



Von den Anfängen der Fahrradreise  
über seine Distinktion zur  
Dokumentation von *Bikepacking*.

**Jasmin Ziermayr, BA**

jasmin.ziermayr@kunstuni-linz.at  
M 01503567

**Beurteilerin**

Univ.-Prof.\*Dr.\* angela koch

**Mitbetreuerin**

Univ.-Prof.<sup>in</sup> Dr.<sup>in</sup> Gudrun Rath

Masterarbeit in Medienkultur- und Kusttheorien  
am Institut für Medien  
zur Erlangung des akademischen Grades  
Master of Arts

Abgabe August 2025  
Masterprüfung im Oktober 2025

**KUNSTUNIVERSITÄT LINZ**

Hauptplatz 6, 4020 Linz, Austria  
[www.ufg.at](http://www.ufg.at)

## **Gewidmet**

... dem, der meinen Umstieg vom Dreirad zum Zweirad als Mechaniker begleitete.

... der, die meine einzige bisherige Radreise mit mir bestritt.

... dem, der nun mit mir von Spielplatz zu See tingelt.

... und auch jener, die uns davon abhalten will.

## Erklärung über Eigenständigkeit

Ich erkläre, anstatt eines Eides, dass ich die vorliegende Masterarbeit selbstständig und ohne fremde Hilfe verfasst, keine anderen als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt und die den benutzten Quellen wörtlich und inhaltlich entnommenen Stellen als solche erkenntlich gemacht habe.

Jasmin Ziermayr

# Inhaltsverzeichnis

1.	<b>Einleitung: Zum Bikepacking</b>	1
2.	<b>Die ersten Fahrradreisen</b>	4
2.1	Die moderne Frau auf dem Fahrrad	6
2.2	Expeditionen in der imperialen Medienlandschaft	10
3.	<b>Der Radtourismus und seine Ausdifferenzierung</b>	17
4.	<b>Bikepacking: Distinktion und Affirmation</b>	20
4.1	Tourismen	20
4.2	Traveling Ultra-Light: Radtechnik und Gepäck	27
4.3	Generationendifferenz und Technikaffinität	31
5.	<b>„Vehikel von Vehikeln“: Plattformlogik und digitale Gemeinschaft</b>	35
5.1	Symbolischer Imperialismus auf YouTube	42
6.	<b>Der Bikepacking-Dokumentarfilm auf YouTube</b>	44
6.1	Drei YouTuber in Kirgistan	44
6.2	Intro, Outro und Sequenzierung	47
6.3	Kirgistan im Bild: Der touristische Blick	50
6.4	Kirgistan in Szene: Das Videoselfie	54
6.5	Audio-Visuelle Bearbeitung	59
6.6	Zwei Modi von Stimmaufnahmen	59
6.7	Verwendung von Musik	62
7.	<b>Schluss: Medialität der Bikepacking-Doku</b>	64
8.	<b>Mediografie</b>	69
8.1	Literatur	69
8.2	Online-Magazine und Blogs	71
8.3	Dokumentarfilme und Vlog-Beispiele	72

## Zusammenfassung

*Bikepacking* – eine seit den 2010er-Jahren populäre Form des Radreisens – wird in dieser Arbeit als heterogene Praktik touristischer Radkultur begreifbar gemacht. *Bikepacking*-Dokumentationen werden darin als Teil eines medienkulturellen Produktionsprozesses betrachtet und in weiterer Folge einer beispielhaften Filmanalyse unterzogen.

Anhand zweier Radreisegeschichten werden die Jahre von 1860 bis 1920 als historischer Hintergrund – in sozialer und technischer Hinsicht – illustriert. Die radtechnische und radkulturelle Entwicklung ab 1970 wird als Ausdifferenzierung und Bewegung hin zum *Bikepacking* interpretiert. Anschließend wird *Bikepacking* in verschiedene Formen des Tourismus einteilbar gemacht. Weiters wird das individuelle *Bikepacking* in Abgrenzung zu und Anknüpfung an den traditionellen Radtourismus gelesen, der sich terrarisch, ökologisch, rad- und medientechnisch unterscheidet. Dabei werden Tourismen kritisch als symbolischer kolonialer Akt begriffen. Audiovisuelle Dokumentationen werden mit Julia Bee als Netzwerkelemente verstanden, welche die Ausübung des *Bikepacking* beeinflussen. Fahrradfahren, Filmen und Kommunizieren erscheinen hierin als potentiell verflochtene Tätigkeiten in der Fahrradmedienkultur. In einer medienkulturwissenschaftlichen und postkolonialen Perspektive wird die Rolle von *Influencern* in diesem Netzwerk besprochen. Die drei zentralen Analysegegenstände sind Filme von drei *Bikepackern* auf YouTube, welche je eine Perspektive auf eine Radreise in Kirgistan lieferten. Ihre Filme werden als zu vergleichende Dokumentarfilme behandelt, welche durch einen touristischen Blick hervorgebracht wurden. Im Fokus der filmwissenschaftlichen Analyse stehen dabei der Einsatz von Actioncams sowie die Bedeutung des Tons für die räumliche Inszenierung der Reisen.



# 1. Einleitung: Zum *Bikepacking*

[Das Fahrrad] transportiert und wird transportiert, es ist ein Agent und Teil eines agentiellen Gefüges aus verschiedenen mobilen Medien, die vom Zug bis zum Handy reichen können, und es ist als Objekt auch im apparativen Sinne medial. Außerdem ist es Teil von kulturellen Zeichensystemen, es gibt ein Bild ab und es ermöglicht Bilderproduktionen und Wahrnehmungen, die aus unserer Sicht von besonderer Art sind. Denn diese sind in neuen Weisen offen für Kopplungen von Bewegung, Bewegtheit und multisensorischen Reizen[...]¹

Der neue Freizeit- und Urlaubstrend *Bikepacking* fand in der Wissenschaft bisher kaum Beachtung. Hierunter versteht man Radreisen, bei denen leichtes Gepäck möglichst rahmennahe am Fahrrad befestigt wird – im Gegensatz zum *Biketouring*, das oft mit Packtaschen auf Trägern und schwererer Ausrüstung verbunden ist. Einzig Francisco Miguel Pedro Magalhães aus Lissabon untersuchte den Gegenstand 2022 im Rahmen seiner Masterarbeit. Er interviewte dafür Tourist:innen in Portugal mit einer Methode der Ethnografie der Mobilität. Er arbeitete mit dem Erklärungsmodell des *slow tourism*, einer Gegenbewegung des durch Schnelligkeit geprägten Massentourismus. Magalhães blickte auf jene *Bikepacker:innen* als *Cyborg* aus Fahrrad, Mensch und Zelt und legte ein großes Augenmerk auf die Sinneseindrücke und das Gefühl von Sicherheit im Zusammenhang mit den Materialitäten der Ausrüstung. Die Erfahrungen fasst er im Anschluss an Heidegger als das *In-der-Welt-sein* der *Bikepacker:innen*.² Man kann seine Arbeit als empirisch, phänomenologisch, sozialgeografisch und tourismusökonomisch bezeichnen. Julia Bee schrieb aus medientheoretischer Sicht über Fahrradvlogs, welche auch *Bikepacking* enthalten können und spricht von Fahrradmedienkulturen und den Communities, in welche diese funktional eingebunden sind. Die Vlogs – teilweise auch jene der *Bikepacker:innen* – bedienen sich der Marketingstrategien des *Online-Celebrity-Kults*. Influencer:innen vermarkten sich selbst, das Radfahren und erzeugen dabei auch „neue Körperbilder und Bedeutungen [die sie] in den Verkehrsalltag eintragen“³. Bee konzentrierte sich hierbei auf die



1 Julia Bee/Ulrike Bergermann/Linda Keck/Sarah Sander/Herbert Schwaab/Markus Stauff/Franzi Wagner: „Einleitung und Manifest: Das Fahrrad als Medium der Utopie“, in: Diess.: *Fahrradutopien: Medien, Ästhetiken und Aktivismus*, Lüneburg: meson press 2022, S. 11.

2 Vgl. Francisco Miguel Pedro Magalhães: „Paisagem, mobilidade e slow tourism: uma abordagem pósfenomenológica da experiência da paisagem na prática de bikepacking“, Hochschulschrift, Universität Lissabon, S. 6f, URL: <https://repositorio.ulisboa.pt/handle/10451/55477>, zuletzt gesehen: 27.02.2025.

Der Text wird hier nur erwähnt und kann Mangels der Sprachkenntnis nicht in vollem Umfang eingearbeitet werden.

3 Julia Bee: „Radvlogging und Radcommunities: Ästhetik des Radfahrens zwischen Alltag und (digitalen) Medien“, in: Bee, Julia/Ulrike Bergermann/Linda Keck/Sarah Sander/Herbert Schwaab/Markus Stauff/Franzi Wagner (Hg.innen): *Fahrradutopien: Medien, Ästhetiken und Aktivismus*, Lüneburg: meson press 2022, S. 56.

Re-produktion von Bildern, Stilen und Ästhetiken des Radfahrens. Sie will die Produktion als zyklisch stattfindende Feedback- und Reproduktionsprozesse mit Simondon als „Wahlakte der Individuation“ fassen. Prozesse also, in denen nicht nur die Rezeption gefasst wird, sondern in denen Wahrscheinlichkeiten von vielfältigen Nutzungs- und Konsumententscheidungen, gemeinsam mit Produzent:innen von *Vlogs*, bearbeitet werden. Der US-amerikanische Historiker Duncan R. Jamieson schrieb 2014 eine Geschichte der Fahrradreise, mit der forschungsleitenden Frage, wie das Fahrrad die Reisetätigkeit veränderte. Dabei schrieb er auch über zwei explosionsartige Anstiege in der Nutzung des Fahrrads um 1890 und 1970, die mit der seit etwa 2019 stattfindenden Popularisierung von Fahrrädern durch die E-Mobilität vergleichbar sind. Man kann hierbei von einem dritten Fahrradboom sprechen, der ab 2019 zu verzeichnen ist.<sup>4</sup> Die Autor:innen der Einleitung dieses Bands zu Fahrradutopien formulierten außerdem vier Dimensionen einer offenen Medialität des Fahrrads: Erstens die Kultur- und Körpertechniken, zweitens die Vernetzung im Verkehrsgefüge, drittens die Infrastrukturen und viertens die Produktion von Bildern und Wahrnehmungsräumen.<sup>5</sup> Anhand dieser strukturiert, soll am Ende gefragt werden, welche Diskursstränge sich über die Geschichte der medientechnischen und -kulturellen Entwicklung der Radreisen hin zum *Bikepacking* fortgeschrieben, verkehrt oder relativiert haben und welche Stränge in der Arbeit nur oberflächlich aufschienen und somit weiterverfolgt werden können.

Nun gibt es eine Reihe gängiger Namen für die Tätigkeit, von welcher hier die Rede sein wird: Radtrekking, Radwandern, Radtouring, Radreisen und auch, etwa ab den mittleren 2010er-Jahren im Trend: das *Bikepacking*. In einem Artikel zur Geschichte des *Bikepacking* spricht Joe Cruz über die Definition dieses Freizeittrends. Zwar könnte diesem Artikel nach jede – auch die alltägliche – Fahrradfahrt mit Gepäck so genannt werden, doch nennt er eine *dirt intention* als Kennzeichen. Die räumliche und ideologische Metapher wurde geliehen von Jeffrey Watts, der ebenfalls Autor auf der Webseite *bikepacking.com* ist. *Dirt* heißt Dreck und meint eine Materialität des Bodens. Die Metapher beschreibt auch eine spezielle Einstellung gegenüber den auf Touren gemachten Erfahrungen und ein positives Einwirken dieser Erfahrungen auf das individuelle Wohlergehen. Dazu gehört ihm zufolge eine Flucht aus urbanen Zonen, die Suche nach Landschaften von Wäldern und Bergen, aber auch der Kontakt mit Fremden, innere Ruhe und echte Selbstverantwortung. Im Unterschied zur Radreise, wie es sie als pauschales Angebot gibt, oder gar zum Radrennen mit Massenstarts, ginge es im *Bikepacking* um



4 Vgl. ZIV: „FR+EB Verkauf nach Modellgruppen 2010-2019“; die Verkaufszahlen von E-Bikes und anderen Rädern ab 2010 bis 2019 wurden auf Nachfrage vom Verband zugesandt.

5 Vgl. Julia Bee/Ulrike Bergermann/Linda Keck/Sarah Sander/Herbert Schwaab/Markus Stauff/Franzi Wagner: „Einleitung und Manifest: Das Fahrrad als Medium der Utopie“, S.26–29.

Selbstachtsamkeit.<sup>6</sup> Es ist ein Neologismus, eine Verbindung aus *Back-packing* und *Bike*. Oder wie es die Betreiber von Mahalo My Dude ausdrücken: „The perfect marriage between Backpacking and Bikes.“<sup>7</sup> Das Auftauchen des Begriffs kann als *Marker* für einen wirtschaftsfördernden *Hype* oder aber für eine signifikante Wandlung der Praktiken des Radtourismus gesehen werden. *Bikepacking* ist in Mode. Es wurde durch die gesetzliche soziale Isolierung während der Coronapandemie zusätzlich befeuert und generiert Umsätze in der Outdoor-, Tourismus- und Radbranche. *Bikepacking* steht für einen individuellen, unabhängigen Tourismus, der sich vom Mainstream abgrenzen will, einer säkularen Pilger-Praxis oder Abenteuersuche, der Sorge um sich und einer dem Individualismus verschriebenem Technikaffinität mit einer Tendenz zum *Do-it-Yourself*.

*Bikepacking* ist eine spezielle Fahrraddisziplin und entwickelte sich historisch aus dem Biketouring, das in den 1970er Jahren seine Blütezeit feierte. Es hat aber auch andere radkulturelle Anknüpfungspunkte. Der erste Teil meiner Arbeit befasst sich deswegen mit der Geschichte von Fahrrädern, den sozialen Implikationen ihrer Nutzung als Mittel zur Reise und der Geschichtsschreibung von Fahrradreisen. Zunächst wird ein Zeitsprung in die 1860er Jahre und damit in die Entstehungsgeschichte der ersten Fahrräder gemacht und gezeigt, wie der Zusammenhang von Technik und Gender sich gestalten kann. Konzentrieren werde ich mich hierbei auf Fahrradtechnik, die Trägermedien der Speicherung von Reisegeschichten, die medizinischen und allgemeinen Diskurse um die Sicherheit und Sittlichkeit des Fahrens – insbesondere von weiblichen Nutzerinnen – und auch die Frage um den Klassismus des frühen Fahrradfahrens. Der historische Hintergrund wird bis in die 1920er Jahre beschrieben. Mit dem zweiten großen Anstieg an radfahrender Reisetätigkeit, um 1970, werde ich eine Ausdifferenzierung der Radtypen und -disziplinen beschreiben. Dieser Ausdifferenzierungsprozess findet im nächsten Kapitel und damit ab den 2010er Jahren – in dem es um die ‚Tourismen‘, die Radtechnik und -ausrüstung sowie Medientechnik des *Bikepackings* geht – seine Fortsetzung. Ja, *Bikepacking* selbst kann als weitere Ausdifferenzierung betrachtet werden.

Die Arbeit beschäftigt sich nicht nur mit der Geschichte des Freizeittrends, sondern auch mit seiner Dokumentation. Hierzu wurden diverse *Bikepacking*-Kanäle und entsprechende Einzelvideos in den Blick genommen, die auf YouTube publiziert wurden. Die Vernetzung mittels Plattformmedien wie Instagram, Reddit, Komoot oder YouTube hat bereits prominente *Bikepacker*:innen, Klassiker unter den Touren sowie neue spezialisierte Marken hervorgebracht. Der theoretische Teil beginnt mit Julia Bees Artikel über die Fahrradmedienkulturen und Robert



6 Vgl. Joe Cruz: „A History of Bikepacking. Weaving the Thread of Dirt Intentions“, URL: <https://bikepacking.com/stories/a-history-of-bikepacking/>, zuletzt gesehen: 04.07.2025.

7 Mahalo My Dude: „We Tested The Best and Worst Bikepacking Set Ups“, 0:04, 13.09.2023, URL: <https://www.youtube.com/watch?v=9pbgyvSaRa4>, zuletzt gesehen: 27.02.2025.

Dürres Monografie zu *medialen Entwüfen des Selbst*. Neben anderen Autor:innen werden diese beiden zum Verständnis des Radinfluencings und des Communitylebens der Onlinekultur beisteuern.

Im letzten (film-)analytischen Teil werden drei Dokumentarfilme der *Influencer und Freunde* Friedrich „Fritz“ (Fritz Meinecke), „Max“ Bube (skatepunk2425) und „Alex“ Mueller-Perlefein (Roofless Cat) zerlegt. Ein erstes *Résumé* soll diese vorstellen und das vorangegangene Kapitel zu *Bikepacking*-Doku-Formaten auf YouTube daran erproben. Im Folgenden werde ich – vor allem mit den zwei Autorenduos John Urry und Jonas Larsen als Tourismustheoretiker sowie Florian Krautkrämer und Thiele Matthias als Filmwissenschaftler – einen dokumentarischen Blick des *Bikepackings* beschreiben und anhand der Beispiele anwenden. Anschließend wird die Audiospur der drei Dokumentarfilme formal und räumlich analysiert.

In einem reflektierenden Schlussteil werden die Ergebnisse des historischen, theoretischen und analytischen Teils zusammenfassend dargelegt. Im Verlauf der Arbeit wird immer wieder auf das Manifest „Das Fahrrad als Medium der Utopie“ zurückgegriffen. Die hierin differenzierten Dimensionen einer offenen Fahrradmedialität werden als Gerüst verwendet, um im Schlussteil die historischen Wandlungen zu diskutieren.<sup>8</sup>

## 2. Die ersten Fahrradreisen

Manche Radreisen gibt es, seit es Räder gibt. Die Geschichte der Fahrradreise vor der Jahrhundertwende teilt Jamieson R. Duncan in die Pionierzeit zwischen 1878 und 1887, die frühen Jahre von 1888 bis 1894 und die goldenen Jahre zwischen 1895 und 1899, ein. Mit seiner Arbeit *The Self-Propelled Voyager* legte er eine Geschichte vor, die bis in die Gegenwart reichen will, aber einen starken Fokus auf die Frühgeschichte hatte und ein stärkeres Augenmerk auf die amerikanische Geschichte legte. Die Vorform des hierin besprochenen Rades war das für die Freizeit des Großbürgertums bestimmte Laufrad. Die Großherzogin von Baden, Stéphanie de Beauharnais, wirkte wesentlich daran mit, Baron Drais den Auftrag für das von den Engländern *Dandy Horse* genannte Laufrad, die Draisine, zu geben. Das Flanieren in der Öffentlichkeit auf dem Rad war in adeligen Kreisen Mode geworden, für Frauen aber verboten. Damals



8 Vgl. Julia Bee/Ulrike Bergemann/Linda Keck/Sarah Sander/Herbert Schwaab/Markus Stauff/Franzi Wagner: „Einleitung und Manifest: Das Fahrrad als Medium der Utopie“, S.26–29.

waren die Straßen noch sehr schlecht ausgebaut und nicht für diese aus Holz gebauten Räder geeignet. Die um 1860 entwickelte *Michauline* von Pierre Michaux war das erste Kurbelrad, das später einen Boom auslösen sollte.<sup>9</sup>

Das Kurbelrad – so lässt sich die Geschichte des Fahrrads aus einer anderen Perspektive betrachten – wurde aus der Not erfunden, die ein Engpass an Futtermittel, erstens durch die napoleonischen Kriege und zweitens durch einen Vulkanausbruch, mit sich brachte.<sup>10</sup> Ein Pferd zu kaufen und zu halten kostete etwa einmalig 150 \$ und weitere 25 \$ monatlich, während der Preis eines Rades sich von 313 \$ für das erste Columbia von 1877<sup>11</sup>, auf 150 \$ um 1893 und auf etwa 80 \$ um 1897 senkte. Es war eine neue, günstige und schnelle Möglichkeit für den Individualtransport auch über die Stadtgrenzen hinaus.<sup>12</sup> Aus demselben Grund der Kostenreduktion sollten 23 Soldaten, darunter 20 *schwarze* Männer, des 25ten Infanterie Regiments der U.S. Army 1897 testweise eine Expedition von Fort Missoula nach St. Louis unternehmen. 125 Jahre später bemühte sich Erick Cedeño darum, die Namen aller Männer, nicht nur der *weißen* Führungskräfte und des Arztes, bekannt zu machen.<sup>13</sup> Die Entwicklung des Rahmenmodells des heute gängigen Rades, des Sicherheitsniederrads, war von einem Aushandlungsprozess begleitet, der den Klassismus und Sexismus in der Entwicklung neuer Technologie zutage förderte. Nach Bijker und Pinch, welche sich mit diesem Produktionsprozess auseinandersetzten, wurde die Konstruktion des Rades als konfliktreicher – auch sozialpolitischer – Entscheidungsprozess verdeutlicht. Dieser war einer mit multiplen Lösungswegen, der unter Umständen auch eine „rhetorical closure“ – eine Lösung durch Umdeutung des Problems – sein konnte.<sup>14</sup> Am Ende wurde das Rad zu dem egalitären, leistbaren und sicheren Transportmedium, das auch die Suffragettenbewegung mobilisieren sollte.<sup>15</sup>



- 9 Vgl. Gudrun Maierhof/Katinka Schröder: *Sie radeln wie ein Mann, Madame*. Zürich: Unionsverlag 1998, S. 13–17.
- 10 Vgl. Hans-Erhard Lessing/Tony Hadland (Hg.): *Evolution des Fahrrads*, Berlin: Springer 2021, S. 6ff.
- 11 Vgl. Duncan R. Jamieson: *The Self-Propelled Voyager. How the Cycle Revolutionized Travel*, Lanham: Rowman & Littlefield 2015, S. 7.
- 12 Vgl. Duncan R. Jamieson: *The Self-Propelled Voyager*, S.18f.
- 13 Vgl. mostateparks.com: „Iron Riders: The Story of the 25th Infantry Regiment Bicycle Corps“, URL: <https://mostateparks.com/ironriders>, zuletzt gesehen: 26.04.2025.
- 14 Vgl. Wiebe E. Bijker/Trevor J. Pinch: „The Social Construction of Facts and Artifacts: Or How the Sociology of Science and the Sociology of Technology Might Benefit Each Other“, in: Wiebe E. Bijker, Thomas P. Hughes, Trevor J. Pinch (Hg.innen): *The Social Construction of Technological Systems. New Directions in the Sociology and History of Technology*, Massachusetts: MIT Press 1987, S. 35.
- 15 Vgl. Linda Keck: „Fahrradrevolutionen: Mit zwei Rädern mobilisieren“, in: Bee, Julia/Ulrike Bergermann/Linda Keck/Sarah Sander/Herbert Schwaab/Markus Stauff/Franzi Wagner (Hg. innen): *Fahrradutopien: Medien, Ästhetiken und Aktivismus*, Lüneburg: meson press 2022, S.127–143, hier: S. 133f.

Das erste, noch vollgummibereifte Safety [d.h. Sicherheitsniederrad] wurde 1879 angeboten. Erfinder Henry John Lawson hatte mit diesem Modell, das die Hochradsnobs als ‚Watschelmachine für Alte und Gebrechliche‘ abtaten, erst Erfolg, als er 1884 in England eine Damen-Version anbot.<sup>16</sup>

Das Rahmenmodell sollte das zuvor auch von Thomas Stevens um die Welt geradelte Hochrad gänzlich ablösen. Um 1883 kamen laut Aussagen von *The Wheelman* etwa 200.000 Räder in England und 20.000 in den USA in die Hände von Kunden.<sup>17</sup> Der allgemeine Boom oder „Bicycle craze“, mit dem Epizentrum ebenfalls in England und den USA, hatte seinen Anfang erst 1895 und sein Ende bereits um 1900, als die motorisierten Fahrzeuge das Fahrrad langsam ablösten.<sup>18</sup> Die massenhafte Markteinführung der Motorräder in den 1920er Jahren machte diese zum Transportmittel der Wahl für Ausflüge. Das Fahrrad brachte nun nur noch einige wenige Abenteuer hervor wie Fred Birchmore und Kazimierz Nowak, die um die Welt reisten.<sup>19</sup> Die Geschichte ist aber nicht – wie es bisher den Anschein hatte – eine reine Fortschrittsgeschichte, sondern bestand aus vielen Widersprüchen. Wie sich die Frauenbewegung um 1900 mithilfe des Rads entzündete, welche Fallstricke gesellschaftlicher und medizinischer Art gelegt wurden, wird im folgenden Kapitel erörtert. Was – mein stärker ausgeführtes Beispiel – die jüdische Immigrantin Annie Londonderry von Boston aus mit ihrer Reise vollzog, ist auch ein *pars pro toto* für die Emanzipation der bürgerlichen radfahrenden Frauen.

## 2.1 Die moderne Frau auf dem Fahrrad

Die Bewertung des weiblichen Radfahrens hat um die Jahrhundertwende eine wesentliche Wandlung erfahren. Zunächst waren das Fahren, das Clubleben und der Radsport den Männern vorbehalten. Aus Risikogründen war das Hochrad dem – damals als zu schützendes Geschlecht figurierten – weiblichen Geschlecht untersagt und für Menschen der unteren Schicht nicht leistbar. Die erste Form des Kurbelrads war im Idealfall das Gerät für den risikofreudigen Dandy, einen jungen und leistungsfähigen Mann bürgerlicher Herkunft, der auch die monetären und zeitlichen Ressourcen besaß, es zu kaufen und das Fahren zu erlernen.<sup>20</sup> Selten waren auch Frauen zu sehen, die – um der gesellschaftlichen Ächtung zu entgehen – als



- 16 Gudrun Maierhof/Katinka Schröder: *Sie radeln wie ein Mann, Madame*. Zürich: Unionsverlag 1998, S. 29.
- 17 Vgl. *The wheelman. An illustrated magazine. Cycling literature and news*, Vol. 1, Boston: The Wheelman Company 1883, S. 1, hier: S. 11, URL: <https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=uc1.b3419965&seq=1>, zuletzt gesehen: 26.04.2025.
- 18 Vgl. Duncan R. Jamieson: *The Self-Propelled Voyager*, S. 6.
- 19 Vgl. Joe Cruz: „A History of Bikepacking. Weaving the Thread of Dirt Intentions“.
- 20 Vgl. Linda Keck: „Fahrradrevolutionen: Mit zwei Rädern mobilisieren“, S. 133f.

Buben verkleidet waren. Es gab auch ein eigenes Modell für Damen, das beide Pedale an einer Seite hatte und so einen Damensitz erlaubte.<sup>21</sup> Mehr Akzeptanz fanden Frauen auf dem Dreirad.<sup>22</sup> Damen auf dem Sicherheitsniederrad gehörten erst Ende der 1890er zum gewohnten Bild in Großstädten.<sup>23</sup> Sobald aber das Fahrrad nach der Jahrhundertwende ein erschwingliches Massenprodukt wurde – und damit zum gängigen Fortbewegungsmittel für Arbeiter:innen – wurde es vom Bürgertum wieder als *unchic* abgewertet.<sup>24</sup> Nach Peter Zheutlin begegnete Annie Londonderry in Paris ein Stadtbild, in dem die Klassengrenzen durch das *vélocipède* („rapid feet“) aufgehoben schienen.<sup>25</sup>

Die Segregation von Klassen im 19. Jahrhundert betreffend möchte ich Renate Ruhne mit ihrer soziologischen Perspektive auf den Raum heranziehen. Mit Norbert Elias und Michel Foucault konzeptualisiert Ruhne den Raum, nicht nur als physischen, sondern auch als sozialen Raum, als eine durch das Zusammenwirken von machtvollen Individuen erzeugte Anordnung.<sup>26</sup> Sie verdeutlicht, dass der öffentliche Raum im 19. Jahrhundert eine historische Wandlung erfahren hat und deswegen weder als gegebene noch als geschlechtsneutrale Anordnung zu denken ist. Die Veränderungen stehen in einem starken Zusammenhang mit der nicht mehr dezentrierten Siedlungsweise, der Arbeits- und Lebensweisen in den Städten. Ruhne weist darauf hin, dass die Zuordnung von Frauen zum häuslichen Innenraum eine Tendenz entwickelte, Frauen aus dem öffentlichen Raum zu verdrängen.<sup>27</sup> Karin Hausens reformgeschichtliche Studie stellt die Lage komplexer dar. Zentral ist, dass die häuslich-herrschaftliche Ordnung – tief in die christliche Geisteshaltung eingeschrieben – gebildet in Hausherr, zu- und untergeordneter Hausfrau und folgendem Gesinde obsolet wurde.<sup>28</sup> Die nunmehr familienbegründende Ehe wurde nicht mehr primär anhand der Wirtschaftlichkeit der Arbeitsteilung geformt, sondern am Ideal der gegenseitigen romantischen Liebe ausgerichtet.<sup>29</sup> Die damit einhergehende Geschlechterpo-



- 21 Vgl. Gudrun Maierhof/Katinka Schröder: *Sie radeln wie ein Mann, Madame*. Zürich: Unionsverlag 1998, S. 22.
- 22 Vgl. Duncan R. Jamieson: *The Self-Propelled Voyager*, S. 9.
- 23 Vgl. Gudrun Maierhof/Katinka Schröder: *Sie radeln wie ein Mann, Madame*, S. 29.
- 24 Vgl. ebda., S. 98.
- 25 Vgl. Peter Zheutlin: *Around the World on Two Wheels. Annie Londonderry's Extraordinary Ride*. New York: Citadel Press 2007, S. 57.
- 26 Vgl. Renate Ruhne: *Zur Soziologie eines Wirkungsgefüges am Beispiel von (Un)Sicherheiten im öffentlichen Raum*, Raum Macht Geschlecht, Wiesbaden: VS Verlag 2011<sup>2</sup>, S. 76f.
- 27 Vgl. Renate Ruhne: *Zur Soziologie eines Wirkungsgefüges am Beispiel von (Un)Sicherheiten im öffentlichen Raum*, S. 197f.
- 28 Vgl. Karin Hausen: „Die Polarisierung der ‚Geschlechtscharaktere‘ – Eine Spiegelung der Dissoziation von Erwerbs- und Familienleben“, in: *Sozialgeschichte der Familie in der Neuzeit Europas*, Hg. v. Werner Conzem, Industrielle Welt, Band 21, Arbeitskreis für moderne Sozialgeschichte, Stuttgart: Ernst Klett 1976, S. 371 und 377.
- 29 Vgl. Karin Hausen: „Die Polarisierung der ‚Geschlechtscharaktere‘“, S. 372.

larität wurde um 1800 im gebildeten Bürgertum erfunden, wo die Ideen am ehesten auch dem Wesen der Menschen entsprachen.<sup>30</sup> Zuerst aus scheinbar natürlichen Gegensätzen gewachsen wurde sie ab dem späten 18. Jahrhundert zunehmend Teil der Bildungspolitik und fand im folgenden Jahrhundert im Bürgertum reale Repräsentation.<sup>31</sup> Die Eigenschaften aktiv, rational und dadurch weltlich wurden den Männern, die Eigenschaften passiv, emotional und dadurch häuslich wurden den Frauen zugeordnet.<sup>32</sup> Das Motiv des Heimkommens in die Obhut der Frau, dem kämpferischen öffentlichen entgegengesetzt, konnte erst durch diese Gegensätzlichkeit erzählt werden.<sup>33</sup> Erst die Neuordnung ergab die Forderung nach Gleichstellung, wobei die Vorstellung von fehlender – so geformter – Weiblichkeit in der Kultur ein Argument der Frauenbewegung war.<sup>34</sup>

Parallel hierzu möchte ich die Diskussion der Ausgeh- und Nachtschwärmverbote im 19. Jahrhundert von Ruhne vergleichen. Insbesondere bei Frauen aus der bürgerlichen Schicht wirkte eine Verhaltensnorm, die sie von der übrigen Bevölkerung distanzierte. Als gefährdet galt hierbei nicht nur ihr als schwach markierter Leib, sondern auch ihre soziale Wertschätzung. Das Auftreten einer bürgerlichen Frau alleine hätte durch die Rauheit der äußeren Welt direkt die emotionale Mütterlichkeit gefährdet und dadurch, dass der Ehemann nicht mehr als ausreichend schützend galt, auch die Reputation der Kleinfamilie.<sup>35</sup> Die Regulierungen wurden aufgeweicht, je mehr die Wirtschaft prosperierte, sowie Ordnungs- und Sicherheitsmaßnahmen durchgesetzt wurden.<sup>36</sup> Vor allem für bürgerliche Frauen wurde der öffentliche Raum als „potentiell feindseliger Ort konfiguriert“<sup>37</sup>, was dazu führte, dass sie dort seltener alleine anzutreffen waren.<sup>38</sup> Vor diesem Hintergrund musste sich auch das im – öffentlichen Außenraum stattfindende – Radfahren der Damen entwickeln. Gerade mittels des Radfahrens, genauer mit den Möglichkeiten, die mit dem Rad intelligibel wurden, geriet die Raumnorm wieder in Aufweichung. Mit Ende des 19. Jahrhunderts waren Frauen als Begleiterinnen bei den von Männern initiierten



30 Vgl. Karin Hausen: „Die Polarisierung der ‚Geschlechtscharaktere‘“, S. 383.

31 Vgl. ebda., S. 387f.

32 Vgl. ebda., S. 377.

33 Vgl. ebda., S. 379.

34 Vgl. ebda., S. 372 und 380.

35 Vgl. Renate Ruhne: *Zur Soziologie eines Wirkungsgefüges am Beispiel von (Un)Sicherheiten im öffentlichen Raum*, S. 187f und Karin Hausen: „Die Polarisierung der ‚Geschlechtscharaktere‘“, S. 379.

