

Markus Stauff

## **Bewegungsexzesse / Raumtransformationen. Flugbilder und die Mobilitätskonstellation der Tour de France**

2009

<https://doi.org/10.25969/mediarep/1686>

Veröffentlichungsversion / published version  
Sammelbandbeitrag / collection article

### **Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:**

Stauff, Markus: Bewegungsexzesse / Raumtransformationen. Flugbilder und die Mobilitätskonstellation der Tour de France. In: Judith Keilbach, Alexandra Schneider (Hg.): *Fasten your seatbelt! Bewegtbilder vom Fliegen*. Münster: LIT 2009 (Medien'welten. Braunschweiger Schriften zur Medienkultur), S. 67–90. DOI: <https://doi.org/10.25969/mediarep/1686>.

### **Nutzungsbedingungen:**

Dieser Text wird unter einer Creative Commons - Namensnennung - Nicht kommerziell - Weitergabe unter gleichen Bedingungen 3.0 Lizenz zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu dieser Lizenz finden Sie hier:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0>

### **Terms of use:**

This document is made available under a creative commons - Attribution - Non Commercial - Share Alike 3.0 License. For more information see:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0>

## **BEWEGUNGSEXZESSE / RAUMTRANSFORMATIONEN. FLUGBILDER UND DIE MOBILITÄTSKONSTELLATION DER TOUR DE FRANCE**

»Experienced cycling spectators know that the surest way to tell if Lance Armstrong and the rest of the racers in the Tour de France are finally coming is to look in the air, not down the road. In all but the worst weather, the Tour riders don't go anywhere without a fleet of television helicopters buzzing overhead« (New York Times, 10.7.2003).

Was wir vom modernen Radsport wissen, das wissen wir von Flugbildern. Bei einer Bergetappe der Tour de France 2004 (22. Juli, 17. Etappe von Bourg-d'Oisans nach Le Grand Bornand) waren von den 507 Einstellungen, die im Laufe von dreieinhalb Stunden gezeigt wurden, immerhin 138 vom Helikopter aus aufgenommen – mehr als ein Viertel also. Die Luftaufnahmen von einem in seiner Gestalt fortlaufend mutierenden Fahrerfeld, das sich in unterschiedlichste Landschaften schmiegt, tragen entscheidend zur visuellen Spezifik der Sportart bei; zugleich verleihen diese Bilder, indem sie sowohl beeindruckende ›Natur‹ zeigen, als auch ansonsten nicht zugängliche Aspekte des sportlichen Ereignisses sichtbar machen, zur kulturellen Plausibilität von Flugbildern bei. Deshalb gilt vielleicht auch: Wenn wir etwas über Flugbilder wissen wollen, lohnt es sich, beim Fernseradsport nachzuschlagen. In kaum einem anderen (massen-)medialen Format werden Flugbilder in einer ähnlichen Häufigkeit und einer vergleichbaren Vielfältigkeit eingesetzt.

So wie allerdings die Erlebnis- und Wahrnehmungsformen des Radsports durch die Eigenart der Bilder aus dem Hubschrauber strukturiert werden, so ist auch die Ästhetik der Flugbilder bei der Tour de France grundlegend durch Form und Struktur des übertragenen Ereignisses – dessen räumliche, zeitliche und semantische Aspekte – geprägt. Wenn also im Folgenden danach gefragt werden soll, was Flugbilder sichtbar und sagbar machen, was sie zur Wahrnehmung von Raum, Zeit und Ereignissen beitragen, dann wird dies von vornherein aus der Perspektive ihrer spezifischen Verflochtenheit in heterogene mediale Konstellationen (Funk und Fernsehen), technische Bewegungsmodi (Motorrad und Eisenbahn) sowie narrative und deskriptive Prozesse (Beschreibung der Landschaft und Erläuterung der Rennsituation) zu beantworten sein. Die Topographien und die Bewegungsformen des Radrennens spielen für die Ästhetik der

Flugbilder ebenso eine Rolle, wie die etablierten Mythen und journalistischen Berichterstattungsformen.

Zwar tragen die Flugbilder in den Fernsehübertragungen vom Radsport immer auch zur größeren Transparenz, zur besseren Sichtbarkeit und Verständlichkeit der »rein sportlichen« Geschehnisse bei; insofern aber (bei der Tour de France vielleicht noch mehr als bei anderen Sportereignissen) der Sport »selbst« überhaupt nur verflochten mit umfassenderen medialen, politischen, kulturellen und ökonomischen Prozessen existiert, erhalten auch die Flugbilder ihre Funktionen in einem Spannungsfeld von (relativ verbindlich codierten) sportlichen und (semantisch flexibleren) nicht-sportlichen Wahrnehmungen, Wissens- und Erlebnisformen. Deshalb möchte ich im Folgenden zwar einleitend einige Konsequenzen der Flugbilder für die Wahrnehmung der sportlichen Vorgänge darstellen. Gerade dabei wird aber deutlich, dass eine auffallend multimedial und multimodale Konstellation die (technische wie ästhetische) Möglichkeitsbedingung für die Flugbilder der Tour de France darstellt. Nachdem einige Aspekte dieser Mobilitätskonstellation erläutert werden, soll abschließend die These ausformuliert werden, dass die Luftaufnahmen bei der Tour de France zu einer fortlaufenden Umschreibung des Raums beitragen, die den Fernsehadsport kennzeichnet und deutlich von anderen Formen des Fernsehsports unterscheidet.

## **Der Blick von oben auf den Sport**

Die außergewöhnliche Präsenz von Luftbildern lässt sich zunächst aus der Struktur der Sportart erklären, die kein umgrenztes Spielfeld hat, sondern einen gewissermaßen natürlichen Raum und zugleich eine kulturelle Landschaft durchquert. Demzufolge sind die Bilder aus Hubschraubern schlicht notwendig, um überhaupt eine kontinuierliche Sichtbarkeit des Radsports zu gewährleisten. Im Wechsel mit Aufnahmen von den das Feld begleitenden Motorradkameras wird ein Wechsel zwischen Totale und Nahansicht und somit zwischen Gesamtsituation und Taktiken oder Befindlichkeiten einzelner Fahrer möglich. Zugleich sind die Hubschrauberbilder ein eindringliches Beispiel dafür, dass jede Mediatisierung das Gesicht einer Sportart entscheidend verändert und diese somit eben keineswegs bloß »überträgt«. Die Luftbilder verändern die Raum- und Zeitkoordinaten sowie die Wahrnehmung von Bewegung und die Definition von Ereignissen.

Die Berichterstattung von der Tour der France ist auch heute noch dadurch geprägt, dass sie über viele Jahre hinweg für niemanden komplett mit allen ih-

ren Teilereignissen nachvollziehbar war. Die Journalisten der Presse (und seit 1929 des Radios) begleiteten die Etappen seit der ersten Austragung 1903 zwar zum Teil mit Autos oder Motorrädern, ihre Darstellung ergab sich aber in weiten Teilen aus den Erzählungen der Fahrer, die sie im Ziel interviewten. Die dramatisierende und mythisierende Struktur der Berichterstattung, die für die Tour de France kennzeichnend ist, rührt somit vom Ausmalen und Erfinden medial schlicht nicht zugänglicher Teilereignisse. Interessanterweise hat daran auch die Allsichtbarkeit, die spätestens seit den 1960er Jahren gewährleistet ist, nichts Grundlegendes geändert. Dies auch deshalb, weil die forcierte Sichtbarmachung mit neuen Unsichtbarkeiten verbunden ist: Aus der Hubschrauberperspektive lassen sich zum Teil die Fahrer nur schemenhaft erkennen und sich anhand ihrer Trikots nur notdürftig den verschiedenen Teams zuordnen; immer wieder verdecken Bäume die Sicht aus der Luft; außerdem verhindert häufig das Wetter (Nebel, starker Wind aber auch der Wechsel von Licht und Schatten) die Sichtbarkeit von oben, die dann diskursiv kompensiert wird.

»Helicopter pictures increased the race's visibility, which remained nonetheless limited, since the pictures suffered a loss in quality. The pictures were far away, lacking clarity and unstable, which tended to recreate a new imaginary dimension. The race was more suggested than shown: when the riders passed in front of the cameras near the finishing line, the spectators present would get in the way of the shots. Commentary became essential to viewers' making sense of the broadcast, especially to interpreting poor images with low informational power« (Wille 2003, 137).

