

8 Schlussbetrachtung

8.1 Zukunftsperspektive von Skateparks

Für diese Arbeit wurde ganz bewusst der Untersuchungsgegenstand auf Skateparks begrenzt. Sie setzt pragmatisch am derzeit größten Handlungsbedarf im Zuge des Skateparkbaubooms in Deutschland an, geleitet von der Intention, bisher fehlende Anhaltspunkte und Empfehlungen von Gestaltungsgrundsätzen für Skateparks zu erarbeiten. Im Folgenden soll über die aktuelle Zweckmäßigkeit hinaus ein Blick über die Grenzen des eng abgesteckten Untersuchungsgegenstands versucht werden, um mögliche Zukunftsperspektiven von Skateparks bzw. Räumen für Skateboarding aufzuzeigen.

Wenn wir den Blick über die Sonderräume in der Gestalt von öffentlichen Skateparks hinaus richten und einen Bezug zu den identitätsstiftenden Merkmalen – Urbanität, Nonkonformismus etc. – herstellen, drängt sich die Annahme auf, Räume für Skateboarding wieder zurück an innerstädtische Orte zu bringen und alternative Skateboardraumansätze zu denken. In Anbetracht des verstärkt aufkommenden Baus von Skateparks in den 1990er-Jahren als Reaktion und städteplanerische Intervention auf den Raumkonflikt des Street-Skateboarding, also einer Segregation von Skateboarding aus dem städtischen Raum in Sonderräume, sollen hier Überlegungen verstärkt in den Zusammenhang einer Reintegration von Skateboarding, zurück in den öffentlichen, urbanen Raum, vorgenommen werden. Das ambivalente Verhältnis von Skateboarding und Stadt ist mitunter sehr komplex und hat vielfältige Erscheinungsformen. Es basiert auf einer Vielzahl von Voraussetzungen, bezieht sich auf unterschiedliche Gelingensfaktoren und lässt sich nicht ohne Weiteres allumfassend konzeptualisieren. Ohne dass die folgenden Ausführungen undifferenziert für alle Städte und Gemeinden gleichermaßen Gültigkeit beanspruchen können, werden nun die zentralen Entwicklungstendenzen grob skizziert und anhand von einigen indikativ-richtungsweisenden Beispielen von Skateraumkonzepten sowie eine mögliche Genese von kommunalen Skateraumangeboten herausgearbeitet.

8.1.1 Verhältnis von Skateboarding und Stadt

Zum Thema ›Verhältnis von Skateboarding und Stadt‹ lassen sich zwei Phänomene beobachten, die sich unabhängig voneinander entwickelt haben und hier aufeinander bezogen werden. Von den vielfältigen ökonomischen, sozialen und politischen Diskursen der Stadt erscheint die stark vereinfachte, pauschalisierte Ausrichtung an dem (1) Leitbild der *Creative City* von besonderer Bedeutung zu sein. Die andere Entwicklung ist eine vielerorts veränderte öffentliche Wahrnehmung von Skateboarding und eine gestiegene (2) Kollaborationsbereitschaft der Skateboardszene gegenüber kommunaler Verwaltungen.

1. Leitbild der *Creative City*

Städte befinden sich im Wandel, der im Zusammenhang mit tiefgreifenden gesellschaftlichen Umbrüchen steht. Auf die sozialpolitische Frage, wie im Zuge von gesellschaftlichen Veränderungsprozessen Städte die Wünsche und Bedürfnisse ihrer Bürger*innen befriedigen können, um zu einer noch lebenswerteren, attraktiveren Stadt zu werden und dem Modernisierungs- sowie Wettbewerbsdruck entsprechen zu können, werden zunehmend neue Antworten gefunden. Im Kontext der Skateraumthematik ist laut Schäfer besonders »relevant [...] der Übergang vom sogenannten Neorealismus der 1990er-Jahre – von der Politik der Zero Tolerance – zu den Leitbildern der *Creative Cities* nach der Jahrtausendwende« (2020: 48).

Städte streben heutzutage vermehrt nach Kreativität und Aspekten, die die Stadt vitalisieren, sie zu etwas Besonderem machen und insgesamt den Lebenswert steigern. Verschiedene soziologische Studien zur Zeitdiagnose der Stadt kommen inhaltlich zu dem übereinstimmenden Ergebnis, dass viele Städte heutzutage als Wettbewerbsstrategie auf Kreativität und Unverwechselbarkeit setzen, darauf verweisen beispielsweise die »Cities and the Creative Class« (Florida 2004), die »Eigenlogiken der Städte« (Löw 2008: 65 ff.) und die »Kulturalisierung und Singularisierung des städtischen Raums [...]« (Reckwitz 2017: 385). Das gilt umso mehr für Großstädte und Metropolen, die von der Globalisierung betroffen sind (vgl. ebd.: 282 ff.). Das Streben nach Unverwechselbarkeit bezieht sich vor allem auf die Abgrenzung zu anderen Städten (vgl. Löw 2008: 12) und vollzieht sich in einem Außen- und Innenverhältnis. Im Außenverhältnis kommt der *Creative City* als möglicher Wettbewerbsvorteil durch die zunehmende Konkurrenz der Städte ein bedeutender Stellenwert zu (vgl. Reckwitz 2017: 153). In diesem Wettkampf besteht die Tendenz, die Stadt als Marke zu positionieren (vgl. Zenker 2018: 69 ff.). Als Stadt vermehrt auf Marketingmechanismen zurückzugreifen, hat dabei nicht nur das Ziel, Touristen strategisch anzusprechen und evtl. die patriotische Identität der Einwohner ihrer Stadt zu stärken, sondern auch potenzielle Neubürger zu werben, bevorzugt aus der Wissens- bzw. Kreativwirtschaft (vgl. Florida 2004), wo-

durch letztendlich ökonomische Zielsetzungen verfolgt werden, denn »über kurz oder lang sind es die attraktiven Städte, in denen sich die hochqualifizierten Arbeitsmöglichkeiten ballen« (Reckwitz 2017: 388). Demzufolge kommt dem Stadtmarketing vielerorts eine zunehmende Bedeutung zu. Innerhalb vieler dieser im globalen Wettbewerb befindlichen Großstädte tritt das Phänomen einer »liberalen Regierung des Lokalen« (ebd.: 383) zutage. Das heißt, eine Politik der Stadt, die nicht mit ihrem jeweiligen Nationalstaat korrelieren muss und die als »Globalisierung« bezeichnet wird (vgl. Seibert 2016). Vereinfacht dargestellt: In einem tendenziell neoliberalen Klima der Stadtpolitik tritt die Stadt als Ideengeberin zurück und versucht die Eigendynamik des kreativen Dispositivs von Personengruppen, Organisationen – gemeinnützig und vor allem auch For-Profit-Unternehmen – zu kanalisieren und für die Stadtplanung produktiv nutzbar zu machen. Dieses politische Konzept, das Unternehmen und Bürger*innen aktiv als Koproduzenten in die Stadtentwicklung einbezieht, wird als »Urban Gouvernance« (Mayntz 2004) bzw. als liberale »Gouvernementalität« (Reckwitz 2017: 383) bezeichnet. Im Innenverhältnis gilt es u. a. dafür ein neues sozialpolitisches Klima innerhalb der Stadt zu schaffen, von einer harten zu einer weichen Politik. Der politische Ansatz von einer autoritären Politik, etwa von einem Masterplan, der »von oben« exekutiert wird, hin zu einer alternativen Stadtplanung und bürgerlichen Teilhabe, die unter dem Stichwort einer Planung »von unten« diskutiert wird (vgl. Reckwitz 2017: 385 und Kap. 5.2). Hier geht es mitunter darum, das kreative Potenzial der Stadtbewohner durch eigene Entfaltungsmöglichkeiten zu fördern, die Stadt zu beleben und so ein »People Climate« in der Stadt zu schaffen, das für junge, kreative und innovative Bürger*innen attraktiv ist (vgl. Florida 2004). Denn »die Attraktivität einer Stadt [wird] für junge Menschen [...] zu einem immer wichtiger werdenden Standortfaktor« (Haury 2015: 138).

2. Wandel von Skateboarding und die Kollaborationsbereitschaft

Auch in Skateboarding lassen sich Wandlungsprozesse beobachten. Die Praktik hat sich seit dem aufkommenden Street-Skateboarding Anfang der 1990er-Jahre, der Phase, die als die »Pubertät der [Skateboard-]Szene« (Reinhard 2016: 21) bezeichnet werden kann, von einer zuweilen selbstbezogenen Haltung rebellierender Jugendlicher (vgl. Kap. 4.4.1) zu einer gewissen Reife und Mündigkeit weiterentwickelt. Die Skateboardszene ist heute zunehmend in politische Beteiligungen an Stadtplanungsprozessen involviert (vgl. Kap. 5.4). In vielen Skateparkplanungs-Beteiligungen beobachte ich, dass manche der Initiatoren*innen von Skateparkprojekten nicht selten jenseits der 30 Jahre alt sind (vgl. Kap. 4.2).¹ Die Generation

1 Auch die Protagonisten der Kölner Skateboardszene in der Studie von Peters (2016), die sich im Konflikt um das Skateboardverbot auf der Domplatte als Funktionäre im Verein organisierten, sind über 30 Jahre alt.

der Street-Skateboarder*innen der 1990er-Jahre ist heute, Jahrzehnte später, entsprechend älter und mitunter mit Peters:

»Teil jener Lebensform-Skateboarder, die als Lehrer, Architekt, Künstler, Arzt oder Fotograf längst gesellschaftlich anerkannten Berufen nachgehen und so über die notwendigen Kompetenzen verfügen, die es braucht, um sich aktiv in politische Entscheidungen einzumischen« (2016: 183).

Immer mehr Skateboarder*innen, insbesondere die etwas älteren, machen von ihrem basisdemokratischen Mitspracherecht als Bürger*innen Gebrauch und setzen sich für öffentliche Räume für Skateboarding – zumeist Skateparkprojekte – ein. Insgesamt zeigen sie sich heute zunehmend kollaborationsbereit gegenüber Stadt- und Gemeindeverwaltungen: »Increasingly, skate communities are starting to work towards finding ways of including skateboarding in urban space« (Eden 2019: 8) schreibt das deutsche Skateboardmagazine *Solo Skateboard* in seiner aktuellen Sonderausgabe zum Thema »Skate Urbanism«. Derartige Formen der Zusammenarbeit könnten auch dazu beigetragen haben, dass sich die öffentliche Wahrnehmung (vgl. Kap. 3.2.1) von Politik und Verwaltung der Städte gegenüber Skateboarding ebenfalls gewandelt hat und auf diese Weise vermutlich wiederum neue Türen für Kollaborationen aufgestoßen werden.