36 Vgl. Thomas Lenz: „Konsum und Großstadt. Anmerkungen zu den antimodernen Wurzeln der Konsumkritik“, in: *Ambivalenzen des Konsums und der werblichen Kommunikation*, Wiesbaden: Verlag für Sozialwissenschaften 2007, S. 41–52, hier: S. 49.

37 Renate Ruhne: *Zur Soziologie eines Wirkungsgefüges am Beispiel von (Un)Sicherheiten im öffentlichen Raum*, S. 196.

38 Vgl. ebda., S. 105.

Ausflügen gerne gesehen. Eine Mitfahrerin ohne Leitungsqualität, aber mit eigenem Antrieb.<sup>39</sup> Eine große Debatte war hierbei auch, mit welcher Kleidung die bürgerlichen Damen Radfahren sollten, denn „die bodenlangen Röcke, die geschichteten Petticoats oder die restriktiven Korsetts“<sup>40</sup> waren für die Drehbewegungen und Position auf dem Rad ungeeignet. Eine Antwort auf den Konflikt zwischen regulierter Mode und Funktionalität waren die Bloomers, ein Hosenrock in Form einer orientalischen Pumphose, welche von der New Yorker Journalistin Amelia Bloomer entworfen wurde. Sie wurde von den Blaustrümpfen, einer frühfeministischen Bewegung gebildeter bürgerlicher Frauen, getragen, die damals als unweiblich beschimpft wurden, da sie nicht dem Rollenmodell entsprachen.<sup>41</sup>

Die damals prominente Annie Londonderry begann ebenfalls in einer spätviktorianischen Tracht und war zu Beginn ihrer Reise den neuen Bloomers abgeneigt.<sup>42</sup> Als sie später auf ein Herrenrad wechselte, änderte sie auch die Kleidung zu einer von einer Herrenhose umgeschneiderten Knickerbocker, einem Tweedmantel, Stockings, Gamaschen und einer blauen Kappe. Sie wurde damit als nicht feminin abgewertet, als ein junger Mann gelesen oder gar einem dritten Geschlecht zugeordnet.<sup>43</sup> Die einengende Kleidung war aber nicht das einzige Hindernis beim Radfahren der Damen. Es gab Studien von Ärzten, welche dem Radfahren sämtliche Krankheiten bis hin zu schwerwiegenden Organschäden attestierten. Für Frauen hätte es durch die Blutansammlung im Beckenbereich eine Unfruchtbarkeit zur Folge. Sie würden außerdem dadurch abgemagert und unweiblich.<sup>44</sup> Viele zeitgenössische Intellektuelle, wie auch Émile Zola sahen das Rad als Aktivator hierfür. Mit der zunehmenden Zahl der Radfahrer:innen kehrten sich die Ängste in ihr Gegenteil und die tretende Bewegung an der frischen Luft galt fortan als Allheilmittel – sogar gegen die sogenannte Hysterie.<sup>45</sup>

Der gesellschaftspolitische Diskurs um die Sittlichkeit und Schönheit des Radfahrens, der Diskurs um die allgemeine Sicherheit sowie der medizinische Diskurs um Gebärfähigkeit der Frauen zeigen sich so als Methoden zur Regulierung des Verkehrs. Das Fahrrad wurde in der Geschichte der Emanzipation zum Mittel zur Bewegung über die Grenzen der Häuslichkeit hinaus und zum Generator des Wunsches nach Autonomie und Teilhabe an der Gesellschaft. Zur Bedrohung für die geltende Geschlechterordnung oder, wie Linda Keck es bezeichnet, nicht nur als Metonymie, zum „Vehikel der gesellschaftlichen Emanzipation der Frau um die



39 Vgl. Linda Keck: „Fahrradrevolutionen. Mit zwei Rädern mobilisieren“, S. 133f.

40 Ebda, S. 133.

41 Vgl. ebda., S. 135f.

42 Vgl. Peter Zheutlin: *Around the World on Two Wheels*, S. 6 und 42.

43 Vgl. ebda., S. 50 und 58.

44 Vgl. Gudrun Maierhof/Katinka Schröder: *Sie radeln wie ein Mann, Madame*, S. 37–42.

45 Vgl. ebda., S. 49f.

Wende zum 20. Jahrhundert<sup>46</sup> Die Kunst- und Sportwissenschaftlerin Manuela Müller-Windisch bezeichnete in ihrer Studie zu Sport und Emanzipation die Fahrradfahrerin als das Idealbild der *New Woman*.<sup>47</sup> Die Werbung für Fahrradmarken erzeugte während des Booms ein feminines Bild der Fahrradfahrerin, das sie mit Assoziationen der Freiheit, des Prestige und einer neuen Lebensweise verbanden.<sup>48</sup> Gleichzeitig schrieb ein großer Teil der amerikanischen Bevölkerung dem Fahrrad weiterhin die Kräfte zu, fahrende Frauen krank zu machen oder anders zu verderben.<sup>49</sup> Die bürgerlichen Radfahrerinnen handelten über ihre Kleidung und Mobilität symbolisch eine moderne Weiblichkeit aus.

Das folgende Unterkapitel interessiert sich vor allem für die mediale Verbreitung von Fahrradgeschichten, für die Institutionen, welche für Orientierung und Routenfindung auf Reisen hilfreich waren und die Vertreter:innen der Fahrradweltreisen selbst. Die Reise von Thomas Stevens und auch Annie Londonderry werden als prominente Beispiele präsentiert.

## 2.2 Expeditionen in der imperialen Medienlandschaft

Mit einem Herrenhochrad der Marke Columbia fuhr Thomas Stevens als erster Mensch, von San Francisco beginnend einmal um die Erdkugel.<sup>50</sup> Mit jeder Umdrehung bewegte sich sein Vorderrad etwa vier Meter über Sand, Schotter oder Eisenbahnkörper.<sup>51</sup> Die Geschichte von Thomas Stevens Radreise um die Erde ist nicht nur eine gut dokumentierte Abenteuergeschichte; sie lässt sich auch als eine Mediengeschichte erzählen. Als Stevens New York erreichte, gab ihm Albert Augustus Pope ein *Columbia Expert*, nachdem er einen Teil der USA mit seinem *Columbia Standard* überquert hatte. Er sah ihn als ein Idealbild der neuen Bewegung des muskulösen Christentums, das sich von einer vergeistigten Religiosität löste. Um für



46 Vgl. Linda Keck: „Fahrradrevolutionen: Mit zwei Rädern mobilisieren“, S. 140.

47 Vgl. Manuela Müller-Windisch, in: *Aufgeschnürt und außer Atem. Die Geschichte des Frauensports*, München: dtv 2000, S. 56.

48 Vgl. Peter Zheutlin: *Around the World on Two Wheels*, S. 41.

49 Vgl. Duncan R. Jamieson: *The Self-Propelled Voyager*, S. 121.

50 Der Begriff der ‚Welt‘ wurde hier ersetzt, da hierin das Sprechen von der neuen und dritten Welt, von imperialen Machtverhältnissen also, impliziert würde. Auch will ich von der Weltreise, dem Umrunden der Welt sprechen, da diese auf der falschen Annahme beruhen, man könne sich diese als Ganze aneignen.

51 Vgl. Duncan R. Jamieson: *The Self-Propelled Voyager*, S. 7.

das Rad zu werben und die Reichweite des Magazins zu erweitern, heuerte er Stevens für eine Gesamtsumme von 3.000 \$ an. Mit Erfolg, denn die Abonnementzahlen verdreifachten sich im Verlauf des periodischen Berichts über Stevens Reise.<sup>52</sup>

Als kluger Geschäftsmann war Albert A. Pope nicht nur ein Fahrradproduzent und Eigentümer der Pope Manufacturing Company, sondern setzte sich im Rahmen des *Good Roads Movement* auch für den Bau von Straßen für Fahrräder ein.<sup>53</sup> Außerdem führte Pope ein Magazin, um Geschichten rund um das Fahrrad zu verbreiten. Das Magazin begann 1882 als *The Wheelman* und wurde in seiner vierten Ausgabe zu *Outing and the Wheelmen* umbenannt. Später wurde es nur noch als das monatlich veröffentlichte *Outing Magazin* geführt. Die Auflage belief sich auf 10.000 Stück. Seine Namensänderung spiegelt den späteren Fokus des Magazins auf allgemeine Outdoorthemen wider.<sup>54</sup> Die erste Kolumne dieses Formats war der Text „Wheel around the hub“ von Charles E. Pratt, Jurist und Autor. Es war eine Diskussion eines zweitägigen Touringevents in Bosten, einer Stadt mit einer damals großen kulturellen Bedeutung, auch für das Radfahren.<sup>55</sup>

Anders als der Industrielle Albert Pope war Thomas Stevens nicht aus dem Großbürgertum, auch wenn sein Vater einen Gemüseladen im englischen Hertfordshire besaß. Sein Vater wanderte 1871 in die USA aus, um sich dort als Landwirt niederzulassen.<sup>56</sup> Stevens musste den Laden führen und vertiefte sich in seiner Freizeit in Reiseliteratur. Als seine Mutter krank wurde, kam sein Vater zurück und erlaubte Thomas die Überfahrt in die Staaten, wo dieser die Farm weiterführte. Nachdem seine Familie 1873 endgültig nach Kansas emigriert war, hielt es den dort unglücklichen Stevens nicht lange an einem Ort, und er schlug sich mit wechselnden Tätigkeiten durch. Daraus entstand die Idee einer Weltumrundung, die er am 22. April 1884 begann. Er beendete seine Reise am 17. Dezember 1886 in Yokohama und, wenn auch von einigen Autoren bezweifelt, fuhr er über 20.000 km durch dreizehn Länder und über drei Kontinente.<sup>57</sup> Mit sich trug er Gold, Silber, Papiergeld, einmal Wechselkleidung, einen Regentmantel, Schreibutensilien, Medizin, ein kleines Zelt, ein paar Werkzeuge, Öl und einen Revolver.<sup>58</sup> Besonders wichtig war dabei sein Hochrad, dessen Beherrschung er häufig als Attraktion



52 Vgl. Duncan R. Jamieson: *The Self-Propelled Voyager*, S. 2 und 36.

53 Es gibt hierzu einen offenen Brief Albert Popes an die US-amerikanische Bevölkerung von 1892 der heißt „The Movement for Better Roads: An Address“.

54 Vgl. John L. Weiss: „Wheelman, 1882; Outing and the Wheelman; Outing“, URL: [https://www.crazyguyonabike.com/doc/page/?page\\_id=613093](https://www.crazyguyonabike.com/doc/page/?page_id=613093), zuletzt gesehen: 28.04.2025.

55 Vgl. Duncan R. Jamieson: *The Self-Propelled Voyager*, S. 26.

56 Vgl. Thomas Stevens: *20.000 Meilen mit dem Hochrad um die Welt*, Hg. v. Hans-Erhard Lessing, Stuttgart: Thienemann 1984, S. 418.

57 Vgl. Duncan R. Jamieson: *The Self-Propelled Voyager*, S. 33f, 44 und 46.

58 Vgl. ebda., S. 33f, direktes Zitat auf S. 34.

vorführte, was ihm oft Essen im Tausch einbrachte.<sup>59</sup> Seinen Weg durch die USA bestritt er vorrangig auf oder entlang von schon errichteten Eisenbahnschienen, da keine Wege oder gar Straßen gebaut waren.<sup>60</sup> Die Strecke von 5.953 km von San Francisco nach Boston schaffte er in knapp 100 Tagen.<sup>61</sup> In Europa gab es durch alte Römerstraßen ein insgesamt besseres Wegenetz. Auf vielen Streckenabschnitten musste Stevens sein Hochrad schultern. Er musste den den ganzen Tag unterwegs sein, um die Strecke zu schaffen, denn selbst 16 km/h galten für ihn als beachtliche Geschwindigkeit auf guten Wegen.<sup>62</sup> Wo Thomas Stevens auftauchte, schienen zumindest die Fahrradclubs davon informiert, dass er den Ort bald erreichen würde. Diese Clubs dienten auch als ein Informationsnetzwerk betreffend fahrradfreundliche Wege. Es ging weniger um ein einfaches Befahren als vielmehr um ein Finden eines geeigneten Weges.<sup>63</sup> Auch zahlreiche Tageszeitungen wie die Frankfurter Zeitung berichteten über seine Reise, was ihm jeweils lokale Bekanntheit garantierte.<sup>64</sup> Später, am Bosphorus, erhielt er postalisch ein Paket mit einem Cyclometer, das die gefahrene Strecke maß. Außerdem nutzte er ein Zweiradzelt, das anstelle von Zeltstangen das Hochrad verwendete.<sup>65</sup>

Wenige Jahre nach Stevens' Rückkehr, ab 1892, versuchte Frank Lenz sein Glück auf einem Niederrad mit einem zweiten Gang. Trotz besserer Vorbereitung war er nicht erfolgreich und wurde angeblich in der Gegend der heutigen Türkei ermordet. Sein letzter bestätigter Standort war in Tabriz, Iran, 2. Mai 1894. Lenz hatte, wie Stevens zuvor, einen Vertrag als Korrespondent mit dem Magazin *Outing*. Detailliert beschrieb auch er Wege und Leinpfade („Treppelwege“) sowie die Eisenbahnwegerechte seiner Route. Seine Navigation gelang mithilfe von Karten und an abgelegenen Orten mithilfe der Telegraphennetze.<sup>66</sup> Auch Stevens folgte zur Orientierung der *Indo European Telegraph Line*.<sup>67</sup> Allen Sachtleben und William A. Rogers, zwei frische Universitätsabsolventen, fuhren als erste über das chinesische Festland und dokumentierten ihre Reise bereits mit einer Fotokamera.<sup>68</sup>

Die männlichen Radfahrer organisierten sich in Vereinen und Verbänden. Auch der Industrielle Albert Pope gründete solche Clubs. Später agierte er als Präsident der *League of American*



59 Vgl. Duncan R. Jamieson: *The Self-Propelled Voyager*, S. 66.

60 Vgl. Thomas Stevens: *20.000 Meilen mit dem Hochrad um die Welt*, S. 12.

61 Vgl. ebda., S. 31

62 Vgl. ebda., S. 77.

63 Vgl. Duncan R. Jamieson: *The Self-Propelled Voyager*, S. 58.

64 Vgl. Duncan R. Jamieson: *The Self-Propelled Voyager*, S. 38 und Thomas Stevens: *20.000 Meilen mit dem Hochrad um die Welt*, S. 41 und 50.

65 Vgl. Thomas Stevens: *20.000 Meilen mit dem Hochrad um die Welt*, S. 87.

66 Vgl. Duncan R. Jamieson: *The Self-Propelled Voyager*, S. 68–76.

67 Vgl. ebda., S. 39.

68 Vgl. ebda., S. 63–67.

*Wheelmen* und finanzierte so Spezialvorlesungen über den Straßenbau am heutigen *Massachusetts Institute of Technology*.<sup>69</sup> Das englische Pendant hiervon war der 1878 etablierte Englische *Cycling Touring Club*. Der Bund erfüllte die Funktion eines heutigen Autofahrerclubs und unterhielt Hotelketten bis nach Japan, die auf die Bedürfnisse von Radfahrern ausgerichtet waren. Seine Mitglieder hatten viele monetäre und praktische Vergünstigungen auf ihren Reisen und es gab eigene Publikationen über Fahrradkarten bis hin zu *How-to*-Broschüren.<sup>70</sup> Teil dieser größeren Dachverbände waren kleinere Radfahrervereine, die in fast jeder größeren Stadt aus dem Boden schossen. Diese lehnten zu Beginn Frauen ab, bis diese eigene Clubs gründeten und sich die Ablehnung des Frauenradfahrens nach und nach relativierte. Um 1885 vom Radfahrer-Bund abgewiesen, gründeten die deutschen Damen 1894 einen eigenen Verein namens „*Velocia*“.<sup>71</sup> In den USA, Washington, wurde bereits 1888 ein Frauenradfahrclub gegründet.<sup>72</sup>

Auch Thomas Stevens hielt am östlichen Ende des amerikanischen Kontinents eine Rede vor dem *Massachusetts Bicycle Club*. Über diese wurde nachträglich vom Schriftsteller und Abolitionisten Wentworth Higginson geschrieben. Die Zeilen sind nun im Vorwort zum Original des 1887 erschienenen *Around The World On A Bicycle* zu finden:

Instead of going round the world with a rifle, for the purpose of killing something, — or with a bundle of tracts, in order to convert somebody, — this bold youth simply went round the globe to see the people who were on it ; and since he always had something to show them as interesting as anything that they could show him, he made his way among all nations!<sup>73</sup>

Stevens' Wortgewandtheit und seine erzählerischen Fähigkeiten halfen ihm nicht nur – wie Higginson andeutete – während der Reise, sondern führten auch zu finanziellem Erfolg. Nach dieser Reise wurde Stevens ein führender Posten in der Redaktion angeboten.<sup>74</sup> Er berichtete detailliert über Wege, Gelände, Landschaften, Architektur sowie über die Sitten der Menschen. Besonders genau beschreibt er die Qualität der Wege für das Fahrrad sowie – aus heutiger Sicht rassistisch – den Charakter verschiedener Ethnien in Bezug auf den jeweils angemessenen Umgang mit ihnen. Die Berichte haben also den Zweck der Nachahmung.

Stevens Reise muss als Expedition gelesen werden, die nicht das Ziel der Landnahme hat. Die postkoloniale Theorie geht davon aus, dass auch im Wissenserwerb über das Fremde und

69 Vgl. Thomas Stevens: *20.000 Meilen mit dem Hochrad um die Welt*, S. 418.

70 Vgl. Duncan R. Jamieson: *The Self-Propelled Voyager*, S. 10f.

71 Vgl. Maierhof, Gudrun/Katinka Schröder: *Sie radeln wie ein Mann, Madame*, S. 80.

72 Vgl. Duncan R. Jamieson: *The Self-Propelled Voyager*, S. 12.

73 Pelotomes.com: „World Tours by Bicycle“, URL: <https://pelotomes.com/world-tours-on-a-bicycle/>, zuletzt gesehen: 23.07.2025.

74 Vgl. Thomas Stevens: *20.000 Meilen mit dem Hochrad um die Welt. 1884-1886*, Hg. v. Hans-Erhard Lessing, Stuttgart: Thienemann 1984, S. 419.

Repräsentation von kolonialisierten Anderen ein Machtverhältnis sichtbar wird.<sup>75</sup> Beispielsweise erzeugt die Beschreibung von den „Türken“ (Nation) und den „Tscherkessen“ (Ethnie) durch Steven eine solche wertende Andersheit.<sup>76</sup> Die Benennung und folgende Abwertung der Bewohner eines Gebiets durch eine solche Konstruktion des *Otherings* wurde bei Peter Stachel anhand des Balkangebiets aufgezeigt.

Die Definition als ‚orientalisch‘, damit als kulturell fremd, die Bewertung als von der zivilisatorischen Norm abweichend und deviant, rückständig und vergangenen Epochen einer kulturevolutionistisch verstandenen ‚Entwicklung‘ der Menschheit angehörig, weiters die Punzierung als effeminiert, infantil und unmündig.<sup>77</sup>

Mit der Figurierung des Balkans löschten die Habsburger deskriptiv „die real vorhandene ethnisch-kulturelle Vielfalt“<sup>78</sup> aus und erreichten eine Vorstellung der Bevölkerung des Balkangebiets als einheitlich und rückständig. Die Technik der differenzierenden Beschreibung gründete auf der Normierung der eigenen Werte sowie einem Glauben an kulturellen Fortschritt durch den Nationalismus und eine dazugehörige einheitlichen Sprache.<sup>79</sup> Die national-kulturellen Konstruktionen des *Orients* gehen den generalisierenden Beschreibungen von Steven voraus und befähigten ihn erst diese Menschen als einer Gruppe zugehörig zu lesen.

Ab den 1890er-Jahren begann der institutionalisierte Radtourismus. Die ersten Angebote zu geführten Touren gab es in den USA, später auch in Europa, bis sie um 1895 zu den gängigen Urlaubsplänen gehörten. Die erste Reise dieser Art, organisiert von Frank Elwell, wurde in *Wheel Tracks in Foreign Lands* von 1891 dokumentiert.<sup>80</sup> Sie begleitet 20 Fahrer der *Elwell American*



- 75 Vgl. María do Mar Castro Varela/Nikita Dhawan: *Postkoloniale Theorie. Eine kritische Einführung*, Bielefeld: transcript 2020<sup>3</sup>, S. 30.
- 76 „Ihrem ganzen äußeren nach schienen sie die zuverlässigsten Männer zu sein, allein hinter der schönen Außenseite verbirgt sich bei ihnen in Wirklichkeit mehr Teufelei als in einem ganzen Dutzende der weniger anständig gekleideten Türken, welche zwar allgemein wie Hasabschneider aussehen, dies aber in der Tat nicht sind. Die Furchtbarkeit ihrer Erscheinung rührt bei Tscherkessen einfach davon her, daß sie nach Landessitte jedes alte Schwert, Messer und Schießgewehr, welches sie erhalten können, an sich tragen.“ (Thomas Stevens: *20.000 Meilen mit dem Hochrad um die Welt*, S. 95.)
- 77 Peter Stachel: „Der koloniale Blick auf Bosnien-Herzegowina in der ethnographischen Populärliteratur der Habsburgermonarchie“, in: *Habsburg postcolonial. Machtstrukturen und kollektives Gedächtnis*, Hg. v. Johannes Feichtinger, Ursula Prusch, Moritz Csáky, Innsbruck: StudienVerlag 2003, S. 259–275, hier: S. 263.
- 78 Peter Stachel: „Der koloniale Blick auf Bosnien-Herzegowina in der ethnographischen Populärliteratur der Habsburgermonarchie“, S. 263.
- 79 Vgl. ebda., S. 263.
- 80 Vgl. James E. Wilkinson: „Wheel Tracks in Foreign Lands“, 1891, URL: [https://archive.org/details/gri\\_33125016453793/page/n19/mode/2up](https://archive.org/details/gri_33125016453793/page/n19/mode/2up), zuletzt gesehen: 28.04.2025.

*Bicycle Party* auf einer 1.500 Meilen langen Tour durch Frankreich, die Schweiz, Deutschland, die Niederlande und England. Das Fahrrad wurde hier genutzt, um touristische Destinationen zu erreichen, die noch nicht mit der Eisenbahn oder durch Straßen erschlossen waren.<sup>81</sup>

Fahrradreiseleratur entwickelte sich zu einem eigenständigen Genre, das sich großer Beliebtheit erfreute. Sie wurden publiziert in Magazinen oder selbstständigen Büchern.<sup>82</sup> Die beiden Radfahrer:innen und Autor:innen Bernhard Newman und Dervla Murphy sind jüngere bekannte Beispiele hierfür. Zwar war die Mehrzahl der Radreisenden, welche auch über ihre Abenteuer berichteten, Männer, es gibt aber auch viele Beispiele für Frauen, die mitfuhren. Die Autorin Elisabeth Pennell unternahm jahrzehntelang Reisen, die sie gemeinsam mit ihrem Mann, dem Illustrator Joseph Pennell, dokumentierte.<sup>83</sup> Einige wenige weibliche Weltreisende reisten sogar alleine, darunter Margaret LeLong ab 1897, Dervla Murphy in den 1960ern, Jane Schnell in den 1980ern, Anne Mustoe in den 1980ern, Bettina Selby in den 1990ern und Erika Warmbrunn ab 1993.<sup>84</sup>

Eine vielschichtige Radpersönlichkeit dieser Zeit – mit dem Mädchennamen Annie Cohen Kopchovsky dieser – war Annie Londonderry. Sie war eine Arbeiterin und hatte drei Kinder mit fünf, drei und zwei Jahren. Peter Zheutlin, der ihre Geschichte niederschrieb, nennt Annie treffend eine Illusionistin und eine *shvitsler*, eine jüdische Immigrantin, die mit eisernem Willen den amerikanischen Traum verfolgte.<sup>85</sup> In Boston wurde sie unter anderem von 500 Suffragistinnen verabschiedet, obwohl Boston eine von viel Antisemitismus geprägte Stadt war.<sup>86</sup> Angeblich, aber mit vielen Zweifeln behaftet, sollen zwei Reiche Bostner schon im Vorfeld darum gewettet haben, dass keine Frau eine Weltumrundung in unter 15 Monaten schaffen würde. Die Wette inkludierte, dass Annie auf dem Weg 5.000 Dollar erwirtschaften sollte.<sup>87</sup> Zheutlins Nacherzählung von Annies Geschichte speist sich aus einer Fülle von Zeitungsartikeln, die sowohl auf Interviews als auch auf direkten Zusendungen von Annie beruhten. Es war die Zeit des *bicycle craze* und das Interesse der Öffentlichkeit spiegelte sich in vielen Artikeln über das Fahrradfahren. Annie erhielt ihr Fahrrad von Albert Pope, der beabsichtigte, durch sie Bekanntheit für *Columbia Bicycles* zu erzeugen.<sup>88</sup> Später wechselte sie auf ein leichteres *Sterling* Herren-



81 Vgl. Duncan R. Jamieson: *The Self-Propelled Voyager*, S. 98.

82 Vgl. ebda., S. 19.

83 Vgl. ebda., S. 28 und 56.

84 Vgl. ebda., S. 3.

85 Vgl. Peter Zheutlin: *Around the World on Two Wheels*, S. 2f und 11.

86 Vgl. ebda., S. 6 und 9.

87 Vgl. ebda., S. 7f und 25.

88 Vgl. ebda., S. 26f und 34.

rad.<sup>89</sup> Sie erweckte das Interesse der Reporter, als Radfahrerin, als Frau und als gemachte *New Woman*. Annie Londonderry war keine überzeugte Feministin, aber sie nutzte die erste Welle der Frauenbewegung zu ihrem Vorteil.<sup>90</sup> Ihr Rad und ihre Kleidung nutzte sie in innovativer Weise als Werbeträger, um zusätzliche Einnahmen zu generieren.<sup>91</sup> Im Laufe ihrer Reise wurden die Erzählungen immer fantastischer, wobei Annie gezielt die Aufmerksamkeit der Reporter nutzte und sie bewusst in die Irre führte.<sup>92</sup> Um viele nicht mit dem Rad zurückgelegte Wege zu entschuldigen, erzählte Annie, sie hätte *via* Telegraph die Nachricht erhalten, dass sie manche Strecken mit der Eisenbahn fahren dürfte.<sup>93</sup> Zheutlin schloss aus seinen Informationen, dass Annie nicht die Welt umrunden, sondern im Versuch reich und berühmt werden wollte: "[to] became a figure onto which men and women could project their hopes and their fears about changing gender roles."<sup>94</sup>

Die historische Arbeit von Duncan R. Jamieson versammelt zahlreiche hiernach veröffentlichte Werke, die von längeren Radreisen berichten, besonders von der englischsprachigen Bevölkerung und auf allen Kontinenten. Es handelt sich dabei um Tagebuchliteratur, die sich nicht mehr an die breite Öffentlichkeit, sondern an eine kleine private Leserschaft richtete.<sup>95</sup> Mit der Jahrhundertwende verlagerte sich das breite Interesse von Öffentlichkeit und Wissenschaft zunehmend auf das Automobil. Dennoch gab es weiterhin Radtourist:innen, die zu Beginn des Automobilzeitalters kaum langsamer vorankamen als die motorisierten Fahrzeuge. Viele Radmanufakturen ergänzten ihre Produktpalette oder schwenkten gänzlich um auf motorisierte Fahrzeuge. Es gab zu dieser Zeit auch leichte, motorbetriebene Fahrräder, welche zusätzlich mit den Beinen anzutreiben waren. Als nun die motorisierten Fahrzeuge die Rolle des praktischen Transportmittels übernahmen, wurde das Fahrradfahren, zumindest in der Literatur, romantisiert, indem ihm die schönen Seiten der Bewegung zugeschrieben wurden und ihm etwa das Bild einer anmutigen Fahrt oder der gesundheitsbringenden Fahrt durch die Natur-



89 Vgl. Peter Zheutlin: *Around the World on Two Wheels*, S. 39f.

90 Vgl. ebda., S. 35f.

91 Vgl. ebda., S. 42 und 78.

92 Vgl. ebda., S. 50 und 59.

93 Vgl. ebda., S. 63.

94 Ebda., S. 32; Darwin McClrath streute später erneut Zweifel an der Fahrt Annie Londonderry's um die Erde, damit seine Frau Hattie McClrath den Titel der ersten Frau, die um die Welt fuhr, erhalte. Zwar war es eine gängige Phrase, es gab aber keine klare Definition dafür, was es heißt, um die Welt zu fahren. Das *Guinness Book of World Records* entschied, dass die Weltreise mehrere Kontinente enthalten musste, entweder nach Osten oder Westen führen sollte und zumindest 10.000 Meilen lang sein musste. (Vgl. ebda., S. 96f.).

95 Vgl. Duncan R. Jamieson: *The Self-Propelled Voyager*, S. 170; Zu den Verlagshäusern, die solche Manuskripte in Buchform veröffentlichten, gehörten *Charles Scribner's Sons*, *Chatto & Windus*, *Christian Herald Books*, *Zondervan Publishing House*, *Cycle Press* und *The Mountaineers* (Ebda.).

schönheit angedichtet wurde. Es hatte sich den festen Platz als Mittel zur naturnahen Urlaubsreise erhalten.<sup>96</sup> Erst wieder ab den 1970er Jahren wurde es populär, mit dem Rad in den Urlaub zu fahren.

