem Kontakt zur jeweiligen Abteilung der Stadtverwaltung (Sport- oder Jugendamt).

5.1.3 Die Finanzierung von öffentlichen Skateparks

Neben der Verhandlung und Klärung der geografischen Lage (siehe unten) werden die Bürgerinitiativen schnell mit Fragen der Finanzierung als Haupterfolgsweg konfrontiert. Ohne der Finanzierung von Skateparks hier einen größeren Umfang widmen zu können, sollen im Folgenden einige wichtige Aspekte zusammengefasst werden: Die Finanzierung von Skateparks für die Öffentlichkeit stammt häufig aus verschiedenen Bereichen der kommunalen Verwaltung. Für die Freiraumplanung von Freizeit-, Spiel- und Sportflächen stehen den entsprechend zuständigen Abteilungen in der Verwaltung aus unterschiedlichen Töpfen Geldmittel zur Verfügung. Wie weiter oben bereits ausgeführt, besteht grundsätzlich kein Anspruch auf Fördergelder für Skateparkprojekte, und so kommt es zu unterschiedlichen Finanzierungsmodellen, nicht zuletzt aufgrund der ungleichen finanziellen Gesamtsituation der Kommunen deutschlandweit. Die Kommunen verfügen dabei entweder über ausreichende Mittel, um eine Finanzierung vollständig und unabhängig zu leisten, oder sie stellen auch nur teilweise oder keine Gelder zur Verfügung. Oftmals sind die Initiativen aufgefordert, einen bestimmten finanziellen Beitrag zu leisten, das bedeutet, Eigenmittel einzubringen, wie beispielsweise Spendengelder einzuwerben oder Sponsorenengagements für das Skateparkprojekt auszuhandeln. Es ist zu beobachten, dass vielerorts zunehmend auf kommunalexterne Fördergelder zurückgegriffen werden muss, weil die häufig knappen Mittel der Kommunen (vgl. BBSR 2011: 72) für die Investition in Skateanlagen nicht ausreichen. Dabei handelt es sich um spezielle Fördermittel und Förderprogramme, die vom Land, Bund und der EU aufgelegt werden. Hier einige Beispiele:

- Interkommunale Fördermittel (beispielsweise interkommunale Stadterneuerung),

- Förderprogramme Investitionspakt soziale Integration im Quartier,
- Lebendige Stadt Sport bewegt Vielfalt (Gesundheit und Integration),
- Entwicklung des ländlichen Raums (LEADER-Programm u. Ä.).

Das heißt, bei Fördermitteln kann es sich u. a. um Gelder für Stadterneuerung/Vitalisierung, soziale Anliegen, sportpolitische und gesundheitliche Förderung handeln. Dabei sind die Förderquoten unterschiedlich, sie können mitunter kombiniert werden und betragen zwischen 10 und 90 Prozent der Investition als Unterstützung für die Kommunen und Vereine. Für die Antragsstellung dieser kommunalexternen Fördergelder ist, neben den in Kapitel 4.3 beschriebenen sozialen Aspekten eines Skateparkprojekts, eine spezifische Zielsetzung des Skateparks besonders relevant, um den Förderzweck genau zu treffen. Aufgrund der vielfältigen Erscheinungsformen und Nutzungskonzepten von Skateparks kann bei der Beantragung von investiven Fördergeldern die inhaltliche Ausrichtung dem spezifischen Förderzweck meistens erfolgreich entsprochen werden.

5.2 Die geografische Lage von Skateparks

Wie beschrieben, treten Skateanlagen als zweckbestimmte Inhalte zumeist auf Grünflächen oder in Parkanlagen in Form von Spiel-, Freizeit- und Sportflächen innerhalb von Städten und Gemeinden in Erscheinung. Die Auswahl der Flächen, die für die Verortung von Skateanlagen genutzt werden sollen, erfolgt dabei singular als Einzelfallbetrachtung und wird bislang nicht in gesamtstädtische Zusammenhänge gesetzt. Wegen dieser vielerorts fehlenden ganzheitlichen Perspektiven der Stadt für die allgemeine Sportraumplanung wird von der dvs-Kommission für Sport und Raum als zentrale Forderung formuliert, die Planung von Sporträumen integrativ und interdisziplinär als festen Bestandteil in der Stadtplanung zu verankern und intersektoral umzusetzen (vgl. BBSR 2011: 13 ff.; Göring et al. 2018: 9 ff.). Mit ihren starren Strukturen und einem konstitutionellen Planungsansatz »von oben«⁸ (vgl. Kähler 2015b: 8 ff.) wird die herkömmliche Stadtplanung dem Wandel und der Planung von bedarfsgerechten Sporträumen nicht mehr gerecht (vgl. BBSR 2011; Rütten/Nagel/Kähler 2014; Göring et al. 2018). Obwohl es inzwischen vermehrt zum Umdenken und der Implementierung von alternativen Planungsansätzen und Verfahrensweisen kommt, die sich mitunter speziell an jugendkulturelle Bewegungspraxen unter dem Planungsansatz »von unten« fassen lassen (vgl. Kähler 2015b: 12; Haury 2015; Eichler/Peters 2015; Dobberstein 2015;