Trotzdem hat sich mit Einführung der Flugbilder die Sichtbarkeit des Rennens verändert; neue Teilereignisse und Diskursgegenstände wurden in das Repertoire des Fernsehspiels Radsport aufgenommen.◀2 Zum Teil werden die Luftaufnahmen so eingesetzt, dass sie die Abbildfunktion des Fernsehens stützen sollen; so etwa wenn im Gebirge die nur vom Hubschrauber zu erfassende frontale Sicht auf den Anstieg die Steilheit der Straße zur Geltung bringen soll, die (wie die Kommentatoren immer wieder beklagen) von den Motorradkameras, die sich mit den Radfahrern die Straße teilen, nicht sichtbar wird.

Die Aufsicht auf das fahrende Feld funktioniert demgegenüber sehr viel stärker als eine gleichermaßen ästhetisierende wie wissensproduzierende Abstraktion, die typisch für den wissenschaftlichen oder militärischen Einsatz von Luftaufnahmen ist (vgl. Asendorf 1997, 34-38); sie ermöglicht die Wahrnehmung des Feldes als eine spezifisch geformte und somit ›lesbare‹ Einheit. Wenn der Radprofi Rolf Aldag als Co-Kommentator der Tour de France 2005 darauf hinweist (ZDF 9.7.2005), dass die Luftbilder gut sind, um die Geschwindigkeit der Fahrer einzuschätzen, dann eben nicht, weil in der Aufsicht die Ge-

schwindigkeit selbst – die Dynamik der Bewegung – sichtbar würde, sondern weil die Formation ein Zeichen für die Geschwindigkeit ist: fährt das Feld als ein Block mit 5 oder 6 Fahrern nebeneinander, dann wird eher ›gebummelt‹; je stärker sich das Feld dagegen in die Länge zieht, umso höher ist das gefahrene Tempo, weil die Fahrer nun den Windschatten suchen. Eine besondere und für die Rennentscheidung operationale Bedeutung hat die Luftaufnahme darüber hinaus beim Zielsprint; zum Teil kann hier nur durch die Aufsicht beurteilt werden, ob ein Sprint regelgerecht ausgetragen wurde und nicht etwa ein Fahrer andere durch übermäßiges Wechseln der Straßenseite behindert hat (vgl. Stauff 2005).

Zunächst also zielt die Luftaufnahme auf einen optimierten Überblick über das sportliche Geschehen, wobei sie dies teils durch Abstraktion (Konstitution ›lesbarer‹ Formen durch Draufsicht), teils durch unmittelbare Wahrnehmung (der ›Steilheit‹, aber auch der räumlichen und zeitlichen Abstände zwischen Fahrern) erreicht. In beiden Fällen allerdings funktionieren die Flugbilder (wie viele andere medientechnische Produktionsapparate des Radsports) keineswegs im Modus der Transparenz; vielmehr werden sie fortlaufend als aufwändige Medientechnik in Erinnerung gerufen und ausgedeutet. Dies zum einen, weil das Fernsehen am Mythos Tour de France in der Art partizipiert, dass es seinem eigenen Einsatz (den Journalisten genauso wie den Technologien) den heldenhaften Status des Rennens und seiner Fahrer verleiht. Zum anderen findet die Kommentierung und Reflexion der Medientechnik aber auch statt, weil sie nur dadurch ihre epistemologischen Funktionen erfüllen kann; die Bilder sind eben nur evident oder lesbar, insofern sie Teil spezifischer diskursiver Praktiken sind, die den Luftaufnahmen je spezifische Funktionen (und somit auch unterschiedliche Formen von Aufmerksamkeit) verleihen.

## **Der Blick von oben auf die Landschaft**

In den Bildern aus der Luft wird immer mehr und anderes als diese im engeren Sinne sportlich relevanten Sachverhalte sichtbar. Mit Aufschriften auf den Straßen oder mit überdimensionierten Darstellungen von Fahrrädern oder der Führungstrikot der Tour de France auf den umliegenden Feldern gestalten die Zuschauer am Straßenrand das Umfeld der Strecke für den Blick von oben und erhalten dafür regelmäßig Aufmerksamkeit durch die Helikopterkameras. Schon weil durch die Flugbilder die Totalität des Ereignisses gezeigt werden soll und von dem Fahrerfeld auf die lange Schlange der Begleitfahrzeuge und schließlich auch auf die Zuschauer geschwenkt wird, geraten die

Grenzen des sportlichen Zusammenhangs in den Luftaufnahmen ins Wanken. Ganz systematisch werden dabei Landschaften und Städte in die Visualität des Radsports einbezogen; diese sind allerdings – wie die Geografie Frankreichs – immer schon ein konstitutiver Bestandteil der Tour de France, von dem ein ›eigentlicher‹ Sport oder eine ›rein‹ sportliche Logik (im Sinne der quantitativen Vermessung der Abstände zwischen den Fahrern sowie ihren Taktiken etc.) kaum abgetrennt werden können. Der Sport, dem ein abgesonderter Raum – wie etwa ein Stadion oder eine spezielle Rennstrecke – fehlt, erhält seine Distinktheit als Sport (gegenüber Alltagsleben) nicht durch klare Abgrenzung, sondern durch Bezugnahme auf und modifizierende Einbindung von ›natürlichem‹ und ›kulturellem‹ Raum.

Zum einen gilt die Tour de France seit jeher weniger als Auseinandersetzung zwischen konkurrierenden Fahrern, denn als Kampf gegen die Widrigkeiten der Natur / Geographie: Der Hitze und Kälte, den kaum bezwingbaren Aufstiegen und lebensgefährlichen Abfahrten. Zum anderen (und damit verbunden) ist die Tour de France immer auch die Durchmessung und somit zugleich Konstitution eines symbolischen Territoriums: zu allererst natürlich des Territoriums von Frankreich als Nation und Republik; aber auch (und zunehmend mehr) des Territoriums europäischer Geschichte und – nicht zuletzt – eines Territoriums, das durch die Tour de France selbst mit bedeutsamen Orten, Ereignissen und Zeiten angefüllt ist.

Während die Luftbilder von Fußballstadien – in denen nicht selten ein inneres Oval durch die besondere Beleuchtung und die es umrandenden Zuschauerränge (bzw. immer häufiger imposanten Dachkonstruktionen) von der weiteren Landschaft abgetrennt ist – die Einhegung eines spezifischen Raums für das Ritual / das Spiel des Sports vor Augen führen, sind die Luftbilder der Tour de France sehr viel eher transformativ: Sie verleihen dem Sport den Charakter der umgebenden Landschaft; geben damit aber der Landschaft zugleich die ereignishaften, heroischen und rituellen Semantiken des Sports, der sie keineswegs nur durchquert, sondern sich durch sie konstituiert.

»Die Tour spielt mit der Geographie, mit Regionen und Grenzen. Sie inszeniert den Raum der Nation in Kulissen, die das Land selbst liefert. [...] Die Streckenführung vermittelt Begegnungen, Erinnerungen, sie ist Heimatkunde auf Rädern. [...] Das Rennen formt gleichermaßen das Bild der Heimat wie das einer Wettkampfstrecke, es lehnt sich an die Vergangenheit eines Milieus an und besitzt zugleich seine eigene Vergangenheit« (Vigarello 2005, 452).

Diese Verbindung von Sport und Territorium war Konzept der Begründer der Tour de France und wurde von der Medienberichterstattung immer schon affirmativ nachvollzogen. Der langjährige Leiter der Tour der France, Jean-Marie

Leblanc, schildert ein vorbereitendes Gespräch mit dem Verantwortlichen des übertragenden französischen Senders:

»[he] reminded us of thinking on how the Tour should be shown on television by saying that he aims to show not only the Tour de France but also the Tour of France as a country. In other words, he includes the landscapes and elements which I might call social, sociological and human rather than simply showing a breakaway, a race leader or the peloton – he widens his field of vision to things that he has seen and researched around the route« (Jean-Marie Leblanc zit.n. Marchetti 2003, 44).

Die Flugbilder stützen diese Verbindung, indem sie das Verhältnis von Sport und Geografie / Territorium / Kultur sehr flexibel justieren. Dies betrifft nicht nur die Einstellungsgröße, die die Aufmerksamkeit ebenso auf das Fahrerfeld, dessen Form und die Abstände konzentrieren kann wie auf die synthetische (und zugleich naturalisierende) Einbindung des Sports in die Umgebung. Es betrifft genauso die Kamerabewegungen, die vom Feld weg zu kulturellen Sehenswürdigkeiten und Landschaftspanoramen führen. Die zeitliche Struktur des Radsports, in der über lange Dauer keine eindeutig identifizierbaren, sportlich codierten Ereignisse stattfinden (bzw. nur die kontinuierliche und häufig minimale Veränderung der Abstände zwischen Fluchtgruppen und Verfolgerfeld Entscheidungsrelevanz besitzt) trägt entscheidend dazu bei, dass diese Exkurse ins Umfeld nahtlos in die epische Struktur des Geschehens eingefügt werden. Wobei das Helikopterbild mehr als andere Kameratechniken einen gleitenden Übergang von dominant sportstrukturierten zu landschaftsdominierten Wahrnehmungsformen erlaubt. Spätestens seit 1992 die Wescam-Technologie – eine gyroskopisch stabilisierte Helikopter-Kamera mit 360°-Sichtfeld – bei der Tour de France eingesetzt wurde, ist das Gleiten zwischen Sport und Landschaft technisch institutionalisiert:

»This [Wescam] allows a TV camera suspended from a helicopter to be controlled from the cockpit with constant stability and very high focal lengths, giving the advantage of filming the race from above, and also and above all of ›showing France‹, thereby participating in the promotion of the sites the races passes through. The pictures produced today by helicopter contribute to the positioning of France Télévision as a general audience channel with a special interest in the regions« (Wille 2003, 141).