### 3. Der Radtourismus und seine Ausdifferenzierung

Nach Duncan R. Jamieson kam es in den 1960er-Jahren zu einem zweiten Fahrradboom. Er erklärt diesen mit dem wirtschaftlichen Aufschwung nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs, der eine intensivere Reisetätigkeit ermöglichte. Dabei ist ein signifikanter Anstieg weiblicher Fahrerinnen zu beobachten.<sup>97</sup> Als einen Auslöser für den Boom nennt Jamieson die Sperrung des Central Parks für Autofahrer um 1966. Als Indikatoren führt er die Gründung der beliebten *Bikecentennial*-Reiseorganisation im Jahr 1976 sowie die Weltumrundung von Lloyd Sumner an. Die Verkaufszahlen von Erwachsenenrädern überstiegen in den USA erstmals jene von Kinderfahrrädern.<sup>98</sup> Ken Kifer, ein begeisterter Radfahrer, hat 2002 einen Artikel über das Radfahren der US-Amerikaner in den 60er-Jahren verfasst. Es handelt sich nicht um einen wissenschaftlichen Artikel, doch gibt er aus einer persönlichen Erinnerung weitere Hinweise auf den Verlauf dieses sogenannten Booms. In Frankreich wurde in den 1960er-Jahren das bis heute als Klassiker geltende *Randonneur* entwickelt. Das französische Reiserad wurde für Campingausflüge konzipiert und enthielt serienmäßig Kotflügel, Lichter und Gepäckträger. Diese Phase gilt als Blütezeit der Fahrradkonstrukteure.<sup>99</sup> Außerdem erwähnte er die erschwinglichen 10-Gang-Räder mit Ballonreifen von Schwinn sowie die zunehmend leichteren, aus Europa importierten Fahrräder.<sup>100</sup> Kifer nennt Verkaufszahlen – leider ohne Quellenangabe – die einen allmählichen Anstieg ab 1960 zeigen. Eine neue Spitze wird 1965 erreicht, bevor es 1973 zu einem explosiven Zuwachs kommt.

Die Geschichte der Verformung des Radrahmens vom Hochrad zum Sicherheitsniederrad – von Linda Keck als ein Prozess der Demokratisierung interpretiert – ist auch in alle späteren Ausdifferenzierungen des Fahrrads eingeschrieben. Herbert Schwaab schrieb im selben Sammelband wie Linda Keck zur Rolle des Fahrrads im Spielfilm und meint hierin beiläufig, dass sich Fahrradformen seit der Durchsetzung des *safety bicycles* nicht bedeutend veränderten.



96 Vgl. Duncan R. Jamieson: *The Self-Propelled Voyager*, S. 117–120.

97 Vgl. ebda., S. 171.

98 Vgl. ebda., S. 147f.

99 Vgl. Joe Cruz: „A History of Bikepacking. Weaving the Thread of Dirt Intentions“.

100 Vgl. Ken Kifer: „Cycling in the Sixties: A History of US Bicycling in the 1960's“, 08.09.2002, URL: <https://www.phred.org/~alex/kenkifer/www.kenkifer.com/bikepages/lifestyle/60s.html>, zuletzt gesehen: 23.07.2025.

Als Gegenbild zum massigen Auto, das einen Privatraum bietet, könnte das Rad buchstäblich keine Wünsche oder Ideologie tragen, da es keine Tragfläche dafür bietet.<sup>101</sup> Auch Jamieson R. Duncan behauptet, dass es keine großen Änderungen, sondern lediglich Weiterentwicklungen der Fahrradtechnik gab.<sup>102</sup> Allerdings wird bei einem rein auf das Rahmengestell gerichteten Blick die gesamte Vielseitigkeit des Fahrrads übersehen. Die Karosserie des Autos mag ebenso vielseitig gestaltbar sein, die Form des Rahmens aber hat einen direkten und großen Einfluss auf das Fahrgefühl des Rads. Lastenräder, mit denen heute Kinder und Tiere transportiert werden, sind teilweise mit einem zeltartigen Aufbau ausgestattet – eine Miniatur eines privaten Raumes. Auch kleine Veränderungen an der Geometrie, aber auch zum Beispiel ein Wechsel der Reifen, des Lenkers oder der Schalttechnik – das sage ich aus persönlicher Erfahrung – bewirken für Fahrer:innen einen erheblichen Unterschied im Fahrgefühl und in den Nutzungsmöglichkeiten. Bis heute haben sich zahlreiche eigenständige Radkulturen und -disziplinen entwickelt – sowohl im Alltags- als auch im Sportbereich – mit jeweils spezialisierten Rädern, deren Rahmen, Ausstattungen und ästhetischen Ausprägungen.

Nach Duncan R. Jamieson lassen sich in den Erzählungen dieses Fahrradbooms Parallelen zum *bicycle craze* der 1890er finden. Das Rad wird als überlegenes primäres Fortbewegungsmittel inszeniert, das als ideales Fortbewegungsmittel für ein naturverbundenes Leben stilisiert wird.<sup>103</sup> In den 1960er-Jahren entsteht die amerikanische Umweltbewegung, die langsame Reiseformen nahelegt. Darin liegt der große Unterschied zu den 1890ern, denn Radfahren bedeutete auch zu dieser Zeit eine Unterbrechung vom Alltag, doch war diese nicht durch eine Erzählung der Langsamkeit geprägt. Im Gegenteil war mit dem Rad eine stärkere Beschleunigung gefragt. In der Fahrradliteratur änderten sich die Titel der Werke hin zu ausgefeilteren Formulierungen. In Titeln wie „Pedal and Path“, „Catching a Dream“, „Mid-Life-Cycles“, „Over the Hill“, „Miles from Nowhere“ und „Roll around heaven all Day“ zeigt sich nach Jamieson eine stärkere Reflexion.<sup>104</sup> Erkennbar sind zudem starke romantische Tendenzen zur Kontemplation, zur Sentimentalität, zur Naturnähe und der Wunsch nach Distanz zum aktiven Alltagsleben. Zu dieser Zeit soll laut Logan Watts der Begriff *Bikepacking* erstmals vom Autor Dan Burden in einem *National Geographic*-Heft von 1973 verwendet worden sein. Der Artikel hieß „Bike-



101 Vgl. Herbert Schwaab: „Das Fahrrad im Kino. Lost and Found“, in: Bee, Julia/Ulrike Bergemann/Linda Keck/Sarah Sander/Herbert Schwaab/Markus Stauff/Franzi Wagner (Hg. innen): *Fahrradutopien: Medien, Ästhetiken und Aktivismus*, Lüneburg: meson press 2022, S. 189f.

102 Vgl. Duncan R. Jamieson: *The Self-Propelled Voyager*, S. 177.

103 Vgl. ebda., S. 173.

104 Vgl. ebda., S. 177.

packing Across Alaska and Canada“.<sup>105</sup> Joe Cruz verfasste eine Geschichte des *Bikepacking*, wobei er rückwirkend die gesamte Fahrradreisegeschichte unter diesem Begriff zusammenfasst. Gleichzeitig – und widersprüchlich – ist seine These, dass *Bikepacking* auf die Anfänge des Radreisens vor dem Ausbau der Autostraßen zurückgreift. Es handle sich um eine besonders offene Fahrweise – unabhängig von Fahrrad- und Gepäcktypen –, die von einer *dirt intention*, also einer *Offroad*-Tendenz, geprägt sei. Auch wenn der Begriff bei Cruz unscharf blieb, arbeitete er die Entwicklungsstationen mit beeindruckender Materialfülle heraus. Für die Zeit der 1970er Bilder aus der Zeit der *Rough~Stuff Fellowship Archives*. Die Farbfotografien zeigen leichte Farbverblässung und dokumentieren Radfahrer:innen und Reiserädern in hochalpiner Umgebung. Nicht nur wurden die europäischen Räder leichter, auch die Kameras wurden tragbarer.<sup>106</sup> Cruz beschrieb, dass es eine Zeitspanne gab, in der *Bikepacking* für viele nur als Mountainbiken mit Rucksack denkbar war.

Der Film *Klunkerz* vermittelt die Geschichte der Entwicklung des *All-Terrain-Bikes* – dem Vorgänger der gefederten Mountainbikes – anschaulich an seine Zuschauer:innen. Die ersten Bergfahrräder entstanden aus der Hippie-Kultur. Die begeisterten *Downhill*-Fahrer reduzierten ältere Räder mit dämpfenden Ballonreifen auf das Wesentliche, um die Berge hinunter zu rasen.<sup>107</sup> Aus dieser Nutzung ergab sich das Bedürfnis nach robusten, bremsfähigen, gefederten und *offroad*-fähigen Rädern. Es war eine Gegenkultur der Freiheit, die auch Gesetzesübertritte wie das Betreten von Privatgelände und das Rauchen von *Marihuana* beinhaltete. Es fand damit eine weitere Ausdifferenzierung der Fahrradformen statt. Abgeleitet von der Gehbewegung, über das Wagenrad, zum Laufrad und der Draisine haben sich viele Radformen herausgebildet. Zu den heute gängigen Fahrradformen zählen auch Liegeräder, Handbikes, Dreiräder und vierrädrige Rikschas. Mit der Änderung der Technik und der Formen der Räder werden für unterschiedlich befähigte Körper jeweils andere Räume zugänglich.

Der Trend zum *Bikepacking* und damit zu *Gravelbikes* erlebte bereits in den 2010er-Jahren einen Aufschwung. Das Informations- und Kommunikationsportal *bikepacking.com* wurde 2012 eingerichtet. Der englische Begriff wird heute auch im deutschsprachigen Raum verwendet. Im Artikel zur Geschichte des *Bikepacking* wird die scharfe Trennung zum *Biketouring* am Ende wieder aufgehoben, auch wenn *Offroad*-Fahrten und das Auftauchen von Setups ohne Gepäckträger als Wendepunkt in Erscheinung tritt. Die gesamte Erzählung ist eine, die vom



105 Vgl. John L. Weiss: „Bicycle Touring Books in English: 1945 to 1980“, 5. Mai 2025, URL: [https://www.crazyguyonabike.com/doc/page/pic/?o=3d2&pic\\_id=4048228&size=large&v=2](https://www.crazyguyonabike.com/doc/page/pic/?o=3d2&pic_id=4048228&size=large&v=2), zuletzt gesehen: 07.07.2025.

106 Vgl. Instagram: „Rough~Stuff Fellowship Archive“, URL: <https://www.instagram.com/rsfarchive/>, zuletzt gesehen: 05.05.2025.

107 Vgl. Klunkerz.com, Webseite zum Dokumentarfilm, URL: <https://klunkerz.com/>, zuletzt gesehen: 07.07.2025.

Rad aus über das Rad erzählt wurde. Die Definition des *Bikepacking* arbeitet sich allein am Rad, den Taschen und den Routen ab. Verschiebt man den Blick auf die Ränder der Diskussion, werden durch Affirmations- und Distinktionsbestreben gegenüber dem *Biketouring*, zu Deutsch dem Radwandern, durchaus Wandlungen sichtbar.

## 4. *Bikepacking*: Distinktion und Affirmation

### 4.1 Touristen

Als Tourismus- und Freizeitaktivität steht das *Bikepacking* in Verbindung mit den Szenen des Survival- und Outdoor, dem Rennrad-, Mountainbike- und Cyclocrossfahren sowie mit Ultraradrennen und überschneidet sich häufig mit dem Radwandern. Es überlappt sich oft mit dem parallel existierenden Radwandern, von dem her es stammt und von dem sich das *Bikepacking* distinguieren muss. Im Gegensatz zum Radtrekking wird *Bikepacking* auf kürzeren Strecken von jungen, sportlichen Menschen mit ausreichend ökonomischem Kapital betrieben – und nicht als kostengünstige Urlaubsvariante, wie es auch auf langen Strecken im Familienverband oder von (älteren) Paaren betrieben wird. Der Neologismus *Bikepacking* versucht, *Back-packing* und *Bike-touring* zu kombinieren – als *Offroad*-Variante des *Bike-Tourings*. Im traditionellen Radtourismus werden kulturelle, touristische oder gastronomische Angebote häufiger angenommen als beim *Bikepacking*. Wie *Bikepacking* betrieben wird – ob als Sport, aus gesundheitlichen Gründen, als Wallfahrt, zur Besinnung, als Abenteuer oder zur Erkundung – ist offen und zeigt sich in verschiedenen Ausprägungen.

Auch Reiseunternehmen, teils auf Fahrradreisen spezialisiert, bieten individuelle oder geführte Radtouren an. Natürlich suchen auch die Massen der Radtourist:innen die Natur. *Bikepacking* hat bislang keinen Eingang in den Pauschalismus gefunden. In der Tourismusbranche sind Formen der Abgrenzung zum Massencharakter von Reisen keine Seltenheit.<sup>108</sup> Es ist zudem eine wiederkehrende Ansicht der *Upper Class*, dass man sich selbst nicht als Tourist:in, sondern als Reisende:r versteht.<sup>109</sup> Der Abwehrgedanke kommt in den Konversationen über *Bikepacking* vor, als Frage darüber, ob *Bikepacker:innen* denn nun Tourist:innen sind.<sup>110</sup> In dieser



108 Jonas Larsen/John Urry (Hg.): *The Tourist Gaze 3.0*, London/Thousand Oaks/ New Delhi/ Singapore: SAGE 2011, S. 4f.

109 Jonas Larsen/John Urry (Hg.): *The Tourist Gaze 3.0*, S. 10.

110 antonitos9 (Reddit): „Are we Tourists?“, URL: [https://www.reddit.com/r/bikepacking/comments/1gkirs/are\\_we\\_tourists/](https://www.reddit.com/r/bikepacking/comments/1gkirs/are_we_tourists/), zuletzt gesehen: 27.02.2025.

Frage wird nicht das Konzept des Reisens abgewertet, sondern der Begriff ‚Tourismus‘ und seine Assoziation mit dem Massentourismus. Auf die Frage der sozialen Klasse werde ich im Kapitel zur Ausrüstung nochmals zurückkommen.

Susanne Leder befasste sich im Rahmen des theoretischen Konzepts des *slow tourism* mit dem Begriff der Muße im Tourismus. Freiheit, Reduktion von Komplexität, Selbstbesinnung, Naturverbundenheit und die Abkehr vom Massentourismus gelten als zentrale Motive des Mußetourismus. Rucksacktourist:innen gelten als Beispiele für einen müßigen Individualtourismus.<sup>111</sup> Auch das *Bikepacking* kann diesem zugeordnet werden, da sie eine gewisse Langsamkeit, das Bewusstwerden und die romantische Naturerfahrung mit diesen teilen. Die Natur wird heute als Entschleunigungsraum betrachtet, und dem Wandern – der stressreduzierenden Bewegung in der Natur – wird eine breit gefächerte Wirkung auf die physische und psychische Gesundheit zugeschrieben.<sup>112</sup> In dieser Wirkung gleichen sich die angesprochenen mußetouristischen Bewegungen. Die Bestrebungen des Gesundheitstourismus umfassen also auch das psychische *wellbeing*.

Wenn man eines auf diesen Touren hat, ist der Zeit, die man sonst nicht hat beziehungsweise die man sich sonst nicht nimmt[...]und] weit weg von allem anderen [...] all' [den] Gewohnheiten, diesem Überfluss in dem wir jeden Tag leben, die Komfortzone die wir nur ungern verlassen[...] weit weg, kommen wir näher zu uns selbst.<sup>113</sup>

Die *Bikepacking*-Reise – wie auch Joe Cruz mit der *dirt intention* betonte – ist oft eine spirituelle, eine Reise zu sich selbst, wie es der Radreisende Felix Roßkamp ausdrückte. Diese Reisen konstituieren sich aus dem Gegensatz vom bequemen Alltag und dem (Abenteuer-)Urlaub.<sup>114</sup> Der *slow tourism* ist derzeit eine theoretische Kategorie und keine soziale Bewegung. Seine Motive werden als Langsamkeit, Nachhaltigkeit, Regionalität und Werteorientiertheit beschrie-

111 Susanne Leder: „Neue Muße im Tourismus. Entschleunigen im asketischen Kloster oder im luxuriösen Almdorf“, in: *Slow Tourism. Reisen zwischen Langsamkeit und Sinnlichkeit*, Christian Antz, Bernd Eisenstein, Christian Eilzer (Hg.), Schriftenreihe des IMT 6, München: Martin Meidenbauer 2011, S. 123–136, hier: S. 127f.

112 Dreyer, Axel/Dorothea Dürkop: „Slow Hiking – Neue Langsamkeit im Wandertourismus?“, in: *Slow Tourism. Reisen zwischen Langsamkeit und Sinnlichkeit*, Christian Antz, Bernd Eisenstein, Christian Eilzer (Hg.), Schriftenreihe des IMT 6, München: Martin Meidenbauer 2011, S. 105–122, hier: S. 109f.

113 Adventure Buddy (YouTube): „Von Berlin nach Asien mit dem Fahrrad – 2.500 KM BIKEPACKING - Der Film“, 3:08:54, 2.842.864 Aufrufe, 30.07.2022, TC 1:04:50-1:07:40, URL: <https://youtu.be/ELsh4PiCuq4>, zuletzt gesehen: 12.12.2024.

114 Der Philosoph Martin Seel sieht in solchen Erfahrungen, also in „Praktiken des Innehaltens und der Versenkung“ in der Natur, eine religiöse Dimension. Interessant an Seels Ansicht ist, dass er vermutet Heilung entstehe nicht durch das Auffinden von Neuem – in sich selbst oder im Außen – sondern gerade durch das Aushalten und die Verzögerung im Unbestimmten (Vgl. Martin Seel: „Wallfahrten in den USA“, in: *Weltliche Wallfahrten: Auf der Spur des Realen*, Hg. v. Stefan Börnchen u. Georg Mein, München: Fink 2010, S. 25–34, hier: 25ff.).

ben.<sup>115</sup> Romantische Reiseformen wie die besprochenen werden heute massenhaft praktiziert und sind keine Gegenkultur mehr.<sup>116</sup> Nach Christan Antz liegt hinter den Tätigkeiten des *slow tourism* kein rein ökologisches Interesse. Vielmehr sieht er in der Ideologie der Langsamkeit eine weitreichende Entwicklung in der Gesellschaft und der Wirtschaft.<sup>117</sup> Fortschrittsglaube und Konsumgesellschaft bekämen darin einen Gegenpol, der jedoch desorganisiert und nicht als totaler Idealismus zu verstehen ist. Antz spricht von einer „Uneindeutigkeit“ oder von der „Gleichzeitigkeit des Ungleichzeitigen“, wobei sich selbst im Individuum scheinbar widersprüchliches vereint. Massenhaftes Reisen bleibt bestehen, die Praktiken verändern sich.<sup>118</sup> Damit ist beispielsweise gemeint, dass Naturtourist:innen, wie *Bikepacker:innen* es sind, sich um die Umwelt kümmern, aber auch schnelle Verkehrsmittel nutzen, in ihrem Alltag auf Bioqualität pochen, sich in einer anderen Situation aber konträr dazu verhalten. Der *slow tourism* steht im Einklang mit Trends der Zukunftsforschung – die Vereinfachung, bewusster Ernährung, Gesundheit, Individualität und Authentizität sein sollen.<sup>119</sup> Damit lassen sich vor allem lokale Reisen von Radwanderer:innen, *Bikepacker:innen* und Wanderer:innen mit dieser Definition vereinbaren. Auch Tourismusangebote, welche bewusst Treibhausgas-Emissionen reduzieren wollen, decken sich mit der Definition des *slow tourism*. Manche ökotouristischen Pauschalreisen überlassen die An- und Abreise den Kund:innen, um eine umweltfreundliche oder schnelle Anreise freizustellen. Naturtourist:innen, welche tausende Kilometer mit dem Flugzeug zurücklegen, fallen nicht unter die Kategorie von *slow tourism*.<sup>120</sup>

Robert Jungk sprach 1988 vom sanften Reisen – im Gegensatz zum harten Reisen mit schnellen Verkehrsmitteln, dem bloßen Abfotografieren von Objekten und der unhinterfragten Übertragung der eigenen Kultur auf das Fremde. Er spricht sich damit für eine Vorbereitung auf kulturelle Unterschiede und eine Entschleunigung der Reisen aus.<sup>121</sup> Indem Jungk eine tiefere (und historische) Beschäftigung verlangt, anstatt einem oberflächlichen Konsum, geht er davon aus, dass auf Reisen ein authentisches Gegenüber angetroffen wird. Der Post-Tourismus ist



115 Vgl. Christian Antz: „Slow Tourism. Reisen zwischen Langsamkeit und Sinnlichkeit“, in: *Slow Tourism. Reisen zwischen Langsamkeit und Sinnlichkeit*, Christian Antz, Bernd Eisenstein, Christian Eilzer (Hg.), Schriftenreihe des IMT 6, München: Martin Meidenbauer 2011, S. 30.

116 Vgl. Christian Antz: „Slow Tourism. Reisen zwischen Langsamkeit und Sinnlichkeit“, S. 22.

117 Vgl. ebda., S. 9–39.

118 Vgl. ebda., S. 15f.

119 Vgl. ebda., S. 17.

120 Vgl. Strasdas, Zeppenfeld: „Naturtourismus und Ökotourismus“, in: *Slow Tourism. Reisen zwischen Langsamkeit und Sinnlichkeit*, Christian Antz, Bernd Eisenstein, Christian Eilzer (Hg.), Schriftenreihe des IMT 6, München: Martin Meidenbauer 2011, S. 55–77, 62ff und 72.

121 Vgl. Robert Jungk: „Wieviel Touristen pro Hektar Strand?“, in: Jost Krippendorf, Peter Zimmer, Hans Glauber (Hg.), *Für einen anderen Tourismus. Probleme – Perspektiven – Ratschläge*. Frankfurt: Fischer 1988, S. 60.

sich nach John Urry dagegen bewusst über touristische Inszenierungen und die scheinbare Authentizität und findet Genuss in den verschiedenartigen Szenerien. Nicht Authentizität, sondern die Differenz zum Alltag sei wesentlich für die Konstruktionen des Tourismus.<sup>122</sup> Das *Othe-  
ring* – die Basis eines kolonialen Blicks – ist demnach Voraussetzung für einen touristischen Blick. Wenn der touristische Blick gerade in Differenz zum Alltäglichen entsteht, werden seine Objekte zum Anderen dieses Alltags gemacht.

Dass Tourist:innen nicht nur die Objekte der Authentizität fordern und konsumieren, sondern sich auch Räume aneignen und produzieren, zeigt folgende Studie: Peggy Teo und Sandra Leong führten eine empirisch untermauerte postkoloniale Studie des *Backpackings* anhand des thailändischen *Khao San Road* in Bangkok durch. Sie legten darin dar, wie der westliche Tourismus den städtischen Raum und die Infrastruktur sowie letzten Endes die Demografie der Straße dominierte. Teo und Leong beschreiben die Hauptstraße von *Khao San* als so stark für die *farang* (die Weißen) inszeniert, dass asiatische Bewohner:innen und Besucher:innen diese vermieden. Diese Kolonialisierung des Orts fand in Form von Repräsentationen der *wei-  
ßen* Reisenden und der westlichen und touristischen Einrichtungen wie Hotels, Internetcafés, nicht-asiatische Restaurants, Shops und Wechselstuben statt. An Orten, an jenen sich Einheimische und Tourist:innen begegneten, bevorzugten Vermieter die *farang*, da diese bereit waren mehr zu zahlen und sie sich gegenüber den als asiatisch gelesenen Tourist:innen moralisch verpflichtet fühlten, weniger zu verlangen.<sup>123</sup> Der Einfluss des touristischen Konsums muss also nicht auf die Reproduktion der traditionellen Artefakte eines Orts ausgerichtet sein. Es scheint, als würden am Ort der Fremde Stützpunkte – auch sozial zu verstehen – oder neutraler gesprochen, Enklaven einer globalen hegemonialen Kultur entstehen. Diese könnten ihrerseits eine Differenz zum Asiatischen des Orts und als Rückbezug zum Gewohnten gelesen werden.

Peggy Teo und Sandra Leong haben das Verhalten der Menschen in *Khao San* quergelesen mit Geschlechterkonstruktionen des thailändischen Marketings. Dieses wiederholte ein Bild, das als *weiß* und westliche gelesene reisende Frauen unabhängig, unvorsichtig und mutig und asiatisch gelesene Frauen als vulnerabel und abhängig kennzeichnete. Ein Interviewter junger Mann aus Singapur schätzte es als gefährlich ein, als asiatische Frau zu backpacken, weil diese wiederum als westliche Frauen gelesen werden könnten und dadurch in Gefahr geraten könnte.<sup>124</sup> Hieraus alleine eine Kausalkette abzuleiten, würde zu einem Mediendeterminismus führen, den ich nicht unterstützen möchte. Das betrifft den Blick der Tourist:innen, aber auch



122 Vgl. Jonas Larsen/John Urry (Hg.): *The Tourist Gaze 3.0*, S. 13.

123 Vgl. Peggy Teo/Sandra Leong: „A POSTCOLONIAL ANALYSIS OF BACKPACKING“, *Annals of Tourism Research*, 2006, S.118–122.

124 Vgl. Peggy Teo/Sandra Leong: „A POSTCOLONIAL ANALYSIS OF BACKPACKING“, S. 124f.

jenen der Einwohner:innen sowie jene, die im Tourismus beschäftigt sind. Sehen ist ein wechselseitiges Produkt aus dem Selbstverständnis und dem Inszenierten. Der touristische Blick wird über das Marketing hinaus verändert durch Parameter wie Ethnie, Klasse, Ideen, politische Ansichten, Nationalität, Geschlecht, Erwartungen und Bedürfnisse oder Wünsche, Alter und Bildung.<sup>125</sup>

Daniel Großhans, der Kanalinhaber von *RADREISE unlimited* auf YouTube, fuhr als traditioneller Radwanderer von Deutschland aus, unter anderem, nach Afghanistan. Das war bereits nach der Machtübernahme der Taliban. Es stellte sich heraus, dass er keinen Schlüssel für sein Hotelzimmer ausgehändigt bekam. Großhans erhielt an diesem Abend wie auch am nächsten Morgen häufig unangemeldeten Besuch in seinem Hotelzimmer. Die gewohnte Privatsphäre und das Nichtrauchen im Zimmer war hier nicht die Regel.<sup>126</sup> Durch die als Komplize agierende Kamera transportierte er seine wechselhaften Gefühle über das wiederholte Eindringen in seine Sphäre. Nach Urry und Larsen nehmen Radtourist:innen ihre Eigenschaften, das heißt ihre sozialen Relationen, ihr *Mindset* und ihren Habitus mit. Kulturelle Kodierungen vom richtigen Verhalten unterscheiden sich je nach Geschlecht, Sexualität, Klasse und Ethnie.<sup>127</sup> Die Mitnahme von kulturellen Eigenschaften wie die Vorstellung von allgemeiner Privatheit aus Großhans' Sozialisation lässt sich hieran aufzeigen. Großhans hat sich anscheinend – entsprechend seiner Reaktionen – im Vorfeld nicht über diese Kultur informiert. Er war dadurch in seiner durch seine Sozialisierung so geformten Menschenwürde verletzt.

Radfahrer:innen wollen genau jene Sensationen erleben, die der *performative turn* berücksichtigt: *Landscapes, Soundscapes, Touchscapes, Smellscapes* und *Tastescapes*. Die Inszenierung landestypischer Landschaft, Küche, der mit der Region verbundenen Gerüche und Texturen oder Materialien und Geräusche wie auch Musik. Bei Urry und Larsen werden diese Interessen allein den Abenteuerurlauber:innen zugeschrieben, sie gelten aber für alle Radtourist:innen.<sup>128</sup> Offensichtlich ist, dass die Radfahrt damit als Handlung in Szenerien begriffen werden können. Darüber hinaus und darauf aufbauend kann das Filmen auf dem Rad und in weiterer Folge der Medienübergang in das Audiovisuelle mittels der performativen Auffassung verdeutlicht werden. Abenteuer und meditative Radfahrt sind zwei Tendenzen im *Bikepacking*, die sich zwar gegenüberstehen, aber in einer einzigen Reise vorkommen können. Der Abenteueraspekt tritt



125 Vgl. Jonas Larsen/John Urry (Hg.): *The Tourist Gaze 3.0*, S. 2.

126 Vgl. Daniel Großhans „RADREISE unlimited“ (YouTube): „Das krassste Land auf meiner Radreise Extrem schön & extrem anstrengend - Das große FINALE“, TC 9:30-13:30 und 23:00 URL: [https://www.youtube.com/watch?v=P-9\\_2Z7E8gc](https://www.youtube.com/watch?v=P-9_2Z7E8gc), zuletzt gesehen: 27.02.2025.

127 Vgl. Jonas Larsen/John Urry (Hg.): *The Tourist Gaze 3.0*, S. 190 und 192.

128 Vgl. ebda., S. 196ff.

immer punktuell auf, beispielsweise in Form einer Unplanbarkeit wie einer Wetterlage, oder Aufgrund einer planbaren relativen Abgelegenheit der Reiseroute, denn *Bikepacking* findet auch *off-road* und abseits erschlossener Gebiete statt.

Die ungeplante Reise ist ein selbst geschaffener Abenteueraspekt, der auch im traditionellen Radtouring vorkommen kann. Der erzählerische Strang des „Einfach Los!“ – der ungeplanten Reise – der häufig als Behauptung am Beginn von *Bikepacking*-Dokumentationen auftaucht, steht im krassen Gegensatz zur Pauschalreise. Der Philosoph Steven D. Hales hat ebenso einige weniger vorbereitete Radreisen gestartet und beschreibt es als Ausfahrt aus Platons Höhle. Dabei denkt dieser an ungesunde und häusliche Freizeitbeschäftigungen als der Höhle zugehörig und das Radfahren im Freien als Hinaufsteigen an die gleißende Oberfläche. Daraufhin entstanden, mit einiger philosophischer Untermalung, sechs Thesen des Radreisens. Zusammenfassend, das waren seine pragmatischen Schlussfolgerungen: sollte man lange Reisen nicht mit ungeeigneter Ausrüstung, nicht untrainiert und mit genügend leichter Energiezufuhr durchführen.<sup>129</sup> Aus dieser Perspektive erscheinen die Aussagen über die Ungeplantheit und Spontanität als Teil eines Bildes vom vermeintlich leichten Einstieg. Die Bedeutung der körperlichen Konstitution, das Gesamtgewicht des Setups, die Belastung durch Daueranstrengung, die erschwerte Routenplanung abseits der Radwege, die nötige Camping- oder Survivalerfahrung, die Frage von Ernährung und Hydrierung sowie die psychische Belastung – all das bleibt oft unerwähnt. Mit Julia Bee lässt sich erkennen, dass die Behauptung über die Ungeplantheit es wahrscheinlicher macht, dass ebenso dieses Prinzip des „Einfach raus!“ verfolgt wird. Andererseits wird gerade über die Länge der Dokumentationen immer wieder visualisiert wie problematisch lange Radreisen sind.