3. Die Kreativität von Skateboarding und die *Creative City*

Wenn wir nun diese beiden Entwicklungstendenzen, das Leitbild der *Creative City* vieler Städte und die Kollaborationsbereitschaft der Skateboardszene, aufeinander beziehen, dann entstehen in der Schnittmenge wechselseitiger Bedürfnisse und Zielsetzungen vielfältige Ansatzpunkte. Verschiedene Studien legen nahe, dass Skateboarder*innen als »Produktivkraft des Urbanen« (Schäfer 2015a: 76) längst Teil der Kreativwirtschaft sind (vgl. Howell 2005: 38; Eichler 2012: 166; Peters 2018b: 202) und einen positiven Einfluss auf das Erscheinungsbild einer Stadt haben können (vgl. Vivoni 2010: 55; Peters 2016: 167; Schäfer 2020: 201). Orte, an denen Skateboarding stattfindet, können eine vitalisierende Wirkung entfalten (vgl. Eichler/Peters 2012: 156) und als »shock troops of gentrification« (Howell 2005: 33) zur Aufwertung von Wohnvierteln beitragen (vgl. auch Schweer 2014: 102 ff.; Schäfer 2015a: 75 ff.; Orpana 2016: 160). Gewissermaßen sind sie Teil der Stadt und machen die Stadt (mit) aus (vgl. Eichler 2012: 166). Diesbezüglich lassen sich zentrale Merkmale von Skateboarding unschwer als Kreativbündel in den Zusammenhang mit dem von Reckwitz herausgearbeiteten Anforderungskatalog des »spätmodernen Arbeitssubjekt[s]« bringen: »Experimentalismus und eine spielerische Haltung, Kreativität und eine Orientierung am Moment statt an der langfristigen Planung, ständige Bereitschaft zu Selbstveränderung (2008: 9)«.

Skateboarding könnte als Symbolik des geforderten Nonkonformismus der neuen Kultur für die spätmodernen Subjekte dienen (vgl. Reckwitz 2017: 266 ff.).

Glenney/O'Connor (2019: 5) beobachten diesbezüglich, dass sich die öffentliche Wahrnehmung von Skateboarding heute insofern geändert hat, als dass

»[...] the subcultural creativity of skateboarding, that was once socially peripheral and even subversive, is now recognized as possessing the hallmarks of self-starting creativity necessary to weather the capricious precarity of the globalized world.«

In dieser Hinsicht kann das kulturelle Potenzial von Skateboarding als Medium zur stadträumlichen Aufwertung beitragen (vgl. Schäfer 2020: 202) und die Praktik in das »Leitbild der kreativen Stadt« (Peters 2016: 282) eingeordnet werden.

4. Skateboarding im Stadtmarketing und als Anziehungspunkt für den Tourismus

Skateboarding kann auch für die Stadt(-marke) ein gewisses Potenzial bieten. Der Mehrwert von Skateboarding für die Stadt ist nicht nur im Sinne eines modernen, zeitgemäßen Bewegungsangebots für Jugendliche zu sehen, das in besonderem Maße sportliche und soziale Aspekte verbindet, sondern geht weit darüber hinaus: So kann Skateboarding aus stadtpolitischer Sicht das Potenzial haben, einen Beitrag zur Positionierung der Stadtmarke zu leisten (vgl. Peters 2016: 167; Schäfer 2020: 304). Ebenso wie moderne Sportarchitektur einen Beitrag zum Image der Stadt beisteuern kann (vgl. Bockrath 2014: 67), lässt sich dieses Prinzip auch auf besonders markante Skateparks beziehen. Städte können sich den positiven Effekt von Skateboarding im Bereich Freizeit und Sport für das Stadtmarketing zunutze machen und als Standortfaktor ausspielen (vgl. Peters 2011a: 136). So findet etwa Burkhard Hintzsche, der Stadtdirektor der Stadt Düsseldorf, dass »Skaten zu unserer dynamischen und hippen Stadt« passt (vgl. Gaasterland 2017). Die Stadt Düsseldorf ist mit dem größten Skatepark Deutschlands und der Aktivierung der Anlage mit dem Ausrichten der Deutschen Skateboard Meisterschaft 2018 und 2019 umfangreich in das Thema Skateboarding involviert. Auf andere Weise können Räume für Skateboarding für das Stadtmarketing eine Rolle spielen, wenn beispielsweise besonders markante Skateparks heute ihre Funktion als Anziehungspunkt für den Tourismus entfalten. Anders als genormte Sportanlagen des traditionellen Sports können die individuell gestalteten Räume für Skateboarding eine besondere Attraktion weit über die geografischen Grenzen von Städten und Gemeinden hinaus entwickeln (vgl. Atencio et al. 2018: 179; Borden 2019b: 170 ff.). Sie können sich zu »Pilgerorten« für Skateboarder*innen etablieren (vgl. O'Connor 2020: 166 ff.).² So werden Skateparks zu einem integralen Teil einer Creative City. Der Imagefaktor

2 Skateparks, die beispielsweise in Europa über diese Qualität verfügen, sind unter anderen: der *StreetDome* in Haderslev (Dänemark) der *Peitruß*-Skatepark in Luxemburg und der legendäre *Bowl du Prado* in Marseille.

von Skateboarding kann Kreative als Humankapital anziehen, was sich positiv auf die Kreativwirtschaft, den Tourismus und das Image der Stadt auswirken kann. Skateboarding wird so zu einem weichen Standortfaktor einer Stadt, die sich beispielsweise – etwas plakativ formuliert – als weltoffen, jugendlich, hipp und tolerant versteht.

5. Kritik an der *Creative City* und der *Creative Class*

Wer die Vorzüge und Möglichkeiten der Konzepte der *Creative City* und *Creative Class* bzw. Kreativwirtschaft hervorhebt, der muss auch auf die Kritik verweisen, die diese Ansätze hervorrufen. Es ist sehr gut nachvollziehbar, dass das neoliberale Klima der *Creative City* und die Fokussierung auf die *Creative Class*, also das Protegieren eines bestimmten Wirtschaftssektors, Kritik bezgl. Ungleichheit und Missständen hervorbringt. Im Kern bezieht sich die Kritik darauf, dass die Kultur auf das ökonomisch Verwertbare reduziert wird und Kreativität im Zusammenhang mit dem Kommerzialisierungspotenzial steht. Der Maßgabe der städtepolitischen Ausrichtung entsprechend werden in der *Creative City* und *Creative Class* bestimmte in diesem Sinne bessergestellte Personen, Gruppen und Organisationen bevorzugt, wodurch derartige Konzepte sozial selektiv sind (vgl. Mould 2015: 85 ff.) und die »Creative City as the antithesis of urban creativity« (ebd.: 4) werden kann. Mould zufolge trägt sie, anderes als das Label vermuten lässt, wenig zur Kreativität und Diversität der Stadtgestaltung bei. Wenn die Stadtpolitik kommerziell ausgerichtet und sozial selektiv ist, die ökonomischen Kräfteverhältnisse zwischen der Vorteilsnahme finanzkräftiger Unternehmen und die Interessen von Bürger*innen der Stadt nicht sinnvoll reguliert werden und städtischer »Lebensraum zu Privateigentum wird« (Bindel/Balz 2019: 9), ist die Forderung von »Recht auf Stadt« (Lefebvre 2016) aktueller denn je und mündet in den fortwährend anhaltenden Diskurs nach der berechtigten Frage: »Wem gehört die Stadt?«³

6. Beispiele für Ansätze innovativer und kreativer Integration von Skateräumen

Im Kontext der *Creative City* und der Annahme des Strebens der Städte nach Kreativität und Einzigartigkeit kann in diesem (Image-)Wandel der Umgang mit Räumen für Skateboarding höchst unterschiedlich in der Stadtpolitik etabliert und variiert sein. Um diese Skateboardraumansätze weiter zu konkretisieren und anschließend – darauf basierend – eine mögliche Skateraumgenese zu entwickeln, werden im Folgenden einige ausgewählte Beispiele kursorisch vorgestellt.

Anstatt einen weiteren professionell gebauten Skatepark in das städtische Angebot aufzunehmen, entstand im Lentpark in Köln ein sogenannter Hybrid-DIY-

3 Auch der Sport als Instrument der Standortpolitik zieht »Kritik der neoliberal geprägten Stadt« (Schwark 2019) auf sich.

Skatepark, bei dem ein brachliegendes Rollhockeyfeld in enger Kollaboration mit der Stadt als DIY-Projekt unter professioneller Anleitung einer Skateparkfirma und dem starken Engagement der lokalen Skateboarder*innen umgesetzt wurde (vgl. Schweer 2014: 100 ff.; Eichler/Peters 2015: 24 ff.; Peters 2016: 69 ff.). In Aachen legiti­mierte die Stadt temporär eine Fläche als DIY-Projekt, das die lokale Skateboardszene in Gänze selbstbestimmt gestaltet und eigenständig betreut. Auf dem Landhausplatz in Innsbruck (Österreich) teilen sich Skater*innen mit Passanten auf ca. 9.000 Quadratmetern einen aufwendig gestalteten *Shared Spot* als gemeinschaftlichen Raum im Stadtzentrum, der zunächst nicht als ein solcher geplant war, aber durch die Nutzer*innen eine Eigendynamik entwickelte und zu einem stark belebten Platz wurde (vgl. Schwinghammer 2019d: 56 ff.). In Barcelona (Spanien) wurde mitten im angesagten Born-Viertel der *Born Skate Plaza* errichtet. Dazu wurde eine längliche Fläche als Verbreiterung eines Bürgersteigs ohne allzu offensichtliche Gebietsabgrenzung mit glatten Steinplatten als Bodenbelag und mit kniehohen Granitblöcken im öffentlichen Raum installiert. In Vigo, im Süden der Atlantikküste von Spanien, wurde am Plaza de la Estrella ebenfalls ein nicht intentionaler, aber nicht minder wirksamer *Shared Spot* errichtet. Auf einem relativ großen Platz, der von drei rechteckigen Grünflächen strukturiert ist und glatten Steinboden bietet, wurde in einer der beiden Durchwegungen einfach ein ca. 20 m langer und ca. 1 m breiter Sitzblock platziert. Dieses urbane Möbel ist ebenfalls aus glattem Stein beschaffen und so in die Materialität und Ästhetik der Umgebung integriert. Es hat keinen Metallkantenschutz oder andere materielle Hinweise, die auf ein spezifisches Zweckelement, wie in einem Skatepark, hindeuten würde. Im Herzen von Paris auf dem Place de La Republique ist Skateboarding nicht nur legal, sondern den Skateboarder*innen wurde gestattet, an bestimmten Stellen des großen öffentlichen Platzes Skateboardelemente als Kunstobjekte fest zu installieren, was den Platz ebenfalls als einen *Shared Spot* qualifiziert. Der Place de La Republique ist wortwörtlich ein ›Platz der Republik‹, ganz im Sinne des kulturgenetischen Stadttyps der mitteleuropäischen Stadt (vgl. Kap. 2.2.2). Als demokratisches Forum bietet er Raum für Kundgebungen, Demonstrationen und andere Formen bürgerlicher Teilhabe sowie einen festen Platz für Skateboarding in der Innenstadt von Paris. In einer weiteren Weltmetropole – in London – erhält die Stadt trotz der enormen ökonomischen Verwertbarkeit für weitere Ladenlokale den Skateboarder*innen mit der Southbank einen urbanen Raum im Zentrum der Stadt. Der damalige Bürgermeister Boris Johnson erkennt das kulturelle Potenzial von Skateboarding und begründet die Entscheidung für die Nutzer*innen damit, dass Skateboarding Teil der Kultur von London ist und dass dieser Ort weltweit Touristen anzieht, die zweifellos zum pulsierenden Leben beitragen und mithelfen, »London zu der großartigen Stadt zu machen, die sie ist« (vgl. Schweer 2014: 93). Bemerkenswert ist bei diesem Beispiel, dass, anstatt den Nutzern*innen einen alternativen Sonder­raum zu den Southbanks zu bieten, der Skate-Spot bleibt, wo

er ist. An der südfranzösischen Atlantikküste ist es dem Bürgermeister von Bordeaux ein besonders wichtiges Anliegen, im Interesse des Zusammenlebens der Bürger*innen, »dass die Jugend eine aktive und gleichberechtigte Rolle in der Stadt einnimmt« (Valls 2019 15:05). Diese Sensibilisierung für die gesellschaftliche Teilhabe junger Menschen, deren Wünsche und Bedürfnisse zu berücksichtigen und sie für ihr Engagement zu würdigen, hat dazu geführt, Skateboarding als Teil der Stadtplanung zu integrieren.

