



TECHNISCHE  
UNIVERSITÄT  
WIEN

## **DIPLOMARBEIT**

Skateboarding and Planned Space  
Transformation und Annexion von Raum durch SkaterInnen

**ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades  
eines Diplom-Ingenieurs / Diplom-Ingenieurin  
unter der Leitung**

**Ao.Univ.Prof. DI Mag.phil. Dr.phil. Peter Mörtenböck**

E264

Institut für Kunst und Gestaltung

**eingereicht an der Technischen Universität Wien**

Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Nikolaus Peer

0926000

Wien, am 20.03.2018



## **Abstract:**

Deutsch:

Als Ausgangspunkt für meine Themenstellung wähle ich zwei Gruppen, die unterschiedlicher nicht sein könnten, und doch haben sie Gemeinsamkeiten. Im Konkreten geht es um SkateboarderInnen und PlanerInnen (ArchitektenInnen), beides Akteure mit unterschiedlichen Denkweisen, im Bezug auf Raum und Stadt. Für mich vereinigen sich hier zwei Themenbereiche die mich persönlich beschäftigen und betreffen, sei es privat, oder beruflich.

Die Planer haben grundsätzlich einen sehr wissenschaftlichen Zugang zu Raum und Stadt, aber auch einen durchaus kommerziellen. Man plant unter verschiedensten Gesichtspunkten, generiert Räume. Es entstehen aber auch „ungeplante“ Räume, Räume die am Ende übrig bleiben, oder durch Verschneidungen von mehreren Planungen entstanden sind. Oft hat man damit, als Stadt, aber auch als PlanerIn Probleme, es entstehen „Unorte.“

Die Skateboard-Szene beschäftigt sich insofern mit der Stadt und Raum, als sie diesen erforscht, wie Iain Borden schreibt „archäologisch“, auf der Suche nach Räumen die geeignet sind zum skaten, aber auch um sich, sozusagen, niederzulassen. Diese annekieren oft Räume, oder transformieren deren Funktion, und beleben diese wieder, bzw. rufen eine Reaktion von anderen AkteurlInnen hervor. Auch wenn es ihnen nicht bewusst ist, so betreiben sie doch gelebte Stadtforschung.

Unter dem Begriff der Stadtforschung hat man, meiner Meinung nach, den größten Schnittpunkt zwischen PlanerInnen und SkaterInnen. Auch wenn beide unterschiedliche Herangehensweisen haben, so sind sie beide in dem gesamten Pool aus Akteuren ein Teil der Gesellschaft, der Henri Lefebvre die Produktion von Raum nachsagt.

Bei beiden Gruppen laufen verschiedene Prozesse ab, welche sich in ihrer Art zwar unterscheiden, aber in ihren Kernpunkten doch ähneln. Zum einen werde ich diese Prozesse beschreiben, zum anderen werde ich die Subkultur der SkaterInnen näher beleuchten. Das Ganze geschieht anhand von Analysen von konkreten Orten und Collagen. SkateboarderInnen lösen Konflikte aus, diese sind nicht im Negativen zu sehen sondern als Potenzial für etwas Neues, etwas was wir PlanerInnen berücksichtigen sollten, in unserem sehr pragmatischen Denken.

English:

For my work i chose two groups, which could not be more different, but still have similarities. In concrete the two groups are Skateboarders and Planner or Architects, both of them with different attitudes towards planned space and the city. For me two thematic areas, which affect me both in personal, come here together.

Planner have a very scientific approach to space and city, but also a very business like approach. We plan under many considerations, often it happens that unplanned space is a result out of our work. This often leads to different problems and conflicts.

The skateboarding scene kind of explores this (urban)space, Iain Borden even talks about some kind of archiology. They annex, transform the space, but also revive spaces which were not used anymore, or were so called „ugly places“. They provoke reactions to their behavior. Even if they do not consider it, they somehow live the research of the urban space. The point „city research“ is where i see the main intersection between planner and skateboarder. Although both have different approaches, both are part of the society which in the end produce the space we live in (Henri Lefbvre).

In both groups different processes are happening, I will describe those processes and also will put a light on to the subculture of skateboarding. I will do so through analysis of concrete spaces in vienna, and with drawings.

Skater provoke conflicts, which we should not see in a negative way, but more as a potential for us as planners and architects.





## **Vorwort und Danksagung:**

Die kritische Auseinandersetzung mit Raum, urbanem Raum, war einer meiner Beweggründe für dieses Thema. Eine Auseinandersetzung abseits der kommerziellen Nutzungen, welche uns tagtäglich im Leben begleiten. Die SkateboarderInnen mit ihrem etwas unkonventionellem Zugang zu Raum schien mir für dieses Vorhaben als geeignet. Ein weiterer Grund war mein persönlicher Bezug zu den beiden Themen.

Ein Beweggrund mich mit diesem Thema auseinanderzusetzen war auch ein Modul, unter der Leitung von Peter Mörtenböck und Helge Mooshammer, welches ich im Wintersemester 2015/16 besuchte. Hier beschäftigte ich mich zum ersten Mal auf einer wissenschaftlichen Ebene mit dieser Materie, dies führte dazu, dass ich mich dazu entschloss eine wissenschaftliche Arbeit zu diesem Thema zu verfassen. Mein Dank gilt hier meinem Betreuer Peter Mörtenböck, welcher mir in weiterer Folge immer wieder Inputs gab zu Literatur und Arbeitsweisen in diesem Zusammenhang.

Meine Grafiken erstellte ich in Anlehnung an das Buch „Cities without Ground - A Hong Kong Guidebook“, von Jonathan D. Solomon, Adam Frampton und Clara Wong. Ein Buch, welches mich inhaltlich wesentlich begleitete war „Skateboarding, Space and the City“ von Iain Borden. Mein Dank gilt auch meinen Eltern und Freunden, welche mich immer wieder in meinem Tun unterstützten.

Bedanken muss ich mich auch bei Max Schneller und Jan Schiefermair, welche mir Fotos zur Verfügung stellten.



## **Skateboarding and Planned Space**

Transformation und Annexion von Raum durch SkaterInnen



*„It is seen as a child’s play activity, but for many practitioners involves nothing less than a complete and alternative way of life. It is , therefore, architecture, not as a thing, but as a production of space, time and social being.“*

*Iain Borden*

# **Inhaltsverzeichnis:**

<b>Begriffsbestimmungen:</b>	<b>15</b>
<b>1 Skateboarden:</b>	<b>19</b>
<b>1.1 Geschichte:</b>	<b>20</b>
1960:	21
1970:	21
1980:	25
ab 1990:	25
<b>1.2 Obstacles - Rampen - Typologien:</b>	<b>28</b>
Quater:	30
Bank:	32
Ledge - Rail:	34
Geschichte DIY:	36
<b>2 Prozesse Skaten Allgemein:</b>	<b>39</b>
<b>2.1 Skateboardprozess:</b>	<b>39</b>
<b>2.2 DIY Prozess:</b>	<b>48</b>
<b>2.3 Planungsprozess, Architektur:</b>	<b>53</b>
<b>3 Skateparks:</b>	<b>59</b>
Plaza Gürtel (Urban Loritz Platz):	62
<b>4 Mapping und Analysen:</b>	<b>67</b>
<b>4.1 Alte WU Garage:</b>	<b>72</b>
Ort 1 - Eingangsbereich:	78
Ort 2 - Bereich Parkplätze:	80
Ort Allgemein:	82
<b>4.2 Karlsplatz/Resselpark :</b>	<b>88</b>
Resselstatue und Grüninsel:	94
Otto Wagner Pavillon und Künstlerhaus Ledges:	96

Ledges, Tables am Teich:	98
Passage:	100
<b>4.3 Nordbahnhofgelände - ALM DIY:</b>	<b>106</b>
Phase 1 - ALM 1:	114
Phase 2 - ALM 2:	117
<b>4.4 St. Marx - Minimundus DIY:</b>	<b>128</b>
Beginn und Bauprozess:	134
<b>5 Plädoyer:</b>	<b>143</b>
<b>Literaturverzeichnis:</b>	<b>148</b>
<b>Abbildungsverzeichnis:</b>	<b>149</b>



## **Begriffsbestimmungen:**

Ich beginne mit einer Definition von diversen „Fachbegriffen“ aus dem Bereich des Skateboardens. Dies ist nötig, da man sonst manche Formulierungen nicht verstehen würde. Es sind Begriffe, welche im täglichen Sprachgebrauch der SkaterInnen zu finden sind, es handelt sich um eine Art Slang.

**Grind:**

Bezeichnet eine Fülle an Tricks, bei denen man mit den Achsen auf einer Kante entlang rutscht, meist auf Ledges, Curbs, Rails und Copings.

**Slide:**

Bezeichnet Tricks, in denen man mit dem Brett selbst, also dem hölzernen Teil des Skateboards, entlang von Kanten rutscht. Auch hier meist auf Curbs, Ledges, Rails und Copings. Wobei hierbei noch interessant ist, dass es sogenannte Powerslides gibt, welche im Wesentlichen Bewegungen direkt aus dem Surfbereich sind, man „slidet“ mit den Rollen über den Asphalt, durch Querstellen des Boards.

**Ollie:**

War der erste Street Trick, bzw. bedeutet die Grundlage für jeden Trick, der etwas mit Springen zu tun hat. Der Ollie ist also der klassische Sprung beim Skateboarden. Ausgehend davon gibt es eine Vielzahl von Weiterentwicklungen des Tricks (zB. Kick Flip, 180, Pop Shoveits, etc.)

**Spot:**

Als Spot bezeichnet man einen Ort wo man skaten kann. Meistens wird es im Zusammenhang mit Streetskaten verwendet, da Skateparks eben als Parks bezeichnet werden.

**Coping:**

Als Coping bezeichnet man die Kante von Pipes und Pools, sie sind immer ausgeprägte Kanten in Form von Rails, die den Übergang zwischen Pipe und Flat/Table bilden. Beim Pool bildet das Coping meist ein spezieller Stein, dies kommt aus der Bauweise der amerikanischen Pools.

**Street Skating:**

Steht, wie der Name schon sagt, für das Skaten auf der Straße, also nicht

im Skatepark, sondern tatsächlich im städtischen, urbanen Raum (aber auch im ländlichen), wobei man hier eine zeitliche Differenzierung anstreben sollte, nämlich jenen, dass das Street Skaten des Zephyr Team, zum Beispiel, weniger mit dem heutigen Streetskaten assoziiert wird.

#### Old School:

Bezeichnet einen Stil beim Skateboarden. Einerseits wird es gerne für den Zeitraum der 1960er und 70er verwendet und andererseits generell für den Zeitraum vor dem Street Skaten (was in meinen Augen nicht ganz zu trifft, hier sei auch angemerkt, jeder versteht unter dem Begriff etwas geringfügig Anderes).

#### New School:

Als New School bezeichnet man den Stil des Skateboardens ab dem Ende der 1980er bis heute. Er zeichnet sich durch neue Formen der Skateboards aus und durch ein sehr streetlastiges Skaten. Im Zeitraum der „New School“ wurden die Grundlagen nach dem Ollie gelegt. Bis heute gibt es immer wieder neue Arten von Tricks, aber auch Kombinationen aus Tricks. Auch hier scheiden sich die Geister, was nun „New School“ ist beim Skateboarden und was nicht. Tricks, die vor fünf Jahren noch „Old School“ waren, sind heute wieder im Standardrepertoire der Skateboarder vertreten.

#### Vert Skating:

Bezeichnet jene Form des Skateboardens, welche sich in Vert Ramps abspielt.

#### Gap:

Bezeichnet den Abstand zwischen zwei Punkten. Man, ollt von Punkt A nach Punkt B, der Raum dazwischen hat eine andere Materialität und wird als Gap bezeichnet, dies kann auch im Zusammenhang mit einem Höhenunterschied verwendet werden.

#### DIY:

Steht für „Do it Yourself“, wie die deutsche Übersetzung schon andeutet, geht es darum, die Dinge selbst in die Hand zu nehmen, zB in Form von selbstgebauten Rampen.

Wachsen, etwas einwachsen:

grundsätzlich ist das Wort im Sinn zu erfassen, es wird also etwas eingewachst. Man wachst ein Obstacle ein, um die Reibung zwischen dem Material des Obstacles und dem Skateboard zu verringern. Es gibt Materialien, die weniger Wachs brauchen und andere, welche mehr benötigen (je glatter die Oberfläche desto weniger Wachs), auch ist es stark von der eigenen Geschwindigkeit abhängig. Grundsätzlich passiert das bei Ledges, Curbs und Rails, aber durchaus auch auf anderen Objekten die geslidet oder gegrindet werden.

Es gibt einerseits Wachs welches man direkt im Skateshop kaufen kann, aber jedoch ist die billigere und ältere Variante Kerzenwachs (siehe Bild).

Pushen:

Als Pushen bezeichnet man im wesentlichen den Bewegungsablauf beim Fortbewegen mit dem Skateboard. Man „pusht“ mit einem Fuß das Skateboard, um vorwärts zu kommen.

Session:

Als Session bezeichnet man einen Zeitraum, in welchem ein Spot, oder auch mehrere, befahren werden.

Jersey Barrier:

Eine Jersey Barrier ist eine Verkehrsleitwand, meist aus Beton, kann aber auch aus Kunststoff sein und mit Wasser gefüllt. Man findet sie an Straßenrändern, als Abgrenzungen bei Baustellen usw. (siehe Bild)

Flat:

Auch „Flat Ground“ genannt, ist eine ebene Fläche ohne Obstacles.

Lines:

Als Line oder Lines bezeichnet man zum Einen eine Abfolge an Tricks die man in einer Fahrt macht, und zum Anderen, im Zusammenhang mit Skateparks, eine Wegführung, die eine Abfolge von Tricks erlaubt.



## 1 Skateboarden:

Wieso Skateboarden im Zusammenhang mit Architektur und Raum, könnte man fragen? Nun, einerseits ist es der persönliche Bezug zur Architektur und zum Skateboarden, und andererseits ist Skateboarden eine Bewegung, eine Strömung, eine Gruppierung, ein Lebensstil, der eine eigene Herangehensweise an den Raum, an die Architektur hat.

In diesem Kapitel möchte ich, nein muss ich, einige Definitionen und Begriffsbestimmungen vornehmen, neben den bereits angeführten Definitionen. Als SkaterIn verwendet man viele "Fachausdrücke" die man als Außenstehender nur schwer versteht bzw. zuordnen kann. Außerdem muss man diverse Rampen, und Hindernisse erklären. Diese Ausdrücke und Begriffe kommen zum Teil aus dem Englischen, und zum Teil aus dem Bereich der Umgangssprache, also dem Slang. Sie sind daher eher schwierig mit einem Wort zu definieren und zu übersetzen, zumal es auch so ist, dass die SkaterInnen ein leicht unterschiedliches Verständnis für die verschiedenen Begriffe haben. So sollte man also diese Begriffsbestimmung weniger allgemein gültig sehen, sondern vielmehr als Stütze für meine Arbeit. Um die Beziehung von SkaterInnen zum Raum und zur Architektur besser zu verstehen, muss man auch in die Geschichte des Skateboardens gehen, von seinen Anfängen in den 1950er, in Californien, bis heute, wo man über Skateboarden als olympische Disziplin diskutiert.

All diese Vorarbeiten sollen helfen, die These zu untermauern, dass Skateboarden eine kritische Auseinandersetzung mit (geplantem) Raum ist, und wie eine solche Bewegung, und deren Denkweise für Planer neue Wege eröffnen könnte.

*"But it is (Skateboarding Anm.) precisely its marginal position which enables skateboarding to function historically as a critical exterior to architecture. As such, skateboarding helps to rethink architecture's manifold possibilities."*

*Iain Borden, Skateboarding Space and the City, Chap. 1, S 1*

## 1.1 Geschichte:

Die Anfänge des Skateboards und der SkaterInnen sind nicht genau zu bestimmen, jedoch findet man in allen Quellen den Zeitraum der 1960er und als Ort Kalifornien.

Es gibt jedoch mehrfache Quellen, die besagen, dass Kinder, aber auch Erwachsene, Skateboard ähnliche Vehikel schon in den 1940er und 50er als Fortbewegungsmittel verwendeten. Der Begriff Skateboard existierte jedoch zu diesem Zeitpunkt noch nicht. Es wird nachfolgend eine Art Timeline geben, welche die bekannteren Phasen des Skateboardens beleuchten soll, und dann noch einen eigenen Punkt für die Geschichte des DIY-Gedankens.

### 1950:

In dieser Zeit fingen die Surfer in Kalifornien an nach Alternativen zum Surfen zu suchen, wenn die Wellen nicht geeignet waren. Man kam sehr schnell auf die Idee mit selbstgebauten "Wooden Boards"<sup>1</sup> und Reifen, die von Rollerskates abmontiert wurden, um sie auf das Brett zu montieren. Man versuchte dann Bewegungen vom Surfen auf die Straße und den



#### **Abb. 1.1**

*Wellenreiten oder Surfen bildet quasi die Grundlage für das Skateboarden.*

*Foto: Erik Sviratchev*

<sup>1</sup> siehe auch [www.skateboardingmagazine.com/theevolutionofskateboarding](http://www.skateboardingmagazine.com/theevolutionofskateboarding)

Gehsteig zu bringen. Somit war der Grundstein für das Skateboard und das Skaten gelegt.

Am Rande sollte man noch anmerken, dass interessanterweise nicht eine bestimmte Gruppe auf diese Idee kam, sondern viele Menschen an verschiedenen Orten gleichzeitig.

## **1960:**

In den 1960ern gab es dann den ersten Hype um das Skateboard und das Skaten. Heute wird diese Zeit gerne als die Zeit des Old School Skateboardens bezeichnet. Wobei man hier auch noch sehr stark den Einfluss des Surfens merkte, es gab sogenannte "Downhill Slalom Contests" und "Free-style Contests", das hatte mit dem heutigen Skateboarden oder auch mit dem späteren eher weniger zu tun. Man war auch auf Grund der Hardware durchaus eingeschränkt, da die Materialien einfach noch nicht ausgereift waren. So bestanden zB die Rollen noch immer aus Ton, was sich auf die Sicherheit auswirkte und im Endeffekt auch auf die Geschwindigkeit und Möglichkeiten, Springen war gar nicht möglich.

Durch den Hype sprangen aber einige große Surffirmen auf den Zug auf (Bsp. Jack's, Hobie, Makaha etc.)<sup>2</sup>. Diese Firmen organisierten oben genannte Contests. Die Einschränkung durch das Material und die Tatsache, dass keine Boards von Firmen produziert wurden, führte jedoch dazu, dass das Phänomen Skateboard wieder verschwand, so war es bis 1965 komplett von der Bildfläche verschwunden.

## **1970:**

Die 70er waren dann der eigentliche Durchbruch des Skateboardfahrens. Es begann damit, dass 1970 die Urethan Reifen von Frank Nasworthy erfunden wurden (Cadillac Wheels Anm.), in der einen oder anderen Form werden sie bis heute verwendet (Unterschiede in Größe und Härte). Diese Erfindung machte es möglich schneller zu fahren und andere Manöver auszuführen, welche mit den Reifen, welche zum Teil aus Ton und Ähnlichem waren, nicht möglich waren.

Im Jahr 1975 kam dann die Revolution in der Szene selbst, denn es trat das Zephyr Team auf die Bildfläche. Mitglieder waren zB.: Tony Alva, Jay Adams, Stacy Peralta, alles Namen, die in der Szenen bis heute Berühmt-

<sup>2</sup> siehe auch [www.skateboardingmagazine.com/theevolutionofskateboarding](http://www.skateboardingmagazine.com/theevolutionofskateboarding)

heit genießen. Sie hatten einen radikalen, neuen Stil, davor ist man noch immer ganz im Stil der 60er gefahren. Das Zephyr Team brachte nicht nur neue Manöver sondern auch einen neue Einstellung in die Szene. Die Szene war davor sehr an die damalige Gesellschaft angepasst, hier brach das Team Zephyr mit der Vergangenheit. Es kamen die ersten Formen von Anarchismus und Punk in die Szene, die Szene wurde Schritt für Schritt eine Untergrundbewegung, man wollte nicht "dazugehören", man wollte gegen das Establishment sein.

Das zeigte sich unter anderem in der Art und Weise, wie und was geskatet wurde.

Man ging dazu über, den Stadtraum zu erforschen, nach neuen Möglichkeiten zu suchen. Als erstes äußerte sich das in Form des Poolskatings. Durch eine Hitzewelle in Los Angeles gaben die Behörden aus, dass, um Wasser zu sparen, alle Pools geleert werden müssten. Die SkaterInnen nutzten die Gelegenheit und stiegen in Gärten ein, um die Pools darin zu skaten. Des Weiteren fand man in der Wüste und den Stadträndern die Überlaufbecken und Drainagen, die sogenannten Ditches. Iain Borden spricht in diesem Fall von einer Art Archäologie<sup>3</sup>, welche die SkaterInnen an den Tag legten.

Eine weitere wichtige Errungenschaft der 70er war die Erfindung des Ollies. Sie wurde möglich durch die Weiterentwicklung der Hardware (zB Urithan Reifen), es eröffnete der Szene eine komplett neue Ebene was das Skateboardfahren betraf.

Das Zusammenspiel aus der Illegalität, dem Erforschen von Stadtraum und dem gleichzeitigen Hype, führte auch dazu, dass man die ersten Skateparks baute. Zum Teil riesige Betonlandschaften (siehe Abb 1.2 und Punkt Skateparks), die in erster Linie Wellen imitieren sollten. Jedoch bekam man bald das Problem, dass die Kosten explodierten. Für das Betreiben und Instandhalten, und auch durch Fragen der Haftung. So kam es dazu, dass man daran ging, Eintritt zu verlangen, was nicht lange gut ging, da nur wenige dazu gewillt waren etwas zu bezahlen und ihnen die Stadt mehr als genug Möglichkeiten bot. So kam es dazu, dass die meisten Skateparks aus dieser Zeit wieder abgerissen wurden. Zeitgleich wurde auch der Hype um das Skateboarden wieder weniger.

**Abb 1.2**

Ein Park im Stil der Betonparks der 60er und 70er im Kurpark Oberlaa, Wien



**Abb 1.3**

Skaten von sogenannten Ditches ist auch heute noch populär.  
Foto: Jan Schiefermair  
Skater: Binder Christoph



**Abb 1.4**

Poolskaten wie es auch in der heutigen Zeit noch existiert.  
Foto: islandwatersports.com  
Skater: Brad Mc Lain

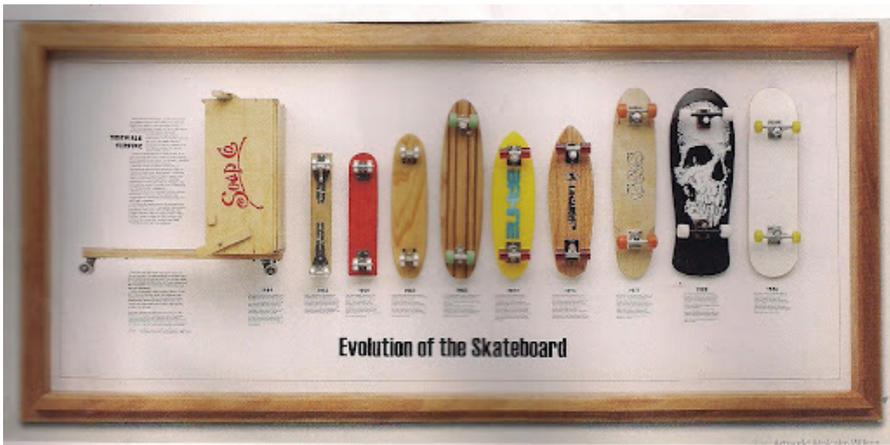


*“That these constructions were commonly located in the wastelands, deserts and forgotten spaces of the city was a condition which imbued them with an archeological character - they appeared to be primeval material elements since forgotten by the inhabitants of the city.”*

*Iain Borden, Skateboarding Space and the City, Chap. 3, S 45*

*“Such working the surface involved thinking less about the pool wall as a concrete wave, and more as an element which, together with the skateboard and skater’s own body, could be recombined into an excited body-centric space.”*

*Iain Borden, Skateboarding Space and the City, Chap 3 , S 35*



Entwicklung der Hardware, sie war ausschlaggebend für die ständig Weiterentwicklung des Skateboardens.

Foto: [skateboardingmagazine.com/theevolutionofskateboarding](http://skateboardingmagazine.com/theevolutionofskateboarding)

## **1980:**

In den 1980er sollte die Szene eine weitere Revolution erfahren, doch zuerst zu den frühen 80ern. In diesem Zeitraum war man noch sehr stark vom Poolskaten beeinflusst. Es wurden wieder Rampen und Parks gebaut, die Finanzierung erfolgte vorwiegend über große Firmen, welche zu dieser Zeit die Skateboardszene fest im Griff hatten. Die Parks sahen so aus, dass es einerseits eine Weiterentwicklung der Parks der 70er war, jedoch mit starkem Fokus auf Vert.

Zeitgleich erfanden Rodney Mullen und Mark Gonzales, aber auch andere, eine Reihe von neuen Tricks. Die Tricks sind, aus heutiger Sicht, Tricks für das Street Skaten, sie wurden und werden zum Teil aber auch im Vertbereich angewendet. In jedem Fall bedeuteten diese Erfindungen und Entwicklungen für das Skaten eine neue Trendwende. Auf einmal waren SkaterInnen nicht mehr nur in Parks unterwegs, sondern (wieder) auf der Straße. Man benützte Sitzbänke und Stufen (Ledges und Stairs Anm.), Geländer (Rails) und Gaps. Die Szene bekam auf einmal Augen und Ohren für den Stadtraum, in dem sie sich bewegten, mehr als je zuvor. Die Stadt wurde zur Spielwiese. Die Grenzen verschwimmen hier, man kann den Beginn des Streetskatens zeitlich nicht klar abgrenzen, lediglich kann man sagen, dass die Vorarbeit dazu in den 80ern stattfand, und ab den 1990ern kontinuierlich erweitert wurde.

## **ab 1990:**

Grundsätzlich verschwand bis zum Ende der 90er mehr und mehr das Vert Skaten, es wurde als Old School bezeichnet. Eine wesentliche Rolle spielten in dieser Zeit, auch schon in den 80ern, die Entwicklungen in der Musik. Hier entstand eine Jugendkultur, aus Punk, Hardcore, Anarchie, Revolution etc. All diese Elemente kanalisierte man in ihrer Ausdrucksform, beim Skaten. Gerade in den 1990ern war Skateboarden viel mehr als nur der Sport. Es war eine Ausdrucksform, ein auflehnen gegen Normen und Standards. Das trug man über das Skateboard nach außen. Nicht nur über das Skateboard selbst, auch über Kleidung und Musik. Man wollte nicht dazugehören. Skateboarden landete nun entgeltig im Genre der Subkulturen, so sieht sich Skateboarden bis heute als eine Subkultur, ein alternativer Lebensstil.

Ab den 2000ern wurde die Szene vermehrt wieder Opfer von kommerzieller Ausschlichtung, was natürlich auch seine guten Seiten hat und hat-

te. Skateboarden erreichte, und erreicht noch immer eine relativ breite Masse, was zur Folge hat, dass die Akzeptanz eine höhere ist als sie einst war, das heißt, dass man weniger Einschränkungen zu befürchten hat, und des Weiteren zumindest das Bewusstsein dafür besteht, dass die Szene auch ihre Räume braucht. Wenn sie diese nicht vorfindet, oder sie unzureichend sind, dann werden sehr schnell Räume beansprucht, welche nie dafür vorgesehen waren. Innerhalb der Szene gibt es viele verschiedene Richtungen, die sich entwickelt haben. Also zB Strömungen, die noch im Geiste der Subkultur fahren, aber auch solche, welche Skateboarden als Leistungssport sehen, und nicht sehr viel Wert auf den Lifestyle um das Skateboarden legen. Es ist wichtig diese Zusammenhänge zu beschreiben, da man erst dann gewisse Aktionen versteht, so wird man zB mit einem öffentlichen Skatepark nie erreichen, dass keine Skateboarder mehr auf den Straßen unterwegs sind (oft ein Argument gegen das Skateboarden, "Es gibt einen Skatepark hier, geht dort hin!"). Zum Skaten in dieser Zeit (bis heute) selbst.

*It also means a different kind of canon of city architecture is drawn up - substituting everyday architecture for great monuments and buildings by famous architects. The city for skateboarders is not buildings but a set of ledges, window sills, walls, roofs, railings....."*

*Iain Borden, Skateboarding Space and the City, Chap. 7, S 219*

*"The reduction of architecture to an element."*

*Iain Borden, Skateboarding Space and the City, Chap. 7, S 216*

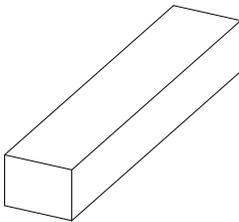
Wie ich bei den 1980er schon erwähnte, wurde die Stadt zu einem urbanen "Playground". Vor allem in den USA, wo Stadtkerne sehr oft aus Bürohochhäusern und Ähnlichem bestanden und bestehen, gab es oft sogenannte "Plazas", welche von Skateboardern entdeckt wurden. Es wurde die *kapitalistische Stadt* (so formuliert es Iain Borden) in ihre (architektonischen) Objekte und Elemente zerlegt. Man sah, und sieht, die Stadt, den urbanen Raum nun mit anderen Augen. Eine Sitzbank wird zur Ledge, wo man slidet und grindet. Die genauen Prozesse und Abläufe beschreibe ich im Kapitel *Prozesse*. Es waren vor allem die 90er, in welchen komplette Plazas annektiert wurden und Tag und Nacht Skateboarder fuhren. Das führte, und führt, bisweilen zu Konflikten, wodurch oft von Besitzern und Behörden Gegenmaßnahmen gestartet wurden (Abb. 1.5).

**Abb 1.5**  
Verbotsschilder kennzeichnen viele Spots.

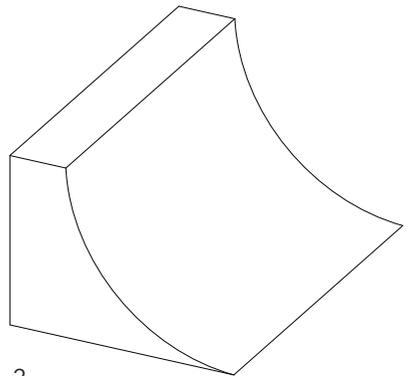


## 1.2 Obstacles - Rampen - Typologien:

Bevor ich zur Geschichte des DIY übergehe, welches im weitesten Sinne in jeder Epoche in der einen oder anderen Form vorkommt, muss ich einen Einschub machen. Man muss an dieser Stelle noch einige Begriffe erklären, neben der Begriffsbestimmung sollte man, auch aus architektonischer Sicht, einzelne bzw. die wesentlichen Rampen (Obstacles) erklären. Vor allem in graphischer Form.



1



2

Hier ein Versuch der Gliederung einzelner architektonischer Elemente. Wie schon erwähnt (siehe Text Skateboard, Anfang), soll dies nur als Stütze dienen und weniger als allgemein gültige Definition, wobei bei den Obstacles (siehe Begriffsbestimmungen) die Definitionen klarer sind.

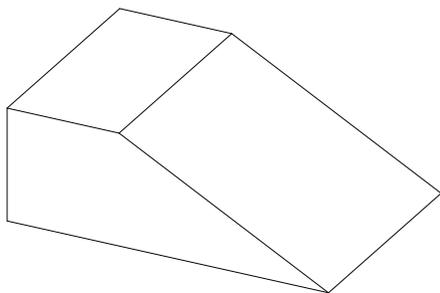
Die Gliederung erfolgt über Vier Elemente die in meinen Augen die Basis für alles darstellt:

1 *Quater*

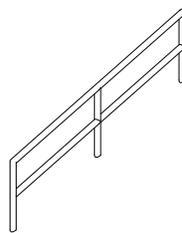
2 *Bank*

3 *Ledge/Curb*

4 *Rail*

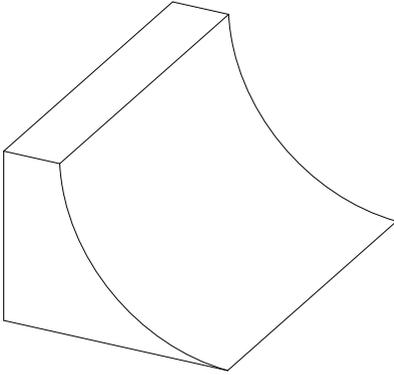


3



4

## Quater:



Quater:

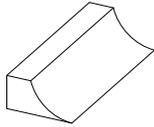
Eine relativ direkte Anspielung auf die Welle im Meer. Die Weiterentwicklung des Poolgedanken.