8 Die Differenzierung der Planungsansätze »von unten« und »von oben« geht auf Rauterberg (2013) zurück.

Wäsche/Beecroft/Parodi 2015: 163 ff.), von denen mittlerweile auch einige als *Models of Good Practice* zu registrieren sind, haben sich landesweit in vielen Städten und Gemeinden diese neuen Ansätze noch nicht nachhaltig etabliert. Die aktuell vorherrschende Realität scheint oftmals ein Silodenken der öffentlichen Verwaltung in traditionellen Strukturen zu sein. Fern eines kommunalen Gesamtkonzeptes bezieht sich die bauliche Umsetzung von Skateparks i. d. R. meistens reaktiv auf lokale Bedarfe und wird zu Einzelfallentscheidungen und zu partikularen Projekten der Bezirksverwaltungen bzw. der zuständigen Abteilung der kommunalen Verwaltung. Das heißt, die geografische Lage von öffentlichen Skateparks in Städten und Gemeinden ist vor allem das Resultat traditioneller, städtischer Planungslogik und nicht zuletzt das Ergebnis von Verfügbarkeit städtischer Flächen, das insbesondere für verdichtete Großstädte zutrifft. So finden sich Skateparks bislang vor allem dort, wo sie sich konform in die Stadtplanung einfügen lassen, selbstverständlich nicht in erster Linie da, wo die Nutzer*innen sie gerne hätten. Hier zeigt sich die von Kähler (2015a: 52 ff.) beschriebene Diskrepanz in der Übereinstimmung von aktuellen Wünschen der Menschen und dem Sinn bzw. der zugewiesenen Funktion, die Städteplaner*innen für die Freiräume vorgesehen haben. Sofern es in der Praxis Zuspruch von Politik und Verwaltung für ein Skateparkprojekt gibt, wird die dem Bauleitplan zugrunde liegende Potenzialfläche weiter auf Eignung geprüft. Für die Genehmigung eines Standorts muss eine Skateanlage einen umfangreichen Kriterienkatalog an Anforderungen für die baurechtliche Genehmigung erfüllen (vgl. FLL 2016: 48 ff.), von denen die Schallemissionen, also der ausgehende Lärm von Skateanlagen, aus baurechtlicher Perspektive als der neuralgische Punkt der Standortbestimmung von Skateparks anzusehen ist. Oftmals haben vor allem Lärmprognosen bzw. -messungen die Konsequenz, dass Skateparks in weniger lebhaften Standorten abwandern müssen oder die designierten Orte sowie bereits bestehende Anlagen durch Auflagen wie etwa Lärmschutzwände, Betriebszeitregulierungen und weitere lärmemissionsreduzierende Maßnahmen zum Objekt baurechtlicher Intervention werden.

In jüngster Zeit ist eine Tendenz zu beobachten, Skateparks an Freizeitparks, die Raumangebote für weitere informelle Sportarten bereithalten, anzuschließen. Diese Parks sind meistens in Grünflächen verortet und existieren unter verschiedenen Labels wie etwa: Jugendfreizeitpark, Mehrgenerationenpark, Familienpark, Sportpark. Sie sind zum Teil ausgestattet mit einer Auswahl von Pumptracks, Streetball, Parkour, Calisthenicsanlagen, Boulebahn u. v. a. Das Konzept fußt zum einen auf infrastrukturellen Synergien (Konvergenz der Nutzer*innen und wechselseitiger sozialer Kontrolle), zum anderen scheint es einen Kompromiss widerzuspiegeln zwischen der Verfügbarkeit der Fläche, der Verträglichkeit mit dem Umfeld, dem Aufwand der Verwaltung und der Zustimmung der Politik. Die kommunale bürokratische Verfahrensweise bzw. die Sicherheitsmaxime der öffentlichen Verwaltung, sich nicht primär auf Chancen, Potenziale und Möglich-

keiten zu konzentrieren, sondern möglichst keinen Verfahrensfehler zu riskieren, führt in der Praxis dazu, Skateparks dort zu platzieren, wo sie am wenigsten stören, anstatt dort, wo sie den größten Nutzen bringen und am erfolgversprechendsten wären (vgl. auch Whitley 2009: 61). In diesem Zusammenhang ist es wichtig zu erwähnen, dass sich das Stören nicht nur auf den in Dezibel gemessenen Lärm bezieht, sondern dass sich beispielsweise Anwohner bereits bei dem Gedanken an die Präsenz der Nutzer*innen von Skateparks gestört fühlen können. Nicht selten eilen den Skateboarder*innen diffuse und zum Großteil unbegründete stereotype Vorurteile voraus, weshalb es vorkommen kann, dass sie als soziale Personengruppe unerwünscht sind (vgl. Chiu 2009: 36; Whitley 2009: 7 ff.; Bradley 2014: 63; Mikmak 2014: 55 ff.; Peters 2016: 282; Atencio et al. 2018: 111) und sich Anwohner gegen Skateparkprojekte aussprechen und diese gewissermaßen präventiv verhindern.

