

7 Praxistransfer: Gestaltungsgrundsätze für Skateparks

Es ist grundsätzlich eine heikle Angelegenheit, aus sozialwissenschaftlicher Forschung handlungspraktische Empfehlungen abzuleiten. Um von abstrakten Ideen zu konkreten Gestaltungsgrundsätzen zu gelangen, soll darauf hingewiesen werden, dass sich die folgenden Grundsätze auf den aktuellen Zeitpunkt beziehen, einen beispielhaften Charakter haben und nicht erschöpfend sein können. Die Gestaltungsgrundsätze sollten dem Anspruch nach zeitlos relevant sein. Sie können sich jedoch einer gewissen Dynamik nicht entziehen, da sich die räumliche Konzeptualisierung der identitätsstiftenden Merkmale von Skateboarding auf das dynamische Feld der Praxis bezieht, welches durch zeitliche Veränderungen und durch Unvorhersehbarkeiten geprägt ist.

Mit dem Ziel, die jeweiligen Planungsbereiche in Zusammenhang mit den identitätsstiftenden Merkmalen zu bringen, werden die einzelnen Aspekte als Elemente einer Matrix miteinander verknüpft. Auf diese Weise wird jeder Planungsbereich systematisch auf jedes identitätsstiftende Merkmal bezogen, um Implikationen für die planerische Praxis zu eruieren. Im ersten Schritt wird festgelegt, welcher Planungsbereich sich sinnfällig mit welchen Merkmalen in Verbindung bringen lässt (siehe Abb. 8: *Matrix: Die identitätsstiftenden Merkmale von Skateboarding und die Planungsbereiche von Skateparks*). Nach Auswahl der anwendbaren Merkmale werden im Folgenden, auf Grundlage der herausgearbeiteten soziokulturellen Deutungen der Eigenart von Skateboarding, theoretische und praktische Gestaltungsgrundsätze für die Skateparkplanung abgeleitet. Die Wechselwirkung der identitätsstiftenden Merkmale mit dem Planungsbereich öffentlicher Skateparks wird in zwei Gruppen gegliedert:

- I. Kommunale Planung (Meso-/Makroebene) mit den Bereichen: Gesamtplanung, Lage, Größe und Partizipation.
- II. Spezifische Skateparkplanung (Mikroebene) mit den Aspekten: Bauweise, Terrainstruktur, Terrainelemente und innerer Aufenthaltsbereich.

Abb. 8: Matrix: Die identitätsstiftenden Merkmale von Skateboarding und die Planungsbereiche von Skateparks

Identitätsstiftende Merkmale	Planungsbereiche von öffentlichen Skateparks							
	Kommunale Planung (Meso- / Makroebene)				Spezifische Skateparkplanung (Mikroebene)			
	KOMMUNALE GESAMTPLAN.	LAGE	GRÖSSE	PARTIZIPATION	BAUWEISE	TERRAIN-STRUKTUR	TERRAIN-ELEMENTE	AUFENTHALTSB.
Experimentalismus	X	X	X	X	X	X	X	
Progressivität			X		X	X	X	
Urbanität	X	X	X		X	X	X	X
Nonkonformismus	X	X	X	X	X	X	X	X
Selbstbestimmung		X	X	X				
Kreativität		X		X	X	X	X	
Diversität	X	X	X	X	X	X	X	
Kollaboration	X			X				X
Risiko							X	
Flow						X	X	

Quelle: eigene Darstellung

7.1 Kommunale Planungsebene (Meso-/Makroebene)

Kommunale Gesamtplanung

Das Merkmal der Urbanität verweist auf den engen Bezug zu städtischen Räumen für Skateboarding. Aus einer kommunalen Planungsperspektive scheint es naheliegend, Skateparks als Sporträume für informelle Bewegungspraktiken nicht nur innerhalb von Grünflächen zu verorten, sondern ebenso zum Gegenstand innerstädtischer Freiraumplanungen zu machen. Räume für Skateboarding sollten – genauso wie die Sport- und Freiraumplanung allgemein – als Teil der Stadtplanung in kommunalen Planungsprozessen intersektoral berücksichtigt werden. Experimentelle und nonkonforme Erwägungen zu diversen Skateanlagen sowie zu alternativen Skateraumkonzepten innerhalb der Stadtplanung wären wünschenswert. Aufgrund der über die jeweilige Stadt hinausgehenden Reichweite vieler Skateparks und dem konstitutiv mobilen Verhalten der Nutzer*innen steht das kommunale Skateparkgesamtangebot in der Praxis in einem komplementären Wirkungszusammenhang. Genauso wie die einzelnen Elemente eines Skateparkterrains als Arrangement in einem Wirkungszusammenhang stehen, gilt eine analoge Wechselwirkung für einzelne Skateparks und Skateräume innerhalb einer Kommune: für das kommunale Skateparkangebot in Bezug zur Region, für diese wiederum mit dem Land sowie für die Länder mit dem Bund. Ausgehend von den identi-

tätsstiftenden Merkmalen Kreativität und Diversität wird idealtypisch von einer Mikro- über die Meso- bis zu einer Makroperspektive das Skateraumangebot geplant. Daher lässt sich das Prinzip formulieren, dass bei der strategischen Planung, im Sinne einer holistischen Betrachtung auf Meso- bzw. Makroebene, Skateparks vor allem unter dem Aspekt der Diversität, im Sinne von Vielfältigkeit, zu konzipieren sind. Diese Diversität bezieht sich auf die Dimension der Angebotsbreite, also auf unterschiedliche Skateparktypen und -Terrains, und schließt die Angebotstiefe mit Attributen wie Schwierigkeitsgrade, »Special Features« ein. Im Sinne einer möglichst diversen Nutzer*innen-Gruppe müssen auch die in Kapitel 4.3 genannten sozialen Aspekte – alle Sportarten, jedes Alter und Könnenniveau und die Inklusion von Wheelchair Skating – mitgedacht werden. Grundsätzlich gilt es, die Planung strukturell so inklusiv wie möglich zu gestalten. Unter dem Aspekt der Kollaboration ist es gewinnbringend, vermehrt Interessenvertreter*innen von Räumen für Skateboarding in gesamtkommunale Planungsprozesse zu involvieren, um städtische Potenziale erkennen und nutzen zu können. Die Idee der Kollaboration lässt sich auch auf eine übergeordnete Ebene in ländlichen Regionen und kleineren Gemeinden, beispielsweise für interkommunale Zusammenschlüsse von mehreren Gemeinden, übertragen. Derartige regionale Kollaborationen bei Skateparkprojekten können dazu beitragen, trotz häufig knapper Mittel einen größeren, hochwertigeren Skatepark zu realisieren, der Mindestgrößen und -bedarfe abdeckt (vgl. Mikmak 2014: 36).

1. Gestaltungsgrundsatz: Lokaler Bedarf

Das Skateraumangebot konzentriert sich auf die lokalen Bedarfe, jedes Projekt soll wiederum auf das kommunale Gesamtangebot abgestimmt und möglichst vielfältig gestaltet werden.

2. Gestaltungsgrundsatz: Unkonventionelle Skateraumkonzepte

Experimentelle und nonkonforme Skateraumkonzepte auf kommunaler Planungsebene in Erwägung ziehen.

Die Lage

Der Standort wurde als kritischer Erfolgsfaktor für die Nutzungshäufigkeit und -intensität herausgestellt (vgl. Kap. 5.2). Das Merkmal der Urbanität spielt auch für die Planung des Standorts eine herausragende Rolle. Die urbane Identität von Skateboarding fordert implizit eine Platzierung in zentraler, belebter Lage und steht den üblichen segregierten Skateparks diametral gegenüber. Bei der Wahl der Lage sollen eine subkulturelle Ikonografie und Ästhetik des städtischen Umfelds, ein »Urban-Flair« (Kilberth et al. 2017: 50), unbedingt einbezogen werden. Wenn wir den Aspekt der Urbanität mit der nonkonformen Identität und dem inhärenten

Experimentalismus von Skateboarding in Verbindung bringen und konsequent auf die Planung der geografischen Lage beziehen, dann kommen Standorte für Skateanlagen zum Vorschein, die quer zur Logik der konformen Stadtplanung und ihren Bauleitplänen liegen. Orte für Skateboarding, die sich den üblichen Erwägungen der Stadtplaner bei einer sport- und freizeiträumlichen Nutzung entziehen, jedoch für Skateboarding ungeahnte Raumpotenziale bieten. Flächen unter Brücken, kleinere Areale entlang stark genutzter Wegenetze, die sich an dicht befahrenen Straßen befinden, Bebauungslücken, Nichträume und unfertige Orte, die zur Zwischennutzung zur Verfügung stehen, also untypische Areale der Stadt, die sich präferiert in relativ zentraler und stark belebter Lage mit hoher Blickdurchlässigkeit befinden. Durch die kreative Nutzung von brachliegenden städtischen Potenzialflächen und aufgrund der Bereitschaft, zur Realisierung derartiger Projekte gegebenenfalls auch kreative Genehmigungsverfahren (vgl. Haury 2015: 138) zuzulassen, würde die Stadtverwaltung nicht als Verhinderer, sondern als Ermöglicher in Erscheinung treten.