Die große Menge an beliebten Videos, welche sich mit Gepäckträgern, Taschen, Zelten und Schlafsäcken, Rädern und Attributen auseinandersetzt, verdeutlicht dass ein großes Interesse für die Ausrüstung besteht. Fahrradfahren kann vergleichsweise günstig sein, ist aber in eine soziale Klassenkonstruktion eingebettet. Heute wird der Massentourismus von vielen Individualtourist:innen abgelehnt, was jedoch nicht zwingend eine Form von Elitarismus annehmen muss. Durch die Wahl ferner Reiserouten und spezieller *ultralight* Ausrüstung wird eine Abgrenzung zum traditionellen Radtrekking vollzogen. Dies ist nachhaltig umweltschädlich. Florian Storch hat einen populärwissenschaftlichen Artikel zur Klimafreundlichkeit der Fahrradindustrie verfasst. Zwar verursacht das Fahrradfahren nach diesem selbst nur geringe Treibhausgasemissionen, doch auch Materialwahl, Nutzungsdauer, Haltbarkeit sowie Reparatur- und Ersatzmöglichkeiten sind entscheidend. Selbst bei nachhaltigen und recycelbaren Ersatzteilen



129 Vgl. Steven D. Hales: „Auf die Harte Tour – Rad fahren und philosophische Lektionen“, in: Austin, Michael W./J. Ilundáin-Agurruza/Peter Reichenbach (Hg.): *Die Philosophie des Radfahrens*. Hamburg: mairisch 2020, S. 9–23.

gibt es weiche Verschleißteile – Bremsen und Mäntel –, die als Kleinstteilchen zerstäuben.<sup>130</sup> Das Bild eines kleinen ökologischen Fußabdrucks spielt eine Rolle, da dieser mit dem Fahrrad als Haupttransportmittel einhergehen soll. Der *Bikepacker* und Autor Logan Watts setzt sich auf *bikepacking.com* für eine Ethik ein, die sich rücksichtsvoll zeigt gegenüber der Umwelt, der Fauna und den Menschen. In dieser Utopie werden Lebensräume, in welche eingedrungen wird als schützenswert markiert und Menschen, die an jenen Orten leben, sollte mit Respekt begegnet werden.<sup>131</sup> Mit dem Vermeiden der Inanspruchnahme des Flugzeugs und dem Treten in die Pedale wird kaum CO<sup>2</sup> ausgestoßen. Hans Rosling hat eine global begründete Statistik dazu aufgestellt, wie viele Menschen zu Fuß gehen, Rad fahren und Auto fahren. Würden jene Menschen, welche sich das Auto heute noch nicht leisten können es doch können und fahren, so wäre ein untragbarer CO<sup>2</sup>-Ausstoß die Folge.<sup>132</sup> Fahrräder, Gepäck und Campingausrüstung sind transportable Güter, die an andere Orte gebracht werden. Eine Reise ist kein *One-way-Trip* – der Rückweg wird jedoch in dokumentarischen Videos auf YouTube oft nicht mehr thematisiert. Was mit dem Transport im gleichen Zug zum *Greenwashing* wird, hätte damit nur den Anschein eines klimaschonenden Reisens. Die erste im Band *Fahrradutopien* besprochene Dimension der Fahrradmedialität bilden die Mobilitätspraktiken, darunter auch Teilungs- und Übertragungspraktiken.<sup>133</sup>

Es geht hier um einen Medienbegriff, der über das klassische Verständnis von Informationsträgermedien hinausgeht – nämlich um Transport- und Übertragungsformen von Gütern und Menschen. Diese sind direkt vom Rad abgeleitet und wirken zugleich auf es ein. Es geht um das Sichern des Rades mit Schlössern, das Teilen des Rades, das freiwillige oder unfreiwillige Weitergeben des Rades, das Verpacken des Rades zum Transport. Das Rad lässt sich so in einer medial gedachten Verbindung zu anderen Übertragungsformen wie Zügen, Autos, LKWs und Flugzeugen, Teilungsformen und wie *Bikesharing*-Plattformen, aber auch dem Diebstahl,



130 Florian Storch: „Nachhaltigkeit in der Fahrradbranche. Produktion, Material, Konsum“, 27. November 2023, URL: <https://www.radfahren.de/story/nachhaltigkeit-fahrradbranche-produktion-material/>, zuletzt gesehen: 07.07.2025.

131 Logan Watts: „Leave No Trace for Bikepackers: Ride. Camp. Respect.“, URL: <https://bikepacking.com/plog/seven-principles-for-bikepackers/>, zuletzt gesehen: 07.07.2025.

132 Steven Fleming: „Sustainably Selfish“, in: *Velotopia. The production of cyclespace in our minds and our cities*, Rotterdam: nai010 publishers 2017, S. 36–40, hier: S. 36.

133 Julia Bee/Ulrike Bergermann/Linda Keck/Sarah Sander/Herbert Schwaab/Markus Stauff/Franzi Wagner: „Einleitung und Manifest: Das Fahrrad als Medium der Utopie“, S. 26–29.

sehen. Eine dem Umweltschutz und der globalen Klimagerechtigkeit verpflichtete Reisetätigkeit sollte bei den Teilungs- und Übertragungspraktiken ansetzen.

## 4.2 Traveling Ultra-Light: Radtechnik und Gepäck

Die Wahl der Reisedestination und der befahrenen Routen ist nicht nur für ökologische Aspekte entscheidend, sondern auch für die Wahl spezialisierter Ausrüstung. *Bikepacking* wird entweder als Marketingstrategie gesehen, die die im Verbrauchermarkt bereits vorhandenen Radtaschen und Räder durch neue Produkte ersetzen will – oder aber als Abgrenzung zwischen Generationen, die Radtouring nie als Trend, sondern als Familientätigkeit erlebt haben. Eine Tradition, zu jung und gegenwärtig um als Vintage zu gelten, zu alt um neu zu sein. Eine Wandlung ist in der Ausrüstung und den Radtypen zu beobachten. In den bereits angesprochenen Gepäckvideos wird die Funktionalität der Ausrüstung thematisiert. Im Gegensatz zum Radtrekking setzt man beim *Bikepacking* auf Aerodynamik und Schnelligkeit statt auf Praktikabilität – bei den Rädern auf MTBs und *Gravelbikes* statt auf Touringräder. Viele *Bikepacker:innen* achten nicht nur auf Funktionalität, sondern streben ein individuelles, ja einzigartiges Setup aus einem Guss an.<sup>134</sup> Im Folgenden werde ich einen Einblick in die funktionalen Ausrichtungen des *Bikepacking* geben, die ich als radkulturelle Anleihen verstehe.

Eine auf Geschwindigkeit pochende Ausrichtung des *Bikepacking* zeigt etwa Kai von RAD RACE. Der Kanal enthält Vlogs zu Rennrad und Triathlon im Amateurbereich und bekam kürzlich eine Neuausrichtung auf Werkstatt und Technik. Die semi-professionell produzierten Videos enthalten auch ein *Bikepacking*-Video, das ein sogenanntes *Solo-Unsupported-Race* von München nach Hamburg in 60 Stunden zeigt. Das benutzte Rad muss leicht sein. Aero-Rennräder sind heute aus Carbon, haben elektronische Schaltungen und hydraulischen Scheibenbremsen mit vollintegrierten Kabeln, eingebautem Powermeter, aufgebautem Fahrrad-GPS-Computer, Aero-felgen und 23-28 mm breite Reifen. Sie sind hochtechnisierte und mediatisierte Sportmaschinen. Das Rennrad steht für den Leistungssport und wurde als Fetisch – auch als Retro-Produkt – gerade im urbanen Raum sowohl als praktisches Verkehrsmittel als auch als Statussymbol



134 Als Beispiele für die Individualität der Setups ist die Kategorie ‚Rider & Rig‘ auf *bikepacking.com* und der *tag* ‚Bike Tech and Kit‘ im Subreddit ‚Bikepacking‘ zu nennen; URL: <https://bikepacking.com/bikes/rider-and-rig/> und <https://www.reddit.com/r/bikepacking/>, zuletzt gesehen: 13.06.2025.

angeeignet. Die Technisierung des Amateurradsports wurde in einem prominenten Rennradmagazin als In- und Exklusion von Fahrer:innen problematisiert. Das Primat des Mithaltens in Sachen Radtechnik und Stil drängt – laut dem Autor eines Radsportmagazins – die Freude am Sport in den Hintergrund.<sup>135</sup>

Für die nassen Wintermonate entwickelte sich aus dem Rennradsport eine Nischensportart namens Cyclocross, welche auch Querfeldeinrennen genannt wird. Es wird *Offroad* und *Off-Trail* mit Rennrad gefahren und über Hindernisse gelaufen, indem das Rad geschultert wird. Cyclocrosser haben eine leicht erhöhte Geometrie, eine tiefer positionierte Trinkflasche und mehr Gabelspielraum für breitere Reifenprofile. Diese Räder sind *Gravelbikes*, welche noch zusätzliche Schraubenlöcher für die Montage von Gepäck haben, am nächsten. Die höhere Geometrie führt zu mehr Windwiderstand – trotz minimaler optischer Unterschiede – und bedeutet spürbaren Fahrkomfort: weniger Rückenschmerzen und geringerer Druck auf die Lenkerauflagefläche durch den veränderten Sitzwinkel. Das charakteristische *Gravelbike* vereint die Geschwindigkeit des Rennrads, die Bequemlichkeit des Trekkingbikes und die Geländegängigkeit des *Cyclocrossbikes*. Das Reifenprofil des *Gravelbikes* erlaubt *Offroad*-Fahrten auf leichtem Terrain – und ist wie fast jede Radform als E-Bike erhältlich. Die *dirt intention* des *Bikepackings* bezeichnet eine ideologische Ausrichtung, aber auch eine räumliche Ausrichtung auf unbefestigte Wege. Die im *Bikepacking* befahrenen Wege sind oftmals Singletrails, Kieswege oder wenig befahrene Landstraßen, können aber auch Radwege oder Autostraßen sein. Hierfür eignen sich entweder Mountainbikes oder *Gravelbikes*. Damit lassen sich in der *Bikepackingkultur* Elemente finden aus dem Rennsport, dem Mountainbiken und dem Touring. Eine dem *Bikepacking* ebenfalls verwandte Disziplin ist das *unsupported* Langdistanz-Rennen, das einen Fokus auf die Geschwindigkeit legt. *Unsupported* bedeutet, dass es keine für Radrennen übliche Verpflegung und kein mitreisendes Unterstützungsteam gibt.

Der deutsche *Zweirad-Industrie-Verband* meldete einen größer werdenden Anteil an verkauften *Gravel*- und Rennrädern, welche sich bei jeweils 5% und 6% des Marktvolumens befinden. Imposant ist ein Anstieg des durchschnittlichen Kaufpreises, welcher sich um 6 % gegenüber dem Vorjahr erhöht und auch auf hochpreisige Räder, zu denen zum Beispiel *Gravelbikes* aus Carbon zählen, zurückzuführen sind.<sup>136</sup> Die Coronapandemie befeuerte aufgrund der Kontaktbeschränkungen die Outdoorbranche, das Fahrradfahren und die Fahrradverkäufe. Da aber auch asiatische Fabriken und Häfen geschlossen wurden, gab es 2022 einen Engpass an Neu-

135 David Binnig: „Ex/In/klusiv. Preise, Szene, Inflation, Kosten, Material, Image & Einstiegshürden. Wie offen, oder geschlossen, ist der Rennradsport? Ein Leitartikel.“, 31. August 2022, URL: <https://www.radsport-rennrad.de/sport-gesellschaft/image-kultur-leitartikel/>, zuletzt gesehen: 08.05.2025.

136 ZIV: „Marktdaten Fahrräder und E-Bikes 2024“, S. 9, 27 und 30, URL: <https://www.ziv-zweirad.de/wp-content/uploads/2025/03/ZIV-Marktdatenpraesentation-2025-fuer-GJ-2024.pdf>, zuletzt gesehen: 23.07.2025.

fahrrädern. Die Marktdaten bilden dabei nicht die gesamte Veränderung des Geschehens ab, da der Gebrauchtwarenverkauf und das gesamte *Upcycling* ausgeblendet wurde. Weniger aus ökologischen Gründen, als um diese auch außerhalb von Spezialwerkstätten reparieren zu können, wird im *Bikepacking* wieder auf Stahl oder Titan als Rahmenmaterial gesetzt. Das können Räder spezialisierter Marken oder auch ältere (Stahl-)Räder sein. Daniel Großhans von *Radreise UNLIMITED* verwendet beispielsweise einen ausfallsicheren Riemenantrieb, da auf mehreren 10-tausend Kilometern auch Ketten verschleifen und reißen können. Die Technisierung der Ausrüstung ist auf die Infrastruktur des Reiseorts ausgerichtet und ebenfalls ein Teil der mediatisierten Mobilitätspraktiken.<sup>137</sup> *Bikepacking*-Technik ist eine doppelte Bewegung, ein Rückgriff auf ältere reparable Technologien, für abgelegene Orte, aber auch ein Fortschritt in spezialisierte, vor Verschleiß sichere und fortgeschrittene Technologien.

E-Bike-Fahrer:innen können sich den Begriff des *Bikepacking* aneignen. Der Umstieg auf elektronische Unterstützung birgt einen ideellen Widerspruch: Viele junge, athletische und abenteuerlustige Radfahrer:innen könnten ihn als Beschneidung ihrer Fähigkeiten empfinden. Eine affektive Reibungsfläche ist also gerade auf dem Hintergrund der erbrachten körperlichen Leistung vorstellbar. Die elektronische Unterstützung ist häufiger auf Trekkingbikes- und Mountainbikes zu finden und hat räumliche Einschränkungen aufgrund fehlender Infrastruktur. Damit ist eine bestimmte Art des *Bikepackings* verbunden, die sich nicht zu weit von der Stromversorgung entfernen darf. *Recreational Equipment Inc.* bewarb bereits 2023 diese Art der elektromobilen Reisebewegung.<sup>138</sup> In Deutschland waren 2023 erstmals über die Hälfte der verkauften Fahrräder E-Bikes. Der Anteil unterstützter Räder lag 2010 bei 5 %, 2019 bei 31 % und 2023 bei knapp 50 % des Marktes. Bei den Modellen handelte es sich 2024 vor allem um Trekking-, Mountainbike- und Lastenräder.<sup>139</sup> Die zunehmende Verbreitung von E-Bikes – bei denen der Kraftaufwand in einem anderen Verhältnis zur Geschwindigkeit steht – markiert eine Zäsur in der Fahrradmobilität. Sie verändern die dem Rad eigene Logik der Fortbewegung, erfordern eine andere Infrastruktur, sind schwerer – aber dennoch leichter zu bewegen.



137 Julia Bee/Ulrike Bergermann/Linda Keck/Sarah Sander/Herbert Schwaab/Markus Stauff/Franzi Wagner: „Einleitung und Manifest“, S.26–29.

138 REI: „Bikepacking on an Electric Bike! Everything you need to get started“, 01.08.2023, URL: <https://www.youtube.com/watch?v=f686llwp5Ag>, zuletzt gesehen: 07.07.2025.

139 ZIV: „Marktdaten Fahrräder und E-Bikes 2024“, S. 9, 27 und 30.

Hierzu meint Julia Bee:

Es verdrängt in Fahrradgeschäften konventionelle Räder und beansprucht Produktionskapazitäten in einem Maße für sich, dass ein *lock-in* droht, wie hier im Zusammenhang mit einer sich tief in unsere Gesellschaft eingeschriebenen Autokultur beschrieben – diesmal ein *lock-in* der E-Bike-Mobilität, deren Dominanz Formen des nicht motorunterstützten Fahrradfahrens in eine Nische verbannen könnte.<sup>140</sup>

Stellt man den Klimaschutz in den Vordergrund ist nicht nur der Neukauf von E-Bikes, sondern jede Produktion von hoch technisierten und materialaufwendigen Fahrrädern als Problem zu erkennen. E-Bikes haben einen verbesserten Wirkungsgrad gegenüber dem Auto – aus dem einfachen Verhältnis von Gewicht und aufzubringender Energie heraus. Der „*lock-in*“ des elektronisch unterstützten Fahrrads besteht erst dann, wenn die erbaute Infrastruktur den Druck auf nicht-unterstütztes Fahren erhöht.<sup>141</sup> Auf einen Produktionsschub bei der Markteinführung folgt in der Regel eine abflachende Marktsättigungskurve. Nichtsdestotrotz ist es anzunehmen, dass die elektronische Unterstützung zukünftig eine große Rolle spielen wird. Dabei sind die Parameter Gewicht und Praktikabilität im Hinblick auf die räumliche Infrastruktur zu berücksichtigen. Eine Ladestation oder ein Radshop ist in der tadschikischen Wüste ebenso schwer zu finden wie Wasser – nämlich gar nicht.

Ein weiteres Unterscheidungsmerkmal zu tradierten Praktiken des Radtouring ist der Gepäcktransport, der im *Bikepacking* über Bespannungen direkt auf dem Rahmen erfolgt. Aerodynamische und leichte *Softbags* ersetzen dabei Packtaschen an den Seiten der Gabel und des Gepäckträgers. Die als traditionell gelesenen *Panniers*, also kastenförmigen Gepäcktaschen, machen einen breiteren Aufbau, verfügen über ein Vielfaches an Stauraum und benötigen eine zusätzliche Befestigung über den Rahmen hinaus. Damit sind sie weniger Windschnittig, sind etwas schwerer und erlauben keine Fahrten auf engen Stellen von Singletrails.<sup>142</sup> Als *Bikepackingtaschen* werden viele verschiedene Formen von Rahmentaschen, Oberrohrtaschen, Satteltaschen, Lenkertaschen und manchmal kleineren Taschen an der Gabel verkauft. Die Gewichtsverteilung auf dem Rahmen ist damit variabler zu gestalten. Wie auch Joe Cruz andeutete, sind die neuen Taschen lediglich ein Rückgriff auf frühe Taschenformen des 19. Jahrhun-



140 Julia Bee/Ulrike Bergermann/Linda Keck/Sarah Sander/Herbert Schwaab/Markus Stauff/Franzi Wagner: „Einleitung und Manifest“, S. 18.

141 Vgl. Julia Bee/Ulrike Bergermann/Linda Keck/Sarah Sander/Herbert Schwaab/Markus Stauff/Franzi Wagner: „Einleitung und Manifest“, S. 25.

142 Das *Bike-Magazin* rechnet das Taragewicht von zwei Setups mit hochwertigen Taschen mit je 45 Litern Stauraum zusammen, wobei sie auf 3,2 kg für die Touringtaschen und auf 1,9 kg für die *Bikepacking*-Variante kamen (Vgl. Jörg Spaniol: „Bikepacking-Taschen vs. Touring-Taschen“, *Bike-magazin.de*, 11.07.2023, URL: <https://www.bike-magazin.de/ausruistung/fahrradtaschen/bikepacking-taschen-vs-touring-taschen/>, zuletzt gesehen: 09.05.2025.).

derts, aber auch aus jüngerer Nutzung auf Militärfahrrädern bekannt.<sup>143</sup> *Softbags* sind also stärker an den Fahrradrahmen angepasst, während die *Panniers* universale Einsatzfähigkeit mitbringen – das ist entscheidend für die Portabilität und damit für die Mobilitätspraktiken.

Die dritte Dimension der Fahrradmedialität ist die Infrastruktur und beschränkt sich nicht auf Radwege, sondern ist bedingt in einem Zusammenhang aus fahrradeigener Geländegängigkeit, Reparaturfähigkeit und dem Wartungsaufwand gegenüber dem Serviceangebot, der Reparaturmöglichkeit und dem mitgeführten Gepäck.<sup>144</sup> Diese Dimension beschränkt sich daher nicht auf die Gegenwart von Fahrradwegen, sondern kann so auch als räumlich-zeitlicher Projektionsraum in der Reiseplanung verstanden werden. Sie ist nicht unabhängig von mechanischen und fahrtechnischen Fähigkeiten der Fahrer:innen. Auch diese Fähigkeiten können als Technikaffinität verstanden werden.

Für die optionale dokumentarische Arbeit müssen die fahrtechnischen Fähigkeiten über das normale Handling hinausreichen. Auch gehört dazu ein medientechnisches Interesse, überameratechnik bis hin zu Internetmarketing. Um diese Aspekte der Dokumentation wird es im hier folgenden Kapitel gehen. Dazu werde ich zwei Beispiele beschreiben, welche ihre Fahrradtouren – wohlgermerkt keine *Bikepacking* genannten Touren – dokumentierten und verbreiteten. Ein drittes Beispiel aus dem *Bikepacking* werde ich zur Illustration einer Zukunftsperspektive heranziehen. Die dokumentarischen Videos werden in ihrer Verwendung von Verbreitungsmedien und Ästhetiken verglichen, werden in den genannten touristischen Kategorien beschrieben und anschließend mit Robert Dörre als Praktiken von Medienamateur:innen diskutiert.

### 4.3 Generationendifferenz und Technikaffinität

Von 2006 bis 2010 fuhren drei Freunde über den amerikanischen Kontinent, über 36.000 km von Alaska nach Ushuaia in Argentinien. Sie sahen die Reise als wertig genug an, sie mit der Fotokamera, dem Camcorder und schriftlich zu dokumentieren, und nannten das Projekt *Riding the Spine*. Es hinterließ eine Webseite, die einen Blog enthält, ein YouTube-Kanal mit wenigen, sehr kurzen Clips mit geringen Frames pro Sekunde und in geringer Auflösung sowie einige Artikel in Abenteuermagazinen.<sup>145</sup> Die Zusammenschnitte von kurzen Clips orientieren sich von der Dauer her an einem Musikvideo, enthalten Originalton, traditionelle Folkmusik und westlichen Rock, Folk, Reggae und Blues. Sie filmten in den Wäldern Patagoniens, in der



143 Vgl. Joe Cruz: „A History of Bikepacking. Weaving the Thread of Dirt Intentions“.

144 Vgl. Julia Bee/Ulrike Bergermann/Linda Keck/Sarah Sander/Herbert Schwaab/Markus Stauff/Franzi Wagner: „Einleitung und Manifest“, S. 28.

145 *Riding the Spine*, URL: <https://ridingthespine.thesage.app/>, zuletzt gesehen: 07.07.2025.

Wüste Boliviens, beim Raften im Cotahuasi-Canyon, beim Befahren der Cordilleras Blancas und in anderen Teilen der Anden von Peru, auch beim Kayaken von Panama nach Kolumbien, filmten das Befahren der Vulkane von Nicaragua, das Naturschutzgebiet Semuc Champey, den Copper Canyon und den Tajumulco-Vulkan in Guatemala. Dabei fuhren sie schwer beladene oder mit Anhängern gekoppelte Mountain- und Fatbikes ohne Stoßdämpfer auf teilweise steilen, steinigten Pisten, in dickem Schlamm und in tiefen Sandfeldern.<sup>146</sup>

Auch der Musiker und Autor Herbert Rönneburg dokumentiert seit 2012 seine Radreisen. Der *Norddeutsche Rundfunk* zeigte ihn in einer seiner Dokumentationen der *nordstory*. Er beschreibt sich als dezidiert nicht leistungsorientiert, als romantischen Naturliebhaber, als Entdecker und Pfadfinder. Mit seinen gewählten Routen unterscheidet er sich gegenüber *Riding the Spine* in der Reichweite und dem Terrain, nicht aber im Fahren abseits der Autostraßen. Seine Reisen führten ihn nach Mallorca, in die Normandie und die Bretagne sowie nach Lissabon. Rönneburg warf aber auch einen touristischen Blick auf seinen Wohnort Hamburg. Mal schwerer, mal leichter beladen fuhr Rönneburg in die Jahre gekommenes Rennrad oder Trekkingrad.<sup>147</sup> Auch er unterhält einen Weblog, auf der weiterhin Fotografien, Texte und Videos versammelt werden. Rönneburg teilt seine Produkte in ältere und neuere Videos, wobei letztere in *High Definition*, also zum Onlinegebrauch in 1080p, gespeichert wurden. Die Kameratechnik umfasst in den jüngeren Videos auch eine Drohne und *Insta360*-Actioncam. Die YouTube-Clips haben eine Länge von 10 bis 20 Minuten und decken jeweils einen Streckenabschnitt ab. Sieht man über die höhere Auflösung und Framerate bei den Videoclips hinweg, welche einer Verbesserung der Kameratechnik zuzurechnen ist, bleiben weitere ästhetische Unterschiede zu den Clips von *Riding the Spine* bestehen. Die Aufnahmen sind geprägt vom Originalton, dessen Geräusche der Umgebung wirken können, was zusammen mit ruhigen Kamerafahrten, ohne schnelle Schnitte, sehr gemächlich wirkt. Vermutlich aufgrund Rönneburgs musikalischer Ausbildung wird hierauf ein unüberhörbares Augenmerk geworfen. Die spärlich eingesetzte, verspielte und leichte Untermalung betört mit Swing, Jazz und Country oder Rock. Die Videoclips bestehen auch aus Fotografien, welche mittels Effekten wie Blurs, Kreisblenden und Zooms belegt wurden. Es finden sich insgesamt viele Videoeffekte bei Übergängen, darunter viele Überblendungen. Sie erinnern an die Ästhetik privater Vorführungen von Urlaubsaufnahmen, an Slideshows und die Effekte von Microsoft *Power Point*.

*Riding The Spine* und Herbert Rönneburg sind aufgrund des Radfahrens – das sie nicht *Bikepacking* nennen – und der räumlichen Gegebenheiten als Muße- und Naturtouristen:innen



146 Zum Beispiel die Titel Tom Waits: „Long Way Home“, Neil Young: „Cowgirl in the Sand“, Emily Wells: „Symphony #6“ und Creedence Clearwater Revival: „Have You Ever Seen the Rain?“.

147 Vgl. Herbert Rönneburg, URL: [radreiseblog.blogspot.com/p/videos.html](http://radreiseblog.blogspot.com/p/videos.html), zuletzt gesehen: 07.07.2025.

einzuordnen. Der Abenteueraspekt ist in den Clips von *Riding The Spine* signifikant mehr gegeben als bei Rönneburg. Sie zeigen meist Bilder einer risikoreichen Fahrt mit unangemessener Ausrüstung. Die Videoausschnitte auf extremen Gelände, die verwackelten Bilder und dominante Musikuntermalung lassen mich in ihren Videos noch die rebellische Einstellung der frühen Mountainbike-Szene erfahrbar machen. Im Artikel zur Geschichte des *Bikepacking* wurde *Riding The Spine* als Vorstufe des *Bikepacking* genannt.<sup>148</sup> Der Begriff war in den 2000er-Jahren noch nicht in Verwendung. Herbert Rönneburg wiederum ist mit der Wahl lokaler Routen, dem einfachen Leben und gelebter Nachhaltigkeit sowie der Betonung von Langsamkeit, auch in der Videoästhetik, als *slow tourist* beschreibbar.

Die technischen Fortschritte der letzten Jahre erhöhten die Qualität der Aufnahmen und erlauben Luftaufnahmen. Hinzu kommen motorisierte Räder, welche die Reichweite erhöhen und die muskuläre Belastung reduzieren, was auch Menschen mit beschränkten Kräften radmobil macht. Was, noch nicht zum Standard geworden, bereits Möglichkeit wurde zeigt der Filmemacher Terry B. auf YouTube mit seinem *Setup* für die *Great Allegheny Passage* und den *C&O Canal Towpath*. Die Besonderheit ist, dass Terry eine Actioncam hinter dem Sattel, eine Actioncam am Lenker, zwei Smartphones am Lenker und einen Empfänger für Satelliteninternet montiert hat.<sup>149</sup> Für Kanalmitglieder auf YouTube wurde ab 06.05.2025 ein für sechs Tage geplanter *Livestream* angeboten. Die Ausreizung der technischen Möglichkeiten war auch in den frühen Jahren der Radreise gegeben, das unterscheidet den Radreisenden Thomas Stevens nur in Nuancen von Herbert Rönneberg, welcher auf Blog und Vlog setzt und auch nicht von Terry B, der *live streamt*.

Robert Dörre, der seine Dissertation dem Thema dem medialen Selbst gewidmet hat, geht so weit zu behaupten, dass die verwendeten Medien für die Selbstdokumentation als Marker fungieren könnten für den „Stand und [die] Entwicklung medienästhetischer Produktions- und Rezeptionsweisen“.<sup>150</sup> Die drei beschriebenen Beispiele – *Riding the Spine*, Herbert Rönneberg und Terry B – sind Medienamateure:innen, zunächst offensichtlich dadurch, dass kein bezahlter Produktionsapparat angehängt war. Im Kontext medialer Selbstentwürfe beschrieb Robert Dörre diese als in der Geschichte der Medien(-kunst) als treibende Kraft wirkend „die frühzeitig technische Innovationen für sich nutz- und verfügbar machen [und] eben auch als wesentliche Gestalter\_innen [sic!] der Praktiken, die im Zuge des technischen Progresses und den daraus resultierenden Medien aufkeimen.“<sup>151</sup> Dabei ist unbedingt zu unterscheiden zwischen

148 Vgl. Joe Cruz: „A History of Bikepacking. Weaving the Thread of Dirt Intentions“.

149 Vgl. Terry B: „New Bike Day | Starlink Bikepacking Rig“, URL: <https://www.youtube.com/watch?v=Ih6cyMECtXM>, zuletzt gesehen: 07.07.2025.

150 Robert Dörre: *Mediale Entwürfe des Selbst. Audiovisuelle Selbstdokumentation als Phänomen und Praktik der sozialen Medien*. Marburg: Böhner 2020, S. 7.

151 Robert Dörre: *Mediale Entwürfe des Selbst*, S. 396.

technischem Interesse, beispielsweise an neuerameratechnik, und der Teilnahme an Social-media-Praktiken, die weitergehend die Einbindung eines privaten Anteils der Erfahrung in die potentiell öffentliche Sphäre des Internets bedeutet. Nach Robert Dörre gab es schon in den 1990ern Vorläufer von *Socialmedia*-Plattformen, damals waren aber private Webpages wie die von Rönneberg beliebter. Dörre schreibt in diesem technikgeschichtlichen Zusammenhang in seiner Monografie *Mediale Entwürfe des Selbst* von einer Medienrevolution um 2005. Hiernach sei der digitale Raum von einer Schnelllebigkeit und einer relativen Plattformunabhängigkeit und -übergriffigkeit geprägt.<sup>152</sup>

Robert Dörre schrieb von „medienästhetischer Kompetenz“ als Voraussetzung „[erstens] in einem medialen Milieu bewegen und dort mit selbstproduzierten Videos reüssieren zu können sowie [zweitens] in der Lage zu sein, diese dann auch gewinnend zu rezipieren“<sup>153</sup>. Es sind keine professionellen Teams, welche im Hintergrund des Filmens, Bearbeitens und Verbreitens der Fahrradvideos stehen. Eine Qualitätsdiskussion würde medientechnische Attribute wie hochwertiges Filmequipment, die Umsetzung von Wissen über Audio-, Grafik- und Filmästhetik im Vergleich, zum Beispiel, zu Dokumentationen des linearen Fernsehens aufrufen. Die Abgrenzung von „zweckfreier, nicht-kommerzieller und laienhafter Produktion und zweckgebundener, kommerzieller und professioneller Produktion“<sup>154</sup> wird in der gegenwärtigen Onlinekultur verwischt.

Mit Julia Bee, welche mit ihrem Text eine medienkulturelle Perspektive zu Fahrrad-*Influencing* allgemein eingenommen hat, wird im Folgenden die inhaltliche Information und die formelle Qualität der Formate zwar weiter behandelt, aber lediglich als ein zu verhandelnder Anteil. In ihrer von Gilbert Simondon abgeleiteten Denkweise ist gleichzeitig die vierte Dimension der Fahrradmedialität aus dem Band der *Fahrradutopien* – die „visuelle Potentialität“ und „Produktion von Bildern“<sup>155</sup> – umrissen.



152 Vgl. Robert Dörre: *Mediale Entwürfe des Selbst*, S.12 (Anm.) und 14f.

153 Ebda, S. 404.

154 Robert Dörre: *Mediale Entwürfe des Selbst*, S. 396 (Anm.).

155 Julia Bee/Ulrike Bergermann/Linda Keck/Sarah Sander/Herbert Schwaab/Markus Stauff/  
Franzi Wagner: „Einleitung und Manifest“, S. 28

## 5. „Vehikel von Vehikeln“: Plattformlogik und digitale Gemeinschaft

Die Inszenierungen vielschichtiger Identitäten von *Bikepacker:innen*, der Bilder und ihre medialen Ästhetiken werden in Anschluss an Julia Bee als „Vehikel von Vehikeln“<sup>156</sup> gelesen. *Bikepacking*-Videos sind ein Motor für die Wirtschaft, der die genaue Ausprägung des *Bikepackings* beeinflussen können – indem es sich anders mit (Rad-)Kulturen verbindet –, aber auch als *Trendsetter* für die Popularisierung des Rades in anderen Ländern beitragen könnte und somit kulturvermittelnd wirken könnte. Die vierte Dimension der Fahrradmedialität ermöglicht die Selbst- und Fremdwahrnehmung als *Bikepacker:in*, produziert in positiver Weise die Bezüge und damit die Offenheit oder Geschlossenheit der *Bikepackingkultur*. Menschen, welche Videos und Filme produzieren inszenieren sich mit Radfahrdisziplinen in Zusammenhang stehend je anders. Sie nutzen für sich je andere Bilder – im semiotischen Sinn –, bearbeiten so durch Varianz und verbreiten durch Plattformen was zum *Bikepacking* gehört.