»Eine Stadt wie Bordeaux hat Geld gegen Skateboarding in die Hand genommen [als Nutzungsverweigerung mittels Skate-Stopper]. Jetzt drängen wir darauf, dass das Geld ausgegeben wird, um Skateboarding ins Stadtbild zu integrieren und zu legitimieren« (ebd.).

Durch eine diesbezügliche Nutzung des öffentlichen Raums zeigt die Stadt ihre Einstellung gegenüber den Bedürfnissen von jungen Menschen: »[S]kateboard spaces are increasingly a way in which a city can speak of its attitude to youth, creativity and public space« (Glenney/O'Connor 2019: 13).

Das Engagement der Skateboarder*innen und die kollaborative Haltung der Stadt haben inzwischen zu einer fruchtbaren Zusammenarbeit geführt, die in einer großen Diversität von Räumen für Skateboarding in Bordeaux mündete. Über ein breites Angebot an Skateparks hinaus wurde Skateboarding u. a. auf großen öffentlichen Plätzen (re-)legitimiert und im Sinne von *Shared Spots* etabliert. Innerhalb eines von der Stadt finanzierten Kunstprojekts wurden kreative Skateartefakte in der gesamten Innenstadt entlang der Garonne verteilt und in den öffentlichen Raum integriert. Über diese vielfältigen Erscheinungsformen von Räumen für Skateboarding wurde so die Praktik fest im Stadtbild verankert. In Malmö sind neben legalen Street-Spots auch *Shared Spots* und designierte Orte für DIY-Praktiken Bestandteil eines kommunalen Gesamtkonzepts (vgl. Klierer 2016). Teil des Konzepts ist das Medium der Kunst in Form einer skatebaren Skulptur. Das Skulpturarrangement wurde von der US-amerikanischen Profi-Skateboarderin Alexis Sablone als Kunstwerk gestaltet und auf einem öffentlichen Platz im Sinne eines *Shared Spots* installiert und für die Nutzung von verschiedenen Rollsportgeräten freigegeben (vgl. Medium Skate Mag 2018). Die australische Metropole Melbourne hat sich mit dem Projekt »Skate Melbourne« vorgenommen, als ganzheitliches kommunales Skateraumangebot Skateboarding auch städtebaulich strukturell zu integrieren und so die gesamte Stadt skatebar zu machen (vgl. City of Melbourne 2016).

Diese Beispiele verweisen auf innovative Raumkonzepte, die ein wesentlich vielfältigeres Spektrum an Bewegungsräumen bieten und die zusätzliche städtische Potenziale nutzen. Zwischen Anspruch und Wirklichkeit werden hier Lösungsansätze augenscheinlich, die vor dem Hintergrund von Subkultur und Versportlichung auch der soziokulturellen Eigenlogik der Skateboardszene entspre-

chen, wobei sie an Wünschen und Bedürfnissen von weiten Teilen der Szene ansetzen können. Die Beispiele zeugen ebenfalls von einer veränderten öffentlichen Wahrnehmung von Skateboarding (vgl. Kap. 3.2). Galt das Skateboard auf den Straßen in den 1990er-Jahren »geradezu als symbolisches Vehikel stadträumlichen Verfalls« (Schäfer 2020: 198), zeigen die hier ausgewählten jüngsten Konzepte eine bis dato beispiellose Valorisierung der Praktik in jener Stadt, die im weitesten Sinne auf die oben genannte Kreativität und Unverwechselbarkeit abzielt. Es scheint, als würde allmählich ein Reframing der Konnotation von Skateboarding seitens der Städte stattfinden. Andererseits verdeutlichen die vielen genannten Beispiele auch die erwähnte gestiegene Kollaborationsbereitschaft der Skateboardszene, die Anfang der 1990er in der emergenten Phase des Street-Skateboarding kaum denkbar gewesen wäre.

8.1.2 Umriss einer kommunalen Skateraumgenese

Mit Rückgriff auf vorherige Kapitel dieser Arbeit zur Gestaltung von Skateparks in Sonderräumen sollen diese nun mit den gezeigten innovativen Skateraumansätzen verknüpft werden, um darauf basierend eine strukturelle Genese der Skateraumtypen grob zu umreißen:

I. Einzelfall-Skatepark

Die Ära der Katalog-Skateparks (vgl. Kap. 5), die als alternative Bewegungsräume von Städten und Gemeinden in Form von Sportanlagen geschaffen wurden, markierte die erste Welle öffentlicher Skateanlagen Ende der 1990er-Jahre in Deutschland und wurde vorwiegend mit dem Planungsansatz »von oben« umgesetzt. Zunächst erfolgte die Planung dieser Anlagen zumeist ohne vorausgehende Initiative und Beteiligung der Nutzer*innen. Ab Anfang der Nullerjahre, spätestens ab 2010, setzte jedoch eine zunehmende proaktive Initiierung von Skateparkprojekten und eine entsprechende Planungsbeteiligung durch die Nutzer*innen ein. Zudem erfolgte eine Weiterentwicklung von Technologien und Bauweisen, die eine Individualisierung und Ausdifferenzierung des Designs von Skateparks als städteplanerische Einzelfallprojekte ermöglichte. Die Räume der Realisierung waren zumeist in traditionell vorstrukturierten Orten der Bauleitpläne der Stadt verortet.

II. Kommunales Skateparkangebot

Besonders in größeren Städten, die mehrere Skateparks bereithalten, ist zu beobachten, dass in ersten Kommunen die sonst partiellen Skateparkprojekte einzelner Stadtteile als ein übergreifendes kommunales Gesamtangebot betrachtet werden (vgl. Kilberth et al. 2017). Ein vermehrtes Aufkommen disparater Skateparkinitiativen aus verschiedenen Bezirken der Stadt hat etwa in Berlin, Köln und München zum Bedarf einer kommunal übergreifenden Instanz geführt. Diese Funk-

tion übernehmen zumeist gemeinnützige Skateboardvereine als Ansprechpartner gegenüber der Stadt, die in der Praxis in Planungsprozesse involviert sind und eine zentrale Beratungs-, Koordinations- und Vermittlerrolle zwischen den lokalen (Sub-)Skateboardszenen und der Verwaltung innehaben (1. Berliner Skateboardverein e. V.; Dom Skateboarding e. V. und Skateboarding München e. V.).

Separate Skateparkprojekte in designierten Sonderräumen in ein kommunal abgestimmtes Gesamt-Skateanlagenangebot zu bringen, stellt die zweite Stufe der Skateraumgenese dar.

III. Kommunal diversitäres Skateparkraumkonzept

In einem weiteren Evolutionsschritt werden nun einerseits die regulär vorgesehenen Räume der Stadtplanung, über professionell, unter Nutzer*innen-Beteiligung geplante Skateparks hinaus, mit diversitären Skateparkansätzen, wie etwa DIY-Hybrid, ergänzt. Andererseits werden zunehmend auch unkonventionelle Flächen – Industriebrachen, Räume unter Brücken, Gebäudelücken etc. – für die Skateraumnutzung vereinnahmt, die als legale Räume für DIY-Projekte von der Szene selbstbestimmt entwickelt werden und die mit speziellen alternativen Konzepten zu Skateparks für eine Zwischennutzung infrage kommen. Kennzeichnend für den dritten Schritt der Skateraumgenese ist ein zumeist deutlich erhöhtes Engagement der Skateboarder*innen, einer verstärkten Planung »von unten« und die Umsetzung in einer dennoch festen Rahmung mit klar konturierter räumlicher Gebietsabgrenzung.

IV. Kommunales diversitär-integriertes Skateraumkonzept

Die vierte Stufe der Skateraumgenese ist das maximal denkbare Konzept eines diversitär-integrierten Skateraumansatzes. Erweiternd zu den oben genannten Skateräumen bezieht sich die letzte Stufe auf die (Re-)Integration von Skateboarding in den öffentlichen Raum. Mit dem hier verwendeten Begriff »Shared Spot« werden sowohl explizit eingerichtete, legalisierte und auch geduldete Skate-Spots gefasst. Erst an dieser Stelle kann von einem diversitären und in die Stadt integrierten Skateraumkonzept gesprochen werden. Die strukturell kritische Unterscheidung zwischen konturierten, strikt abgegrenzten Flächen zwischen der dritten und vierten Stufe steht im Zusammenhang mit den besonderen sozialpolitischen Voraussetzungen. Dass diese beiden Stufen zwangsläufig als kommunales Gesamtkonzept realisiert werden müssen, ist dabei keine notwendige Bedingung, sondern vielmehr eine konzeptionelle Überlegung, die sich in der Praxis jedoch auch auf den Einzelfall bezogen darstellen kann. Zudem wären auch Mischformen der vierstufigen Struktur der Skateraumgenese praktisch vorstellbar.