Das soziokulturelle Merkmal der Selbstbestimmung steht u. a. im Zusammenhang mit dem selbstbestimmten Bewegungsradius im gesamten Stadtraum der Akteure*innen und der flexiblen, spontanen Zeiteinteilung zur Ausübung der Skateboardpraktik. Überspitzt formuliert impliziert die Selbstbestimmung eine ganzjährige, kostenlose Nutzung von öffentlichen Skateparks zu jeder Tages- und Nachtzeit. Die Realität des gegenwärtigen Angebots bietet vielerorts lediglich den bereits genannten Betriebstyp »umsonst, frei und draußen«, ohne besondere Ausstattung wie beispielsweise eine Beleuchtung. Da Skateboarding nicht bei Nässe, Frost, Schnee, Dunkelheit oder starkem Wind ausgeübt werden kann, führt dies zu erheblichen Einschränkungen und macht Skateboarding in öffentlichen Skateparks aufgrund der Witterungsabhängigkeit in Deutschland zu einer saisonalen Praktik (vgl. Kilberth et al. 2017: 46). Deutschlandweit fehlt es an beleuchteten Skateparks, die die Nutzungszeit, vor allem in der dunklen Winterzeit, deutlich erhöhen, und an öffentlichen überdachten Indoorskateparks, die vor Witterungseinflüssen schützen und die eine ganzjährige Ausübung von Skateboarding ermöglichen. Eine möglichst gute Anbindung an ÖPNV und eine generell gute räumliche Erreichbarkeit in zentraler Lage als Attribute eines Standorts sind nicht einfach ein optional positiver Aspekt, als *nice to have*, vielmehr erscheinen sie vor dem Hintergrund der identitätsstiftenden Merkmale von Skateboarding (Urbanität, Nonkonformismus und Selbstbestimmung) als konstitutiv. Daher sind sie als imperatives *must have* bei der Wahl des Standorts von Skateanlagen zu sehen, wodurch sie sich von anderen Freizeit-, Sport- und Spielräumen signifikant unterscheiden.

3. Gestaltungsgrundsatz: Zentraler Standort

Skateparks möglichst zentral und an belebten, gut einsehbaren Standorten platzieren.

4. Gestaltungsgrundsatz: Maximale Nutzungszeiten

Bei der Planung der Lage die Maximierung der Nutzungszeiten berücksichtigen.

5. Gestaltungsgrundsatz: Urbane Flächen

Zusätzlich nonkonforme und experimentelle urbane Flächen als Räume für Skateboarding in Erwägung ziehen.

Die Größe

Als konstitutives Problem zeichnet sich ab, dass große Skateparks generell die Tendenz haben, in Konflikt mit dem Merkmal der Urbanität zu stehen, da die Logik der eingeschränkten Verfügbarkeit es erschwert, in Städten große Areale für die Skateboardnutzung offiziell einzunehmen. Umso größer die benötigte Fläche, desto geringer ist in der planerischen Praxis die Wahrscheinlichkeit der Zentralität des Standorts, vor allem in verdichteten Großstädten. Das hat zur Folge, dass sich Skateparks, größer als ca. 800 m², in der Regel kaum in zentralen, belebten Lagen der Stadt finden lassen.¹ Neben Kapazitätsmangel kann sich die in Kapitel 5.2 angesprochene Lärmproblematik zu einem weiteren Hinderungsgrund entwickeln, da sich mit zunehmender Größe der Skateanlage die Schallemissionen erhöhen.

Nach den Ausführungen, warum gewisse Mindestgrößen für die einzelnen Terrainarten bzw. Disziplinen sinnvoll sind (vgl. Kap. 5.3), ist es eine interessante Frage, ob denn auch eine Höchstgröße pro Disziplin bzw. von Skateparks allgemein gibt? Oder gilt die Logik, dass größer immer auch besser ist? Diese Frage ist für die kommunalen Skateparkplanungen und die Wahl des Skateparktyps von zentraler Bedeutung und soll an einem hypothetischen Beispiel veranschaulicht werden. Vor dem Hintergrund der identitätsstiftenden Merkmale von Skateboarding ist zu klären, was ausgehend von einer Großstadt, die bisher noch keine Skateanlage hat, besser wäre: Einen großen Polyskatepark von 3.000 m² am Stadtrand zu bauen oder mehrere Monoskateparks mit der gleichen Gesamtquadratmeterzahl und identischen Terrainarten zu planen, die in relativ zentralen Lagen errichtet werden. Die Terrainarten wären: eine Street- und eine Parkanlage mit jeweils 1.000 m², ein Street-Flow-Park von 750 m² und eine *Miniramp* mit 250 m². Die Frage soll unter Rückgriff auf die identitätsstiftenden Merkmale von Skateboarding beantwortet werden. Zunächst kann festgestellt werden, dass die Zentralisierung und Kombination von mehreren Disziplinen in einem großen Skatepark einer sehr

1 Eine Ausnahme ist beispielsweise der Skatepark auf dem Kesselbrink in Bielefeld, der sich im Stadtzentrum befindet.

ähnlichen Planungslogik folgt wie die in Kapitel 5.3 angesprochenen Freizeitparks, die ein Angebot für verschiedene informelle Bewegungspraktiken territorial auf einer Fläche zusammenfassen. Somit sind auch Polyskateparks eine städteplanerische Konsequenz, die auf die beschriebenen Synergieeffekte der Freizeitparks für informelle Bewegungspraktiken abzielen. Zweifellos sind diese Synergien aus kommunalverwalterischer Sicht positiv zu bewerten, jedoch stehen sie den Merkmalen der Nonkonformität und Urbanität der Skateszene entgegen. Ein tendenziell bevorzugtes »Urban-Flair« (Kilberth et al. 2017: 50; vgl. auch Kap. 3.5) wird nicht nur aufgrund des segregierten, weniger zentralen Standorts eingeschränkt. Weitaus weniger offensichtlich, jedoch immanent, ist der Aspekt der Nonkonformität. Die Symbiose von verschiedenen Terrainarten innerhalb eines großen Gesamtareals als Ergebnis rationaler Planungslogik und einer verstärkten Anmutung des Skateparks als ordentliche Sportstätte kann die Atmosphäre negativ beeinträchtigen.

Der Aspekt der Diversität, der sich u. a. darauf beziehen lässt, mehrere Terrainarten in einer Anlage räumlich zu versammeln und der in Zusammenhang mit der Tendenz des generalisierten ATV-Fahrer*innen-Typs (vgl. Kap. 3.3.2) gebracht werden kann, der sowohl Transition- als auch Streetterrains gleichermaßen nutzt (vgl. Kap. 3.3.1), kann auf den ersten Blick als Vorteil für den Polyskateparktyp gewichtet werden. Mit der Nutzung von Skateanlagen geht allerdings ein ganzes Bündel an Diversitätsaspekten einher. Außer der sportlich-funktionalen Eignung, der Zentralität des Standorts, der Erreichbarkeit, dem sozialräumlichen Umfeld etc. ist auch die atmosphärische Qualität des Skateparks als Aufenthaltsort bzw. das Potenzial als Treffpunkt der Szene ein wichtiger Faktor. Verschiedene Aspekte bestimmen die soziale Struktur eines Skateparks, also: Wer sind die Hauptnutzer*innen, die Locals, wie ist das durchschnittliche Könnenniveau, wie die demografische Struktur, welche Zuschauer sind häufig vor Ort? Das bedeutet, mit verschiedenen Standorten geht auch eine jeweils unterschiedlich etablierte soziale Struktur einher, wodurch mehrere Skateparks den Vorzug von atmosphärischer Diversität bieten. Tendenziell ist ein Vorteil von kleineren mono-thematischen Skateparks, dass die Stammnutzer*innen-Gruppe bezüglich der Terrainpräferenz eine relativ homogene Gruppe bildet. Dies trägt auch aufgrund des kleineren Raumsettings zu weniger Anonymität und zu einem stärkeren Gemeinschaftsgefühl bei.