Eine Konstante zwischen allen hier genannten Fahrradreisenden ist, dass sie ihre Einnahmen (unter anderem) durch Plattformmedien erwirtschaften und – wie schon Annie Londonderry – als *Influencer:innen*, Sponsoring-Träger:innen oder Markenbotschafter:innen unterwegs sind. *Bikepacking* ist nach Julia Bee Teil einer stark wachsenden Community von Fitnessbegeisterten und Bloggern.<sup>157</sup> Robert Dörre separiert die Community in „Makrodimensionen der Gemeinschaften“, wobei zum Beispiel verwandte Kategorien wie Outdoor, Wandern, Camping und Survival als übergeordnete Kategorien gemeint sind, zweitens die Plattformen-Gemeinschaften wie YouTube und *Instagram* und drittens die personenbezogene Gemeinschaft, also die Fans und Follower der YouTuber.<sup>158</sup> Zu den populären Plattformen zählen *Instagram*, der Social-News-Aggregator *Reddit*.<sup>159</sup>, die Videosharing-Plattform YouTube, die Routenplanungs-App *Komoot*, aber auch privat geführte Webseiten und Blogs wie *bikepacking.com*, *bikepackers.de* und die Microcommunity *theradavist.com*. *Bikepacking* fand auch Eingang in etablierte analoge Outdoor- oder Fahrrad-Magazine und wurde als Trend in Zeitungen besprochen.

Die App *Komoot* und Routeninformationen auf *bikepacking.com* ersetzen dabei physisches Kartenmaterial, aber auch die persönliche Kommunikation über Wege, wie es sie in der Früh-



156 Julia Bee: „Radvlogging und Radcommunities: Ästhetik des Radfahrens zwischen Alltag und (digitalen) Medien“, S. 42ff.

157 Vgl. ebda, S. 57.

158 Vgl. Robert Dörre: *Mediale Entwürfe des Selbst*, S. 204ff.

159 lat. *aggregare* „ansammeln“, die Plattform sammelt und ordnet dementsprechend usergenerierten Inhalt.

geschichte der Radreise gab. Auf *Reddit* wird über *Bikepacking* Ausrüstung, Tipps, Routen und Erfahrungen gesprochen und Hilfestellung gegeben. Damit findet die informative Funktion des Fahrradclubs, wie die Clubs der *Wheelmen*, seine netzartige Fortschreibung. Mit den neueren gigantischen Plattformen, allen voran YouTube und *Instagram*, bekommen Radreiseformate eine neue Reichweite. Diese Follower-Gemeinden müssen nicht nur als Interessens-, sondern auch als Markengemeinschaften gelesen werden. Ein Abonnieren des Kanals oder Folgen des Userprofils der *Influencer:innen* ist ein Beitritt zu einer solchen Gemeinschaft.<sup>160</sup> Gemeint sind sowohl die getragenen Marken, als auch die Marke des Influencers selbst. Zur Wiedererkennbarkeit tragen eigene Kanäle, Marken und Formate bei, die eigene Intros und Outros, Gestaltungselemente, Begrüßungsformeln, Insider-Wissen und -Witze wiederholen.<sup>161</sup> Die Sozialität auf den Plattformen, wie Robert Dörre sie nannte, prägt auch die Inhalte der Vlogs. Florian Krautkrämer – auf den ich mich später noch beziehen werde – spricht treffend von einer Kopräsenz von aktuellen und virtuellen Körpern. Immerhin ist der Adressat, das virtuelle Gegenüber, oftmals einziger Grund für die Produktion von *Bikepacking*-Dokumentationen<sup>162</sup>. Im *Bikepacking* gibt es *Influencer:innen*, die mit Kind reisen, wie die alleinerziehende Mutter Jasmin Boehm, aber auch viele Alleinreisende und Gruppen. Ein medial und sozial interessantes Phänomen ist, dass in einigen Produktionen mehrere YouTuber:innen zusammen reisen, sich gegenseitig filmen und je eigene Clips produzieren.<sup>163</sup> Man könnte von einer digital formierten Reisegemeinschaft sprechen.

Es kann beim *influencing* oft nicht mehr klar zwischen Tourismus/Alltag und Pause/Arbeit unterschieden werden. Anna und Eugen verstehen sich als moderne Nomaden, verstanden sich als Backpacker, sprechen aber nicht vom *Bikepacking*. Die Radreisenden nutzen den populären Begriff als Keyword um mehr Reichweite zu generieren, identifizieren sich aber nicht damit.<sup>164</sup> Anna und Eugen von *notizenvonunterwegs* sind am Weg der Inbegriff des *good life* zu werden,



160 Vgl. Robert Dörre: *Mediale Entwürfe des Selbst*, S. 327.

161 Vgl. ebda., S. 264, 367 und 377.

162 Vgl. Krautkrämer, Florian/Matthias Thiele: „The Video Selfie as Act and Artifact of Recording“, in: *Exploring the Selfie. Historical, Theoretical, and Analytical Approaches to Digital Self-Photography*, Julia Eckel, Jens Ruchatz und Sabine Wirth (Hg.innen), Cham: Palgrave 2018, S. 239–259.

163 Zum Beispiel auch das später analysierte Beispiel in dieser Masterarbeit.

164 Ein exemplarischer Keyword-Block eines Videos von Eugen und Anna: „notizenvonunterwegs, Weltreise, Reisen, Abenteuer, **Backpacking**, Dokumentation, Urlaub, Reisereportage, Reisedoku, Overlanding, Langzeitreise, Reisevlog, Kontraste, Sehenswürdigkeiten, Menschen, Traditionen, Erlebnisse, Rucksackreise, Roadtrip, Nationalpark, Camping, Outdoor, Veränderung, Entwicklung, Fahrradreise, **Bikepacking**, Zelten, Natur, Glück, Berge, Wanderung, Traumreise, Tourismus, Wildzelten, Lebensmut, Herausforderungen, Naher Osten, Middle East, Wüste, Vorurteile, Kultur, Kulturschock, Oman, Saudi Arabien, Frieden, Paradies“ [Hvh. Jasmin Ziermayr].

ihr Reisen wurde zu einem auf Dauer gesetzten Urlaub.<sup>165</sup> Wie Elisabeth und Joseph Pennell aus der Frühgeschichte, welche jahrzehntelang reisten<sup>166</sup>, dokumentieren sie in ihren seriellen Vlogs bereits viele Jahre.

[Serielle Vlogs] erlauben[...] einen engeren Feedbackloop zwischen Radfahren als Praxis und Vlogging(-Rezeption). Außerdem sind sie stärker eingebettet in mobile Praktiken von Radfahrenden – sowohl von denen, die sie herstellen, als auch den zuschauenden Radfahrenden. Sie sind Alltagsmedien und eng verbunden mit der Inszenierung des Fahrens sowie mit Apps, die dabei verwendet werden.<sup>167</sup>

Das *Follow Me Around* einer Vierergruppe aus bekannten YouTubern, das eine 40-tägige Longboard Tour durch Deutschland festhielt, ist eine den *Bikepacking*-Dokumentationen gleichende Form. Der Unterschied zu einem *Follow Me Around* ist nicht aus einer ästhetischen Perspektive erkennbar, sehr wohl aber im Hinblick auf eine Differenz zu anderen Inhalten des *Influencers* oder Kanals. Bei Reisedokumentationen handelt es sich um ein eigenständiges Genre. Fahrradreisedokus sind eine bisher nicht separierte Untergruppe. Es gibt unter den Reisedokumentationen nicht nur seriell angelegte Vlogs, sondern auch Dokumentationen in Film- und Überlänge. Die Formate der *Bikepacking*-Dokumentationen unterscheiden sich in ihrer Dauer, ihrer Serialität und Einbettung in Kanäle. Wenn die dokumentarische Form ökonomisch effizient, also seriell angelegt ist, unterscheiden sie sich in ihren Intervallen – wie auch die Reisen selbst sich in ihrer Dauer von mehreren Jahren oder aber nur wenigen Stunden unterscheiden. Diese Formen können mit den Herausgeber:innen von *Zooming in and out* als „Selbstbeziehungsfilm“ typisiert werden, da sie primär die eigenen Erfahrungen mit der Wahrnehmung von Fremdem und Eigenem thematisieren.<sup>168</sup>

Von der Zuschreibung des authentischen Status der Personen unterscheidet sich eine dokumentarische Lesart von der eines fiktiven Spielfilms, in dem gescriptete Handlungen erst zum Zweck der Erzählung vollzogen werden.<sup>169</sup> Die Glaubwürdigkeit wird bei Robert Dörre im Weiteren nicht in der Beziehung zwischen Realem und Abgebildeten erzeugt, sondern im Epitext. Durch eine stärkere Eingebundenheit der Personen in soziale Netzwerke, Plattformen und Webseiten und Angemessenheit in den Bedingungen auf der Ebene „der Gestaltung eines Textes, den ihn umgebenden Paratexten und den Rezeptionskonventionen des jeweiligen



165 Vgl. Jonas Larsen/John Urry (Hg.): *The Tourist Gaze 3.0*, S. 23 und 29.

166 Vgl. Duncan R. Jamieson: *The Self-Propelled Voyager*, S. 28 und 56.

167 Vgl. Julia Bee: „Radvlogging und Radcommunities: Ästhetik des Radfahrens zwischen Alltag und (digitalen) Medien“, S. 56.

168 Aylin Basaran/Julia B. Köhne/Klaudija Sabo (Hg.innen): *Zooming in and out. Produktionen des Politischen im neueren deutschsprachigen Dokumentarfilm*, kritik & utopie, Wien: mandelbaum 2013, S. 7–22, S. 12.

169 Vgl. Robert Dörre: *Mediale Entwürfe des Selbst*, S. 151ff und 186.

medialen Milieus“<sup>170</sup>, wird diese graduell gefördert. Die Selbstentwürfe von *Influencer:innen* müssen nach Robert Dörre berechenbar sein und dürfen nicht mannigfaltig sein, was erst zur Folge hat, dass „Autor\_in [sic!], sprechende Figur und Äußerungsinstanz als dieselbe Person akzeptiert bzw. in der Lektüre als solche konstruiert werden“.<sup>171</sup> Die Kameraaufnahmen sind als Auftritte denkbar. Mit dem Theatertheoretiker Andreas Kotte gesprochen – und um dies zu verdeutlichen – sind die Auftritte aber nicht von einer besonderen Hervorhebung akustischer, räumlicher, gestischer Art geprägt und deswegen nicht als *szenischer Vorgang* erkennbar. Einzig die sichtbare Kamera, beispielsweise Actioncam, schafft als „dingliches Attribut“ einen szenischen Raum, der mit dem angenommenen Winkel des Objektivs zusammenfällt.<sup>172</sup> Urry und Larsen schrieben zu Urlaubsbildern, dass es ein genereller Effekt des von der Kamera erfassten Menschen ist, sich zu einem angemessenen Bild zu stilisieren.<sup>173</sup> Die Begleiter im *Follow Me Around* traten damit in den Videos der YouTuber auf und fingen diese wiederum in ihren eigenen Bildern ein. Dörre spricht hier von einem Effekt des dokumentarischen Exzesses, der durch ständige Nutzung von Smartwatches, Kameras, der Verdatung und der Häufigkeit anderer kleiner Aufnahmegeräte gegeben ist. Dieser führe zu einem Gewöhnungseffekt.<sup>174</sup>

Den Figuren der Öffentlichkeit wird oft jahrelang gefolgt, womit über die Dauer der Begleitung die Wandlungen dieser Inszenierungen erfahrbar werden. Der Survival-, Outdoor- und *Bikepacking*-Influencer Fritz Meinecke pinnte Folgendes unter seine Videos zur *Bikepackingtour* in Marokko: „[...]Es kommen jetzt immer Mittwochs [sic!] und Sonntags [sic!] die nächsten Folgen. Seid lieb und artig in den Kommentaren. Wer mit dem ganzen Fahrrad fahren [sic!] nichts anfangen kann oder es langweilig findet, sollte die Videos einfach nicht anschauen. :)“.<sup>175</sup> Hier wird dazu aufgerufen – auch angesichts der neuen, auf seine Ziele im Ultraradrennfahren ausgerichteten, Fahrradformate – in der Kommentarspalte Regeln des Anstands zu befolgen. Der Transfer der Macrocommunitys Fritz Meineckes von Outdoor zu Fahrrad geht mit Veränderungen und Konflikten im Publikum einher. Die thematische Ausrichtung eines *Influencers* muss,



170 Ebda., S. 71 und 177f.

171 Ebda., S. 153.

172 Vgl. Andreas Kotte: „Szenische Vorgänge“, in: *Theaterwissenschaft. Eine Einführung*, Wien: Böhlau 2005, S. 15–44.

173 Vgl. Jonas Larsen/John Urry (Hg.): *The Tourist Gaze 3.0*, S. 211.

174 Vgl. Robert Dörre: *Mediale Entwürfe des Selbst*, S. 84f und 89.

175 Fritz Meinecke (YouTube): „1.700km mit dem Fahrrad durch Marokko - Bikepacking Abenteuer - Folge 1“, 11.05.2025, URL: <https://www.youtube.com/watch?v=-TjQgTC0SVk>, zuletzt gesehen: 19.05.2025.

um die Konflikte der Wandlungen sichtbar zu machen, nicht nur in Beziehung zum Selbstbild, sondern auch vor dem Hintergrund sowohl der Mikro- als auch Makrocommunity als interaktiv betrachtet werden.

Dieses Spiel mit der eigenen Persönlichkeit ist von Julia Bee als ein Inhalt der Fahrrad-Vlogs unter anderen angesprochen worden. Das Denken welches Julia Bee mit Gilbert Simondon in die Diskussion einbrachte, lässt die Vlogs zu Knotenpunkten in einem sozialen Netzwerk werden. Da ein Netzwerkdenken das Wissen aus den Perspektiven der Produktion und der Rezeption zusammenbringt und dadurch richtungslos bzw. multidirektional ist, scheint es eines zu sein, das die Macht der Entwicklung der *Bikepacking*-Subkultur nicht mehr in die Hände der sozialen Akteur:innen oder in die der medialen Rahmungen legt. Die Dokumentationen enthalten, wie bereits beschrieben, Formen der Ausrichtung des *Bikepacking*, sind enthalten in einer Markengemeinschaft, in einer eigenen Filmform und koppeln sich hier mit anderen Gestaltungselementen zu „mobilen Techniken“. Bee spricht, entlehnt aus der Quantenmechanik, von Verschränkungen.<sup>176</sup>

Urry und Larsen bemerkten zur Urlaubsfotografie, dass die Welt durch die mediale Leistung der auf den Reisen gemachten Fotografien „demokratisiert“, „ästhetisch, sichtbar und begehrt“<sup>177</sup> gemacht wird. *Bikepacking* findet an einem Ort statt, der wiederum selbst als Inhalt in dokumentarischen Videos bewertbar wird. Vlogs sind damit nicht nur mehr Produkte eines Influencers, sondern werden zu Speicher- und Bearbeitungsmedien in einem „sozialen Milieu“, dem „Gruppenindividuum“.<sup>178</sup> Individuation ist ein psychologischer Begriff der (Ganz)Werdung meint, Gilbert Simondon richtete den Blick damit weg von Einzelnen und entwickelte daraus eine Theorie des kollektiven Werdens. Die von Bee verwendeten Begriffe der „Ko-Emergenz“ und der „verschränkten Individuationen“ beschreiben eine Entwicklung, die über reale Entscheidungen und Handlungen hinwegsieht und sie in Wahrscheinlichkeiten darstellt. Dokumentarische Videos sind damit immer Speichermedium und Bearbeitungsmedium, in dem Sinn, dass sie Techniken, Produkte, Orte und stilistische Elemente des *Bikepackings* enthalten sowie Formate und Plattformen, in denen sie enthalten sind, reproduzierbar machen. Bedingung für die Teilhabe an diesem Prozess ist nicht das Abonnement, wie bei der Markengemeinschaft, sondern die Rezeption und Verhandlung von Inhalten wie die Interaktion mit anderen Teilnehmer:innen. Die Verhandlung lässt sich als aktives Kommentieren, Bewerten, Überneh-



176 Vgl. Julia Bee: „Radvlogging und Radcommunities: Ästhetik des Radfahrens zwischen Alltag und (digitalen) Medien“, S. 66.

177 Jonas Larsen/John Urry (Hg.): *The Tourist Gaze 3.0*, S. 166f.

178 Vgl. Julia Bee: „Radvlogging und Radcommunities: Ästhetik des Radfahrens zwischen Alltag und (digitalen) Medien“, S. 68.

men oder Ablehnen denken.<sup>179</sup> Die Aktivität oder Interpassivität ist ein Modus der infrastrukturellen Kopplung an ein *Bikepacking*-Kollektiv (das auch nicht-menschliche Teilsummen enthält). Die hier aufkeimende Frage nach Interaktionen zwischen virtuellem und aktuellem Geschehen ist eine spannende, die hier nicht bearbeitet werden kann.

Teilnehmer:innen am Kollektiv haben einen – wenn auch ungleichen – Anteil an der Schaffung einer *Bikepackingkultur*, welche Mobilitäts- und Körpertechniken enthält. Die Theorie – hier meine Interpretation – ist weitreichend, komplex, gewinnbringend und unscharf. Mobilität wird hier in einem weiten Sinn verstanden und bedeutet die Bewegung mit dem Rad, aber auch die Produktion und Verbreitung von Bildern und Affekten in Bezug auf diese Bewegung. Die Schaffung der Fahrradmobilität umfasst die Prämissen „soziale[r] Ort, Motivation, körperliche Selbstwahrnehmung, Gefahrenwahrnehmung, Affektivität, Umwelt, Beruf und soziales Leben“<sup>180</sup>. Als zu bearbeitende Parameter und Eigenschaften in dem Netzwerk, zu- und auch nicht den ‚Orten‘ der menschlichen und nicht-menschlichen Teilnehmenden zugeordnet, bearbeiten sie die Zugehörigkeiten zum *Bikepacking*. Für die *Bikepackingkultur* sind diese Implikationen auch für die Reiseplanung und das Camping hinzuzufügen: die Route und ihre Nächtigungsorte, Geschäftslokale und Einkehrorte; die Ausrüstungsgegenstände und Technik wie Rad, Gepäck, Apps und Geräte; – sie bekommen je Anteil an den affektgeladenen Erzählungen der Fahrradmedien.

In den Videos werden nach Julia Bee auch Körpertechniken verhandelt. Sie schreibt, diese werden „durch Bildpraktiken sinnhaft aufgeladen und Bildpraktiken in Körpertechniken intensiviert“<sup>181</sup>. Intensität ist als Häufigkeit und Potenz zu übersetzen. Die Praktiken des Campings und Fahrradfahrens werden in den Inszenierungen den Teilnehmer:innen nähergebracht – emotional-affektiv, narrativ und filmisch. Die Affektivität wird als Bindemittel verstanden und ist als Struktur nicht nur in den Handlungen der zu sehenden Radfahrer:innen gegeben, sondern auch in den Videos und Zuschauer:innen potentiell abrufbar. Die *Bikepackingkultur* verbindet Körpertechniken des Campings und Fahrradfahrens mit Videotechnik sowie -ästhetik. Hierzu zählen beispielsweise Fahrtechniken, der Umgang mit Fahrradteilen, die Schlafplatzsuche, der Zeltauf- und -abbau und das richtige Einpacken von Gegenständen. Im Folgenden entwerfe ich einen experimentellen Versuch eines tabellarischen Überblicks von Elementen, welche in der *Bikepackingkultur* benutzt und bearbeitet werden. Diese wurden von *Influencer:innen* aus gezeichnet und, modal-phänomenologisch sowie funktional-gegenständlich beschrieben.



179 Vgl. Julia Bee: „Radvlogging und Radcommunities: Ästhetik des Radfahrens zwischen Alltag und (digitalen) Medien“, S. 65.

180 Ebda., S. 42.

181 Ebda., S. 60.

<b>Transport</b>	<p>Identität-Balance/Grund-Gemeinschaft (Ideologie, Identifizierung, Codes, Kultur, Mediengebrauch und Ästhetiken)</p> <p>Beschleunigte-Geh-Bewegung mit Balance-Übersetzung (Wiege-Trittbewegung, Rad, Gangschaltung, Klickpedal -und Schuh, Luftreifen- und Räder, Bremse)</p> <p>Tragen-Transport-Bewegung (Rucksack, Anhänger, Gepäckträger-Gestell)</p>
<b>Sehen/ Verorten</b>	<p>Vernetzter-seh-Orientierungssinn-Blick-von-Oben-Empfänger (Strava-Google Maps-Komoot-Karten/Wege)</p> <p>Vergemeinschafteter-Touristischer-Sight-searching-Blick-von-Prosumer:in</p> <p>Seh-und-Gesehenwerden-Licht (Zeit: Nacht/Tag-Irrelevanz, Sicherheit)</p>
<b>Membran</b>	<p>Haut-Wärme (2<sup>nd</sup> Skin/Kleidung, Zelt, Schlafsack), Zelt als Haut und Haus</p> <p>Haut-Haar Druck („Windstopper“, Sattel und Polsterhose, Helm und Brille, Handschuhe, Schützer, Socken und Schuh)</p> <p>Haut-Ausdünsten oder Regenabweisen (2nd Skin: durchlässig; Fell/Wolle: aufsaugend; Windstopper/Shell: Blockade)</p>
<b>Vermittlung/ Kommunikation</b>	<p>Kamera-Hand/Gestell/Drohnen-Auge (Smartphone, Drohne, Insta360, GoPro)</p> <p>Mikrofon-Ohr-Schall-Raum-(Muschel/Pelz)-Hörer (Smartphone/Mikro)</p> <p>Seh-und-Hör-Speicher-Gedächtnis (Micro-Chips, Speicherkarten etc.)</p> <p>Begriff-mit-Mund-Sprecher-Mikrofon-Speicher-Übertragungs-Kommunikations-Plattform-Sender (Sprechen über/mit...)</p> <p>Emotion/Meaning-Raum-Instrument und Stimme-Mikrofon-Speicher-Übertragungs-Plattform-Sender (Livemusik, Persönliche Musik, Folkmusik)</p> <p>Emotion/Meaning-Raum-Instrument und Stimme-Übertragungs-Plattform/Speicher-Empfänger (Persönliche Musik, Motivation)</p>
<b>Energiefluss</b>	<p>Verdauungs-Vorstufe-und-Wärme (Gaskocher/heißes Wasser)</p> <p>Wasserspeicher-Erweiterung (Flaschen/Wasserfilter)</p> <p>Elektrizitäts-Speicher (Powerbanks, Akkumulatoren)</p> <p>Internet-Vernetzung (mobile Daten, W/Lan)</p>

Ein Aspekt des Vloggings und der *Bikepackingkultur* der von Julia Bee so nicht besprochen wurde, ist die Repräsentationspolitik die geografischen und sozialen Orte betreffend. Durch meinen Fokus auf Reisedokumentationen kommen diese stärker zu tragen. Die Frage kann direkt an die Mobilitäts- und Kulturtechniken angeschlossen werden – da sie einerseits mit den geografischen Ort der Reise und andererseits mit dem Machtgefälle entsprechend der sozial-politischen Positionen der Menschen in den Dokumentationen beschäftigt ist.

## 5.1 Symbolischer Imperialismus auf YouTube

Die Frage der Repräsentationspolitik auf YouTube ist eine zweistufige, die sich auf YouTube als sozialpolitische Plattform und die Entscheidungen von Produzent:innen der Videos bezieht. Sie müsste für die Reisedokumentation allgemein angegangen werden und kann hier nur angeschnitten werden. Erstens wird durch die algorithmische Reihung auf YouTube manchen Inhalten mehr Sichtbarkeit garantiert. So könnte, trotz scheinbarer allgemeiner Zugänglichkeit, der alltägliche Rassismus, Klassismus, Ableismus und Ageismus durch eine hegemoniale Repräsentationspolitik reproduziert werden. Diese Politik würde auch in der Gemeinschaft des *Bikepacking* strukturelle Benachteiligung fortschreiben. Weniger Aufmerksamkeit erhielten beispielsweise ältere Personen, die sich den populären Begriff *Bikepacking* nicht aneignen, sondern ihre Tätigkeit schlicht Radwandern nennen, die nicht in einer jungen dynamischen Onlinekultur aufgewachsen sind, ihre Inhalte nicht richtig *applizieren* und sich nicht gut für ein internationales Publikum artikulieren können. Menschen die keine Spektakel bieten, die mit *debility* zu kämpfen haben oder nicht den hegemonialen Schönheitsnormen entsprechen – die nicht aus reichen Verhältnissen stammen und keine *weißen*, schönen und sportlichen Menschen sind werden unsichtbar gemacht.

Die zweite, darauf aufbauende, Stufe der Diskriminierung ist innerhalb der Kanäle und Videos selbst zu suchen. Mit Ari'elah Aïsha Azulai und ihrer radikalen Analyse imperialer Bildpraktiken möchte ich versuchen auch touristische Praktiken als solche symbolischen kolonialen Akte fassbar zu machen. Meine zentralen Analysebeispiele sind drei *weiße* Influencer aus Deutschland, die Produzenten von solchen, im vorherigen Kapitel besprochenen, medialen Knotenpunkten der Makrocommunity des *Bikepacking* sind. Die drei tätigten gemeinsam, filmten und verbreiteten 2024, je einzeln, eine 10-tägige Reise in das Tian Shan Gebirge in Kirgistan. Das Reisen bekommt aus der Perspektive Azulai's eine andere Bedeutung. Den drei Reisenden und *Influencern* mit deutschem Pass ist es erlaubt gegen Bezahlung auszureisen und in Kirgistan einzureisen. Sie wurden glauben gemacht, dort Erholung vom Alltag zu finden und gleichzeitig wertvolle Inhalte für ihre YouTube-Kanäle produzieren zu können. Das Reisen erzeugt hierbei

nach Teo und Leong kulturelles Kapital durch *Othering*<sup>182</sup>. Die Bilder aus fernen Ländern werden anschließend durch YouTube Videos *ver-wertet*, indem sie einerseits weiteres ökonomisches Kapital generieren und andererseits durch Zuschauer:innenaktivität ein kultureller Wert der Videos festgelegt wird. Die radikale Theorie Azulai's ist auf eine Öffnung von Abgrenzungen, eine Umwertung von staatlichen Aufenthaltstiteln und nicht-staatlichen Ordnungen hin gerichtet. Sie soll hier nur angerissen werden.

Bei Azulai wird der Verschlussmechanismus der Kamera, „the imperial shutter“, der das Licht auf den Kamerasensor eindringen lässt und es sogleich wieder daran hindert, der das gerade geschossene Bild stabilisiert, zur Metapher. Für all jene gegenwärtigen, gewaltvollen imperialen Verfahren räumlicher, zeitlicher und körperlicher Trennungen. Imperiale Bildstrategien finden bis heute Anwendung. Sie schneiden aus einer Szene eine Fotografie heraus und entkontextualisieren sie, wobei Besitzer:innen der Kamera und anschließend jene des Bildes die Gewalt über die Interpretation und den Status dieses Bildes haben. Dazu gehört es auch Dinge und Geschehen aus Fotografien, Bildern und Ausstellungen auszuschließen.<sup>183</sup> Den Abgebildeten werden dabei die Rechte im und an der Fotografie entzogen. Die Leistung der Fotografie in der Kolonialzeit war es nach Azulai die Menschen zu kategorisieren.<sup>184</sup> Überall wo an Staatsgrenzen, an Öffnungen von Museen und staatlichen Archiven, an Gewehrmündungen und Kamera-linsen Körper zeitlich oder räumlich von ihrer Macht über ihr Bild abgetrennt werden, wo ihre Fotografien in räumlicher Abtrennung archivarisch nach unten, in die Irrelevanz verwaltet werden, wo Gegenstände für alle, aber in Wirklichkeit nur für die privilegierten produziert, gepflegt und beschrieben werden wird koloniale Gewalt ausgeübt.<sup>185</sup>

Eine Kameraaufnahme von einer kirgisischen Familie und die anschließende Bearbeitung und Distribution etwa hat eine soziale, rechtsstaatliche und technische Rahmung. Die Aufnahmen werden für die *weißen* deutschen Zuschauer:innen und nicht für die Augen der Kirgis:innen aufgenommen, bearbeitet und auf YouTube inszeniert. Dabei werden ihre Körper vom Zugriff auf ihr Bild räumlich getrennt. Eine Theorie, die sich anmaßt zu behaupten, dass die Bilder auf YouTube, als Archiv, für jeden zugänglich sind, wäre nach Azulai gewalttätig.<sup>186</sup> Denn sie übersähe die Zugangsbeschränkungen der Plattform. Die Reisen finden wahrscheinlich aufgrund der Ökonomie (und oft der Visapflicht) einseitig statt. Die Beschränkungen sind darüber hinaus



182 Vgl. Peggy Teo/Sandra Leong: „A POSTCOLONIAL ANALYSIS OF BACKPACKING“, S. 119.

183 Vgl. Ari'elah Aisha Azulai: „Unlearning Imperialism“, in.: Diess.: *Potential History. Unlearning Imperialism*, London/New York: verso 2019, S. 1–57, hier: S. 1–6.

184 Ari'elah Aisha Azulai: „Imagine Going on Strike: Photographers“, in.: Diess.: *Potential History, Unlearning Imperialism*, London/New York: verso 2019, S. 281–285, hier: S. 281ff.

185 Vgl. Ari'elah Aisha Azulai: „Unlearning Imperialism“, S. 6ff.

186 Vgl. Ari'elah Aisha Azulai: „Unlearning Imperialism“, in.: Diess.: *Potential History. Unlearning Imperialism*, London/New York: verso 2019, S. 5.

staatspolitischer, sprachlicher, kultureller und internettechnischer Art. Es ist fraglich wieviel Anteil die gefilmten Einwohner:innen in Kirgistan an den *deutschen* Markengemeinschaften haben können. Auf die imperial ermächtigte Position, beispielsweise des Outdoor und Fahrrad-*Influencers* Fritz Meinecke fokussiert, wird ein Potential zur Veränderung sichtbar. Denn dieser wäre in der Lage, eine Bühne für die marginalisierte Stimmen bereitzustellen. Jede:r Teilnehmer:in, auch die Zuschauer:innen, arbeiten an der oben umrissenen *Bikepackingkultur* und ihrer Ethik mit. Im Folgenden werden die drei YouTube-*Influencer*, um welche es in den Analysen gehen wird, anhand vorgestellter Konzepte des Tourismus und der Makrocommunities zugeordnet sowie einige Elemente ihrer *Bikepackingkulturen* beschrieben.

## 6. Der *Bikepacking*-Dokumentarfilm auf YouTube

### 6.1 Drei YouTuber in Kirgistan

Die drei *weißen* YouTuber mittleren Alters, „Max“ Bube (skatepunk2425), „Alex“ Mueller-Perlefein (Roofless Cat) und „Fritz“ Meinecke bieten sich in ihren Videos vor allem gegenseitig eine Plattform. Ihre Gruppendynamik im Video – die auch als Rangelei mit sozialer Relevanz betrachtet werden könnte und damit Teil der subkulturellen Mobilitätspraktik würde – macht einen großen Teil der Unterhaltsamkeit der Vlogs und Dokumentationen aus. Kurz nach ihrer Reise in das Tian Shan Gebirge luden sie eine Serie von Vlogs auf ihren YouTube-Kanal und anschließend noch, angeblich auf Wunsch ihrer Zuschauer:innen, einen Zusammenschnitt. Auf diese gut vergleichbaren Langversionen werde ich mich in den kommenden Analysen beziehen. Die Kanäle der YouTuber enthalten nicht nur *Bikepacking*, sondern auch andere Tätigkeiten und Sportarten. Um sie scharen sich verschiedenartige und -große Markengemeinschaften von Follower:innen, Unterstützer:innen und Kritiker:innen. Durch die Aktivität im Kanal, in Kommentaren, in *Livestreams* auf *Twitch* oder YouTube und durch die Teilnahme an Question & Answer-Videos werden die von Julia Bee thematisierten Feedbackschleifen zwischen den drei Produzenten und ihren Zuschauer:innen aktiviert, welche je nach Format enger oder weiter gezogen sind.