In der angelsächsischen und deutschsprachigen Literatur lassen sich einige spezifische Hinweise zu den Qualitäten finden, die, unabhängig vom Skatepark selber, die Attraktivität eines Standorts determinieren (vgl. Whitley 2009: 61 ff.; Vivoni 2010: 70 ff.; FLL 2016: 43 ff.). Zusätzlich zu den Skatepark-spezifischen Kriterien liegen auch Studien dazu vor, welche Merkmale von gefundenen Räumen für Skateboarding von besonderer Bedeutung sind, die hier höchst anschlussfähig in die Betrachtung mit einfließen (vgl. Eichler/Peters 2012: 153 ff.; Mikmak 2014: 23 ff.). Zusammenfassend lassen sich die Qualitäten für die Attraktivität eines Skateparks in die zwei Bereiche einteilen:⁹

- 1.) Die infrastrukturelle (Ein-)Anbindung;
- 2.) Die sozialräumliche Umgebung.

Diese beiden Bereiche werden im Folgenden erläutert.

1.) Die infrastrukturelle (Ein-)Anbindung

Die infrastrukturelle (Ein-)Anbindung stellt die Frage: Wie zugänglich ist die Lage und wie gut ist der Skatepark erreichbar? Die Zugänglichkeit und die Erreichbarkeit eines Standorts, insbesondere die Anbindung via ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr), ist ein entscheidendes Erfolgskriterium für eine Skateanlage

9 Auf technisch-funktionale und rechtliche Faktoren, etwa welche Qualität der Baugrund bietet, dass die Zufahrt für Rettungsfahrzeuge und dergleichen gewährleistet ist, und Aspekte bezüglich der Baugenehmigung usw. wird nicht weiter eingegangen. Zudem werden an dieser Stelle keine Außenanlagen und Zuschauer-Möglichkeiten berücksichtigt, da sie meiner Auffassung nach Teile des Skateparks sind und im Zusammenhang mit der Größe der Fläche stehen, jedoch nicht im engeren Sinne mit der Lage.

(vgl. Whitley 2009: 61 ff.; Vivoni 2010: 61 ff.; FLL 2016: 43). Über die Zugänglichkeit hinaus ist die Zentralität der Räume für Skateboarding besonders wichtig (vgl. Eichler/Peters 2012: 153 ff.; Mikmak 2014: 23 ff.). Dieses Merkmal bezieht sich nicht zwangsläufig auf die Lage im Stadtzentrum, sondern kann sich auch relativ zum Standort beispielsweise auf eine zentrale Lage in einem Bezirk, Stadtteil und auf andere spezifischen Areale beziehen, wie etwa die Platzierung innerhalb einer Grünfläche. Aus einer gesamtstädtischen Betrachtung sollte das Skateparkangebot möglichst vielfältig und abwechslungsreich sein, jedoch ist es häufig ein großer Vorteil, wenn die Standorte eine gute Sichtbarkeit bieten (vgl. Whitley 2009: 62 ff.). Ist die Skateanlage an einem Ort, der gut sichtbar ist, können die Nutzer*innen auch von Passanten und Zuschauern wahrgenommen werden, was potenzielle Interaktionen zwischen Akteuren*innen sowie anderen Personengruppen begünstigen kann. »When skateparks are situated within the community, skateboarders become a part of the community« (Whitley 2009: 63). Dies kann eine allgemeine sozialräumliche Integration bewirken und so dazu beitragen, die oben ange deuteten Vorurteile gegenüber Skateboarder*innen abzubauen. Zudem kann eine Blickdurchlässigkeit von Skateparks eine präventive Wirkung haben, die problematische Verhaltensweisen von Jugendlichen und Vandalismus einschränken bzw. verhindern kann. Schließlich begünstigt die Einsehbarkeit eine implizite soziale Aufmerksamkeit, die zu mehr Sicherheit für bestimmte Personengruppen (etwa Kinder) und zu Gender-Inklusion beiträgt (vgl. Kap 4.4.1). Die verkehrsstrukturelle Anbindung, die Zugänglich- und Erreichbarkeit, die Zentralität sowie die Sichtbarkeit können auf die Forderung abzielen, Skateparks in belebte Lagen mit einer hohen Frequenz von Passanten und möglichst als Teil des städtischen Lebens zu platzieren (vgl. Eichler/Peters 2012: 153; Mikmak 2014: 28 ff.; Atencio et al. 2018: 63 ff.). Also Skateanlagen in belebte Lagen zu platzieren, anstatt sie, wie bislang üblich, nahezu ausschließlich außerhalb von frequentierten innerstädtischen Bereichen anzusiedeln.

2.) Die sozialräumliche Umgebung

Die sozialräumliche Umgebung wird sowohl räumlich im Sinne eines Umfeldsetting – Angebot der umgebenden Infrastruktur – als auch sozial verstanden, welche Personengruppen, nach sozialen Kriterien betrachtet, das Umfeld ausmachen. Im Vordergrund stehen die beiden Fragen: Wie gut ist die nähere Umgebung ausgestattet und wie passend ist sie? Grundsätzlich gilt, dass das sozialräumliche Umfeld und die jeweiligen Skateparkkonzepte ganz unterschiedlich sein können, wie die Studie von Atencio et. al. 2018 in der Bay Area im Umfeld von San Francisco (Kalifornien) zeigen konnte. In sozial schwächeren Stadtteilen und Quartieren kann ein öffentlicher Skatepark, der beispielsweise an ein Jugendzentrum angeschlossen ist und mit dem eine gewisse sozialpädagogische Unterstützung im Sin-