Es sind vor allem die Flugbilder, die den Raum und die Zeit für kulturelle Exkurse schaffen. Diese führen dabei nicht wirklich weg von den Wahrnehmungsformen des Radsports, mit ihren eigentümlichen Vervielfältigungen von Raum- und Bewegungsdarstellungen, sondern bilden eher so etwas wie den konstituierenden Rand. In den Luftaufnahmen werden regionale Spezifi-

ka und historische Ereignisse aufgerufen, die den Sport anreichern und seine Verhaltensweisen strukturieren; sei es durch Vergleiche zu vergangenen Ereignissen der Tour de France selbst, die so als Folie der Aktualität reproduziert werden, sei es aufgrund metaphorischer Konnexen zu historischen Schlachten, Kämpfen und kulturellen Praktiken (Vigarello 2005, 460-464) oder sei es durch bloße Negation: Die Fahrer, so der nahezu ritualisierte Kommentar zu Flugbildern, haben natürlich keinen Sinn für diese Landschaft; sie würden sich gerne in diesem kühlen Gebirgsbach erfrischen, hier ein Gläschen Wein trinken oder von dem regionalen Käse naschen – sie können es sich aber leider nicht erlauben...

Flugbilder sind für die Fernsehberichterstattung von der Tour de France also nicht nur von Bedeutung, weil erst mit ihnen die eigenartige zeitliche und räumliche Struktur des sportlichen Ereignisses – das sich über mehrere hundert Kilometer durch »natürliche« Topographie bewegt – sichtbar wird. Sie sind nicht weniger von Bedeutung, weil sie die zeitliche und räumliche Struktur der kulturellen Einbettung, ohne die es das sportliche Ereignis, seine Herausforderungen und Leistungen nicht gäbe, sichtbar machen. Somit tragen die Flugbilder erheblich zu dem konstitutiven mythischen Dreieck der Tour de France bei, das sich aus den Eckpunkten Sport, Landschaft / Natur, Medien bildet. Die Flugbilder plausibilisieren einen Bewertungsprozess, in dem die Fahrer und ihre Leistungen durch Ästhetisierung, durch die Kulisse der Landschaft, die sichtbaren topographischen Schwierigkeiten ebenso aufgewertet werden wie die Organisation des Ereignisses und die Leistung des Fernsehens selbst: »the greatest exploit was achieved not by the sportsmen but by television, as the commentator sought to give standing to the pictures shown« (Wille 2003, 137).

Die Luftaufnahmen stellen dabei einerseits eine spezifische visuelle Leistung zur Verfügung, die die Sichtbarkeit des Radsports (und somit auch seine Semantik, seine Wissensformen etc.) verändert; andererseits lässt sich diese spezifische Leistung der Luftaufnahmen nur erfassen, wenn man die Flugbilder einbindet in die vielfältig sich überlagernden Mobilitäts- und Medialitätsformen der Tour de France, die im Zusammenspiel den Raum des sportlichen Ereignisses konstituieren.



## Multimobilität und Multimedialität der Tour de France

Die Fernsbilder vom Radsport sind durch einen Bewegungsexzess gekennzeichnet, in dem sich zahlreiche Mobilitätsformen überlagern. Nicht nur der zentrale Gegenstand des Bildes, das Feld der Fahrer, ist in ständiger (und ständig sich verändernder) Bewegung; die aufnehmenden Kameras produzieren – bis auf wenige fest installierte Kameras am Ziel der Etappen – ihre Bilder von motorisierten Vehikeln (Motorrädern und Helikoptern) aus; zusätzlich wird mit den Kameras aufgrund dieser doppelten Bewegung von Gegenstand und Standpunkt der Bildproduktion ununterbrochen geschwenkt und gezoomt.

Schon logistisch und medientechnisch vervielfältigen sich die Mobilitätsformen und treten in ein Verhältnis wechselseitiger Abhängigkeit. Bei jeder Tour de France wird mittlerweile, wie die New York Times es formulierte, ein sorgfältig choreographiertes Luftballett aufgeführt: Acht Helikopter und zwei Flugzeuge sind in der Nähe des Fahrerfeldes in der Luft; vier Helikopter sind dabei nur für VIP-Gäste der Tour, zwei sind mit »Wescams« (s.o.) zur Aufnahme von Live-Bildern bestückt, zwei Helikopter sind – ebenso wie die höher fliegenden Flugzeuge – zur ständigen Sicherstellung der Funkstrecke der Live-Bilder notwendig. Auch die Bilder von fünf Kameraleuten auf Motorrädern und der Ton von zwei Journalisten, die von Motorrädern aus die Rennfahrer und ihre sportlichen Leiter befragen, werden über dieses Luftballett zur Sendestation übermittelt.

Die Tour de France kann somit als eine Mobilitätsinszenierung betrachtet werden, in der der Sport selbst, die ihn begleitenden (sowohl den Sport organisierenden wie über ihn berichtenden) Vehikel und die medialisierte Bewegung (von Kameras etc.) sich untrennbar und differenziell auf einander beziehen. Im Folgenden möchte ich deshalb einige Aspekte dieser multimobilen und multimedialen Konstellation im Sinne einer Möglichkeitsbedingung für die spezifische Prägnanz der Flugbilder erläutern.

Von ihren Anfängen konstituiert die Tour de France ein ebenso multimobiles wie multimediales Regime, in dem unterschiedliche Bewegungsformen miteinander vermischt und wieder voneinander abgegrenzt werden. Zwar hieß die Zeitschrift, die von 1903 – der ersten Austragung – bis 1940 Veranstalter der Tour de France war, bei ihrer Gründung 1900 noch *L'Auto-Vélo*; schon 1902 musste sie sich in Folge eines Rechtsstreits mit dem Konkurrenzblatt *Le Vélo* aber auf das motorisierte Vehikel beschränken. Wenn somit ausgerechnet eine Zeitschrift namens *L'Auto* ihre Auflage durch die Organisation eines Radrennens steigern wollte (und dies sehr erfolgreich tun konnte), so ist dies keineswegs paradox, sondern ein erster Hinweis auf die gleichermaßen komplexen

täre wie konkurrente Konstellation der Vehikel, die die Austragung der Tour de France zeittypisch strukturierte: Während die Fahrer die z.T. über 400 km langen Etappen auf den Rädern zurücklegten, wurden sie von Journalisten in Autos begleitet; der Renndirektor, Zeitnehmer und Chefreporter in Personalunion (Géo Lefèvre) fuhr, wie auch die Wettkampfrichter, mit der Eisenbahn vom Start zum Ziel und musste dabei gelegentlich feststellen, dass die Radfahrer schneller waren – was natürlich die Berichterstattung nur umso spektakulärer machte (Woodland 2003, 46).

## **Auto und Fahrrad – Synthesen und Grenzziehungen**

Die motorisierten Vehikel sind logistisch notwendig für die Tour de France und prägen damit von vornherein das Bewegungsbild, das mit ihr geschaffen wird; 1903 telegrafierte ein Journalist folgende Meldung von der Strecke:

»4:12 morgens, Vor dem Café de la Seine in Melun warten hunderte von Menschen gespannt auf das Kommen der Tourfahrer. In der Ferne werden die schwachen Lichter eines Automobils sichtbar. Das müssten die Begleitfahrzeuge sein. Tatsächlich, wenige Minuten später huscht das geschlossene Feld der Fahrer vorbei. In der Dunkelheit ist niemand zu erkennen [...]« (zit.n. Krämer 1998, 12).

Die Autos, die dabei sind, damit – vermittelt über Journalisten – das Rennen für Zeitungsleser sichtbar werden kann, sind für Zuschauer, die nachts am Straßenrand stehen, sehr viel sichtbarer als die Fahrer selbst. Wie ein früher Tour de France-Roman verdeutlicht, ermöglichen die Autos darüber hinaus mit ihren Scheinwerfern zum Teil die Sichtbarkeit der Fahrer für die Zuschauer am Rand der Strecke und gehen dabei zugleich in die Konstellation der beteiligten Aktanten ein, indem sie mit ihrer spezifischen Mobilität zu einer Vervielfältigung der Bewegungsformen des Ereignisses beitragen, die durch Vergleich mit phantastischen Figuren nochmals gesteigert wird.