In großen Polyskateparks kann räumlich-materiell eine Schwierigkeit darin bestehen, die wichtigen unmittelbaren Aufenthaltsbereiche an die jeweiligen Terrains flächennah anzugliedern und sie deshalb, vordergründig im Sinne einer Flächenoptimierung, zu reduzieren oder an einigen Terrains ganz wegzurationalisieren. Dadurch entstehen größere räumliche Distanzen zwischen den passiven und den aktiven Nutzern*innen, wodurch Polyskateparks und ebenso die Monoskateparks bei Überschreitung von gewissen Höchstgrößen den Aspekt der Kollaboration negativ beeinflussen. Dem kann entgegengehalten werden, dass es denkbar wäre, Po-

lyskateparks zu fragmentieren und einzelne Bereiche als parzellierte Monoterrains anzulegen, sodass diverse atmosphärisch differente Räume entstehen. In einem größeren Maßstab und innerhalb eines weit ausdifferenzierten Skateraumangebots ist es möglich, dass Polyskateparks die Gesamtzusammenstellung im Sinne der Diversität von Skateräumen bereichern. Sie sind jedoch im Kontext der häufig knappen Mittel der Kommunen, insbesondere von kleinen Städten und Gemeinden, nicht zu bevorzugen. Sofern Kommunen mit einem Skateparkprojekt das Ziel verfolgen, einen touristischen Anziehungspunkt für die Stadt oder die Gemeinde zu erschaffen, kann ein großer Polyskateparktyp diesem Vorhaben allerdings dienlich sein. Denn wie in Kapitel 4.1 herausgestellt, bestehen häufig Zusammenhänge zwischen der Skateparkgröße und dem geografischen Radius des Einzugsgebiets. Aber auch besonders große Monoskateparks haben das Potenzial, überregionale Reichweiten zu entfalten. Bei derartigen Skateparkgroßprojekten muss zwischen den Vorteilen für die unmittelbar betroffenen kommunalen Akteure*innen und den Belangen der touristischen bzw. außerkommunalen Nutzer*innen abgewogen werden.

Zusammenfassend plausibilisieren die soziokulturellen Faktoren von Skateboarding, warum die beliebtesten Skateparks nicht zwangsläufig die größten sind. Somit kann der Faustregel »größer ist immer besser« eine Absage erteilt werden.² Als besonders relevant bei einer Entscheidung für einzelne Monoskateparks sind das Merkmal der Urbanität und die bevorzugte zentrale Lage eines Skateparks in der Stadt einzuschätzen. Die Überlegungen zur Diversität eines großen Skateparks mit mehreren Terrains im Vergleich zu mehreren Skateanlagen mit monothematischen Skateflächen führt zu dem Fazit, dass die kommunale Skateparkplanung eine etwas paradox klingende Anforderung nach zentraler Dezentralität erfüllen soll: ein dezentrales System von einzelnen Skateparks und unterschiedlichen Skateparktypen, verteilt in der Kommune in möglichst zentraler Lage.

6. Gestaltungsgrundsatz: Kleinere Skateparks

Auf kommunaler Ebene mehrere relativ kleine Skateanlagen planen, anstatt wenige große Skateparks.

7. Gestaltungsgrundsatz: Begrenzte Terrain-Größen

Obergrenzen für die Größe von Skateparkterrains nicht überschreiten.

Die Partizipation

Nutzer*innen bei der Planung von Skateparks zu beteiligen, hat aus städtepolitischer Sicht viele Vorzüge und positive Aspekte. Die spezifischen Vorteile für Skate-

² Vorausgesetzt, es handelt sich nicht um das Planen touristischer Attraktionen.

boarding erklären sich mit der genannten Bedeutung für Annahme und Akzeptanz des Skateparks durch die Skater*innen. Im Kontext der identitätsstiftenden Merkmale von Skateboarding lässt sich die Forderung, Nutzer*innen vorbehaltlos in Skateparkprojekte zu involvieren, weiter plausibilisieren. Der wichtige Aspekt der Selbstbestimmung von Skateboarding legt nahe, dass die Akteure*innen an der Planung stark beteiligt werden. Aus Sicht der kommunalen Planung wäre eine Grundhaltung sehr zu empfehlen, die Nutzer*innen im Planungsprozess als Kollaborateure*innen zu verstehen, ihnen ein zumutbares Höchstmaß an Mitbestimmung zuzusprechen, um das Wissen der Akteure*innen als Experten ihrer Praktik für die Planung bestmöglich fruchtbar zu machen. Mit der Intention, die Merkmale Kreativität und Diversität in einem partizipativen Beteiligungsverfahren einer Skateparkplanung zu berücksichtigen, kann es einerseits von Vorteil sein, eine möglichst heterogene Zusammensetzung der Nutzer*innen-Gruppe zu formieren. Andererseits können ergänzend experimentelle Methoden, Mittel, Settings und Orte der Planungstreffen hilfreich sein, das Kreativpotenzial der Gruppe auszuloten und verwertbare Ideen in die Planung gewinnbringend einfließen zu lassen. Trotz des offiziellen Rahmens der Planung von Projekten im öffentlichen Sektor sollte in Erwägung gezogen werden, für die Rekrutierung der Teilnehmer*innen der Beteiligungsgruppe zusätzlich auch unkonventionelle, inoffizielle, nonkonforme Wege zu gehen, um sicherzustellen, auch diejenigen Personen anzusprechen, die kaum über offizielle Kommunikationswege erreichbar sind. Auf diese Weise kann die Anzahl der relevanten Akteure*innen, die in die Planung involviert werden sollen, vergrößert werden. In Analogie zu den Spezifika zur Planung der Lage eines Skateparks zeigt sich hier, dass partizipative Planungsverfahren generell für jede Freiraumplanung sinnvoll und wichtig sind, jedoch für die Planung von Skateparks nicht nur optional angesehen werden können, sondern konstitutiv bzw. zwingend sind.

8. Gestaltungsgrundsatz: Lokale Partizipation

Die lokalen Nutzer*innen immer in die Planung von Skateparkprojekten involvieren und deren Wünsche und Bedürfnisse bestmöglich berücksichtigen.

9. Gestaltungsgrundsatz: Informelle Kommunikationswege

Zusätzlich auch unkonventionelle Kommunikationswege gehen und versuchen, Nutzer*innen auch informell zu erreichen und sie in eine partizipative Planungsgruppe einzubinden.

7.2 Spezifische Skateparkplanung

Die Bauweise

Die identitätsstiftenden Merkmale Kreativität, Diversität und Experimentalismus verweisen auf den Bedarf für einen maximalen Spielraum bei der Planung und dem Bau von Skateparks. Es gilt, auf ein möglichst freies, uneingeschränktes Gestaltungsspektrum zugreifen zu können, um das kreative Dispositiv in der Planung bestmöglich zu entfalten und diese schöpferischen Kreationen zu materialisieren und in höchster Qualität in Skateparks zu manifestieren. Die zunehmende Ausdifferenzierung von Skateparks, die sich in vielen modernen Skateanlagen beobachten lässt und die sich bis in kleinste Details auswirkt, steht zumeist in direkter Korrespondenz mit dem Aspekt der Urbanität. Im Bestreben, visuelle, strukturelle und materielle Bezüge zu gefundenen Räumen in Skateparks herzustellen, werden u. a. durch Materialmixe, kreative Oberflächengestaltungen und der Ästhetisierung der Elemente zunehmend höhere Ansprüche an die Flexibilität der individuellen Gestaltung der Bauweise gestellt. Vor diesem Hintergrund zeigt sich das Ortbetonverfahren als die präferierte Betonbauweise. Insbesondere, wenn sich die Ausdifferenzierung und die Tendenz der Erhöhung des Detaillierungsgrades fortsetzen, ist es sehr wahrscheinlich, dass die Betonfertigteilbauweise zunehmend an ihre Grenzen stoßen wird. Bezüglich der Kreativität, Einzigartigkeit und Experimentierfreudigkeit haben in Ortbeton gefertigte Elemente eines Skateparks mit ihren verschiedenen Formen und Oberflächen durch die manuelle Herstellung vor Ort eine idiosynkratische Anmutung im Vergleich zu maschinell fabrizierten Fertigbetonteilen. Dieser Unterschied zeigt sich in Details der Oberflächen, die in ihrer Feinstruktur die charakteristischen Spuren durch das händische Glätten mit der Betonkelle aufweisen sowie Übergänge, Naht- und Anschlussstellen, die ebenfalls in Handarbeit »geschapt« vollendet werden. Die daraus resultierende spezifische Ästhetik kann die geforderte Kreativität und Einzigartigkeit (vgl. Kap. 3.5) von Skateparks verstärken.

In Kapitel 5.1 wurde herausgearbeitet, dass die Roll- und Gleitfähigkeit der Oberflächen für Skateboarding bezüglich des identitätsstiftenden Merkmals *Flow* ein kaum zu überschätzendes Qualitätsmerkmal von Räumen für Skateboarding ist. Wenn wir Skateparks gemäß der dargelegten Definition als Optimierung des Skateboardterrains verstehen, dann erklärt sich, warum die Oberflächenbeschaffenheit als ein zentrales Qualitätskriterium von Zweckräumen für Skateboarding anzusehen ist.³ Weiter lässt sich der Qualitätsaspekt der Oberfläche mit dem Merkmal der Progressivität in Verbindung bringen, da weniger glatte Beläge wie etwa

3 Ausnahmen zu glatten Betonoberflächen können in der Praxis etwa Gussasphalt und glatte Steinplatten bei Streetplaza-Skatepark-Konzepten darstellen. Mit den Alternativen zu Beton gehen jedoch andere Nachteile einher, die in Bilanz zur Ortbetonbauweise eventuelle Vor-

Asphalt durch die relativ raue Oberfläche bei Stürzen eine wesentlich höhere Verletzungsgefahr darstellen. Fahrbeläge, die ohne technisch-funktionale Notwendigkeit als gefährlicher einzustufen sind, können die Experimentierfreude, Tricks auszuprobieren, und das progressive Erlernen neuer Manöver sowie die damit verbundene Steigerung des Könnenniveaus entscheidend hemmen. Die Merkmale *Flow*, *Progression* und Experimentierfreude bestärken ein Plädoyer für die überragende Bedeutung der Qualität eines besonders glatten Bodenbelags in Skateparks. Demnach müssen körnige Asphaltböden als nicht hinnehmbare Qualität für öffentliche, professionell gebaute Skateparks eingestuft werden.