ne einer Betreuungs- und Aktivierungsleistung einhergeht, gut funktionieren (wie beispielsweise in der Halle59 in Köln). Ebenso kann eine Skateanlage (*Streetplaza*) mit ikonografischem Design, die in der Nähe einer der teuersten Wohngegenden der Stadt errichtet wird, sehr gut angenommen werden (wie etwa das *Kap 686* in Köln). Unabhängig von der sozialen Struktur eines Wohngebiets kann als Qualität des Umfeldsetting die Versorgungsqualität beispielsweise von sanitären Anlagen, dem Zugang zu Trinkwasser, Restaurants, Schnellimbissen, Cafés, Supermärkten, Kiosks angesehen werden (vgl. Whitley 2010: 61 ff.; Eichler/Peters 2012: 153; Mikmak 2014: 28 ff.).

Außer diesen allgemeinen Versorgungsmöglichkeiten des nahen Umfelds können zur Qualität des Standorts auch bestehende spezifische Bezugspunkte der Szene, wie etwa Skateshops, andere Skate-Spots in der Nähe, beitragen (vgl. Vivoni 2010: 61). Besonders eindrucksvoll verdeutlicht Vivoni (2010) den Stellenwert des Standorts von Skateparks. Aus seiner soziologischen Skateraumstudie in Chicago (USA) in der er u. a. auch verschiedene Skateparks vergleicht, geht hervor, dass nicht die Modernität, Ausstattung und Größe der Skateanlage ausschlaggebend für die höchste Auslastung bzw. Nutzung ist, sondern dass es vielmehr auf den Standort ankommt (ebd.: 70). Unter anderem vergleicht er einen modernen Ort-betonskatepark innerhalb eines Parks mit einer Anlage, die aus modularen Rampen besteht, und die qualitativ als deutlich minderwertig anzusehen ist, mit mindestens zwei weiteren – eher höherwertigen – Skateparks der US-amerikanischen Großstadt. Der modulare Rampenskatepark mit glattem Betonboden befindet sich unter einer Brücke in einer relativ zentralen Lage, die eine hohe Frequenz von Passanten aufweist. Von allen untersuchten Skateparks in Chicago war dies – von der Qualität vergleichsweise als minderwertig anzusehen – die am stärksten genutzte Skateanlage. Außer dieser belebten und zugänglichen Lage und neben der Funktion der Überdachung, die im Sommer Schatten spendet und ganzjährig gegen Regen schützt, wird hier ein Phänomen sichtbar, das im Kontext von Merkmalsausprägungen steht, die einen Raum für Skateboarding besonders attraktiv machen und die von Eichler/Peters (vgl. 2012: 153) als eine »mit dem Skate-Image korrelierende ikonografische Architektur und Ästhetik« (Mikmak 2014: 29) beschrieben wird, die zu einem »urban feeling« (Schwinghammer 2019a: 73) beitragen kann. Denn die Anmutung der Lage dieses öffentlichen Skateparks unter einer Brücke korreliert mit einigen in der Szene weltweit bekannten DIY-Skateparks: *Portland's Burnside Project*, *Philadelphias FDR Skatepark*, *San Pedro's Channel Street Skatepark* etc. (vgl. Vivoni 2010: 70). Einerseits wird hier die Bedeutung des Standorts sichtbar, andererseits kommt auch eine soziokulturelle Eigenlogik der Skateboardszene zum Ausdruck. Betrachtet man die Liste der Attraktivitätsmerkmale, dann drängt sich die Frage auf, ob sich diese Aspekte nicht auch allgemein für jeden anderen öffentlichen Freiraum bzw. sporträumlichen Inhalt (Bolz-, Streetballplatz, Inline-

hockeyfeld usw.) übertragen lassen¹⁰ bzw. wodurch sich denn das Spezifische für Skateanlagen auszeichnet? Aus Sicht der Akteure*innen kann ein Großteil des städtischen Raums als Skateraum angesehen werden. Somit steht für die Nutzer*innen jeder Raum für Skateboarding innerhalb einer Kommune in einer Art von relativen Attraktivitätswettbewerb zu jedem anderen, und so stehen auch künstliche Zweckräume wie Skateparks untereinander im Wettbewerb, ebenso wie zu gefundenen Street-Spots in der Stadt. Das ist der Hauptgrund, warum deutschlandweit kaum ein Skatepark kommerziell betrieben werden kann (vgl. Kuhn 2019: 107), weder indoor noch outdoor. Bis dato ist es kaum möglich, durch Eintrittsgelder und Mitgliedsbeiträge für die Nutzung von Skateparks die variablen Betriebskosten, geschweige denn die Fixkosten für eine infrastrukturelle Investition, zu decken. Daher sind insbesondere Skatehallen auf die Unterstützung von öffentlichen Geldern (beispielsweise zum Zweck sozialpädagogischer Arbeit) und von Geldern aus dem privatwirtschaftlichen Bereich, wie Sponsoring, angewiesen. Für die Bedeutung von Versorgungsmöglichkeiten in der Umgebung ist es wichtig zu verstehen, dass die Nutzungsfrequenz eines Skateparks i. d. R. über das Absolvieren einer sportlichen Einheit (ein 90-minütiges Fußballspiel, eine Partie Basketball, einer Outdoor-Fitnessinheit im Park, der Dauer eines Jogginglaufs etc.) deutlich hinausgeht. Die umliegenden Versorgungsmöglichkeiten sollten ermöglichen, dass sich die Nutzer*innen entsprechend der Nutzungsgewohnheiten mitunter den ganzen Tag lang dort aufhalten können. Die außergewöhnlich lange Aufenthaltsdauer¹¹ von vielen Nutzern*innen in Skateparks hängt mit dem beschriebenen totalen Engagement und der Verschmelzung der Lebensstilbereiche zusammen (vgl. Kap. 4.4), die viele Akteure*innen zeigen und die sich soziokulturell erklären lassen.