*1 Quater gibt es in verschiedenen Größen und Formen, je nach Bedarf*

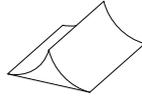
*2 Spine*

*3 Miniramp*

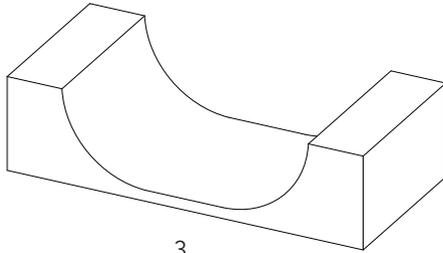
*4 Halfpipe bzw Vert Ramp, der Unterschied zur Miniramp besteht darin, dass mindestens die letzten 50 cm Vertikal sein müssen, daher der Name*



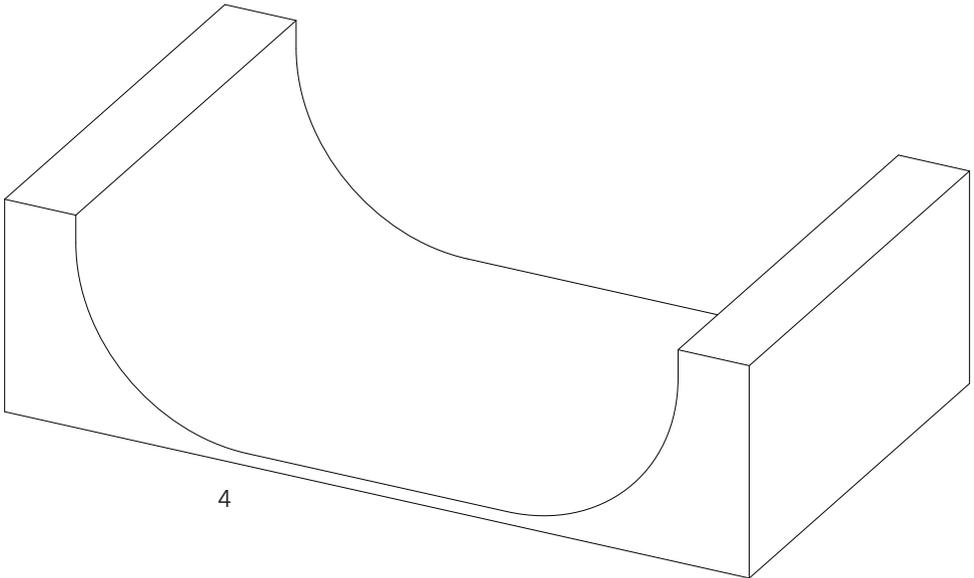
1



2

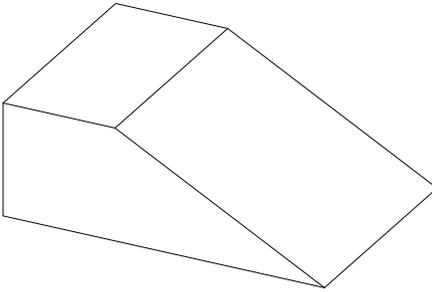


3



4

## Bank:



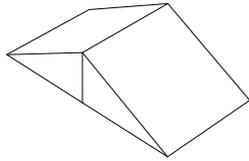
Bank:

Hier wird die Idee der Quarter in gewisser Weise abstrahiert. Der Shape, also die Neigung, wird flach. Das ermöglicht wiederum eine andere Fahrweise.

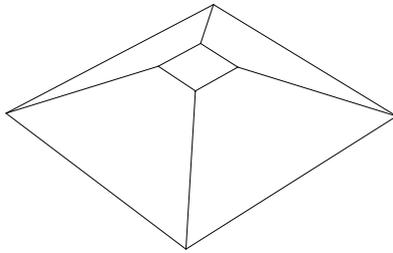
*1 Hip, ähnlich wie bei der Spine (siehe Oben)*

*2 Pyramid, hier ist die Hip die Kante aus dem Verschnitt der Banks*

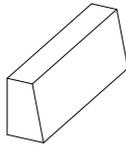
*3 Wall, die Wall ist eine Spezialform der Bank. Ab einer gewissen Steilheit der Bank spricht man von einer Wall. Das Problem hier, jeder wird ab einem anderen Winkel von einer Wall sprechen. Sicher ist lediglich, dass die Wall bis 90 Grad geht, also eine Wand darstellt.*



1

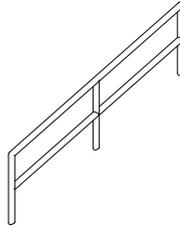
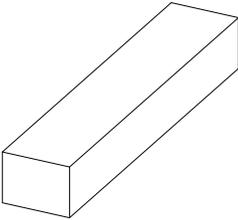


2



3

## Ledge - Rail:



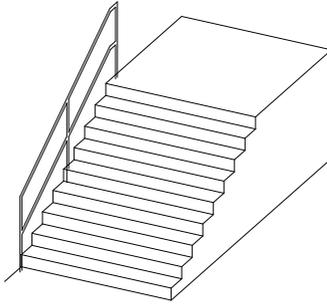
Ledge und Rail:

Diese zwei Obstacles führe ich deshalb auf der selben Ebene an, da sie für mich zwei ähnliche Elemente sind. Sie werden oft in ähnlicher Weise kombiniert, also zB mit Stufen.

Sie sind für mich klassische Streetelemente, die man im täglich erlebten Raum sehr oft findet.

*1 Handrail, also ein Handlauf*

*2 Curb, bezeichnet einen Randstein, also wird über ihre Höhe definiert (Bild Friedensbrücke)*



1



2

Man müsste vielleicht noch einmal allgemein anmerken, dass ich hier nur die Eckpunkte, und wichtigen Ereignisse, in der Szene, beschrieben habe, aber man sollte auch die Zeiträumen dazwischen beleuchten. In jenen Zeiten, wo Skateboarden nicht modern war, in Zeiten wo das Skateboard bedeutete, einer Untergrundbewegung anzugehören. Dies waren und sind nämlich jene Zeiten wo die Szene kreativ wurde. Kreativ im Zusammenhang mit Annektieren von Raum, mit ihrer Einstellung zu Stadtraum. Es waren vermutlich jene Zeiten, in denen die Idee in Vielen aufkeimte sich eigene "Skateparks" in die Gärten zu stellen, oder an Orte zu bauen wo keiner sie belästigt, und man nicht sofort verwiesen wird. Vermutlich liegt in diesen Zeiten irgendwo der Ursprung des heutigen DIY, also des "Do it Yourself" Gedanken.

### **Geschichte DIY:**

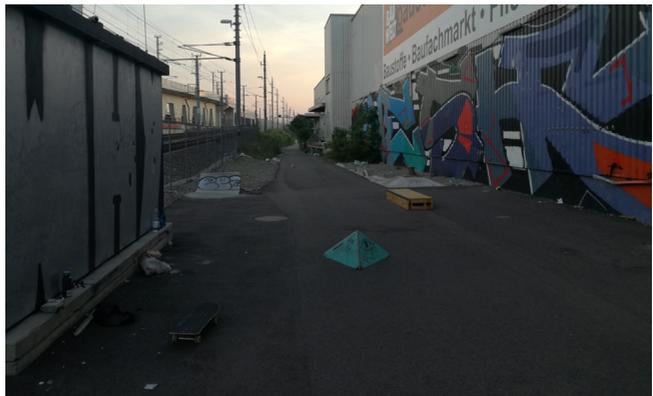
Zur Geschichte: es ist relativ schwierig das Phänomen DIY zeitlich klar einzuordnen (siehe oben). Vermutlich gab es von der ersten Stunde an SkaterInnen, die sich Obstacles selbst bauten, aus verschiedensten Beweggründen. Die Schwierigkeit der Einordnung kommt daher, dass ein Holzbrett und ein Stein darunter auch DIY sind. Man bewegt sich also von großflächigen Landschaften bis hin zu kleinen unscheinbaren Interventionen in der Stadtlandschaft (siehe Abb 1.7). Wo man jedoch historisch ansetzen kann, ist jene Zeit wo die großen Skateparks auf Grund von zu hohen Kosten geschlossen und abgerissen wurden. Also Ende der 1970er bis zum Beginn der 1980er. In den frühen 80ern kam es dann oft dazu, dass sich SkaterInnen in ihren Gärten Rampen bauten. In erster Linie Half Pipes und Miniramps. Vor allem in den 80ern wo auch das Vertskaten sehr stark vertreten war. Anfänglich war DIY vermutlich wirklich nur auf den eigenen Garten, oder den Garten des Freundes begrenzt. Das eigentliche DIY, wie man es heute kennt, und um das es auch mir hauptsächlich geht, beschäftigt sich weniger mit Holzkonstruktionen, und temporären Strukturen. Vielmehr geht es um Strukturen aus Beton, die, zumindest auf den ersten Blick, weniger temporär sind. Auf die Materialität will ich später im Kapitel Prozesse noch einmal genauer eingehen, sowie bei den konkreten Beispielen.

Wie im ersten Abschnitt schon erwähnt, beginnen die ersten DIY Projekte aus Beton im Zeitraum der 1990er, auch hier ist es wieder schwierig genaue Zeitangaben zu machen, da es sich um informelle Dinge handelt, welche oft, auch zur eigenen Sicherheit, nur spärlich dokumentiert wur-

den. Ein Bsp., vermutlich das bekannteste, auch international, war und ist, der Burnside Skatepark, in Portland, Oregon. Er entstand in den 1990ern und wird bis heute weiter gebaut (siehe Abb 1.8).



**Abb 1.6**  
*DIY Park in Wien  
Donaustadtbrücke*



**Abb 1.7**  
*DIY Park in Wien  
Hauptbahnhof, als  
kleiner DIY*



**Abb 1.8**  
*Burnside Skatepark,  
Oregon  
Foto: Wikipedia*



## 2 Prozesse Skaten Allgemein:

Bevor ich mich der Materie des Skateboardens komplett widme, sollte man die Prozesse, die, sowohl beim Skaten, als auch in der klassischen Planung vorkommen, kurz beleuchten und vergleichen. Die Prozesse in der Skateszene werde ich anhand von konkreten Beispielen, im nächsten Kapitel, genauer beschreiben, zumal das Verständnis vermutlich größer wird, wenn man konkrete Bezüge hat.

Hier also der Versuch einer allgemeinen Abhandlung der Prozesse, sowie ein Vergleich derselben. Die Prozesse betreffen vorwiegend das Street Skaten, welches als Grundlage dient. Aufbauend auf den Erkenntnissen aus diesen Prozessen, werden dann die Abläufe im Bereich des DIY, also der „Do it Yourself“ Bewegung, erläutert. Es sei vorweg gesagt, dass bei DIY Projekten manchmal Dimensionen von Skateparks erreicht werden, diese aber keine Skateparks im Sinne der SkaterInnen sind. Der Skatepark stellt nämlich den Versuch dar, Rampen und Objekte aus dem gebauten Stadtraum zu übernehmen, was DIY zu einem gewissen Grad auch macht, und diesen in einen Raum einzuschreiben, welcher behördlich geregelt ist. Er ist im Wesentlichen, sehr subjektiv formuliert, all das, was eine SkateboarderIn nicht will. Ein Ort, der von der öffentlichen Hand geplant wurde, meist von Menschen, die nie auf einem Skateboard standen. Skateboarden aber aus einer Anti-Establishment-Szene entstand. Auf Skateparks werde ich noch einmal genauer eingehen, und diese definieren.

### 2.1 Skateboardprozess:

Als Erstes sollte man sich mit den allgemeineren Prozessen, so würde ich sie definieren, des Skatens auseinandersetzen. Diese dienen als Grundlage für weitere Thesen, vor allem aber als Grundlage für die Prozesse im DIY. Iain Borden beschreibt einen (großen) Teil der Systematik so:

*„Where capitalism subdivides and controls, measures and turns land into commodity - in short, produces abstract spaces - skaters create spacial enclaves within (Los Angeles) and, subsequently, other cities world wide.“...“adobting and exploiting a given physical terrain in order to present skaters with new and distinctive uses other than the original function of that terrain.“*

*Iain Borden, Skateboarding Space and the City, Chap 3, S 29*

Grundsätzlich ist es so, dass man Orte nach bestimmten Kriterien sucht. Diese Orte sucht man entweder aktiv, „*roving the city to identify new spaces for skateboarding*“<sup>4</sup>, oder man findet die Orte zufällig, zB am Weg in die Arbeit etc. Letzteres ist vermutlich häufiger der Fall, da das aktive Suchen oft zur Folge hat, dass man einen ganzen Tag aufwendet, nur um am Ende keine neuen Spots gefunden zu haben. Eine weitere Möglichkeit Spots zu finden, zB in Städten, wo man noch nie war, ist, Spuren von SkateboarderInnen zu suchen, das heißt, man sucht Kanten von Ledges und Curbs, die schon gewachst wurden (siehe Abb. 2.1). Das Ziel ist aber natürlich, Spots zu finden, welche noch nie geskated wurden, Iain Borden spricht hierbei sogar von einer Art Archäologie<sup>5</sup>.

Man sucht in erster Linie nach skatebaren Orten, diese kann ich jetzt nach bestimmten Kriterien suchen.

Ich habe nun also einen Ort vor mir, von dem ich wissen will, ob er sich als Spot eignet, wie funktioniert das?

Als Erstes würde man nach grundlegenden Voraussetzungen suchen. Das heißt, gibt es *Obstacles*, vor Ort, die man überhaupt skaten kann? Also wäre das erste Kriterium die *Obstacles*, zB Rails, Ledges, Curbs, Banks, Quaters usw. Wenn dieser erste Punkt erfüllt ist, hat man im wesentlichen schon viel gewonnen. Die SkateboarderInnen haben einen Blick für solche Objekte, wenn sie durch eine Stadt gehen, ähnlich einem Architekten, der durchaus mit einem analytischen Blick für Raum und Architektur durch Straßen läuft.

Hat man nun die Objekte gefunden, ist ein weiteres wichtiges Kriterium das *Material*. Also aus welchem Material sind die oben genannten *Obstacles*, was für ein Material hat der Boden, welcher das Objekt umgibt? Man sollte erwähnen, dass die Materialität vor allem im Bezug auf Oberflächenbeschaffenheit wichtig ist. Von Vorteil sind glatte, und harte Oberflächen, raue Oberflächen sind nur bedingt brauchbar, je nachdem was man machen will. Für Slides und Grinds sind zB glatte Oberflächen wesentlich besser als raue. Beim Fahren (Pushen anm.) ist es Ansichtssache ob man raue, oder glatte, Oberflächen bevorzugt, man kann jedoch sagen, dass in beiden Fällen die Extreme, also spiegelglatt und extrem rau, ein Problem darstellen. Zu rau bedeutet Geschwindigkeitsverlust, und die Gefahr, dass man hängen bleibt, zu glatt kann bedeuten, dass es rutschig wird und man einen gewissen Kontrollverlust hat.

4. siehe Iain Borden, *Skateboarding, Space and the City*, Chap. 3, S 47

5. siehe Iain Borden, *Skateboarding, Space and the City*, Chap. 3, S 45

**Abb 2.1**

Wachsspuren an einer Statue in Wien.

Was manche für Verschmutzung halten, ist für SkaterInnen ein Zeichen dafür, dass hier geskated wird.



*„the marks, scratches, grinds and traces of board paint they (the skaters) left on the walls of (Los Angeles) buildings were an essential component in their relationship with the physicality of the city.“*

*Iain Borden, Skateboarding Space and the City, Chap 7, S 208*

**Abb.2.2**

Finden eines unscheinbaren Elements. Vorbereiten des Obstacles (mit Wachs in diesem Fall).



**Abb.2.3**

Skaten des Objektes.

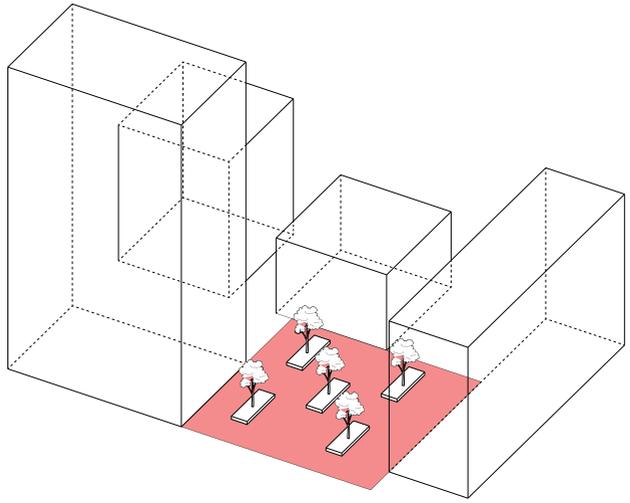


Zu den Oberflächen ist aber zu sagen, dass jeder/e SkateboarderIn eine andere Meinung dazu hat, auch kommt es stark darauf an was man vor hat, in dem Sinne, welche Tricks man machen will.

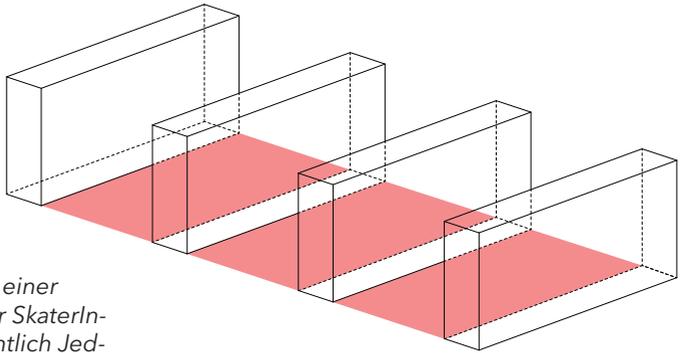
Ein drittes, wesentliches Kriterium, sind die Menschen um einen herum, andere *Akteure* die an dem Ort, dem Raum, unterwegs sind. Diese unterteilen sich in verschiedene Gruppen. Man kann zwischen Anrainern, Passanten und Aufsichtspersonen unterscheiden. Jede dieser Gruppen wird anders auf SkaterInnen reagieren. Im weitesten Sinne würden die SkateRInnen selbst eine vierte Gruppe darstellen, dazu gleich mehr. Subjektiv gesehen haben die ersten drei Gruppen ein gewisses Verhaltensmuster. So wird zB eine Aufsichtsperson die SkaterInnen eher konfrontieren und diese dazu bewegen den Ort zu verlassen. Bei den Aufsichtsorganen, Behörden etc. ist es so, dass eher die privaten Sicherheitsfirmen Probleme machen, hingegen die Polizei selten (auf Österreich bezogen, in den USA zB anders). Mit Securitys kann man sich dafür öfter arrangieren, wohingegen die Polizei meist das Aus für eine Session bedeutet. Anrainer sind eher jene, welche Aufsichtspersonen, zB Polizei, rufen, weil SkateboarderInnen einen Ort befahren. Passanten sind normalerweise jene, welche versuchen, SkaterInnen auszuweichen, dies aber auch manchmal absichtlich nicht versuchen. Seltener werden sie anhalten und etwas gegen das Tun der SkaterInnen einwenden. Um noch mal auf die vierte Gruppe zurückzukommen, die SkateboarderInnen selbst, diese werden insofern relevant wenn verschiedene Gruppen von SkaternInnen aufeinander treffen. Dies kann durchaus auf viel befahrenen Spots passieren. Man kommt sich gegenseitig in die Quere, was nicht selten dazu führt, dass eine Gruppe den Ort verlässt. Es ist anzumerken, dass dies ohne Streitigkeiten passiert, man begegnet sich auf einer freundschaftlichen Basis.

Als viertes Kriterium, muss man den Ort selbst betrachten. Konkreter, ist der Ort öffentliches Gut, oder privater Besitz. Wichtig dabei ist, dass man hier den Blickwinkel der SkaterInnen nimmt, also zB öffentliches Gut, nicht im Sinne eines Flächenwidmungsplans sieht. Vielmehr muss man bedenken, dass SkateboarderInnen zwischen privat und öffentlich unterscheiden, indem sie einen Ort betrachten. Ist dieser eingezäunt, so ist er, in den Augen der SkaterInnen, privat. Das kann man noch weiter führen, ist es zB ein Innenhof von einem Gebäude, so wird er auch eher als privater Ort angesehen. Man sollte hier jedoch bei der Bebauungsstruktur unterscheiden. Habe ich also einen Gründerzeitbau, so wird der Innenhof als privat angesehen, weil er vermutlich nicht zugänglich ist. Wenn ich jedoch das Beispiel einer Zeilenbebauung nehme, so verschwimmen die Grenzen, für

Was ist privat und öffentlich für SkaterInnen?

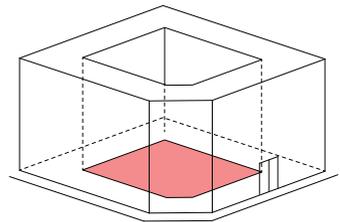


**Abb.2.4**  
Ein Vorplatz eines Bürokomplexes, für SkaterInnen klar öffentliches Gut.



**Abb.2.5**  
Zwischenräume bei einer Zeilenbebauung, für SkaterInnen auch noch öffentlich. Jedoch ist die Wahrscheinlichkeit höher verwiesen zu werden.

**Abb.2.6**  
Bei Innenhöfen wird es schon schwierig. Erstens muss es einen Zugang geben, und zweitens ist er offensichtlich nicht mehr öffentlich.



die SkaterInnen, wieder (zB Gemeindebauten aus den 50ern). Für SkateboarderInnen stellt sich die Frage nach öffentlichem oder privaten Raum außerdem nur bedingt, sie ist nur relevant in der Frage, wie lange man an einem Ort bleiben kann, bis jemand etwas dagegen sagt. Der wesentliche Aspekt hierbei ist jener, dass man sich den Raum aneignet, man will die Konfrontation bis zu einem gewissen Grad. Man lotet Grenzen aus.

Wie lang man einen Spot befahren kann, oder auch wann, ist mein fünftes Kriterium in diesem Zusammenhang, das Kriterium der *Zeit*. Die zeitliche Begrenzung hängt sehr stark mit den beiden zuvor genannten Kriterien zusammen. Es gibt zB Spots, welche man nicht an Werktagen fahren kann, weil es etwa ein Gelände ist, wo gearbeitet wird. Oder es ist nur möglich den Ort zu bestimmten Uhrzeiten zu fahren. Der zeitliche Faktor spielt also eine wesentliche Rolle, ganz abgesehen davon, dass man selbst auch nur zu bestimmten Zeiten Skaten kann.

Die zwei Kriterien, *Menschen* und *Ort*, sind im Übrigen stark miteinander verbunden, da sich die Frage des öffentlichen und privaten Raum, es vereinfacht gesagt, ohne Passanten, Anrainer und Ordnungsorgane nicht stellen würde.

Eine Ergänzung zu den ersten zwei Kriterien sollte man noch machen. Bei den *Objekten* und dem *Material* bedienen sich SkateboarderInnen gerne Hilfsmittel, um Spots befahrbar zu machen. Oder um einen Spot zu erschaffen.(siehe Abb. 2.7, 2.8) Hier verschwimmen die Grenzen zwischen den Punkten des DIY Skatens und des Streetskatens. Außerdem, im Fall des Streetskatens bekommt die Transformierung von Raum, und Funktion, noch einmal eine neue Dimension.

Das führt mich zu einem weiteren Prozess beim Skateboarden. Nach der Planung, welche durch die Kriterien oben dargestellt werden soll, geht man daran den Spot zu skaten. Es finden hierbei Abläufe statt, welche für meine Arbeit, neben den Planungsprozessen, durchaus interessant sind. An dieser Stelle möchte ich noch einmal auf das Zitat von Iain Borden verweisen, welches ich Eingangs angeführt habe.

*„Where capitalism subdivides and controls...“*

Er spricht einen wesentlichen Punkt an, bzw. stellt er eine These auf. Nämlich jene, dass Land durch den Kapitalismus in Ware verwandelt wird. Das fällt vor allem bei Orten und Räumen auf, welche als Platz gestaltet werden, also keine bauliche Intervention in Form von Büro- oder Wohngebäude erfahren. Einerseits spreche ich also von Bauland als Ware, und andererseits von, augenscheinlich öffentlichem Raum, welcher aber durch gewerbliche und andere Zonen sehr stark beschränkt wird. Es gibt in meinen Augen

**Abb.2.7**

Skateboarder beim  
ausbessern eines Spal-  
tes in einer Anfahrt zu  
einem Spot.



*„...targets something to do with safety and turns it into an object of risk.*

*The whole logic of the handrail is turned on its head.“*

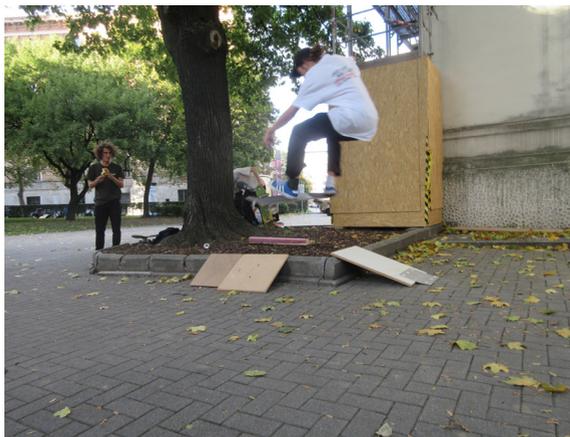
*Iain Borden, Skateboarding Space and the City, Chap 7, S192*

*“The social space-time of the pool was thus somewhere between a raid  
and a party, a short-lived event not to be missed.“*

*Iain Borden, Skateboarding Space and the City, Chap 3, S 49*

**Abb.2.8**

Holzplatten werden in  
Kombination mit einer  
Einfriedung zu einem  
Spot. Im Prinzip eine  
Form von DIY.



eine starke Definition in den westlichen Städten, wo, wer, was darf. Das ist zum einen natürlich notwendig, zum anderen muss man sich aber die Frage stellen, wie weit ein öffentlicher Raum in gewerbliche Zonen eingeteilt werden muss. Also in Zonen wo Cafe A und Geschäft B diesen Platz haben, Freiraum zum Ausruhen ohne Konsum für Passanten aber Mangelware ist. Hier setzen nun Gruppen wie SkateboarderInnen, bewusst und unbewusst, an. Wenn es Möglichkeiten zum Skaten gibt, so wird ein physischer Raum übernommen, und in seiner Funktion transformiert. Iain Borden spricht in diesem Zusammenhang von einem sogenannten „*Social Space*“ der hier kreiert wird. Ein Raum der durch Handeln entsteht. Einem Handeln das nicht auf Konsum ausgelegt ist, sondern rein auf den Raum. Dieses Kreieren von Raum, Iain Borden zitiert hier Lefebvre und spricht von „*the production of space*“, erfolgt über das Zusammenspiel von Skateboard, SkaterIn und Obstacle. Er beschreibt das als „*(excited) body centric space*“. Man hat also Raum der sich nicht mehr über eine gebaute Umgebung definiert, sondern es wird ein Raum über Bewegung definiert, über eine Aktion. Für mich geht es vorwiegend um diese Transformation von Funktion im Raum, da sie Planung und Architektur, welche klare Funktionen vorgeben, konfrontiert. Es wird geplante Funktion herausgefordert. Das funktioniert über Tricks, es wird der Raum zur Bühne. Eine Sitzbank wird nun zum Obstacle. Was passiert nun aber mit der Umgebung und anderen Personen? Nun wie ich bei den Kriterien der Menschen, der anderen Akteure, schon erwähnt habe, werden Konflikte entstehen. Dies führt oft zu einer Umgestaltung von Räumen (siehe Abb.2.9).

*„Lesson 36: „Apart from its chief tasks, that of leading pedestrians safely from point A to B, it also serves as a sales floor, promenade, meeting point, jogging rout, eating space, store, playground, recovery area, workplace and cellar entrance...“, „Therefore, the sidewalk being used as such depends on a colorful diversity“*

*Anne Mikoleit, Moritz Pürckhauer, Urban Code, 100 Lessons for Understanding the City, S 44, Zitat von William H. Whyte*

*“Such working the surface involved thinking less about the pool wall as a concrete wave, and more as an element which, together with the skateboard and skater’s own body, could be recombined into an excited body-centric space.”*

*Iain Borden, Skateboarding Space and the City, Chap 3, S 35*

*„Cities are not things, but the apparent form of the urbanisation process.*

*Cities are filled with ideas, culture and memories, with flows of money, information and ideologies, and are dynamically constitutive of the continual reproduction of the urban. To see the city as a collection of objects is then to fail to see its real character. And this is exactly the failure of skateboarding, which does nothing to analyse the processes which form the urban; instead, the phenomenal procedures of skateboarding rely entirely on the objectival nature of the city, treating its surfaces - horizontal, vertical, diagonal, curved . as the physical ground on which to operate.“*

*Iain Borden, Skateboarding Space and the City, Chap 7, S 213*



**Abb.2.9**

*Skatestopper als Resultat daraus, dass die Ledges geskated wurden.*

## 2.2 DIY Prozess:

*„(the) best skatepark a city could give to its skaters would be a piece of land with nothing on it and let them design and produce it themselves.“*  
*Iain Borden, Skateboarding Space and the City, Chap. 4, S 77*

Ich möchte mit diesem Zitat starten, da es für mich im Wesentlichen die Essenz des DIY Gedanken anspricht. Dieser geht aus einer gewissen Frustration über bestehende Skateparks und Regulierungen hervor. Im Kapitel zur Geschichte des Skateboardens habe ich bereits im DIY Punkt erwähnt, dass dieses Phänomen vermutlich in Zeiten entstand, wo sich SkaterInnen aufmachten, um abseits des Mainstreams, in der Szene, zu agieren.

In meiner Definition von DIY (siehe Begriffsbestimmungen) beschreibe ich das Phänomen wie folgt: *„Man nimmt Dinge selbst in die Hand, man baut sich Rampen selbst.“*

Für eine Definition des Begriffes, an sich, reicht das, jedoch ist die Definition zur Beschreibung von (Planungs) Prozessen sehr dürftig, um nicht zu sagen, weniger als ausreichend. Die Grenzen der Prozesse zwischen Streetskaten und DIY verschwimmen, vor allem im Kleinteiligen, wie man später auch sehen wird, außerdem bauen die DIY Prozesse auf denen des Streetskatens auf. Die Abläufe sind aber definitiv unterschiedlich, bzw. sind ihre Schwerpunkte anders gesetzt.

Wenn man nun auf diversen Suchmaschinen *„DIY skate“* eingibt, so findet man hauptsächlich Bilder von Skatelandschaften welche augenscheinlich aus Beton sind. Weiters wird man so manche *„How to build your own DIY Spot“* Anleitungen finden. DIY fängt, für mich, aber nicht bei einem betonierten Spot an, nein, es fängt dort an, wo sich ein/e SkateboarderIn eine Hilfe bastelt, um einen Spot befahren zu können, was ich mit verschwimmenden Grenzen meinte. Es fängt aber auch dort an, wo sich Menschen in den 1980ern Halfpipes und Miniramps aus Holz in den Garten stellten, und noch immer stellen.

Bei den Prozessen kommt es nun darauf an, welche Art von DIY man haben will. Ich werde bei jedem Kriterium versuchen die Unterschiede zu erläutern. Es macht vor allem einen Unterschied ob ich eine kleine Intervention plane, also zB eine Auffahrt zu einer Jersey Barrier betonieren will, oder tatsächlich auf einem Platz Obstacles betoniere. Weiters gibt es einen Unterschied bei der Planung wenn ich zB. in eine Tiefgarage eine Ledge aus Holz stelle. Die Art des DIY hängt natürlich nicht nur mit meiner eigenen Idee zusammen, sondern auch mit den Möglichkeiten die ich an Ort und



**Abb.2.10**  
Eine DIY Ledge aus  
Blech und Holz.

*“Peripherie befindet sich mitten in der Stadt”*  
Metropole 4: Metrozonen, IBA Hamburg, Jörg Dittmar, Ulrike Hesse, Rest-  
flächen als Ressource, S.286



**Abb.2.11**  
Ein Rail aus Holz und  
Skateboardresten.

Stelle habe.

Somit habe ich also mein erstes, wichtiges, Kriterium, nämlich das des *Ortes*. Grundsätzlich ist es so, dass man Flächen, Orte und Plätze sucht, welche augenscheinlich selten von Menschen aufgesucht werden. Plätze wo man die größten Chancen hat, dass das Gebaute einige Zeit bleibt. Je größer es wird, desto schwieriger wird das natürlich. Erstens werden immer mehr SkateboarderInnen an den Ort kommen, zweitens, mit zunehmender Bekanntheit bei den SkaterInnen, wird es früher oder später auch ein Nichtskater erfahren. Gleichzeitig sollte der Ort aber auch gut erreichbar sein, schließlich muss man Werkzeug, Beton und Holz hin transportieren. Das Anschaffen von Material wird über kurz oder lang auch Aufsehen erregen. Menschen mit Zementsäcken und Schaufeln usw. sind ein ungewöhnliches Bild wenn keine Baustelle in der Nähe ist, außerdem werden die meisten Beteiligten nicht nach Arbeitern auf einer Baustelle aussehen. Die *Materialität* ist das zweite Kriterium, bevor man überhaupt zu Bauen beginnt. Wie ich im einleitenden Teil erwähnte, macht es natürlich einen Unterschied, welches Material man verwenden will. Es beeinflusst die Wahl des Ortes, umgekehrt, beeinflusst der Ort natürlich auch die Wahl des Materials. Beeinflusst wird die Materialität natürlich auch von der zeitlichen Komponente. Das heißt, soll der Spot länger bestehen, oder eher temporär sein. Das hängt zum einen mit den Witterungseinflüssen zusammen, wo Beton klar widerstandsfähiger ist, und zum anderen damit, dass betonierte Objekte schwerer zu entfernen sind, zumindest im Kopf der SkateboarderInnen. Das stimmt nur bedingt, Beispiele in der jüngeren Vergangenheit aus Wien beweisen das Gegenteil. Der Vorteil von Holz ist definitiv jener, dass ich je nach Größe des Objektes, eine gewisse Flexibilität habe, außerdem kann ich das Obstacle theoretisch verstecken. Wie bereits erwähnt kommt Holz vorwiegend bei witterungsgeschützten Orten zum Einsatz, und an Orten wo man offensichtlich Probleme bekommen würde, wenn man etwas betonieren würde. Es ist aber zu beachten, dass ich für Holz mitunter größere Werkzeuge brauche, und der Ort der Herstellung oft nicht derselbe sein wird, wie jener wo man es skatet. Weiters brauche ich für Stichsägen und ähnlichen Werkzeugen Strom, wenn man also keinen Generator hat, wovon auszugehen ist, wird es schwierig mit Holz vor Ort zu arbeiten. Eine Möglichkeit ist es, zu versuchen aus Holzresten und einem Akkuschauber etwas zu basteln, die Qualität hierbei ist dann aber nicht die Beste, was aber nur bedingt etwas ausmacht, da man nicht für die Ewigkeit baut. Auch deshalb wird Holz gerne im privaten Garten usw. für Objekte eingesetzt. Der Vorteil von Beton ist jener, dass ich

vermutlich mit einem Kübel, einem Sack Zement, Wasser und einer Kelle schon relativ weit komme. Man sollte aber hier auch beachten, dass ein 40 Kilo Sack Zement und die zugehörige Menge Wasser nicht so einfach zum Transportieren sind. Natürlich wäre eine direkte Wasserquelle vor Ort am besten.