»Die Räder rollten! Im Lichterwirbel sah man vorgereckte Köpfe, ein Meer von Schultern und das Gewoge tretender Beine. [...] Es war als hätte das Startsignal ein Feenmärchen eingeleitet. Die mit riesigen Flammenaugen glotzenden Autos schienen sich zu brüllenden Sagenungetümen zu verwandeln, die der wild dahinfliegenden Rädermeute nachjagten. Weiße Insekten, die mit hellen Trikots und nackten Beinen dahinsausenden Rennfahrer, deren Maschinen unsichtbar waren, kreuzten die grellen Lichtkegel der Scheinwerfer. Alle Bäume wurden zu flachen Silhouetten und nahmen das Aussehen von Opernkulissen an. [...] Das Ganze, Rennfahrer und Begleiter, klebt zusammen und bewegte sich wie eine gigantische, aufgeschreckte Riesenschlange, deren feu-

riger Kopf bereits im Wald verschwand, während ihr Ringelleib noch durch den Staub der Dörfer schnellte. Und diese Schlange rollte und kletterte und sauste bergab, dehnte sich und brüllte aus hundert metallenen Mündern, weckte Schläfer und provozierte beim Vorbeisausen stauende Rufe und jauchzenden Beifall aus der Stille der Nacht« (Reuze 1998[1925], 24f.).

**Dies ist mehr als nur ein Zuschauer-Effekt. Das Radfahren selbst wie auch die Strecke, die zu bewältigen ist, werden durch die Geschwindigkeit anderer Vehikel und deren Bahnung des Weges definiert.**

»In der Tat schien Blanc-Mesnil ganz mühelos dahinzurollen. Sein Oberkörper war starr, und der Kopf lag tief überm Lenker. Seine wundervollen Beine traten mit der Gleichmäßigkeit einer Maschine. Scheinwerfer und Autohupe sorgten dafür, daß er stets freien Weg hatte« (ebd., 28).

1964 fand eine solche Szene Eingang in das quasi-mythische Realgeschehen der Tour de France. Der »ewige Zweite« Raymond Poulidour hatte den meist überlegenen Jacques Anquetil im Laufe der 14. Etappe am Anstieg zum Col de l'Envalira schon abgehängt; dieser konnte sich aber in der Abfahrt dank eines vor ihm fahrenden Autos wieder nach vorne arbeiten. Die Prägnanz solcher Vehikelkombinationen zeigt sich auch daran, dass genau diese Szene in einem jüngeren Tour de France-Roman vom Protagonisten nicht nur erinnert, sondern wiederholt wird.

»Kollmann hat eine Idee. Er hat sich im Nebel des Peyresourde daran erinnert, wie Jacques Anquetil einst auf einer vernebelten Pyrenäenetappe von den Rücklichtern eines Autos gerettet wurde.

Hoffnungslos schien er auf einem Gipfel distanziert, aber seine Reflexe waren intakt, und er konnte schneller abfahren als die anderen, die Furcht vor dem Absturz hatten, weil er sich hinter die roten Lichter eines mit Hilfe der Nebelscheinwerfer waghalsig zu Tal fahrenden Wagens klemmte« (Blickensdörfer 1993, 108).

Kollmann, ein Journalist, der die Tour im Auto begleitet, bietet im Folgenden dem Nachwuchsfahrer Bud, dem er zugleich väterlicher Freund ist, mit seinem Auto eine ebensolche Orientierung.

Weitere Anekdoten verdeutlichen, dass die motorisierten Vehikel schon früh nicht nur zur Wahrnehmung, sondern auch zu ebenso rennentscheidenden Informationen beitragen. Der Rennfahrer Fausto Coppi erhielt 1949 per Motor-



radkurier von seinem Teamchef die Erlaubnis, ohne Rücksicht auf seinen Mannschaftskollegen Gino Bartali, der eine Reifenpanne hatte, weiter zu fahren (Krämer 1998, 66).

Diese Einbindung unterschiedlicher Mobilitätsformen setzt aber zugleich eine fortlaufende Arbeit der (nie abschließbaren) Grenzziehung in Gang. Auto, Eisenbahn, Motorräder fügen sich organisatorisch und symbolisch so eng in die



Welt des Radsports ein, dass dieser, um Radsport zu sein, immer wieder davon abgegrenzt werden muss. (Das Verhältnis der unterschiedlichen Vehikel zueinander ist somit durchaus ähnlich strukturiert wie das konstitutive Wechselverhältnis zwischen Radsport und Territorium / Natur, das die Art, wie der Radsport als distinktes Ereignis von der Umwelt abgegrenzt wird, definiert.) Schon früh in der Geschichte der Tour de France werden Fahrer disqualifiziert, weil sie sich von einem Auto ziehen lassen (Krämer 1998, 13). »Es gab gar Gerüchte von einem Fahrer, der während des Rennens mit seinen Zähnen fest auf einen Korben biss, der wiederum mit einem dünnen Stahlseil an einem vorausfahrenden Wagen befestigt war« (Woodland 2003, 15). 1904 werden sogar die ersten Vier der Gesamtwertung nachträglich disqualifiziert, weil sie streckenweise den Zug genutzt hatten. Auch heute noch betreffen zahlreiche Details des Reglements das Verhältnis der unterschiedlichen Vehikel zueinander: So ist festgelegt, unter welchen Umständen und bis zu welchem Kilometer die Fahrer Nahrung und Getränke aus den Begleitfahrzeugen annehmen dürfen, wie viel Abstand zwischen einem »Ausreißer« und dem Fahrerfeld sein muss, damit das Begleitfahrzeug des Führenden vor das Feld darf. Bei dem bedeutenden Eintagesrennen Gent–Wevelgem kam es 2005 zu einem Eklat, weil der spätere Sieger, Nico Mattan, nur durch die Hilfe des Windschattens der Begleitfahrzeuge den lange führenden Fahrer noch kurz vor dem Ziel ein- und überholen konnte; im Jahr darauf wurde bei dem »Klassiker« Paris–Roubaix eine Verfolgergruppe durch eine geschlossene Eisenbahnschranke behindert; zwei Fahrer, die die geschlossene Schranke überfahren hatten, wurden disqualifiziert.

## Mobilitätskomparatistik

Das Radrennen – die Auseinandersetzung darum, wer eine Strecke mit dem Fahrrad am schnellsten zurücklegen kann – wie auch die multipel bewegten Fernsehbilder von diesem Geschwindigkeitswettbewerb umschließen somit



immer auch weitere Mobilitätsformen, die sie teils synthetisieren, teils differenzieren. Nur wenige der Bilder, die von der Tour de France produziert werden, sind frei von alternativen Vehikeln; fast immer sind zumindest die begleitenden Autos und Motorräder zu sehen. Eines der berühmtesten Fotos von der Tour de France – ein Bild, das die Konkurrenten Anquetil und Poulidour bei der Tour de France 1964 zeigt, wie sie sich Seite an Seite den Anstieg des Puy de Dome hochkämpfen und dabei mit den Schultern aneinander lehnen – zeigt links von den Fahrern ein Motorrad der Gendarmerie, rechts von ihnen zwei Motorräder der Presse (wobei einer der Beifahrer gerade seinen Fotoapparat zückt), hinter diesen Motorrädern sieht man ein Begleitauto mit offenem Verdeck; darin steht u.a. ein Mann, der ein Fahrrad auf der Schulter trägt. Solche verdichteten Konstellationen von Objekten / Bewegungsformen dokumentieren nicht nur die komplexe multimobile und multimediale Organisation des Rennens; sie inszenieren immer auch dessen kulturelle Bedeutung und Tragweite. Die Vehikel stehen in einem dynamischen Vergleichsverhältnis zueinander, das kulturelle Konzepte ins Spiel bringt. So kann die ›unmenschliche‹ Anstrengung der Sportart glei-

chermaßen durch das Bild eines einsamen Fahrers im gewaltigen Bergpanorama wie durch das Bild von zwei Fahrern vor einer Gruppe motorisierter Vehikel verdeutlicht werden. Gegenüber dem Bergpanorama sind es aber technisierte und somit ›moderne‹ Eindringlinge in die Natur; gegenüber den Autos und Motorrädern ist das Fahrrad eine gleichsam ›ursprüngliche‹ Bewegungsform. Vor allem in der Frühzeit der Tour de France finden sich zahlreiche Fotografien, die die Rennfahrer dabei zeigen, wie sie Kuhherden oder Pferdekarren überholen. Die Darstellung der unterschiedlichen Mobilitätsformen und Geschwindigkeiten ist somit immer auch ein Differenzial von Stadt und Land, von Modernisierung und Tradition. Das Fahrrad kann in der Mobilitätskonstellation Tour de France bezeichnenderweise sehr flexibel beide Seiten besetzen (Vigarello 2005, 456f.). Als modernes High-Tech Vehikel erlaubt es rasante Geschwindig-

keiten und lässt den Bauer am Straßenrand zurück; als traditionelles Vehikel der nicht-motorisierten Ära produziert es archaische Qualen. Auch in den gegenwärtigen Fernsehübertragungen wird der Sport durch visuelle und diskursive Mobilitätsvergleiche erläutert; immer wieder wird von den Autos berichtet, deren Motoren die Anstiege nicht schaffen, von den Motorrädern, die bei der Abfahrt kaum den rasenden Radfahrern folgen können... Es sind auch hier wieder sowohl der ›rein‹ sportliche Wettbewerb als auch seine umfassendere kulturelle Bedeutsamkeit, die mit diesen Mobilitätskonzepten Prägnanz erhalten und zugleich miteinander verwoben werden.