Eine Herausforderung, die sich im Kontext der Entscheidung für die Qualität in der planerischen Praxis häufig stellt, ist das problematische Verhältnis von der Größe der zu planenden Fläche und den zu Verfügung stehenden Mitteln. Insbesondere in Gemeinden und kleineren Städten kommt es vor, dass eine relativ (zu) große Fläche mit einem (zu) geringen Budget geplant werden muss, was nicht selten dazu führt, die Bauweise und die Ausführungsqualitäten infrage zu stellen. Als Entscheidungshilfe verweisen auch hier die identitätsstiftenden Merkmale und die Diskussion der Größe darauf, nicht die Qualität zu verhandeln, sondern stattdessen vielmehr die Größe der Fläche zur Disposition zu stellen. Daraus kann geschlussfolgert werden: Besser eine etwas kleinere Fläche hochwertig umsetzen, als eine große in mittlerer Qualität. Es sollte die Möglichkeit in Betracht gezogen werden, beispielsweise für ein großes Areal ein visionäres Gesamtkonzept zu erstellen und dieses in einzelnen Bauabschnitten über einen größeren Zeitraum zu entwickeln.

Resümierend ist für die Gestaltung von Skateparks letztendlich weniger relevant, um welche Betonbauweise es sich handelt, entscheidend ist eine uneingeschränkte Individualisierbarkeit der Elemente für ein maximales Gestaltungsspektrum und die Anordnung auf einem glatten Boden. Zusammenfassend legen die hier diskutierten Vor- und Nachteile der beiden Bauweisen eine Ausführung mit Ortbeton nahe und plausibilisieren die weltweite Verbreitung dieser Fertigungsverfahren von Skateparks als derzeitigem Stand der Technik.

10. Gestaltungsgrundsatz: Ortbetonbauweise

Skateparks nach Stand der Technik mit der Ortbetonbauweise planen und ausführen.

teile (wie beispielsweise der Preis bei Gussasphalt) höchst selten aufwiegen und lediglich in Ausnahmefällen bei speziellen Projekten zu bevorzugen sind.

11. Gestaltungsgrundsatz: Qualität statt Quantität

Im Falle von Budgetengpässen vorzugsweise kleinere hochwertige Skateparks planen, anstatt größere Flächen in qualitativ geringwertiger Bauweise und Material auszuführen.

12. Gestaltungsgrundsatz: Hochwertiger Boden

Den Boden von Skateparks stets mit hochwertigen glatten Böden und Fahrbelägen ausstatten.

Die Terrainstruktur

Die soziokulturellen Merkmale von Skateboarding lassen sich in vielfältiger Hinsicht auf die Terrainstruktur beziehen. Kreativität, Diversität und Experimentalismus deuten auf Strukturen hin, die möglichst vielfältig und abwechslungsreich sind. Terrains, die kreativ gestaltet sind, Angebote für die diversen Wünsche der Nutzer*innen bieten und zum Experimentieren einladen. Eine Zusammenstellung von verschiedenen Elementen in unterschiedlichen Dimensionen, die eine möglichst große Anzahl an kreativen Fahrwegen bieten und ein spielerisch-exploratives Ausloten kreuz und quer durch das Terrain ermöglichen. Ein derartiges Szenario deutet unmissverständlich auf multidirektionale Strukturen hin, welches das kreative Dispositiv räumlich-strukturell maximiert. Eine derartige Terrainausrichtung in Skateparks würde Kählers Forderung, dass Freiräume »Möglichkeitsräume« sein sollten (2015a: 54), am ehesten entsprechen. Das Merkmal Progressivität sowie die beiden weiteren sportlichen Aspekte, der Grad der Sportifizierung und eine Wettbewerbsausrichtung des Skateparks nach den offiziellen Anforderungskriterien sollen am Beispiel der Terrainstrukturen für die beiden olympischen Disziplinen *Park* und *Street* diskutiert werden, um eine Kompatibilität mit der Planung von öffentlichen Skateparks zu analysieren und daraus allgemeine Gestaltungsgrundsätze entwickeln zu können. Wie in Kapitel 3.3 ausführlich erörtert, repräsentieren die beiden olympischen Disziplinen die unterschiedlichen Terrainstrukturen in Reinform. Die Disziplin *Park* kann als genuin multidirektionales und *Street* als genuin linear strukturiertes Terrain eingeordnet werden. Das Parkterrain konzeptualisiert u. a. Kreativität, *Flow* und Experimentalität als räumlich-materieller *Parcours* in den Kategorien nach Caillois von *Ilinx* mit Anteilen von *Alea* im Modus von *Paidia*. Das Streeterterrain hingegen stellt mit seinen linearen, symmetrischen, geradlinigen und orthogonalen Strukturen ein wesentlich weniger verspieltes Terrain dar, welchem eine ludisch-agonale Ausrichtung zugeschrieben werden kann. Die Obstacles sind so positioniert, dass sie eine mikroräumliche Einzeltrickorientierung begünstigen und insgesamt deutlich weniger *Flow* fördern. Dadurch entsteht eine performative Ausrichtung, die den Aspekt der Progression maßgeblich in den Vordergrund stellt.

Wenn wir die olympischen Terrains mit den identitätsstiftenden Merkmalen von Skateboarding abgleichen, dann wird eine große Übereinstimmung der Disziplin *Park* sichtbar, wohingegen *Street* zwar von Urbanität gekennzeichnet ist, jedoch als stark sportifizierte Variante des Street-Skateboarding strukturiert ist und insbesondere der Kreativität, Experimentalität und dem Flow-Aspekt entgegensteht. Als Gestaltungsgrundsatz lässt sich daraus für die Planung von öffentlichen Skateparks ableiten, die Struktur von Streetterrains möglichst multidirektional zu gestalten. Insbesondere die langfristige Planungsperspektive von Skateanlagen verweist darauf. *Street League* bzw. olympische Streetterrains in öffentliche Skateparks zu planen, käme dem Folgen eines Trends gleich, dessen Ende bereits schon heute von einigen Indikatoren wie die zunehmend kritische Haltung der Skateboardszene gegenüber der Sportifizierung abzusehen ist (vgl. Kap. 3.3) Vor diesem Hintergrund ist die Integration von olympiatauglichen Streetterrains in öffentlichen Skateparks nicht zu bevorzugen.

Bezüglich der Disziplin *Park* muss die Forderung des ehemaligen Vorsitzenden Hans-Jürgen Kuhn der nationalen Skateboard Kommission des DRV nach Skateparks als Trainingsstätten für internationale Wettkämpfe (vgl. 2019: 106 ff.) im Kontext öffentlicher Skateparkplanungen differenziert betrachtet werden. Wie gezeigt lässt sich die Disziplin *Park* als Terrain im Hinblick auf die identitätsstiftenden Merkmale von Skateboarding in öffentliche Skateparks integrieren und als äußerst wünschenswert empfehlen. In der Praxis zeigt sich jedoch das Problem, dass eine relativ große Fläche für ein monothematisches Bowlterrain (bzw. *Park*) benötigt wird (600 m² bis 1.000 m²; vgl. Kap. 3.3.2), das aufgrund der organischen Formen und der hohen Elemente besonders hohe Kosten pro Quadratmeter verursacht, und das Verhältnis der Nutzer*innen im Vergleich zu *Street* in einer grob geschätzten Relation von 20 zu 80 Prozent (vgl. Kap. 3.3.3) zuungunsten von *Park* steht. Ebenso ist es wenig verwunderlich, dass die öffentliche Verhandlung der Street-Skateparkgestaltung, auf einer demokratischen Folie in partizipativen Planungsverfahren (vgl. Kap. 5.4), von sich aus bisher keine olympischen Streetterrains hervorgebracht hat. In Beteiligungsgruppen trifft die Koexistenz einer relativ kleinen Anzahl an leistungssportambitionierten Skater*innen auf eine wesentlich größere Gruppe von Akteuren*innen, denen im Großen und Ganzen die oben erwähnten anderen Aspekte wichtiger zu sein scheinen. Aus diesem Grund ist anzunehmen, dass zwar durch die Olympiasierung vermutlich noch mehr Skateparks entstehen werden (vgl. Kap. 3.2.1), dies jedoch ironischerweise nicht bedeuten muss, dass es mehr Olympiaskateparks geben wird, was vor allem für die Disziplin *Street* gilt. So haben beide olympischen Terrains ihre spezifischen Schwierigkeiten, »von unten« ihren Weg in öffentliche Skateparks zu finden.