Nach der Materialität stellt sich natürlich die Frage, wie finanziere ich das Ganze, bzw. wie organisiere ich mir die Materialien und die zugehörigen Werkzeuge. Bis zu einem gewissen Grad sind die Prozesse der Finanzierung und der Organisation unabhängig von der Größe und der Materialität des Projektes. Es gibt nun mehrere Möglichkeiten: Bei Werkzeugen wird als Erstes jeder der Gruppe, welche vor hat etwas zu bauen, bei sich nachsehen was man schon hat. Es fallen auch so einfache Dinge an, wie zB Arbeitshandschuhe. Wenn das erledigt ist kommt der schwierigere Teil. Je nachdem was an Werkzeugen fehlt, muss ich mir überlegen wie ich diese anschaffe. Als erstes wird natürlich in Betracht gezogen, ob man das Objekt nicht anders bauen könnte, um zu vermeiden ein solches Werkzeug gebrauchen zu müssen. Wenn das nicht möglich ist, dann wird die Gruppe versuchen genügend Geld zusammen zu legen um sich beispielsweise eine Stichsäge leisten zu können. Bei größeren Projekten, oder Projekten welche in der Szene schon Bekanntheitsgrad erlangt haben, wird das sehr oft über Spenden lukriert. Bei großen Projekten ist es aber natürlich auch einfacher jemanden zu finden, der das richtige Werkzeug hat. Da die Gemeinschaft aber nie jemanden zwingen würde Geld oder Werkzeug zur Verfügung zu stellen, zählt auch die Arbeitskraft des jeweiligen. Es gilt grundsätzlich, jeder trägt das bei, was er kann und will. Die Materialien sind meist jener Teil, welcher tatsächlich finanziert werden muss, je nach Größe des Projektes. Hier gilt wieder, je kleiner das Objekt, desto wahrscheinlicher ist es, dass jemand Materialien zu Hause hat, wobei anzumerken ist, dass Zementsäcke eher selten bei jemanden herumliegen, wenn dieser nicht gerade etwas renoviert, umbaut etc. Auch hier wird dann die Finanzierung über die Gemeinschaft laufen. Es kommt mittlerweile auch vor, dass sich Firmen als Sponsoren anbieten (siehe auch Analyse ALM DIY, St. Marx DIY). Je nach Größe des DIY Projektes werden vorwiegend Sachspenden geleistet. Also zB. Zementsäcke oder auch Werkzeuge. Das erfolgt natürlich nicht aus reiner Generosität, sondern hat einen werbetech-nischen Hintergrund. Zum einen wirbt man mit Logos auf Zementsäcken, im Fall von Firmen mit Bezug zum Skateboarden kommen auch deren Fahrer, die dann vor Ort fotografiert und gefilmt werden, zum anderen sehen zB Baufirmen hier ein neues Branchenfeld.

Mittlerweile ist das Phänomen DIY durchaus von kommerziellen Firmen durchwachsen, zum einen weil man sich dadurch viel Geld spart, zum anderen weil die Behörde Ansprechpartner braucht, auch in Sachen der Haftung. Das hängt auch stark von der Art der Verträge ab welche geschlossen werden.

Zu den Prozessen nach der Planung: Es ist nun so, man hat einen Ort gefunden, man plant, man baut. Je nach Art des Ortes wird das Projekt immer größer, was dazu führt, dass es wohl oder übel Menschen geben wird, die darauf aufmerksam werden. Auch die Eigentümer des Grundstückes. Das führt früher oder später zu einer Konfrontation. Diese enden meist so, dass das Projekt abgerissen wird, im Idealfall wird keiner der Beteiligten belangt (kann aber auch anders sein). Es gibt aber auch die Möglichkeit, dass Arrangements getroffen werden. Es werden zB Verträge zur Zwischennutzung getroffen, im Endeffekt tatsächliche Mietverträge. Diese Verträge sind aber selten zu Gunsten der SkaterInnen, meist sind sie nur zur rechtlichen Absicherung des Eigentümers da. Ein weiterer Punkt ist dann jener, wenn der DIY Spot viel geskated wird, so zieht das im Idealfall auch Menschen aus der Umgebung an, also zB. Anrainer. Hier entstehen oft Interaktionen, da man Interesse zeigt an dem, was hier passiert, aber es gibt auch Stimmen dagegen. Das hängt in meinen Augen sehr stark vom Ort ab. Ist es ein Ort, welcher nur brach liegt, wo nichts passiert, oder in den Augen der Anrainer zwielichtige Gestalten sich herumtreiben, so ist es oft der Fall, dass man solche Initiativen eher begrüßt. Es kann aber auch das Gegenteil passieren, Menschen werden sich beschweren, wie eingangs erwähnt, das läuft dann sehr schnell zu einer Behörde, welche dann meist den Abriss veranlasst. Was hierbei oft beobachtet wird, dass niemand vor solchen Aktionen den Kontakt mit den SkateboarderInnen sucht, immer wenn es Kontakt gab, sind Projekte länger bestehend geblieben.

*„The skaters take the space others ignore.“*

*Iain Borden, Skateboarding Space and the City, Chap 7, S 188*

## 2.3 Planungsprozess, Architektur:

Wer oder was sind für mich Planer? Es gibt Unterschiede, zumindest legen viele darauf Wert, zu unterscheiden, zwischen Planer und Architekten. Für mich ist es aber so, dass, wenn ich von Planern spreche, es sich um einen Sammelbegriff handelt. Einen Begriff in dem ich alle Untergruppen vereine. Also zB. Architekten, Raumplaner, Landschaftsplaner, Bauingenieure, Baumeister etc., im Grunde alle die in der einen oder anderen Weise etwas mit Planung, im Sinne der gebauten Umwelt, zu tun haben.

Grundsätzlich sollte man unter den einzelnen Sparten der Planung unterscheiden, da manche dezidiert auf Menschen und deren Umgebung eingehen, andere mehr auf das rein Bauliche, aber am Ende immer darüber diskutiert wird, was die zukünftigen NutzerInnen brauchen werden. Aus diesen Gründen erlaube ich mir die Sparten in den Begriff der Planer zusammenzufassen, mit dem Hinweis darauf, dass verschiedene Menschen in ihrer Tätigkeit als Architekten, Landschaftsplaner, Baumeister usw. unterschiedlich auf die Bedürfnisse des Menschen, im Zusammenhang mit Raum, eingehen. Hauptsächlich werde ich jedoch von der Warte des/der ArchitektIn ausgehen.

Was sind nun also Kriterien der Planung, bzw. der Prozesse, bzw. wo sind die Unterschiede, vor allem auch im Bezug auf DIY?

Nun das erste Kriterium und der wesentliche Unterschied, ist der/die *AuftraggeberIn*. Mit den Auftraggebern steht und fällt im Wesentlichen jede Handlung im Projekt. Theoretisch haben hier die SkateboarderInnen einen gravierenden Vorteil. Im Normalfall geben die Auftraggeber alle weiteren Kriterien vor, da sie meist auch Geldgeber sind. Wenn man das nun vom Standpunkt des Kapitals aus sieht, so sind nun alle anderen Kriterien die ich aufstellen könnte, obsolet.

*„Spaltung der Stadtgesellschaft in isolierte Teilmilieus, die Privatisierung des öffentlichen Raumes und die Verinselung der Stadtstruktur“*

*Metropole 4: Metrozonen, IBA Hamburg, Jörg Dittmar, Ulrike Hesse, Restflächen als Ressource, S.286*

Natürlich gibt es die Planungskriterien des Ortes, wo dann zB so Dinge wie Bauordnung und diverse Richtlinien auftauchen, über die sich im Normalfall Auftraggeber auch nicht hinwegsetzen können.

Gerade die Bauordnung hat ein großes Gewicht. Angefangen beim Flächenwidmungsplan, Masterplänen, überörtlichen Raumkonzepten, Leitbil-

dern etc., bis hin zur OIB Richtlinie, welche solche Dinge wie Brandschutz, Barrierefreiheit usw. regelt, und somit wesentlich in den Gestaltungsspielraum eingreift. Im Bereich der Masterpläne und Flächenwidmungspläne, gibt es immer mehr Tendenzen hin zu mehr Partizipation. Also der Einbindung aller Beteiligten, nicht nur der BürgerInnen, auch der Wirtschaft. Dies funktioniert immer mehr über die digitalen Medien (siehe „Wien 2025 - meine Zukunft“). Die Partizipation ist im Zusammenhang für ein DIY Projekt, welches ich später genauer beschreiben werde, relevant, da es in ein Gebiet fällt, wo man in Wien verstärkt auf partizipative Stadtentwicklung setzt und setzte.

Die überörtliche Raumplanung und die Flächenwidmung stehen natürlich über der örtlichen Bauordnung. Letztere baut auf diesen auf, und gibt direkt auf den jeweiligen Ort bestimmte Richtlinien vor.

Die zwei genannten Kriterien, also *Auftraggeber* und *rechtliche Grundlagen* bestimmen im wesentlichen den weiteren Werdegang eines Projektes, also im Zusammenhang mit Materialität, Nutzungskonzepten usw. Es ist ein Zusammenspiel von vielen Faktoren, die, je nach Überzeugungskraft von Planern, flexibler sind, oder auch nicht.

Wenn man ein pessimistisches Bild zeichnen will, dann sieht es zur Zeit so aus, dass im Zuge der Gewinnmaximierung Abstriche bei innovativen Konzepten im Bereich von Nutzungen gemacht werden. Auch, zum Beispiel, bei partizipativen Prozessen. Gerne wird, um Komplikationen, Konflikte zu vermeiden und aus zeittechnischen Gründen auf solche Prozesse komplett verzichtet. Dies führt aber oft dazu, dass Konflikte entstehen, welche zum Teil zu vermeiden gewesen wären.

*„There are two fundamentally different kinds of outdoor spaces: negative and positive spaces. Outdoorspace is negative when it is shapeless, the rest left behind when buildings - which are generally viewed as positive - are placed on the land. An outdoor spaces is positive when it has a defined shape, as definite as the shape of a room , and when its shape is as important as the shapes of the building as the shapes of the building which surround it“*

*Christopher Alexander, A Pattern Language, S 518*

In den planerischen Prozessen spielt der Raum nun eine essentielle Rolle. Wenn man obige These weiter verfolgt, so kommt man zu dem Schluss, dass es sich bei gebautem Raum um kommerzialisierten Raum handelt. Der Bebauungsplan gibt hier relativ klar vor, welche Teile vom Stadtraum

wie bebaut werden dürfen. Also in Form von Höhenbestimmungen, Dichte usw. Dazu kommt der Wunsch der AuftraggeberInnen, also was zB ein Gebäude können muss, welche Funktionen müssen untergebracht werden, und wie bringt man diese unter, damit es finanziell rentabel bleibt. Diese Faktoren schränken somit das planerische Schaffen von Architekten, Planern, aber auch Raumplanern ein. Im Wesentlichen habe ich jetzt den einfachen Bau- und Planungsprozess umrissen.

Jörg Heiler spricht in seinem Buch „*Gelebter Raum - Stadtlandschaft*“ in diesem Zusammenhang vom „*reduzierten Raum*“<sup>6</sup>. Er kritisiert hierbei genau diese Vorgehensweise und attestiert eine „*eingeschränkte Raumwahrnehmung*“, hierzu führt er Punkte dieser Raumwahrnehmung an.

*Raum ist Objekt:*

Das Gebäude, das gebaute Objekt ist ein Gebrauchsgegenstand. „*Das Objekt an sich ist der Wert, nicht die Beziehung zwischen Erlebendem und dem Objekt als Plattform des Erlebens.*“

*Raum ist Fläche und Zweck:*

„*Raum wird nur mit dem Ziel seiner Nutzung und des damit erforderlichen Flächenbedarfs wahrgenommen, insbesondere häufig in der Bauleitplanung.*“...*„jedoch wird Raumqualität zerstört, wenn dessen Komplexität auf quantitative Eigenschaften...beschnitten wird.“*

*Der homogene Raum:*

„*Zur Optimierung des Zweckes oder der Nutzung werden alle widerstrebbenden, Raum generierenden Qualitäten beseitigt.*“

*Raum ist Bild:*

„*Eine Reduktion des Raumes resultiert aus der bloßen, visuellen Oberflächenverwertung ineinander verflochtener materieller, atmosphärischer oder im Gebrauch entstehender Qualitäten.*“...*„Das Subjekt bleibt aussen vor anstelle mit dem Raum verbunden zu sein, in ihm drin zu sein.“*

*Der unsinnliche Raum:*

„*Eine Sinnlichkeit wird hier meist auf das Visuelle verkürzt*“

6. siehe Jörg Heiler, *Gelebter Raum - Stadtlandschaft*, Kapitel 3.2.1, S26-28

Er sieht diese Prozesse als „*gegebene Konstellation*“, also als Resultat unserer Planungstätigkeit. Abschließend zu diesem Kapitel schreibt er: „*Sie sind das Feld des Eingriffs und beinhalten Potential für das eigene Handeln.*“ Diese Kritik an unseren Planungsprozessen ist nicht neu. Für mich ist sie aber im Zusammenhang mit Skateboarden relevant, weil diese Nutzergruppe genau hier wieder ansetzt. Unser gebauter (Stadt)raum besteht im Wesentlichen aus einem Konglomerat genau dieser Punkte. SkaterInnen sind eine dieser Gruppierungen, welche dieses Potential nutzen, auf eine eher unkonventionelle Art und Weise. Es gibt natürlich von planerischer Seite immer wieder Bestrebungen Potential von Zwischenräumen, übriggebliebenen Orten zu nutzen, jedoch landet man als Planer sehr schnell wieder bei vorgegebenen Strukturen, also Funktionen die man als Planer versucht vorzugeben.

Was Jörg Heiler hier anspricht ist durchaus gerechtfertigt. Doch wie würde dieser Prozess des „zugänglich machen“ von Raum aussehen? Er liefert hierzu Beispiele in Form von Interventionen. Die Frage die ich mir im Zusammenhang mit Skateboarden stelle ist jedoch jene, ob es notwendig ist Raum für Menschen in Form von Interventionen zugänglicher zu machen? Müsste das nicht von den Menschen, der breiten Öffentlichkeit, selbst ausgehen? In meinen Augen funktioniert der Prozess der Intervention nur bedingt, was natürlich von der Art und Weise abhängt. Aber bei jeder Intervention im städtischen Raum kann ich sicher sein, dass es nur eine bestimmte Gruppe von Personen ansprechen wird. Wenn ich aber unter „zugänglich machen“ auch Konflikte erzeugen verstehe, so braucht es Interventionen. Die Frage ist jedoch was man aus den Konflikten und anderen Abläufen macht. Hier sehe ich, in der Intervention, wieder eine Parallele zu den SkaterInnen. Sie machen nichts anderes als im Raum zu intervenieren. Sie strukturieren ihn dabei um, machen Menschen auf Dinge im Raum aufmerksam die sie so nie gesehen hätten, im Positiven und im Negativen.

Wenn ich nun von Prozessen in der Planung spreche, so muss ich noch einen Exkurs machen. Es gibt nämlich einen Bereich wo sich sozusagen Skateboarden und Planung, abseits von gebauter Umgebung welche geskatet wird, treffen. Sie treffen sich bei den Skateparks.

*„Die von unserer Gesellschaft sprichwörtlich gemachte Stadtlandschaft wird vom Forschenden bewusst wahrgenommen. Er versucht, ihre Wesenszüge und Raumqualitäten zu verstehen, als Voraussetzung dafür, die Stadtlandschaft einer breiteren Öffentlichkeit zugänglicher zu machen und an der Anreicherung räumlicher Qualität arbeiten zu können.“*

*Jörg Heiler, Gelebter Raum - Stadtlandschaft, Kapitel 1.1, S 18*



### 3 Skateparks:

Im Zusammenhang mit Planung und Skateboarden muss man auch Skateparks beleuchten. Diese existieren in der einen oder anderen Form seit den späten 1960ern. Je nach Stilepoche bei den SkateboarderInnen (siehe auch Geschichte), gab es verschiedene Varianten. Die ersten waren einfache Parks aus Beton welche den Wellen auf dem Meer nachempfunden sein sollten (siehe Abb.3.1). Wie das Poolskaten mehr und mehr aufkam, wurden auch die Skateparks anders. Man verwendete mehr Quarters, welche im Gesamten eine Poollandschaft ergaben (siehe Bild). Jene Landschaften hatten in den 1970ern relativ große Dimensionen, dementsprechend groß waren auch der Unterhalt dieser, was in weiterer Folge zu deren Schließung führte. Man fand diese Typologie hauptsächlich in den USA, vereinzelt auch in Großbritannien, zumindest zu dieser Zeit. (siehe Abb.3.2)

In jener Zeit, als das Skateboarden von Vert Ramps modern wurde, gab es eher weniger Skateparks, und mehr Half Pipes welche als eine Art Skatepark fungierten, hinzu kamen noch die Poollandschaften, welche nicht abgerissen wurden während der Schließungswelle.

*„when many skateparks closed in the early 1980s ramps became the staple terrain for skaters“*

*Iain Borden, Skateboarding Space and the City, Chap 4, S 77*

Je mehr das Skateboarden hin zum Streetskaten driftete, desto mehr Parks wurden errichtet, welche vermehrt Street Objekte beinhaltete. Heute hat man zum Teil eine Kombination aus allen genannten Typologien.

*creating purpose-built skateparks which exaggerated fragments of the city in order to create intentional skateboarding architecture.“*

*Iain Borden, Skateboarding Space and the City, Chap 4, S57-58*

Dies hängt sehr stark davon ab wie engagiert alle Beteiligten sind. Wobei die Beteiligten in erster Linie eine Stadtverwaltung, und deren jeweilige Abteilung ist. Da den Verantwortlichen meist der Bezug zu der Szene fehlt, wird oft auf Objekte (Rampen) aus dem Katalog zurückgegriffen, welche in weiterer Folge an einem Ort aufgestellt werden (siehe Abb. 3.3). Es gibt im Wesentlichen drei Gründe für eine solche Vorgehensweise. Der erste Grund ist, dass Rampen aus dem Katalog grundsätzlich Zeit und Geld spa-

**Abb. 3.1**

Skatepark in Venic Beach,  
Californien. Einer der ältesten  
Parks der bis heute besteht.  
Foto: deathandtaxes.com



**Abb. 3.2**

Skatepark im Kurpark Ober-  
laa Wien, ca. 1970



**Abb. 3.3**

Ein Beispiel für Skateparks  
aus dem Katalog. (mittler-  
weile Abgerissen)  
Haus des Meeres  
Foto: skatemap.de



ren, was ein großer Pluspunkt ist (Bsp. Firma Concrete Rudolph). Ein zweiter Punkt ist natürlich die Frage der Haftung. Was bei Gebäuden durch Bauordnung (zB. Geländerhöhe, Geländer ab wann) geregelt ist, wird bei Skateparks schwierig. Die „Spielgeräte“ müssen geprüft werden, ob sie korrekt verschraubt wurden, ob der Beton korrekt vergossen wurde usw. Es wird also vorwiegend auf Materialität geprüft, aber es gibt auch Rampen welche mit Absturzsicherungen usw. versehen werden müssen. Hierbei entstehen oft, für Skater, aberwitzige Konstruktionen. Eine Rampe aus dem Katalog, industriell vorgefertigt, mit allen nötigen Zertifikaten ist hierbei wieder der schnellste, einfachste und kostengünstigste Weg. Der dritte Punkt, warum es Skateparks aus Katalogen gibt, ist jener, dass es zwar viele SkateboarderInnen gibt, welche sich über Rampen aus dem Katalog und die Art wie sie aufgestellt wurden, ärgern und beschweren, jedoch passiert es selten, dass sich jemand tatsächlich mit den zuständigen Personen an einen Tisch setzt um gemeinsam ein Konzept zu erarbeiten. In den letzten Jahren, das muss erwähnt werden, und ich werde anschließend auch ein Beispiel erläutern, hat sich vieles getan in diesem Bereich. Mittlerweile gibt es Firmen, welche von SkaterInnen betrieben werden und Rampen herstellen (IOU Ramps).

Durch die oben genannten Probleme, also keine fachkundigen Personen in der Planung, wurden jahrelang, zumindest in Wien, viele Skateparks errichtet, welche zwar in gewisser Weise von der Szene angenommen werden, jedoch aber bei genauerer Betrachtung unbrauchbar sind. Es scheitert oft an Kriterien wie Lines, was bedeutet, dass man Obstacles nicht vernünftig befahren kann, da die Anfahrt oder Ausfahrt zu kurz ist (siehe Abb.3.3), oder an den Obstacles selbst, welche einfach nicht befahrbar sind. Die Planungsseite sieht diese Probleme natürlich nicht, kann sie auch nicht, ohne Fachkenntnis. Es gibt viele Kritikpunkte für SkateboarderInnen an Skateparks,. Zum einen wegen oben genannten Problemen und zum anderen ist es so, dass man mit einem Skatepark einen zugewiesenen Ort hat. Wenn man sich mit der Mentalität der SkateboarderInnen auseinandersetzt sieht man sehr schnell (siehe auch Geschichte), dass SkateboarderInnen sich nie festlegen wollte, schon gar nicht auf einen bestimmten Ort. Wann, dann wollte man seine eigenen Plätze schaffen, siehe dazu auch den Punkt DIY, und diese nicht zugewiesen bekommen. Es ist natürlich ein wesentlicher Vorteil wenn man einen Skatepark hat, wo man nicht Gefahr läuft von jemanden verwiesen zu werden, wo die größte Gefahr von den anderen SkaterInnen ausgeht, nämlich welchen Weg, Line, sie am Skatepark wählen. Man könnte sagen, Skateparks sind so etwas wie „Trainingsplätze“ für die Straße.

*„best skatepark a city could give to its skaters would be a piece of land with nothing on it and let them design and produce it themselves.“*

*Iain Borden, Skateboarding Space and the City, Chap 4, S 77*

Mit diesem Zitat möchte ich das Kapitel Skateparks schließen, da es sehr genau suggeriert was sich SkateboarderInnen wünschen würden. Im Verlauf meiner Arbeit werde ich auf zwei konkrete DIY Beispiele eingehen, welche versuchen dies umzusetzen.

An dieser Stelle noch der Einschub für ein Beispiel, wo ein SkateboarderInnen in Wien einen Skatepark geplant hat. Ich habe dieses Beispiel gewählt, weil es meines Wissens der erste Skatepark in Wien war, welcher von einem Skater geplant wurde, abgesehen von diversen DIY Projekten.

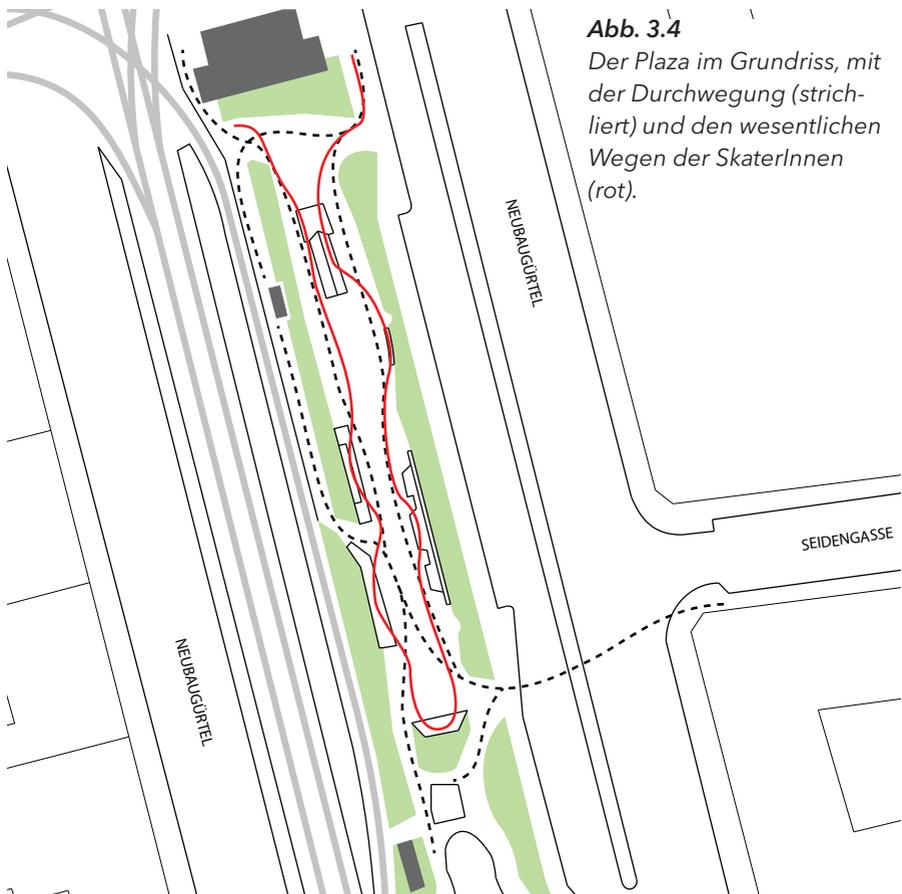
### **Plaza Gürtel (Urban Loritz Platz):**

*Der Emil-Maurer-Platz, welcher Skateboardern ein Begriff unter dem Namen „Gürtel Plaza“ ist, befindet sich in direkter Nachbarschaft zum Urban Loritz Platz. Er liegt auf der Mittelzone des Neubaugürtels, auf der Höhe der Seidengasse. Die Mittelzone des Neubaugürtels wurde im Rahmen des Projektes „Landschaft im Fluss“, unter Leitung der MA 28, mit Fördergeldern der EU (Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung), geplant. Es ergab sich die Möglichkeit, was nicht zuletzt einem Architekten, welcher einen direkten Bezug zum Skateboarden hat, zu verdanken ist, auch einen Skatepark in diesem Rahmen zu planen, und zu errichten.*

*Im Gegensatz zu anderen Skateparks (in Wien), gab es hier neue Ansätze der Planung. Wie oben erwähnt ist der Architekt, Darko Stevanovic, selbst Skateboarder und konnte somit einen direkteren Bezug zu den Bedürfnissen der Skater herstellen. Seine eigenen Erfahrungen aus dem Skaten flossen direkt in die Ausgestaltung des Parks ein. Ein weiterer Punkt ist, welche den Park, zumindest zur Zeit, einzigartig macht, ist die Einbindung in das Landschaftsplanerische Konzept des gesamten Mittelstreifens, dazu später mehr.*

*Der Park wurde von vielen sehnsüchtig erwartet, da es bedeutete in Wien seit langem wieder einen neuen Skatepark zu erhalten. Es war aber auch so, dass zum ersten Mal seit Jahren ein neuer Skateparktypus in Wien entstand. Um das zu verstehen, muss man sich die Ausgestaltung der Obstacles (siehe Begriffsbestimmung) ansehen. Diese sind reine Streetobjekte, also Ob-*

jekte welche direkt aus dem Kontext der Stadt geholt wurden, in verschiedenen Kombination zusammengeführt wurden, und somit einen Skatepark bilden. So innovativ wie der Skatepark, und seine Planung zu diesem Zeitpunkt war, so klassisch ist der Ansatz der Kombination von Streetelementen. Die Obstacles sind im Wesentlichen Kombinationen aus Ledges und Banks (zB Chinabank), wobei zum Teil Randsteine welche die Grünflächen begrenzen auch mit geskated werden (siehe Bild). Wesentlich war für die Planung auch, die Fahrspuren bzw. die Lines (siehe Begriff) welche Skater zukünftig fahren würden. Dieser Punkt wird bei der regulären Planung von Skateparks, also ohne Beteiligung von Menschen aus der Szene, vernachlässigt, es ist aber ausschlaggebend für die Fahrbarkeit eines Parks. Man könnte diese auch als „Verkehrsweg der Skater“ bezeichnen.



**Abb. 3.4**

Der Plaza im Grundriss, mit der Durchwegung (strichliert) und den wesentlichen Wegen der SkaterInnen (rot).

Die Verkehrswege bringen mich zum nächsten Punkt. Es wurde, durch die Einbindung in das Gesamtkonzept, eine Durchwegung für Fußgänger geplant. Der gesamte Park ist nicht, wie andere, komplett abgekapselt und ein eigener Platz, nein, er wurde so konzipiert, dass er auch als Park in dem Sinne fungiert, dass ihn auch Fußgänger benutzen. Ausschlaggebend war hierfür auch die Starßenbahnstation der Linie 9, sie befindet sich auf der Höhe des Skateparks. Des weiteren durchschneidet der Park den direktern Weg zum Urban Loritz-Platz, was auch zu einer Frequentierung durch Fußgänger beiträgt.(siehe Abb. 3.4) Diese Faktoren wurden durchaus auch in der Gestaltung berücksichtigt, führen aber zu Problemen mit Skateboardern, da Fußgänger oft in die Fahrwege der Skater geraten. Weiters sieht das Magistrat den Park dadurch auch als öffentliches Gut an, was dazu führt, dass er im Winter geräumt wird, und deshalb der Park im Winter unfahrbar wird auf Grund des Rollsplits (siehe Foto).

Der Park vereint in meinen Augen einen ersten innovativeren Ansatz in Wien im Bezug auf Skateparkplanung. Nämlich zum Einen die Ausgestaltung von Skateparks, welche nicht rein als abgekapselte Skateparks zu verstehen sind, sondern als künstlich geschaffener Streetspot, welcher verschiedene Nutzungen erfährt, und zum Anderen die Einbindung von Szenekundigen in die Planung. Der erste Punkt ist für mich interessant, da er in eine Richtung geht, wo Parks, im Sinne von Erholungsflächen, auch eine Nutzung durch Skater erfahren können. Nämlich durch bewusst geplante Objekte, die durch Materialität, Form usw. eine Funktion als Skateobjekt zulassen, und dies auch von der Planungsseite her, als solches gedacht wurde. (zB Landhausplatz, Innsbruck, Tirol)



**Abb. 3.5**

Der Plaza im Winter, man sieht hier die Problematik, dass der Platz gestreut wird, was ihn zum Skateboarden im Winter unmöglich macht.





## 4 Mapping und Analysen:

In diesem Kapitel werde ich im Wesentlichen vier Beispiele in Wien anführen, anhand welcher ich Prozesse die ich im Kapitel Prozesse angesprochen habe, genauer erläutern werde. Davor beginne ich jedoch mit einem Mapping für Wien in dem ich einige, aber bei Weitem nicht alle, Spots in Wien verorte. Grundsätzlich könnte ich vermutlich einen Großteil der Wienkarte schwarz färben, da es natürlich an jedem/jeder SkaterIn selbst liegt, welche Orte er oder sie als Spot sieht. Jedoch haben sich einige Orte über die Jahre hin zu skateboardtechnischen Hotspots entwickelt, davon habe ich die wesentlichen einfließen lassen. Die meisten Spots sind reine Streetspots, und haben einige Parallelen. Diese Parallelen habe ich in weiterer Folge für meine Analysen in einen Kriterienkatalog einfließen lassen. Die Kriterien waren wie folgt:

**Raum:** hier behandelte ich die Frage, was den Raum für SkaterInnen auszeichnet. Aber auch einfach um welche Art von Raum es sich handelt.

**Akteure:** wie der Name schon vermuten lässt, geht es mir hierbei um die jeweiligen Akteure, welche an dem Ort aktiv sind.

**Objekte:** es geht hierbei vorwiegend um die skatebaren Objekte.

Nach diesen eher allgemein gehaltenen Fragen, ging ich dann mehr ins Detail und stellte mir folgende Fragen:

*Welches Material haben die Objekte?* Wie in den Prozessen schon erwähnt ist das Material durchaus von Bedeutung für SkaterInnen.

*Wie sieht es mit Erreichbarkeit des Ortes aus?*

Diese Frage kommt bei den DIY Spots mehr zum Tragen als bei den normalen Streetspots (zumindest in der Stadt)

*Welche Verkehrsströme gibt es?*

Wer bewegt sich wo hin, die Durchwegung von Spots und Gebieten ist auch beim Skateboarden relevant, da es zum Teil Lines vorgibt, aber auch Konflikte schafft.