8.1.3 Voraussetzungen für innovative Skateraumansätze

Die Integration von offiziellen Räumen für Skateboarding in die Stadt ist grundsätzlich in vielfacher Hinsicht als voraussetzungs- und anforderungsreich anzusehen. Spielen doch kulturelle, sozialpolitische und wirtschaftliche Aspekte eine wichtige Rolle. Hier sollen nun einige zentrale Punkte herausgestellt werden, die über das Kapitel 5.4 (Skateparkinitiativen) hinausgehen. Zunächst ist die Frage, inwiefern die lokalen Skateboarder*innen das Bedürfnis gegenüber der Stadtverwaltung artikulieren, Räume für Skateboarding über Skateparks hinaus für sich beanspruchen zu wollen, und ob es ihnen gelingt, dieses Anliegen überzeugend für eine größere Personengruppe deutlich zu machen. Die entscheidende Frage ist dann, ob die Stadt gewillt ist, das Kreativitätsdispositiv der Akteure*innen zu nutzen, und bereit ist, dieses Bürgerbegehren in die Strukturen der bestehenden Stadtplanung, sozialverträglich und kreativ, implementieren zu wollen und zu können. Besonders bedeutsam ist hier: Hat die Planung von Skateparks noch den Charakter, gegebene Strukturen der Stadtplanung gewissermaßen mit neuen Inhalten zu füllen, Skateparks beispielsweise als innovative Bewegungsangebote, alternative Skateraumgestaltungen in Sonderräumen (DIY-Projekte), so erfordert die Integration von Skateraumansätzen, etwa in Form von *Shared Spots*, ein tiefgreifenderes Einwirken auf bestehende Verfahrensweisen und Konventionen der Stadtplanung. Dass genau hierin die strukturelle Schwierigkeit besteht, verdeutlichen u. a. prominente Beispiele von öffentlichen Verhandlungen und der gescheiterten Versuche, drohende Skateboardverbote auf städtischen Plätzen abzuwenden und Skateboarding dort offiziell zu legalisieren. In Philadelphia (USA) wird das Skateboardverbot auf dem Skateboard-ikonischen John F. Kennedy Plaza (*Love Park*) (vgl. Howell 2005) mit dem Franklin's Paine Skatepark kompensiert (Nims 2014), in Chicago (USA) bezieht sich der *Leisure City*-Ansatz der Stadt ausschließlich auf Sonderräume, was die Kriminalisierung von Street-Spots verstärkt (vgl. Vivoni 2010) und in Köln wird als Alternative zur Domplatte das *Kap 686 Streetplaza* geschaffen. Peters und Schweer kritisieren die Politik der Stadt Köln, das Skateboardfahren auf der Domplatte zu verbieten aus gutem Grund, wenn Ersterer konstatiert, dass es von den »vorherrschenden Leitbildern der Stadtentwicklung ab[hängt], ob die Skateboardpraxis als abweichendes Verhalten kriminalisiert und verfolgt oder als Kulturalisierungsagent einer *Creative City* gefördert wird« (2016: 294) und Letzterer die Handlungsweise der Kölner Skateboardszene als »neo-liberalen Selbstentwurf« (Schweer 2014) tituliert.

Das erprobte städtepolitische Instrument, Räume für Skateboarding durch alternative Skateparks zu kompensieren, greift zu kurz, denn die Segregation aus dem öffentlichen Raum vernachlässigt die Bedürfnisse und Wünsche vieler Skateboarder*innen (vgl. Peters 2016; Kilberth et al. 2017: 50) und das Aktivieren städtischen Kreativpotenzials gleichermaßen. Darüber hinaus fördert es, wie mehrfach erwähnt, die Kriminalisierung im öffentlichen Raum. Einen ganz anderen Umgang

veranschaulicht der Fall der Londoner Southbank. Anstatt dem Ökonomisierungsdruck nachzugeben und als Ausgleich zum historischen Skate-Spot der Southbank irgendwo im Stadtraum einen Skatepark zu bauen, entscheidet Bürgermeister Boris Johnson, dass der Platz bleiben soll, wo er ist (vgl. Schweer 2014: 93). Dieses Beispiel hat richtungsweisenden Charakter, indem es zeigt, dass es auch in größerem Maßstab möglich ist, die aufgezeigten Schwierigkeiten städteplanerischer Integration zu überwinden. Der Londoner Long-Live-Southbank-Initiative zufolge kann die Platzsicherung für die Nutzer*innen als ein Sieg von »culture over commerce and community over capital« (Schweer 2014: 92) gelesen werden.

Es ist leicht nachvollziehbar, dass je stärker die Orte designierter Zweckräume für Skateboarding verlassen werden, die Kontur alternativer Raumkonzepte durchlässig wird und in die Ordnung der Sozialräume öffentlicher Plätze heran- und hineinrücken, desto größer ist das Potenzial für Raumkonflikte. Weiter lässt sich der Grundsatz formulieren, umso größer projizierte Raumkonflikte sind, desto größer ist die Schwierigkeit, eine Shared-Spot-Nutzung sozialpolitisch offiziell durchzusetzen, ganz zu schweigen von den rechtlichen Voraussetzungen, eine derartige Sportgelegenheit in den Verkehr des öffentlichen Raums zu bringen. Nicht zuletzt setzt die Planung von kreativen Raumkonzepten und Lösungen ein gewisses Mindestmaß an liberaler Offenheit, Toleranz, sozialer Akzeptanz seitens der Bürger*innen voraus – man denke an die zahlreichen skandinavischen *Models of good Practice* der Stadtplanung, die sich in föderalen Systemen von Land zu Land, von Stadt zu Stadt, ja sogar von Stadtbezirk zu Stadtbezirk unterscheiden können. Die unterschiedlichen Kulturen der Städte öffnen oder beschränken Handlungsräume auf einer übergeordneten Ebene und müssen daher mitgedacht werden. Es ist jedoch wichtig zu erwähnen, dass, losgelöst von allgemein sozialpolitischen Verhältnissen und der Größe der Stadt, die erfolgreiche Realisierung derartiger alternativer Skateraumprojekte häufig das Ergebnis von zivilgesellschaftlichem Engagement und von einer zum Teil langfristig kontinuierlichen wechselseitigen Beziehung zwischen engagierten Skateboardern*innen und Vertretern*innen der Stadt ist (vgl. Klierer 2016).

8.1.4 Grenzen der Integration von Skateboarding in die Stadt

Es ist durchaus möglich, szenelegitime Skate-Spots intentional zu kreieren. Eine aus Szenesicht tragfähige Symbolik steht letztendlich im Zusammenhang mit der Glaubwürdigkeit der Integration in den öffentlichen Raum und der konkreten Umsetzung in die städtebauliche Struktur und Ästhetik. Es betrifft jenes Stadtmobiliar, das sich explizit nicht primär aus den sportlich-funktionalen Bedürfnissen der Skateboarder*innen ergibt, sondern aus anderen Inhalten und Funktionen resultiert, die in ihrer Anmutung Teil der Kontingenz städtebaulicher Architektur sind

(Sitzmöglichkeiten, Umrandungen, Begrenzungen, Einfassungen, Kunstwerke wie Skulpturen, Installationen etc.).

Es muss darauf hingewiesen werden, dass der Integration von Skateboarding in die Stadt entsprechend der differenzierten Wünsche der Skateboardszene auch Grenzen gesetzt sind, vor allem in Bezug auf das Street-Skateboarding. Der hohe Wert des Nonkonformismus der Skateboardszene stößt konstitutiv an Grenzen der Integration und an städtische Legitimierung, wo die Eigenlogik der Skateboardszene auf das Nonkonforme als Selbstzweck abzielt. Das ist beispielsweise dann der Fall, wenn paradoxerweise der Konflikt mit dem Wachdienst zu einem intentionalen Bestandteil der Nutzung von Skate-Spots wird und »the angry security guard is what creates the utopian⁴ city« (Schwinghammer 2019c: 89), das heißt, wenn handlungsleitend »der Reiz im Unerlaubten und Verbotenen« (Peters 2016: 266) liegt.

8.1.5 Positionierungsmodell der Skateraumtypen

Auf Grundlage der Skateboardraum-begriffe aus Kapitel 4.1.1 sollen nun die genannten Beispiele im Diskurs von Skateboarding zwischen Subkultur und Versportlichung und der Skateraumgenese von segregierten bzw. gezähmten (Skateparks) und freien Räumen (gefundenen Räume) in einer Übersicht aggregiert und positioniert werden.

Das Modell ist strukturiert durch eine vertikale und eine horizontale Achse, die sich in der Mitte kreuzen und nochmals diagonal in zwei Hälften unterteilt ist. Auf der vertikalen Achse sind die Pole der dualistischen Performativität (vgl. Kap. 3.2.3) von Sport/Performance und Stil/Kreativität eingezeichnet. Die horizontale Ebene bildet das Verhältnis der Raumtypen von den gefundenen, freien zu den gezähmten Sonderräumen für Skateboarding ab. Diagonal lässt sich ein Spannungsfeld auf einer Seite mit den beiden Polen Sport/Performance und gezähmt als Versportlichung und diagonal gegenüber mit den Polen Frei und Kreativität/Stil als Subkultur konzeptualisieren. Die Gestalt des freien und kreativen Skateboarding, mit dem Schwerpunkt auf dem stilistischen Ausdruck, tendiert in Richtung Subkultur (rechts oben), und antagonistisch dazu – diagonal, links unten – legt die versportlichte Variante den Schwerpunkt auf das Trickkönnen und strebt so zum Pol der Sport/Performance. Innerhalb dieses Modells können die Skateraumtypen idealtypisch positioniert werden: Im Zentrum steht der Raumtyp des *Shared Spots*, der sich aufgrund seines breiten Spektrums, je nach Gestaltungsweise, in allen Dimensionen des Modells denken lässt. Beispielsweise tendiert er als legalisierter Skate-Spot zum Pol von Frei, als skatebare Skulptur in Richtung Stil/Kreativität, als konstruiertes Multi-Funktionsstadtmöbel in einem angeschlossenen Raum gegen gezähmt

4 Das Wort meint hier – sinngemäß übersetzt – eine *gewünschte Traumvorstellung*.

ren (vgl. Kap. 3.3). Die DIY-Praktiken sind auf der Seite von Stil/Kreativität entlang der vertikalen Achse unterteilt vom Pol Frei hinab mit *DIY-Illegal*, in der Mitte auf gleicher horizontaler Höhe mit *Shared Spots*, *DIY-Legal* und mit *DIY-Hybrid* die Grenze zur Versportlichung und zum Pol gezähmt überschreitend. Eindeutig an den Polen von gezähmt und Sport/Performance auf der Seite der Versportlichung ist der Typ Skatepark positioniert. Innerhalb von Typ Skatepark kann weiter das Terrain als lineare Struktur in eine eher versportlichte und mit Multi-Direktional in eine tendenziell kreative Variante eingeteilt werden.

Fazit

Das Skateraumpositionierungsmodell veranschaulicht auf einen Blick die erweiterten Handlungsoptionen für Städte und Gemeinden über Skateparks hinaus, Räume für Skateboarding zu schaffen und wie sie in den jeweiligen Spannungsfeldern zwischen den Polen verortet sind.

8.1.6 Resümee der Zukunft von Skateparks

Die vielen Skateraumbeispiele im Kontext der *Creative City* dürfen nicht darüber hinwegtäuschen, dass sie aktuell noch die Ausnahmen darstellen und Skateparks – nach wie vor – die Regel des städtepolitischen Umgangs für das Schaffen von Räumen für Skateboarding sind. Die romantische Vorstellung, dass zukünftig Räume für Skateboarding ausschließlich in den öffentlichen Raum der Städte als explizite oder implizite *Shared Spots* eingewoben sind und sich auf diese Weise die einst segregierten Sonderräume in der Stadt verflüssigen, ist höchst unwahrscheinlich. Aufgrund der ausdifferenzierten Bedürfnisse der Skateboarder*innen wird die Zukunft keine Post-Skatepark-Ära sein, sondern sich vielmehr in einer fortschreitenden Skateraumdiversität zeigen. Einiges spricht dafür, dass ein differenziertes Skateboardraumangebot als gesamtstädtischer Planungsansatz auf Basis der Ergebnisse dieser Arbeit der Logik des Sowohl-als-auchs anstelle eines Entweder-oders folgen sollte. Die in Kapitel 3.4 herausgearbeitete paradigmatische Handlungsweise des Sowohl-als-auchs der professionellen Skateboarder*innen lässt sich u. a. am ATV-Fahrer*innen-Typ nachvollziehen (vgl. Kap. 3.3.2) sowie als Indikator lesen, der auf das Bedürfnis vieler Skateboarder*innen übertragen werden kann, sich sowohl gefundene Räume aneignen zu wollen als auch den Skatepark und selbstgestaltete Räume zu nutzen.