Das Verhältnis der Vehikel zueinander ist vielfach vermittelt und historisch variabel; neben dem technisch-kulturell sich verändernden Stellenwert der Bewegungsformen spielt hier auch die wechselnde ökonomische Strukturierung der Tour de France eine wichtige Rolle. Wurde die Tour de France in den ersten Jahrzehnten (neben der veranstaltenden Zeitschrift) weitgehend durch die Fahrradindustrie, die Mannschaften zusammen stellte, getragen und inszeniert, kam es 1931 zu einer Reorganisation: Die Fahrer treten in Nationalmannschaften auf einheitlichen Rädern an; finanziert wird die Tour de France nun durch den automobilisierten Werbetross, der vor dem Feld für alles, nur nicht für Fahrradmarken Werbung machen darf. »Die Karawane der Fahrzeuge wird zum deutlich sichtbaren, lärmenden Zeichen der Moderne, die Fahrradhersteller hingegen können ihr finanzielles Engagement nicht aufrechterhalten« (Vigarello 2005, 467f.).

Spätestens nach dem zweiten Weltkrieg (die Tour de France setzt 1947 wieder ein) hat sich das Auto gesamtgesellschaftlich durchgesetzt; die Fahrradindustrie befindet sich in einer ökonomischen Krise und hat zudem die symbolische Differenzierung, das Fortbewegungsmittel der ›kleinen Leute‹ zu sein, verloren (Reed 2003, 109). Gleichzeitig sinkt die Relevanz der Presse gegenüber Radio und dann vor allem Fernsehen, die mit ihren spezifischen Anforderungen ebenfalls zu einer Neuorganisation des Verhältnisses der verschiedenen Mobilitätsformen beitragen. Die Journalisten wissen nun mehr vom Rennen, wenn sie es nicht mehr auf eigenen Vehikeln begleiten, sondern im Zielraum die Fernsehübertragung verfolgen; die Teamchefs sehen in ihren Autos, mit denen sie hinter dem Feld her fahren, selbst Fernsehen, hören ›Radio Tour‹ und können die so gewonnenen Informationen ihren Fahrern per Funk weitergeben. Die drei Motorräder, die die Informationen für ›Radio Tour‹, den internen Funk der Veranstaltung, sammeln, »sind die einzigen Fahrzeuge, die sich in der langen Karawane der Tour wirklich frei bewegen können« (www.radsport-news.com; 09.07.2004).

Die zunehmende mediale Distanzierung zum Renngeschehen muss allerdings von Zeit zu Zeit durch eine Re-Mobilisierung kompensiert werden. Als die Tour de France von journalistischer Seite der Kritik ausgesetzt war, dass das Rennen nicht mehr ausreichend kompetitiv sei und zu viele Verzögerungen hätte, entschloss sich der Tour-Direktor, einigen Journalisten wieder die Möglichkeit zu geben, das Rennen vom Motorrad aus zu verfolgen, um so seine spezifischen Erfahrungsqualitäten (Gegenwind, Nässe etc.) wieder besser nachvollziehen zu können (Marchetti 2003, 52f.). Dies verdeutlicht nochmals, dass die Multimobilität und die Multimedialität eine gemeinsame und eng verflochtene Konstellation bilden, die das Rennen ›selbst‹ (die sportlichen Strategien und Ereignisse), seine Sichtbarkeit und seinen kulturellen Status definieren.

## Fliegen als Wahrnehmungsform

Die Flugbilder der Tour de France fügen sich somit in ein schon etabliertes und differenziertes Feld von Mobilitäts- und daran gebundene Wahrnehmungsformen ein. Und die Bewegungsform des Fliegens ist, schon lange bevor das Fernsehen die ersten Helikopterbilder zeigen wird, Teil dieser Konstellation. Flugzeuge wurden zum einen schon früh im Konkurrenzkampf der Presse eingesetzt; so etwa von *Paris-Soir*, die 1934 durch ein Aufgebot von zwei Flugzeugen, acht Autos, fünf Motorrädern und einem Belinographwagen (mit dem Fotos telegraphiert werden konnten) der veranstaltenden Zeitschrift *L'Auto* Konkurrenz machen wollte (Lattes 1977, 27); auch wurden Flugzeuge lange Zeit zum Transport des Filmmaterials benötigt, aus dem das Fernsehen seine zusammenfassenden Berichte am Abend erstellte. Zum anderen ist sowohl die Bewegungsform des Flugzeugs (und der Vögel) als auch die Wahrnehmungsform aus großer Höhe ein systematischer und logischer Bestandteil der Mobilitätskonstellation.

Die Perspektive aus der Vertikalen und die damit verbundenen Größendifferenzen bilden einen zumindest der Luftaufnahme ähnlichen Wahrnehmungsmodus auch schon in frühen Beschreibungen der Tour de France. Hier zunächst noch einmal Beispiele aus dem Roman *Giganten der Landstraße (Le tour de souffrance)*, der ein anderes Vehikel – einmal mehr die Eisenbahn mit ihren gigantischen Viadukten – zum Anlass nimmt, radikale Aufsichten mit Bewegungsszenarien zu verbinden:

»Hinter Blay hatte die lange Karawane Saintes durchfahren. Hier strömte die Gironde in voller Breite dahin. Als die Fahrer die große Eisenbahnbrücke von Saint-André überquerten, sahen sie

unter den mächtigen Pfeilern wie kleine Vögel in einem riesigen Käfig aus« (Reuze 1998[1925], 120).

»Tief unter ihnen rollte über ein ganz schmales Viadukt eine spielzeugkleine Eisenbahn. Rechts wurde das Tal von einer hohen, langen und bizarren Felswand abgeschlossen, die wie eine chinesische Mauer aussah« (Reuze 1998[1925], 185f.).

**Begünstigt durch den mythischen Stellenwert der Berge (seit 1905 wird das Hochgebirge – zunächst die Alpen, ab 1910 die Pyrenäen – regelmäßig befahren), werden Blicke in die Höhe und in die Tiefe so dramatisiert, dass sie die Wahrnehmung der Gegenstände ebenso transformieren, wie dies die frühen Luftbilder in dieser Zeit ebenfalls zunehmend machen.**

»Unter tausend Krümmungen wand sich der Weg als fürchtete er sich vor diesen titanischen Festungsmauern, zog sich dann zusammen, um nur noch steiler emporzuführen und sich hartnäckig zum Sturmangriff auf die Gipfel aufzuraffen. Die Gipfel aber thronten mit tragischer Nacktheit im Blauen. Tampier kletterte noch immer mit demselben gleichmäßigen Tritt und war in dieser trostlosen Landschaft wie ein kleiner duftiger Fleck von erstaunlicher Farbkraft. Wenn er manchmal die Aluminiumflasche an die Lippen führte, um seinen verzehrenden Durst zu löschen, leutete sie wie eine stumme Fanfare des Siegs. Dann beugte er sich wieder tief über den Lenker und kletterte weiter. Bei jedem Zickzack der serpentinartigen Straße hatte er ein neues Stück Höhe erobert und wirkte wie ein winziges Weberschiffchen, das längs der Borte des Weges auf dem dunklen Plüsch der Berge dahinglitt. [...] Tief unter ihm auf den Flanken des Berges krochen müde, von Schildkröten gehetzte Ameisen: die Trümmer des zerrissenen Feldes« (Reuze 1998[1925], 139).