In der Praxis der Planung von Monotransitionterrains könnten sich kleinere Varianten von *Park* bzw. *Bowl* und auch Modifikationen von klassischen Pools je nach verfügbaren Ressourcen und lokalen Wünschen und Bedürfnissen vor Ort

als pragmatische Optionen abzeichnen. Die Struktur von Streetterrains könnte sich vermehrt auf eine entludifizierte Variante des Streetterrains beziehen. Durch die Olympiasierung von Skateboarding wäre ein denkbare Szenario, dass sich diese Tendenz verstärkt und zuspitzt. Unter dem Einfluss der postulierten Ideale der Street-Gegenbewegung bzw. der neuen Maxime des Street-Skateboarding (vgl. Kap. 3.3) könnte sich beispielsweise als Alternative zum versportlichten Street-League-Parcours bzw. dem olympischen Terrain kontrastierend das Konzept des »Street Flow Skatepark« (vgl. Vogel 2017: 53) vermehrt durchsetzen. Ein Streetterrain, das die linearen Strukturen durch »Multilines« aufbricht, die Räume für Einzeltrickorientierung verringert und das Verhältnis von runden, organischen Transitionelementen zu den eckigen Street-Obstacles deutlich erhöht. Das Streetterrain könnte neu arrangiert werden, damit die Struktur eine Nutzung im Modus von *Paidia* verstärkt und in der Kategorie *Ilinx* begünstigt wird. Um der Standardisierung entgegenzutreten, könnten die einzelnen Elemente vielfältiger und einzigartiger gestaltet werden. Durch eine Erhöhung der Hindernisdichte und der dadurch implizierten geringeren Vorbereitungszeit für die Trickausführung würde besagte Einzeltrickorientierung reduziert. Weiter können mehrere Transitionelemente zum Schwungholen auf der Fläche integriert werden, was den Bewegungsfluss (*Flow*) fördert. Zudem könnten die Objekte so angeordnet werden, dass multidirektional eine größere Anzahl an Fahrwegen auch quer durch das Terrain zugelassen würde, was wiederum das Improvisations- und Kreativitätsgeschick forciert.⁴ Eine Reduzierung der Progressivität würde eine Vielzahl an weiteren soziokulturellen Merkmalen von Skateboarding protegieren. Damit würde *Street* dem rekonstruierten Entwicklungsmuster des vertikalen Transitionterrains von der linearen, standardisierten *Halfpipe* hin zum kreativen, multidirektionalen Parkterrains folgen. Nach der Ära der sportlichen Ausdifferenzierung des Trickniveaus würden hier verstärkt auch der ästhetische Ausdruck (*Style*), der Bewegungsfluss (*Flow*), die Geschwindigkeit (*Speed*) sowie die Ausnutzung des Terrains (*Amplitude*) in den Fokus treten. Es ist nicht auszuschließen, dass die Skateszene auf diesem Weg zukünftig auch den Street-Wettbewerbparcours transformieren könnte und so eine zunehmende Verschmelzung von *Street* und *Transition* perpetuiert. Das wäre eine bedeutungsmächtige Umstellung der Disziplin *Street*, die, ausgehend von einer Konfiguration von Street-Skateboarding in gefundenen Räumen, sich in Skate-

4 Interessanterweise kennzeichnen diese Gestaltungsmerkmale viele DIY-Projekte. Wenn wir der DIY-Praktik grundsätzlich eine maximale Gestaltungsfreiheit, trotz stark begrenzter Ressourcen, durch die Szene unterstellen und umfangreichere Umsetzungen (300 m² und größer) betrachten, sind auf den zumeist topografisch ebenen Flächen eine multidirektionale Struktur des Terrains und organische, runde Transitionformen der Elemente erkennbar. Das kann ein Hinweis sein, wie die Szene Kreativität in der eigenen Skateflächenplanung strukturell umsetzt.

parks manifestiert, die wiederum erneut die Vorlage für Wettbewerbsparcours bieten könnte.

Es ist eine fundamentale Überlegung der vorliegenden Arbeit, dass sich eine langfristige Planung an den identitätsstiftenden Merkmalen orientieren soll. Doch wie lässt sich das ebenfalls wichtige Merkmal der Progressivität in der Struktur öffentlicher Skateparks berücksichtigen, ohne den anderen genannten Aspekten entgegenzustehen? Die gemeinsame Schnittmenge von Progressivität der beiden Terrainarten liegt nicht in der horizontalen (an welcher Stelle auf ebener Fläche die Elemente platziert sind), sondern überwiegend in der vertikalen Struktur (Größendimensionen der Hindernisse). Das heißt in der mehrstufig dimensionalen Gestaltung der Elemente, die die Schwierigkeitsgrade determinieren (vgl. Kap. 6.2.5). Indem beide Terrains mit einem stufenweisen Aufbau von verschiedenen Höhenniveaus geplant werden, können sie eine Bandbreite von niedrigen, weniger schwierigen bis zu hohen, relativ herausfordernden Obstacles bieten, die sich sowohl in Transition- als auch in Streetterrains multidirektional strukturieren lassen.

Der Ansatz des stufenweisen Aufbaus der Terrains ist ebenfalls eine Antwort auf die Frage, ob Terrains für bestimmte Personen- bzw. Nutzer*innen-Gruppen – wie Anfänger*innen und WCMX – räumlich-strukturell separiert oder integriert werden sollen. Also, ob einzelne Elemente und Sektionen als eigene Teilbereiche abgetrennt (wie beispielsweise der »Anfängerhügel« am Fuße von Skipisten) oder in das Gesamtterrain eingefügt werden sollen. Skateterrains können durch die Größendimensionen der einzelnen Elemente in Sektionen so strukturiert werden, dass verschiedene Bereiche und Stellen mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten befahren werden können. Es ist wichtig, darauf hinzuweisen, dass kleiner dimensionierte Elemente nicht zwangsläufig ausschließlich an weniger geübte Nutzer*innen adressiert sind. Die persönlichen Präferenzen der Skater*innen, die ihre Praktik auf kleinere Obstacles ausrichten, bespielen diese dann mit technisch anspruchsvollen Tricks. Weniger risikoaffine Akteure*innen bevorzugen grundsätzlich niedrigere Geschwindigkeiten und befahren entsprechend kleinere Elemente. Dem Gedanken der Inklusion und dem unterstellt angestrebten zukünftigen Zustand einer gemeinschaftlichen Nutzung folgend sollten Skateboardterrains grundsätzlich – wenn möglich und von Ausnahmefällen abgesehen – idealerweise strukturell nicht räumlich segregiert werden. Konflikte aufgrund etwaiger verschiedener Nutzungsweisen, aufgrund unterschiedlicher Könnenniveaus, des Nutzungsflusses und der Geschwindigkeiten sollten sich im Betrieb idealerweise zu den meist informellen Nutzungszeiten selbstregulierend verteilen. Das Gebot für die Gestaltung der Terrainstruktur für unterschiedliche Könnenniveaus der Nutzer*innen sollte demnach lauten: nicht räumlich segregiert, sondern differenziert durch verschiedene Nutzungszeiten.

Ergänzend müssen diesen theoretischen Überlegungen zur Terrainstruktur einige praktische Hinweise hinzugefügt werden. In der Praxis treten Street- und

Bowl- bzw. Parkparcours zum Teil auch als Hybridstrukturen in Erscheinung, indem sie partiell einzelne Sektionen aufweisen, die als Mix sowohl linear als auch multidirektional strukturiert sind und die Flächen in bestimmten Bereichen unterschiedlich verdichtet mit Obstacles ausgestattet sind. So können beispielsweise die zentralen Wettbewerbselemente der Disziplin *Street* (vgl. Kap. 3.3.3) auch in Terrains integriert werden, die sonst überwiegend multidirektional gestaltet sind. Weiterhin ist im Betrieb zu beachten, dass in linearen Streeterains⁵ häufig mehrere Akteure*innen gleichzeitig die Fläche nutzen können und es zum anderen geringeres Potenzial für Kollisionen hat, da faktisch weniger kreuzende Fahrwege vorhanden sind. Das heißt, die gleichzeitige Nutzung von mehreren Aktiven in multidirektionalen Terrains erfordert ein höheres Maß an kollaborativer Abstimmung der Akteure*innen untereinander. Während die linearen Terrainstrukturen einen vergleichsweise geringen Koordinationsbedarf unter den Nutzern*innen erfordert, weniger Gefahr von Zusammenstößen aufweist und unmittelbar nach Inbetriebnahme das Potenzial ihrer Qualität nutzt, hat es mittel- und langfristig jedoch die Tendenz, monoton bzw. langweilig zu werden. Im Vergleich der beiden Terrainstrukturen hat somit die Entfaltung der Nutzungsattraktivität eine zeitliche Dimension, in der eine erhöhte Anzahl an möglichen multidirektionalen Fahrwegen ab einem bestimmten Zeitpunkt die Nutzungsattraktivität bzw. -qualität von linearen Terrains übersteigt. Daher sollte bei einer langfristigen Planung eines Skateparks eine multidirektionale Struktur bevorzugt werden. In der planerischen Praxis sollten für die Gestaltung von Streetskateparks ab einer bestimmten Mindestflächengröße vor allem breitere Grundflächen in Betracht gezogen werden anstelle von schmaleren orthogonalen und rechteckigen Flächen.