Im Zuge der Ausdifferenzierung von Skateparkkonzepten können DIY-Spots mittlerweile vielerorts nicht mehr als Notbehelf, sondern vielmehr als Selbstzweck aufgefasst werden. Die verstärkte Verbreitung und Präsenz auch in Städten, die ein umfangreiches und vielfältiges Angebot an Räumen für Skateboarding bereithalten, deuten darauf hin, dass DIY-Projekte als eine diversitäre Ergänzung und tendenziell als komplementärer Teil eines kommunalen Skateparkangebots verstan-

den werden sollten. Die fortwährende Evolution von Räumen für Skateboarding scheint offensichtlich zu Heterogenität und Diversität zu führen (vgl. auch Löw 2018: 105).

Bei der Frage, welcher Raumtyp aus Sicht der Skateboardszene zu präferieren ist, dürfen wir nicht ausschließlich in gefundene bzw. legitimierte Räume für Street-Skateboarding in der Stadt denken. Denn hier sollten wir zwischen qualitativen und quantitativen Aspekten differenzieren und nicht die Symbolik mit den praktischen Nutzungsbedürfnissen und -präferenzen der verschiedenen Terraintypen der Nutzer*innen verwechseln. Gewiss ist und bleibt die Bedeutung von gefundenen Räumen für Skateboarding zentral, aber die Vorzüge von Skateparks, insbesondere deren soziale Aspekte (vgl. Kap. 4.3), sollten bei einer kommunalen Planung mitgedacht werden. Eine nicht unwesentliche Frage dabei ist, für welche Skateraumtypen sich die Initiatoren*innen – in der Regel ältere Skateboarder*innen – primär einsetzen werden? Also, ob das partikuläre Interesse ihres Engagements darauf abzielt, Räume für Skateboarding in der Gestalt von *Shared Spots* zu schaffen, oder ob sich ihre persönliche Präferenz aus verschiedenen Gründen tendenziell vielleicht eher auf Skateparks beziehen könnte? Die Skateraumgenese könnte strukturell verlaufen, einerseits durch eine erweiterte Ausgestaltung von Sonderräumen – Skateparks und DIY-Projekte – als designierte Orte in der Bauleitplanung, als zusätzliche Flächen von unkonventionellen Sonderräumen (Industriebrachen, Räume unter Brücken etc.) und als offizielle *Shared Spots*, die vermehrt mit allgemeinen sozialen Räumen des städtischen Lebens verschmelzen. Dass in diesem Kontext die Olympiasierung dazu beiträgt, alternative Raumkonzepte für Skateboarding in der Stadt zu schaffen, ist höchst unwahrscheinlich. Legt doch die sporträumliche Repräsentanz von Skateboarding als offizielle Sportart die Sportanlage als Raum zur Ausübung nahe. Die öffentliche Wahrnehmung durch die Olympiateilnahme könnte sich für die Vision einer Reintegration von Skate-Spots in belebte Räume der Stadt geradezu als kontraproduktiv erweisen. Eventuell könnte sich die Handlung der Akteure*innen auf das Aufsuchen nonkonformer Räume und eher illegaler Handlungen weiter verstärken.

Es wurde deutlich, dass Skateboarding heute in vielerlei Hinsicht einen positiven Beitrag für die Stadt leisten kann. Städte und Gemeinden, die daran interessiert sind, Räume für urbane Bewegungspraktiken zu schaffen, bleibt hoffnungsvoll zu wünschen, dass sie weiter die Qualität und Quantität von öffentlichen Skateparks vorantreiben und diese weiterhin, in enger Kollaboration »von unten« (Kähler 2015a: 57), mit den lokalen Nutzern*innen entwickeln, weiterhin kreative Skateraumkonzepte vermehrt auf nonkonforme Flächen der Stadt ausweiten sowie in der kommunalen Gesamtplanung auch soziale Aspekte, wie etwa das Thema Inklusion, berücksichtigen. Es sollte deutlich geworden sein, dass eine unkritisch fortlaufende Segregation von Skateboarding in Zweckräume zunehmend die Kriminalisierung von natürlichen Skate-Spots bzw. Sportgelegenheiten verschärft

und, wie gezeigt, dabei den Blick auf städtische Kreativpotenziale wie *Shared Spaces* verstellt. Es scheint an der Zeit zu sein, Räume für Skateboarding nicht nur in Zweckräumen zu denken, sondern mehr Skateboardraum-Diversität zu wagen und diese gewinnbringend in die Stadtplanung zu integrieren.

8.2 Diskussion der Ergebnisse

Im Folgenden werden die Forschungsergebnisse dargelegt, zusammengefasst und diskutiert. Es wird aufgezeigt, an welchen relevanten Stellen der Stand der Wissenschaft erweitert wurde und inwiefern das Konzept der Gestaltungsgrundsätze einen Mehrwert für den Einsatz in der Praxis liefern kann.

Die Skateboarding-Eigenlogik

Die in die Thematik einführende vergleichende Analyse der subkulturellen Gestalt von Skateboarding mit den Grundmustern des modernen Wettkampfsports konnte die soziokulturelle Eigenlogik von Skateboarding veranschaulichen. Mit Rückgriff auf die von Stern (2010) erforschten zentralen Charakteristiken von Stilkulturen ließen sich diese zum Teil auf die Eigenlogik der Skateboardszene als Stilkultur übertragen und bestätigen. Erweiternd flossen ökonomische Aspekte in die Betrachtung ein. Das Sponsoring wurde als die wichtigste ökonomische Ressource für professionelle Skateboarder*innen ausgemacht und die Marktmechanismen und Allokationsprinzipien im Bedeutungsspektrum zwischen den binären Polen von Trickkönnen (Trickperformance) und Stilkönnen (Stil und Kreativität) herausgearbeitet. Die Kontrastanalyse brachte das Paradox zum Vorschein, wie die Institutionalisierung von Skateboarding als Sportart einerseits offene, faire Zugänge für alle Teilnehmer*innen schafft, von denen in besonderer Weise Teilnehmerinnen profitieren. Andererseits bringt jedoch die Logik des Wettkampfsports im strengen Sinne wenige Gewinner*innen und – im Vergleich zur Auslegung von Skateboarding als deutungsoffenes Geschehen – umso mehr Verlierer*innen hervor. Die Analyse zeigt jedoch auch, wie außer den vielen Vorzügen von Skateboarding als alternative Bewegungspraktik die selbstregulierte Eigenlogik der Szene ihre ganz eigenen Ungleichheiten schafft. Nach subkulturellen Prinzipien des Stilkönnens werden bestimmte Personen valorisiert und dementsprechend ökonomische Mittel verteilt, während andere Akteure*innen unbeachtet bleiben und nicht unterstützt werden. Der Eigendynamik der Szene kam in der Vergangenheit eine Macht zu, die imstande war, soziale Gruppen in Gänze auszuschließen bzw. unsichtbar zu machen, wie etwa die weibliche Teilnahme.

Zum Skateboard-Olympiadiskurs

In der Debatte zur Aufnahme von Skateboarding in das Programm der Olympischen Sommerspiele in Tokio konnte ergründet werden, wie die ökonomischen Strukturen des Skateboardmarktes mit der subkulturellen Hegemonie verschränkt sind. Es wurde aufgezeigt, welche Kräfte wirken müssten, dass eine von großen Teilen der Szene befürchtete Akkulturation bzw. Veränderung der vorherrschenden nonkonformen Identität von Skateboarding durch die Olympiateilnahme tatsächlich eintreten könnte.

Die Skateboardterrain-Rekonstruktion

Die historische Rekonstruktion des olympischen Skateboardterrains als Herzstück dieser Arbeit führte zu einer ganzen Reihe von aufschlussreichen Erkenntnissen. Die Terrainkonstellationen wurden im Wechsel wie mit einer Weitwinkeloptik von ganz nah und mit einer herausgezoomten Perspektive durchgeführt, die es erlaubt, die verschiedenen Terrains und ihre Entwicklung aufeinander zu beziehen. Die Karrieren einzelner Skateboardterrains wurden rekonstruiert und einer mikro-räumlichen Analyse des Grads der Sportlichkeit zwischen den Polen von Subkultur und Versportlichung unterzogen und in Diskussionszusammenhänge auf eine Metaebene gebracht. Mittels der Spielkategorien von Caillois (1982) wurden im Anschluss an Schäfer (2020) performative Terrainkonstellationen von Strukturen und Elementen identifiziert, die sich polarisierend in die Bewegung eingelassene, dualistische Bedeutungsdimensionen einteilen lassen und mit dem oben genannten Spannungsfeld korrelieren von I.) Sportlich performativ (*Agon*, *Ludus*) versportlicht und II.) Kreativ, stilistisch expressiv (*Ilinx*, *Paidia*) subkulturell. In den mikroräumlichen Betrachtungen wurden, erweiternd und zum Teil vertiefend zu den Erkenntnissen von Schäfer, weitere Konstellationen von Elementen analysiert, die dispositiv auf die Versportlichung ausgerichtet sind. Als Ergebnis der Terrainanalyse wurde eine sich fortwährend erneuernde Eigendynamik eines Entwicklungsmusters von gefundenen Räumen zu Skateparks bis hin zu Wettbewerbparcours herausgearbeitet.

Durch die Rekonstruktion der olympischen Skateterrains beider Hauptkategorien (*Transition* und *Street*) konnte eine bedeutungsmächtige Verschiebung der Logik der Performativität von einer ludisch-agonal hin zu einer von *paidia-ilinx* ausgerichteten Spielweise festgestellt werden, die sich mit der olympischen Disziplin *Park* als Wettkampfparcours manifestiert hat und im Bereich *Street* schon jetzt auf der Straße abzeichnet.