5.3 Größe und Dimension des Skateparks

Es wurde deutlich, dass die Größe des Skateparks meistens in Relation zur Reichweite bzw. dem Einzugsgebiet der Nutzer*innen steht. Auf kommunaler Planungsebene sollte die Intention und der geografische Bezugsrahmen diesem Größe-Reichweite-Aspekt Rechnung tragen, um Entscheidungen bezüglich der

10 Whitley (2009: 61 ff.) spricht diesbezüglich davon, dass die Qualitäten des Standorts von Skateparks (in den USA) identisch mit denen sind, die Städteplaner*innen heranziehen, um »vibrant public places« zu beschreiben: 1. *Visibility* (Sichtbarkeit); 2. *Comfort* (Aufenthaltsqualität); 3. *Access* (Zugänglichkeit); 4. *Activity* (Belebung).

11 Für die lange Aufenthaltsdauer der Nutzer*innen in Skateparks gibt es bisher noch keine wissenschaftlich abgesicherten Belege. Diese Einschätzung resultiert aus eigener Erfahrung und Beobachtungen. Sie plausibilisiert sich aus den genannten spezifischen Merkmalen von Skateboarding als Stilkultur (Stichwort: *totales Engagement*).

Dimension des Skateparks treffen zu können. Kommunalpolitisch ist es eine wichtige Frage, ob das initiierte Skateparkprojekt ein Angebot darstellt, das sich primär auf das Quartier, den Bezirk, den Stadtteil, die gesamte Stadt respektive Gemeinde oder gar die gesamte Region bezieht. Zudem ist u. a. zu klären, ob sich die Größe der Nutzer*innen-Gruppe vor Ort einschätzen lässt, um das Angebot-Nachfrage-Verhältnis entsprechend auszurichten.

Ein weiterer Aspekt, der im Zusammenhang mit der Größe steht, ist die Frage nach einer Mindestgröße für die jeweilige Disziplin bzw. Art des Terrains. Mit Verweis auf die »Steigerung der Attraktivität der Anlagen sowie zur Erhöhung der Nutzbarkeit und Akzeptanz bei den Sportlern« (FLL 2016: 44) lassen sich im Regelwerk der FLL folgende Mindestgrößen als grobe Orientierungshilfe finden:

- Miniramp: ab 80 m²,
- Pool: ab 160 m²,
- Vert Ramp (Halfpipe): ab 200 m²,
- Bowl: ab 250 m²,
- Skatepark: ab 500 m²,
- Skateplaza: ab 600 m².

Differenzierter betrachtet steht eine Mindestgröße zumeist im Zusammenhang mit einer Mindestdimension bzw. Mindestausstattung, insbesondere wenn es sich um Terrains handelt, die eine Kombination von verschiedenen Disziplinen darstellen (*Street, Park* usw.) im Vergleich zu Einzelanlagen, wie etwa *Pools, Miniramps*. Interessanterweise haben sich trotz der großen Vielfalt und konstitutiven Dynamik in Skateboarding innerhalb der letzten zwei Jahrzehnte sowohl im Transition- als auch im Streetbereich bestimmte Größen, Dimensionen und ein Fundus an wiederkehrenden Formen der Elemente herauskristallisiert, die man als ›Basic Features‹ bezeichnen könnte. Diese Rampen/Hindernisse (Obstacles) können je nach Größe und Zusammenstellung leicht differieren, sie sind nicht exakt gleich, stellen aber generell in Skateparks eine wichtige Grundausstattung dar. Dafür ist eine Mindestflächengröße erforderlich, die einen Grundstock an Elementen bereithält, die die jeweilige Terrainart repräsentiert. Eine größere Fläche ermöglicht ein größeres Angebot an Diversität und vermag so die unterschiedlichen Nutzer*innenpräferenzen besser anzusprechen. Ein gewisses Mindestangebot an Elementen schafft eine höhere Affordanz und begünstigt einen auffordernden Charakter, der der genannten Attraktivität der Anlage und der Erhöhung der Akzeptanz sowie der Nutzbarkeit zuträglich ist.