*Welche Arrangements gibt es? Wo es Konflikte gibt, muss man auch Übereinkünfte treffen, siehe dazu auch Prozesse.*

*Zu welcher Uhrzeit kann man dort skaten? Siehe hierzu auch Prozesse.*

Im Mapping befinden sich nur Orte die in der einen oder anderen Weise genau auf diese Kriterien zutreffen. Die Orte, welche ich im Anschluss genauer analysieren werde, haben ihre Schwerpunkte auf diesen Punkten. Sie setzen sich aus einer graphischen Analyse des Ortes

zusammen, welche ich dann mit Fotos, Anekdoten und Bildern vertiefe. Bei meinem Mapping verzichte ich bewusst darauf die Orte direkt zu benennen. Das resultiert daraus, das sich SkateboarderInnen in ihrem Suchen nach Spots durch die Stadt bewegen ohne genauer darauf zu achten wo sie gerade sind. Dies hat den Grund, dass man meist an Orten vorbei läuft wenn man sich an Straßennamen und dergleichen orientiert. Manche Orte werden leicht zu erkennen sein, andere weniger leicht.







## 4.1 Alte WU Garage:

Skateboardgeschichtlich gesehen ist das einer der älteren Spots in Wien. Eigentlich heißt es Universitätszentrum Althahnstraße, und beherbergt diverse Universitätsabteiler. Der Name, welcher von SkaterInnen gebraucht wird, nämlich „WU Garage“, kommt aber noch aus der Zeit, in welcher die Wirtschaftsuniversität Wien ihren Hauptsitz in diesem Gebäude hatte. Der Komplex erstreckt sich über mehr als nur den von mir beleuchteten Bereich und wurde in den Jahren zwischen 1978-1995 erbaut. Architektonisch gesehen ist es ein sehr komplexes Gebäude, technisch, aber auch auf die Grundrisse bezogen. Es gibt durchaus Potential sich zu verlaufen. Im Zusammenhang mit dem Franz-Josephs-Bahnhof, könnte man sogar von einer Superstructure sprechen. Es wurde die komplette Franz-Joseph-Bahn überdacht bzw. überbaut, nicht nur die Bahn selbst, sondern auch der dazugehörige Frachtenbahnhof und diverse Verschub- und Abstellanlagen. Der Komplex beherbergt heute Abteilungen der Allgemeinen Universität Wien, sowie der BOKU, der TU Wien und der Akademie der Bildenden Künste. Der Komplex unterteilt sich, unter anderem, in das UZA 1 und UZA 2, wobei ich das UZA 1 beleuchte. Hier befindet sich die Abteilung für Biologie und Zoologie, dementsprechend sind einige Präparate in den Gängen ausgestellt. Man erreicht das Gelände über diverse öffentliche Verkehrsmittel. Für Studenten ist vermutlich noch immer der schnellste Weg die U4 zur Station Spittelau, es gibt aber auch die Straßenbahnen Linie 1, 33, D und den Bus 35A. Da der Komplex UZA 1 (und weitere) ebenerdig von den Gleisen der Franz-Josephs-Bahn unterquert werden, befinden sich Keller und Tiefgaragen der Gebäude eine Ebene über dem Geländeniveau. Die überbaute Fahrstraße dieser Ebene bildet, mittels einer Rampe, die Verlängerung der Althahnstraße und endet am Josef-Holaubek-Platz bzw. an der Nordbergbrücke. Es befinden sich einige Lagerräume auf der Ebene des Frachtenbahnhofs bzw. der Gleisanlagen, sowie Parkplätze für die diversen Firmen, welche ebenfalls ihre Lager dort haben.

Hauptsächlich spielt sich das Skateboarden im Bereich der Parkplätze, der Tiefgarage ab. Was macht den Ort für meine Arbeit so interessant? Nun, es gibt einige Prozesse die ich hier beleuchten kann und möchte. Zum Einen handelt es sich um einen **Ort** der augenscheinlich nicht öffentlich ist, und eher einen privaten Charakter hat. Die SkateboarderInnen wagten sich aber immer weiter in die Garage vor. Anfangs waren sie nur im Einfahrtsbereich zu finden. In ihrer Tätigkeit der Suche nach Spots, drangen SkateboarderInnen immer weiter in die Tiefen der Garage vor. Hierbei wurden diverse

Objekte und Spots entdeckt, welche in weiterer Folge verwendet wurden. Interessant ist der Ort für die SkateboarderInnen auch deswegen, weil er witterungsgeschützt ist. Da Wien zwar eine Skateboardhalle hat, für die Größe der Stadt ist diese aber nicht ausreichend, wird der Spot sehr gut angenommen (neben diversen kleinen Tiefgaragen und anderen überdachten Spots). Es gibt dort an manchen Tagen regelrechte Versammlungen. Im Zuge der Aneignung des Ortes, durch die SkaterInnen, gibt es diverse Arrangements mit den Personen, Akteuren vor Ort. Wer sie sind und wie diese Arrangements vonstatten gehen, werde ich in weiterer Folge auf den nächsten Seiten beschreiben. Eines vorweg, manche sind sehr einseitig, andere beruhen wiederum auf Gegenseitigkeit. Die schon mehrfach erwähnten Objekte und Obstacles, sind auch ein wichtiges Thema insofern, dass sich vieles in einer Art von DIY abspielt. Es werden immer wieder neue Objekte gebaut, der Ort ist dadurch einer ständigen Veränderung unterzogen. Ich werde nun einige Punkte die ich als Kriterien für Orte aufgestellt habe abhandeln, sowie die jeweiligen Kernpunkte des Raumes erläutern und analysieren. Dies erfolgt in Form einer Collage und genaueren Beschreibungen einzelner Prozesse und Obstacles. Davor umreisse ich die Lage des Ortes, sowie die wesentlichen Kriterien des Raumes mit Hilfe von Lageplänen und dem Kriterienkatalog.

*Raum:*

- Tiefgarage/ Garage
- Überdacht
- Witterungsgeschützt

*Akteure:*

- Securities
- Polizei
- Arbeiter (ÖBB, Alfie's, Mungos Security & Cleaning)
- Skater

*Objekte:*

- dauerhaft: Wall, Randsteine (Slappycurbs), Stufen
- verschiedenste DIY Objekte (ändern sich mindestens jährlich)

*Material (aus was sind Objekte)*

- Objekte aus Sperrmüll welcher in Containern vor Ort gelagert werden vorwiegend Holz
- bauliche Obstacles aus Beton

*Erreichbarkeit:*

- U4, S-Bahn, Straßenbahn (1, 33, D, 5)

*Verkehrsströme*

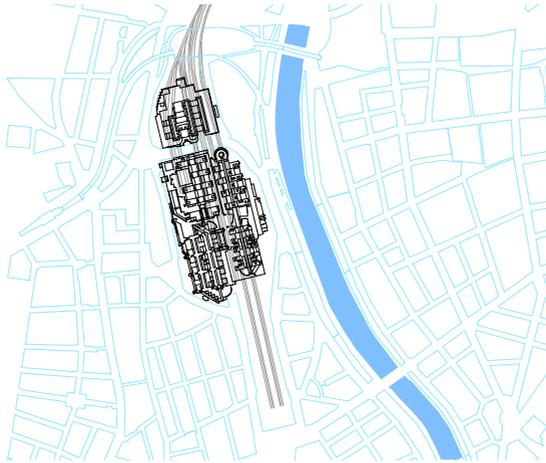
- da es sich um eine Garage handelt belaufen sich Verkehrsströme auf einzelne Autos

*Arrangements:*

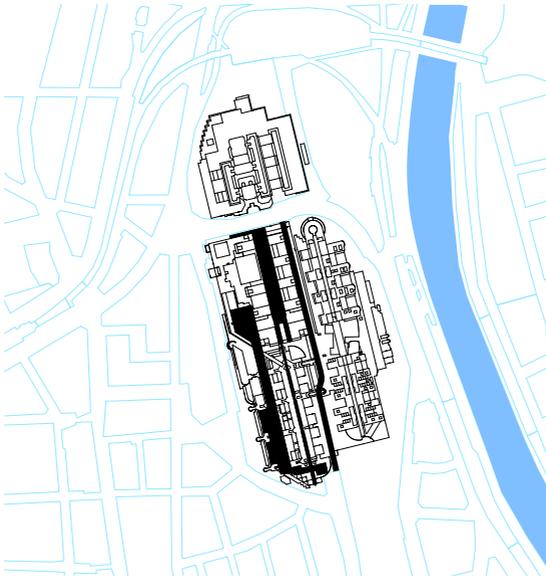
- es gibt immer wieder Konflikte mit den Überwachungsorganen vor Ort, zT auch mit einem Lokalbesitzer, jedoch keine mit den Firmen und deren Mitarbeiter, welche vor Ort ihre Stellplätze haben.

*Uhrzeit:*

- es ist grundsätzlich der Abend (ca. 7-10 Uhr), zum Teil wird man zu einer bestimmten Uhrzeit (zB 10 Uhr abends) wieder verwiesen, da man die Garage zusperrt



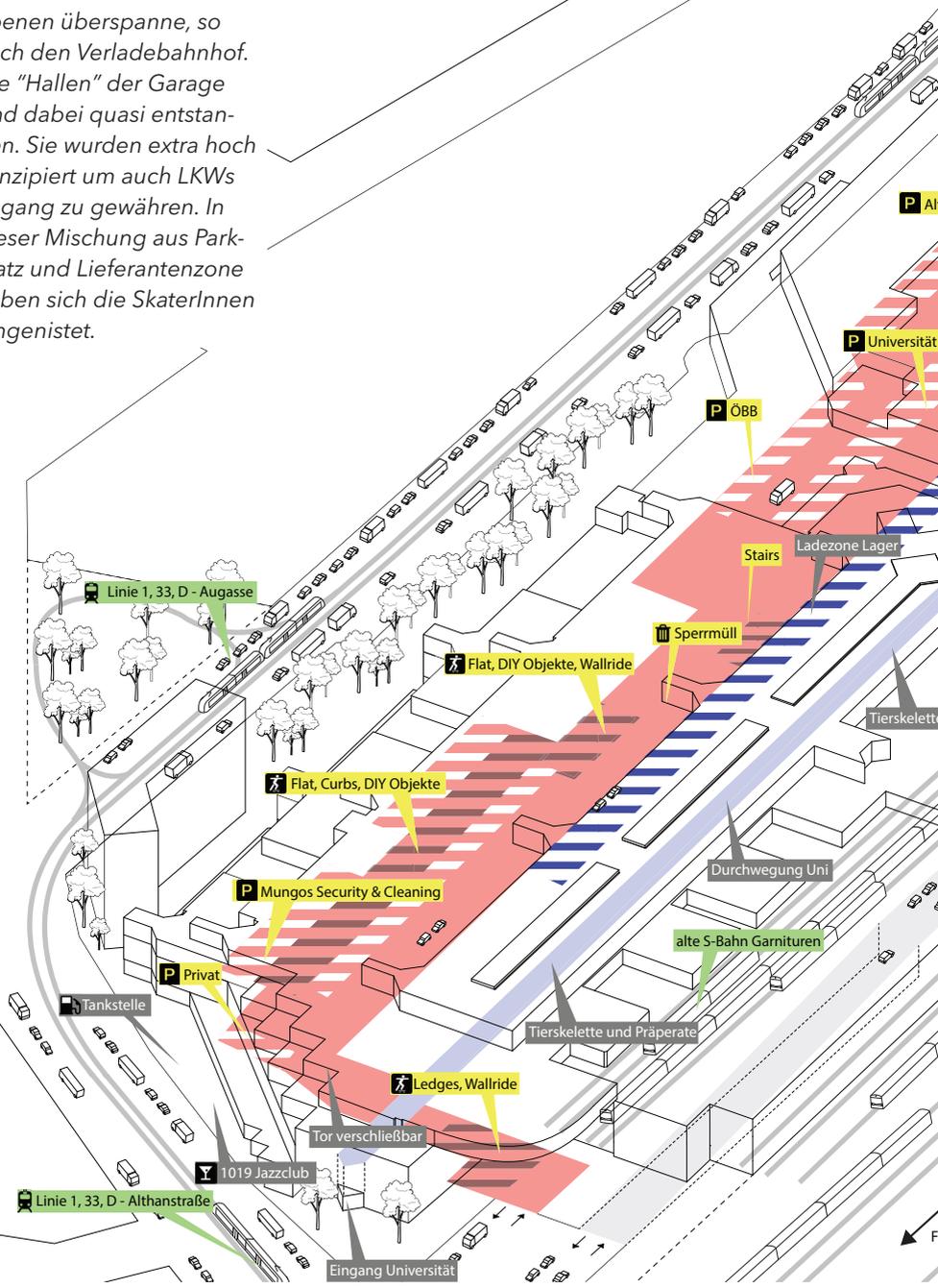
Lageplan



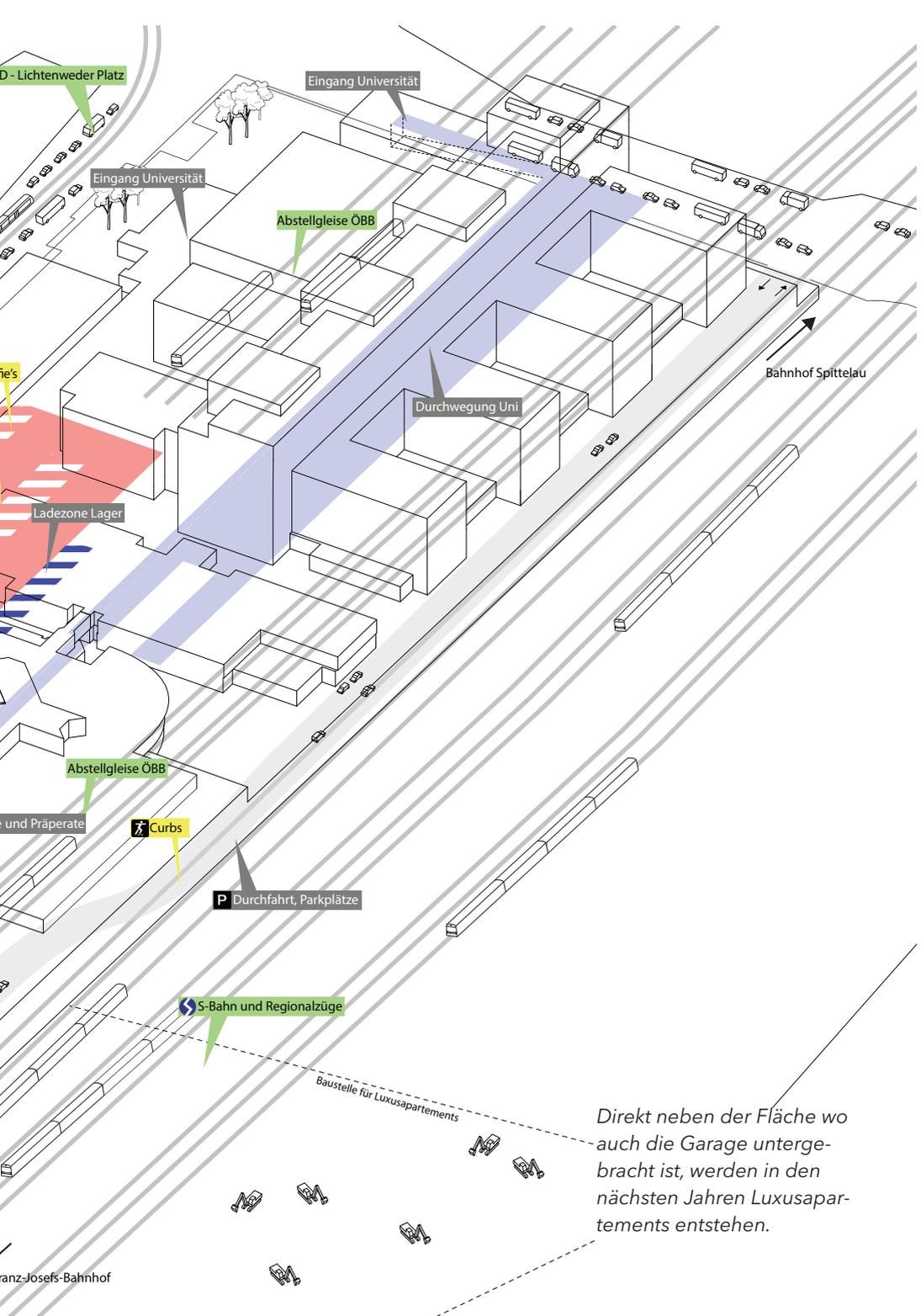
Lageplan mit Flächen

Linie 1, 33, D

Das Gelände der alten WU ist architektonisch gesehen relativ komplex. Baulich musste man mehrere Ebenen überspannen, so auch den Verladebahnhof. Die "Hallen" der Garage sind dabei quasi entstanden. Sie wurden extra hoch konzipiert um auch LKWs Zugang zu gewähren. In dieser Mischung aus Parkplatz und Lieferantenzone haben sich die SkaterInnen eingemischt.



Fr



D-Lichtenweder Platz

Eingang Universität

Eingang Universität

Abstellgleise ÖBB

ie's

Bahnhof Spittelau

Durchwegung Uni

Ladezone Lager

Abstellgleise ÖBB

und Präparate

Curbs

P Durchfahrt, Parkplätze

S-Bahn und Regionalzüge

Baustelle für Luxusapartements

Direkt neben der Fläche wo auch die Garage untergebracht ist, werden in den nächsten Jahren Luxusapartements entstehen.

Franz-Josefs-Bahnhof

## Ort 1 - Eingangsbereich:

Im Bereich der Einfahrt findet man gleich den ersten Spot, den ersten Ort an dem sich SkateboarderInnen aufhalten.

Dieser Teil der Garage setzt sich aus zwei Ledges zusammen sowie einem Wallride, welcher eigentlich ein Prellbock aus Beton ist. Man sieht auf den Fotos (Abb. 4.1) alte Garnituren der ÖBB stehen. Bahngeräusche sind ein ständiger Begleiter, auch die Geräusche von Verladetätigkeiten. Der Bereich auf dem Foto gehört jedoch zu jenen Orten, welche eher als dauerhaftes Abstellgleis verwendet werden, und somit wenig genutzt sind, außer von den Ganituren welche dort schon ein längeres Dasein fristen.

Der Prellbock ist insofern Interessant, da er ein legendärer Spot in der Garage ist, vermutlich auch einer der ersten. Weiters ist er im Zusammenhang mit den erwähnten DIY Stömungen, vor Ort, gleich der erste Spot der ins Auge fällt. Der Übergang zwischen Flat und Wall wurde nämlich ausbetoniert um einen angenehmeren Übergang zu schaffen. Auch wurde ein Riss im Prellbock verfügt. All das wurde gemacht um den Geschwindigkeitsverlust so gering wie möglich zu halten, und um ein "Hängenbleiben" zu verhindern. Mittlerweile wurde der Übergang bereits mehrmals ausgebessert. Tricks die darauf gemacht werden sind meist sogenannte Wallrides, und Drop Ins. Das zweite Element(e) ist die Ledge (Abb. 4.2). Hier gab, und gibt es immer wieder Konflikte mit Personen aus der Bar (siehe Axonometrie) in der Nähe, aber auch mit Menschen die dort unterwegs sind, jedoch hält sich das in Grenzen, da die Skater meist schon akzeptiert wurden. Die Ledges treten hier in einer klassischen Form auf, als Element des Streetskatens. Die Tricks belaufen sich auf diversen Grinds und Slides. Dadurch dass es auf einer Seite (in Richtung Garageninneres) Stufen gibt, werden diese auch im Zusammenhang mit Manuals/Wheelies verwendet (nur eine Achse bzw. zwei Reifen haben Kontakt zum Boden). Zu guter Letzt sollte man den Flat auch noch erwähnen, da er durchaus auch geskatet wird, es werden diverse Flatricks gemacht, also Tricks die keiner Rampe, oder Ähnlichem, bedürfen. Dieser Ort kommt vorwiegend ohne die selbstgebauten, flexiblen Elemente aus, welche sonst in der Garage oft verwendet werden. Das hängt damit zusammen, dass man hier ein erhöhtes Verkehrsaufkommen hat, und deshalb keine Obstacles in den Verkehrsweg stellen möchte. Außerdem ist der Weg von den Müllcontainern zum Ort relativ weit.

**Abb. 4.1**  
Der Prellbock, im Hintergrund  
gut erkennbar, alte Eisen-  
bahngarnituren.



**Abb. 4.2**  
Ledges im Einfahrtsbereich.



**Abb. 4.3**  
Der Prellbock, gut erkenn-  
bar sind die ausbetonierten  
Fugen, um einen besseren  
Übergang zu schaffen.



## Ort 2 - Bereich Parkplätze:

Der zweite und wichtige Ort in der Garage, befindet sich auf der Höhe der Parkplätze wo die Firma *Mungos Cleaning&Security* ihre Parkplätze hat. Vor Ort befinden sich diverse Curbs, und eine Art Wall (Abb. 4.5) welche jedoch auch als Ledge verwendet wird. Der Übergang ist hier fließend. Auch hier wird natürlich auch der Flat geskatet, mit dem Unterschied, dass DIY Objekte zum Einsatz kommen. Da der Bereich, welcher geskatet wird, nicht den direkten Verkehrsweg betrifft, kann man hier Objekte aufstellen. Es ist durchaus wichtig, vor Ort auf solche Dinge zu achten, da es sonst schnell zu Beschwerden kommen kann, welche dazu führen, dass man verwiesen wird. Gleiches gilt auch für das Befahren von Objekten nahe der Gleisanlagen, welche regelmäßig benutzt werden (betrifft nicht die Abstellgleise welche man auf den Fotos sieht).

An diesem Ort werden in jeder Saison neue Objekte gebaut, welche die SkaterInnen verwenden. Die Materialien die verwendet werden stammen vorwiegend aus den Sperrmüllcontainern in der Garage (siehe Collage und Abb 4.8 auf nächster Seite). Die Objekte reichen von einzelnen Spanplatten welche an Stützen und Wände gelehnt werden um Walls zu erzeugen, bis hin zu gebauten Rails (Abb 4.6). Für letztere werden jedoch Werkzeuge benötigt, was dazu führt, dass man sich logistisch, zumindest kurzfristig, damit befassen muss wer zB einen Akkuschauber mitnehmen kann, wer Schrauben usw. Auf Grund des Aufwandes werden nicht alle Objekte vor Ort, aus Sperrmüll zusammen gebaut. Es gibt auch Fälle, in welchen jemand ein Obstacle an einem anderen Ort vorfertigt. Das hat oft verschiedene Gründe, zum einen, dass man das Werkzeug nicht herumschleppen muss, zum anderen kann es auch sein, dass jemand Material bei sich zuhause hat und es deshalb vorfertigt. Der logistische Aufwand wird natürlich dadurch größer, da man, je nach Größe, ein Auto braucht. Auf Grund dieser Problematik, und auch jener, dass man die Objekte wieder verstecken muss, fallen sie meist relativ klein aus, was natürlich eine gewisse Kreativität von Seiten der SkaterInnen verlangt. Ein weiterer Grund für die sporadische Art und Weise wie die Dinge gebaut werden, ist jener, dass man hier nicht für die Ewigkeit bauen will. Zu oft verschwinden einzelne Objekte, sie werden vermutlich entsorgt.



**Abb. 4.4**  
Die Curbs welche für Grinds  
und Slides verwendet werden



**Abb. 4.5**  
Eine der Laderampen mit den  
Walls/Ledges.



**Abb. 4.6**  
Ein selbstgebautes Obstacle,  
aus Resten von Sperrmüll und  
alten Skateboards.

## Ort Allgemein:

Erwähnenswerte Flächen an diesem Ort sind die Müllplätze, bzw. deren Lagerplätze.

Es gibt einzelne Ansammlungen von Containern (Abb. 4.8), die zum Teil nicht verschlossen sind. Es handelt sich hierbei um Container für Altmetall, Holz und sonstigen Sperrmüll. Der Sperrmüll, bzw. alte Paletten, oder Ähnliches, werden aber auch, über den ganzen Ort der Garage verteilt, gefunden. Jeder der dort in irgendeiner Weise vertreten ist, also Firmen, hat quasi einen eigenen Müllplatz. Und je nach Firma, fallen spezifische Müllarten an. Für die SkateboarderInnen ist der Müll der von den ÖBB anfällt am wertvollsten (also jener in Containerne) weil es sich hierbei meist um Sperrmüll in Form von Brettern und Ähnlichem handelt. Vorwiegend findet man den Müll in Bereichen der Verschiebung, bzw. der Laderampen (Abb. 4.7, siehe auch Axonometrie). Es sollte jedoch vermieden werden die Gleisanlage direkt zu betreten, es kann sonst zu Problemen mit den Bahnmitarbeitern kommen. In dem ganzen Areal gibt es noch einige kleiner Orte welche geskated werden, so zB diverse Stufen zu Laderampen (Abb 4.9). Vereinzelt gibt es noch Spots in den oberen Geschossen (siehe Axonometrie). Hier hat man aber das Problem, dass man sehr stark vom Verkehr eingeschränkt wird und zum Teil auch des Platzes verwiesen wird. So spielt sich das Geschehen in erster Linie im "Kellergeschoss" ab.

Man sieht, es sind eine Reihe von Prozessen, welche an diesem Ort ineinander greifen, und sehr typisch für das Skateboarden sind. Es finden eine Reihe von Transformationen statt welche auch aus architektonischer Sicht interessant sind. Diese Transformationen beziehen sich in erster Linie auf die Funktionalität des Ortes, und der einzelnen Unterorte.

*"But, as he (Lefebvre) also notes, it is through revolt against normative spaces of representation that there is the 'prospect of recovering the world of differences - the natural, the sensory/sensual, sexuality and pleasure'. 'its spaces of representation - wherein skateboarders re-image architectural space and thereby recreate both it and themselves into super-architectural space.'"*

*Iain Borden, Skateboarding Space and the City, Chap. 5, S 89*

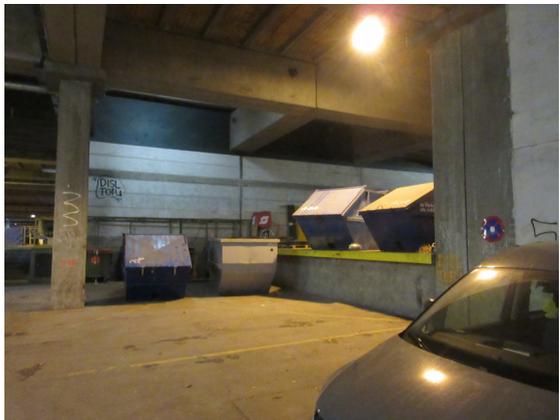
**Abb. 4.7**

Die Parkplätze und Zugarnituren prägen das Bild in der Garage



**Abb. 4.8**

Die Sperrmüllcontainer der ÖBB. Aus diesen wird immer wieder Müll zum Bau von Obstacles verwendet. Nach der Benutzung wird alles wieder verräumt. Müll bleibt nicht zurück.



**Abb. 4.9**

Ein weitere Spot in der Garage, die Stufen werden immer wieder geskatet.



**Abb. 4.10**  
 Das Piktogramm soll die Zusammenhänge veranschaulichen. Müll wird produziert von den Firmen, dieser wird von SkaterInnen zum Bau von Obstacles verwendet.



Iain Borden bezieht sich in diesem Zusammenhang sehr stark auf Lefebvre und seiner Theorie "The Production of Space", wobei er daraus ableitet, dass SkateboarderInnen architektonischen Raum neu interpretieren und damit den Raum neu definieren (und sich selbst). In meinen Augen definieren sie den Raum der WU Garage zwar nicht komplett neu, da er ja am Ende wieder in seine Ursprungsfunktion zurück "transformiert" wird, jedoch schaffen sie es für kurze Zeit einen Ort, einen Raum für sich zu vereinnahmen und diesen nach ihren Vorstellungen zu gestalten. Im Fall der WU Garage funktioniert das zum einen durch Obstacles vor Ort, also stationäre Objekte, eben wie der Prellbock der zur Wall wird, der Randstein der zur Curb wird, die Absturzsicherung die zur Ledge wird usw., zum anderen durch DIY Objekte welche von den SkaterInnen gebaut werden und dort für den Zeitraum einer Session (siehe Begriffsbestimmung) aufgestellt werden. Sie transformieren den Raum aber auch, wie das Iain Borden mit Hilfe von Lefebvre formuliert, durch ihre Bewegung, also durch ihre Tricks. Die Objekte werden natürlich erst durch die Tricks transformiert bzw. wird der Raum erst durch SkaterInnen transformiert, welche sich darin bewegen, Tricks machen und herumfahren.

Dies geht so weit, dass sie mit einzelnen Akteuren vor Ort Arrangements treffen, entweder direkt, oder durch stille Übereinkunft im Sinne einer gegenseitigen Toleranz. Das äußert sich eben dadurch, dass Dinge wie

**Abb. 4.11**  
Skateboarder  
beim Transport  
einer selbstge-  
bauten Rampe  
(Quater).  
Foto: Max  
Schneller



**Abb. 4.12**  
Ein Skater grin-  
det auf der Curb  
(Five O Grind).



Müll und Obstacles wieder weggeräumt werden, keine Wände besprüht werden oder sonstiges. Geht aber auch so weit, dass man sich mit Personen unterhält welche gerade Pause machen und dergleichen. Gelegentlich passiert es, dass die Polizei einen Verweis ausspricht, was aber, im Vergleich zu anderen Situationen, ohne Probleme verläuft. Man ist im Grunde sehr darauf bedacht, diesen Ort noch länger nutzen zu können und somit sehr erpicht darauf niemandem auf die Füße zu treten. Die Arrangements führen aber auch dazu, dass man einen gewissen Zeitraum hat in welchem man sich an dem Ort aufhalten kann. Dieser ist meist am Abend, da zu diesem Zeitpunkt die meisten Menschen, welche in den Universitätsgebäuden tätig sind sich schon am Weg nach Hause befinden.



## 4.2 Karlsplatz/Resselpark :

Der Karlsplatz ist ein städtischer Raum in Wien, der einerseits einzigartig ist, andererseits jedoch ein Ort ist, der durchaus typisch für Wien ist. Vielleicht zeichnet er sich jedoch durch seine Größe aus. In jedem Fall ist er aus stadplanerischer Sicht sehr geschichtsträchtig.

Für mich ist er deswegen typisch für Wien, da er von mehreren Verkehrsachsen begrenzt wird, jedoch durch seine Größe den Vorteil hat, dass man doch so etwas wie Ruhe an dem Ort genießen kann. Gleichzeitig durchtrennt eine Achse den Platz aber. Die Resselgasse durchschneidet den Platz, für den Laien nicht unbedingt ersichtlich, aber bei Betrachtung eines Planes von dem Ort wird man sehr schnell erkennen, dass sich in Richtung Sezession der Platz fortsetzt. Die Einbettung inmitten der Verkehrsachsen führt auch dazu, dass eine Verbindung von 4. Bezirk zum 1. Bezirk, schier unmöglich erscheint. Diese Funktion übernehmen, oder sollten sie übernehmen, die beiden U-Bahnpassagen. Wobei die Kärntner-torpassage jene ist, welche hauptsächlich genutzt wird um in den 1. Bezirk zu gelangen. Dementsprechend ist sie mit diversen Geschäften und Lokalitäten ausgestattet. Die Passage bei der ehemaligen Stadtbahnstation von Otto Wagner ist hingegen rein funktional, als Ort, wo man die Verlängerung der Wienzeile umgehen kann und schnell zu den U-Bahnlinien kommt. Letztere wird zB von SkateboarderInnen immer wieder befahren. Die Passage in Richtung Kärntnerring Oper wurde ab 2009 renoviert und umgebaut, jedoch die Passage in Richtung Künstlerhaus und Musikverein nicht. Parallel dazu, aber auch davor, wurde von behördlicher Seite eine "Aktion Scharf" gegen die Drogenszene vor Ort durchgeführt, diese verlagerte sich dadurch auf andere Plätze und Orte in Wien. Man versuchte über die Renovierung der Passage auch einen Imagewandel des Platzes selbst herbeizuführen. Wenn man den Platz heute besucht, so scheint es, als sei das auch gelungen. Kritische Stimmen sehen die Vorgehensweise jedoch äußerst fraglich, da es zB im Zuge der "Aktion Scharf" rein um Symptombekämpfung ging, also dass man die Drogenszene von dem Ort weg bekam, nicht zuletzt um den Platz für Touristen attraktiver zu machen.