Die These des subkulturellen Habitus von Skateboarding

In struktureller Analogie zum bourdieuschen Habituskonzept konnte auf Grundlage der Terrainrekonstruktion die These aufgestellt werden, dass die eigentümliche

Dialektik der Terrainentwicklungsdynamik und die Umbrüche der Praktik auf einen subkulturellen, nonkonformen Habitus der Skateboardszene verweisen. Diese Erkenntnis geht mit bedeutungsmächtigen Implikationen einher. Sie hilft maßgeblich, die Skateraumpräferenzen der Akteure*innen auf einer tieferen Ebene besser zu verstehen, was nicht zuletzt für Planungsempfehlungen für Skateparks mit nachhaltiger Wirkung von kaum zu überschätzender Relevanz ist. Diesbezüglich kommt die vorliegende Arbeit im Hinblick auf die Erkenntnisse der Skateboardraum-Rekonstruktion und der Deutung der Terrainrekonfigurationen im Vergleich zu Schäfer (2020) aufgrund ihrer anders ausgerichteten Fragestellung und des methodischen Vorgehens in ihrem Resümee zum Teil zu anderen Ergebnissen. Stellen die praxeologisch-genealogischen Erkenntnisse von Schäfer die »Pendelbewegung« von Skateboarding zwischen Sport und Subkultur eher als ein kontingentes Hin- und Herschwingen dar, so kann dieses Phänomen mit der hier vom Skateboardterrain ausgehend entwickelten Habitusthese einer subkulturell geprägten Identität von Skateboarding die Versportlichung alternativ als eine zwischenzeitliche Vereinnahmung durch die Kommerzialisierung in einem sportlichen Format, ab den ausgehenden 1970er-Jahren, gedeutet werden. Zentral sind hierbei unterschiedliche Auslegungen und Deutungen, welchem Terrain die Skateboardszene welche kulturelle Bedeutung im engeren Sinne zuschreibt und warum. Beispielsweise versteht Schäfer das *Megaramp Skating* als Teil einer Rückversportlichung des Skateboardfahrens (vgl. 2020: 312 ff.) und schreibt der *Megaramp* im Rahmen seiner Argumentation von vergrößerten Bewegungsmustern »des Mega-Skateboarding nach der Jahrtausendwende« (137) eine indikative Bedeutung zu (vgl. u. a. 57, 117, 276 und 307). Aus Sicht der subkulturellen Habitusthese erscheint jedoch die Einführung der *Megaramp* als Big-Air-Wettkampf bei den *X Games* 2004 nicht als aussagekräftige Praxis, sondern lässt sich als Auswuchs der Kommerzialisierung des Spektakulären von Skateboarding auf ein »Sportspektakevent[]« (114) für ein breites Publikum reduzieren mit marginaler Bedeutung für die Skateboardszene. Über die mangelnde Verfügbarkeit des Terrains hinaus kann rekurrend auf die herausgearbeiteten identitätsstiftenden Merkmale von Skateboarding bezüglich der strukturellen Disposition für die Bewegungsmuster ganz konkret argumentiert werden, warum die *Megaramp* als Wettkampfformat – ein einzig auf Progression ausgerichtetes, exklusives Terrain, praktiziert von einem elitären Kreis weniger Akteure*innen – keine bedeutende kulturelle Relevanz entfalten konnte. So ist die *Megaramp* eher ein Beispiel dafür, wie die Kommerzialisierung einer sportlichen Gestalt der Praktik den Blick auf die Skateboard-kulturelle Relevanz und Bedeutung spezifischer Terrains verzerren kann. Die Versportlichung hat vor diesem Hintergrund nicht nur die Kraft, bestimmte Praktiken als kulturelle Scheinriesen zu erschaffen, sondern sie kann auf diese Weise auch die Gleichzeitigkeit des historisch Unzeitgleichen bewirken. Eine subkulturell beeinflusste Terrainentwicklung lässt sich zwar nicht in ihrer konkre-

ten Ausgestaltung vorhersagen und sie ist gewiss keineswegs monolithisch – ganz im Gegenteil (vgl. Kap. 3.3). Sie lässt retrospektiv jedoch ein charakteristisches Muster erkennen, welches in dieser Arbeit, vom Blickwinkel der Terrainanalyse aus, herausgearbeitet und als entwicklungsstrukturell dominant gesetzt wurde. Unter diesem Aspekt stellt die vorliegende Arbeit eine alternative Interpretation der Skateraumentwicklung neben die Erkenntnisse von Schäfer.

Der herausgearbeitete subkulturelle Habitus eröffnet ferner neue Sichtweisen auf die Popularitätsentwicklung von Skateboarding allgemein. Vor diesem Hintergrund kann beispielsweise die Schließung der Skateparks in den USA in den ausgehenden 1970er-Jahren und dem massiven Rückgang der Skateboardteilnahme nicht weiter der *Liability Crisis* als Hauptgrund zugeschrieben werden. Entgegen der vorherrschenden Auffassung in der Literatur lässt sich argumentieren, dass sehr viel wahrscheinlicher als Hauptgrund die versportlichte Gestalt von Skateboarding, die die Praktik innerhalb weniger Jahre nach Eröffnung der ersten professionellen Skateparks annahm, zu einem massiven Rückgang führte (vgl. Kap. 3.3). In der Folge war die Versicherungsproblematik lediglich ein Symptom, das fälschlicherweise als Ursache für den Niedergang dieser Skateparkwelle und der Popularität von Skateboarding angenommen wird. Dieser Befund stellt historische Darlegungen der Entwicklungsgeschichte von Skateboarding infrage und plausibilisiert eine alternative Erklärung für das Kollabieren der Praktik Anfang der 1980er-Jahre.

Die habituellen Schemata der Skateboardszene

Der subkulturelle Habitus von Skateboarding wurde auch in den Zusammenhang mit der Symbolik der Skateraumtypen gebracht. Die unterschiedliche Symbolik von gefundenen Street-Spots zu Sonderräumen wie Skateparks stellte eine unterschiedliche ökonomische Verwertbarkeit der Dokumentation von Tricks heraus und zeigte, wie in Skateboarding die Akteure*innen subkulturelles Kapital akquirieren. So konnte verdeutlicht werden, wie die Raumpräferenz der Skateboarder*innen an die Skateboard-kulturell internalisierten Motivstrukturen und Handlungsweisen der Akteure*innen rückgekoppelt sind. Anhand der habituellen Schemata und Handlungsweisen der Szene konnte weiter festgestellt werden, dass die negativ konnotierte Kommerzialisierung von Skateboarding nicht per se identitätsändernd ist, sondern vielmehr als Verstärker verstanden werden muss, der sich genauso auf die Auslegung der versportlichten wie auf die subkulturelle Gestalt beziehen kann. Im Rekurs auf das von Reckwitz (2017) herausgearbeitete paradigmatische Handlungsschema des Sowohl-als-auchs der neuen Mittelklasse spätmoderner Gesellschaften konnte gezeigt werden, wie dieses Phänomen als handlungsleitende Struktur auch in der Skateboardszene evident wird, wie professionelle Skateboarder*innen an der Kommerzialisierung teilnehmen und dabei gleichzeitig ihre subkulturelle Identität und Verbindung zur Szene bewahren.

Die Skateparktypologie

Auf dem Fundament der historischen Terrainrekonstruktion und der Rezeption sämtlicher wissenschaftlicher und nicht wissenschaftlicher Literatur, die Skateboardräume und Artefakte thematisieren, wurde eine Skateparktypologie von der Struktur aus gedacht und als ein 2-Komponenten-Modell entwickelt. Die Typologie erfasst auf der dimensional Ebene die Terrainkomposition und die Reichweite des Einzugsgebiets der Nutzer*innen. Die strukturelle Komponente stellt die Form der Elemente und die Grundstruktur des Terrains dar. Das Ergebnis ist ein generalisierbares, zeitloses Modell, in das sich die bestehenden nominalen und zukünftigen Terrainarten inventarisieren lassen. Ein weiterer Vorteil ist, dass sich die Skateparktypologie in der Praxis einfach anwenden lässt.

Die identitätsstiftenden Merkmale von Skateboarding

Auf Grundlage der historischen Terrainrekonstruktion wurden die identitätsstiftenden Merkmale von Skateboarding interpretativ herauskristallisiert. Die charakteristischen Besonderheiten von Skateboarding als eine historisch angelegte Untersuchung von präferierten Terrains zu verstehen, beantwortet die erste der beiden übergeordneten Forschungsfragen, was die identitätsstiftenden Merkmale von Skateboarding sind und wie sie sich im Spannungsfeld zwischen Subkultur und Versportlichung fassen lassen. Dieses Teilergebnis stellt einen bedeutenden Erkenntnisgewinn für die Planung von Räumen für Skateboarding dar, auf dem weitere zentrale Ergebnisse dieser Arbeit fußen.

Das Dilemma von öffentlichen Skateparks

In der sozialpolitischen Verhandlung zwischen Städten und Bürgerinitiativen zur Gestaltung von öffentlichen Skateparks konnte mit den beiden Aspekten Interperformativität und Intergenerationalität eine eingelassene soziale Struktur – im Dienste des Gemeinwohls – von öffentlichen Skateparks aufgezeigt werden. Weiterhin konnten die spezifischen sozialen Merkmale und Erscheinungsformen im Betriebsmodus von regulierten und nichtregulierten Skateparks systematisiert werden. Dabei wurde ein Phänomen ans Licht geholt, dass einerseits durch die Verräumlichung und stufenweise Einschließung von Skateparks die Regulierungsmöglichkeiten steigen, was eine Vielzahl von sozialen Aspekten erst ermöglicht. Andererseits führt dies zu dem Dilemma, dass sich durch das vermehrte Schaffen von Sonderräumen das Spannungsverhältnis der Kriminalisierung von Skate-Spots im öffentlichen Raum zuspitzt und den Prozess der Akkulturation einer subkulturell ausgerichteten Skateboardpraxis vorantreibt. Das Aufzeigen sozialer Aspekte verstärkt grundsätzlich eine differenzierte Perspektive von Bedarf, Nutzen und der Funktion von Skateparks, die über eine eindimensional kritische Lesart als städtepolitisches Instrument von Kontrolle und Ordnung hinausweist. Das

Utilisieren sozialer Aspekte mit und durch Skateparks kann zwar einer anderen sozialpolitischen Motivation zugeschrieben werden, führt in ihrer Konsequenz jedoch zum selben Ergebnis der Segregation.

Die Skateboard-Boomergeneration

Mit Blick auf die Nutzer*innen-Gruppen von Skateparks wurden wissenschaftliche Erkenntnisse und Beobachtungen aus verschiedenen Bereichen und Zeiten in neue Zusammenhänge gebracht und die These zur demografischen Entwicklung abgeleitet, dass Skateboarding heutzutage immer jünger anfängt und länger andauert. Es wurde die Altersgruppe der Skateboard-Boomergeneration identifiziert, die zu einer zunehmenden Ausdehnung der Altersphase der aktiven Skateboarder*innen beitragen, für besondere Konstellationen und Qualitäten der Intergenerationalität in Skateparks sorgen, und dass dieser sozialen Gruppe im politischen Initiierungsprozess von öffentlichen Skateraumprojekten wichtige Funktionen zukommen.

Zum Stand der weiblichen Beteiligung in Skateboarding

Mit den Skateboarderinnen bzw. mit Women Skateboarding wurde eine weitere Nutzerinnen-Gruppe von Skateparks identifiziert. Dabei wurde von körperpraktisch performativen Aspekten bis zu gesamtgesellschaftlichen Zusammenhängen die momentane Situation und die Perspektive eines Women Skateboarding diskutiert. Die Studie zur weiblichen Beteiligung in Skateboarding richtete den Blick auf Perspektiven und Möglichkeiten von Mädchen und Frauen in Skateboarding. Eine Sichtweise, die bewusst gewählt wurde, um die zumeist sozialkritischen Schwerpunktsetzungen der Skateboardgenderstudies zu erweitern. Ohne die gesellschaftlichen Machtasymmetrien sowie die vorherrschenden Schwierigkeiten der Rolle von Frauen und Männern, die von anderen Autoren*innen bereits mehrfach ebenso in Skateboarding nachgewiesen worden sind, unerwähnt zu lassen, wurden mittels eines kursorischen Rundumblicks Wirkungszusammenhänge interdisziplinär aufeinander bezogen, um Thesen zum aktuellen Stand der weiblichen Teilnahme in Skateboarding zu entwickeln und mögliche Zukunftsperspektiven zu beleuchten.