„Max“ Bube (skatepunk2425) hat seinen Kanal auf YouTube bereits 2008 eröffnet, wo er als Schulkind mit kurzen Fingerboard-Videos begann. Er ist Radsport-Influencer, betreibt aber viele Ausdauersportarten, darunter Ultratrails und Radrennen. Er verbindet die Makrogemeinschaften des Fingerboard, des Rennrad, des *Bikepacking*, des *Urban Cycling* und des Laufens. Die *Influencer*-Marketingagentur Athletia Sports GmbH unterstützt ihn mit ihren Tätigkeiten. Seine Inhalte findet man auf der Radcommunity *Strava*, Instagram, YouTube, auf seiner privaten Webseite und auch auf der Streaming-Plattform *Twitch*. Hier veranstaltete er bereits

*Community Rides* und gemeinsame Online-Trainings. Sein Markenzeichen – der Schriftzug und Ausspruch, welcher an jedem seiner Merchandising-Kleidungsstücke zu sehen und in vielen seiner Clips wiederholt zu hören ist – ist „Ja man!“. Er beginnt viele Sätze damit.

„Alex“ Mueller-Perlefein (Roofless Cat) eröffnete seinen Kanal 2021. Als Kind eines russischen Immigranten und einer russischen Immigrantin spricht er fließend Russisch, was sich in Kirgistan als Vorteil erweisen wird. Er war im Filmgeschäft als *Lightning*- und *CGI-Artist* tätig, fühlte nach eigenen Angaben ein Burnout, das ihn dazu bewegte die Abenteuerreisen zu beginnen. Er begann mit Weitwander-Videos, hat nun auch *Bikepacking*-Videos, *Survival*-Videos, *Kayak*-Videos und Reportage-Formate seiner Reisen online gestellt. Er verbindet damit die Outdoor-, *Survival*- und *Wander*-Community, aber auch potentiell Fans der dokumentarischen Gattung. Seine Inhalte findet man auf Facebook, Instagram, einem privaten Weblog mit Shop, dem YouTube-Kanal und ebenfalls auf *Twitch*. Auf einer *Bikepacking*-Reise in Laos lernte er ein Spendenprojekt namens *Pencils of Promise* kennen, das ein Schulbauprojekt in Ghana, Guatemala und Laos ist, für das Alex nun wirbt.<sup>187</sup> Der auf Outdoor-Influencing spezialisierte Kevin Harms ist für ihn als Marketingmanager tätig. Sein Merchandising ist bedruckt mit den Schriftzügen „Roofless Cat“, „The Cat“, „meow“ und „Кошки“ und der Strichzeichnung einer sich säubernden Katze. Die Kirgistan-Reise lud er in sieben Episoden und einer Langversion hoch, letztere hat 95.000 Views, die Episoden haben zusammen 530.000 Views.

Der Magdeburger „Fritz“ Meinecke ist bekannt durch die von ihm erdachte YouTube und *Amazon Prime Video*-Serie *Seven vs. Wild* mit bald fünf Staffeln. Er machte eine Ausbildung zum KFZ-Mechatroniker und Bankkaufmann, war bei der Bundeswehr und absolvierte danach eine Ausbildung als 3D Grafiker.<sup>188</sup> Danach begann er seinen Kanal mit *Lost Places*, *Bushcraft* und dem Leben in einer Mercedes G-Klasse. Vor vier Jahren machte er die erste *Bikepacking*-Tour und entwickelt sich aktuell in Richtung Ultraradrennen. Durch das Ausstellen einer ungarischen Prostituierten auf dem Thumbnail eines Reisevideos in einer sehr entwürdigenden Weise kam es für ihn 2023, wenn auch ohne große Folgen, zu Aufruhr unter den Zuschauer:innen.<sup>189</sup> Die *Hitscan* Socialmedia-Agentur, welche auf Outdoor zumindest fokussiert ist, war bisher für ihn tätig. Seine Inhalte sind auf YouTube, Instagram, Facebook und der Streaming-Plattform *Joyrn*



187 Roofless Cat: „Pencils of Promise“, URL: <https://rooflesscat.de/pencils-of-promise/>.

188 Fritz Meinecke (YouTube): „REALTALK über Schule, Ausbildung & Studium | Fritz Meinecke Twitch Highlights“, TC 12:20-12:40 und 19:10, 16.03.2020, URL: <https://www.youtube.com/watch?v=d1xJfdU0Tk>, zuletzt gesehen: 07.07.2025.

189 Laesterschwestern (reddit): „Respektlosigkeit und Sexismus von Fritz Meinecke“, URL: <https://www.reddit.com/r/Laesterschwestern/s/K8nMb22TQV>, zuletzt gesehen: 07.07.2025.

zu sehen. Die Kirgistan-Reise lud er in acht Episoden und in einer dreistündigen Dokumentation hoch. Die Langversion hat bis dato 1,2 Mio Aufrufe, die Episoden haben zusammen 4,55 Mio Aufrufe.

Der Weg der drei *Influencer* durch Kirgistan begann in der Hauptstadt Bischkek, das sie mit dem Flugzeug über Istanbul erreichten. Er führte sie zehn Tage lang durch das Tian Shan Gebirge, eines Teils der alten Seidenstraße, wobei sie 750 km und 11.000 Höhenmeter überwand. Skatepunk2425 fuhr ein etwas leichter beladenes *Hardtail*-Mountainbike, Roofless Cat und Fritz Meinecke fuhren je ein schwer beladenes *Full-Suspension*-Mountainbike, ebenfalls mit *Softbags*. Aufgrund der Abgelegenheit und Weitläufigkeit der Strecke trafen sie nur selten auf kleine Siedlungen, Jurtendörfer und andere Urlauber. Parallel zu ihrer Reise fand das *Silk Road Mountain Race* statt, wobei sich ein Teil der Rennstrecke mit ihrer Reiseroute deckte. Vorwiegend wurde gezeltet und die Verpflegung in kleinen Läden gekauft. Wenn es die Möglichkeit gab, suchten sie aber auch ein Restaurant auf. Ihr Ziel war die Stadt Karakol. Kirgistan ist kein massentouristischer Ort, der Tourismus der drei YouTuber war deswegen aber kein *slow tourism* oder gar Ökotourismus. Er kann, da die Gefahr durch die örtliche Abgelegenheit überwog als Abenteuer-tourismus beschrieben werden. Sie äußerten kein ökologisches Bedenken und begründeten auch die Wahl des Fahrrads als Transportmittel nicht mit dem Umweltschutz. Das Einfangen, Speichern und Bereitstellen der Clips dieser Reise leistet mit Julia Bee und John Urry auch eine Theatralisierung der Natur von Kirgistan durch affektive Arbeit mit dieser Natur.<sup>190</sup> Sie betreiben hierbei kein *Greenwashing*, da die An- und Abreisereise mit dem Flugzeug bebildert und thematisiert wurde.



190 Julia Bee: „Radvlogging und Radcommunities: Ästhetik des Radfahrens zwischen Alltag und (digitalen) Medien“, S. 42ff.

## 6.2 Intro, Outro und Sequenzierung

Alle drei Influencer haben – wie in den Reisegenres üblich, wenn auch nicht alternativlos – ein chronologisches Format gewählt, das je einen Tag von Zeltabbau bis Schlafenszeit zeigt. Gerahmt wird das Geschehen, bei jedem von einem Intro und Outro. Es war auch ein ritualisiertes und von den Tageszeiten sowie markanten Wegpunkten abhängiges Filmen gewesen – was als Teil der filmischen Mobilitätspraktiken beschreibbar ist. Dabei wurde nur selten Videomaterial geteilt und jeder filmte sein Material selbst. Eine Ausnahme, die einzig beobachtete, stellen einige Drohnenaufnahmen des *Yssyk-Köl-Sees* im Outro von skatepunk2425 und Roofless Cat dar.<sup>191</sup> Werden die einzelnen Tage zeitlich verglichen, zeigt sich die höchste Varianz der Dauer des Tages bei Roofless Cat, die niedrigste bei Fritz Meinecke. Die Tagesübergänge sind bei skatepunk2425 unauffällig. Er dürfte davon ausgehen, dass die Dunkelheit der Nacht und Helligkeit des Tages in den Bildern diese klar zeigen und markiert den neu angebrochenen Tag nur manchmal – kurz eingeblendet, in kleiner Schriftgröße – in der Bildecke. Bei Fritz Meinecke und Roofless Cat treten die Übergänge am deutlichsten hervor, da diese immer gleich inszeniert werden. Meinecke filmt konsequent eine Gute-Nacht-Szene, zeigt einen Tagesüberblick über gefahrene Kilometer und Höhenmeter sowie verbrannte Kilokalorien und zeigt meist einen Überblick gebenden Drohnenshot am Morgen. Roofless Cat wiederholt einen bestimmten Bildaufbau mit einem Drohnenshot und eingeblendetem Ortsnamen, verwendet dabei wiedererkennbare Musik und zeigt nach einem harten Schnitt auf Schwarz den Tag zentral im Bild. Auch grafische und musikalische Elemente in den Videos verweisen auf ihre eigene Marke und machen die Videos der jeweiligen *Influencer* wiedererkennbarer.

Skatepunk2425's Intro besteht aus seiner Begrüßung, Werbung für sich selbst, der Geschichte von der Idee für die Reise und einem *Preview* der prägnantesten Eindrücke.<sup>192</sup> Der Sound des *Previews* besteht teilweise aus Originalton und wurde hinterlegt mit dem Tune „Ragnarok“ des Komponisten Edgar Hopp, der – aus entsprechenden Filmgenres – das Bild heldenhafter Wikinger, von Erhabenheit und Leidenschaft aufruft. Ein sehr erhabenes, damit analoges Bild zum Sound gibt eine Drohnenaufnahme über das Gebirge. Ein Fahrradfahrer in der Supertotale, der sein Rad über eine steinige Bergstraße hochschiebt, gefolgt von einem nebeligen Bergkamm. Begleitet werden folgende Bilder auch von der Stimme Fritz Meineckes und Roofless Cat am Telefon noch in der Planungsphase. Die Erwartungshaltung, dass nicht alles asphaltiert sein wird, wurde visuell kontrastiert mit den drei Radfahrern einem Berg entgegenfahrend entlang



191 Vgl. skatepunk2425 (YouTube): „Bikepacking Kyrgyzstan mit @FritzMeinecke und @RooflessCat“, TC 02:50:00-02:03:18, URL: [youtu.be/2UBqjij3hl](https://youtu.be/2UBqjij3hl), zuletzt gesehen: 07.07.2025.

192 Vgl. skatepunk2425 (YouTube): „Bikepacking Kyrgyzstan mit @FritzMeinecke und @RooflessCat“, TC 00:00:00-00:12:00.

eines eisblauen Gebirgsbachs mit der charakteristischen gelb bis grünen Steppenlandschaft im Vorder- und Mittelgrund. Skatepunk2425 ruft „Ja man! Herzlich Willkommen in Kirgistan!“ in die Selfie-Kamera, während das tosende Geräusch einer Gewitterfront sie am Berg überrascht. Clips von Skatepunk2425, der durch den Bach fährt, Fritz Meinecke der fahrend in seine Hände pustet werden untermalt mit Windgeräuschen. Diese Beispiele zeigen, dass im *Preview* souverän mit Stimmungen aus Bildausschnitten und Ton gearbeitet wurde. Die Sequenz, welche Vor- und Rückschau vereint, mündet direkt in die Anreise, die Ankunft des letzten Reisenden und der Stadttour in Bishkek – damit in die chronologische Richtung. Sie geht bis in die Zeit vor der Planung zurück und reicht bis mitten in die Reise. Für skatepunk2425 endete die Reise krankheitsbedingt bereits nach neun Tagen in einem Taxi zum Zielort. Eine *Point of View*-Einstellung aus dem Taxifenster lässt die Landschaft vorbeiziehen, wo dieser seine Reise nochmals mit einem Zusammenschnitt rekapituliert. Das Video endet schleppend mit diesem *Recap*, einer Abschiedsszene vor dem Hotel, folgenden Bildern vom Flughafen und dem Start sowie einem letzten Kommentar seinem Zuhause aus.

Auch Roofless Cat geht ähnlich vor und beginnt mit Werbung für sich.<sup>193</sup> Das etwas kürzere Intro startet dieser mit dem Satz „Wisst ihr, ich wünschte ich könnte das Intro anders beginnen, tiefsinnig, euch zum Nachdenken anregen, doch diese Reise – naja – war eben anders.“<sup>194</sup> Er zeigt wilde Fahrten bergab oder durch Wasser, Gipfelgeschrei am Sattel des Berges, Zwischenfälle mit Krankheit und Pannen, witzige Kommentare, ein Pferd im Galopp vor den Radfahrern und Kinder, die mitlaufen. Die Bilder werden stimmig hinterlegt mit lautem und schwerem Punkrock, aber auch hier gibt es Originalton – etwa als Max das Gesicht mit verrücktem Blick an die Kamera hält und „Jaaah Alter! Fahrradfahren in Kirgistan“<sup>195</sup> krächzt. Die Bilder und Töne vermitteln den Eindruck von Spaß, Wildheit, Härte der Natur, Unplanbarkeit und Freiheit. Roofless Cat erhöhte die Kontraste und die Sättigung der Aufnahmen im Vergleich zu Fritz Meineckes und skatepunk2425's Videos. Die Intensität der Farben und das *low-key*, lässt zum Beispiel den Dreck auf der Kameralinse besser hervortreten. Wiederholt gerahmt wird die große Menge an Material durch ein bewegtes Intro-Bild mit großem Schriftzug. Dieses wird an markanten Orten, wie Pässen oder Stadteinfahrten, bildlich und grafisch variiert. Es handelt sich, an dieser Stelle im Intro, um einen zentralperspektivischen Bildaufbau. Mittig befindet sich eine schlecht asphaltierte Straße auf einem Plateau, die in ein abfallendes Gelände mündet. Das abhängende Plateau mit kargem Bewuchs ist bedeckt von goldgelben Steppengräsern, links ein Hang



193 Vgl. Roofless Cat (YouTube): „KIRGISTAN | Auf den Spuren der alten SILKROAD | Mit @FritzMeinecke und @skatepunk2425“, TC 00:00:00-00:05:10, URL: <https://www.youtube.com/watch?v=DFDQ8IEVdnY>, zuletzt gesehen: 07.07.2025.

194 Vgl. Roofless Cat (YouTube): „KIRGISTAN | Auf den Spuren der alten SILKROAD“, TC 00:00:45-00:00:55.

195 Ebd., TC 00:01:48-00:01:50.

mit einer steilen Felswand, die sich in das Bild schiebt. Dahinter von beiden Seiten begrenzende Gebirgsketten, welche durch die Distanz bereits an Sättigung und Dunkelheit abgenommen haben. Hierauf wurde der weiße Schriftzug "KIRGISTAN" bildbreit in fetten Serifenlettern langsam eingefadet. Das eigentliche Kirgistan ist hier, in den Bergen. Die Drohne, von der aus gefilmt wurde, bewegt sich nach oben und in Richtung der Straße, sodass am Ende die beiden zuvor noch sichtbaren Fahrradfahrer am unteren Bildrand verschwinden. Nach einem Schnitt beginnt seine chronologische Erzählung über den verpassten Flug, sein abgelehntes Gepäck und anschließend auch für ihn die Reise von Bishkek aus. Roofless Cat inszeniert das Outro – in Form einer Zusammenfassung – indem er sich in einer Pause sitzend und reflektierend zeigt.<sup>196</sup> Es ist ein *Recap* mit einer nachträglichen Heimstudioaufnahme als Audiospur. Auch wird auf ein weiteres Reisevideo verwiesen sowie die Gebietskarte und das Höhenprofil mit den Gesamtdaten eingeblendet. Das Video endet mit dem Einpacken der Räder, bei dem Meinecke und skatepunk2425 noch im Hintergrund mit Daumen hoch winken.

Fritz Meinecke startet das Intro mit hörbarem Herzklopfen – wenn auch sicher viele Schläge pro Sekunde langsamer, als er selbst bei sich vernehmen konnte.<sup>197</sup> Dies stellt eine identifikatorische Nähe zwischen Zuschauer:in und Fritz Meinecke her. Schnaufen ist zu hören. Die akustische Innenschau rührt aus dem viszeralem Körperempfinden des Gegenüberstehenden. Wir sehen die kirgisische Berglandschaft, sehen mehrere tausend Höhenmeter in die Tiefe und sehen Fritz dunkle Gestalt mit Rad. „Der Moment, wenn *du* wieder die ersten Anzeichen der Höhenkrankheit kriegst. [...] Und *du* weißt, was noch vor *dir* liegt.“ Er schleppt sich am Lenker und Sitz haltend hoch und unser Blick schiebt sich parallel rückwärts den Berg hinauf. Auf sie folgen weitere drohnengeschossene Landschaftsbilder, Zwischentitel und ein Zeitsprung „4 Tage vorher“, der die Geschwindigkeit der Reise verdeutlicht. Von nun an fährt er mit der Anreise und der Stadttour ebenfalls chronologisch fort. Das Intro besteht nicht wie bei Roofless Cat und skatepunk2425 aus Samples, sondern setzt einen Moment qualitativ in Szene. In Karakhol – dem Ziel der Reise – gibt es einen harten Schnitt: „24 Stunden später“ – zurück in Bishkek und beim Einpacken kündigt Fritz einen Rückblick an. Er schneidet hier prägende Momente zusammen, spricht tiefsinnig über den Platz der Reise in seinem Alltag, erinnert an Menschen welche ihm die Erfahrung ermöglichten.<sup>198</sup> Es ist ein retrospektiver Blick auf die Reise, der lebensweisheitliche Aussagen beinhaltet und sie neu kontextualisiert.



196 Vgl. Roofless Cat (YouTube): „KIRGISTAN | Auf den Spuren der alten SILKROAD“, TC 2:24:45.

197 Fritz Meinecke (YouTube): „Bikepacking Abenteuer Kirgistan - Der Film (750km Fahrrad Tour)“, TC 00:00:00-00:08:20, zuletzt gesehen: 07.07.2025.

198 Fritz Meinecke (YouTube): „Bikepacking Abenteuer Kirgistan“, TC 02:56:20-02:58:01, URL: <https://www.youtube.com/watch?v=W96fPXhoE2E>, zuletzt gesehen: 07.07.2025.

Bei den obligatorischen Karten und Höhenprofilen, zur Illustration des Reiseplans, gibt es ebenfalls gestalterische Unterschiede. Roofless Cat hebt diese nicht vom Bild ab, legt sie direkt darüber und hat einen collagenartigen Stil, mit farbiger Geländekarte, schwarzweißen Strich-Illustrationen und fünf verschiedenen Schriftarten gewählt. Er bringt alle Informationen relativ statisch in einem Bild unter. Meinecke's Version ist demgegenüber sehr dynamisch. Die Umrisse von Landesgrenzen auf weiß-fleckigem Hintergrund werden vergrößert, bis nur noch Kirgistan sichtbar ist. Der Hintergrund wird auf Schwarz abgeblendet, die Umrisse der Staatsgrenze gefüllt mit einem Satellitenbild. In einer stark geometrischen und osteuropäisch anmutenden Schriftart werden die Namen der Staaten, der Orte und Pässe eingeleitet. Eine Start- und Zielmarkierung sowie die Pässe und Städte haben zusätzlich Pictogramme bekommen. Eine geschlungene Linie zieht sich durch diese Markierungen und während Fritz die Namen ausspricht, sehen wir eine darübergelegte rote Linie diese entlang fortschreiten. Im nächsten Bild wird ein im selben Stil gehaltenes animiertes Höhenprofil gezeigt. Skatepunk2425's Höhenprofil sieht aus wie ein Kardiogramm, seine separat gezeigte animierte Karte ist informativ sehr reduziert auf Orte und Städte, Pässe mit Meereshöhe, den Gesamtkilometern und -höhenmetern und zeigt die Strecke in leuchtendem Türkis auf Schwarz. Diese Grafiken haben keinen haptischen Eindruck einer Karte, wie bei Meinecke und Roofless Cat, sondern wirken wie das digitale Display eines Orientierungsgeräts. Diese stilistischen Unterschiede sind somit Teil mobiler bildlicher Praktiken aber auch mit technischen Praktiken verknüpft.

### 6.3 Kirgistan im Bild: Der touristische Blick

*Bikepacking* wurde von Joe Cruz als Rückgriff auf frühe Formen der Radreise beschrieben.<sup>199</sup> Das Fahren abseits der Autostraße ist aber nicht die tatsächliche Abwesenheit der Straßen wie um 1900, es ist seine Negation. Das *Off-Road*, das Außerhalb des Verkehrs, ist der Nicht-Verkehr. Kirgistan wird für diese konstruierte Ursprünglichkeit touristisch erschlossen. Die Wege in der Gebirgsgegend werden von touristischen Geländewägen, Rädern und Wanderer:innen durchzogen. In einer umgekehrten Logik werden Dörfer und Städte hier zu einem notwendigen Dazwischen, an dem die Vorräte aufgefüllt werden können und Reparaturen möglich sind. Die (urbanen) Straßen auf denen das Fahrrad als Behinderung gilt und behindert wird, werden gemieden. Das Gebirge, die weiten Landschaften, das eisblaue Wasser im Flussbett, die Schaf- und Pferdeherden, nomadische Jurtendörfer und Bauten die an die Sowjetzeit erinnern, werden bevorzugt gefilmt. Die drei deutschen Abenteuerurlauber wollen das landestypische „*Landscape, Soundscape, Touchscape, Smellscape* und *Tastescape*“ erfahren.<sup>200</sup> Die kargen



199 Vgl. Joe Cruz: „A History of Bikepacking. Weaving the Thread of Dirt Intentions“.

200 Vgl. Jonas Larsen/John Urry (Hg.): *The Tourist Gaze 3.0*, S. 196ff, Hvh. Ziermayr.

und steinigem bis hin zu grün bewachsenen Gebieten sehen und riechen, die Witterung, etwa in Form von schaurigen Gewitterwolken, die als Knochenkälte hineinzieht, gefolgt von wohliger Wärme am Seestrand, spüren und hören, aus duftenden Küchen wollen sie landestypische *Manty*-Teigtaschen probieren.

Das Autorenduo von *The Tourist Gaze 3.0*, John Urry und Jonas Larsen, beziehen sich auf Michel Foucault's Beschreibung des medizinischen Blicks im 19. Jahrhundert.<sup>201</sup> Sie entwickelten daraus einen spezifisch touristischen Blick und beschrieben ihn als stark mediatisiert und eingebunden in eine touristische Ökonomie, die ihre Kultur- und Kunstobjekte einbettet und verformt. Der touristische Blick ist ein gelernter Blick auf etwas Entferntes, Ungewohntes oder Neues.<sup>202</sup> Überspitzt formuliert: Der arme Mensch möchte König, der Reiche ein Bauer für einen Tag sein.<sup>203</sup> Und – ich möchte anfügen – der Einsame und ruhig Lebende will Trubel und Beschleunigung, der schnell Lebende will Entschleunigung und Weite. Es ist gerade das Außergewöhnliche, welches als Gegengewicht gesucht wird. Der Blick ist sozial vorkonstruiert und beinhaltet sowohl was uns erlaubt ist zu sehen, wie wir dieses Sehen und wie wir das nicht zu Sehende und das Sehen bewerten. Kirgistan ist abgelegen, ein noch nicht mit Straßen durchzogenes, wenig bevölkertes und bergiges Gebiet mit einer Natur, die als ursprünglich inszeniert wird. Diese ist – zusammen mit dem vermeintlich authentischen Nomadentum und der damit verbundenen Konstruktion eines Freiheitsgefühls und einer Ursprünglichkeit – das touristische Objekt Kirgistans.

Ihre Reise, so auch ihre Dokumentation, ist geprägt von organisatorischen und technischen Pannen. Der erfahrene Radfahrer skatepunk2425 bereitete sich bezüglich seiner Kleidung nicht auf eine Gebirgslandschaft vor und hatte – entsprechend seiner Gewohnheit als Rennfahrer, der leicht und damit schnell unterwegs sein möchte – insgesamt zu wenig Ausrüstung eingepackt.<sup>204</sup> Auch das *Hardtail*, statt einem *Full-Suspension*-Bike ist um einiges leichter. Die Knochenkälte und das Gewitter auf über 3.000 Höhenmetern musste dieser in einem Pullover und Regenponcho überstehen. Durch die Abwesenheit einer Umhüllung und der Sicherheit, die damit einhergeht, ist Radfahren eine stärker körperbetonte Tätigkeit. Beim *Bikepacking* bleibt die Natur nicht länger nur Objekt oder wildromantische Vorstellung. Das Verhältnis zu



201 Die Betrachtung des Blicks als Konzept in der Wissenschaft geht zurück auf Jean-Paul Sartre und seine Monografie „Das Sein und das Nichts: Versuch einer phänomenologischen Ontologie“. Es ging ihm hier um den zwischenmenschlichen Blick und die Objekt-Subjektbeziehungen. Ganz ähnlich, wenn auch spezifischer, interessierte sich, nun kanonisch in der Filmwissenschaft, Laura Mulvey für den *male gaze* im Kino(film). Ihr Essay „Visuelle Lust und narratives Kino“ aus 1975 gibt dabei dem Kino eine Spiegelfunktion der gesellschaftlichen Geschlechterordnung.

202 Vgl. Jonas Larsen/John Urry (Hg.): *The Tourist Gaze 3.0*, S. 1f und 13.

203 Vgl. ebda., S. 14.

204 Vgl. ebda., S. 190 und 192.

ihr wird zu einem zentralen Motiv der Dokumentationen. Es wird in sie eingetaucht, die Witterung, die Gezeiten, die Landschaft haben einen direkten Einfluss auf das Vorwärtskommen. Dies ist erneut Teil der Infrastruktur, der dritten Dimension der Fahrradmedialität, welche hier deutlich erkennbar in einem Zusammenhang mit dem Fahrrad und dem mitgeführten Gepäck steht.

Bereits am ersten Tag hatten sie zwei Reifenpannen und wollten nach der zweiten in einem nahen Dorf in ein Restaurant gehen. Dieses war geschlossen, woraufhin eine kirgisische Frau privat für sie kochte. Als die Frau den russisch sprechenden Roofless Cat fragte, was sie gerne zu Abend essen würden, antwortet dieser mit *Manty*. Dieses zählt zwar zu den traditionellen Gerichten in Kirgistan, doch der Haushalt dieser Frau hatte diese – anders als in der Vorstellung Roofless Cats – nicht immer vorrätig. Sie bot ihnen Würstchen mit Ei oder andere Teigtaaschen in einer Suppe an. In der Wahl einer kohlenhydratreichen und fleischhaltigen Nahrung, spielt erneut die Mitnahme des Psychosozialen – Sportliches und Männliches – eine Rolle, in der Wahl der Spezialität *Manty* aber auch der touristische Blick. Ein touristisches Jurtendorf, mit sanitären Anlagen, warmer Küche und kalten Softdrinks – eine authentische Inszenierung der nomadischen Lebensweise – wurde aber nur aufgesucht, da sie Erkrankten und ihre Erkältung überhandnahm. Den gastronomischen Angeboten und jenen der Hotellerie waren sie nicht abgeneigt.

Die Wahrnehmung der Natur ist eine doppelte: Schönheit der Landschaft und bedrohliche Witterung. Das Fahren in und mit der Natur bedeutet gleichzeitig eine erhöhte Vulnerabilität für die Fahrer:innen, der mitgeföhlt werden kann, und einen Wissensgewinn.<sup>205</sup> Das *Bikepacking* hat hier einen Anknüpfungspunkt zur Szene der Outdoorfans und des Survival. John Urry und Jonas Larsen schreiben, daran anzuknüpfen, dass insbesondere die Fotografie als Technologie das Touristische konstruiert und rahmt. Dabei wird das Foto – und man müsste um die Video- und Audiotechnologie erweitern – zum Mitspieler, der nicht nur flüchtige Bilder, ephemere Situationen festhalten soll, sondern die Vorstellungen der Welt selbst verändert. Es wird in Bezug auf die Natur gar beschrieben, dass sie durch die Fotografie gezähmt wurde: sie wurde Bild, handhabbar, sichtbar, ausstellbar und zu begehren.<sup>206</sup> So könnte man den Effekt der *Bikepacking* erneut als Zivilisierung dieser gegenständlichen Natur beschreiben – nicht zuletzt zum semiotischen Bild, sondern auch ganz basal unter der Bedingung der Wahl von Routen und Zeiten mit moderner Technik, dem Kameraequipment und den Weisen des Radfahrens. Genauer betrachtet ist es eine touristische Reinszenierung der Geste der Zivilisierung des ‚wil-



205 Es geht beispielsweise um Wissen über die Anzeichen der Wetterlagen, das je nach Örtlichkeit nur noch teilweise oder grob aus dem Wetterbericht bezogen werden kann. Um Techniken des Findens einer geeigneten Campingstelle, die schützt vor Wind und Wasser.

206 Vgl. Jonas Larsen/John Urry (Hg.): *The Tourist Gaze 3.0*, S. 14, 158 und 166f.

den' Gebirges Krigistans zusammen mit moderner Fahrrad-, Camping- und Kameratechnik und so erneut als kolonialer Akt durch westliche Tourist:innen lesbar. Der imaginierte Rückgriff auf eine vormoderne Zeit wird mit dieser modernen Technik zur Utopie, in der die Radfahrenden als bestens ausgerüstete Abenteurer agieren. Mit Peggy Teo's und Sandra Leong's Betrachtung der Khao San Straße, die sie als touristisch-postkolonial Eingenommen sahen, kann diese Zivilisierung weitergedacht werden.<sup>207</sup> Im ersten Schritt, lokal und nur vorübergehend, wird das Land in Besitz genommen und von den drei Radfahrern kontrolliert. Im zweiten Schritt wird der Akt durch das Filmen fixiert und auf Plattformmedien verbreitet. Wobei, mit Julia Bee gesprochen, eine Potentialität der Wiederholung entsteht. Potentiell wird das besetzte Gelände aus einer westlichen Sicht zivilisiert, wegsam gemacht und touristisch angeeignet.

Die synästhetische Erfahrung der einzelnen Radfahrer:innen wird auf ein audiovisuell zu rezipierendes YouTube-Video reduziert. Mit der Übertragung wird der Körper der Radfahrer beobachtetes Objekt. Die Quelle der Empfindung ist von Kaspar Maase beschrieben worden als Gleichzeitigkeit der Rezeption dieser Oberfläche der Radfahrer:innenkörper und der Erinnerung der Rezipierenden an eigene (Radfahr-)Körpererfahrungen. Der Körper des YouTube-*Bikepackers* ist ein empfindender, der seine Emotionen übertragen will, wird gesehen und dadurch zu einer Projektionsfläche für vergangene Wahrnehmungen von Zuschauer:innen.<sup>208</sup> Für die Zuschauer:innen sind dementsprechend nicht nur schöne Landschaftsaufnahmen, sondern auch Bilder vom Verfall, von der Daueranstrengung und von der Überwindung ein Spektakel.<sup>209</sup> Das sind negative Phänomene, Störungen der normalen Funktionen des Körpers und Gehirns, Bilder von Ausnahmeständen. Es ist keine Überschreitung des *Bikepackings*, sondern gehört zur Erfahrung. Es ist im Hinterkopf zu behalten, dass auch die Rezeption der Bilder kein körperloser Akt ist. Darüber hinaus ist es eine Frage der Perspektive, ob lediglich der Blick auf die realen Objekte ein touristischer ist, oder auch jener der die Oberfläche der Displays trifft, welche die entsprechenden YouTube-Videos abbilden. Ob also auch die Rezeption der Videos ein touristischer Akt ist, bleibt fraglich. In der Theorie zum gelernten touristischen Blick wurde von sozialer Prägung, von Unsichtbarem und Unbewussten gesprochen. Analog könnte man fragen was die drei Youtuber (nicht) gesehen haben und was sie über ihr eigenes Sehen und Nichtsehen wussten. Stattdessen wird eine Szene herausgenommen in der alle drei Perspektiven – in einer erneuten Zwangspause – zusammentreffen. Die in die Situation eingebetteten



207 Vgl. Peggy Teo/Sandra Leong: „A POSTCOLONIAL ANALYSIS OF BACKPACKING“, *Annals of Tourism Research*, 2006, S.118–122.

208 Kaspar Maase: „Bewegte Körper – populäre Kultur – ästhetische Erfahrungen. Kulturwissenschaftliche Überlegungen“, in: *Bewegungsraum und Stadtkultur. Sozial- und kulturwissenschaftliche Perspektiven*, Jürgen Funke-Wieneke (Hg.), Materialitäten 8, Bielefeld: transcript 2007, S.31–50, S. 45.