Seit jeher wird der Platz touristisch stark frequentiert, Grund dafür sind natürlich die diversen Sehenswürdigkeiten, und natürlich die Nähe zum 1. Bezirk. Jedoch wär es falsch zu behaupten, der Platz würde nur von der Drogenszene dominiert, der Ort wird natürlich auch stark von Studenten und Menschen am Weg zur Arbeit besucht und genutzt. Mittlerweile rückt auch immer mehr der Aspekt der Freizeitgestaltung in den Fokus. Zu den

genannten Nutzungen durch die verschiedensten Gruppen trägt auch bei, dass es sich um einen Verkehrsknotenpunkt handelt. Es kommen hier viele öffentliche Verkehrsmittel zusammen (U1, U2, U4, 62, 1, Badner Bahn). Wie schon erwähnt wurde die Nutzung über die letzten Jahre immer vielfältiger, das lag auch daran, dass man immer öfter den Platz für diverse Veranstaltungen, vorwiegend im Sommer, verwendete. Auch wenn der Platz eine gewisse Gestückertheit aufweist und es den Anschein hat, dass er mit seinen Inseln in dem Sinn gar keine Parkanlage ist, und mir von planerischer Seite immer wieder gesagt wurde, der Ort sei *„unbespielbar“*, so scheint er doch zu funktionieren. Ich selbst kann das insofern bestätigen, da er für die Gruppe der SkateboarderInnen sowohl in den verrufenen Zeiten funktionierte, als auch in der jetzigen Phase des Karlsplatzes. Das bringt mich zu dem Punkt, warum der Platz, nach seiner bewegten Geschichte für mich interessant ist. Sie, die SkaterInnen, sind in meinen Augen jene Gruppe, die den Platz in seiner Komplexität erfasst haben und ihn dadurch auch nutzen. Einfriedungen werden zu Rampen, Sitzmöglichkeiten zu Hindernissen, Passagen zu *„Indoorskateparks“*. Dies führt, und führte unweigerlich immer wieder zu Konflikten, vor allem in der Passage in Richtung Musikverein. Interessant ist auch, dass es an dem Ort einen Skatepark gäbe, welcher von den SkaterInnen aber fast komplett gemieden wird, hingegen wird alles anders geskatet. Für mich sind in diesem Zusammenhang die Transformation der Funktion von Objekten relevant, sowie die Arrangements, die immer wieder in der Passage mit Aufsichtsorganen getroffen wurden. Diese versuche ich anschließend in Form von Grafiken, einer Collage und Pitkrtogrammen zu erklären und aufzuschlüsseln.

*Raum:*

- *urbaner Platz*
- *weitläufig*
- *teilt sich in kleinere Plätze*

*Akteure:*

- *Studenten*
- *Touristen*
- *Radfahrer*
- *Obdachlose*
- *Spaziergänger*

*Objekte:*

- *Einfriedungen*
- *Sitzmöglichkeiten (diese waren so nicht als Sitzbänke geplant)*
- *Passage, Ledges*

*Material (aus was sind Objekte):*

- *Pflastersteine*
- *Granit*

*Erreichbarkeit:*

- *U Bahn*
- *Strassenbahn*
- *Bus*

*Verkehrsströme:*

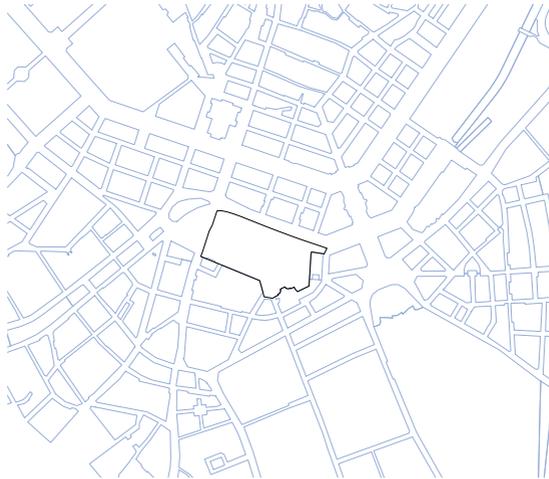
- *im Falle der Passage ist das gesamte Areal ein Verkehrsweg*
- *im Außenbereich zwischen den "Inseln"*

*Arrangements:*

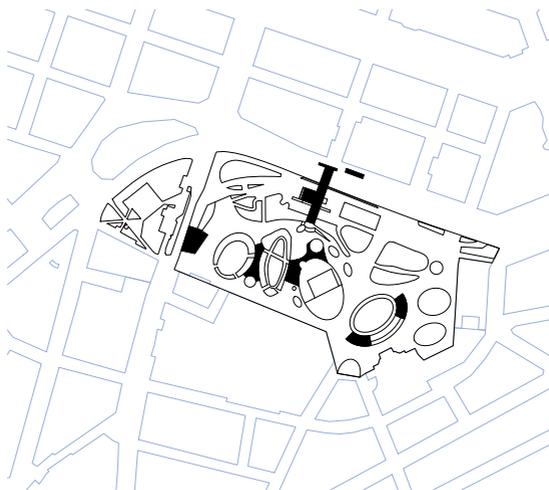
- *in der Passage mit den Wiener Linien*
- *zT mit Polizei*
- *Außenbereich, keine direkten*

*Uhrzeit:*

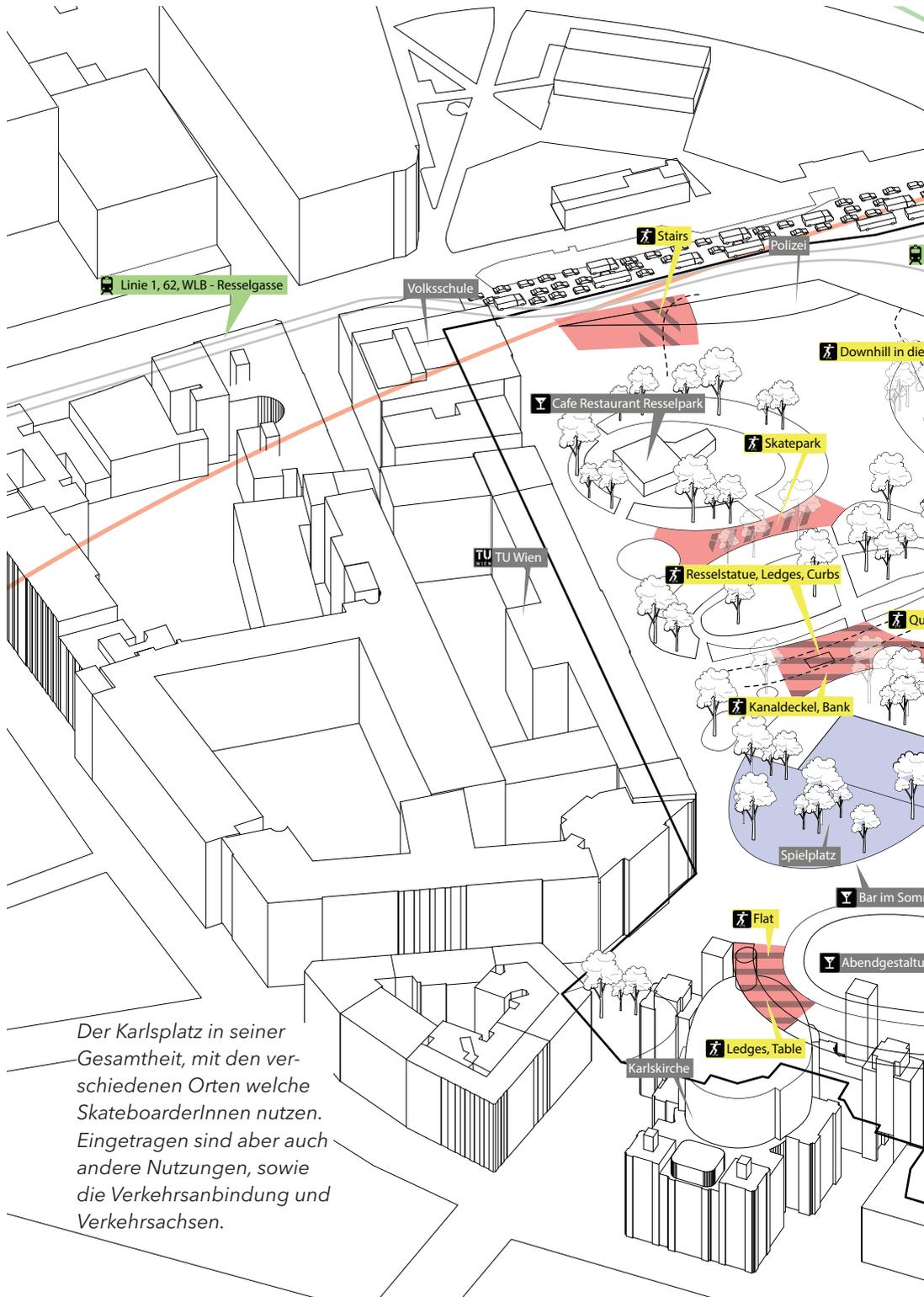
- *Passage nach 9 Uhr*
- *Außenbereich keine Zeitliche Einschränkung, lediglich Witterungsbeding und Veranstaltungen*



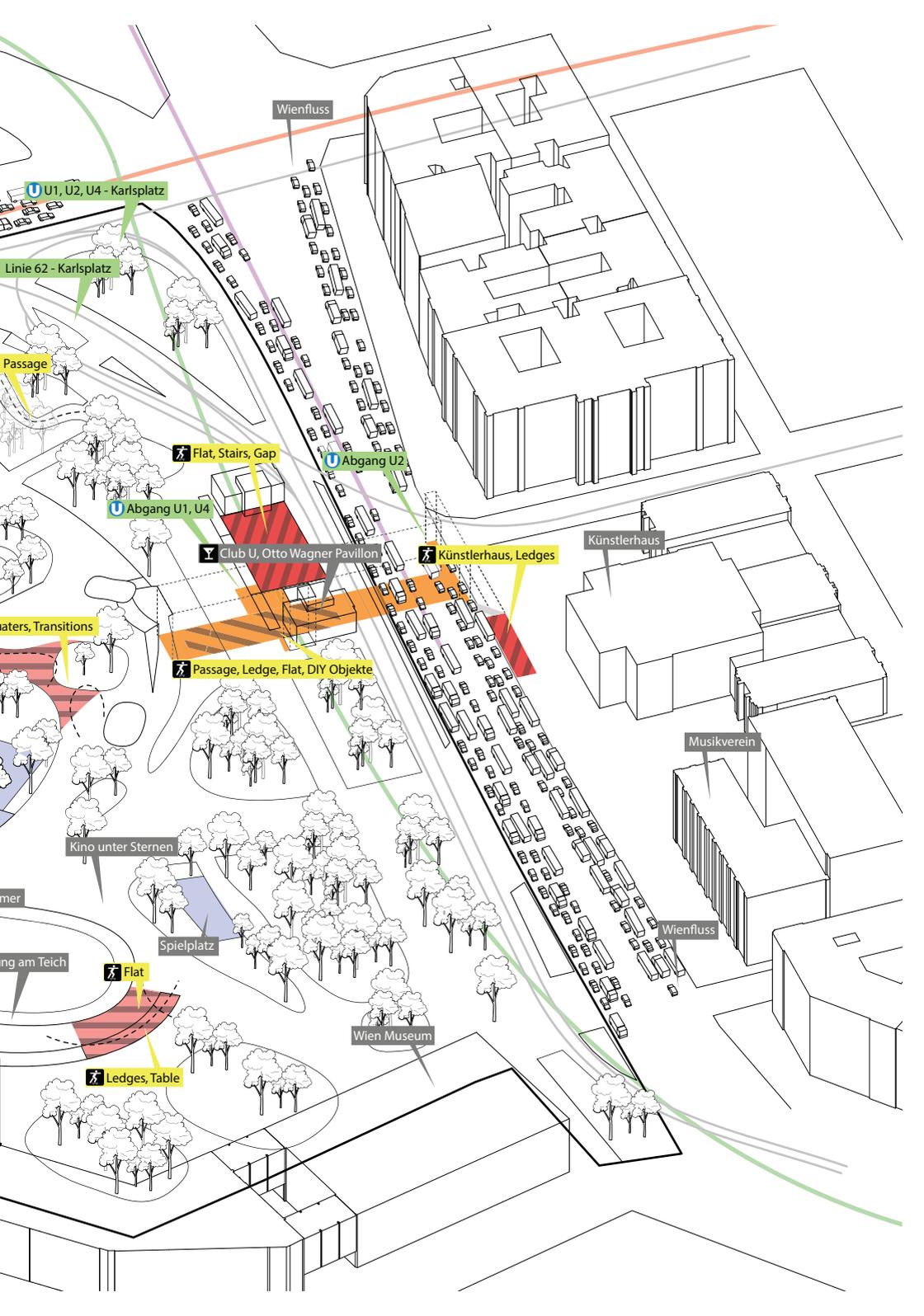
Lageplan



Lageplan mit Flächen



*Der Karlsplatz in seiner Gesamtheit, mit den verschiedenen Orten welche SkateboarderInnen nutzen. Eingetragen sind aber auch andere Nutzungen, sowie die Verkehrsanbindung und Verkehrsachsen.*



Wienfluss

U1, U2, U4 - Karlsplatz

Linie 62 - Karlsplatz

Passage

Flat, Stairs, Gap

Abgang U1, U4

Club U, Otto Wagner Pavillon

Künstlerhaus, Ledges

Künstlerhaus

Musikverein

Wienfluss

Kino unter Sternen

Spielplatz

Flat

Ledges, Table

Wien Museum

Im Wesentlichen werden am Karlsplatz hauptsächlich drei Orte geskatet. Hierbei handelt es sich zum einen um den Raum rund um die Resselstatue, sowie den Raum um die Grüninsel in Richtung der Passage. Weiters gibt es den Bereich in der Passage, welcher sich vor allem durch seine Witterungsgeschütztheit auszeichnet, und zuletzt um den Bereich vor der Karlskirche, mit den flachen Stufen und den meist als Sitzmöglichkeit verwendeten "Tables".

### **Resselstatue und Grüninsel:**

Der Ort besteht aus verschiedenen Streetobjekten. Zum einen gibt es die Resselstatue, welche aus Obstacles in Form von Ledges und Curbs besteht, zum anderen wird das Flat im Bereich der Statue geskatet. Interessant ist hierbei, dass der Sockel, welcher zum Teil als Sitzplatz verwendet wird, von den SkaterInnen vereinnahmt wird. Der Platz an sich wird eher selten als Ort zum Verweilen angenommen, man sieht Menschen den Platz eher temporär nutzen, während sie auf andere Personen warten. In erster Linie ist es ein Durchzugsort, wo Menschen von, oder zur U-Bahn gehen. Deshalb ist er in diesem Zusammenhang ideal für die SkaterInnen. Man muss nur den Menschen ausweichen, welche sich hier durch bewegen. Man wird eher selten Probleme haben, dass sich jemand gestört fühlt, zumindest nicht so, dass er, oder sie, Aktionen setzt. Manchmal kommt es jedoch trotzdem vor, dass man von Seiten der Polizei dazu angehalten wird den Platz zu verlassen. Gleich neben der Resselstatue befindet sich ein Schachtdeckel, welcher manchmal geöffnet, bzw. aufgespreizt wird um so eine Art Bank zu erhalten. Mittlerweile ist der Ort im Sommer fast immer von SkateboarderInnen frequentiert, man wird vermutlich jeden Sommerabend SkaterInnen vor Ort vorfinden. Dies hat aber auch zur Folge, dass der Platz für Unbeteiligte eher unattraktiver wird, da durch den Lärm der Skateboards das Verweilen, zumindest für manche, unangenehm wird. Wobei man sich die Frage stellen muss, wie weit der Ort jemals als Aufenthaltsort angesehen wurde. In den Zeiten wo der Karlsplatz noch als Brennpunkt im Bezug auf Drogenkonsum galt, ward dieser Ort, mit der Grüninsel, Aufenthaltsort für die Abhängigen. Der zweite Spot in diesem Bereich befindet sich an der Grüninsel in Richtung Passage. Es ist einer der älteren Spots am Karlsplatz (sind wahrscheinlich alle drei wesentlichen Spots). An der Grüninsel ist die Quater, oder auch Transition genannt, das wesentliche Obstacle. Es besteht aus Pflastersteinen, was es äußerst rau macht, und besitzt deshalb vermutlich in gewissem Maß einen legendären Status unter den Skateboarder-



**Abb.4.13**

Die Resselstatue mit ihren Ledges und Curbs. Diese werden im Zuge des Skatens immer wieder eingewachst. Gut zu sehen sind auch die Sitzbänke welche von der Stadt Wien aufgestellt werden um eine besser Nutzun zu erreichen. Am Karlsplatz gibt es zum Teil einen Überschuss an Sitzflächen so scheint es.



**Abb.4.14**

Ein Skater beim "Abschleifen" von der Kante der Quater um sie besser Grinden zu können.  
Foto: Max Schneller

**Abb.4.15**

Die Quater der Grüninsel, wie sie genutzt wird - eigentlich dient sie nur der Einfriedung der Grünfläche  
Foto: Max Schneller



rInnen hat. Die Rauheit der Quater macht das Befahren mitunter sehr schwierig, was aber den Reiz des Obstacles aus macht. Diese Quaters findet man am gesamten Karlsplatz, da sie die Ummauerung der Grüninseln darstellen. Sie haben am gesamten Karlsplatz unterschiedliche Höhen und Steilheit. Die Quater an genau dieser Grüninsel zeichnet sich jedoch durch eine gute Anfahrt aus und auch die Krümmung, der sogenannte Shape, ist passend. Weshalb an dieser Stelle die Quater am meisten gefahren wird, meist im Zusammenhang mit der Resselstatue. Der Vorteil von diesem Ort ist, wie bei der Statue, dass er meist nur als Verkehrsfläche verwendet wird, man hat dadurch meist uneingeschränktes Skateboardvergnügen.

Ich führe diese beiden Orte auch deshalb an, weil sie durch die SkateboarderInnen eine permanente Nutzung erfahren. Diese Zwischenräume werden sonst eher wenig bis gar nicht als Aufenthaltsort verwendet, zumeist halten sich die Menschen im Sommer am Teich, vor der Karlskirche auf, oder auf den Grüninseln. Wie schon erwähnt waren diese Zwischenräume früher oft Aufenthaltsort für Drogenabhängige, die jedoch durch die Polizeipräsenz verdrängt wurden. Bis zu einem gewissen Grad wurde dadurch mehr und mehr die Nutzung durch SkaterInnen möglich gemacht, auch wenn man früher immer wieder von eben dieser verwiesen wurde. Da sich aber über die letzten Jahre eine immer größere Akzeptanz des Skateboardens durch Behörden und Passanten entwickelt hat, gibt es heute, zumindest in diesen Bereichen quasi keine Probleme mehr.

### **Otto Wagner Pavillon und Künstlerhaus Ledges:**

Ein weiterer Spot am Karlsplatz, welcher etwas anders funktioniert, wäre der Platz zwischen den beiden Otto Wagner Pavillons. Die Obstacles bestehen hier hauptsächlich aus einem Gap und Stufen. Der Flat zwischen den Pavillons wird dementsprechend als Anfahrt genutzt. Dieser Ort repräsentiert vielleicht noch mehr das Phänomen welches ich am Karlsplatz immer wieder beobachte. Und zwar handelt es sich hier um einen Ort, der nicht von den Menschen am Karlsplatz genutzt wird, das liegt zum einen daran, dass die Straße und die Straßenbahn daneben verlaufen. Zum anderen liegt es vermutlich daran, dass, abgesehen von den zwei Pavillons, welche Touristen fotografieren, nichts an dem Ort ist, was diesem eine Aufenthaltsqualität verleihen könnte. Lediglich die SkateboarderInnen verwenden den Ort. Auf dieser Ebene befindet sich auch noch ein Spot jenseits der Straße. Dieser gehört so gesehen eigentlich nicht mehr zu m

**Abb. 4.16**  
Die zwei Ledges,  
eingezwängt  
zwischen Straße und  
Radweg.  
Foto: [www.sk8.at](http://www.sk8.at)



**Abb. 4.17**  
Ein Ausschnitt des  
Platzes zwischen  
den zwei Pavillons.  
Gut erkennbar das  
Wiesen-Gap und die  
Stufen.  
Foto: [www.sk8.at](http://www.sk8.at)



Karlsplatz, ist aber eigentlich immer im Gespräch, wenn SkaterInnen am Karlsplatz unterwegs sind. Es handelt sich um zwei Ledges mit Granitplatten, sie werden vorwiegend für Grinds und Slides verwendet. Der Ort hat eine gewisse Ähnlichkeit mit dem Platz zwischen den Otto Wagner Pavillons. Auch dieser Ort erfährt nicht wirklich eine Nutzung, es verläuft ein Radweg daneben, und eben die große Straße. Im Wesentlichen ist der Ort nur ein relativ breiter Gehweg, welcher von Touristen am Weg zum Musikverein stark frequentiert wird.

### **Ledges, Tables am Teich:**

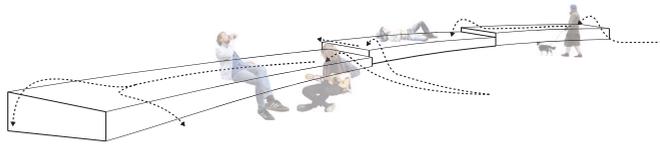
Dieser Ort sticht am Karlsplatz insofern hervor, da er, im Gegensatz zu den vorher genannten, durchaus von den Menschen als Ort zum Verweilen genutzt wird. Vor allem im Sommer ist der Platz sehr stark frequentiert, vorwiegend auch am Abend. Die "Sitzflächen", welche von den SkaterInnen genutzt werden, werden auch von anderen Menschen als Sitz- und Liegefläche benutzt. Das führt dazu, dass der Platz eine Art zeitliche Abhängigkeit bekommt, abseits von den üblichen Einschränkungen durch zB Wintermonate oder Regen. Dabei kommt hinzu, dass man sich den Raum tatsächlich mit anderen Nutzern teilen muss. Hier entstehen durchaus Konflikte zwischen den Nutzern und SkaterInnen. Meist wird der Konflikt aber insofern vermieden, dass man zu Zeiten fährt, wo weniger Menschen am Platz sind. Die Elemente zeichnen sich dadurch aus, dass man sie sowohl Grinden und Sliden kann, als auch als Manual Table verwenden kann. Das Ganze wird noch um die Komponente erweitert, dass sie abgetrept sind.

Wie ich schon angesprochen habe, sind in diesem Bereich, zumindest an warmen Tagen, sehr viele Menschen unterwegs, und lassen sich dort auch nieder um zu entspannen. Das hat zum Einen damit zu tun, dass es dort den Teich gibt, welcher an heißen Sommertagen einen kühlen Luftzug verspricht, und zum Anderen wurde der Bereich des Platzes durch diverse Veranstaltungen, über die letzten Jahre immer mehr zum eigentlichen Karlsplatz. Diese Entwicklung führte jedoch dazu, dass man als Skateboarderin den Spot direkt vor der Kirche mittlerweile bei Schönwetter eher selten befahren kann.

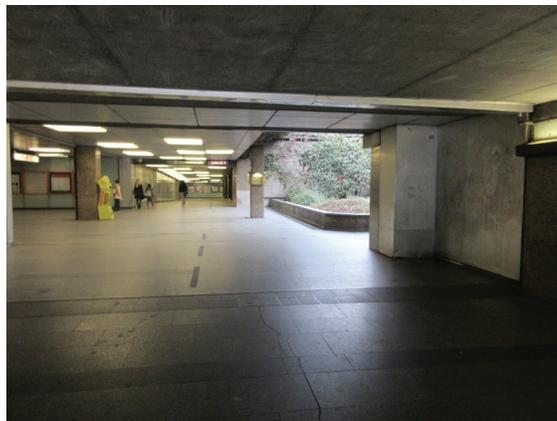
**Abb. 4.18**  
Ein Teil der Tables vor der Karlskirche. Diese werden im Sommer auch als Sitzbänke verwendet.



**Abb. 4.19**  
Darstellung der Befahrmöglichkeiten durch SkaterInnen



**Abb. 4.20**  
Die Passage in Richtung Künstlerhaus, am Tag, bei Schönwetter. Keine SkaterInnen



## Passage:

Die Passage am Karlsplatz ist einer von den witterungsgeschützten Spots in Wien. Da die Stadt, für ihre Größe, eine zu kleine Skatehalle hat, suchen SkaterInnen im Winter und bei Regen gern solche Orte auf (siehe auch WU Garage).

Ich möchte hier noch einmal anmerken, es handelt sich hier nicht um die Passage in Richtung Kärntnerring Oper, dort ist Skateboarden unmöglich und mit Strafen und Verweisen verbunden, sondern um jene, welche sich in Richtung Künstlerhaus ausrichtet. Dadurch, dass diese Passage keine Geschäftsflächen, zumindest nicht im Sinne der "großen" Passage, hat, bot sie sich immer wieder an, um bei Regen dort zu skaten. Die Obstacles bestehen im Wesentlichen nur aus einer Ledge, jedoch wird das Flat auch sehr geschätzt, da es aus relativ glatten Steinplatten besteht. Manchmal wird der Zeitungsständer zu einem Obstacle umfunktioniert, oder aber auch Holzplatten für diverse Hindernisse verwendet (siehe Abb.4.22). Das passiert jedoch nur bedingt, da das oft zu Problemen mit der U-Bahnaufsicht führt.

Grundsätzlich ist es so, dass man den Ort eher erst am Abend befährt, also in jedem Fall erst nach sechs, idealerweise ab neun Uhr. Somit gibt es neben der jahreszeitlichen Einschränkung noch die tageszeitliche. Das hängt damit zusammen, dass man vor diesen Uhrzeiten mit dem "Berufsverkehr", also einer großen Menge an Menschen zu kämpfen hat. Außerdem bekommt man davor auch eher Probleme mit der U-Bahnaufsicht.

Dies führt mich zum eigentlich wichtigsten Punkt der Passage, nämlich jenem der Arrangements. Diese sind hier, wie man vielleicht schon bemerkt hat, essentiell. So hat sich das Skateboarden in der Passage über die Jahre, vielleicht sogar Jahrzehnte hin, immer mehr assimiliert mit den "Vorgaben" der Wiener Linien. Anfänglich, hier spreche ich von jener Zeit, wo ich die Passage kennen lernte, also um 2009, war es so, dass man nach neun Uhr relativ wenig von Aufsichtspersonen zu befürchten hatte. Jedoch musste man sich an einen gewissen Rahmen halten. Damit meine ich etwaigen Müll wegzuräumen, den Zeitungsständer an Ort und Stelle zu lassen. Zu jener Zeit waren vorwiegend die Sozialarbeiter der U-Bahn (U-Help) unterwegs, und übernahmen zum großen Teil den Aufsichtspart. Als SkateboarderIn kam man somit häufig mit ihnen in Kontakt. Die Sozialarbeiter waren sozusagen ein Überbleibsel aus jener Zeit, wo der Karlsplatz ein Platz für Abhängige und Obdachlose war. Mit ihnen gab es eher selten Probleme, da man sich relativ schnell darauf einigte, wie man sich zu verhalten hat.

**Abb.4.21**  
Die Passage in  
Richtung Künst-  
lerhaus, in den  
Abendstunden,  
bei regnerischem  
Wetter. Einige  
SkaterInnen.

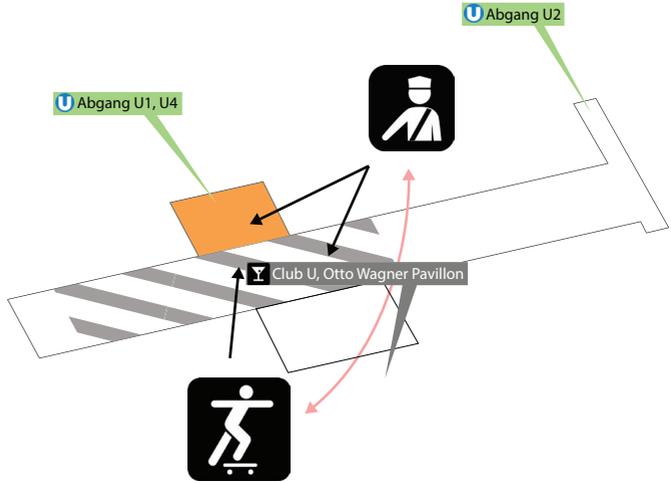


**Abb.4.22**  
Ein Skateboarder beim befahren der Ledge (Backside Smith Grind).  
In diesem Fall mit einer Holzplatte als Hilfsmittel (siehe auch Prozesse).  
Foto: Max Schneller

Außerdem kannte man sich zumindest augenscheinlich, über kurz oder lang. Zu diesen Zeiten wurde es nur dann problematisch, wenn relativ viele Menschen in der U-Bahn zugange waren, wodurch man oft dazu angehalten wurde, den Platz zu verlassen. Dies kam vor allem dann vor, wenn es Veranstaltungen gab. Eher selten, aber doch regelmäßig kam, es auch dazu, dass Passanten sich beschwerten. Nicht direkt (kam auch vor) bei den SkateboarderInnen, sondern meist bei der Stationsaufsicht, oder direkt bei der Polizei. Dies waren die problematischeren Tage, wo man zum Teil unter Androhung einer Verwaltungsstrafe den Ort räumen musste. Jedoch muss man auch hier erwähnen, dass es meist so ablief, dass gesagt wurde, *“es gab eine Beschwerde, fahrts bitte für die nächste halbe Stunde wo anders“*. Über die letzten Jahre funktionierte das ganz gut, jedoch nicht mehr, seitdem die Wiener Linien neue Securities eingestellt haben, welche die Aufsicht der Stationen übernahmen. Dadurch, dass diese natürlich das Phänomen der SkaterInnen vor Ort nicht kannten, kam es am Anfang zu diversen Konflikten. Hier wurde auch viel öfter eine Strafandrohung ausgesprochen. Mittlerweile ist es aber so, dass man wieder Übereinkünfte getroffen hat. So ist es zum Beispiel jetzt so, dass die U-Bahnaufsicht grundsätzlich sagt, dass man den Bereich vor den Rolltoren, welche an den Abgängen zur U-Bahn angebracht sind, als Raum zum Skateboarden verwenden darf. Dies wird unter dem Argument geführt, dass dieser Bereich nicht mehr in ihre Zuständigkeit fällt, sondern in den der Polizei. Das ist nun für die SkateboarderInnen insofern ein Vorteil, da die Polizei sich relativ selten die Mühe macht, SkateboarderInnen vom Platz zu verweisen. Hier habe ich nun zum einen das Phänomen, welches ich in den Prozessen schon anspreche, nämlich das des öffentlichen und privaten Raumes. Eigentlich ist es so, dass die Passage komplett zu den Wiener Linien gehört, und deshalb eigentlich privates Gut ist und somit der Verwaltungshoheit der Wiener Linien obliegt. Diese können also sagen, dass sie die SkaterInnen tolerieren oder, wie es auch in der Hausordnung steht, nicht zulassen. Es ist also interessant, dass sich mittlerweile die Toleranz, was dieses Platzverhältnis angeht, stark verschoben hat. Aus meiner Sicht nicht unwesentlich durch das Tun der SkaterInnen. Siehe zu den Platzverhältnissen auch die Collage, der grau schraffierte Bereich ist jener der *“offiziell“* bis auf Widerruf geskatet werden darf. Ein Problem, das jedoch zur Zeit entsteht, ist jenes, dass immer öfter SkaterInnen auch unter Tags fahren und zu den Stoßzeiten, womit die Wiener Linien und die U-Bahnaufsicht keine Freude haben. Wie sich das Ganze entwickeln wird, bleibt abzuwarten, es führt auch innerhalb der Szene immer wieder zu Diskussionen.

**Abb.4.23**

Die Übereinkunft wie sie zur Zeit in der Passage ist. Der Durchgangsbereich kann bis auf Widerruf geskated werden. Jedoch im Bereich zum U Bahnabgang ist es nicht mehr gestattet.



**Abb.4.24**

Der Skatepark am Karlsplatz, welcher kaum bis gar nicht genutzt wird.

Der Karlsplatz, der also von Seiten der Planung immer wieder skeptisch betrachtet wird, funktioniert also doch, und einen Teil dazu tragen in meinen Augen die SkateboarderInnen bei. Wenn ich mir die Grüninseln ansehe, so sehe ich dort jene Rückzugsorte, welche von verschiedensten Menschen genutzt werden, außerdem haben manche eine Funktion eingeschrieben (zB. Spielplatz). Dazwischen befinden sich die Verkehrsflächen, welche weniger Aufenthaltsqualität haben. Im Fall des Platzes bei den Pavillons

wegen der Straße, bei anderen einfach nur deswegen, weil ich an einem anderen Fleck am Karlsplatz mich entspannter aufhalten kann. Genau in diese Zwischenräume zwängen sich die SkaterInnen und schaffen etwas Neues, auch wenn es nur für kurze Zeit so ist. In diesen Zwischenräumen am Karlsplatz hatte man auch einmal die Idee eines Skateparks, welcher jedoch gar nicht angenommen wird. Es ist einer dieser Fälle, welcher ohne Absprache mit SkaterInnen und mit noch weniger Ahnung von der Materie geplant und gebaut, (siehe Abb.4.24). Der in meinen Augen, noch viel wichtigere Aspekt, ist jener der Arrangements. Diese Übereinkunft, welche sich eigentlich über Bestimmungen hinwegsetzt und somit einem Durchzugsort an kalten Winterabenden ein anderes Gesicht gibt. Etwas was man vermutlich über einen offiziellen Weg so nicht schaffen wird, zumindest nicht so schnell und kurzfristig. Vermutlich findet etwas wie Skateboarden auch schneller Anklang als etwa andere Interventionen, vielleicht nicht in der Passage am Karlsplatz, aber anderswo.



### 4.3 Nordbahnhofgelände - ALM DIY:

Die sogenannte ALM ist in meiner Arbeit ein Beispiel für einen Planungsprozess, welcher Anrainer auf den Plan rief, wo mit Behörden kooperiert wurde und gleichzeitig bauliche Maßnahmen gesetzt wurden. Im Zuge des Prozesses mussten sich die Gruppe der Skater mit behördlichen Bestimmungen auseinandersetzen. Dazu später mehr.