13. Gestaltungsgrundsatz: Ein Gesamtterrain

Differente Könnenniveaus mittels unterschiedlicher Geschwindigkeiten strukturieren und möglichst in ein Gesamtterrain integrieren.

14. Gestaltungsgrundsatz: Stufenweiser Aufbau

Die Höhen und der Schwierigkeitsgrad eines Skateparkterrains werden stufenweise aufgebaut.

15. Gestaltungsgrundsatz: Multiline Struktur

Terrains möglichst multidirektional strukturieren.

16. Gestaltungsgrundsatz: Breitere Grundfläche

Längliche, schmale Grundflächen vermeiden, geometrisch proportional breitere Flächen bevorzugen.

5 Geschlossene Transitionterrains werden zumeist als Einzelperson befahren.

Die Terrainelemente

Mit dem Ziel, die identitätsstiftenden Merkmale von Skateboarding mit den Elementen von Skateparks inhaltlich zu kreuzen, um daraus Gestaltungsgrundsätze abzuleiten, wird eine Unterscheidung in folgende Bereiche vorgenommen: 1. Ästhetisch/oberflächlich und 2. Funktional/formgebend.

1. *Ästhetisch/oberflächlich*: Skateparks sollten als Aufenthaltsorte und Räume zur sportlichen Betätigung für ihre Nutzer*innen inspirierende Orte darstellen, damit sie zum langen Verweilen einladen, stark frequentiert und bewegungsintensiv genutzt werden. Für den ästhetisch-gestalterischen Gesamteindruck lassen sich vor allem die Merkmale von Urbanität, Nonkonformität und Kreativität heranziehen, die allesamt in einem starken Bezug zu gefundenen Räumen stehen. Die soziokulturelle Ästhetik der Identität von Skateboarding ist vor allem von Urbanität geprägt. Erst im Kontext der identitätsstiftenden Merkmale von Skateboarding plausibilisiert sich die Antwort auf die Frage, wie relevant ästhetische Bezugspunkte zu gefundenen Räumen in Skateparks sind, obwohl es sich faktisch um künstliche Zweckanlagen handelt. Generell sind die genannten Merkmale ein Hinweis dafür, das Design und den Gesamteindruck einer Skateanlage gestalterisch so weit wie möglich von den charakteristischen Merkmalen klassischer Sportstätten zu distanzieren. Das bedeutet, jedes Anzeichen eines segregierten Raums bestmöglich zu vermeiden und antagonistisch dazu den Skateraum mit Elementen einer urbanen Symbolik aufzuladen, was vor allem für Streetterrains von besonderer Bedeutung ist. Dazu können beispielsweise die in Kapitel 6.2 aufgezählten unterschiedlichen Oberflächen der Elemente zählen, wie Lackierungen mit Signalfarben aus dem Straßenverkehr, die Kontraste zum hellgrauen Beton ergeben, Materialmix der Kanten, Oberflächentexturen, farbliche Gestaltung von Elementen, Fahrbahnmarkierungen und Schraffuren auf dem Boden usw. Das breite Spektrum der urbanen Ästhetik und Stilmittel sind wichtig, um die kreative Gestaltung und Einzigartigkeit zu unterstützen. Dadurch können Skateparks nicht nur für sich Singularität proklamieren, sondern sich in diesem Ambiente gewissermaßen nonkonformistisch von genormten Sportanlagen distinktiv unterscheiden. Sowohl für Street- als auch Transitionterrains können die Aspekte von Diversität und Kreativität alleine schon durch eine farbige Gestaltung umgesetzt werden, indem partiell Akzente gesetzt und ganze Elemente oder Sektionen eingefärbt werden. Auf diese Weise werden die sonst häufig ausschließlich auf die Funktionalität ausgerichteten grauen Betonskateparks optisch verändert. In vielen Betonanlagen kann festgestellt werden, dass durch die modellierte Einförmigkeit des hellgrauen Betons eine Monotonie entsteht, die zu einer unwirtlichen Anmutung führt und als sogenannte Betonwüste bezeichnet werden kann. Eine weitere Möglichkeit, Kreativität in Skateparks zu implementieren, ist die Oberflächengestaltung mit Kunst im engeren Sinne. Beispielsweise vertikale Flächen der Elemente, Seiten- oder Rück-

wände mit Streetart zu gestalten. Kunst kann ebenso skulptural, als separate oder in befahrbare Elemente integriert bzw. eingelassen werden.

2. *Funktional/formgebend*: Die einzelnen Elemente materialisieren als Formgebung die Oberflächen und stellen die Möblierung der Terrainstruktur dar. Zusätzlich zu den oben genannten optisch veränderten Oberflächen werden, wie in Kapitel 6.2 erwähnt, die Formen zudem invasiv verändert, indem Texturen, unterschiedliche Materialien usw. eingearbeitet werden. Diese formprägend-materiellen Gestaltungen gehen über eine visuelle Ästhetisierung hinaus. Durch die Oberflächenausbildung als erhabenes oder versenktes Relief entstehen ganz leichte Widerstände, die beim Befahren mit den kleinen harten Rollen der Skateboards für die Nutzer*innen spürbar als kinästhetisch und auditiv wahrgenommen werden können. Derartige Gestaltungsqualitäten haben zumeist eine urbane Anmutung, tragen zur Kreativität und Diversität der Skateparkgestaltung bei und ein Flächenmix lädt zum Experimentieren ein. Die Gestaltung der Elemente bietet ein besonders großes Potenzial, das kreative Dispositiv von Skateparkplanungen zu heben (vgl. Kap. 6.2). Gleichwohl es weniger darum geht, jedes einzelne Element einzigartig zu planen, sondern eine architektonische Singularität vor allem durch die Komposition einzelner Elementeteile zu neuen Multielementen und durch deren Arrangement zu relativ einzigartigen Terrains zu erreichen, sollten einzelne Elemente durchaus als markante ›Special Features‹ gestaltet sein, die besagte Funktion als Wiederkennungs- und als Alleinstellungsmerkmal aufweisen.

Wenn wir den besonders wichtigen Aspekt der Kreativität auf der einen Seite und das große Gestaltungsspektrum auf der anderen sehen, dann entsteht aus dem Bedarf und dem Möglichkeitspotenzial die Forderung, dass jeder Skatepark ein Unikat sein soll. Demnach kann der schöpferischen Kreativleistung einen hohen Stellenwert für die Skateparkplanung zugeschrieben werden. An dieser Stelle sei noch einmal darauf hingewiesen, dass die kreative Gestaltung von Räumen für Skateboarding keineswegs beliebig ist, da sie durch eine relativ breite, jedoch implizit vorherrschende soziokulturelle Gestaltungsklammer gewissen Restriktionen unterliegt (vgl. ebd.). Die unsichtbaren Grenzen einer kulturell konstituierten impliziten Stilklammer der Kreativität hängt mit der tiefen Annahme zusammen, dass selbst Subkulturen keine herrschaftsfreien Räume sind. Dieses Phänomen bezieht sich auf alle Praktiken und Ausdrucksweisen in sämtlichen Bereichen und den damit verbundenen Symboliken bzw. Kodes der Szene. So kann zwischen dem, was in der Perzeption der Skateboardszene umgangssprachlich positiv anerkennend als ›cool‹ oder abwertend als ›bizarrr‹ eingestuft wird, mitunter nur ein schmaler Grat liegen. Es handelt sich um ein Gestaltungsspektrum, das mit einer Stimmigkeit des Stils der Ästhetik der Skateboardszene beschrieben werden kann. Anhaltspunkte dieser Ästhetik bieten generell vor allem die beiden Merkma-