209 Es handelt sich wohl auch um einen psychologischen Effekt, der Genuss daraus gewinnt, nicht betroffen zu sein.

dreifachen Kamera-Blicke der Actioncam werden in Zusammenhang gebracht und mit einem Konzept von Dieter Mersch sowie einer Theorie von Krautkrämer und Thiele zur Actioncam besprochen.

#### 6.4 Kirigistan in Szene: Das Videoselfie

Der Mathematiker und Medienwissenschaftler Dieter Mersch forderte eine Medienwissenschaft der Negativität. Hierfür umriss er die logische Anordnung des Blicks von Wallfahrer:innen, diese wird von mir erweitert und übersetzt auf einen zweiten Actioncam-Blick und damit in das Technische. Die Suche nach den Rändern des Sichtbaren und dem Abwesenden soll das Beschreiben des Zu-Sehenden leichter gestalten.

Wir haben es mit einer dreifachen Blindheit zu tun: das ist erstens die, die dem Blick selbst immanent ist, soweit er eine Richtung fokussiert, die andere Richtungen ausschließt, und zweitens als blinder Fleck, von dem her gesehen wird und den die philosophische Reflexion seit je mit der konstitutionellen Unmöglichkeit vollständiger Selbstreflexion identifiziert hat, sowie drittens jene Stelle, von der her das Sehen sieht oder sich angesprochen, ja angegangen sieht.<sup>210</sup>

Die erste Blindheit betrifft alle physikalischen Anordnungen des Blicks, also sowohl Auge als auch Kamera(s), zusammen mit ihrer (Nicht-)Speicherung. Die zweiten und dritten Blindheiten beinhalten das psychosoziale und all jene Bedingungen der Identität, die hier als Radkulturen und Makrocommunities beschrieben wurden. Zu unterscheiden wäre die Inszenierung der *Influencer*-Person von der Privatperson. Der Blick bringt nun alle drei Blindheiten zusammen – was gesehen wird, ist nicht unabhängig vom Sein.

Es ist anzunehmen, dass der Fahrradblick ein im Normalfall bewegter Blick ist, der aus Verlangsamung und Beschleunigung besteht. Es gibt aber freiwillige und unfreiwillige Verlangsamung und damit Stillstand der Umgebung. Die Auslassungen werden teilweise in den Videos selbst reflektiert. Die natürliche Einschränkung des Blicks wird dabei zum Thema: für uns nur im Produkt sichtbar, in der Produktionsebene als Nicht-Mediatisierbares und als Überschuss der gegebenen Erfahrung. Wenn etwa nicht gefilmt werden konnte, weil der Weg zu steil, der Frust zu groß für die Öffentlichkeit, die Lust an der Selbstbespiegelung zu gering war oder etwas Sehenswertes nicht gefilmt wurde und der Kameraspeicher- oder Energiespeicher ausgegangen waren.



210 Mersch, Dieter: „Irrfahrten. Labyrinth, Netze und die Unentscheidbarkeit der Welt“, in: *Weltliche Wallfahrten: Auf der Spur des Realen*, Hg. v. Stefan Börnchen u. Georg Mein, München: Fink 2010, S. 53.

Ein Beispiel hierfür ist eine von Roofless Cat's Reifenplatten am ersten Tag. Die Szene ergibt sich aus dem Zusammentreffen der drei Radfahrer, die eine Strecke gemeinsam fahren, sich jedoch nach physikalischer Gesetzmäßigkeit nie exakt am selben Punkt der Route befinden können. Jeder möchte filmen und seinen Kommentar zu diesem Unglück abgeben.

Skatepunk2425 wartete stehend und filmte Roofless Cat und Fritz Meinecke eine unbefestigte Landstraße entlangfahren, als Alex schrie "Ohhh, was ist das!?" und skatepunk2425 sofort antwortete während er auf das Vorderrad schwenkte "Digga, Platt!". Er richtete die Bildbegrenzung wieder auf die Halbtotalen mit Roofless Cat aus, zoomte dann auf die Totale, um den heranfahrenden Fritz einzuweihen. Diesem fiel die Actioncam auf den Boden, skatepunk2425 lies das Geschehen als Beobachter weiterlaufen und schnitt viel davon weg, obwohl – wie die anderen Aufnahmen beweisen – er filmte. Bei ihm dauert die Szene 45 Sekunden.<sup>211</sup> Der Betroffene Roofless Cat filmte stehend Fritz Meinecke aus der Totale kommend – welcher quietschend abbremste. Skatepunk2425 rief Fritz zu: "Das wars komplett!". Roofless Cat schwenkte auf sein Rad und sie zeigten Fritz den Schaden. Max lachte aus dem *Off*. Alex richtete die Kamera zurück auf Fritz und dieser wiederholte „Das wars komplett!“ als er sich neben Roofless Cat in den Mittelgrund stellte, mit skatepunk2425 im Hintergrund. Die Drei besprachen die Situation mit zwei Actioncams auf Roofless Cat gerichtet, bis dieser die Kamera auf sich selbst richtete, um selbst seine Meinung zum weiteren Verlauf zu äußern. Bei Roofless Cat dauerte die Szene drei Minuten – in denen er alle zur Sprache kommen lies, sogar sein Unwissen zum Plan deutlich werden lies und in der er seinen Unmut verbal ausdrückte.<sup>212</sup> Fritz Meinecke fing zuletzt mit dem Filmen mit der Szene an, als er sich schon auf die Höhe von Alex bewegt hatte und die Kamera wieder aufgehoben hatte.<sup>213</sup> Er schwenkte bei jedem Sprechen zu den jeweiligen Personen und filmte sein Profil während er selbst sprach. Im Hintergrund ist Roofless Cat zu sehen und im diegetischen *Off* ist die Stimme von skatepunk2425 zu hören. Er handelt die Szene in 51 Sekunden ab.

Der *Realtalk* über die mit dem Schlauch geplatzten Pläne für den Abend wurde bei skatepunk2425 völlig ausgeblendet, bei Meinecke in dominanter Präsenz zum handlungsleitenden Thema. Die komplexe Szene illustriert mit den drei Perspektiven das Verhältnis von Sichtbarem und nicht Sichtbarem. Sie zeigt nicht Gesehenes bei Fritz Meinecke, weil es verpasst wurde. Es wird Unsichtbares, weil außerhalb der Bildbegrenzung der Weitwinkelkamera, aus anderer Position wieder sichtbar. Die dreifache Szene zeigt den Effekt persönlicher Präferenz – etwa



211 Vgl. skatepunk2425 (YouTube): „Bikepacking Kyrgyzstan mit @FritzMeinecke und @RooflessCat“, TC 00:20:15-00:21:00.

212 Vgl. Roofless Cat (YouTube): „KIRGISTAN | Auf den Spuren der alten SILKROAD“, 00:14:37-00:17:40.

213 Vgl. Fritz Meinecke (YouTube): „Bikepacking Abenteuer Kirgistan“, TC 00:23:59-24:50.

auf sich selbst bei Fritz Meinecke, der die Stimmen anderer herausschneidet – als fehlende Teile in seinem Video. Sie macht die (Un)möglichkeit der Aufnahme durch Abwesenheit, die Aufnahmerichtung sowie das dazugehörige *Off* und die Montage als zweiter Auswahl – die innerhalb des Materials eine Abwahl ist – sichtbar. Ob die Abwesenheit von Material hier Zensur genannt werden soll, ist fraglich. Die Inszenierung gründet auf der automatischen Repräsentation, genauer, der vorbewussten Idee vom Selbst, und enthält Präsentationen des Selbst, in dem sich das Selbst vom anderen her „angegangen sieht“<sup>214</sup>.

Robert Dörre hat für den Spezialfall der sichtbaren Schnitte – insbesondere der manuellen Ablende – pointiert, dass das Verschweigen von Lücken hier nicht passiert und diese in den Selbstbespiegelungs-Formaten nicht verborgen werden müssen. „[D]er gewährte Einblick in das Geschehen [wird] als souveräner Akt des Selbst inszeniert.“<sup>215</sup> Was hier für das *Follow Me Around* beschrieben wurde, gilt aus meiner Sicht nur so weit die Subjektivität der Videos bewusst wird.<sup>216</sup> Die Sichtweise der drei Positionen zeigt, dass die Situation jeweils deutlich anders lesbar ist. Die Lücke zu inszenieren, etwa über sichtbare Schnitte, ist hier nicht angebracht, da keine große Zeitspanne vergeht. Was hier in Frage gestellt ist, wurde von Ascan Breuer als Wahrheitlichkeitseffekt des Dokumentarfilms benannt. Dabei soll nicht behauptet werden, dass die Sichtweise der Dreiheit die Wahrheit ist, sondern dass diese immer in der Rezeption produziert wird.<sup>217</sup>

Florian Krautkrämer und Matthias Thiele schrieben zusammen an einem Text zum Videoselfie, in dem sie auch das Filmen mit der Actioncam verankert auf dem Körper oder auf dem Rad mit einschlossen.<sup>218</sup> Die Orte der Aufnahme werden als Handlungsorte („*operational spaces*“) beschrieben. Die in der Montage zusammengefügte Perspektiven ergeben für sie einen „dynamischen filmischen Raum[...] aus Schnittpunkten von beweglichen Elementen“<sup>219</sup> Durch räumliche Perspektivwechsel wird ein Aufschluss über den realen Raum und Orientierung ermöglicht. Der Handlungsort ist rekonstruierbar durch die Orte und Perspektiven der Actioncams, die nahe am Körper sind und zugleich auch Mikrofone enthalten. Im obigen Beispiel wurde deutlich, dass die Stimmen und ihre Menschen nicht nur im Raum, sondern auch in der



214 Mersch, Dieter: „Irrfahrten. Labyrinth, Netze und die Unentscheidbarkeit der Welt“, S. 53.

215 Robert Dörre: *Mediale Entwürfe des Selbst*, S. 110.

216 Der nicht subjektive Anteil wären Wiederholungen oder bloße Kopien von Inszenierungsformen Kirgistans und auch von Bikepacking-Bildern.

217 Vgl. Ascan Breuer: „Dubious Documentary“, in: *Die Gegenwart der Vergangenheit. Dokumentarfilm, Fernsehen und Geschichte*, Hg. Eva Hohenberger/ Judit Keilbach, Vorwerk 8, Reihe Texte zum Dokumentarfilm 9, 2003, S. 119–141, hier: S.117 und 120f.

218 Krautkrämer, Florian/Matthias Thiele: „The Video Selfie as Act and Artifact of Recording“, S.239–259, hier S. 242.

219 Ebd., S. 246.

Zeit Platz finden. Das Gespräch als abwechselndes Sprechen konnte durch die Montage manipuliert werden. Es kommt damit noch eine vierte Bearbeitungsstufe zu Merschs Konzeption hinzu: die Montage.

Für Krautkrämer und Thiele sind die analytischen Orte der Filmproduktion, diegetisches *Off* (*hors-champ*) und Abseits des Rahmens (*hors-cadre*) hinfällig. Die Stimmen der Mitfahrer befanden sich in genanntem Beispiel im Film, ihre Quelle war aber manchmal nicht sichtbar, sie waren damit in der Diegese, aber im *Off*. Die Autoren argumentieren, dass mit der alltäglichen Nutzung leicht handhabbarer Kameras die Ästhetik der Bilder auch mehr über ihre Herstellung verrät. Ihre Position könnte man medienkonstruktivistisch nennen, da sie die gewohnte Nutzung der Rezipient:innen in die Bedeutungsherstellung miteinbeziehen. Auch Robert Dörre beschrieb, dass sich in den Bildern des *Follow Me Around* die „Handhabbarkeit“<sup>220</sup> der Kameras zeigt. Damit wäre die Unterscheidung haltlos: „The diegetic off (*hors-champ*), which can be brought into the frame anytime by way of camera movement (panning and tracking shots), and the area behind (and including) the camera (*hors-cadre*) merge.“<sup>221</sup> Die höhere Beweglichkeit, größere Winkel, *Follow-Me*-Funktionen, Selfie-Sticks und multiple Kamerasetups erhöhen den sichtbaren Anteil, geben Aufschlüsse über die Kamera, die Fahrer und ihre Bewegung. Es gibt immer die Möglichkeit, dass etwas nicht zu sehen, aber zu hören ist und es gibt ein hinter, neben und Außerhalb der Kamera. Auch die Aufnahme mit der 360°-Kamera, beispielsweise der *Insta360*, die zumindest die Horizontale gänzlich aufnimmt, beinhaltet eine Auswahl. Was sich über und unter dem Horizont abspielt, bleibt für sie unsichtbar, wird nicht gespeichert, noch kann es daher die Auswahl der Rezipient:innen treffen. Denn auch von diesen wird ein Ausschnitt gewählt, das heißt, es gibt erneut ein Ausschluss bei der Bedeutungskonstruktion. Eine *POV*-Einstellung ist das, was die/der Protagonist:in sieht, das Videoselfie dagegen zeigt beides, den Blick der Protagonist:innen oder den Hintergrund und sie selbst. Genau genommen sieht der oder die Rezipient:in das, was gesehen werden könnte, nicht was gesehen wird. Krautkrämer und Thiele sprechen von einem „subjective scene-of-recording camera shot“.<sup>222</sup>



220 Robert Dörre: *Mediale Entwürfe des Selbst*, S. 110.

221 Krautkrämer, Florian/Matthias Thiele: „The Video Selfie as Act and Artifact of Recording“, S. 254.

222 Ebda., S. 251ff.

Die Autoren schrieben über die Zuschauer:innen als kopräsent in der Produktion, die oftmals nicht als solche angesprochen werden – sondern indirekt über die Kamera als virtuelles Gegenüber – wie in einem Tagebuch.<sup>223</sup> Die Follower der Influencer sind potentiell mitwirkende und verbleiben in einer Art virtuellem *Off*, das ebenfalls dem diegetischen *Off* (*hors-champ*) angehört. Die Radfahrer sprechen ihre Zuschauer:innen oft direkt als „Freunde“ oder „Leute“ an, es wird wiederholt etwas einem Gegenüber gezeigt, dieses wird mitgenommen, ihm wird eine gute Nacht gewünscht und in der Aktion von einem den Radfahrer umschließenden „wir“ gesprochen. Die *Bikepacker:innen* führen sozusagen ein virtuelles Bild ihrer Zuschauer:innen mit sich, für das sie Bilder und Videos produzieren, ihre Gedanken und Eindrücke schildern und zu dem sie sprechen. Es verbleibt aber ein Monolog.<sup>224</sup> Wäre der virtuelle Platz für das Gegenüber der/des Rezipient:in nicht gegeben, käme es möglicherweise zu einem Phänomen der Identifikation mit einem Fahrradblick. Die Orte der Produzent:innen und der Rezipient:innen verschmelzen dabei, wenn das Umdrehen der Kamera auf die Produzent:innen die Identifizierung nicht wieder verunmöglichte.<sup>225</sup> Diese Art der Wahrnehmung wurde von Florian Krautkrämer auch im Rahmen des Verfahrens Schuss- und Gegenschuss beschrieben. Hierbei wird durch den Gegenschuss verdeutlicht wessen Blick der Rezipient kurz zuvor oder kurz danach gesehen hat.<sup>226</sup>

Der virtuelle Platz der Zuschauer:innen wird auch durch die Audiospur eingeräumt, schon in diesem Sinne ist der Ton raumstiftend. Der aufgenommene Ton ist der umgebende Raum und seine Schwingung, wobei immer nur wenige Schallwellen vernommen werden.<sup>227</sup> Im Folgenden werde ich mich der Räumlichkeit durch den Fimton im Allgemeinen zuwenden. Darauf folgend wird erstens der Aspekt der Stimme im vorfilmischen Raum und zweitens zu der räumlichen Zuordnung der Musik bearbeitet.



223 Vgl. ebda., S. 247f.

224 Ein Dialog wird es potentiell, wenn Bikepacker:innen die Funktion des Livestreams nutzen. Wenn YouTuber unterwegs Zuschauer:innen treffen, werden sie teilweise im *On* sichtbar. Wenn sie dagegen live streamen, verbleiben Zuschauer:innen als Kommentator:innen im *diegetischen Off*, selbst wenn sie auf das Geschehen Einfluss nehmen.

225 Weidner Carolin äußerte zu *HANDBIKEMOVIE* (AT 2003, Martin Bruch), dass sie die *POV*-Fahrten als Simulationen erlebte, die eine starke Identifizierung erzeugten, dabei störten beispielsweise Schatten des Fahrers diese Wahrnehmung. (Weidner, Carolin: „Von Lustfahrten, Abenteuern und Trips. Der Dokumentarfilm setzt sich in Bewegung“, in: *Österreich real. Dokumentarfilm 1981-2021*, Hg. v. Alejandro Bachmann, Michele Koch, Wien: filmarchiv austria 2022, S. 485–489, hier: S. 485.)

226 Vgl. Krautkrämer, Florian: „Revolution Uploaded. Un/Sichtbares im Handy-Dokumentarfilm“, in: *Zeitschrift für Medienwissenschaft*, Jg. 6 (2014), Nr. 2, URL: <https://mediarep.org/entities/article/dc607261-cdff-491f-a22b-7ba637df80b1>, S. 113–126, hier: S. 118.

227 Vgl. Carl R. Plantinga: „Indexikalität und Ton“, in: Kamensky, Volko/Julian Rohrer (Hg. innen): *Ton. Texte zur Akustik im Dokumentarfilm*, Texte zum Dokumentarfilm 15, Vorwerk 8: Berlin 2013, S.49–57, hier: S. 51.

## 6.5 Audio-Visuelle Bearbeitung

Wahrnehmungen von störenden Differenzen in den Lautstärken, Krach aus der Aufnahmeumgebung, der plötzlich abbrach und Verzerrungen in der Stimme kamen bei der Rezeption der drei Filme sporadisch vor. Die Geräusche der Fahrradfahrt, vom Untergrund auf dem gefahren wird her kommend, können auch visuell nachvollzogen werden. Die Fahrt geht zum Beispiel mit wegspringenden Steinen, dem Reiben von Sand auf härterem Material und anderen undifferenzierbaren Rüttelgeräuschen einher. Meine Interpretation als ‚Krach‘ und ‚verzerrt‘ ist nach Michel Chion gelernt. Chion schrieb zur Frage des Naturalismus des Films, dass – aus einer filmtheoretischen Sicht – der semiotische Referent in der vorfilmischen Welt keinen Ton an sich hat. Die Situation in der echten Welt kann darüber hinaus nicht erneut aufgesucht werden, auch nicht von den Produzent:innen. Vielmehr sei die Interpretation der Filmgeräusche von einem Lernprozess bestimmt. Ein Grundrauschen sei beladen mit der Bedeutung des Realismus, genauso wie „akustische[s] Unbehagen“ nicht Anteil des Tons, sondern eine Konstruktion sei.<sup>228</sup> Das Akustische ist ein filmischer Ort, an dem Affekte durch die Interaktion des Tons, bestehend aus Geräuschen und Kommentaren, mit dem Körpergedächtnis der Rezipient:innen zusammenwirken. Die Actioncam-Fahrt auf dem Fahrrad vermittelt etwas der Synästhetik der Erfahrung. Brutzmann und Martin beschrieben diesen Anteil des Filmtons als das, was dem Bild erst das Organische zurückgibt. Geräusche und das Grundrauschen ließen es „aus der Sphäre des Unbelebten und Künstlichen in das Reich des Erfahrbaren, Erlebbareren, des Miterlebten ein[treten]“.<sup>229</sup> Auch Geräusche haben eine vermittelnde Funktion, wenn sie als akustische Illustration des umgebenden Raums genutzt werden.

## 6.6 Zwei Modi von Stimmaufnahmen

Um den großen Fehlschluss der Tonwahrnehmung im Dokumentarfilm zu illustrieren wird von Volko Kamensky und Julian Rohrhuber auf eine antike Fabel zurückgegriffen: *Der Kunstspieler und der Bauer* von Phaedrus. Der Akteur stellt ein Ferkel dar, versteckt sein Gesicht dabei in der Jacke und erhält Beifall, der Bauer dagegen versteckt ein echtes Schwein hinter seiner Jacke,



228 Vgl. Michel Chion: „Wirklichkeit und Wiedergabe“, in: Kamensky, Volko/Julian Rohrhuber (Hg. innen): *Ton. Texte zur Akustik im Dokumentarfilm*, Texte zum Dokumentarfilm 15, Vorwerk 8: Berlin 2013, S.58-63, hier: S. 62.

229 Frieder Butzmann/Jean Martin: *Filmgeräusch. Wahrnehmungsfelder eines Mediums*. Hofheim: Wolke 2012, S. 46.

lässt es quieken, und wird für seine schlechte Darstellung ausgebuht.<sup>230</sup> Dokumentarfilmer verwenden selten Originalton, sondern müssen gerade um einen realistischen Eindruck zu schaffen, Töne nachproduzieren. Das passiert in den drei Beispielen nur auf der Kommentarebene, welche nachträglich als Erzählung aufgenommen wurde. Diese ist die Hauptfunktion des Tons in den drei *Bikepacking*-Dokumentationen, der Transport der verbalisierten Eindrücke und Meinungen der Radfahrer zum Geschehen. Robert Dörre beschrieb die Funktion des Tons für mediale Selbstentwürfe als primär erzählerisch, entweder rein sprachlich oder auch visuell. „Im ersten Fall wird also etwas berichtet, das audiovisuell nicht repräsentiert wird, weil es zum Zeitpunkt des Berichts bereits geschehen ist (oder sein soll); im zweiten Fall wird etwas gezeigt und kommentiert, das sich im Moment der Aufzeichnung ereignet hat.“<sup>231</sup>

In der von Frieder Brutzmann und Jean Martin zusammengestellten Monografie zum Filmgeräusch wird dem Erzähler und allgemein der Stimme eine große Aufmerksamkeit geschenkt. Im ersten Modus haben sie als Erzählinstanz ihrer eigenen Geschichte selbst die „Funktion der Ordnung und Vermittlung“<sup>232</sup> die sie nachträglich – wohl auch vermittelt durch die aufgenommenen Bilder und Töne selbst – reproduzierend Nacherzählen. Die Funktion der zeitlichen Strukturierung für das Filmmaterial wird, wie bereits zuvor beschrieben, auch durch Zwischentitel erfüllt.<sup>233</sup> Die Aufnahmesituationen dieser zwei Modi unterscheiden sich sozial, technisch und auch räumlich. Die Radfahrenden sind situativ eingebunden während sie sprechen, also im zweiten besprochenen Modus, wären sie körperlich gefordert und wären in einer sozialen Situation, hätten zur Tonaufnahme eine Actioncam und befänden sich meist in Außenräumen mit Störgeräuschen. Dagegen beinhaltet der erste Modus eine körperlose Stimme, die keinen Ort und vor allem keine Distanz zum Hörer hat.

Diese Stimme wird sorgfältig in einem schallisolierten Studio aufgenommen, sodass keine resonanten Frequenzen des Raums den Klang der Stimme kontaminieren. Das Mikrofon ist etwa 30 cm vom Sprecher [sic!] entfernt. Der Sprecher [sic!] erzählt den Text in gemäßigttem Tempo, ruhig und gelassen, neutral und emotionslos.<sup>234</sup>

Die Aufnahmen welche nachträglich aufgenommen wurden, imitieren eine solche Studiosituation. Regelmäßig, in Filmzeit täglichem Rhythmus, wird von Fritz Meinecke eine Tagesstatistik



230 Vgl. Volko Kamensky/Julian Rohrhuber: „Phaedrus’ Ferkel. Zum Problem des Geräuschs im dokumentarischen Filmton“, in: Kamensky, Volko/Julian Rohrhuber (Hg.innen): *Ton. Texte zur Akustik im Dokumentarfilm*, Texte zum Dokumentarfilm 15, S. 350f.

231 Robert Dörre: *Mediale Entwürfe des Selbst*, S. 72.

232 Frieder Brutzmann/Jean Martin: *Filmgeräusch*, S. 81.

233 Vgl. ebda., S. 82.

234 Ebda., S. 80.

eingebildet.<sup>235</sup> In der Erklärung dazu spricht er in einem solchen medialen und gestischen Modus der Neutralität. Brutzmann und Martin beschreiben diese Stimme als autoritär und als Sicherheit vermittelnd.<sup>236</sup> Die Differenz zum Sprechen im aktuellen Geschehen und der Studiostandort erzeugt keine höhere Autorität, denn die Bilder und Töne dieser Filme zeugen allein vom Erleben der Erzähler und haben bereits dadurch Autorität. Die für mich fühlbare Sicherheit unterstützt nicht die Konstruktion der Glaubwürdigkeit dieser Dokumente, in dem es dem Gesagten Autorität verleiht. Die Sicherheit wird durch die formale Wiederholung, die stilistische Gleichförmigkeit und die Verdichtung hergestellt.

Dass das diese Tagesstatistiken begleitende Sprechen ein kodiertes ist und damit zu den Konventionen des Dokumentarfilms gehört, erörterte Jean-Louis Comolli in einem Gespräch mit Michel Chion.<sup>237</sup> Dem hier auch genannten sexy Sprechen in der Werbebranche kommt eine andere Sprechszene von Fritz Meinecke nahe. Gar nicht emotionslos spricht Fritz Meinecke über die Stadt Naryn, die nach der Fahrt durch einen beeindruckenden Canyon, die Radfahrer in die sehnlich erwartete Zivilisation führt.<sup>238</sup> Etwas gehaucht und mit Betonung von rund klingenden Phonemen ergibt sich eine sanfte Stimme, die Wörter wie „Freude“ und „frei“ besonders lange ausdehnt. Auch inhaltlich wird deutlich, dass Meinecke gefallen an der Stadt hat. In einem starken stimmlichen Kontrast steht die Tonaufnahme in der Handlungssituation. Die Außenaufnahme ist geprägt von Störgeräuschen wie Wind, Regen, vorbeifließendem Gewässer oder den Abrollgeräuschen des Rades. Insbesondere im Fahren galt es hier laut zu sprechen und harte Konsonanten zu betonen, um Verständlichkeit zu garantieren. Hierzu kommt eine Varianz im Abstand zum Aufnahmegerät, welches abwechselnd in der Hand gehalten wurde oder auf dem Brustgurt, dem Lenker oder dem Helm montiert wurde. Durch das Zusammenwirken von Umgebungsgeräuschen und der automatischen Geräuschunterdrückung klingen die Tonhöhen der Stimme abgestumpft.

Die Differenz der zwei Modi und Aufnahmesituationen fällt bei Roofless Cat weniger stark auf. Die Retrospektive wird hier ebenfalls re-emotionalisiert und der Sprecher verwendet das Präsens, wodurch der Eindruck einer, wenn auch künstlichen, Gegenwärtigkeit der Stimme entsteht. Die Differenz der Aufnahmesituationen wird weiter abgeschwächt, dadurch, dass auch die Retrospektive fern klingt und mit sehr leiser Musik hinterlegt wurde. Durch die Annäherung an die Actioncam-Aufnahmen ergeben sich keine großen störenden Sprünge und die Tonspur



235 Zum Beispiel an den vier ersten Tagen (Vgl. Fritz Meinecke: „Bikepacking Abenteuer Kirgistan“, TC 29:25-30:30 und 51:10-51:45 und 01:08:03-01:08:34 und 01:20:08-01:20:38).

236 Vgl. Frieder Butzmann/Jean Martin: *Filmgeräusch*, S. 80.

237 Vgl. Jean-Louis Comolli: „Ton und Stimme im Dokumentarfilm. Ein Gespräch mit Michel Chion“, in: Kamensky, Volko/Julian Rohrhuber (Hg.innen): *Ton. Texte zur Akustik im Dokumentarfilm, Texte zum Dokumentarfilm 15*, Vorwerk 8: Berlin 2013, S.126–137.

238 Vgl. Fritz Meinecke (YouTube): „Bikepacking Abenteuer Kirgistan“, TC 1:46:50-1:47:20.

wurde geglättet. Diese Verfälschung ist eine Verschlechterung der Klarheit der Stimmaufnahme. In der Szene als Roofless Cat seine erste Reifenpanne hatte, kamen alle drei Radfahrer zusammen und Skatepunk2425 sprach im Hintergrund, etwa aus zwei Metern Entfernung, über Roofless Cat. Der Ton war verständlich, aber auch distanziert, wodurch die Aufmerksamkeit auf diese Worte erhöht werden musste. Dieser Eingriff wurde von Roofless Cats in verringerter Stärke auf das gesamte Video ausgedehnt. Nach Baudrillard könnte hier von einer Dissimulation gesprochen werden, zu simulieren etwas nicht zu haben.<sup>239</sup> Dieses Verfahren erinnert an die ausgangs erwähnte Fabel des Kunstspielers und des Bauern, da auch hier einer kein Schwein hat, dieses aber besser simuliert, als jener der die Dissimulation, durch verstecken des Schweins, vollzieht.

## 6.7 Verwendung von Musik

Die zweite Funktion des Tons in den drei Dokumentationen unterstützt die erste Funktion der Vermittlung von Eindrücken und Meinungen.<sup>240</sup> Grundsätzlich muss Filmmusik nach Jeffrey K. Rouff eingeteilt werden in diegetische und nicht-diegetische Musik, weiters aber lässt sich fragen, ob die Musik Teil eines „kollektiven Gedächtnis“ ist.<sup>241</sup> Eine Aufnahme von Straßenmusik die beobachtet würde, wäre klar Teil der Diegese. Eine Zwischenposition aus extra- und inner-diegetisch nähme jene Musik ein, die mit einem Bild traditionell kirgisischer Musik assoziierbar ist. In der Auswahl der Musik zeigte sich auch das Ausmaß der Beschäftigung mit der Kultur als Ansammlung verstanden. Die ausgeprägte Beschäftigung habe ich im entsprechenden Kapitel als Teil des *slow tourism* oder des sanften Tourismus beschrieben.

In den drei Dokumentarfilmen wurde keine diegetische Musik verwendet. Als teildiegetische Musik möchte ich folgende Verwendungen werten. Fritz Meinecke spielt am Start der Fahrradfahrt einen Titel von Jiharka namens „кyрица“ (russ. Hühnchen) ein, der uns als Hintergrundmusik entgegentritt und mit den Bildern der Pedaltritte teilweise synchronisiert ist.<sup>242</sup> Es handelt sich nicht um traditionell kirgisische Musik, lässt sich aber einem zentralasiatischen Raum zuordnen. Auch wird von Fritz Meinecke eine – ebenfalls diesem Gebiet zuzuordnende – Melodie hinterlegt, immer, wenn die Tagesstatistik mit Karte und Höhenprofil erklärt wird. Hierzu ist ebenfalls der Titel „Off to Battle“ von *Walt Adams* zu zählen, der zupfende Klänge



239 Vgl. Jean Baudrillard: „Die Präzision der Simulakra“, in: Ders.: *Agonie des Realen*, Berlin: Merve 1978, S. 7–69, S. 15.

240 Verwendet wurde nach meinen Recherchen hauptsächlich lizenzfreie „royalty free“ Musik, welche eine einmalige Lizenzgebühr verlangt.

241 Jeffrey K. Ruoff: „Ton-Konventionen im Dokumentarfilm“, in: Kamensky, Volko/Julian Rohrhuber (Hg.innen): *Ton. Texte zur Akustik im Dokumentarfilm*, Texte zum Dokumentarfilm 15, Vorwerk 8: Berlin 2013, S. 137–158, hier: S. 149ff.

242 Vgl. Fritz Meinecke (YouTube): „Bikepacking Abenteuer Kirgistan“, TC 8:48-9:10.

einer akustischen Gitarre enthält, welche an die traditionellen schlagenden Klänge der kirgisischen *Komuz* angelehnt ist. Eine Verwendung von Musik die Assoziationen zwischen dem Ort und einem Spielfilmgenre herstellt findet sich bei Roofless Cat und auch skatepunk2425 ebenfalls. Dabei handelt es sich beispielsweise um „Radio to Tower“ von *American Legion*, was das Thema des wilden Westens transportiert und damit den abenteuerlichen Charakter, aber auch die Selbstpositionierung als imaginärer Eroberer und Eindringling unterstreicht.