Die Transformation von Menschen in ein Gewimmel von Tieren, hier der Radfahrer in gehetzte, aber müde Ameisen, ist ebenso ein Topos der Diskurse um fotografische Luftbilder wie die Transformation von städtischer Infrastruktur in Spielzeug. ◀3 Angesichts des transformativen Potenzials der Bewegungskonstellation Tour de France, die – wie oben gesehen – Autos in Sagenungetüme und Rennfahrer in Insekten verwandelt, ist es nur folgerichtig, dass sich eben auch Vögel und Flugzeuge im Mobilitätsarsenal der Tour de France befinden. Selbst ein Foto von einer Flachetappe mit vielen Wolken am Himmel über dem sehr niedrigen Horizont kann so die Unterschrift erhalten: »Nie kommt der Mensch dem Flug der Vögel näher als auf dem Rad« (Blickensdörfer 1993, 216). Auch Roland Barthes hat in seiner Mythenanalyse der Tour de France bei der Schilderung der epischen Figuren den spezifischen Bewegungsstil eines Fahrers durch Transformation vom ›natürlichen‹ zum motorisierten Flug zu kennzeichnen gesucht:



»Die göttliche Gabe, die [Charly] Gaul geschenkt wurde, ist die Leichtigkeit: durch die Gnade, das Davonfliegen und das Gleiten (ein mysteriöses Fehlen von Anstrengung) ist Gaul dem Vogel oder dem Flugzeug verwandt (er setzt sich graziös auf die Bergspitzen der Alpen, und seine Pedalen drehen sich wie Propeller)« (Barthes 2005, 96).

Darüber hinaus werden die Bewegungsdynamik, die Rasanz und Gefährlichkeit des Rennens und insbesondere einige mythische Szenen durch eine Metaphorik des Fliegens überformt, die auf eine Dramatisierung durch einen Vergleich von Mobilitätsformen zielt – hier am Beispiel einer erneuten Inszenierung der schon geschilderten Abfahrt Anquetils im Nebel:

»Er [Anquetil] kämpfte sich zurück an die Mannschaftswagen, die hinter dem großen Feld fuhr. Und am Gipfel, in einem Moment, der nur den außerordentlich Begabten zuteil wird, nahm er eine Abfahrt äußerster Rasanz in Angriff. Er mutierte zum Piloten, der im Nebel zum Landeanflug ansetzt. Fast blind vor lauter Dunstschwaden und aufspritzendem Wasser orientierte er sich allein an den Bremslichtern der weit vor ihm fahrenden Autos. Die Haarnadelkurven waren unsichtbar; doch er nahm schemenhaft wahr, wann die Fahrer der Begleitfahrzeuge aufs Bremspedal traten. Wo die Autos vor ihm im Nebel langsamer wurden, tat es auch Anquetil. Er lebte nur von seinen Reflexen. Er nahm furchtbare Risiken in Kauf. Aber er lebte« (Woodland 2003, 144).

Wenn also seit den 1960er Jahren sukzessive Aufnahmen der Tour de France vom Helikopter aus produziert werden, so ergibt dies sicher neue Blicke und neue Sichtbarkeiten, die – wie im einleitenden Kapitel bereits herausgearbeitet wurde – tatsächlich die Wahrnehmung des Radsports und insbesondere das Wissen um seine Taktiken, Anstrengungen, Topographien verändern. Zugleich gibt es einen sehr spezifischen Kontext multipler Mobilitäten und technisch-medial differenzierter Wahrnehmungsformen, in denen der Luftraum zum einen schon präsent ist und die zum anderen den neuen bildgebenden Verfahren des Flugbildes ein Differenzierungsfeld zur Verfügung stellen, innerhalb dessen sie ihre Potenziale entfalten. Deutlichstes Merkmal für diese Einbettung ist wohl, dass alle Formen von Bewegungsvergleich und Bewegungsreflexion ein Topos der zur Zeit üblichen Luftaufnahmen der Tour de France sind: Pferde, die (mit oder ohne Reiter) auf den Feldern neben den Rädern zu sehen sind, werden ebenso wie Motorradfahrer, Eisenbahnen etc. regelmäßig zum Gegenstand der Flugbilder; auch die Schatten der Hubschrauber neben den Radfahrern werden immer wieder gezielt in das Bild gebracht, außerdem werden – gewissermaßen im Gegenschnitt – die Hubschrauber ›im Himmel‹ häufig von den Kameras am Boden gezeigt. Die Luftbilder, die zur Sichtbarmachung der Tour de France beitragen, erhalten aus diesem Kontext ihre spezifischen Effekte. Sollte es so et-

was wie eine generelle Ästhetik der Luftaufnahme geben – die etwa in einem spezifischen aperspektivischen, menschenfernen Blick und einer abstrahierenden Raumkonzeption verortet werden könnte – so geht diese zwar produktiv in die Bilder vom Radsport ein, wird aber zugleich von diesem modifiziert. In der Mobilitätskonstellation der Tour de France tragen, wie ich nun abschließend zeigen möchte, die Flugbilder zu einer Umschreibung des Raumes bei, bleiben dabei aber selbst weitgehend unbestimmt.

## Umschreibungen des Raums

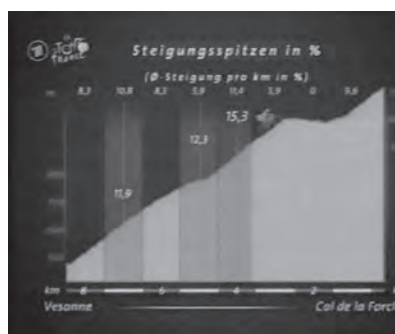
Die Luftaufnahme verändert den Blick auf den Raum. Durch die Fotos, die seit 1858 aus dem Fesselballons, später dann aus Zeppelinen, Flugzeugen oder auch durch Tauben produziert wurden, »entstand ein neuer Maßstab für die Betrachtung der Welt« (Lippert 2004, 178). Dieser Maßstab ist aber – zumindest innerhalb der Mobilitätskonstellation der Tour de France – keineswegs eindeutig und auch keineswegs distinkt gegenüber den Betrachtungen der Welt, die von Motorradkameras aus ermöglicht werden. So werden, dies wurde eingangs schon gezeigt, die Flugbilder zum Teil auch dazu genutzt, eine konventionelle Frontalsicht (also gerade keine Aufsicht) auf die Steilheit der Anstiege zu ermöglichen. Die (zumindest von der Zielsetzung) eindeutige und operationale Umdeutung des Raums, wie sie etwa in der militärischen oder der archäologischen Luftaufnahme stattfindet, die systematisch Bestimmtes sichtbar und Anderes unsichtbar machen will, findet sich in den Flugbildern der Tour de France nicht. Dies ist ganz offenkundig in den keineswegs seltenen Einstellungen der Live-Übertragungen, in denen die Helikopterkamera delirierend einen Gegenstand und einen dazu passenden Blick sucht: Zu sehen ist ein Schwenken und Zoomen, das eben nicht durch die bestmögliche Sicht auf einen bestimmten Gegenstand motiviert ist, sondern eher durch die Suche nach einem potenziellen Gegenstand – und dies kann ebenso gut das Fahrerfeld wie das nahe stehende Kloster oder der ferner liegende Gebirgszug sein. Selbstverständlich zielt die Fernsehübertragung auch auf eine optimierte Sichtbarkeit und bindet die Flugbilder in dieses Bestreben ein. Weil aber zum einen der Übergang zwischen der Wahrnehmung des sportlichen Wettkampfs ›selbst‹ und der diesen konstituierenden Landschaft / Geographie fließend ist und weil (auch deshalb) die Struktur der Sportart selbst ambivalent bleibt, trägt, so meine These, die Luftaufnahme dadurch zur optimierten Sichtbarkeit des Sports bei, dass sie zur fortlaufenden Umschreibung (und nicht einer eindeutigen Erfassung und Kartierung) des (natürlichen und sportlichen) Raums bei-



trägt. Die vielfältigen Wahrnehmungsformen der Flugbilder (Aufsicht und Frontalsicht, exakte Kartierung der Fahrerformation, unfokussiertes Schwenken, Affirmation von Landschaft und Kultur) erfassen und definieren gemeinsam mit den weiteren bildgebenden Verfahren der Tour de France Raum und Geschehen, indem sie diesen unterschiedliche Darstellungsformen geben, die untereinander verglichen, ergänzt und korrigiert werden können.