Zur Geschichte des Gebietes: Das Areal des ehemaligen Nordbahnhofs hat eine lange Geschichte. Es war vor allem in der Zeit der K u. K Monarchie der wichtigste Bahnknotenpunkt des Landes. Nach dem Zerfall der Monarchie verlor der Bahnhof immer stärker an Bedeutung, wurde aber vorerst weiter, vorwiegend, als Frachtenbahnhof verwendet. Da der Bahnhof im 2. Weltkrieg stark beschädigt wurde, stellte man den Personenverkehr nach 1945 vollkommen ein und verlegte diesen auf den Praterstern. Dieser ist bis heute ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt. Da durch moderne Neuerungen die Verlade- und Verschubzentren für Wien in andere Gebiete verlagert wurden, verlor das Nordbahngelände immer mehr an Bedeutung. Man begann ab 1994 Planungskonzepte für eine neue Nutzung zu erstellen, diese änderten sich über die Jahre immer wieder, zum Teil sehr stark. Ein Teil des Geländes wurde schon vor 1994 mit Bürobauten bebaut, der Flächenwidmungsplan für den Teil des Geländes wurde jedoch erst 2005 beschlossen. Mit der Errichtung des Bednar Park wurde 2008 ein Teil realisiert. Für die weitere Planung wurde das Leitbild von 1994 durch Wettbewerbe noch einmal neu gestaltet, es resultierte daraus das Leitbild 2014. Interessant bei den Leitbildern war, und ist, dass immer eine Bürgerbeteiligung angestrebt wurde. Anfangs, also in den 90er Jahren hatten jedoch die Investoren und sonstigen Verantwortlichen immer das letzte Wort. Erst in der jetzigen Phase gibt es, auch im Rahmen der Nordbahnhal-

7

Christian Peer beschreibt im Buch "Städtische Planungskultur im Spiegel von Konflikten, Protesten und Initiativen", von Frank Othengrafen und Martin Sondermann, in dem Kapitel zu "Aktuelle Proteste, Konflikte und Initiativen" über "Beteiligungspraxis und lokale Planungsstruktur" (S. 247). Er beschreibt in diesem Kapitel die Prozesse die notwendig waren, und sind, in einem *Bürgerbeteiligungsverfahren zur Entwicklung eines städtebaulichen Leitbildes* anhand vom Nordbahnhofgelände. Er stellt hier vier wesentliche Fragen, welche als Grundlage für seine weitere Vorgehensweise im Zusammenhang mit dem Experiment Nordbahnhal- und der dazugehörigen Vorarbeit dient. (siehe S. 262)

- *Wie werden Formen der Mitbestimmung in den Planungs- und Entwicklungsprozess eingebettet?*
- *Wie können Individuen oder Gruppen ihre spezifischen Werte und Interessen in Planungssysteme und deren institutionelle Kontexte einfließen lassen?*
- *Wer wird durch die spezifischen Interessen und Werte von Planungssystemen und deren institutionellen Kontexten privilegiert bzw. diskriminiert?*
- *Inwiefern ist eine Veränderung der lokalspezifischen Planungsstruktur erkennbar?*

le, eine neue Form der Bürgerbeteiligung zur Entwicklung des Gebietes vor Ort<sup>7</sup>. Im Zuge des Abrisses der Infrastruktur im Areal entstand eine größere Brache, welche sich schnell zu einer "Gstetten" entwickelte. Während in Richtung der Vorgartenstraße schon einige Wohngebäude bis 2014 realisiert wurden, war der Rest (siehe LP) weitestgehend sich selbst überlassen. Das hängt, oder hing, auch mit den Bauphasen zusammen.

Ab 2013/2014 begann eine Gruppe von Skatern das Areal, einen kleinen Teil davon, für sich zu entdecken. Zu diesem Zeitpunkt war das Gebiet Abenteuerspielplatz für die Kinder der Nachbarschaft, Hundewiese, sowie Ort für Drogendealer und Konsumenten. Auch zu erwähnen wäre, dass in der Anfangszeit der ALM (Name des DIY Spots), Obdachlose in der heutigen Nordbahnhofhalle ihr Quartier aufschlugen.

Die Skater begannen anfangs in kleinen Stücken, aus diversem Schutt und Beton einzelne Rampen zu bauen. Anfangs waren das nur zwei Banks.

Anhand des Beispiels des ALM DIY will ich mehrere Prozesse, welche ich im Kapitel *Prozesse* anspreche, näher beschreiben. Es waren mehrere Punkte ausschlaggebend, dass dieser Ort, bzw. dieses Projekt für mich relevant wurde. Zum einem ist es ein DIY Projekt, zum anderen fanden hier auf Grund der Skater Prozesse und Interaktionen mit der Umgebung statt. Im Speziellen mit den Anrainern, es ist aber auch wichtig, oder interessant, wie die Skateboarder sich organisierten, um einen Abriss zu verhindern, bzw. nach dem ersten Abriss sich neu formierten, und dadurch erreichten, den Ort auf eine legale, jedoch befristete Zeit zu erhalten. Im Sinne der planerischen Prozesse ist auch interessant, wie man mit anfänglich einfachen Mitteln einen kompletten Skatepark baut. Also die Prozesse um Finanzierung und Organisation, in diesem Zusammenhang sind einige Möglichkeiten an diesem Projekt ausprobiert worden. Der Park wurde im Herbst 2017 entgeltlich abgerissen, da der Vertrag von Seiten der ÖBB gekündigt wurde. Weiterhin wird die Fläche aber nicht bis 2025 bebaut, bzw. umgestaltet.

In weiterer Folge möchte ich noch das Folgeprojekt der SkateboarderInnen beleuchten, da es sich hier um einen Ort handelt, welcher dezitiert von der Stadt Wien zur Verfügung gestellt wurde, mit Beschränkungen, es ist sozusagen kein reiner DIY mehr, dieser wird in einer eigenen Analyse beschrieben (siehe St. Marx, *Minimundus*).

Als weiteres Beispiel muss man noch den Donaustadtbrücken SPOFF erwähnen, dieser war ein anderer DIY Spot, welcher ab 2003 gebaut wurde, und bis 2014 bestand. Es gab hier durchaus Parallelen zu dem ALM DIY, der wesentliche Unterschied bestand vermutlich darin, dass es weniger,

bis gar keine Anrainer gab. Ich erwähne ihn deswegen, da aus diesem eine Firma hervor ging, die sich aus Skatern zusammensetzt, welche nun offiziell Skateparks bauen, SPOFF OG. Ich erwähnen den Spot deswegen, da es erstens eine Vernetzung der Beteiligten gab, als auch Parallelen in der Entwicklung und man zum Teil voneinander lernte, vor allem in der zweiten Phase der ALM. Dies bringt mich noch zu den Phasen.

Wie schon erwähnt, wurde die ALM einmal abgerissen und wieder neu aufgebaut. Es sind sozusagen zwei Phasen, von denen man sprechen kann, und muss (auch ALM 1 und ALM 2 genannt). In der ersten Phase war auch der SPOFF noch aktuell, man bewegte sich quasi parallel auf mehr oder weniger unbekanntem Terrain. So war die erste Phase stark gekennzeichnet von einer Verstecktheit, und einer gewissen Zurückhaltung, auch im Zusammenhang mit Personen, die dort zugange waren. Hingegen in der zweiten Phase war alles viel offizieller und dadurch auch in gewisser Weise entspannter, dazu jedoch später mehr.

Um noch einmal auf die Nordbahnhofhalle zurückzukommen, sie spielt in gewisser Weise eine Rolle in dem Ganzen, zum einen dient es mir als Beispiel für einen Planungsprozess zur Entwicklung eines Gebietes und den dazugehörigen Strategien, und zum anderen als Vergleichsobjekt zu den Prozessen, welche im Zuge des Baues der ALM bewusst und unbewusst von den SkaterInnen angewandt wurden. Als Erstes werde ich jedoch damit beginnen, das Areal, also nicht das gesamte Gelände, aber den Teil, der die ALM betrifft, graphisch, und analytisch auf diverse Eigenschaften untersuchen.



**Abb.4.25**  
Das Gelände wie  
es nach dem ersten  
Abriss aussah

Der Spot an der Donaustadtbrücke, nahe der gleichnamigen U2 Station, startete eigentlich schon im Jahr 2003, wo man einzelnen Jerseys aufbetonierte und somit eine Art Wallride (eigentlich Transition) schaffte. Zu diesem Zeitpunkt hieß der Ort noch nicht Spoff. In weiterer Folge wurde immer wieder in kleinen Stücken etwas gebaut, man traute sich aber nicht wirklich. Erst im Jahr 2013 begann man mit einer großflächigeren Bebauung. Das Grundstück selbst war eine geplante aber nie ausgeführte Autobahnabfahrt, bzw. Autobahnbrücke. Eigentümer ist die STRABAG. Nachdem der Spot immer größer wurde, trat diese auch auf den Plan. Meines Wissens jedoch eher konstruktiv. Man bot den SkaterInnen einen Mietvertrag über die Nutzung des Areals an. Im Rahmen der Verhandlungen mussten sich die SkateboarderInnen organisieren. Sie gründeten die Offene Gesellschaft SPOFF OG. Dieser Schritt „erleichterte vieles“, sagt Wolfgang E., einer der Initiatoren.

Es wurde ab diesem Zeitpunkt also offiziell gebaut. Auch hier wurde wieder alles über Spenden einzelner Personen und Skateshops finanziert, zum ersten Mal trat aber auch Red Bull auf den Plan, als Spender (siehe Finanzierungsprozesse in diesem Kapitel). Durch die Abgelegenheit, der Ort ist zwischen Straße und U-Bahn eingeschlossen, gab es auch immer wieder Veranstaltungen, zB Grillfeste usw., was aber zu Beschwerden führte. Dadurch wurde der Mietvertrag nicht mehr verlängert. Der Spot bestand noch bis Anfang 2016, wobei ein Baustopp, mehr oder weniger, seit Anfang 2015 bestand.



**Abb. 4.26**

Foto: Jan Schiefermair



**Abb. 4.27**

Foto: Jan Schiefermair

*“frech musst sein”*

*Ben B., einer der beteiligten Skateboarder*

*Raum:*

- *altes Gelände des Nordbahnhofs*
- *Brache, Stadterweiterungsgebiet*

*Akteure:*

- *Obdachlose (im Keller einer Lagerhalle)*
- *Hundebesitzer*
- *Kinder aus der Umgebung*
- *zT Anrainer der neuen Gebiete*
- *Nordbahnhallen Gruppe*

*Objekte:*

*- es handelt(e) sich hier um eine kompletten DIY Landschaft,  
bestehend aus:*

- *Quaters*
- *Banks*
- *Ledges/Curbs*
- *verschiedenste Kombinationen*

*Material (aus was sind Objekte):*

- *Beton*

*Erreichbarkeit:*

- *über U1 Vorgartenstraße, sowie Linie 2 Dresdnerstraße*
- *jedoch war es mit einem Fußmarsch verbunden, da man die gesamte Brache durchqueren musste*

*Verkehrsströme:*

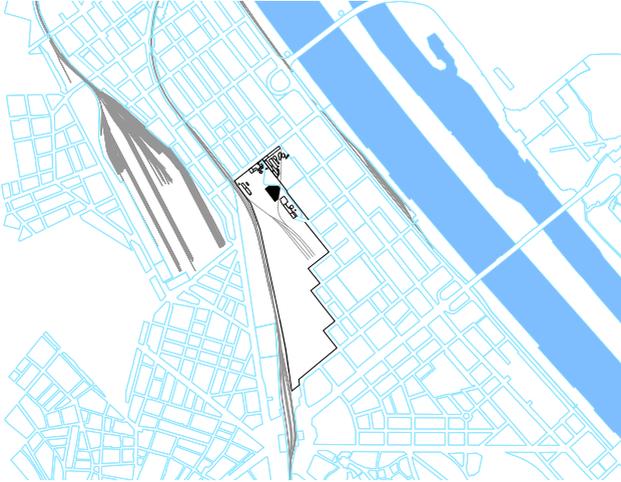
- *gab es keine, Trampelpfade, welche von einzelnen Personen benutzt wurden*

*Arrangements:*

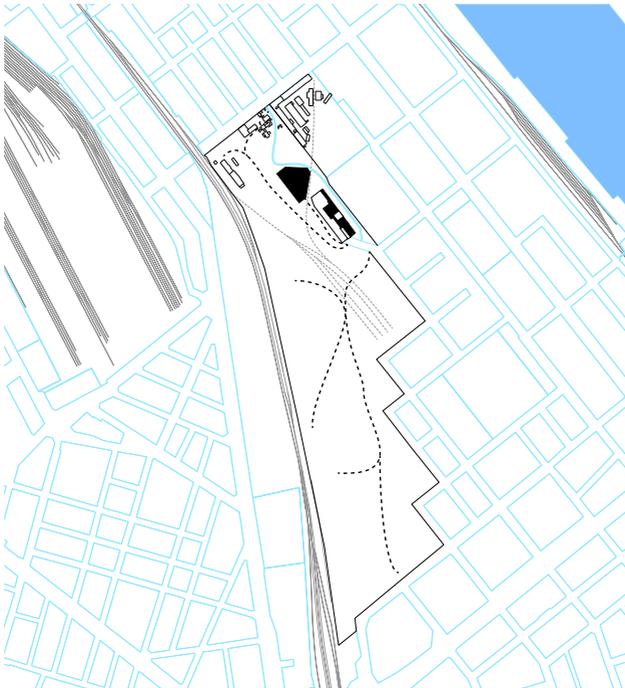
- *anfänglich maximal mit Obdachlosen*
- *später mit den ÖBB (Grundeigentümer)*
- *Anrainer*

*Uhrzeit:*

- *ganztägig, Beschränkung durch Lichtverhältnisse*

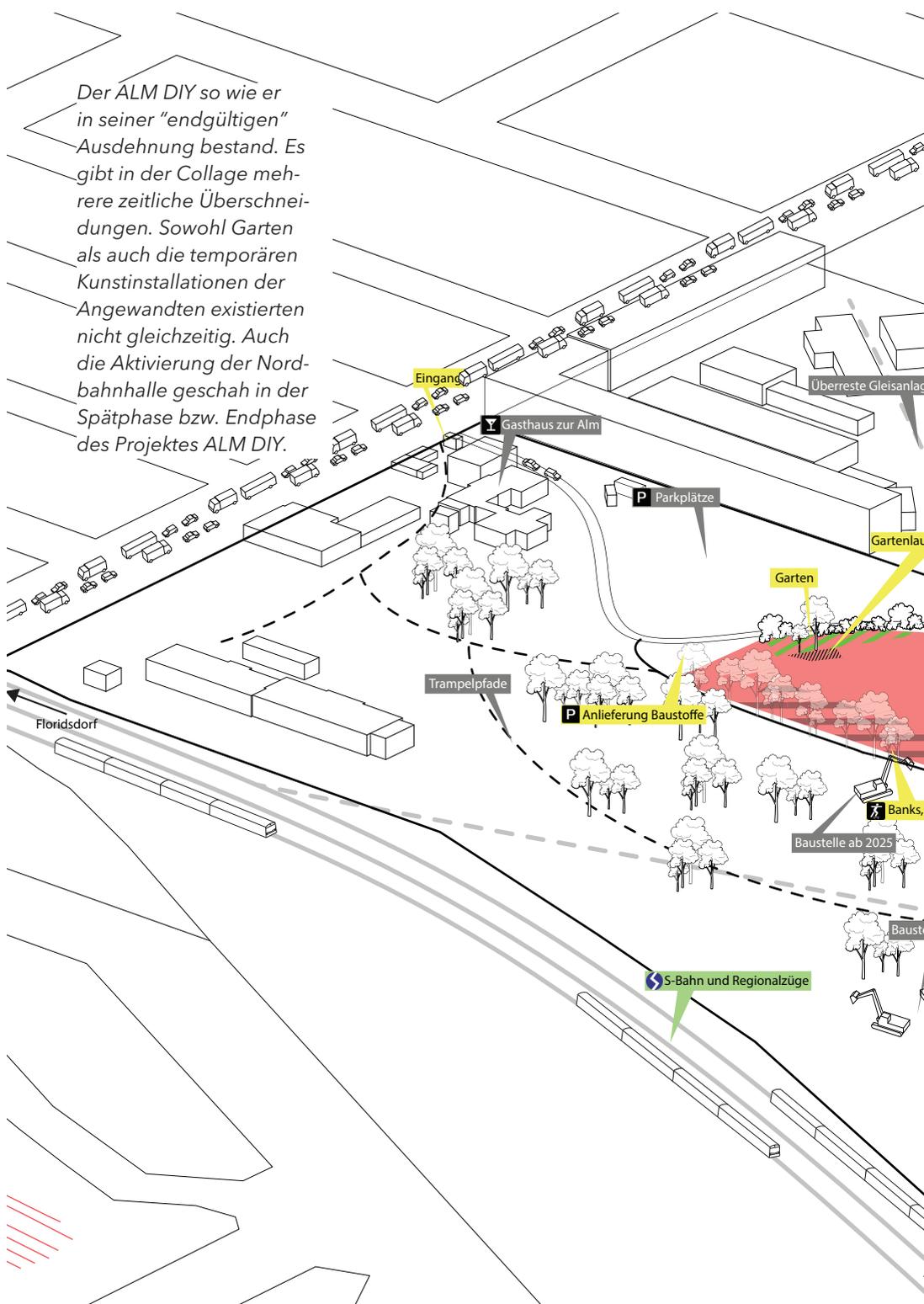


Lageplan



Lageplan mit Flächen

Der ALM DIY so wie er in seiner "endgültigen" Ausdehnung bestand. Es gibt in der Collage mehrere zeitliche Überschneidungen. Sowohl Garten als auch die temporären Kunstinstallationen der Angewandten existierten nicht gleichzeitig. Auch die Aktivierung der Nordbahnhofhalle geschah in der Spätphase bzw. Endphase des Projektes ALM DIY.



Eingang

Gasthaus zur Alm

Überreste Gleisanlagen

P Parkplätze

Gartenla

Garten

Trampelpfad

P Anlieferung Baustoffe

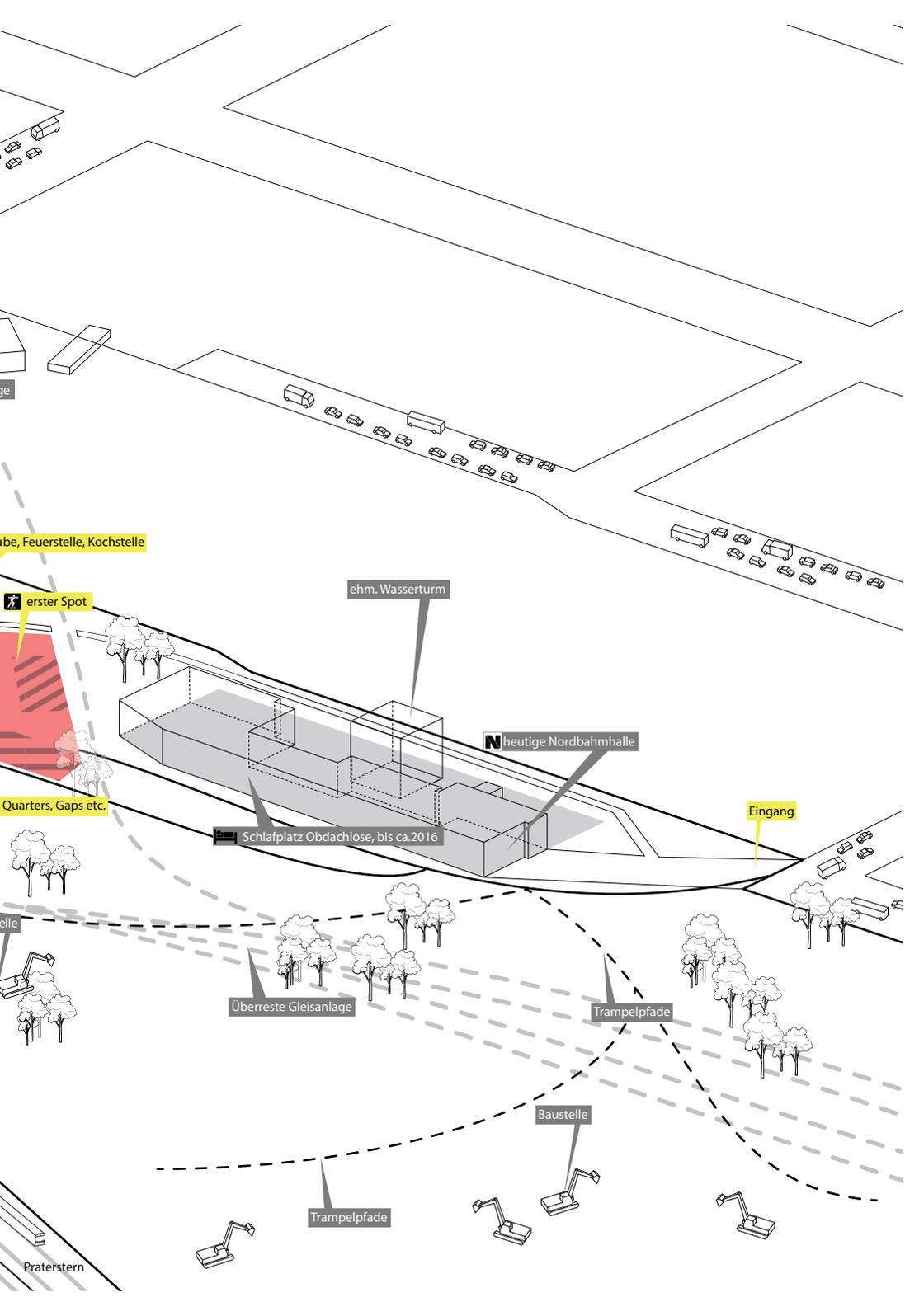
Banks

Baustelle ab 2025

Baust

S-Bahn und Regionalzüge

Floridsdorf



Feuerstelle, Kochstelle

erster Spot

ehm. Wasserturm

heutige Nordbahnhalle

Quarters, Gaps etc.

Schlafplatz Obdachlose, bis ca. 2016

Eingang

elle

Überreste Gleisanlage

Trampelpfade

Baustelle

Trampelpfade

Praterstern

## Phase 1 - ALM 1:

Die erste Phase war jene der Ortfindung, und der ersten Gehversuche im Zusammenhang mit was man, wo, und wie machen kann. Als ich zum ersten Mal auf dem Areal war, bestand bereits eine Ledge, welche das erste Obstacle war, und eine kleine Bank, eine weitere befand sich zu dem Zeitpunkt gerade im Bau (Abb.4.28). Man plante zu dem Zeitpunkt auf dem Feld, wo das alte Bahngleis entlang führte (siehe Collage, „erster Spot“), neben den zwei Banks noch eine Quater. Wobei Quater nicht ganz stimmt, es sollte mehr ein Corner werden, also eine Quater, welche um ein Eck führt. Der Bau ging noch relativ spartanisch vonstatten, es wurde der Beton vorwiegend per Hand gemischt, da man zu dem Zeitpunkt keinen Strom hatte, am Spoff verwendete man zu dem Zeitpunkt schon einen Generator. Man war auch vorsichtig, da man noch von einem alten Projekt vorbelastet war, welches durch zu große Schritte schnell Aufmerksamkeit erregte, und deshalb abgerissen wurde. Das erste Obstacle war die Ledge, welche 2013 als Test errichtet wurde.

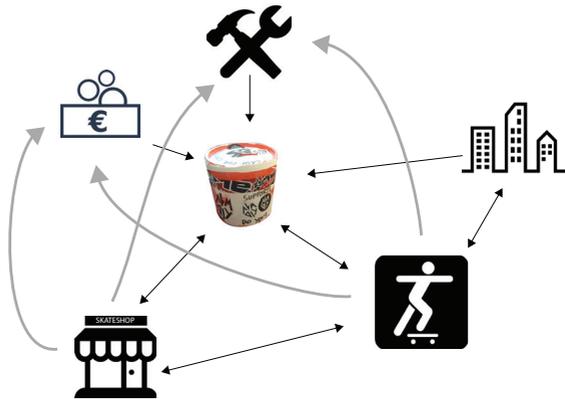
*„es war eine Ruhezone, wie ein anderer Ort“  
Ben B., einer der beteiligten Skatboarder*

Die „Füllung“ der Obstacles, man betoniert diese nicht komplett aus, wurde aus den Materialien vor Ort zusammengestellt. Zum Teil kam auch herumliegender Müll zum Einsatz, wobei man der Qualität wegen darauf achtete, Sand, Schotter, Erde und Schutt zu verwenden. In späterer Folge wurden auch hart gewordene Zementsäcke verwendet. Diese Vorgehensweise hat zum einen den Grund, dass man sich Geld spart, und zum anderen hat das auch mit den logistischen Problemen zum tun. Wie gesagt hatte der Ort den Vorteil, dass man mit einem Auto über die Innstraße, und dann am Parkplatz, entlang der Leystrasse zufahren konnte. Das hatte zumindest den Vorteil, dass man zB. Schalungen an einem Ort vorproduzieren konnte, wo man Strom und das nötige Werkzeug hatte. Zu diesem Zeitpunkt, wir sprechen hier in erster Linie vom Jahr 2014, hielt man sich, wie gesagt, eher bedeckt. SkaterInnen, welche die Beteiligten nicht direkt kannten, hatten zum Teil Mühe den Ort zu finden. Das war durchaus bewusst, da man nicht wollte, dass dort auf einen Schlag viele Menschen zugange sind. Es war aber relativ schnell so, dass sich der Spot in der Community herumsprach, und es eigentlich fast nicht möglich war, den Ort, zumindest bis zu einem gewissen Grad, geheim zu

**Abb.4.28**  
 Die ALM in einer  
 relativ frühen Phase  
 ihres Bestehens,  
 April 2014



**Abb.4.29**  
 Piktogramm zur  
 Finanzierung und  
 Organisation der  
 Skater, mit Einbind-  
 ung der Anrainer



halte. Außerdem war man auch an Spenden, in Form von Material und Geld interessiert, was durch eine größere Bekanntheit einfacher wurde. Man begann nun auch das zweite Areal (siehe Collage) zu bebauen. Hier entstanden nun Obstacles, die durchaus schon Charakteristika eines Skateparks aufwiesen, also zB. Lines ermöglichten. Diese größere Bekanntheit, und auch das Wachsen des Parks - man bebauete nun schon das zweite Areal (siehe Collage) - führte aber auch dazu, dass auch andere Personen und Akteure auf den Park aufmerksam wurden. Zu den wichtigsten Akteuren gehörten der Besitzer des Gasthauses „Zur Alm“ (dieses Gasthaus war Namensgeber für den ALM DIY), die Anrainer

aus den nahe gelegenen neuen Wohngebäuden, sowie der Grundeigentümer, also die ÖBB. Wobei der Austausch, so wie er in der zweiten Phase stattfand fast bis gar nicht vorhanden war, lediglich sprach man immer wieder mit Menschen, welche den Ort durchquerten. Der Besitzer des Gasthauses war einer der ersten, mit dem die SkaterInnen in der ersten Phase in Kontakt kamen. Was die SkaterInnen zu dem Zeitpunkt nicht wussten, war, dass das Restaurant immer wieder Austragungsort diverser politischer Veranstaltungen der „Identitärenbewegung“ war, und ist. Was natürlich auch zu Diskussionen führte, was die vorausgegangene Namensgebung für den Spot anging. Obwohl es einmal von ALM Externen einen Diebstahl an Material gab, war das Verhältnis mit dem Besitzer aber doch ein gutes. Die zweite Gruppe war, wie erwähnt, die Gruppe der Anrainer aus den Wohngebäuden. Diese nahmen die Unternehmungen der SkaterInnen zum großen Teil sehr positiv auf. Da lag daran, dass es auf der Branche nicht viel gab, und wie ich eingangs schon erwähnt habe, eher nur zwielichtige Personen (in den Augen der Anrainer) die diesen Ort benutzten. Nun passierte aber auf einmal etwas, es waren regelmäßig SkaterInnen vor Ort, die entweder Dinge bauten oder den Platz skateten. Das strahlte zum einen eine Faszination aus, zum anderen fand man es gut, dass endlich etwas passierte, die Nordbahnhofhalle sollte noch fast zwei Jahre benötigen, bis sie tatsächlich in Aktion treten konnte. Zu diesem Zeitpunkt gab es aber noch nicht wirklich viel Austausch. Die dritte Gruppe oder der dritte wesentliche Akteur waren die ÖBB, welche als Grundeigentümer fungierten. Diese traten relativ spät, bzw. im letzten Abschnitt der ersten Phase auf den Plan. Es passierte nämlich, dass sich die ÖBB dazu entschlossen, den Park abzureissen, als Grundeigentümer ihr gutes Recht. Dies geschah für die SkaterInnen in einer Art und Weise, welche völliges Unverständnis ihrerseits hervorrief. Nämlich wurde innerhalb von einem Tag der gesamte Park in seinen ursprüngliche Zustand zurückversetzt. Was den Erbauern, aber auch den Anrainern, sauer aufstieß, war nicht nur die Tatsache des Abrisses, sondern auch jene, dass man sich seitens der ÖBB um keinerlei Kontaktaufnahme mit den Verantwortlichen bemühten. Erst ab jetzt traten auch die Anrainer aktiv an die Gruppe von SkaterInnen heran. In weitere Folge organisierte man sich stärker auch mit den Anrainern und brachte es zu einem Bericht in „Wien Heute“ sowie in diversen Tageszeitungen. Der mediale Aufschrei war relativ groß, was dazu führte, dass man sich an einem Tisch traf, um das weitere Vorgehen zu verhandeln. Anzumerken sei noch, dass die SkaterInnen immer an den

**Abb.4.30**

Ein "Spendenkübel" wie er in diversen Skateshops aufgestellt wurde um auf das Projekt aufmerksam zu machen und Spenden zu lukrieren.



Gretzldiskussionsrunden teilnahmen „Wir wollten Präsenz zeigen“, so Ben B. Man beschäftigte sich auch mit dem „Masterplan“ für das Gebiet. Man erkannte sehr schnell, dass die ALM in der sogenannten „Freien Mitte“ liegen würde, was die Überlegung brachte, dass dann ein DIY Projekt an dem Ort, theoretisch kein Problem darstellen sollte. Der Abriss führte zu einem regen Austausch zwischen den ÖBB, es waren harte Diskussionsrunden, und den SkaterInnen. Man bot den ÖBB an, dass man die Haftung für das Areal übernehmen würde, den Platz einzäunen wolle. Diese argumentierten aber damit, dass sie ein gewinnorientiertes Unternehmen seien und die Fläche den SkaterInnen nicht einfach so überlassen könnten. Man bot ihnen also einen Vertrag an mit einer Miethöhe (hier war alles inkludiert) von ca. 6500 Euro pro Jahr, und einer Laufzeit von einem Jahr. Das war der Beginn der ALM 2, oder der zweiten Phase der ALM.

*„wir sind ihnen nachgelaufen“*

*Ben B., einer der beteiligten Skateboarder*

**Phase 2 - ALM 2:**

Die zweite Phase der ALM startet quasi Ende 2014, nach längerem Hin und Her aller Beteiligten. In den Prozessen änderte sich durch die Legalisierung des Projektes einiges. Manches wurde einfacher, manches aber auch schwieriger, und manche Dinge blieben gleich. Eine wesentliche Veränderung fand im Bau- und Planungsprozess statt. Es fielen so wesentliche Punkte wie Verborgenheit weg. Es wusste jetzt jeder,

wo das Gelände war und es war durch den Vertrag rechtlich abgesichert. Was für den Bau bedeutete, dass man in großen oder größeren Schritten denken konnte und dachte. Es wurden zwar noch immer Obstacles Schritt für Schritt gebaut und mit relativ viel "Handarbeit", jedoch hatte sich die Größe der Objekte sichtlich verändert. Das, was man in der ersten Phase über den Zeitraum von einem dreiviertel Jahr erreichte (was auch eine enorme Leistung darstellte), schien nun innerhalb von kürzester Zeit zu entstehen. Die Bauprozesse wurden immer professioneller (Abb.4.30). Das lag zum Ei-



**Abb.4.31**  
*Mischmaschine im Betrieb*



**Abb.4.32**  
*Ein Obstacle welches sich im Bau befindet. Gut zu erkennen dass man einen professionellen Übergang zwischen Bodenbelag und Obstacle erhalten will. Man schnitt den Boden auf und verbohrte Bewehrungsstäbe, welche man dann mit der Bewehrung des Obstacles verband.*

nen daran, dass man im Laufe der ersten Phase aus Fehlern, in Konstruktion und Organisation lernte, aber zum Anderen daran, dass immer öfter auch Menschen beteiligt waren, die schon in anderen DIY Projekten Erfahrung hatten. Man verwendete nun vermehrt professionlles Werkzeug, zB. wurde der Beton mittlerweile in einer Mischmaschine angerührt. Dies führte, wie eingangs erwähnt, dazu, dass man größere Obstacles in einem Stück bauen konnte, da man die benötigte Menge an Beton schneller herstellen konnte. Maßgeblich für die schnelle Entwicklung waren alle Beteiligten, insbesondere jene, welche aus anderen DIY Projekten zu diesem Projekt eingela-

- *2er Skateboarding e.V.*<sup>8</sup>: ein DIY Projekt in Hannover



- *Yamato Living Ramps*<sup>9</sup>: Eine Firma welche Rampen aus Beton baut, von Skatern gegründet



den wurden oder von selber kamen. Eine Gruppe davon war die SPOFF OG Gruppe. Sie hatte sich zu diesem Zeitpunkt schon formiert (siehe Anekdote) und stand den Personen von der ALM mit Rat und Tat zur Seite, natürlich kannte man sich schon vorher. Die beteiligten SkateboarderInnen waren nun schon so vernetzt, dass es immer wieder Lieferung für Sand, Schotter und Beton von diversen Seiten gab, auf einen Akteur werde ich gleich näher eingehen in den Finanzierungsstrukturen. Man war also insgesamt bei den logistischen und bautechnischen Prozessen weit vorangeschritten.