le Urbanität und Nonkonformität⁶ sowie speziell eine gewisse Skateboard-ikonografische Anmutung. Den Begriff der Ikonografie haben Eichler/Peters (2012: 153) erstmalig in den Kontext von Skateboarding gebracht und damit »in irgendeiner Form mit dem Skateimage korrelierende ikonografische Architektur und Ästhetik« (ebd.) gemeint. Ihrer Auffassung nach sind das Räume, »die der Jugend- und Subkultur des Skateboarding besonders nahe sind (Transiträume, Brachen oder die global homogenen Nicht-Orte der städtischen Verkehrsinfrastruktur) und solche, die eher die traditionelle Hochkultur repräsentieren (Kirchvorplätze, Museen, Stadtbibliotheken etc.)« (ebd.: 153 ff.), die in der medialen Praxis der Skateboarder*innen global verbreitet werden. Demnach handelt es sich um eine Skateboard-spezifische Ikonografie, die sich nur aus der Perspektive teilnehmender Skater*innen erschließt. In der vorliegenden Arbeit wird dieser Begriff in zweifacher Hinsicht in einem erweiterten Verständnis verwendet: (1) Der Raumtyp wird über das Street-Skateboarding hinaus um alle aussagekräftigen Räume, die in medialen Präsentationen der Praktik zirkulieren, erweitert, wie etwa gefundene Räume (*Street* und *Transition*), aussagekräftige konstruierte Sonderräume (besondere Transitionsterrains in Skateparks) und selbstkreierte DIY-Räume. (2) Darüber hinaus wird nicht nur der Raumtyp erweitert, sondern auch der dimensionale Maßstab des Raums von großen historischen Plätzen bis zu Gehsteigkanten in Tiefgaragen. Somit können theoretisch alle Räume in Skateboarding durch die mediale Dokumentation von Tricks in aussagekräftigen Terrains durch das Zusammenspiel einer materiellen Struktur als Disposition und Akteure*innen, die dieses Potenzial performativ nutzen und so diesen Skateboardraum erst hervorbringen, eine ikonografische Wirkung entfalten. Ob ein Skate-Spot oder -Terrain seitens der Skateszene als ikonografisch angesehen wird, hängt wiederum von qualitativen Faktoren ab wie dem Stellenwert der Akteure*innen, des Tricks, des Spots, der Art und Weise sowie der Rahmung der medialen Präsentation und dem Grad der internationalen Verbreitung. Als besonderer Verstärker wirkt hierbei die mehrfach wiederkehrende Dokumentation von Tricks an demselben Spot, die von der Skateboardszene rezipiert wird und so zu einer ikonografischen Bedeutung beitragen kann.

Eine ikonografische Anmutung kann somit in großem Maßstab beispielsweise ein monumentales Gebäude, das als Hintergrundkulisse des Street-Skatings dient (Domplatte in Köln), DIY-Räume unter Brücken (*Burnside* in Portland, USA), Industriebrache eines DIY-Spots, Schrägen inklusive der Überdachung (*South Banks* in London), ein Plaza innerhalb einer Grünanlage (*Love Park* Philadelphia, USA), der Kombipool in einem Skatepark, eine Schräge entlang einer Straße (*China Bank* in San Francisco, USA) etc. betreffen. Ein derartiger Eindruck kann sich jedoch auch

6 Beispielsweise wäre die ästhetisch-optische Gestaltung eines Skateparks wie ein Kinderspielplatz wenig Zielgruppen-gerecht.

auf einen kleineren Maßstab, ausschnittsweise auf einzelne Gebäudeteile, spezifische Straßenmöbel und auf sonstige kleinere Bereiche, beziehen. Von den Metallstreben eines Treppengeländers, lackierten Bordsteinkanten, einer bestimmten Rampenkonstellation in einem Skatepark, speziellen Parkbänken, einer aufgestellten Steinplatte im Boden bis zum besonderen Design eines Mülleimers können einzelne Ausschnitte Skateboard-kulturell ikonografisch werden.

Indem es tendenziell zunehmend gelingt, dieses Potenzial in Skateparkplanungen erfolgreich zu implementieren, treten vor allem diejenigen Planungen kontrastierend als besonders unkreativ und als Objekte von Kritik hervor, denen dies nicht gelingt. So entsteht zunehmend ein ›zwangloser‹ Zwang einer kreativen Skateparkplanung, die an der Ästhetik der Szene ausgerichtet ist.

Die Gestaltung der Elemente gemäß der Merkmale Progressivität, Risiko und Experimentalität müssen zusammen gedacht werden, da diese Aspekte miteinander verschränkt sind und teilweise in interdependenten Zusammenhängen stehen. Etwas vereinfacht wird hier Risiko vor allem als Schwierigkeitsgrad, Progressivität als Lernfortschritt und Experimentalismus als spielerisches Ausloten der Nutzung der Elemente verstanden. Die Intergenerationalität und Interperformativität als wichtige soziale Aspekte von öffentlichen Skateparks (vgl. Kap. 4.3) implizieren, dass Skateanlagen für jedes Könnenniveau zu gestalten sind, von Jung bis Alt, von Anfängern*innen bis Profis. Folglich bezieht sich die Gestaltung des relativen Schwierigkeitsgrads der Elemente sowohl auf das untere Ende der Lernkurve für Einsteiger*innen als auch im mittleren und oberen Bereich für Fortgeschrittene. Für die Progressivität als Lernfortschritt scheint es besonders relevant zu sein, dem jeweiligen Könnenniveau stets adäquate Stimulierungen und Anreize zu bieten. Bezogen auf ein möglichst breites Spektrum des Schwierigkeitsgrades, bedeutet dies, für ein niederschwelliges Angebot relativ niedrige und für ein höheres Könnenniveau eher größere Elemente zu planen. Eine Bandbreite an unterschiedlich schwierigen Obstacles in einem Skatepark zu integrieren, legt den bereits weiter oben genannten stufenweisen Aufbau der Steigerung der Dimensionen der Elemente innerhalb einer Terrainstruktur nahe. Die Vielfältigkeit des Schwierigkeitsgrades kann ebenfalls als weitere Dimension von Diversität gelesen werden. Die relationalen Anteile von hohen zu niedrigen Obstacles sind grundsätzlich immer auf den lokalen Bedarf und das etwaige bereits bestehende Skateraumangebot abzustimmen. Aus einer sozialen Perspektive spricht allgemein die Tatsache dafür – da weniger Geübte kaum anspruchsvolle, umgekehrt jedoch fortgeschrittene Nutzer*innen sowohl niedrige als auch schwierigere Hindernisse nutzen können –, die Grundhöhe auf eine tendenziell eher niedrige bzw. mittlere Grundhöhe zu planen. Besonders herausfordernde Elemente und Sektionen (wie etwa *Deep End*, *Extensions*, *Big Sections*, *Steep Banks*, *Walls*) können partiell integriert werden, damit auch der Aspekt des Risikos in jeder Skateparkplanung seine Berücksichtigung findet,

jedoch nicht durch eine zu hohe Geschwindigkeit das gesamte Terrain dominiert, das insbesondere für Streetparcours von großer Bedeutung ist.

Der Ansatz, die Elemente des Skateparks von unten nach oben zu denken, gilt auch für das gestalterische Verhältnis von ›Basic Features‹ zu ›Special Features‹. In Kapitel 5.3 wurde ausgeführt, dass es ein bestimmtes Sammelsurium von ›Basic Features‹ gibt, das als ein Mindestbedarf der Skateparkmöblierung verstanden werden kann. Ein Großteil an Elementen der Kategorie ›Basic Features‹ einzuplanen, steht nicht im Widerspruch zur Maxime der Kreativität. Denn die einzelnen Basiselemente lassen sich, wie bereits erwähnt, ebenfalls kompositorisch zu kreativen, einzigartigen Elementen gestalten (vgl. Kap. 6.2). Als hierarchischer Planungsleitsatz lässt sich dazu formulieren: Je größer die zu planende Fläche ist und je mehr ›Basic Features‹ abgedeckt sind, desto mehr Raum bleibt für die Gestaltung von ›Special Features‹. Von den Oberflächen über die Formgebung zu den direkt angrenzenden An- und Aufbauten, zu Grundstücksgrenzen sowie einfassenden Elementen von Skateparks, wie etwa Absturzsicherungen, Geländer, Absperungen, Zäune, Mauern, Gitter, Brüstungen etc., sollten Skateparks allgemein so wenig wie möglich als abgetrennte Sonderräume erscheinen. »The fewer barriers between the community and its skater, the better« (Whitley 2009: 109). Die physisch-materiellen Barrieren zwischen Skater*innen und anderen Personengruppen abzubauen, hat über die sozialintegrativen Vorteile hinaus den Vorzug, soziokulturelle Merkmale von Skateboarding besonders zu berücksichtigen. Kaum eine andere gestalterische Planung wie die genannten technisch-funktionalen Abgrenzungen und Sicherheitsbauten schafft durch ihre unmissverständliche Symbolik die Assoziation eines Skateparks zu einem segregierten Sonderraum.⁷ Ebenso sollten bauliche Sicherheitsvorrichtungen, selbstverständlich im Rahmen der Zulässigkeit der sicherheitstechnischen Anforderungen, möglichst reduziert und durch alternative Planungslösungen, die weniger explizit und offensichtlich sind, angewendet werden. Sämtliche zulässigen Planungsmaßnahmen sollten in Erwägung gezogen werden, die den Skatepark nicht als Sportstätte offenbaren und stattdessen Bezüge zur Urbanität optisch und räumlich herstellen, wodurch sie sich auch in diesem Aspekt von anderen Sporträumen als nonkonforme Freiräume abgrenzen. In diesem Zusammenhang führt ein weiterer diskussionswürdiger Punkt zu der Frage, ob Streetterrains als perfekt symmetrische Architektur der Elemente angelegt werden sollen, damit die Akteure*innen unabhängig der natürlich geprägten Disposition des Stands der Fußstellung auf dem Skateboard – also ob mit dem rechten (*Goofy*) oder linken Fuß vorne (*Regular*) – alle Hindernisse gleichermaßen von beiden Seiten aus anfahren können, im Sinne der Vergleichbarkeit, Fairness

7 Hier lässt sich eine gewisse Analogie der Symbolik zum Fahren mit Schutzausrüstung feststellen (vgl. Kap. 3.3).

und unter Laborbedingungen von Wettkampfsportstätten. Würde man sich dagegen entscheiden, hätte ein nichtsymmetrisches Design tendenziell den Charakter einer gewissen Kontingenz, ähnlich der vernakulären Architektur von gefundenen Skate-Spots in der Stadt.