Dies möchte ich abschließend an zwei weiteren Szenen der schon angesprochenen 12. Etappe der Tour de France 2004 im Detail erläutern. Am Beginn des vorletzten Anstiegs der Etappe, dem Col de la Forclaz, wird, wie in den aktuellen Fernsehübertragungen üblich, die Strecke durch die digitale Simulation eines Flugs über die zu durchquerende Topographie vorgestellt. Wie Rolf F. Nohr (2002) anhand der ganz ähnlichen »Wetterflüge«, die im Rahmen der Wettervorhersage im Anschluss an Nachrichtensendungen eingesetzt werden, herausgearbeitet hat, sind solche Flugbilder im mehrfachen Sinne »hybrid«: Zum einen zitieren sie die Ästhetik des Computerspiels für das Fernsehen; zum anderen stehen sie hinsichtlich der Raumwahrnehmung zwischen den idealtypischen Alternativen »Karte« und »Landschaft«. Wie bei dem Raummodell Karte ist die Geographie pragmatisch reduziert auf die Wegmarken und topographischen Details, die für den gewählten Zweck dienlich und in Form von Schrift, Symbolen und Piktogrammen eingetragen sind. Wie bei der Ansicht einer Landschaft bleibt allerdings ein – wenn auch bewegter und unmenschlich hoher – subjektiver Blickpunkt erkennbar, von dem aus Bestimmtes besser zu sehen und anderes durch die Perspektive auf einen dreidimensionalen Raum verdeckt ist. Diese Simulation zeigt die Strecke des Rennens in einem kontinuierlichen Zusammenhang und in einem topographischen Kontext; entscheidend sind Abzweigungen von Straßen und die darauf folgenden Anstiege. Nicht selten wird dabei die Geschichte der Tour de France durch Hinweise auf früher schon realisierte Alternativen erinnert (»und hier links würde es nach Les Deux Alpe hinaufgehen, wo...; heute aber führt die Strecke geradeaus nach Alpe d'Huez...«). Kurz darauf wird tatsächlich ein Kartenausschnitt gezeigt, der in strikter Zweidimensionalität die Straßen im Umkreis der Strecke bis zur nächstgelegenen Autobahn aufweist. Auch diese Karte ist mit Piktogrammen von Radfahrern an das Ereignis angepasst, hat dabei aber vor allem die Funktion, eine Positionierung der Strecke in klassisch kartographischer Hinsicht (mit Ausrichtung nach Norden etc.) und somit eine (tendenziell tou-

ristische) Orientierung zu geben. Zwischen diesen beiden topographisch-kartographischen Raumumschreibungen ist allerdings ein explizit touristischer Exkurs eingeflochten: Noch während des simulierten Flugs über die Strecke wird ein kleineres Real-Bild in diese modellierte Landschaft eingeblendet, das sich sukzessive vergrößert und schnell anstelle der Simulation das gesamte Fernsehbild einnimmt: Es beginnt ein eingeschobener Filmbeitrag über eine Paragleiterschule, die am Rand der Strecke ihren Sitz hat. Weit mehr als nur touristischer Exkurs wird hier das Fliegen (zum Teil selbst wiederum durch Luftaufnahmen) gezeigt, der Blick auf das Bergpanorama hervorgehoben und schließlich vom Schulleiter selbst der Mobilitätsvergleich zum Radrennen gezogen: »Bei dem Tempo, das die auf dem Rad vorlegen, kämen wir am Gleitschirm gar nicht mit«. Auch in dem schon erwähnten Kartenausschnitt, der auf diesen Exkurs folgt, ist der Ort der Flugschule durch ein eingefügtes Bild eines Paragleiters markiert. Während nun einige Bilder vom Rennen folgen (darunter eine Luftaufnahme von Menschen, die das Rennen von einem hohen Kranwagen aus verfolgen, in diesem Moment aber zum größeren Teil der Helikopterkamera zuwinken), bereiten die Kommentatoren auf den kommenden Anstieg vor: »also fast 700 Meter Höhenunterschied sind zu überwinden, also praktisch 100 Meter pro Kilometer«. Direkt darauf wird der simulierte Flug fortgeführt, wobei jetzt der Anstieg selbst im Mittelpunkt steht und die unterschiedlichen Steigungsgrade eingetragen sind (der Kommentar dazu: »es gibt immer wieder Rampen von 15 %«). Die dreidimensionale Topographie der Flugsimulation wandelt sich nun in ein geglättetes, zweidimensionales Steigungsprofil, in das sowohl die Länge des Anstiegs wie auch die Steigungsprozente eingetragen sind (»in dieser Übersicht werden wir sehen, wie steil er an einigen Stellen ist«). Wie die meisten Grafiken funktioniert auch die-



se keineswegs analog (die Steigungen von 15% sind sehr viel steiler als 15%, das heißt horizontal und vertikal wird nicht der gleiche Maßstab angelegt). Weder die simulierte noch die live übertragene Luftaufnahme hat in diesem Geflecht eine privilegierte Position; sie bietet keinen umfassenden Überblick und ihr wird ganz offensichtlich auch nicht zugetraut, die räumliche Struktur des Sports ausreichend sichtbar zu machen. Der quasi-touristische Exkurs deutet zunächst darauf hin, dass es überhaupt nicht um einen Überblick, sondern um die ›Faszination Fliegen‹ geht. Allerdings werden die Flugbilder systematisch durch weitere Raumdarstellungen ergänzt, die gleichermaßen Konkurrenz wie Kompensation darstellen. Die vermeintliche Totalität der Luftaufnahme wird relativiert und verliert somit ihre Autorität. Es gibt offensichtlich keine adäquate Überblicksdarstellung, die uns den Raum der Tour de France präsentieren könnte; das Flugbild ist vielmehr Teil einer fortlaufenden Umschreibung des Wahrnehmungsraums. Die beiden, scheinbar sehr unterschiedlichen Momente – die anekdotische Ablenkung vom Radsport in Form des Paragleitens und die Anhäufung von grafischen Darstellungsformen – haben eine gemeinsame Stoßrichtung: Beide zielen auf eine Vervielfältigung von Raum- und Bewegungsansichten. Radsport wird nicht einfach in einer bestimmten Weise dargestellt, sondern flexibel in einem Geflecht zahlreicher möglicher Raum- und Bewegungsformen verortet. Der Raum des Radsports zeigt sich somit als ein medial artifizieller, der weder durch die Topographie und Geographie noch durch Kulturraum und Geschichte Frankreichs gegeben ist. Er stellt eine Ansammlung von Schwierigkeiten, Traditionen, Bedeutsamkeiten und Ereignissen dar, die weder zwei- noch dreidimensional, sondern nur multi-medial sichtbar werden. Tatsächlich zielen die Umschreibungen des Raumes deshalb nicht einfach auf eine abschließende Präzision der Darstellung, die etwa durch die wechselseitige Kompensation der spezifischen Mängel der jeweiligen Einzeldarstellungen erreicht werden soll oder kann. Viel eher geht es um eine systematische Nicht-Festlegung in der fortlaufenden Neuformulierung. Anekdotisch zeigt sich dies noch daran, dass im Laufe der Übertragungen die Frage, was die adäquate Wahrnehmung des Raums ist, im häufigen Verweis auf die spezifische Wahrnehmungsdifferenz der beteiligten Sportler offen gehalten wird. Diese nämlich haben, so wird immer wieder betont, ›keinen Blick für diese Landschaft‹, können ›die Ansicht nicht genießen‹ oder wollen sich die drei noch folgenden Anstiege, die wir im Detail erläutert bekommen, ›noch gar nicht vorstellen‹. Auch dies ein Motiv, das die Fernsehübertragung mit literarischen Applikationen teilt:

»Im satten Smaragdgrün der Wiesen die ersten Bäume, aber auch scheußliche Betonsilos, weil sie neue Wintersportplätze aus einem Boden stampfen, der einst den Bären und Schafen gehörte. Und wie Hochspannungsmasten durchziehen die stählernen Stützen der Skilifts die Landschaft. Bud hat kein Auge dafür. Aber er sieht die Sonne in den Speichen des Vorderrads, das sich auf der griffigen Straße, die einst ein Holzfällerweg war, neigt und reibt« (Blickensdörfer 1993, 98).



Die fortlaufende modifizierende Umschreibung betrifft allerdings selbst den zentralen sportlichen Aspekt schlechthin: die Rennsituation mit ihren räumlichen und zeitlichen Ordnungen. Die Regeln eines filmischen oder visuellen Realismus werden im Fernsehradssport unterlaufen; ohne weitere Erläuterung fahren in einer Einstellung die Fahrer von links nach rechts und in der nächsten Einstellung ihre Verfolger von rechts nach links. Auch hier ist der Raum, in dem das Rennen nachvollziehbar wird und Spannung erhält, ein abstrakter. Selbst die Abstände zwischen den Fahrern werden in vielfältiger Weise umschrieben: Grafiken können die aktuelle Rennsituation ebenso darstellen wie Luftaufnahmen; im Rennen selbst befindliche Zeitanzeigen informieren ebenso (aber nicht immer mit identischen Zahlen) wie die Kommentatoren. Auch hier geht es nicht um Eindeutigkeit, sondern um Raum- und Bewegungstransformationen. Nicht nur sieht der Abstand zwischen zwei Fahrern in der Luftaufnahme ›anders‹ aus als aus der Perspektive der Motorradkamera; durch die Zoombewegungen und die Fahrten der Kameras, kann sich der Abstand innerhalb einer Einstellung zudem auch entscheidend verändern. Das Phänomen des gegenläufigen Zooms, das filmhistorisch vor allem durch die Turmszene in Hitchcocks VERTIGO vertraut ist, wird sowohl durch die Motorrad- als auch durch die Helikopterkameras immer wieder spontan produziert.