Die SkaterInnen waren nun immer mehr vernetzt und setzten auch viel daran, um auf ihr Projekt aufmerksam zu machen. Es ergab sich, dass sich diverse Organisationen aber auch Firmen und Skateshops an dem Projekt auf verschiedene Weise beteiligten. Manche natürlich nicht uneigenützig. Man pflegte, und pflegt noch immer enge Kontakte mit Gruppen aus zB.

8. siehe auch <http://2erskate.de>

9. <http://www.yamatoramps.de>

Hannover. Zwei der drei Gruppen aus Hannover waren aktiv an dem Projekt ALM DIY beteiligt und gestalteten diesen auch mit:

Eine dritte Gruppe aus Hannover sollte man noch erwähnen: *Platz Projekt*. Diese Gruppe beschäftigt sich mit Stadtforschung auf einer Art informeller Basis. Mit dieser Gruppe tauschte man sich vor Ort (in Hannover) aus. Die Beteiligung der ersten beiden Gruppen erfolgte auf Gegenseitigkeit, man half also auch in Hannover am Projekt der *2er Skateboarding e.V.* mit. Ein weiterer, namentlich genannter Sponsor waren *Motion Sports*, es handelt sich hierbei um einen Großhändler für Sportartikel aus Wien. Diese Firma spendierte zB. eine Sandlieferung.

Da diese Beteiligungen immer wieder auf Social Media Kanälen, ein wichtiges Sprachrohr für ALM DIY, geteilt und verbreitet wurden, muss man hier auch den Nutzen der Sponsoren sehen, man bekam dadurch relativ einfache, aber wirksame Publicity, dies war aber meistens nicht das Hauptziel, es ging in erster Linie um dieses Gemeinschaftsprojekt. Auch zu erwähnen sind alle lokalen Skateshops, die sich immer wieder in Form von Spendenaufrufen, Events und Ähnlichem an dem Projekt beteiligten. Dass die Beteiligung für manche Sponsoren nicht ganz uneigennützig war, zeigt das Beispiel von *Red Bull*.

Red Bull beteiligte sich durch Sachspenden, in Form von Zementsäcken an dem Projekt. Es wurden Paletten mit Zementsäcken geliefert, welche scheinbar uneigennützig zur Verfügung gestellt wurden. Dies bedeutete für die SkateboarderInnen natürlich eine wesentliche Erleichterung, man

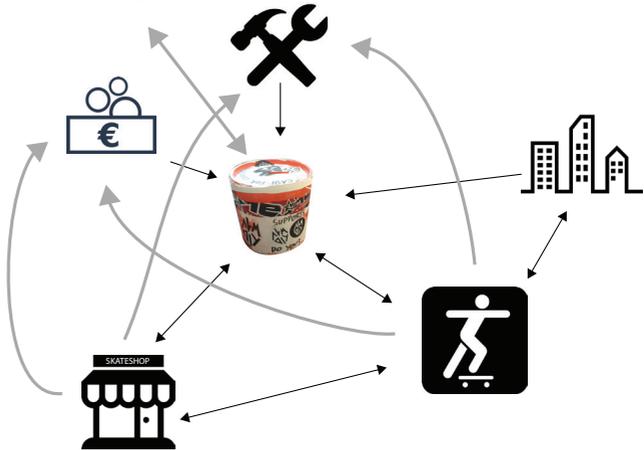
**Abb.4.33**

*Die Zementsäcke, wie sie auf redbull.com angeboten werden. Man sieht sogar eine Anleitung auf der Verpackung.*

*Quelle. [www.redbull.com](http://www.redbull.com)*



10. siehe auch <https://www.redbull.com/at-de/red-bull-diy-wir-unterstützen-deine-kreative-idee>



**Abb.4.34**  
Piktogramm zur Finanzierung und Organisation der Skater, nun mit Einbindung von Red Bull

ersparte sich durch die Lieferung zum Teil den Transport von Zement und natürlich die finanzielle Komponente. Trotz der Spenden wurde aber im Übrigen noch vieles selbst finanziert und organisiert. Interessant ist jedoch schon, dass hinter dieser Spende eine Art Marketingkonzept steht. Red Bull wirbt damit, dass man ein "DIY-Support Paket"<sup>10</sup> erhält, wenn man ihnen seine DIY Idee vorstellt. Auf der eigenen Seite werden jeweils Skateshops als Anlaufstelle angeführt und eine Mailadresse, an die man die Bewerbung für sein Projekt schicken kann. Je nach Größe des Projektes hat man bessere Chancen. Der Nutzen, den Red Bull daraus zieht, ist zum einen jener, dass sie das Projekt als Referenz auf ihrer Seite (meist mit einem eigenen Teamfahrer, welcher die gebaute Struktur befährt) anpreisen und zum anderen, dass schon die Zementsäcke mit ihrem Logo bedruckt sind (siehe Abb.4.33). Red Bull betreibt diese Strategie schon seit einigen Jahren, es wurde in den letzten Jahren jedoch mehr, da auch die DIY Szene immer größer wurde. Dieser Punkt kam aber eigentlich erst beim Nachfolgeprojekt in St. Marx zum Tragen (siehe St. Marx Minimundus). Anzumerken sei, dass dieses Konzept von Red Bull natürlich nicht alle gut finden. Das liegt erstens an der Natur des Skateboardens selbst (siehe dazu Geschichte usw.), und zweitens daran, dass gerade im DIY zwar Spenden erwünscht sind, und die Projekte davon leben, jedoch ein schleichernder Ausverkauf der DIY Bewegung, in den Augen mancher, stattfindet. Während das Projekt im Rahmen des Skateboardens immer weiter wuchs,

kamen auch andere Funktionen in das Projekt. Man begann sich "häuslich" einzurichten. Es kamen so einfach Dinge wie eine Art Laube hinzu und ein Grillplatz, schließlich verbrachte man relativ viel Zeit an dem Ort. Er avan-



**Abb.4.35**  
*Ein Ausschnitt des Garten*

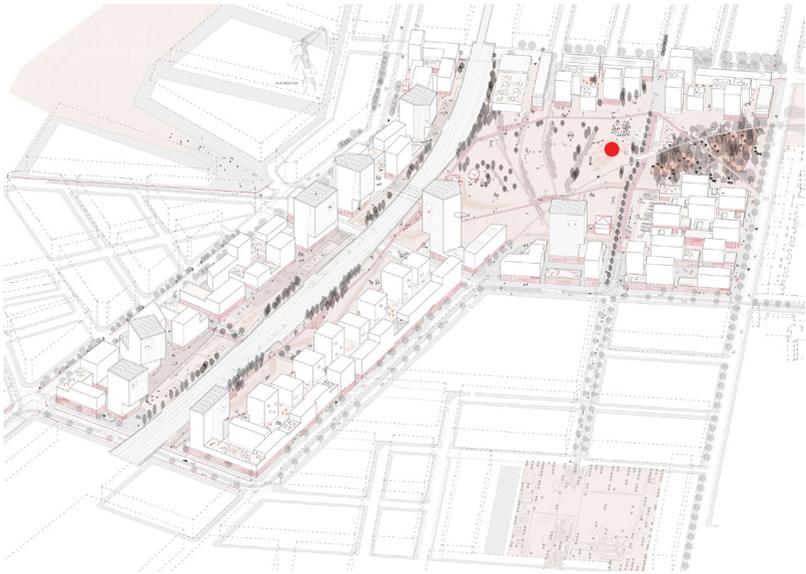


**Abb.4.36**  
*Die Gartenlaube, hergestellt aus Holzresten und alten Skateboards*

cierte somit immer mehr auch zu einem Ort des Zusammenkommens, zumal Grillplatz und Laube auch immer mehr Menschen aus der Umgebung anzogen. Man begann einen Garten anzulegen, wo einzelne Beteiligte ihr eigenes Gemüse zogen (siehe Bilder).

*"wir wollten einen öffentlichen Raum für alle schaffen"*  
*Ben B., einer der beteiligten Skateboarder*

Es kamen immer öfter NichtskaterInnen aus der Umgebung auf das Gelände, zum Teil bauten diese auch, nach Absprache, Dinge auf das Gelände. Dies führte mitunter zu Problemen, zB. wurde ein Baumhaus errichtet, was



**Abb.4.37**

Das Leitbild von 2014, der rote Punkt stellt die ehemalige Position des ALM DIY dar

Quelle: [www.wien.gv.at/stadtentwicklung](http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung)

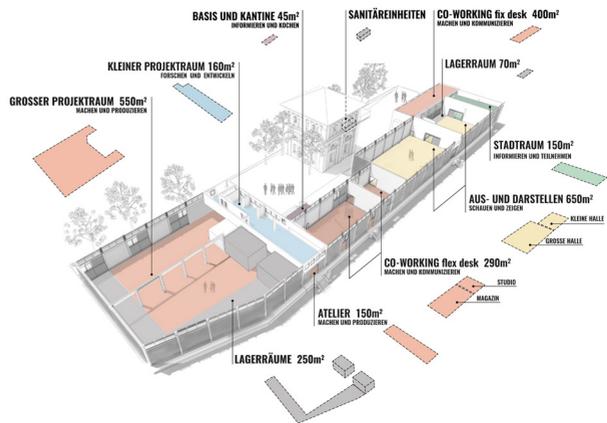
auf Grund von Haftungsfragen zu Differenzen führte. Es war grundsätzlich so, dass die SkateboarderInnen natürlich auch für die Sicherheit vor Ort verantwortlich waren, was im Zusammenhang mit Skaterampen alleine schon schwierig war, und ist (siehe Skatoparks). Man musste sich nun also genauer mit Fragen der Haftung auseinandersetzen, wobei man hier vorwiegend Augenmerk auf Personen von außerhalb der Skateszene legte, vor allem, wenn etwas gebaut wurde, bedurfte es zumindest einer Absprache mit den Verantwortlichen. Die Beschäftigung mit solchen Formen der Organisation



**Abb.4.38**

Ein Anrainer fotografierte den Brand

wurde immer essentieller, mit Dingen, die im "offiziellen" Bauwesen durch diverse Richtlinien geregelt sind, wo es eine örtliche Bauaufsicht, eine Baustellenkoordination usw. gibt. All das waren Dinge, mit denen sich davor niemand wirklich beschäftigt hatte, und trotzdem funktionierte es irgendwie. Diese Tatsache ist aber auch dem geschuldet, dass bis auf einen Vorfall, welcher das Ende des Projektes bedeutete, nicht wirklich etwas passiert ist. Das führt mich zum letzten Abschnitt in der zeitlichen Abfolge dieses Projektes. Wir befinden uns zeitlich nun im letzten Drittel des Jahres 2015. Zu diesem Zeitpunkt sah man sich mit dem Auslaufen des Miet/Pachtvertrages konfrontiert. Was bei den Beteiligten auf Unverständnis stieß, da man wusste, dass bis Ende 2025 das Gebiet umgestaltet wird, man aber der Meinung war, dass der Ort noch etwas länger bestehen könnte und im Idealfall auch in die Freiraumgestaltung an dem Ort einfließen könnte. Am Rande bemerkt, hat sich der Plan das Gebiet bis Ende 2025 umgestaltet zu haben, mittlerweile verzögert. Was man weiß ist, dass das Areal des Skateparks als eine Art natürliche Brache bestehen bleiben soll (Freie Mitte) (siehe auch Konzept für Gelände, Abb.4.37) Auch das Studio Vlay Streeruwitz rechnete eigentlich damit, dass der Skatepark in das Gelände integriert werden sollte. Das Studio Vlay Stree-



**Abb.4.39**  
 Die Raumaufteilung, mit den einzelnen Flächen und Funktionen, der Nordbahnhofhalle  
 Quelle:  
[www.nordbahnhof.org](http://www.nordbahnhof.org)

ruwitz ist für die Entwicklung des Gebietes (als Planer) verantwortlich. Von Seiten der Eigentümer bestand, meines Wissens, kein Interesse an einer Verlängerung des Vertrages, man ließ von Seiten der SkaterInnen nichts unversucht. Es half jedoch nichts, mit dem 29.02.2016 lief der Vertrag aus, und es wurde gefordert, dass alles wieder in den Ausgangszu-

stand zurückgebaut werden sollte. Im Jänner des Jahres 2016 kam dann erschwerend hinzu, dass jemand die Gartenlaube in Brand steckte, was einen Feuerwehreinsatz zur Folge hatte. Bis heute weiß man nicht, wer dafür verantwortlich war. Jedoch war das für die ÖBB ein Grund mehr, den Vertrag so schnell wie möglich zu kündigen.

Der Forderung des Rückbaus wurde nicht nachgekommen, man baute lediglich wiederverwertbare Materialien ab (zB. Copings).

Die Tatsache, dass der Park von den SkaterInnen nicht abgebaut wurde, führte dazu, dass er noch längere Zeit bestand und man dort noch immer Skateboarden konnte. Erst im Herbst 2017 wurde der Park abgerissen, was wiederum zu einem Aufschrei führte. Zu diesem Zeitpunkt hatte sich schon die Nordbahnhofhalle entwickelt. Ein Projekt, welches die Vernetzung, aber auch das Anlocken von Startups fördern soll, um das Gebiet zu beleben. Es dient als Diskussionsplattform für das Grätzl. Im Rahmen der Mischung: Possible wurde ein Sondierungsprojekt gestartet, welches genau diese genannten Punkte bedienen soll. Es wird versucht eine Durchmischung zu schaffen und eine Begegnungszone am Rand der neuen "Freie Mitte". Wobei auch hier interessant ist, dass sich das Konzept der Nordbahnhofhalle finanziell ausgehen muss.

Das Konzept besteht nämlich darin, einzelne Arbeitsräume für Start Ups und Jungunternehmer zu vermieten und so Menschen in das Gebiet zu bringen, also jetzt schon potentielle Kleinbetrieben, Büros usw. zu einem Standbein im Gebiet zu verhelfen um später eine Durchmischung von Wohnen und Arbeiten zu generieren<sup>11</sup>. Eine detailliertere Beschreibung des innovativen und interessanten Projekts würde hier den Rahmen sprengen. Das Interessante für mich ist, dass man hier eine Art Vergleichsprojekt zu dem DIY Projekt, mit all seinen Facetten, welche aus der Idee des Skateboardens entstanden sind, hat. Im Wesentlichen versucht die Nordbahnhofhalle etwas, auf offiziellem und deshalb auch längeren Weg, was die SkaterInnen zum Teil unbewusst innerhalb kürzester Zeit schafften. Nämlich eine Art Identität, eine Aktivierung, und auch eine Vernetzung des Gebietes. Es wäre vermessen zu sagen, dass die ALM all das schaffen würde, was die Nordbahnhofhalle versucht, auch sie ist ein Pilotprojekt, aber es ist doch interessant zu sehen, was alles möglich war im Rahmen des ALM DIY. In meinen Augen gibt es noch eine Parallele, die man hier sehen kann. So waren zB. Beteiligungsprozesse bei Stadtentwicklungsgebieten immer wieder Thema, aber eher so gestrickt, dass man als Investor nicht allzu

11. siehe auch [www.nordbahnhofhalle.org](http://www.nordbahnhofhalle.org)

große Schwierigkeiten mit der Beteiligung hatte. Es war ein längerer Prozess (über zehn Jahre), um etwas wie eine Nordbahnhofhalle zu initiieren. Auch die Entwicklung des Bebauungsplanes war durchaus eine Art Novum. Bei den SkateboarderInnen, im DIY Bereich, ist es zur Zeit so, dass man auf beiden Seiten noch viel lernen muss. So attestiere ich beiden Seiten, also in diesem Fall den ÖBB und den SkateboarderInnen gewisse Versäumnisse. Den ÖBB deswegen, weil es nicht das erste DIY Projekt in so einer Dimension war, es kurz davor ein ähnliches Projekt gab (siehe SPOFF) und man sich anhand von den Erfahrungen, die dort gemacht wurden, oder auch andernorts in Österreich oder Europa, eine Vorgehensweise abseits des ersten Abrisses und der späteren Vorgehensweise überlegen hätte können. Den SkateboarderInnen muss man Ähnliches vorwerfen, da sie sich genauso an anderen, erfolgreich verlaufenen DIY Projekten in der Welt, orientieren hätten können. Wobei hier noch hinzu kommt, dass man natürlich mit seiner eigenen "Anti Establishment" Bewegung zurecht kommen muss, und diese zum Teil ablegen muss. Es fehlte bis zu einem gewissen Grad auch an Kompromissbereitschaft beider Seiten, wobei die SkateboarderInnen von der Stadt Wien in weiterer Folge ein neues Areal zugeschrieben bekamen. Den Ort beschreibe ich in meiner zweiten Analyse zu DIY näher. Mittlerweile arbeitet man daran eine dritte Phase der ALM einzuleiten, dies ist jedoch noch Zukunftsmusik.

*"it is part of the game"*

*Ben B. zum Abriss der ALM, es waren sich alle bewusst dass es so kommen kann, jedoch war die Enttäuschung groß.*



**Abb.4.40**

*Die ALM kurz nach dem Abriss*

## 4.4 St. Marx - Minimundus DIY:

Das Gebiet liegt im 3. Wiener Gemeindebezirk und hat eine längere Geschichte. Lange Zeit befand sich an dem Ort ein Spital (ab dem 13. Jahrhundert), dessen Kapelle dem Heiligen Markus gewidmet war. Dieser Heilige war namensgebend für das Viertel. Um 1850 entstand dort der zentrale Wiener Viehmarkt und ein zugehöriges Schlachthaus. Beide Objekte bestanden bis zum Ende des 20. Jahrhunderts. Heute findet man noch vereinzelt die Überbleibsel aus dieser Zeit, eines der bekanntesten Beispiele dafür ist die Viehmarkthalle, welche immer wieder für Veranstaltungen genutzt wird. Es befinden sich aber auch einige Forschungsgebäude an diesem Ort sowie ein Medienzentrum.

Heute zählt das Gebiet zu einem wichtigen Stadtentwicklungsgebiet. Im Rahmen der Entwicklung der Gebiete Erdberger Mais, Aspanggründe und eben St. Marx entsteht hier ein neuer Stadtteil. Wobei der Teil um Erdberg sich schon in der letzten Phase befindet<sup>12</sup>, steht der Teil in St. Marx noch relativ am Anfang.

Zur Zeit ist es so, dass man sich in der Entwicklungsphase für das Gebiet befindet, wobei hier diverse Eckpunkte angepeilt werden. Schlagworte sind: Nutzungsmischung (Forschung, Büro, Dienstleistungen, Entwicklung), attraktive Bedingungen für Wohnen und Arbeiten, Urbanität, Vernetzung der Wohnquartiere und Arbeitsstätten, schrittweise Erschließung großflächiger Blockstrukturen durch motorisierten Individualverkehr usw.<sup>13</sup>

Der Teil, auf dem sich der DIY befindet, gehört zu einem ca. 35.000 qm großen Gebiet, welches zur Zeit nicht genutzt wird. Es befindet sich in direkter Nachbarschaft zur Marxhalle, also der ehemaligen Viehmarkthalle. Das von der TU betriebene Stadtlabor, auch Futurelab genannt, befindet sich auch auf dem Areal.

Die Personen, welche den DIY betreiben, sind die gleichen Personen, welche auch den ALM DIY betrieben haben. Diese kamen durch ihr Engagement auf der ALM (siehe auch ALM DIY) zu dem Ort. Ihr wichtigster Partner hierbei ist und war die WSE, also die Wiener Standortentwicklung. Diese ist immer wieder auf der Suche nach Zwischennutzungen für diverse Gebiete und in diesem Zusammenhang auch sehr experimentierfreudig. Zu der Zusammenarbeit zwischen den Skatern und der WSE, sowie den anderen Akteuren, welche in diesem Fall auch Red Bull enthält, später mehr.

12. siehe auch [www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/erdbbergermais](http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/erdbbergermais)

13. siehe auch [www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/erdbbergermais](http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/erdbbergermais)

Für mich persönlich ist dieser Ort interessant, weil er im Wesentlichen eine Weiterentwicklung des DIY Gedanken darstellt. War der ALM DIY anfangs noch sehr informell und mit vielen Problemen und Konflikten verbunden, so ist der DIY St. Marx ein Kind aus diesen Erfahrungen. Man kann diesen Ort als Versuchslabor für alle Beteiligten sehen.

*„wir sind sozusagen das Versuchskaninchen was Bottom Up betrifft“  
Ben B., einer der beteiligten Skateboarder*

Das zeichnet sich einerseits durch das Stadtlabor ab, und andererseits durch das Zulassen eines Projektes wie den DIY. Ich werde hier zum einen wieder die Bauprozesse beleuchten, welche hier schon Charakteristika einer „echten“ Baustelle haben, zum anderen die Prozesse, die hier stattfinden im Bereich der Organisation und der Kommunikation zwischen SkateRInnen und der Stadt Wien. Diese nehmen in diesem Projekt eine andere Form an als bei dem ALM DIY.

*Raum:*

- *altes Gelände des Wiener Zentralviehmarktes*
- *Brache, Stadterweiterungsgebiet*

*Akteure:*

- *Stadtlabor*
- *SkaterInnen*

*Objekte:*

- *es handelt(e) sich hier um eine kompletten DIY Landschaft, bestehend aus:*
- *Quaters*
- *Banks*
- *Ledges/Curbs*
- *verschiedenste Kombinationen*

*Material (aus was sind Objekte):*

- *Beton*

*Erreichbarkeit:*

- *Straßenbahnlinie 18, Viehmarktgasse*
- *jedoch ist es mit einem Fußmarsch verbunden*

*Verkehrsströme:*

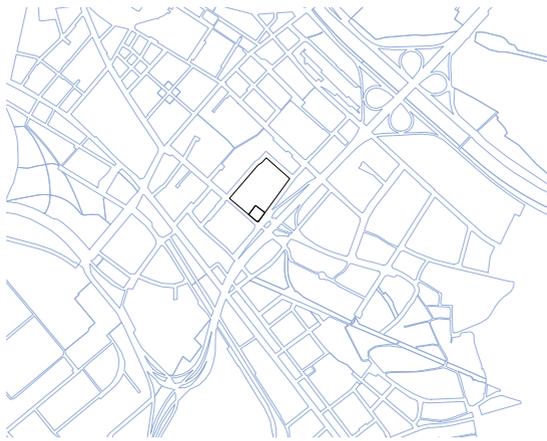
- *abseits der öffentlichen Straßen keine*

*Arrangements:*

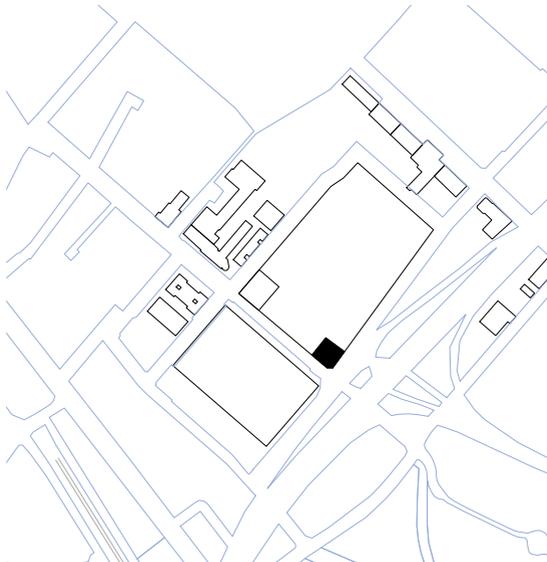
- *WSE Wiener Stadtentwicklung*

*Uhrzeit:*

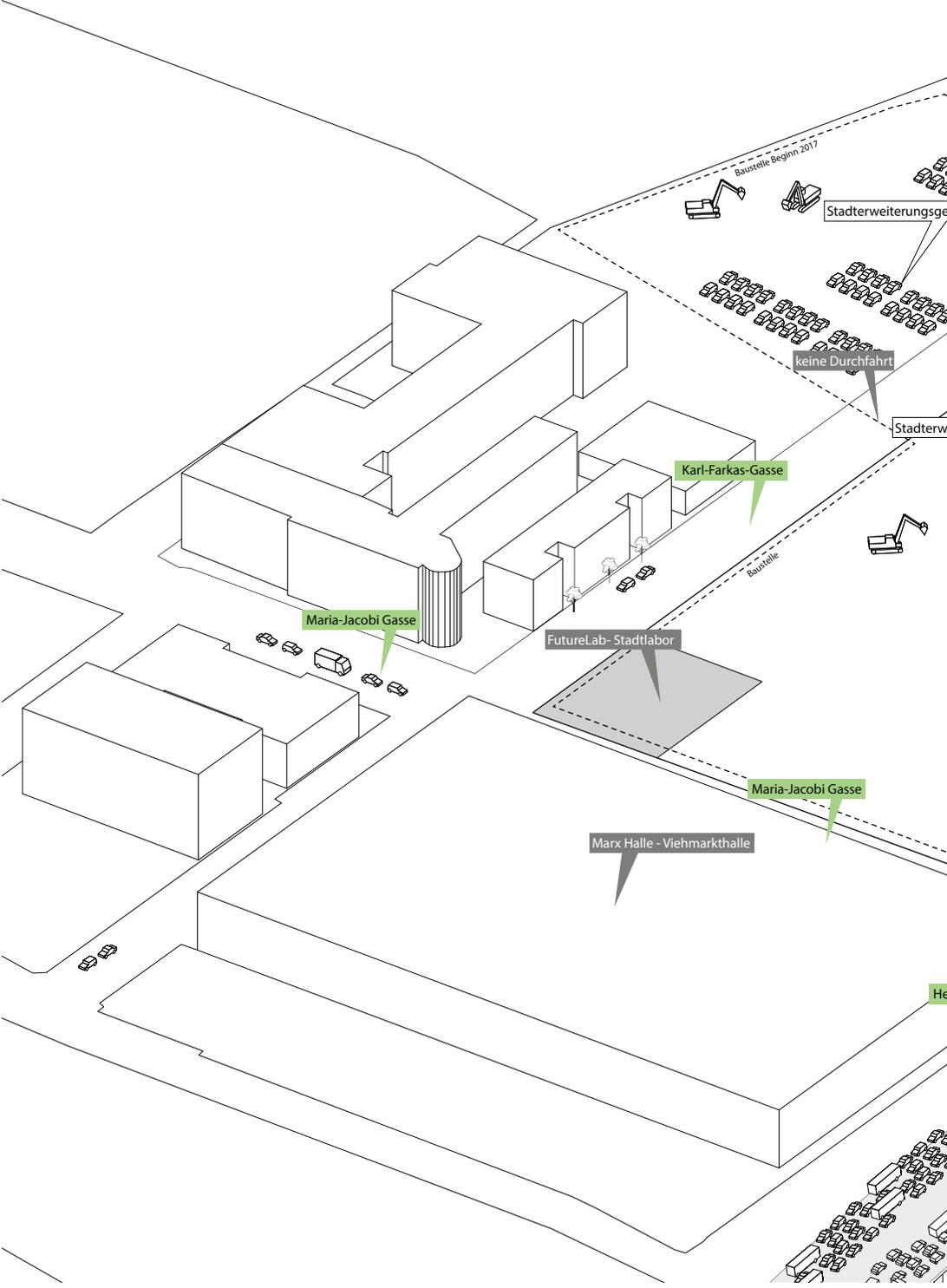
- *ganztägig, keine Beschränkung durch Lichtverhältnisse da es eine Lichtenlage gibt*



Lageplan



Lageplan mit Flächen



Maria-Jacobi Gasse

Karl-Farkas-Gasse

FutureLab - Stadtlabor

Maria-Jacobi Gasse

Marx Halle - Viehmarkthalle

Baustelle Beginn 2017

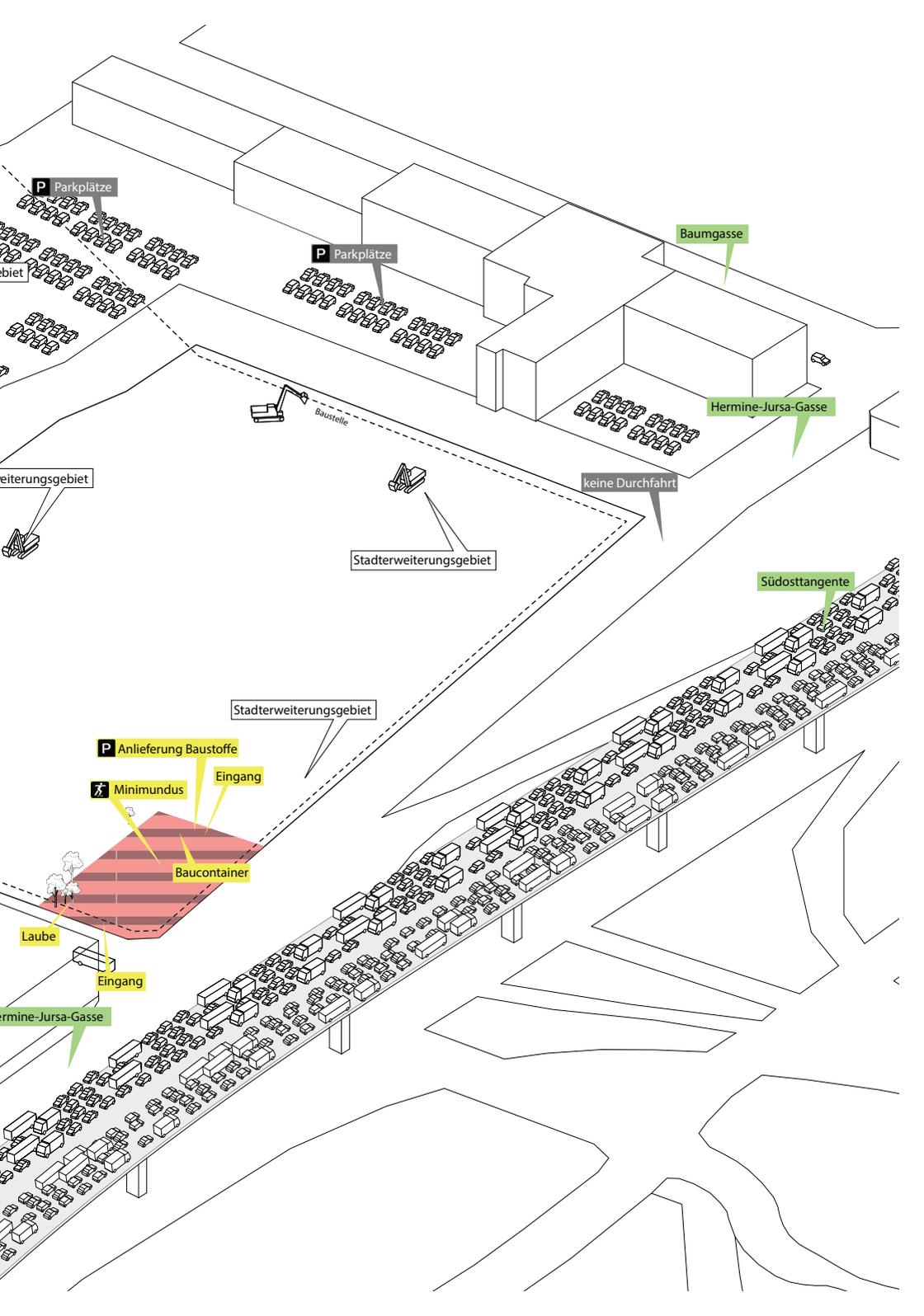
Stadterweiterungsge

keine Durchfahrt

Stadterw

Baustelle

He



P Parkplätze

P Parkplätze

Baumgasse

Hermine-Jursa-Gasse

Stadterweiterungsgebiet

keine Durchfahrt

Südosttangente

Stadterweiterungsgebiet

P Anlieferung Baustoffe

Minimundus

Eingang

Baucontainer

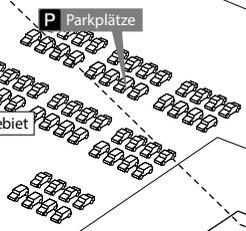
Laube

Eingang

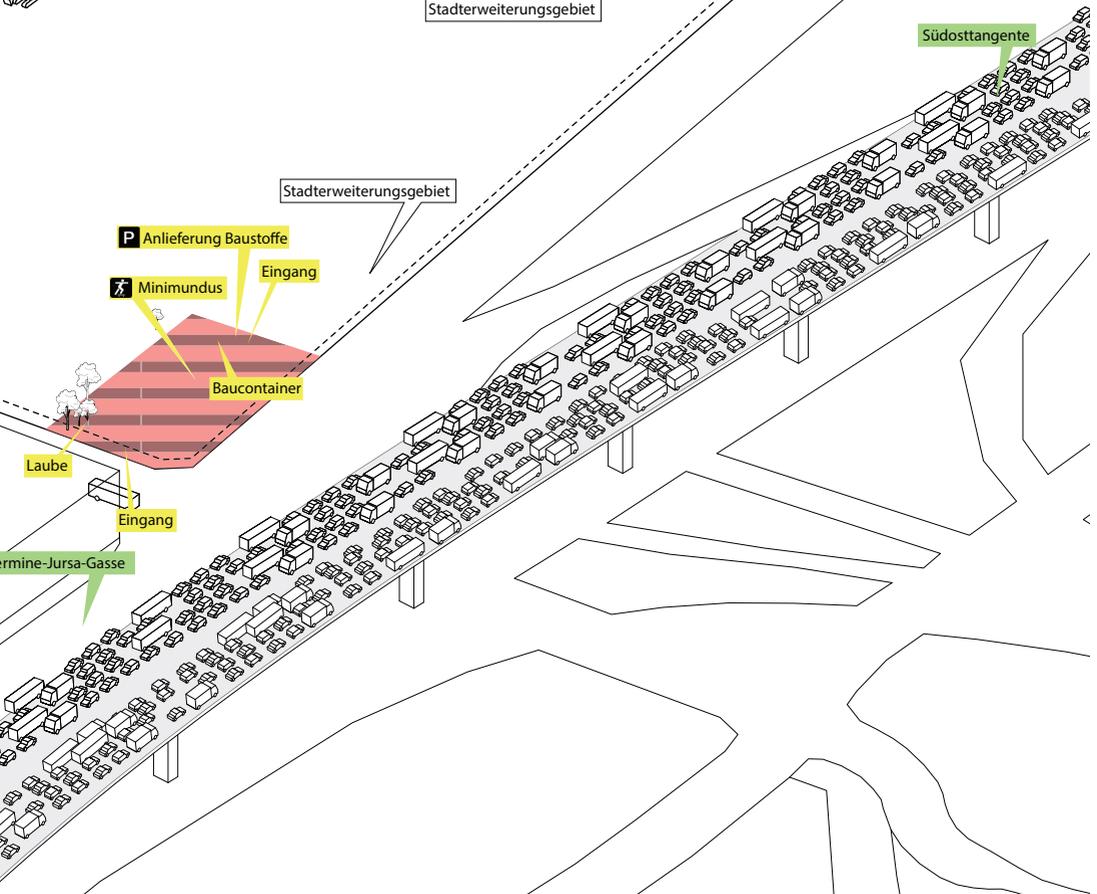
Hermine-Jursa-Gasse



Bausstelle



Stadterweiterungsgebiet



## **Beginn und Bauprozess:**

Das Projekt startete im Jahr 2016, kurz nachdem der Vertrag für den ALM DIY offiziell gekündigt worden war. In dieser Zeit waren die SkaterInnen auf der Suche nach einem neuen Projekt. Man wollte sich aber nicht mehr auf etwas einlassen wie bei der ALM. Damit meine ich, man wollte nicht mehr dieses Hin und Her, man wollte, dass von Beginn an alles am Tisch war. Man wollte ein Projekt, welches zwar im Sinne des DIY Gedanken, von SkateboarderInnen selbst gebaut wird, am besten ohne Einschränkungen, aber von offizieller Seite abgesegnet und zugelassen. Zu diesem Zeitpunkt war man aber noch weit von tatsächlichen Überlegungen in diese Richtung entfernt.