Als Olympiaeffect ließ sich nachzeichnen, wie einerseits Skateboarderinnen in besonderem Maße von der Sportförderung »von oben« profitieren und wie sich andererseits, als verstärkender Effekt, die Skateboardindustrie »von unten« auf die neue Zielgruppe geradezu umstellt. Es wurde sichtbar, wie die Sportförderung des DOSB, auf Grundlage der Olympischen Charta im Bezug zur Gleichberechtigung von Frauen und Männern im Sport, auch in einer informellen Bewegungspraktik wie Skateboarding ihre Wirksamkeit im Sinne einer impliziten Frauenquote entfaltet. Skateboarderinnen wurden eindeutig als die Gewinnerinnen der aktuellen Versportlichung ausgemacht, zu der auch die Verräumlichung der Praktik in Skateparks zu zählen ist, die als geschützte und regulierbare Räume den Zugang für

Mädchen und Frauen zu Skateboarding entscheidend beeinflussen können. Insgesamt konnte der Abschnitt zum Stand der weiblichen Beteiligung in Skateboarding die aufgestellte These untermauern, dass der Zugang und die Unterstützung für die weibliche Beteiligung seit den 1970er-Jahren nie besser war als heute. Es konnte dargestellt werden, welche Chancen das neue Klima für Skateboarderinnen bietet und unter welchen Voraussetzungen sich ein Women Skateboarding als distinktive Gestalt von Skateboarding herausbilden könnte.

Skateparks in kommunalen Planungsprozessen

Anknüpfend an den Diskurs der kommunalen Sportentwicklungsplanung wurde die Planung von Skateparks als Sportanlagen für den informellen Sport in der öffentlichen Verwaltung von Städten und Gemeinden verortet. Dabei konnten die Schwierigkeiten der Planungsstruktur herausgestellt, die Fehlplanung der Katalog-Skateparks beispielhaft aufgearbeitet, die initiatorischen Prozesse von Skateparks als Bürgerbegehren beschrieben und die aktuellen Entwicklungstendenzen verdeutlicht werden. Die Arbeit konnte im Bereich der geografischen Lage, der Flächengröße und der partizipativen Planungsverfahren die inhaltliche Lücke von fehlenden Spezifika für die Skateparkplanung in der öffentlichen Verwaltung deutlich verkleinern. Im Besonderen legte sie systematisch den Prozess der spezifischen Skateparkplanung in den Segmenten der Terrainstruktur, der Terrainelemente und des Aufenthaltsbereichs dar. Die beiden eingeteilten Planungsebenen, die kommunal-strategische (Makro-/Meso-) und die spezifisch-operationale (Mikro-)Ebene, wurden als schematisches Modell grafisch zusammengefasst.

Die Skatepark-Gestaltungsgrundsätze

Im letzten Teil der Arbeit wurde auf dem Fundament der vorausgehenden Forschungsergebnisse die zweite Hauptforschungsfrage beantwortet, wie sich die sozialwissenschaftlichen Erkenntnisse der identitätsstiftenden Merkmale von Skateboarding für die kommunale und spezifische Skateparkplanung räumlich deuten und konzeptualisieren lassen. Die zehn identitätsstiftenden Merkmale von Skateboarding wurden in einer Matrix auf die zuvor herausgearbeiteten und strukturierten acht Planungsbereiche der kommunalen und spezifischen Skateparkplanung bezogen und insgesamt 23 operationalisierbare Gestaltungsgrundsätze für die praktische Planung aggregiert. Unter Einbeziehung eigener Beobachtungen und Erfahrungen aus der Praxis wurden die Prinzipien von der (sozial-)wissenschaftlichen Theorie zu konkreten Gestaltungsempfehlungen hergeleitet. Die theoretisch konzeptualisierten Gestaltungsgrundsätze können allen an der Planung von Skateparks beteiligten Personen zur Orientierung bei der Entscheidungsfindung helfen, die Gestaltung sowohl kurzfristig als auch mittel- und langfristig positiv zu beeinflussen. In der Praxis der öffentlichen Skateparkplanung dienen die Prinzipi-

en konkret dazu, innerhalb der Gemengelage von unterschiedlichen Vorstellungen und begrenzten Ressourcen bessere Kompromisse zu finden.

Die Zukunft von Skateparks

Mit der Intention, einen Ausblick auf die Zukunft von Skateparks zu versuchen, konnte der Blick über die raumtypologische Grenze von Skateanlagen hinaus auf alternative Skateraumansätze gelenkt werden. Anschließend an die Ergebnisse der kommunalen Skateparkplanung wurde anhand diverser indikativer Beispiele die Integration von alternativen Skateraumkonzepten in die Stadt aufgezeigt. Es wurden die Konturen einer möglichen Skateraumgenese strukturell gedeutet und in einem Stufenmodell veranschaulicht. In der Diskussion um die Implementierung innovativer Skateraumkonzepte als Ergänzung bzw. Alternative zu Skateparks wurden die politischen und soziokulturellen Voraussetzungen, Potenziale und Perspektiven, aber auch die Grenzen herausgearbeitet.

Das Skateraum-Positionierungsmodell

Mit dem Raumpositionierungsmodell konnten die identifizierten Skateraumtypen in den mehrdimensionalen Diskussionszusammenhang des Spannungsfelds zwischen Subkultur und Versportlichung sowie innerhalb der Pole von gefundenen und Sonderräumen in einer Übersicht zusammengefasst werden. Das erarbeitete Positionierungsmodell knüpft an die »Typologie der Praktiken des Skateboardfahrens« von Peters (2016: 169) an und erweitert es kategorial um den Raumtyp des *Shared Spots*. Für das Schaffen von Räumen für Skateboarding können beide Modelle wichtige Hinweise liefern: Die Skateraumgenese zeigt zentrale Entwicklungstendenzen von Skateparks auf, und das Skateraumpositionierungsmodell veranschaulicht als theoretische Grundlage konkrete Handlungsoptionen für die kommunale Frei- bzw. Sportraumplanung. Es wurde argumentativ herausgestellt, warum eine Reintegration von Räumen für Skateboarding in den öffentlichen Raum als singulärer Ansatz zu kurz greifen würde. Das Schaffen von Räumen für Skateboarding im öffentlichen Raum sollte vielmehr Teil eines diversitären Skateraumkonzeptes sein. Vieles spricht dafür, dass dies aus gesamtkommunaler Perspektive der zukunftsweisende Ansatz ist.

Fazit

Im Sinne eines Beitrags zu den *Skateboard Studies* erweitert die vorliegende Arbeit interdisziplinär den Stand der Sportwissenschaft. Die Untersuchung hat dazu den Status quo des Forschungsfelds rezipiert, an verschiedenen Stellen angeschlossen, Analogien und Querbezüge zu angrenzenden Bereichen hergestellt, wissenschaftliche Erkenntnisse in neue Zusammenhänge gebracht, bestehende Thesen bestätigt, einige wenige auch widerlegt und durch neue Thesen- und Theoriebildungen an be-

stimmten Stellen erweitert. Es wurde ein Transfer von der Wissenschaft zur Praxis geleistet, indem konkrete Gestaltungsgrundsätze für die Praxis der Skateparkplanung theoretisch konzeptualisiert und für die praktische Anwendung konkretisiert wurden. Diese Arbeit fördert über den Schwerpunkt der Theoriebildung von Räumen für Skateboarding hinaus auch bei angrenzenden, um den Untersuchungsgegenstand kreisenden soziokulturellen Aspekten neue Erkenntnisse zutage.

8.3 Grenzen und Möglichkeiten dieser Arbeit

Grenzen dieser Arbeit

Zur Vollständigkeit einer solchen Arbeit gehört auch eine selbstkritische Auseinandersetzung mit ihren Grenzen und ihren Desiderata. Der Untersuchungsgegenstand wurde eingegrenzt aufgrund der aktuellen praktischen Relevanz der Planung von öffentlichen Skateparks und den fehlenden gestalterischen Anhaltspunkten, was dazu führte, dass viele Aspekte nicht berücksichtigt werden konnten oder lediglich nur kurz behandelt worden sind. Zu nennen sind etwa die Facetten der Inklusion und wie es möglich ist, verschiedene Bewegungspraktiken (BMX, Stunt-Scooter etc.) in Skateparks zu berücksichtigen und zu kombinieren. Außer der Planung von Skateanlagen wäre es auch von Gewinn gewesen, die Betriebskonzepte und Programme ausführlicher zu betrachten. Ebenso der städtepolitische Diskurs: Wem gehört die Stadt? und die Reintegration von Räumen für Skateboarding in die Stadt konnte lediglich cursorisch dargelegt werden.

Für den praktischen Einsatz der Gestaltungsgrundsätze könnte sich durchaus ein Theoriepraxisproblem abzeichnen. Die Anwendung der Gestaltungsgrundsätze in der Praxis erfordert als Voraussetzung fachspezifisches Vorwissen, was den praktischen Einsatz einschränken und den Personenkreis der Anwender*innen begrenzen kann. Somit ist die praktische Implementierung der Gestaltungsgrundsätze an Voraussetzungen gebunden, lässt Interpretationsspielräume zu und kann, u. a. aufgrund von Budgetengpässen, spezifischen lokalen infrastrukturellen Gegebenheiten nicht überall gleichermaßen angewendet werden. Die Umsetzung der Gestaltungsgrundsätze ist an Expertenwissen gebunden, das wiederum zu eng oder zu weit ausgelegt werden kann, wodurch es zu inkonsistenten Anwendungen kommen könnte. Darüber hinaus ist das herausgearbeitete Konzept kein ultimativer Erfolgsgarant, hängen die Qualität und der Erfolg von Skateparks doch von weiteren Aspekten ab: Details und Geometrie der Obstacles, Arrangement auf der Fläche, Ausführung des Baus, Qualität der Verarbeitungen, wie beispielsweise Oberflächenqualität, Übergänge zwischen Boden und Rampen, die alle als kritische Erfolgsfaktoren nicht nur der Kompetenz der Fachplaner*innen ausgesetzt sind, sondern auch der bauausführenden Unternehmen.