Durch die Luftaufnahme kann zudem die Distanz zwischen einer Ausreißergruppe und dem diese verfolgenden Fahrerfeld entweder konkret als räumlich-topographischer Abstand in einem Frame festgehalten werden oder – wenn der Abstand schon größer ist – als zeitlicher Zwischenraum, den es braucht, um zwischen den beiden Gruppen hin und her zu schwenken (bzw. tatsächlich zu fliegen).

Am Ende des Anstiegs zum Col de la Madeleine, dem zweiten Berg der o.a. Etappe, gehen die Helikopterbilder vom Detail, also von Einstellungen einzelner Fahrer aus und stellen sukzessive einen Zusammenhang her. Per Zoom wird



der Bildausschnitt geweitet, zusätzlich wird entlang der Straße geschwenkt bis die Verfolger ins Bild kommen. Einige Einstellungen später setzt die Luftaufnahme gleich mit einem weiteren *framing* ein, das Spitzengruppe und Verfolger gleichzeitig in einem Bildfeld sichtbar macht. Die sinkende Entfernung und die daraus resultierende Zuspitzung der Situation wird somit visuell prägnant umgesetzt. Wenn schließlich der Zusammenschluss von Spitze und Verfolger stattgefunden hat, wird in einer weiteren Flugaufnahme das Sichtfeld, gegenläufig zur ersten hier beschriebenen Einstellung, durch einen konzentrierenden Zoom auf wenige Fahrer beschränkt, die jetzt eine neue Ereignisfolge starten (Sprint um die Bergwertung). Der Kreis vom Detail über die räumliche Ausweitung zum Detail ist geschlossen. Wenn die Bergwertung überwunden und somit eine Teilentscheidung gefällt ist, löst sich das Hubschrauberbild von der Fahrerfokussierung und stellt das fahrende Feld in den umfassenderen Zusammenhang der Berglandschaft.

## Schluss

Das Potenzial der Luftaufnahmen für die Tour de France besteht somit gerade darin, dass sie eine Totalität des Blicks bieten, ohne damit endgültige Eindeutigkeit und Präzision herzustellen. Dies heißt nicht, dass es im Radsport nicht auf

die in anderen Sportarten so wichtigen Koordinaten von Raum und Zeit, Entfernung und Geschwindigkeit ankommt. Die Koordinaten werden im Radsport allerdings völlig anders vermittelt; an die Stelle eines stabilen Messsystems tritt ein situatives Justieren. Diese Umschreibungen des Raums erlauben die Einbettung von Geschichte und Kultur in die Logik des Sports; sie zielen darauf, an die Stelle der standardisierten und vermessbaren Räume so vieler Sportarten, die den Geschehnissen tatsächlich nur ein neutrales Feld zur Verfügung stel-

len, einen mit Geschichte füllbaren, aber auch einen erfahrbaren Raum zu erstellen:

»Die Oberflächengestalt, das Auf und Ab der Landschaft wird [bei der Tour de France; M.S.] sofort in eine körperlich spürbare Erfahrung umgesetzt, gewissermaßen in Muskelkraft ausgedrückt. [...] Jede Entfernung, jeder Höhenunterschied verwandelt sich unmittelbar in Energieaufwand. Es gibt besondere Anstrengungen, entspannte Abschnitte, Beschleunigungen, jederzeit ablesbar am Puls des Fahrers. [...] Aus der Landschaft treten individuelle, personalisierte Strecken hervor. Es geht nicht mehr darum, das Land kennenzulernen, sondern darum, es sich anzueignen, nicht um die Vorstellung vom Territorium, sondern um seine Erfahrung« (Vigarello 2005, 458f.).

Die Flugbilder der Tour de France tragen entscheidend dazu bei, dass die wechselseitige Umformung von Raum und sportlicher Leistung, von Wettkampf und Kulturgeschichte gelingt. Sie tragen dazu aber nicht bei, weil mit den Luftaufnahmen ein ganz anderer Blick auf das Geschehen definiert wird, sondern weil sie sich an die Mobilitätskonstellation anschließen und gleitende Übergänge zwischen räumlichen und zeitlichen Abständen, zwischen Aufsichten und Ansichten, zwischen Karten und Profilen, zwischen Fliegen und Radfahren sicher stellen.

## Anmerkungen

- 01 ▶ »Konstellation« und die im Folgenden verwendeten Komposita wie »Mobilitätskonstellation« etc. verweist hier schlicht auf das historisch mehr oder weniger kontingente, in seinen Effekten aber markante Zusammenspiel heterogener Verfahren und Techniken.
- 02 ▶ Die Formulierung »Fernsehspiel Radsport« impliziert, dass sich in dem Geschehensablauf, den das Fernsehen als Tour de France präsentiert, Teilereignisse, die durch die Regeln des Sports definiert sind, mit Teilereignissen, die durch das Fernsehen definiert werden, untrennbar verbinden (vgl. Adelman / Stauff 2001).
- 03 ▶ Im Vorwort zum Band *Paris vue en Ballon* schildert Georges Cain die Transformation, die Paris durch den Blick von oben erfährt u.a. durch Vehikelvergleiche: »La Cité, ein riesiges, mitten in der Seine verankertes steinernes Schiff« (zit.n. Lippert 2004, 174). Fotos des militärischen »Fesselballonbeobachters« und Fotografen Robert Petschow wurden in der *Berliner Illustrierten Zeitung* unter dem Titel »Das Riesenspielzeug« veröffentlicht (ebd., 176), einem Topos, der ebenfalls schon vor der Luftfahrt literarisch geprägt wurde.



## Literatur

- Adelmann, Ralf / Stauff, Markus** (2001) Spielleiter im Fernsehsport. In: Gottschalk, Kerner & Co. Funktionen der Telefigur ›Spielleiter‹ zwischen Exzeptionalität und Normalität. Hrsg. v. Rolf Parr & Matthias Thiele. Frankfurt/M.: Suhrkamp, S. 154–186.
- Asendorf, Christoph** (1997) Super Constellation. Flugzeug und Raumrevolution. Wien/ New York: Springer.
- Blickensdörfer, Hans** (1993) Salz im Kaffee. Roman mit großer Fotoreportage – ›Landschaften der Tour‹ von Hennes Roth. Bielefeld: Covadonga.
- Dauncey, Hugh / Hare, Geoff** (2003) The Tour de France: A Pre-modern Contest in a Post-modern Context. In: The International Journal of the History of Sport 20,2, S. 1–29.
- Krämer, Harald** (1998) Das Tour de France Buch. Reinbek: Rowohlt.
- Lippert, Werner** (2004) Das Neue Sehen – Die Fotografie als Impulsgeber und Zeuge der Fliegerei. In: Die Kunst zu Fliegen in Film und Fotografie (Ausstellungskatalog) .Hrsg. v.NRW-Forum Kultur und Wirtschaft Düsseldorf. Düsseldorf, S. 167–198.
- Marchetti, Dominique** (2003) The Changing Organisation of the Tour de France and its Media Coverage – An Interview with Jean-Marie Leblanc. In: The International Journal of the History of Sport 20,2, S. 33–56.
- Nohr, Rolf F.** (2002) Karten im Fernsehen. Die Produktion von Positionierung. Hamburg: Lit.
- Reed, Eric** (2003) The Economics of the Tour, 1930–2003. In: The International Journal of the History of Sport 20,2, S. 103–128.
- Reuze, André** (1998[1925]) Giganten der Landstraße. Ein Tour-de-France-Roman. Berlin: Sportverlag.
- Stauff, Markus** (2005) Instant Replay. Fernsehen und Video als Gebrauchsfilm des Sports. In: montage/av 14,2, S. 106–124.
- Vigarello, Georges** (2005) Die Tour de France. In: Erinnerungsorte Frankreichs. Hrsg. v. Pierre Nora. München: Beck, S. 452–480.
- Wille, Fabien** (2003) The Tour de France as an Agent of Change in Media Production. In: The International Journal of the History of Sport 20,2, S. 128–148.
- Woodland, Les** (2003) Halbgötter in Geld. Das Lesebuch zur Tour de France. Bielefeld: Covadonga.