Da man auf der ALM relativ große Medienpräsenz erreicht hatte, ergab es sich, dass, FM4 seine damalige Sondersendung „Da Draußen“ auf der ALM drehte. Somit erhielt diese noch einmal mehr Gehör. Ein anderer Faktor war jener, dass ein Skater, der von Red Bull gesponsort wird, ein Budget von Red Bull erhielt, um einen Pool im DIY-Stil zu bauen. Letzterer Punkt war für den Anfang ausschlaggebender, da man immer auf der Suche nach einer Finanzierungsmöglichkeit war. Man wollte jedoch nicht, dass so etwas auf der ALM passiert, da es in diesem Fall so sein würde, dass das Projekt dann wirklich von Red Bull selbst „benutzt“ wird. Man hatte dann also ein Budget zum Starten eines neuen Projektes, aber keinen Platz. Hier kam nun der erste Punkt ins Spiel. Da es den Bericht auf FM4 gab, kam die WSE, die Wiener Standortentwicklung, auf die SkaterInnen zu und meinten, dass sie etwas für sie hätten. Die WSE war zu diesem Zeitpunkt auch schon von dem Projekt auf der ALM begeistert, da sie sich sehr stark mit Zwischennutzungen in Wien auseinandersetzen. Diese schlugen den Platz in St. Marx vor.

*„die WSE ist ein Fan von uns, da wir sehr unkompliziert sind“  
Ben B., einer der beteiligten Skateboarder*

Es kam nun zu Verhandlungen, wie der Vertrag aussehen würde, wer für was verantwortlich wäre usw. Hierbei ging es vor allem um Dinge, wie zB., wer nach dem Ende des Projektes den Abriss übernehmen sollte. Hier stellten die SkaterInnen, aus Sicht der WSE, harte Bedingungen. Es sollte Strom und Wasseranschlüsse auf dem Gelände geben, weiters verlangte man, dass der Abriss der Strukturen nicht von den SkaterInnen übernommen würde (dies wurde zB. bei der ALM verlangt). Dies argumen-

**Abb.4.41**

Der St. Marx DIY, auch Mini-mundus genannt. Minimum-dus deswegen weil er für viele die kleine Version des ALM DIY darstellt.



**Abb.4.42**

Auch hier wurde wieder für einen Aufenthaltsort gesorgt. Ein Platz für Pausen und Zuseher.



**Abb.4.43**

Man legt Wert darauf, das Ordnung gehalten wird, auch wenn es manchmal nicht danach aussieht.



tierte man damit, dass man das finanziell sonst nicht stemmen könnte. Es ging hier in erster Linie um Entsorgungskosten, die Leistung selbst würde man vermutlich schaffen. Hier kam das Argument der WSE, dass sie das schwer bei ihren Vorgesetzten argumentieren könnten, da sie hier mit ihrem eigenen Budget auf unkalkulierbaren Kosten sitzen würden. Man einigte sich aber trotzdem. Zum jetzigen Zeitpunkt ist es so, dass die SkateboarderInnen nicht für einen Abriss aufkommen müssen, man kann den Platz quasi uneingeschränkt nützen, und man erhielt Strom und Wasser. Dies ist dem Runden Tisch zu verdanken, den man im Vorfeld, also vor Beginn des Projektes einberief. Was zB. bei der ALM einfach aus dem Grund nicht möglich war, da man das Projekt illegal startete und die Verantwortlichen erst während des Bauprozesses eingebunden wurden. So gesehen ist das ein wesentlicher Vorteil von diesem Projekt. Von Seiten der SkateboarderInnen ist das auch etwas, was trotz der Reglementierung gut geheißen wird, da man nach etwas Dauerhaftem sucht.

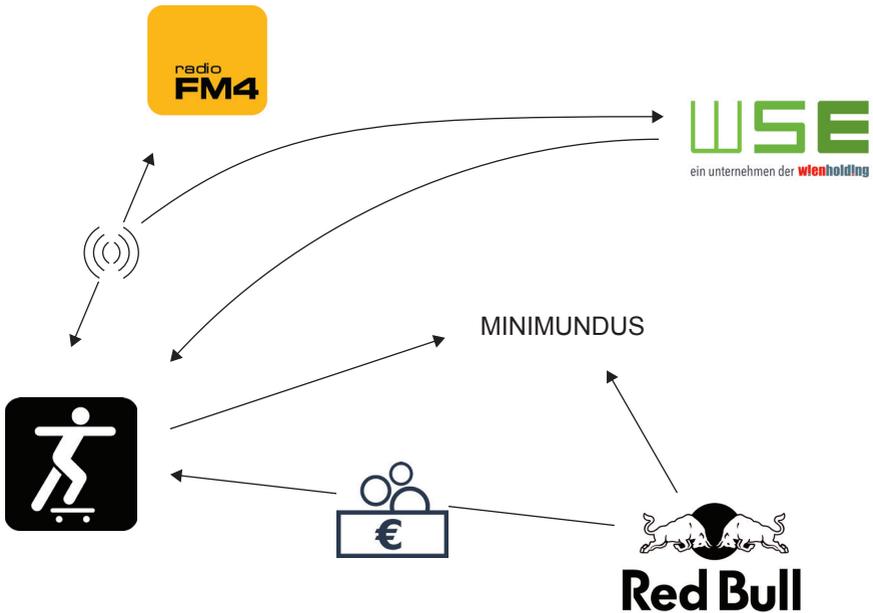
*„das Nächste muss etwas Dauerhaftes sein“  
Ben B., einer der Beteiligten Skateboarder*

Zu den Bauprozessen. Man begann nach Abschluss des Vertrages mit der WSE, dieser hat keine Kündigungsfrist, und endet vorerst mit dem Ende von 2018, relativ rasch mit dem Bau der Anlage. Wie schon erwähnt gab es im Wesentlichen keine Auflagen von der Eigentümerseite, lediglich ein Kanaldeckel sollte nicht zugebaut werden. Natürlich musste man sich an die örtlichen Begrenzungen, welche durch den Vertrag festgelegt wurden, halten.

Nun, da man ca. wusste, wie lange man den Platz benutzen dürfe, man hofft irgendwo auf eine weitere Verlängerung, begann man in großen Schritten den Platz zu bebauen. Da der Platz relativ klein ist, kein Vergleich zu der Größe der ALM, ging man daran, den Platz nicht Stück für Stück zu bauen, sondern man setzte dazu an, vor dem Bau einen Plan zu entwickeln, wie man die räumlichen Ressourcen optimal nützen könnte. Das führte dazu, dass man einen kompakten Park plante. Im Vergleich dazu war die ALM viel weitläufiger und weniger in sich geschlossen. Als Grundlage für die Form und das Aussehen könnte man den Bowlpark als Typologie heranziehen. Also jene Parks, welche große Betonlandschaften, mit Schwerpunkt auf Quaters und Verts, darstellen (siehe Skateparks). Der Unterschied hier ist aber die Größe. Alles ist relativ steil und kompakt gehalten. Die ersten Schritte beinhalteten die Ränder, also die Grenzen zu

**Abb.4.44**

Man arbeitet mit "echten" Bewehrungen, und versucht auch gewisse Sicherheitsstandards einzuhalten (Abdeckungen auf Bewehrung).



**Abb.4.45**

Die Zusammenhänge zwischen den einzelnen Akteuren. Die Ausstrahlung der FM4 Sendung über die ALM führte dazu, dass die WSE auf den Plan trat. Parallel dazu kam Red Bull auf die Gruppe der SkaterInnen zu. Daraus entstand der DIY Minimundus.

bebauen. Relativ schnell wurde dann das Poolprojekt von Red Bull umgesetzt, da man ja diese Verbindung eingegangen war, um einer Art von Finanzierung zu haben. Die Grundstruktur stand somit sehr schnell, innerhalb des ersten Jahres. Nun hatte man aber während des Bauprozesses das Problem, dass man die Werkzeuge irgendwo lagern musste. Man wollte und konnte diese aus logistischen Gründen nicht jeden Tag von Neuem auf das Gelände bringen. Das führte dazu, dass man sich überlegte, ob man nicht irgendwo einen sicheren Ort zum Verwahren der Werkzeuge auftreiben könnte. Hier kam wieder die WSE ins Spiel. Man pflegt, wie schon erwähnt, sehr enge Kontakte mit ihnen, und daher wandte man sich in dieser Problematik auch an diese. Anfangs gestaltete es sich ein wenig schwierig, aber man kam dann doch relativ schnell auf eine Lösung. Es befindet sich ganz in der Nähe ein Stellplatz der MA 39, welche einen Container zur Verfügung hatte. Es wurde also mit den zuständigen Personen Kontakt aufgenommen, diese meinten, es sei kein Problem, sie könnten den Container relativ schnell auf dem Areal abstellen. Jetzt hatte man aber das Problem, dass das Areal zu klein war für einen Container. Man hatte schlichtweg keinen Platz mehr. Die WSE war anfangs nicht begeistert davon, dass im Zuge der Lieferung des Containers das Areal erweitert werden musste, schließlich müsste man das alles vertraglich festhalten. Nun war aber das Zeitfenster für den Container relativ gering, dieser musste innerhalb von einer Woche geliefert werden, und das Aufsetzen des Vertrags usw. hätte viel länger gedauert. Durch einiges an Überzeugungskraft der SkaterInnen einigte man sich schließlich mit der WSE, den Vertrag für die Erweiterung des Geländes vorerst außen vor zu lassen und sich um das Containerproblem zu kümmern. Man bekam nun den Container geliefert und der Vertrag wurde ein halbes Jahr später erweitert. Der Container hatte nun die wesentlichen Vorteile, dass man Beton darin lagern konnte und nicht nur kleines Werkzeug, sondern auch größeres. Dies wiederum bedeutete, dass man größer bauen konnte und kann. Mittlerweile legt man, auch im Bereich der Bautätigkeit selbst, große Professionalität an den Tag, auch hier arbeiten immer wieder Personen von SPOFF OG mit, aber auch alle anderen Beteiligten sind schon sehr geübt. Anzumerken ist auch, dass in den Bauphasen immer wieder jeder, der Lust hat, mitarbeiten kann, es ist sogar erwünscht. Es entstehen immer wieder kurzfristige Baugruppen, mit verschiedenen Beteiligten, unter der Leitung des Kerns der Verantwortlichen. Die Frage, ob es denn Interaktionen mit anderen Personen, die sich in dieser Gegend aufhalten, gebe, wurde verneint. Man schloss sich zwar

**Abb.4.46**

Durch den Strom und Wasseranschluss wird der Betrieb erleichtert. Man kann zB. nun Abends auch Fahren und Arbeiten. Die Flutlichter wurden von den SkaterInnen selbst gebaut, bzw. die Masten.



**Abb.4.47**

Der Pool der im Rahmen der Zusammenarbeit mit Red Bull gebaut wurde.



**Abb.4.48**

Dieser zeichnet sich durch ein professionel ausgearbeitetes Coping aus. Eines jener Dinge die man über die Jahre im Bauprozess lernte.



anfangs mit der Gruppe um das Stadtlabor kurz, jedoch gibt es derzeit keinen wirklichen Kontakt zu den Personen. Generell ist es auch so, dass auf diesem Gebiet nicht wirklich andere Akteure tätig sind. Somit sind sich die SkaterInnen selbst überlasse. Man könnte jetzt spekulieren, ob das vielleicht auch von Seiten der Stadt gewollt ist, jedoch wurde mir das bei einem Interview mit einem der Skateboarder verneint, bzw. wurde gesagt, dass man das nicht glaube. Im Übrigen sind die SkatebaorderInnen ganz froh darüber, dass nicht, wie auf der ALM, so viele verschiedene Akteure mitmischen, da es für sie im Endeffekt auch einen Mehraufwand bedeuten würde.

Auf meine Frage hin, wie man denn für die Zukunft plane, gab es insofern keine konkrete Antwort in Bezug auf St. Marx, als dass man alles eher auf sich zukommen lassen wolle. Im Idealfall könne man noch eine Verlängerung des Vertrags versuchen.

Man ist aber eigentlich auf der Suche nach etwas Dauerhaftem. Was aber die ganze Gruppe vor gewisse Schwierigkeiten stellt. Im Zuge der ALM wurde schon einmal über eine dritte Auflage des Projektes diskutiert, jedoch kam bald der Einwand, was denn passiere, wenn die Gruppe um die Skater, so in dieser Form nicht mehr bestehe. Das wäre deswegen ein Problem, weil einerseits die Ansprechpartner wegfielen, und andererseits die Frage der Verantwortlichkeit. Wenn man im Stil des DIY etwas Dauerhaftes plane, so müsse das auch von den Verantwortlichen betreut werden. Hier hat sich die Gruppe noch nicht wirklich Gedanken darüber gemacht, man steht sozusagen am Anfang dieser Überlegung.

Die beiden beschriebenen DIY Projekte haben also auch ihre Schwächen, da man sich aber in einem ständigen Lernprozess, welcher für beide Seiten gilt, befindet, kann man hier hoffen, dass mehr solche Projekte entstehen, bzw. auch andere Formen von Eigeninitiativen davon lernen können.



**Abb.4.49**

Der DIY mit Blickrichtung inner Stadt. Auf diesem Bild ist sehr gut zu sehen was in Zukunft auf den Spot zukommt. Zur Zeit ist die Baustelle noch weit entfernt, doch läutet sie schon gewissermaßen das Ende des Projektes ein.



**Abb.4.50**

Skateboarder fährt den DIY.



## 5 Plädoyer:

In den Analysen wurden nun anhand von Beispielen diverse Prozesse im Skateboarden abgehandelt. Man findet diese in allen Teilen der Erde vor, wo es SkaterInnen gibt. Nicht unbedingt in genau derselben Form wie in den Beispielen beschrieben, da es durch zB. gesetzliche Gegebenheiten andere Vorgehensweisen gibt, sowohl im Streetskaten, als auch bei den DIY Projekten. Im Fall von DIY gibt es in anderen Ländern, wo es mehr Leerstand gibt als in Österreich, durchaus Projekte, welche sich innerhalb von Gebäuden befinden.

Am Ende wird es sich aber immer um drei wesentliche Punkte drehen: nämlich um Annexion von Raum, dessen Transformation und den daraus resultierenden Prozessen. Interessant ist hierbei, dass man diese Schwerpunkte auch in anderen Subkulturen findet, aber auch generell bei informellen Prozessen in städtischen Räumen. Es gibt viele Gruppen, die ähnlich wie SkateboarderInnen agieren, angefangen bei Graffitikünstlern, über die Bewegung um Guerilla Gardening und ähnlichen Strömungen. Auch diese Gruppen kämpfen zum einen mit Problemen wie SkaterInnen, aber setzen auch gleichzeitig ähnliche Prozesse in Gang.

Interessant für mich, der sowohl mit der Materie der Planung, als auch der Materie des Skateboardens vertraut ist, sind vor allem die Punkte Transformation und die daraus resultierenden Prozesse. Ich bin überzeugt, dass in diesen Prozessen durchaus ein Potential für unser Raumverständnis als Planer liegt.

Wenn man sich als Planer den Kopf darüber zerbricht, wie man einen Ort, einen Platz gestalten kann, damit er genutzt wird, findet man sich schnell in einem Prozess wieder, wo man alle möglichen Nutzergruppen und deren Bedürfnisse durchgeht, nur um am Ende zu sehen, dass der Ort vielleicht doch anders genutzt wird.

Das Faszinierende daran ist, dass SkaterInnen innerhalb von Minuten die Funktion eines Ortes, eines Objektes komplett verändert haben. Dies geschieht oft über einen kurzen Zeitraum, und am Ende ist vielleicht alles wieder so, wie es vorher war. Dieses Potential darf man nicht unterschätzen. In meinen Augen hat diese Kurzfristigkeit ein großes Gewicht, weil es etwas ist, was man als Planer nicht bedenkt, oder selten. Im Zusammenhang mit Skaten wird man als PlanerIn viel öfter damit konfrontiert sein, dass man Dinge so plant, damit sie nicht geskatet werden können. Dieser Input kommt aber oft auch von AuftraggeberInnen. In jedem Fall bin ich der Meinung, dass man auf solche Prozesse im Stadtraum mehr eingehen sollte,

da diese genauso ihre Daseinsberechtigung haben und dazu beitragen, dass unser gelebter Raum so ist, wie wir ihn wahrnehmen. Wenn man sich eine Skateboardsession an einem zB. unwirtlichen Ort ansieht, so wird man feststellen, dass durch das Agieren der SkaterInnen öfter Personen stehen bleiben, sich sogar mit den SkaterInnen unterhalten. Der Ort wird auf einmal von zB. einem Durchzugsort zu einem Aufenthaltsort, zumindest für diese kurze Zeit. Als PlanerIn kann man daraus den Schluss ziehen, dass viele Orte, die so nie als Ort des Verweilens eingestuft werden würden, doch auch dieses Potential haben. Ob ich das jetzt über das Skateboarden spielen muss, oder über eine andere Aktivität, ist eigentlich nicht relevant, viel mehr ist wichtig, dass man ein Bewusstsein dafür schafft, oder im Fall der PlanerInnen, dies in seiner Tätigkeit bedenkt. Im weitesten Sinne ist ein Straßenfest in derselben Kategorie anzusiedeln, mit dem Unterschied, dass es vermutlich eine Vorplanung dazu gibt und es nicht spontan passiert. Wie man in den Beispielen auch liest, läuft das Ganze nicht ohne Konflikte ab, aber genau dort ist ein anderes Potential zu finden. Statt in Fällen, wo zB. Sitzbänke geskated werden, Skatestopper anzubringen, sollte man sich davor fragen, warum dort geskated wird. Meist ist es so, dass die Bänke nicht benutzt werden, da sonst die SkaterInnen nicht skaten würden. Ich sehe hier das Potential, dass man auf solche Konflikte eingeht, was aber natürlich einen Aufwand bedeutet und somit meist nicht angestrebt wird. Da bei den SkateboarderInnen die Transformation vorwiegend über die Bewegung in ihrem Sport passiert, sollte man das auch in Betracht ziehen, also dass Raum nicht nur durch bauliche Maßnahmen entsteht, sondern eben auch auf vielen anderen Ebenen. Die visuell besser sichtbare Transformation von Raum durch SkaterInnen ist jene, die ich in meiner Arbeit vorwiegend im Bereich des DIY angesiedelt habe. Kann man als PlanerIn die SkateboarderInnen beim reinen Skaten noch ignorieren, so ändert sich das im Fall des DIY. In diesem Bereich kommt auch das Annektieren von Raum noch viel mehr zum Tragen, so bin ich als PlanerIn hier nun mit etwas weniger Temporärem konfrontiert. Der Bauprozess ist hier für PlanerInnen weniger relevant, als viel mehr die Tatsache, dass größere DIY Projekte immer an Orten stattfinden, welche im Konglomerat der Stadt ungenutzt sind, oder erscheinen. Hier kommt ein Thema ins Spiel, welches die PlanerInnen immer wieder beschäftigt, nämlich jenes der Zwischennutzung. Von Seiten der PlanerInnen wird immer wieder versucht, temporäre Lösungen für Orte zu finden, die brach liegen, das funktioniert, je nach Ausgangslage über verschiedenste Wege, jedoch oftmals, so scheint es, bleiben solche Projekte eher klein. In meinem Bei-

spiel vom ALM DIY sieht man, wie das auch abseits von Reglementierungen funktionieren kann. Oft haben Projekte, die offiziell eingeleitet werden, das Problem, dass sie relativ lange Vorlaufzeiten haben. Der Aufwand ist oft unverhältnismäßig. Hier haben die SkaterInnen eben wieder jenen Vorteil der Kurzfristigkeit, aber auch jenen, dass sie sich nicht an Normen halten. Diese Kurzfristigkeit fehlt oft den PlanerInnen, wodurch sie auch weniger schnell auf Gegebenheiten reagieren können. Man muss aber auch anmerken, dass SkateboarderInnen einen DIY nicht mit dem Hintergedanken starten, um eine Zwischennutzung für ein Gebiet zu schaffen und dabei möglichst viel Interaktion mit ihrer Umgebung haben wollen. Oft ist es mehr ein Nebenprodukt von ihrem Bestreben, einen Ort für sich selbst zu kreieren. Das Potential sehe ich hier in der zeitlichen Komponente, die Problematik, dass alles die Behördenwege durchlaufen muss, sollte man hier schon anmerken. In solchen Fällen wäre es für PlanerInnen einfacher wenn diese verkürzt würden.

*„Die Gestaltung einer kreativen Stadt braucht Mut, eingetretene Pfade und Routine zu verlassen“*

*Oliver Schwank, Die amalgame Stadt - Orte Netze Milieus, Kap. 9.1, S.328*

Was aber viel wichtiger ist, ich habe es vorher schon kurz angeschnitten, dass auch hier ein Bewusstsein für solche Projekte entsteht. Zur Zeit hat man das Problem, dass zwar partizipative Prozesse (im Fall der ALM) gefördert werden, jedoch Aktionen wie ein DIY von Seiten der Eigentümer, aber auch von Stadtverwaltungen als parasitär angesehen werden und deshalb unerwünscht sind. Obwohl es zum einen schon einige Projekte gibt, welche sich erfolgreich behauptet haben, und auch bewiesen haben, dass sie funktionieren, zum Teil besser als Projekte, welche von öffentlicher Seite initiiert wurden. Es wird auch in diesem Fall wieder ein Raum, nicht nur baulich, sondern auch über den Sport geschaffen.

Die Frage, die sich hier stellt, ist, ob man solche Projekte nicht mehr fördern sollte (die ALM wurde von der Stadt gefördert). Sie zeichnen sich durch eine Unkompliziertheit aus und sind sehr oft quasi Selbstläufer, es gibt nicht viel zu verlieren bei solchen Projekten, da sich die Community um die SkaterInnen sehr gut selbst organisiert.

Im Vergleich zu dem finanziellen und zeitlichen Aufwand von Seiten der Stadt würden sich solche Zwischennutzungen durchaus lohnen. Die Frage ist natürlich auch, wie weit man davon private Investoren, also zB. Grundeigentümer überzeugen kann.

*„So können zum Beispiel Restflächen oder städtische Brachen, die von alternativen Gruppen erobert, zwischen- und umgenutzt werden im Sinne von Möglichkeitsräumen, ein hohes Potential an „Urbanität“ besitzen“  
Metropole 4: Metrozonen, IBA Hamburg, Jörg Dittmar, Ulrike Hesse, Restflächen als Ressource, S.286*

Abschließend bleibt zu sagen, dass in der kommerziell orientierten, der kapitalistischen Stadt durchaus Bedarf besteht, Gruppen wie SkateboarderInnen mehr Gehör zu schenken. Da sie im Wesentlichen eine von vielen Gruppen repräsentieren, die eigentlich Stadtraum zu dem machen, was er ist. Ein Raum der vor der gebauten Kulisse auf einer sozialen Ebene fungiert, die sich auf Bewegungen, Interaktionen usw. stützt, also eigentlich das tägliche Leben repräsentiert. So sollte sich die Planung und die Architektur auch viel mehr (wieder) auf diese Systematik einstellen.



## Literaturverzeichnis:

### Bücher:

- Alexander Christopher, *A Pattern Language* (1977), Oxford University Press, New York
- Borden Iain, *Skateboarding Space and the City - Architecture and the Body* (2001), Berg, New York
- Dittmar Jörg, Hesse Ulrike, *Metropole 4: Metrozone* (2010), IBA Hamburg, JOVIS Verlag, Berlin
- Heiler Jörg, *Gelebter Raum - Stadtlandschaft* (2013), transcript Verlag, Bielefeld
- Mikoleit Anne, Pürckhauer Moritz, *Urban Code, 100 Lessons for Understanding the City* (2011), The MIT Press, Massachusetts
- Solomon D. Jonathan, Frampton Adam, Wong Clara, *Cities Without Ground - A Hong Kong Guidebook* (2012), ORO editions, China

### Internetseiten:

- <http://www.skateboardingmagazine.com/theevolutionofskateboarding>
- <http://www.islandwatersports.com>
- [https://de.wikipedia.org/wiki/Burnside\\_Skatepark#/media/File:Burnside\\_Skatepark\\_Portland,\\_Oregon.JPG](https://de.wikipedia.org/wiki/Burnside_Skatepark#/media/File:Burnside_Skatepark_Portland,_Oregon.JPG)
- <http://www.deathandtaxes.com>
- <http://www.skatemap.de>
- <http://www.sk8.at>
- <https://www.redbull.com/at-de/red-bull-diy-wir-unterstuetzen-deine-kreative-idee>
- <http://www.nordbahnhof.org>

## **Abbildungsverzeichnis:**

<i>Abb. 1.1</i>	<i>Erik Sviratchev</i>
<i>Abb. 1.2</i>	<i>Nikolaus Peer (Autor)</i>
<i>Abb. 1.3</i>	<i>Jan Schiefermair</i>
<i>Abb. 1.4</i>	<i><a href="http://www.islandwatersports.com">http://www.islandwatersports.com</a></i>
<i>Abb. 1.5</i>	<i><a href="http://www.skateboardingmagazine.com/theevolutionofskateboarding">http://www.skateboardingmagazine.com/theevolutionofskateboarding</a></i>
<i>Abb. 1.6</i>	<i>Nikolaus Peer (Autor)</i>
<i>Abb. 1.7</i>	<i>Nikolaus Peer (Autor)</i>
<i>Abb. 1.8</i>	<i>Nikolaus Peer (Autor)</i>
<i>Abb. 1.9</i>	<i><a href="https://de.wikipedia.org/wiki/Burnside_Skatepark#/media/File:Burnside_Skatepark_Portland,_Oregon.JPG">https://de.wikipedia.org/wiki/Burnside_Skatepark#/media/File:Burnside_Skatepark_Portland,_Oregon.JPG</a></i>
<i>Abb. 2.1</i>	<i>Nikolaus Peer (Autor)</i>
<i>Abb. 2.2</i>	<i>Max Schneller</i>
<i>Abb. 2.3</i>	<i>Max Schneller</i>
<i>Abb. 2.4</i>	<i>Nikolaus Peer (Autor)</i>
<i>Abb. 2.5</i>	<i>Nikolaus Peer (Autor)</i>
<i>Abb. 2.6</i>	<i>Nikolaus Peer (Autor)</i>
<i>Abb. 2.7</i>	<i>Nikolaus Peer (Autor)</i>
<i>Abb. 2.8</i>	<i>Nikolaus Peer (Autor)</i>
<i>Abb. 2.9</i>	<i>Nikolaus Peer (Autor)</i>
<i>Abb. 2.10</i>	<i>Nikolaus Peer (Autor)</i>
<i>Abb. 2.11</i>	<i>Nikolaus Peer (Autor)</i>
<i>Abb. 3.1</i>	<i><a href="http://www.deathandtaxes.com">http://www.deathandtaxes.com</a></i>
<i>Abb. 3.2</i>	<i>Nikolaus Peer (Autor)</i>
<i>Abb. 3.3</i>	<i><a href="http://www.skatemap.de">http://www.skatemap.de</a></i>
<i>Abb. 3.4</i>	<i>Nikolaus Peer (Autor)</i>
<i>Abb. 3.5</i>	<i>Nikolaus Peer (Autor)</i>
<i>Abb. 4.1</i>	<i>Nikolaus Peer (Autor)</i>
<i>Abb. 4.2</i>	<i>Nikolaus Peer (Autor)</i>
<i>Abb. 4.3</i>	<i>Nikolaus Peer (Autor)</i>
<i>Abb. 4.4</i>	<i>Nikolaus Peer (Autor)</i>
<i>Abb. 4.5</i>	<i>Nikolaus Peer (Autor)</i>
<i>Abb. 4.6</i>	<i>Nikolaus Peer (Autor)</i>
<i>Abb. 4.7</i>	<i>Nikolaus Peer (Autor)</i>
<i>Abb. 4.8</i>	<i>Nikolaus Peer (Autor)</i>
<i>Abb. 4.9</i>	<i>Nikolaus Peer (Autor)</i>
<i>Abb. 4.10</i>	<i>Nikolaus Peer (Autor)</i>
<i>Abb. 4.11</i>	<i>Max Schneller</i>
<i>Abb. 4.12</i>	<i>Max Schneller</i>
<i>Abb. 4.13</i>	<i>Nikolaus Peer (Autor)</i>

- Abb.4.14 Max Schneller  
Abb.4.15 Max Schneller  
Abb.4.16 <http://www.sk8.at>  
Abb.4.17 <http://www.sk8.at>  
Abb.4.18 Nikolaus Peer (Autor)  
Abb.4.19 Nikolaus Peer (Autor)  
Abb.4.20 Nikolaus Peer (Autor)  
Abb.4.21 Nikolaus Peer (Autor)  
Abb.4.22 Max Schneller  
Abb.4.23 Nikolaus Peer (Autor)  
Abb.4.24 Nikolaus Peer (Autor)  
Abb.4.25 <https://www.facebook.com/ALM-DIY>, Unbekannt  
Abb.4.26 Jan Schiefermair  
Abb.4.27 Jan Schiefermair  
Abb.4.28 Nikolaus Peer (Autor)  
Abb.4.29 Nikolaus Peer (Autor)  
Abb.4.30 <https://www.facebook.com/ALM-DIY>, Unbekannt  
Abb.4.31 <https://www.facebook.com/ALM-DIY>, Unbekannt  
Abb.4.32 <https://www.facebook.com/ALM-DIY>, Unbekannt  
Abb.4.33 <https://www.redbull.com/at-de/red-bull-diy-wir-unterstuetzen-deine-kreative-idee>  
Abb.4.34 Nikolaus Peer (Autor)  
Abb.4.35 <https://www.facebook.com/ALM-DIY>, Unbekannt  
Abb.4.36 <https://www.facebook.com/ALM-DIY>, Unbekannt  
Abb.4.37 <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung> (2018)  
Abb.4.38 <https://www.facebook.com/ALM-DIY>, Unbekannt  
Abb.4.39 <http://www.nordbahnhof.org>  
Abb.4.40 <https://www.facebook.com/ALM-DIY>, Unbekannt  
Abb.4.41 Nikolaus Peer (Autor)  
Abb.4.42 Nikolaus Peer (Autor)  
Abb.4.43 Nikolaus Peer (Autor)  
Abb.4.44 Nikolaus Peer (Autor)  
Abb.4.45 Nikolaus Peer (Autor)  
Abb.4.46 Nikolaus Peer (Autor)  
Abb.4.47 Nikolaus Peer (Autor)  
Abb.4.48 Nikolaus Peer (Autor)  
Abb.4.49 Nikolaus Peer (Autor)  
Abb.4.50 Max Schneller