Auch die hintergründig eingesetzte Musik ist extradiegetisch, dieser Status als nicht der Diegese zugehörig wird aber besonders auffällig, wenn sie als vordergründiger Ton eingesetzt wird und es sich um auffällige Musik handelt, welche den persönlichen Stil der YouTuber zeigt. Dazu wurde in den drei Beispielen Punkrock, Indierock, Blues, Techno, Dubstep oder Hip Hop verwendet. Die Wirkung dieser Musik möchte ich als konstruktivistische Brutalität der Tonspur im Gegensatz zu einer realistischen „Würde des vergänglichen Augenblicks“<sup>243</sup> beschreiben. Michael Girke bekräftigt damit einen Naturalismus durch Originalton, der „[die] Physis der äußeren Wirklichkeit filmisch spürbar“<sup>244</sup> machen soll. Das Aufdrängen einer Emotion ist eine Bewertung, welche während der Rezeption entsteht und die mit der Erwartungshaltung der Zuschauer:innen zu tun hat, wobei der Realismus einer Innerlichkeit dem eines Natureindrucks entgegensteht. Der Gegenstand der Reisedokumentation bleibt das Verhältnis zur Natur. Dieses Naturverhältnis wird je anders Inszeniert, beispielsweise wird bei der Besteigung des *Kergety Pass* von Roofless Cat und skatepunk2425 die Majorität der Zeit Musik verwendet um Geräusche von durch Reifen wegspringendes Gestein und Wind wegzudrücken.<sup>245</sup> Bei Fritz Meinecke wurde zusätzlich über die Witterung auf Bergen informiert. Sein permanentes Sprechen wurde dabei vom Donner unterbrochen, welches von ihm wiederum durch lautes Brüllen beantwortet wurde. Es wird nicht von der adrenalineladenen Situation, welche dem Naturverhältnis entsprang, dissoziiert und den Geräuschen dadurch Raum gegeben.



243 Michael Girke: „Die Würde des vergänglichen Augenblicks“, in: Kamensky, Volko/Julian Rohrhuber (Hg.innen): *Ton. Texte zur Akustik im Dokumentarfilm, Texte zum Dokumentarfilm 15*, Vorwerk 8: Berlin 2013, S. 297–311.

244 Michael Girke: „Die Würde des vergänglichen Augenblicks“, S. 305.

245 Vgl. skatepunk2425 (YouTube): „Bikepacking Kyrgyzstan“, und Roofless Cat (YouTube): „KIRGISTAN | Auf den Spuren der alten SILKROAD“, TC 31:00-35:18.

## 7. Schluss: Medialität der *Bikepacking*-Doku

Mit dem 2022 publizierten, frei verfügbaren, Sammelband *Fahrradutopien* veröffentlichten die Autor:innen ein Manifest: „Das Fahrrad als Medium der Utopie“. Darin schlagen sie vier Dimensionen einer offenen Fahrradmedialität vor anhand derer ich nun die prägnantesten Punkte der gezeichneten Geschichte der Fahrradreise, der Entwicklung des *Bikepacking* zwischen anderen Radkulturen sowie der medienkulturellen Betrachtung von Influencern und der filmanalytischen Betrachtung der drei YouTube-Dokumentationen des *Bikepacking* zusammenfasse.

**Übertragungs- und Mobilitätspraktiken:** Das Fahrrad wurde in den *Bikepacking*-Videos als Gestell zum Filmen genutzt – wie es genau aufgebaut wurde variiert damit das Handling und die filmische Arbeit. Die historischen Diskurse um das Fahrradfahren – jener der Sicherheit und der Frauengesundheit – korrespondierten mit der Ausformung der Räder selbst. Seine Nutzungsweise ist in das Fahrrad technisch eingeschrieben. Eine allgemeine Ausdifferenzierung an Fahrradmodellen und eine Spezialisierung in den Disziplinen erfolgte ab dem zweiten Fahrradboom beginnend zwischen 1960 und 1970. Heute gibt es scheinbar keine geschlechtsbezogenen Einschränkungen, das *Bikepacking* wird von Männern und Frauen betrieben und das im *Bikepacking* vorwiegend genutzte *Gravelbike* und *Mountainbike* hat in seinen geschlechtlichen Variationen keine nennenswerten Unterschiede. *Bikepacking* kann sich als offene Radkultur jedes Radtyps bedienen. Das E-Bike bietet mit seiner Motorisierung eine unverhältnismäßige – wenn auch gesetzlich gedrosselte – Beschleunigung, die im Hinblick auf motorische *Ability* zu untersuchen wäre und aber einen ideellen Widerspruch zur Sportlichkeit birgt. Die Technisierung der Ausrüstung im *Bikepacking* ist auf die Infrastruktur des Reiseorts ausgerichtet. Sie ist eine doppelte Bewegung, ein Rückgriff auf ältere, reparable Technologien – aber auch ein Fortschritt in spezialisierte und vor Verschleiß sichere Technologien. Die Reflexion der Nutzung des Rads als Reisemittel über längere Strecken bringt eine veränderte raumzeitliche Perspektive dieser beiden Dimensionen der Mobilität und der Infrastruktur.

**Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern:** Als Teil der touristischen Mobilitätspraktiken wurden Räder entweder nur durch Muskelkraft oder auch Verkehrsmitteln wie dem Flugzeug, dem Auto, dem Bus oder dem Schiff transportiert. Auch Annie Londonderry benutzte bereits die Eisenbahn und Schiffe zur Umrundung der Erde. Die Vernetzung ist in meinem Text zu

einem Parameter für die Zuordnung zu einer Form des Tourismus geworden. In der Filmanalyse bekräftigte ich das Konzept von Julia Bee, welche den Fahrrad-Vlogs hier ein Momentum zur Re-Produktion der touristischen Praxen zuschrieb.

**Infrastrukturelle Kopplungen:** Die Infrastruktur ist in einem funktionalen Zusammenhang mit den Übertragungs- und Mobilitätspraktiken, da die Eigenschaften der benutzen Räder von der Bodenbeschaffenheit und den Witterungsbedingungen abhängen. Das Schienennetz – aber nicht das Radstraßennetz – wurden in der Frühgeschichte des Fahrrads bereits ausgebaut. Radfahren fand damals und heute auch im unwegsamen Gelände statt. *Bikepacking* ist nach Logan Watts ein Rückgriff auf diese Zeit. Dabei hatte Thomas Stevens, der mit einem Hochrad die Erde umrundete, viele Strecken zu Fuß absolvieren müssen. Die dritte mediale Dimension beschränkt sich nicht auf Radwege, sondern ist bedingt in einem Zusammenhang aus fahrradeigener Geländegängigkeit, Reparaturfähigkeit und dem Wartungsaufwand gegenüber dem Serviceangebot, der Reparaturmöglichkeit und dem mitgeführten Gepäck. Diese sind auch nicht unabhängig von technischen Fähigkeiten der Fahrer:innen. Die heutige Reiseplanung kann als Projektionsraum verstanden werden, der über die Wahl der Ausrüstung bestimmt – oder umgekehrt – die Ausrüstung kann als Determinante für die Routenwahl gelten. In meiner Analyse von drei Dokumentarfilmen von drei *weißen Bikepackern* in Kirgistan wurde vor allem das Verhältnis der drei Fahrer zur Natur als Thema identifiziert. Mit Leong und Tao, sowie der medienkulturellen Theorie Julia Bee's konnte ich dieser eine weitere Bedeutung und Funktion zuschreiben. Es wurde durch den Akt des Reisens eine touristische und auch postkolonial zu verstehende Landnahme durchgeführt. Durch die Verbreitung der entsprechenden Videos kann dieser Akt potenziert werden und letztenendes auf die Infrastruktur des Orts zurückwirken.

(Online-)Plattformen sowie Geräte zur Verdatung und Orientierung sind Teil der infrastrukturellen Kopplungen. Mit Julia Bee und Robert Dörre wurden neben der Gemeinschaft der Plattformen selbst auch übergeordnete Kategorien und Markengemeinschaften um Influencer:innen als koppelbare Instanzen lesbar. Bereits in der frühen Fahrradgeschichte gab es diverse Magazine und (Tages-)Zeitungen sowie Abenteuerromane oder Autobiografien mit denen die Radfahrgeschichten an ihre Leser:innen kamen. Vermittelt und multiperspektivisch, durch Reporter:innen, oder als autobiografische Formate in geschriebener Sprache.

Clubs der Radfahrer:innen galten um 1900 als persönliche Kommunikationsplattformen zu Radrouten, sie publizierten aber auch eigene Informationsbroschüren. Heute bieten spezielle Online-Plattformen, städtische Touristikbüros und diverse andere Webquellen Routen-

informationen an. Schon Thomas Stevens nutzte für seine Reise einen Cyclometer. Fahrradcomputer mit Distanz-, Geschwindigkeits- und Höhenprofilmesser finden heute neben Kardiometern, beispielsweise auf der Smartwatch, breite Anwendung. Seltener ist die Nutzung von Geräten zur Verdattung der Leistung.

Das Themenfeld der Übernachtungen – entweder als Camping oder durch Einmietung – wurde nicht bearbeitet. Hier gäbe es einen Zusammenhang aus Raum, Recht und Klasse. Denn Grundeigentum berechtigt vielerorts zum Campen, welches das Jedermannsrecht nur mancherorts einräumt. Auch das Befahren von Forstwegen ist ein affektgeladener Schauplatz.

**Produktion von Bildern** Die vierte Dimension der Medialität ermöglicht die Selbst- und Fremdwahrnehmung als *Bikepacker:in*. In ihr werden die kulturellen und diskursiven Bezüge in positivistischer Weise zusammengefasst, welche damit die Offenheit oder Geschlossenheit der Radkultur ergeben. Es ist nicht nur zu behaupten, dass es eine direkte Kraftübertragung gibt, sondern auch, wer diese – und aus welchem Grund – überträgt. Es geht um die Bebilderung und affektive Aufladung der Fahrradgeschichten. Es ergibt sich ein Dispositiv, das darüber bestimmt wie wahrscheinlich die Nutzung eines bestimmten Rades, einer Marke, eines Stils, einer Ausrüstung und welches das Ziel für *Bikepackingreisen* ist.

Fahrradfahren war in der Frühgeschichte etwas für den männlichen Dandy und galt als gefährdend für die Sittlichkeit der Frauen. Der Zusammenhang von Sicherheit, dem Abenteueraspekt im Mußetourismus und dem Geschlecht schien hier nur auf. Im Gesundheitstourismus und dem Breitensport verblieb die später sehr positive Meinung zum Radfahren bis heute. Welche Rolle die Bedürfnisse und Ängste der Gesellschaft – und dem anteilig – die Werbung für den Fahrradmarkt spielte wurde nur punktuell für die Frühgeschichte und Formen des Tourismus dargelegt. Im Abenteueraspekt des Radreisens zeigt sich die Opposition welche im Zuge der Geschlechterpolarität hergestellt wurde erneut. Die sichere Häuslichkeit – die mit dem Rad portabel wird – gegenüber der gefährlichen Welt, die im Teil zu „moderne(n) Frauen auf Fahrrädern“ erörtert wurde. Die aktuelle und virtuelle Landbesitznahme durch das Reisen als touristisch-postkolonialer Akt kann in diesem Kontext erneut gelesen werden. Der Umfang der Vorbereitung und Planung, die Angemessenheit der Ausrüstung, die körperliche Eignung ist immer auch mit einem Geschlechterbild verbunden. Die Frage um die Sicherheit der einzelnen Radfahrer:innen wird zugeordnet zu spezifischen touristischen Gebieten mittels dieser Bebilderungen bearbeitet. Beispielsweise wurde in meinen Analysen das schlecht befahrbare Gelände des Tian Shan von drei sportlichen *weißen* männlichen Mountainbikern

mit sehr guter Ausrüstung befahren. Sie bieten eine Referenz und ein potenziertes Bild auf der YouTube-Plattform. Es wäre erneut der Sicherheitsdiskurs der zu tragen käme, würde der Plan entstehen die Infrastruktur und Straße des Gebirges zu verbessern.

Eine Utopie des Reisens lebt vor allem im Imaginären der drei *weißen* männlichen Reisenden, indem sie sich als Abenteurer und Eroberer des Landes für die Zuschauer:innen vorstellen, die den Widrigkeiten der Natur trotzen. *Bikepacking* stellt einen zeitlichen Rückgriff auf Straßenverhältnisse vormoderner Zeiten dar, die ich aber ich als Negation des Verkehrs beschrieben habe. In der imaginären Zeitreise aber, die zusammen mit der Verwendung hochtechnisierter Ausrüstung geschieht, wird eine utopische Verschmelzung dieser Zeitlichkeiten vollzogen.

*Bikepacking* könnte vergleichsweise günstig sein, ist aber in eine Klassenkonstruktion eingewoben. Im Bürgertum des 19. Jahrhunderts wurde Fahrradfahren im Rahmen des *bicycle boom* als *chic* bewertet – jedoch nur so lange bis es als günstiges Produkt für Arbeiter:innen Verwendung fand. Die damals prominente Radfahrerin Annie Londonderry zeichnete als Teil des Bürgertums und als *new woman* mit ihrer Weltreise die Emanzipationsbewegung nach. Mit ihrer Verwendung von Kleidung und ihrem Rad als Werbeträger war sie – zumindest – eine Vordenkerin der Werbung im Radsport. Durch die im heutigen *Bikepacking* moderne Stilisierung und Individualisierung von Rädern, Ausrüstung und durch die Kreierung neuer Reiserouten – auch *Offroad* – wird eine Abgrenzungstendenz zum Massencharakter des traditionellen Radtrekking vollzogen. *Bikepacking* müsste nicht die Form dieses Elitarismus annehmen. *Slow tourism* und Ökotourismus sind Bewegungen, deren utopisches Potential offensichtlich wäre.

Annie Londonderry und auch Thomas Stevens, die ersten Menschen, welche eine Radweltreise machten, wurden von Albert Pope aus Werbegründen für sein Outdoormagazin und seine Fahrradmanufaktur gesponsert. Hierin zeichneten sich bereits die heutigen Werbeformen, also die vertragliche Einspannung von Influencer:innen als Markenbotschafter:innen ab. Magazine zu speziellen Raddisziplinen und Outdoorthemen gibt es heute noch, es kommen aber noch andere Fahrradmedien – wie audiovisuelle Dokumentationen – hinzu. Damit ergibt sich eine neue Medialität, die eine engere Vernetzung und Feedbackloops zwischen Nutzer:innen, Produzent:innen und Marken(-produkten) erlauben. *Influencer:innen* selbst wurden Marken, welche ihr *Bikepacking* ökonomisch inszenieren wollen. Ein starker Abenteueraspekt ist als ein Spektakel leichter zu verkaufen. Damit tendiert die Mediatisierung von *Bikepacking* zum inhaltlichen Extrem oder zur formell-qualitativen Verbesserung.

Wie jeweils die Geschichte des Fahrradreisens in den Medienformaten eingebunden wurde unterscheidet sich in der Historizität. Entweder wird *Bikepacking* als eine weitere Entwicklungsstufe dargestellt oder es wird als parallel zum Biketouring stehen gelassen. Fahrradmagazine und Zeitungsartikel berichten die Entwicklung vom Radtouring zum Bikepacking und bewerben es damit als neue Form – sie agieren ähnlich dem Marketing. Der Artikel zur Geschichte des Bikepacking *bikepacking.com* berichtete von der Entwicklungslinie früher Radreisen zum *Bikepacking*. Er nimmt die Position von *Bikepacking* als einer Raddisziplin ein, die ein Rückgriff ist auf die industrielle Zeit. Ich wollte vermitteln, Bikepacking nicht-binär zu begreifen, als eine Urlaubs- und Reiseform, die sich sowohl aus den Tourismen, als auch aus den als Radkulturen begriffenen Raddisziplinen – worunter das Touring fällt – frei entwickeln kann.

## 8. Mediografie

### 8.1 Literatur

**Antz**, Christian/Bernd Eisenstein/Christian Eilzer: *Slow Tourism. Reisen zwischen Langsamkeit und Sinnlichkeit*, Schriftenreihe des IMT 6, München: Martin Meidenbauer 2011.

**Austin**, Michael W./J. Ilundáin-Agurruza/Peter Reichenbach (Hg.): *Die Philosophie des Radfahrens*. Hamburg: mairisch 2020<sup>5</sup>.

**Azulai**, Ari'elah Aisha: „Unlearning Imperialism“, in: diess.: *Potential History. Unlearning Imperialism*, London/New York: verso 2019, S.1–51.

**Azulai**, Ari'elah Aisha: „Imagine Going on Strike: Photographers“, in.: Diess.: *Potential History, Unlearning Imperialism*, London/New York: verso 2019, S. 281–285.

**Basaran**, Aylin/ Julia B. Köhne/Klaudija Sabo (Hg.innen): *Zooming in and out. Produktionen des Politischen im neueren deutschsprachigen Dokumentarfilm*, mandelbaum: kritik & utopie, 2013, S.7–22.

**Baudrillard**, Jean: „Die Präzision der Simulakra“, in: ders.: *Agonie des Realen*, Berlin: Merve 1978, S. 7–69.

**Bee**, Julia/Ulrike Bergermann/Linda Keck/Sarah Sander/Herbert Schwaab/Markus Stauff/Franzi Wagner: *Fahrradutopien: Medien, Ästhetiken und Aktivismus*, Lüneburg: meson press 2022.

**Bijker**/Wiebe E., Trevor J. Pinch: „The Social Construction of Facts and Artifacts: Or How the Sociology of Science and the Sociology of Technology Might Benefit Each Other“, in: Bijker/Wiebe E., Thomas P. Hughes, Trevor J. Pinch: *The Social Construction of Technological Systems. New Directions in the Sociology and History of Technology*, Massachusetts: MIT Press 1987.

**Breuer**, Ascan/dokumentarisches Labor: „Dubious Documentary“, in: *Zooming in and out. Produktionen des Politischen im neueren deutschsprachigen Dokumentarfilm*, Aylin Basaran/Julia B. Köhne/Klaudija Sabo (Hg.innen), kritik & utopie, Wien: mandelbaum 2013, S.119–141.

**Butzmann**, Frieder/Jean Martin: *Filmgeräusch. Wahrnehmungsfelder eines Mediums*. Hofheim: Wolke 2012.

**Castro Varela**, María do Mar/Nikita Dhawan: *Postkoloniale Theorie. Eine kritische Einführung*, Bielefeld: transcript 2020<sup>3</sup>,

**Dörre**, Robert: *Mediale Entwürfe des Selbst. Audiovisuelle Selbstdokumentation als Phänomen und Praktik der sozialen Medien*. Marburg: Büchner 2020.

**Fleming**, Steven: „Sustanably Selfish“, in: *Velotopia. The production of cyclespace in our minds and our cities*, Rotterdam: nai010 publishers 2017, S. 36–40.

**Hausen**, Karin: „Die Polarisierung der ‚Geschlechtscharaktere‘ – Eine Spiegelung der Dissoziation von Erwerbs- und Familienleben“, in: *Sozialgeschichte der Familie in der Neuzeit Europas*, Hg. v. Werner Conzem, Industrielle Welt, Band 21, Arbeitskreis für moderne Sozialgeschichte, Stuttgart: Ernst Klett 1976.

**Hohenberger**, Eva/ Judit Keilbach: *Die Gegenwart der Vergangenheit. Dokumentarfilm, Fernsehen und Geschichte*, Berlin: Vorwerk 8, Reihe Texte zum Dokumentarfilm 9, 2003.

**Jamieson**, Duncan R.: *The Self-Propelled Voyager. How the Cycle Revolutionized Travel*. Lanham: Rowman & Littlefield 2015.

**Jungk**, Robert: „Wieviel Touristen pro Hektar Strand?“, in: Jost Krippendorf, Peter Zimmer, Hans Glauber (Hg.), *Für einen anderen Tourismus. Probleme – Perspektiven – Ratschläge*. Frankfurt: Fischer 1988, S. 60.

**Kotte**, Andreas: „Szenische Vorgänge“, in: *Theaterwissenschaft. Eine Einführung*, Wien: Böhlau 2005, S. 15–44.

**Kamensky**, Volko/Julian Rohrer (Hg.innen): *Ton. Texte zur Akustik im Dokumentarfilm, Texte zum Dokumentarfilm 15*, Vorwerk 8: Berlin 2013.

**Krautkrämer**, Florian/Matthias Thiele: „The Video Selfie as Act and Artifact of Recording“, in: *Exploring the Selfie. Historical, Theoretical, and Analytical Approaches to Digital Self Photography*, Julia Eckel, Jens Ruchatz und Sabine Wirth (Hg.innen), Cham: Palgrave 2018.

**Krautkrämer**, Florian: „Revolution Uploaded. Un/Sichtbares im Handy-Dokumentarfilm“, in: *Zeitschrift für Medienwissenschaft*, Jg. 6 (2014), Nr. 2, URL: <https://mediarep.org/entities/article/dc607261-cdff-491f-a22b-7ba637df80b1>.

**Leder**, Susanne: „Neue Muße im Tourismus. Entschleunigen im asketischen Kloster oder im luxuriösen Almdorf“, in: *Slow Tourism. Reisen zwischen Langsamkeit und Sinnlichkeit*, Christian Antz, Bernd Eisenstein, Christian Eilzer (Hg.), Schriftenreihe des IMT 6, München: Martin Meidenbauer 2011.

**Larsen**, Jonas/John Urry (Hg.): *The Tourist Gaze 3.0*, London/Thousand Oaks/ New Dheli/ Singapore: SAGE 2011.

**Lessing**, Hans-Erhard/Tony Hadland (Hg.): *Evolution des Fahrrads*, Berlin: Springer 2021.

**Lenz**, Thomas: „Konsum und Großstadt. Anmerkungen zu den antimodernen Wurzeln der Konsumkritik“, in: *Ambivalenzen des Konsums und der werblichen Kommunikation*, Wiesbaden: Verlag für Sozialwissenschaften 2007, S.41–52.

**Maase**, Kaspar: „Bewegte Körper – populäre Kultur – ästhetische Erfahrungen. Kulturwissenschaftliche Überlegungen“, in: *Bewegungsraum und Stadtkultur. Sozial- und kulturwissenschaftliche Perspektiven*, Jürgen Funke-Wieneke (Hg.), Materialitäten 8, Bielefeld: transcript 2007.

**Maierhof**, Gudrun/Katinka Schröder: *Sie radeln wie ein Mann, Madame*. Zürich: Unionsverlag 1998.

**Mersch**, Dieter: „Irrfahrten. Labyrinth, Netze und die Unentscheidbarkeit der Welt“, in: *Weltliche Wallfahrten: Auf der Spur des Realen*, Hg. v. Stefan Börnchen u. Georg Mein, München: Fink 2010.

**Müller-Windisch**, Manuela: *Aufgeschnürt und außer Atem. Die Geschichte des Frauensports*, München: dtv 2000.

**Ruhne**, Renate: *Zur Soziologie eines Wirkungsgefüges am Beispiel von (Un)Sicherheiten im öffentlichen Raum*, Raum Macht Geschlecht, Wiesbaden: VS Verlag 2011<sup>2</sup>.

**Stevens**, Thomas: *20.000 Meilen mit dem Hochrad um die Welt. 1884-1886*, Hg. v. Hans Erhard Lessing, Stuttgart: Thienemann 1984.

**Weidner**, Carolin: „Von Lustfahrten, Abenteuern und Trips. Der Dokumentarfilm setzt sich in Bewegung“, in: *Österreich real. Dokumentarfilm 1981-2021*, Hg. v. Alejandro Bachmann, Michele Koch, Wien: filmarchiv austria 2022.

**Zheutlin**, Peter: *Around the World on Two Wheels. Annie Londonderry's Extraordinary Ride*. New York: Citadel Press 2007.

## 8.2 Online-Magazine und Blogs

**antonitos9** (Reddit): „Are we Tourists?“, URL: [https://www.reddit.com/r/bikepacking/comments/1gkirs/are\\_we\\_tourists/](https://www.reddit.com/r/bikepacking/comments/1gkirs/are_we_tourists/), zuletzt gesehen: 27.02.2025.

**Binnig**, David: „Ex/Inklusiv. Preise, Szene, Inflation, Kosten, Material, Image & Einstiegshürden. Wie offen, oder geschlossen, ist der Rennradsport? Ein Leitartikel.“, 31. August 2022, URL: <https://www.radsport-rennrad.de/sport-gesellschaft/image-kulturleitartikel/>, zuletzt gesehen: 08.05.2025.

**Cruz**, Joe: „A History of Bikepacking. Weaving the Thread of Dirt Intentions“, URL: <https://bikepacking.com/stories/a-history-of-bikepacking/>, zuletzt gesehen: 10.11.2024.

**Hofmeister**, Nils: „Wie nachhaltig ist unsere Bike-Kultur? – Und wo können wir besser werden?“, E-Mountainbike Magazin, 08.08.2023, URL: <https://ebike-mtb.com/nachhaltigkeit/bike-kultur/>, zuletzt gesehen: 08.07.2025.

**Kifer**, Ken: „Cycling in the Sixties: A History of US Bicycling in the 1960's“, 08.09.2002, URL: <https://www.phred.org/~alex/kenkifer/www.kenkifer.com/bikepages/lifestyle/60s.html>, zuletzt gesehen: 23.07.2025.

**Klunkerz**, offizielle Webseite zum Film, <https://klunkerz.com>, zuletzt gesehen: 08.07.2025.

**mostateparks.com**: „Iron Riders: The Story of the 25th Infantry Regiment Bicycle Corps“, URL: <https://mostateparks.com/ironriders>, zuletzt gesehen: 26.04.2025.

**Pelotomes.com**: „World Tours by Bicycle“, URL: <https://pelotomes.com/world-tours-on-a-bicycle/>, zuletzt gesehen: 23.07.2025.

**Herbert Roenneburg**, URL: [radreiseblog.blogspot.com/p/videos.html](http://radreiseblog.blogspot.com/p/videos.html), zuletzt gesehen: 08.07.2025.

**Riding the Spine**, URL: <https://ridingthespine.thesage.app/>, zuletzt gesehen: 08.07.2025.

**Rough~Stuff Fellowship Archive** (Instagram), URL: <https://www.instagram.com/rsfarchive/>, zuletzt gesehen: 05.05.2025.

**Roofless Cat**: Pencils of Promise, URL: <https://rooflesscat.de/pencils-of-promise/>, zuletzt gesehen: 07.07.2025.

**Storch**, Florian: „Nachhaltigkeit in der Fahrradbranche. Produktion, Material, Konsum“, 27. November 2023, URL: <https://www.radfahren.de/story/nachhaltigkeit-fahrradbranche-produktion-material/>, zuletzt gesehen: 07.07.2025.

**Spaniol**, Jörg: „Bikepacking-Taschen vs. Touring Taschen“, Bike-magazin.de, 11.07.2023, URL: <https://www.bike-magazin.de/ausruestung/fahrradtaschen/bikepacking-taschen-vs-touring-taschen/>, zuletzt gesehen: 09.05.2025.

**The wheelman**: An illustrated magazine. Cycling literature and news, Vol.1, Boston: The Wheelman Company 1883, S.1, hier: S.11, URL: <https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=uc1.b3419965&seq=1>, zuletzt gesehen: 26.04.2025

**Watts**, Logan: „Leave No Trace for Bikepackers: Ride. Camp. Respect.“, 22. März 2022, URL: <https://bikepacking.com/plog/seven-principles-for-bikepackers/>, zuletzt gesehen: 08.07.2025.

**Weiss**, John L.: „Wheelman, 1882; Outing and the Wheelman; Outing“, URL: [https://www.crazyuyonabike.com/doc/page/?page\\_id=613093](https://www.crazyuyonabike.com/doc/page/?page_id=613093), zuletzt gesehen: 28.04.2025.

**Weiss**, John L.: „Bicycle Touring Books in English: 1945 to 1980“, Mai 2025, URL: [https://www.crazyguyonabike.com/doc/page/pic/?o=3d2&pic\\_id=4048228&size=large&v=2](https://www.crazyguyonabike.com/doc/page/pic/?o=3d2&pic_id=4048228&size=large&v=2), zuletzt gesehen: 28.04.2025.

**Wilkinson**, James E.: „Wheel Tracks in Foreign Lands“, 1891, URL: [https://archive.org/details/gri\\_33125016453793/page/n19/mode/2up](https://archive.org/details/gri_33125016453793/page/n19/mode/2up), zuletzt gesehen: 08.07.2025.

**ZIV**: „Marktdatenpraesentation\_2023“, URL: [https://www.ziv-zweirad.de/wp-content/uploads/2024/03/ZIV\\_Marktdatenpraesentation\\_2024\\_fuer\\_GJ\\_2023.pdf](https://www.ziv-zweirad.de/wp-content/uploads/2024/03/ZIV_Marktdatenpraesentation_2024_fuer_GJ_2023.pdf), zuletzt gesehen: 08.07.2025.

**ZIV**: „Marktdaten Fahrräder und E-Bikes 2024“, S. 9, 27 und 30, URL: <https://www.zivzweirad.de/wp-content/uploads/2025/03/ZIV-Marktdatenpraesentation-2025-fuer-GJ-2024.pdf>, zuletzt gesehen: 08.07.2025.

### 8.3 Dokumentarfilme und Vlog-Beispiele

**Adventure Buddy**: „Von Berlin nach Asien mit dem Fahrrad – 2.500 KM BIKEPACKING - Der Film“, 3:08:54, 2.842.864 Aufrufe, 30.07.2022, TC 1:04:50-1:07:40, URL: <https://youtu.be/ELsh4PiCuq4>, zuletzt gesehen: 12.12.2024.

**Fritz Meinecke**: „Bikepacking Abenteuer Kirgistan“, TC 02:56:20 - 02:58:01, URL: <https://www.youtube.com/watch?v=W96fPXhoE2E>, zuletzt gesehen: 07.07.2025.

**Fritz Meinecke**: „REALTALK über Schule, Ausbildung & Studium | Fritz Meinecke Twitch Highlights“, TC 12:20-12:40 und 19:10, 16.03.2020, URL: <https://www.youtube.com/watch?v=d1xfjdU0Tk>, zuletzt gesehen: 07.07.2025.

**Fritz Meinecke**: „1.700km mit dem Fahrrad durch Marokko - Bikepacking Abenteuer - Folge 1“, 11.05.2025, URL: <https://www.youtube.com/watch?v=-TjQgTC0SVk>, zuletzt gesehen: 19.05.2025.

**Mahalo My Dude**: „We Tested The Best and Worst Bikepacking Set Ups“, 0:04, 13.09.2023, URL: <https://www.youtube.com/watch?v=9pbgyvSaRa4>, zuletzt gesehen: 27.02.2025.

**RADREISE unlimited**: „Das krassste Land auf meiner Radreise Extrem schön & extrem anstrengend - Das große FINALE“ 9:30-13:30 und 23:00 URL: [https://www.youtube.com/watch?v=P-9\\_2Z7E8gc](https://www.youtube.com/watch?v=P-9_2Z7E8gc), zuletzt gesehen: 27.02.2025.

**REI**: „Bikepacking on an Electric Bike! Everything you need to get started“, 01.08.2023, URL: <https://www.youtube.com/watch?v=f686llwp5Ag>, zuletzt gesehen: 08.07.2025.

**Roofless Cat**: „KIRGISTAN | Auf den Spuren der alten SILKROAD | Mit @FritzMeinecke und @skatepunk2425“, TC 00:00:00-00:05:10, URL: <https://www.youtube.com/watch?v=DFDQ8IEVdnY>, zuletzt gesehen: 07.07.2025.

**skatepunk2425**: „Bikepacking Kyrgyzstan mit @FritzMeinecke und @RooflessCat“, TC 02:50:00-02:03:18, URL: [youtu.be/2UBqijj3hl](https://youtu.be/2UBqijj3hl), zuletzt gesehen: 07.07.2025.

**Terry B**: „New Bike Day | Starlink Bikepacking Rig“, URL: <https://www.youtube.com/watch?v=lh6cyMECtXM>, zuletzt gesehen: 08.07.2025.