5.4 Partizipation an der Skateparkplanung

Die Bürgerbeteiligung und Partizipation in kommunalen Planungsprozessen von öffentlichen Projekten als basisdemokratisches Mittel und Teilhabe der Stadtgestaltung zu forcieren, hat schon seit längerer Zeit eine anhaltende Konjunktur und ist bei Weitem keine neue Idee (vgl. Bock/Reimann 2014). Partizipation als Beteiligung der Betroffenen ist ebenfalls in allen modernen Sportentwicklungsplanungsansätzen und Konzepten (wie etwa kooperative, dialogische, integrative Planungsverfahren und -methoden) ein zentraler Baustein bei der Sportraumplanung (vgl. BBSR 2011; Rütten/Nagel/Kähler 2015; Göring et al. 2018). Obwohl bereits vor über 20 Jahren darauf hingewiesen wurde, dass Skateanlagen kooperativ durch Beteiligung der Nutzer*innen geplant werden sollen (vgl. Groh/Bostroem/Schwagerleit/Wülfken-Zahn/Middendorf 1998: 150 ff.; Schäfer 2020: 153), erhält der partizipative Ansatz erst ungefähr ab 2010 Einzug in die Planung von öffentlichen Skateparks und ist heute in der Praxis weitestgehend verbreitet.

Aus der Sicht von Städten und Gemeinden kann die Motivation für den kommunalen Skateparkbau unter anderem mit dem Ziel verbunden sein, »etwas für Jugendliche tun« zu wollen. Ein Skateparkprojekt wird immer häufiger zu einer vermeintlich zeitgemäßen Handlungsoption, ein solches Anliegen räumlich-materiell zu manifestieren. Eine Beteiligung der Nutzer*innen-Gruppen an der Planung kann die Außenwirkung dieser städtepolitischen Zielsetzung bedeutend erhöhen.

Die Beteiligung der Nutzer*innen an der Planung von Skateanlagen ist grundsätzlich ein kritischer Erfolgsfaktor für die Akzeptanz der Anlagen in der lokalen Szene (vgl. Peters 2016: 151; Kilberth et al. 2017: 21). Im Folgenden sollen einige spezifische Aspekte aufgezeigt und der Stellenwert für Skateboarding veranschaulicht werden. Skateparkbeteiligungs- bzw. Planungsgruppen bestehen meistens aus einer triangulären Konstellation:

- Personen der Stadt bzw. Gemeinde, die als politisch-administrative Funktionsträger*innen gefasst werden können (Vertreter*innen der Verwaltung, Mitarbeiter*innen der Fachämter usw.),
- die Beteiligungsgruppe, die sich zum Großteil aus Nutzer*innen und deren Stellvertreter*innen zusammensetzt sowie
- einem Planungsbüro, das von der Kommune als Bauherr direkt oder durch ein zweites Landschaftsplanungsbüro für die Skateparkplanung beauftragt wird (siehe Abb. 7: Skateparkplanungs-Bereiche und Hauptbeteiligte in Kap. 6.5).

Spätestens zu dem Zeitpunkt, an dem eine Skateparkplanung konkret umgesetzt wird, wird obligatorisch zu einem öffentlichen Beteiligungstreffen aufgerufen. Es sollen alle interessierten Bürger*innen die Möglichkeit haben, sich an der Planung zu beteiligen. Auf diese Weise wird allgemein in der Bevölkerung auf das

Projekt aufmerksam gemacht und formell politische Transparenz für die öffentliche Baumaßnahme sichergestellt. In der Praxis werden Treffen der Planungsgruppe im Format mehrmaliger Workshops umgesetzt, vergleichbar mit »mobilen Workshops« (BBSR 2011: 39), die als innovatives, sozialraumorientiertes Verfahren gelten (vgl. ebd.). Da es heutzutage kaum ein Skateparkprojekt ohne vorausgegangene lokale Initiative gibt, stammen die beteiligten Nutzer*innen zum Großteil aus der Initiative selbst. Sie übernimmt zumeist für die zuständige Abteilung der Verwaltung die lokale Kommunikation in Richtung der lokalen Szene, um zu Planungstreffen aufzurufen und um den Personenkreis, vor allem der Nutzer*innen, zu erweitern. In Beteiligungsverfahren von öffentlichen Skateparkplanungen als demokratische Handlungsmaßnahme der bürgerlichen Mitbestimmung sollte es ein zentrales Ziel sein, möglichst viele Stimmen zu hören und in der Planung kollaborativ zu berücksichtigen (vgl. Terkessidis 2018: 13). Die Interessengruppen von Skateparkprojekten bestehen nicht selten aus einer heterogenen Zusammensetzung der zumeist lokal ansässigen Teilnehmer*innen. Von den unterschiedlich repräsentierten Rollsportarten kann eine Beteiligungsgruppe höchst vielfältig sein: Alter, Stilvorlieben, Erfahrungen, Könnenniveaus bis zu bevorzugten Disziplinen bzw. Terrainarten und zu persönlichen Wünschen und Vorstellungen von konkreten Elementen. Das in dieser Arbeit mehrfach erwähnte totale Engagement, das viele Protagonisten*innen zeigen, bzw. der Grad der persönlichen Involvierung in die Praktik führt dazu, dass häufig einige Teilnehmer*innen eine große Expertise in die Planung einbringen können. Das heißt, innerhalb dieser Gruppen befinden sich unter den Nutzern*innen gewissermaßen Skateboardraumexperten, respektive Experten für Räume von artverwandten Bewegungspraktiken, deren Involvierung von besonderem Gewinn für das Projekt sein kann, wenn es gelingt, sie als Kollaborateure*innen in das Projekt einzubinden. Eine zentrale Besonderheit bei der Planung von Skateparks ist die große gestalterische Freiheit, da es bis dato, außer der Berücksichtigung von rechtlichen Sicherheitsaspekten (vgl. DIN 2019), keine genormten Vorgaben für die Abmessungen und die Geometrie der Anlagen gibt. Seitdem sich auch hierzulande die Ortbetonbauweise nach US-amerikanischem Vorbild durchgesetzt hat, werden Skateanlagen individuell geformt. Die gestalterische Dimension der Ortbetonbauweise ist theoretisch nur durch die natürlichen Gegebenheiten, die rechtlichen Rahmenbedingungen und das bereitgestellte Budget der Städte und Gemeinden begrenzt. Dadurch bietet die Gestaltung der Anlagen ein großes Potenzial, die spezifischen Wünsche und Ideen der Nutzer*innen gewinnbringend zu integrieren, und jede Anlage für sich kann ein Unikat darstellen.

