



Juni 2010

Garten+ **Landschaft**

Zeitschrift für Landschaftsarchitektur

Landesgartenschauen 2010

Was Bike- und Skateparks attraktiv macht

Hinweise zur Planung und Realisierung



Jeffrey Robert Brockmeyer

Um das Interesse und die Akzeptanz der späteren Nutzer zu gewinnen, sollten aktive Mitglieder der Szene in den Planungsprozess einbezogen werden. Das Bild zeigt eine Anlage in Woodward Pennsylvania, USA.

BMX und Skateboarding haben sich mittlerweile einen festen Platz in der deutschen Sportlandschaft erkämpft. Städte und Gemeinden tragen diesem Umstand Rechnung, indem sie vielerorts sogenannte Bike- und Skateparks errichten lassen. Dieser Sport wird vorwiegend von jungen Menschen ausgeübt und ist von einem städtischen Lebensgefühl geprägt. Dies muss man bei der Wahl einer geeigneten Fläche für eine BMX- und Skateboard-Anlage berücksichtigen. Leider ist dies nur selten der Fall und man siedelt einen solchen Park am Stadtrand an, wo er für Jugendliche nur schwer erreichbar ist und fernab von jenem städtischen Umfeld liegt, das die Nutzer lieben.

Zentrumsnahe Lage wichtig

Damit sich der Park aber zu einem echten Treffpunkt für die Szene entwickelt, ist eine zentrumsnahe und frei zugängliche Lage unabdingbar. Ebenso wichtig ist es, dass die Rampen und

Hindernisse (obstacles) einen guten Fahrfluss (flow) gewährleisten. Nur wenn sie so aufgestellt werden, dass das Fahren von flüssigen Lines (Fahrlinien) möglich ist, bleibt die Anlage auch längerfristig für ihre Nutzer interessant. Dies wird durch eine dynamische und organische Anordnung der Sportgeräte erreicht, die in das Umfeld integriert werden.

Aufgrund der Tatsache, dass BMX, Skateboarding und Inlineskaten in den vergangenen 20 Jahren zu 80 Prozent im öffentlichen Raum, also auf der Straße, ausgeübt wurden, haben sie sich zu sogenannten urban sports entwickelt.

Im Vordergrund steht deshalb das Einbeziehen der städtischen Architektur in die verschiedenen Trickfiguren. Diese Form des Fahrens wird von den Sportlern selbst als „Streetfahren“ bezeichnet.

Aus heutiger Sicht macht es wenig Sinn, einen Skatepark zu bauen, der ausschließlich aus einer reinen Rampenlandschaft

besteht, da eine solche nur von einem kleinen Teil der BMX- und Skateszene genutzt wird. Vielmehr ist es wichtig, den Sportlern das Gefühl zu vermitteln, dass es sich bei ihrer Anlage um einen authentischen und legalen Platz zum Street fahren handelt. Das Erscheinungsbild erfolgreicher BMX- und Skateplätze erinnert dementsprechend an öffentliche Plätze.

Skate plazas

Für Anlagen dieser Art hat sich in der Szene der Ausdruck skate plazas durchgesetzt. Ein positiver Nebeneffekt von skate plazas ist, dass sie durch ihre hohe Aufenthaltsqualität nicht nur für die Sportler attraktiv sind, sondern auch Passanten zum Verweilen animieren und so den Akteuren Publikum verschaffen. Das Stichwort lautet: Urbane Architektur. Diese Form der Architektur bezieht die Topographie in das individuelle Design der Anlage mit ein und sorgt somit dafür, dass die Nutzer kaum einen Unterschied zwi-

schen den Elementen der künstlich geschaffenen Rollsportfläche und „echten“ öffentlichen Plätzen feststellen können. Eine ausgewogene Platzgestaltung sollte jede Art von Nutzung ermöglichen, die auf dem vorgefundenen Belag denkbar ist. Je vielseitiger ein Skatepark ist, desto interessanter und anregender ist er für die Sportler. Insofern sollte eine gelungene Anlage viele verschiedene individuelle Herausforderungen bieten. Zum Arsenal möglicher Rampen und Hindernisse gehören Curbs, Banks, Ledges, Bowls, Funboxen, Treppen, Handgeländer und Wallrides sowie Quarter-, Spine- und Jump ramps in unterschiedlichen Höhen und Breiten.