Im Weiteren muss kritischerweise eingeräumt werden, dass das Destillieren von spezifischen Begriffen, mit der sich die Merkmale der soziokulturellen Identität von Skateboarding scharf fassen lassen, ein grundsätzlich schwieriges Unterfangen ist. Es bestand die Notwendigkeit der Reduktion von Komplexität, um für Skateboarding als deutungsoffenes Geschehen Gestaltungsgrundsätze zu entwickeln und in die Skateparkplanung zu überführen. So kann das Deuten von Zusammenhängen und diese unter einige wenige Begriffe zu subsumieren, zu Schwierigkeiten führen, da die verschiedenen Begriffe in ihrer Semantik vieldeutig sein können, sich zum Teil überschneiden oder miteinander verschränkt sind. Nichtsdestotrotz wurde der Versuch unternommen, dieses Unterfangen bestmöglich zu bewerkstelligen. Ohne den Anspruch auf Vollständigkeit und fernab eines Selbstverständnisses, welches über jeden Zweifel erhaben ist, bin ich zuversichtlich, dass der potenzielle Mehrwert die etwaigen abweichenden Interpretationen bei Reproduktion deutlich überwiegt. Freilich ist jeder einzelne Aspekt von Wichtigkeit, dennoch handelt es sich bei den identitätsstiftenden Merkmalen von Skateboarding und den darauf basierenden Gestaltungsempfehlungen nicht um ein Prinzip, wie bei einer mechanischen Kette, deren Funktion erlischt, falls ein Kettenglied dysfunktional werden sollte oder eines fehlt. Bezüglich eines idealtypischen Konzepts und zur Anwendung der Gestaltungsgrundsätze kann prinzipiell mit einer melioristischen⁶ Haltung argumentiert werden, das heißt, das Anwenden sämtlicher Grundsätze wäre wünschenswert, ist jedoch nicht immer realistisch. Das darf jedoch im Umkehrschluss nicht dazu führen, dass, wenn nicht alle Aspekte anwendbar sind, auf den Einsatz verzichtet werden soll. Das Konzept dient zur Orientierung und hat nicht den Anspruch, stets in allen Aspekten eingelöst werden zu müssen. Es gilt, umso mehr Gestaltungsgrundsätze bei der Planung berücksichtigt werden können, desto besser. Perfekt ist nicht unbedingt notwendig und besser ist gut.

Insgesamt ist diese Arbeit nicht als abgeschlossenes Werk anzusehen, sondern soll den aktuellen Stand als ersten Entwurf eines fortwährenden Prozesses nach dem Motto *Work in Progress* markieren und Gestaltungsgrundsätze für die Planung von öffentlichen Skateparks entwickeln. Im Zuge einer eventuell zunehmenden Anwendbarkeit im Rahmen öffentlicher Bauvorhaben sollten künftig diese Prinzipien ggf. überarbeitet und erweitert werden.

Möglichkeiten dieser Arbeit

Wenn wir den Blick auf die Möglichkeiten der Arbeit richten, ist es das Anliegen, Einstellungen und Motive von Skateboarder*innen soziokulturell zu erforschen,

6 Der Meliorismus ist eine philosophisch-soziologische, metaphysische Weltanschauung, die auf den Psychologen William James zurückgeht. Anstatt einer Ideologie des Besten oder des Perfekten glaubt der Meliorismus an eine kontinuierliche Verbesserung der Welt, der Gesellschaft und des Menschen (vgl. Krämer 2004: 73 ff.).

um davon Raumpräferenzen für die Planung von Skateparks abzuleiten und zu aussagekräftigen Erkenntnissen zu gelangen. Das Ergebnis sind zehn identitätsstiftende Merkmale von Skateboarding, die in dieser Arbeit für die Praxis als insgesamt 23 Gestaltungsgrundsätze konzeptualisiert wurden und sowohl für die kommunal-strategische als auch für die spezifische Planung von Skateparks angewendet werden können. Dieses neue Modell kann auf verschiedenen Ebenen bei allen an der kommunalen Planung von Skateparks Beteiligten zu einem besseren Verständnis von Skateboarding als jugendliche Bewegungskultur beitragen und so einen erheblichen Beitrag zur Verbesserung der Gestaltung von kommunalen Skateanlagen leisten.

Es konnte gezeigt werden, dass Skateparks durch die identitätsstiftenden Merkmale von Skateboarding in ihrer räumlich-materiellen Gestaltung sogar noch verstärkt werden können. Hierin liegt eine vollkommen neue Betrachtungsweise von künstlichen Sonderräumen für Skateboarding, die eine berechnete, kritische, sozialpolitische Perspektive von Skateparks, mit Peters gesprochen »als zentrales Instrument der politischen Verfolgung des Skatens« (2016: 169), als Möglichkeitsräume erweitert und einer bisher überwiegend eindimensionalen Negierung von Skateparks in den *Skateboard Studies* entgegentritt. Freilich darf diese Perspektive nicht zur Rechtfertigung der Kriminalisierung von Skateboarding in städtischen Räumen herangezogen werden, vielmehr gilt sie als Ergänzung der Skateboardraumdiversität in einem komplementären Sinne, womit sie von einer holistischen Warte aus jedem Skateboardraumtyp seine Berechtigung zuweist.

Die hier vorgestellten identitätsstiftenden Merkmale von Skateboarding und die daraus abgeleiteten Gestaltungsgrundsätze sind eine bedeutende Erweiterung des Ansatzes, Skateparks mit ausschließlichem Fokus auf die örtlichen Gegebenheiten und die Wünsche und Bedürfnisse der lokalen Nutzer*innen zu gestalten. Insbesondere im Hinblick auf einen Planungshorizont von 20 Jahren liegt das Potenzial dieses Ansatzes darin, eine möglichst lange Stabilität der Attraktivität des Skateparkdesigns zu erreichen, da die Prinzipien auf einer tieferen Bedeutungsebene der Skateboardszene ansetzen und sie dadurch, im Vergleich zu oberflächlichen Trends in Skateboarding, inhaltliche Anhaltspunkte bieten. Diesbezüglich können die vorliegenden Ergebnisse in hohem Maße hilfreich sein, etwa die Frage zu beantworten, ob sich die olympischen Skateboard-Wettkampfterrains für den Betrieb in einem öffentlichen Skatepark eignen. Auf Grundlage der identitätsstiftenden Merkmale und der Gestaltungsgrundsätze lässt sich die Frage eingängig beantworten. Die Grundsätze zeigen aufschlussreich diejenigen Stellen auf, an denen die Terrains im Sinne der Nachhaltigkeit einer langfristigen Planung modifiziert werden sollten. Eine unkritische Realisierung, beispielsweise das olympische Streetterrain als Angebot eines öffentlichen Skateparks umzusetzen, hätte den Charakter, unreflektiert einem Trend zu folgen.

Im wechselseitigen Bezug von Theorie und Praxis hat die vorliegende Arbeit den Anspruch – eine Schwierigkeit der Sportsoziologie –, die konstitutive Diskrepanz zwischen Sportler*in und Wissenschaftler*in zu überwinden,⁷ die typischerweise im Zusammenhang steht mit den Fähigkeiten der jeweiligen Akteure*innen in Theorie und Praxis (vgl. Bourdieu 2011: 193).

Mit dieser Arbeit liegt u. a. Städten und Gemeinden nun ein Konzept zur Planung von öffentlichen Skateparks vor, das als Empfehlung dient, Orientierung bieten soll und vor allem zur langfristigen Qualitätssicherung des Designs beitragen kann.

Weiterführende Themen und anschließende Forschungsvorhaben

Diese Arbeit hat u. a. die Intention, das Feld des bisher wenig erforschten Untersuchungsgegenstands Skateparks, respektive Räume für Skateboarding, wissenschaftlich abzustecken und struktur- sowie rahmengebend für weitere Forschungsvorhaben zu sein. Wenig überraschend stellt diese interdisziplinäre Arbeit vielschichtige Ansatzpunkte für anschließende Forschungsvorhaben, von denen hier abschließend eine Auswahl aufgezeigt wird.

Ein anschließendes Forschungsthema könnte als Gegenstück zur hier angewandten qualitativ-hermeneutischen Vorgehensweise die Vermessung der Skateboardwelt sein. Quantitative Primärdaten empirisch zu erheben, könnte durchaus von Wert sein. So liefern allgemein Zahlen zu Skateboarding (Anzahl der aktiven Skateboarder*innen, Alter, Anteil von Frauen, Männern etc.) und spezifische Daten zur Nutzung von Skateboardräumen (Nutzungspräferenzen, Nutzungszeiten etc.) zusätzliche Hinweise, worauf sich die Planung von Skateparks auf Makro-, Meso- und Mikroebene stützen könnte.

Bezüglich der Finanzierung von Skateparks und Räumen für Skateboarding im Klima neoliberaler Stadtpolitik könnten an der Schnittstelle zwischen öffentlichem Sektor und Privatwirtschaft nicht nur die Möglichkeiten für Sponsoringengagements diskutiert werden, sondern auch Potenziale, Rahmenbedingungen und Perspektiven von umfangreichen Public-Private-Partnership-Integrationen in den

7 Nach Bourdieu (2011: 193) gibt es eine konstitutive Diskrepanz zwischen Sportler*in und Wissenschaftler*in. Die Leistungssportlerin und der Leistungssportler verfügen über Erfahrung und Wissen, sind allerdings häufig wenig darin geübt, dieses implizit akkumulierte Wissen nach außen zu artikulieren, zu verschriftlichen und für die (Sport-)Wissenschaft fruchtbar zu machen. Andersherum verfügen Wissenschaftler*innen zumeist nicht über die impressiven Erfahrungen einer Leistungssportlerin bzw. eines Leistungssportlers und haben daher typischerweise eher einen theoretischen Blick von außen auf den Sport. Diese von Bourdieu aufgezeigte Innen-/Außen-Betrachtungskompetenz und die daraus resultierende potenzielle Diskrepanz von Theorie und Praxis wurde in der vorliegenden Arbeit bewusst versucht zu überwinden.

öffentlichen Raum erforscht werden, wie sie teilweise schon in den USA umgesetzt werden (vgl. Chiu/Giamarino 2019).

Anknüpfend an den allgemeinen Raumdiskurs der Sozialwissenschaften könnte ein weiterführendes Forschungsthema, aus einer sportpädagogischen Perspektive, die Qualität und den Nutzen von Skateparks als außerschulische Lernorte und pädagogische Frei- bzw. Sozialräume in den Blick nehmen. Es könnte untersucht werden, inwiefern Skateparks als informell selbstregulierte Settings zur Förderung von Selbstbildungsprozessen und zur sozialen Entwicklung von Jugendlichen beitragen.

Selbst innerhalb der Physik wäre ein anschließendes Forschungsvorhaben denkbar. Für die technisch-funktionale Planung von Skateparks wäre es von Gewinn, bei der Planung der Geschwindigkeiten bzw. des *Flows* auf Berechnungsgrundlagen zurückgreifen zu können. Die Konstellationen und Gestaltung von Elementen systematisch zu berechnen, könnte einen bedeutenden Beitrag zur gelungenen Funktionalität der Terrains leisten.

Nicht zuletzt kann eine Übertragung des konzeptionellen Ansatzes der vorliegenden Arbeit auch für andere Stilkulturen, die ebenso wie Skateboarding in Zweckanlagen verräumt werden, wie etwa: Free-Climbing, BMX und Parkour, ein weiteres interessantes Forschungsvorhaben darstellen.