Bäume, Grünflächen und Bepflanzung innerhalb des peripheren sowie des zentralen Bereichs von Skateparks einzuplanen, ist im Kontext einer urbanen Gestaltung eine probate Designoption. Wie in anderen städtischen Bereichen (vgl. Gehl 2018: 208) so können sie ebenso in Skateanlagen zur Aufenthaltsqualität beitragen (vgl. FLL 2016: 45) und innerhalb von Skateterrains als ästhetische Interventionen von Natur im Wechselspiel mit Betonbauten dienen und die Struktur der Flächen konturieren.

Eine möglichst kreative, vielfältige, experimentelle Gestaltung von Elementen und möglichen Fahrwegen entspricht der Identität von Skateboarding in hohem Maße und verstärkt gleichzeitig die Idee, Skateparks vor allem als »Möglichkeitsräume« (Kähler 2015a: 54) zu gestalten. Auf diese Weise können Skateparks zu Orten der Inspiration werden.

17. Gestaltungsgrundsatz: Einzigartigkeit

Jeder Skatepark wird ein Unikat und weist mindestens ein markantes Alleinstellungsmerkmal auf.

18. Gestaltungsgrundsatz: Niedrige Grundhöhe

Streeterains werden überwiegend mit einer relativ niedrigen Grundhöhe geplant und bieten partiell auch herausfordernde Elemente.

19. Gestaltungsgrundsatz: Kreativität & Diversität

Skateparks werden im Rahmen der soziokulturellen Skateboardästhetik kreativ gestaltet und bieten ein möglichst breites Spektrum an Elementen.

20. Gestaltungsgrundsatz: Urbanes Flair

Grundstücksabgrenzungen und sicherheitsfunktionale Bauten werden, im Rahmen der sicherheitstechnischen Erfordernisse, durch alternative Lösungen auf ein Minimum reduziert, um ein urbanes Flair zu schaffen.

21. Gestaltungsgrundsatz: Basic-Features zuerst

Zuerst in ausreichendem Umfang die »Basic Features« planen, dann »Special Features« integrieren.

Der innere Aufenthaltsbereich

Die Bedeutung der Kollaboration, die sich als Wechselspiel von aktiven und passiven Akteuren*innen auf den inneren Aufenthaltsbereich erstreckt, sollte ebenfalls räumlich in Skateparkplanung gebührend berücksichtigt werden. Das Skateboardterrain und der Aufenthaltsbereich sollten räumlich so gestaltet werden, dass eine gewisse physische Nähe zur Interaktion zwischen aktiven und ruhenden Nutzer*innen gegeben ist und aufgrund der alltäglichen Praxis die Kollaboration in Skateparks aufrechterhalten werden kann (vgl. Kap. 6.3). Der innere Aufenthaltsbereich sollte an einer zentralen Stelle des bzw. der Terrains platziert werden, die freie Sichtachsen durch die Skateflächen zulassen und eine Entfernung von ca. 25 m möglichst nicht überschreiten (ebd.). Im Idealfall ermöglicht er eine Interaktionsnähe, sodass räumlich eine ständige Erreichbarkeit zwischen aktiven und passiven Akteuren*innen gewährleistet ist, die bis in den hintersten Winkel der Skatefläche reicht. Voraussetzungen dafür ist allerdings auch eine einsehbare, räumlich kompakte Strukturierung des Skateterrains. Bei Polyskateparks sollte an jedes einzelne Terrain ein eigener direkt angrenzender, mittig platzierter Aufenthaltsbereich angeschlossen sein. Darüber hinaus erscheint es sinnvoll, wenn es die örtlichen Gegebenheiten zulassen, Aufenthaltsbereiche in unterschiedlicher Nähe zum Skateterrain zu planen. Das heißt einen Bereich zentral, mittelbar nah am praktischen Geschehen und einen Bereich mit Sitzgelegenheiten in unaufdringlicher, unverbindlicher, mittelbarer Nähe, die auch von Passanten und Zuschauern genutzt werden können. Letztgenannter Aufenthaltsbereich könnte u. a. für Transparenz und Sichtbarkeit der Akteure*innen von außen sorgen und so zu der genannten sozialen Integration beitragen.

Die Merkmale Nonkonformismus und Urbanität wirken sich gleichermaßen auch auf die Gestaltung des Aufenthaltsbereichs aus. Analog zur Ästhetik der Terrainelemente sollte zur Planung von diesen Bereichen auf eine möglichst urbane Integration geachtet werden im Vergleich zur Anmutung eines Skateparks als Sportstätte. Sitzgelegenheiten mit gewöhnlichen Sitzbänken, Blöcken und ähnlichen Stadtmöbeln des öffentlichen Raums können dafür eingesetzt werden, anstelle beispielsweise einer klassischen Tribüne, wie sie in genormten Sportstätten vorzufinden ist.

Ein praxisnaher Hinweis für die Planung des inneren Aufenthaltsbereichs, der ebenfalls einen nicht zu unterschätzenden Vorteil durch die unmittelbare Nähe und Sichtbarkeit mit sich bringt, sind Maßnahmen zum Schutz vor Diebstahl von persönlichen Gegenständen. Da in den meisten Outdoor-Skateparks weder Umkleiden noch Schließfächer vorhanden sind, ermöglicht eine gute Sichtbarkeit – aus umgekehrter Perspektive von der Skatefläche aus – den Akteuren*innen ein müheloses Beaufsichtigen ihrer abgelegten persönlichen Wertsachen, wie Bekleidung, Rucksäcke. Diesbezüglich ist es von Vorteil, wenn der innere Aufenthaltsbe-

reich, von der Skatefläche aus gesehen, möglichst wenig Zugänge von außen bzw. von dahinter liegenden Bereichen bietet.

22. Gestaltungsgrundsatz: Unterschiedliche Aufenthaltsbereiche

Aufenthaltsbereiche in unterschiedlicher Distanz zum Skateterrain planen: Zum einen stets an zentraler Stelle direkt an der Skatefläche und zum anderen in peripherer Nähe mit Sicht auf den Aktionsbereich platzieren.

23. Gestaltungsgrundsatz: Urbanes Mobiliar

Aufenthaltsbereiche in Skateparks werden mit urbanem Mobiliar des öffentlichen Raums ausgestattet, um die Optik einer Tribüne von Sportstätten zu vermeiden.

Die Gestaltungsgrundsätze im Überblick

Abb. 9: Die Gestaltungsgrundsätze im Überblick

Nr.	Ebene	Planungsbereich	Gestaltungsgrundsatz
1.	Kommunale Planungsebene (Meso-/ Makroebene)	Kommunale Gesamtplanung	Lokaler Bedarf
2.			Unkonventionelle Skateraumkonzepte
3.		Lage	Zentrale Lage
4.			Maximale Nutzungszeiten
5.			Urbane Flächen
6.		Größe	Kleinere Skateparks
7.			Begrenzte Terrain-Größe
8.		Partizipation	Lokale Partizipation
9.			Informelle Kommunikationswege
10.	Spezifische Skatepark- planung (Mikroebene)	Bauweise	Ortbetonbauweise
11.			Qualität statt Quantität
12.			Hochwertiger Boden
13.		Terrainstruktur	Ein Gesamtterrain
14.			Stufenweiser Aufbau
15.			Multiline Struktur
16.			Breitere Grundfläche
17.		Terrainelemente	Einzigartigkeit
18.			Niedrige Grundhöhe
19.			Kreativität & Diversität
20.			Urbanes Flair
21.			Basic-Features zuerst
22.		Aufenthaltsbereiche	Unterschiedliche Aufenthaltsbereiche
23.			Urbanes Mobiliar

Quelle: eigene Darstellung