Was ist bei der Planung eines BMX- und Skatepark zu beachten? Eine erste Hilfestellung bietet die DIN EN 14974 für Benutzer von Rollsportgeräten. Darüber hinaus ist es sinnvoll, schon während der Planungsphase den Kontakt zu aktiven Sportlern zu suchen.

Als sinnvolles Verfahren in der Zusammenarbeit mit der örtlichen BMX- und Skateszene haben sich kooperative Workshops erwiesen. Die Beteiligung der Sportler am Entstehungsprozess mit Vorschlägen und Ideen erhöht nicht nur deren Interesse am neuen Park, sondern führt auch zur höchstmöglichen Akzeptanz durch die späteren Nutzer sowie das Verständnis für die getroffenen Entscheidungen.

Bei der Wahl des Baumaterials gibt es zwei Möglichkeiten: Entweder entscheidet man sich für eine Anlage, die komplett in Ortbetonbauweise erstellt wird oder man greift auf eine Kombination aus Beton- und Holzelementen zurück, die auf einer Asphaltfläche angeordnet werden. Es gibt mehrere Gründe, die für eine Ortbetonbauweise sprechen:

- die freie Formgebung bietet Skateboardern, BMX-Fahrern, Inlinern und Mountainbikern jeder Alters- und Könnerschaft ständig neue Herausforderungen
- lange Lebensdauer: die monolithische Bauweise macht mechanische Schäden (zum Beispiel durch Vandalismus und Abnutzungen durch den normalen Fahrbetrieb) nahezu unmöglich
- individuelle Anpassung an vorgefundene topographische Situation möglich
- hervorragende Rolleigenschaften bei gleichzeitig optimaler Haftung
- geringe Geräuschentwicklung
- geringe Wartungskosten
- nahtlose Verbindungen ohne Auffahrtsbleche oder vorstehende Schrauben
- hohe skulptural-künstlerische Ästhetik
- jede Anlage ist ein Unikat
- der touristische Nebeneffekt gewährleistet ein sehr großes Einzugsgebiet

Als Faustregel für die Ermittlung der zu erwartenden Baukosten, können circa 220 bis 450 Euro je Quadratmeter angesetzt wer-

den. Preisschwankungen entstehen wie bei jeder Baumaßnahme durch unterschiedliche Standortfaktoren wie die Erschließung der Baustelle, Entwässerungsmöglichkeiten oder der prozentuale Anteil der gerundeten Bauelemente. Die zu erwartenden Wartungskosten eines Skateparks aus Ortbeton sind als sehr gering einzustufen. Lediglich einmal jährlich sollte eine Kontrolle der Bausubstanz vorgenommen werden.

Neben der Ortbetonbauweise, besteht natürlich auch die Möglichkeit, Betonelemente auf einer Asphaltfläche in Kombination mit Holzrampen aufzustellen. Die Vorteile dieser Möglichkeit liegen auf der Hand:

- geringe Investitionskosten, da auf bestehenden Asphaltflächen mit Holzrampen günstig etwas erreicht werden kann
- Möglichkeit der schnellen Veränderung von Fahrlinien (flow) durch Versetzung und Umbau der Elemente
- Nachrüstung von einzelnen Elementen möglich

Diese Variante ist günstiger und flexibler als die Komplettbauweise aus Beton, hat aber auch einige Nachteile: Für einen nahtlosen Übergang vom Asphalt zum Beton oder Holz müssen Edelstahlbleche verwendet werden, deren Befahren eine hohe Geräuschkulisse zur Folge hat. Holzrampen haben eine relativ kurze Lebensdauer; diese schwankt je nach Material zwischen zwei und fünf Jahren. Die Kombination von drei verschiedenen Materialien bedeutet drei verschiedene Oberflächen und Rollgeschwindigkeiten. Und schließlich benötigt Holz häufige Wartungsintervalle und ist anfällig für Vandalismus. Es zeichnet sich weltweit ab, dass sich Anlagen in kompletter Ortbetonbauweise durchsetzen. Wegen ihrer positiven Eigenschaften werden sie von den Sportlern am besten angenommen und frequentiert.

Ralf Maier



Der Landschaftsarchitekt und BMX-Fahrer Ralf Maier hat ein Buch über den BMX-Sport und die Planung von BMX-Anlagen herausgebracht.

Ralf Maier: THE BMX BOOK. Das Buch über den BMX Sport. 298 Seiten, gebunden. Verlag: Ralf Maier, Köln 2009. 24,90 Euro. www.thebmxbook.de