Zwischen Wunsch und Wirklichkeit ist die Ausgangssituation vieler Skateparkplanungs-Prozesse ein Spannungsfeld von individuellen, zum Teil sehr unterschiedlichen Wünschen, Präferenzen und Vorstellungen, die auf eine begrenzte Fläche projiziert werden und, mit einem limitierten Budget ausgestattet,

umgesetzt werden sollen. Da es kaum Objektivitätskriterien und Bewertungen von Ideen wie richtig oder falsch, gut oder schlecht gibt, da es sich tendenziell um persönliche Präferenzen und letztendlich um Stimmigkeit handelt, kommt es zwangsläufig zu Verhandlungsprozessen. Demzufolge ist eine zentrale Schwierigkeit der Skateparkplanung, es allen Nutzern*innen gleichermaßen recht zu machen: »Pleasing everybody, I think! That's the hardest part« (Broadley 2017) oder mit Peters:

»Es erscheint [...] unmöglich, beim Bau einer Skate-Anlage allen Partikularbedürfnissen und -wünschen in Gänze gerecht zu werden« (2014: 124).

Wenn wir die Skateparkplanung als einen demokratischen Prozess betrachten und mit Rousseau am *volonté général* – dem Gemeinwohl – ausrichten, um von der Summe der Einzelinteressen zum Gemeinwillen zu gelangen, liegt die Krux bei der Gestaltung von Skateanlagen in der angemessenen Kompromissfindung. Ein wichtiger Erfolgsfaktor besteht letztendlich darin, zwischen guten und schlechten Kompromissen abwägen zu können. Insbesondere der Rolle der von der Verwaltung beauftragten Skatepark-Planer*innen kommt in diesem Zusammenhang innerhalb der Planungsgruppe die besondere Funktion des Mediators/ der Mediatorin zu, der zwischen dem Interesse der Stadt bzw. der Gemeinde als Bauherr und den Wünschen der lokalen Nutzer*innen zu vermitteln hat. Zusätzlich zu starken kommunikativen Fähigkeiten und zu sozialer Kompetenz, um die gruppendynamischen Prozesse leiten zu können, sind eine hohe Fachkompetenz und ein sensibles Verständnis für die Szene erforderlich. Es gilt ein Höchstmaß der teilweise differierenden Wünsche und Bedürfnisse der Teilnehmer*innen zu berücksichtigen. Dies erfordert wiederum die Fähigkeit der zuständigen Planer*innen, eine eigene Position und Szenarien zum konkreten Planungsergebnis entwickeln zu können. Wenn eigene Vorstellungen des Ergebnisses nicht als monolithische Vorgabe, sondern rahmengebend als Orientierungspunkt gesehen werden, können die Planer*innen besonders hilfreich sein und inspirativ als Berater*innen und Optimierer*innen von eingebrachten Ideen dienen. Es ist grundsätzlich richtig und wichtig, die Planung eines Skateparks am lokalen Bedarf auszurichten. Wie erwähnt existieren bis dato keine Prinzipien als Orientierung zur Gestaltung von Skateparks. Die lokalen Bedarfe sind allerdings oftmals nicht nur diejenigen, die durch die Nutzer*innen in Beteiligungsgruppen geäußert werden, sondern können über die mitunter egozentrierten Wünsche mancher Teilnehmer*innen deutlich hinausgehen und müssen darum in einen Gesamtzusammenhang gebracht werden.

Ein Phänomen, das ich in der Praxis von Planungsbeteiligungen bezüglich der Wünsche von Nutzer*innen für spezifische Elemente zuweilen beobachte, ist eine gewisse Präferenz für das maximal risikoreichste Obstacle, das sich die Person selber zu befahren zutraut. Dabei handelt es sich nicht zwangsläufig um das Hindernis, welches von derjenigen Person auch im Alltag präferiert bzw. am häu-

figsten genutzt werden würde. Diese Beobachtung erscheint anschlussfähig an den konstitutiven Risikoaspekt von Stern (2010; vgl. auch Kap. 2.2.3) im Kontext von Stilkulturen im weiteren und der konkreten Risikobereitschaft als Ordnungsfunktion in Skategruppen von Atencio et. al. (2009) im engeren Sinne. Wie in Kapitel 4.4 bereits erwähnt, hat letztere Forschungsgruppe im Rahmen einer Genderstudie in Kalifornien festgestellt, dass die Risikobereitschaft als eine »Distinction of risk« (ebd.) ordnungs- und hierarchiebildend innerhalb von Skateboardcommunities wirken kann, indem die soziale Stellung durch die Risikobereitschaft markiert wird. Vor diesem Hintergrund ist es naheliegend, dass vereinzelt Skater*innen von dieser (sozialen) Technik als individuell räumlich-materiellem Dispositiv Gebrauch machen und dementsprechend die Präferenz für bestimmte Obstacles in Beteiligungstreffen beeinflusst sein könnte. Dieses Phänomen möchte ich auf Englisch mit Maximum-Risk-Obstacle-Preference bezeichnen und mit dem Akronym »MROP« labeln.

Grundsätzlich ist es sehr wichtig, auch Wünsche der Beteiligten für größer dimensionierte Elemente zu integrieren (vgl. den Risikoaspekt in Kap 3.5). Das Verstehen dieses soziokulturellen Phänomens kann zu einer gesteigerten Sensibilität beitragen, die wiederum zu einem angemessenen, maßvollen Umgang führen soll, denn ein Übermaß von zu anspruchsvollen Obstacles kann auf viele Nutzer*innen einen exkludierenden Effekt haben.

Auch bei Beteiligungsgruppen zur Planung von Skateparks ist dieser partizipative Prozess nicht immer repräsentativ im Sinne der Gesamtheit der lokalen Skateboardszene, analog zu Bürgerbeteiligungen allgemein (vgl. Wäsche et al. 2015: 172), bei denen man »kaum von einer echten Bürgerbeteiligung sprechen« kann (Kähler 2014: 46). Es gilt abzuwägen zwischen den örtlichen Bedarfen, die von der Beteiligungsgruppe aufgezeigt werden, und einem unbefangenen Blick von außen zur Gesamtsituation. Den Nutzer*innen ein Übermaß an Mitbestimmung zuzusprechen, kann zu einer Zumutung werden, die eine Gefahr der Überforderung birgt. In der Verantwortung, Steuergelder in die Gestaltung von Freiräumen zu investieren,¹² ist es ein schmaler Grat, in diesem kreativen Verhandlungsprozess zwischen den Polen, dem gewünschten hohen Maß an Mitbestimmung der Beteiligten und einer rigiden, autoritären Leitung sich für die Maximierung des Endergebnisses einzusetzen. Denn bei aller Fokussierung auf Partizipation und deren überaus eingängigen Vorteile darf nicht übersehen werden, dass die Planer*innen nicht nur die rechtlich-technisch-funktionale Verantwortung, sondern

12 Würde man die Planung ultimativ an den Wünschen und Bedürfnissen der lokalen Nutzer*innen ausrichten, repräsentiert durch die Teilnehmer*innen in der Planungsgruppe, dann wäre die gestalterische Qualität immer nur so gut wie die Fähigkeit der lokalen Beteiligungsgruppe.

als Architekten*innen des Skateparks auch die gestalterische Verantwortung tragen, kurz-, mittel- und langfristig. Es ist naheliegend, dass die erfolgreiche Umsetzung einer partizipativen Planung, bei der ein Großteil von Wünschen und Bedürfnissen in die Planung integriert werden, zu einer Steigerung der Identifikation mit einem Projekt einhergeht. Im Unterschied zur Partizipation von allgemeinen Freiraumplanungen, die oft nicht erfolgreich verlaufen (vgl. Kähler 2014: 47), kann es bei Skateparkplanungs-Beteiligungen vorkommen, dass ein Teil der lokalen Nutzer*innen das Projekt wahrnimmt, als hätten sie nahezu mehr oder weniger ihren Skatepark selber geplant. Dadurch kann es durchaus zu Effekten der Teilhabe und des Grades der Identifikation kommen, die sonst eher DIY-Projekten zugeschrieben werden, die als zusätzliche Komponente zur Involvierung in die Planung, als Selbstbauweise konstitutiv ein Engagement bei der Umsetzung der Ausführung einhergeht (vgl. Kähler 2015b: 13; Eichler/Peters 2015: 17-27). Sofern es gelingt, Ideen von Kindern, Jugendlichen und Erwachsenen der Planungsgruppe einfließen zu lassen und diese später bei der Ausführung in Beton zu manifestieren, ist es sehr wahrscheinlich, dass dieses den persönlichen Bezug der Nutzer*innen fördert, ihre wahrgenommene Selbstwirksamkeit bekräftigt und es zu einer starken Identifikation mit der jeweiligen Anlage führen kann, die dazu beiträgt, dass Skateparks zu sinnstiftenden Orten werden.

Es kann festgehalten werden, dass die Skateparkplanung in der Praxis heute meistens als partizipative Planung unter Einbeziehung der Nutzer*innen stattfindet und die Planung sich vorwiegend an deren Wünschen und Bedürfnissen orientiert. So haben diesbezügliche Bürgerbeteiligungen bisher vielerorts schon zu erheblichen Verbesserungen der gestalterischen Qualität beigetragen. Es wurde jedoch auch deutlich, dass eine unkritische, ultimative Orientierung an den Wünschen und Bedürfnissen der lokalen Nutzer*innen mit Schwierigkeiten verbunden ist, die durch Überforderung und insbesondere im Hinblick auf eine umsichtige, langfristige Planung problematisch sein kann.