

Radsport-Bezirk: Büttgen • Dormagen • Düsseldorf • Neuss • Ratingen

# DÜSSELDORPIA ON TOUR 2026



RIDE THE SURFACE

FAHRBAHNEN • BELAG • UNTERGRUND

OUTDOOR • INDOOR

FOTO: MIKA LOHMAR, VFR BÜTTGEN  
@BETTY\_SCHMITZ\_PHOTOGRAPHY

# Ihre Rad-Experten in Düsseldorf

Große  
Auswahl an  
Top-Marken

**TREK**

**SPECIALIZED**

🚲 KALKHOFF  
cannondale



Jetzt Termin  
buchen!

**Bike  
Fitting**

Individuelle  
Radvermessung

Top-  
Beratung und  
erstklassiger  
Werkstatt-  
Service

**Edelhelfer**

Kreuzstraße 27 • 40210 Düsseldorf

[www.die-edelhelfer.de](http://www.die-edelhelfer.de)

[www.facebook.com/DieEdelhelfer](https://www.facebook.com/DieEdelhelfer)

📷 [www.instagram.com/die\\_edelhelfer](https://www.instagram.com/die_edelhelfer)

Geleitwort Udo Hempel

Ehrenmitglied RC Düsseldorfia 1890 e.V.



© Frank Ahlert

Liebe Radsportfreund\*innen,  
ich freue mich, dass Ihr unser neues  
Magazin 2026 lest.

Unser Verein besteht aus

- den erfahrenen Vorstandsmitgliedern, die den Verein seit Jahrzehnten führen, mit Vinzenz Steinmetz als 1. Vorsitzenden,
- HopperCycling unter der Leitung unseres 2. Vorsitzenden Martin Rausch: Les Bleus fahren in ihren blauen Trikots in großen Pelotons auf den Straßen unserer Region sowie
- der RadTourenFahrten-Truppe mit unserem Reiner Wudtke, der in der Saison 2025 erstmals bei den Senioren fährt und hier bundesweit Dritter geworden ist.

Wir sind hinter dem VfR Büttgen 1912 e.V. mit über 300 Mitgliedern, Cycling Club Düsseldorf e.V. (200 Mitglieder) und dem RSC Nievenheim e.V. (100) und Radschläger (90) mit 70 Mitgliedern der fünftgrößte Verein im Radsportbezirk Düsseldorf vor dem RSV Düsseldorf-Rath/Ratingen 1951 (50).

Für das Magazin 2025 hatte unser Chefredakteur Reiner Wudtke das Thema „Mensch und Maschine“ mit allen möglichen Facetten des Radfahrens vom Hochrad bis zum Kinder-Laufrad gewählt. Für das Magazin 2026 hat sich Reiner eines Themas gewidmet, dass derart komprimiert noch nie in Buch-, Magazin- oder Zeitschriften-Form erschienen ist: „Ride the Surface – Wissenswertes über Fahrbahnen, Belag, Untergrund - outdoor und indoor“. Das Format des Magazins erlaubt es, künstlerisch zu experimentieren.

Unser Magazin berichtet natürlich ausführlich über Asphalt, auf dem weltweit die meisten Kilometer mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Erstmals im Magazin ist der Frühjahressklassiker Paris-Roubaix mit seinen gefürchteten Passagen aus Kopfsteinpflaster, die besser mit einem Gravel- oder einem Mountainbike befahren werden sollten, über die wir selbstverständlich auch berichten. Beim Megavalanche in Alpe d`Huez rasen die Fahrer auf Downhill-Rädern mit fast 100 km/h über Gletschereis. Jonas Deichmann im Schnee. Wir stellen BMX vor. Indoor findet Ihr Artikel über Bahnradfahren sowie Kunstradsport als auch Radball und Radpolo und vieles mehr.

Im zweiten Teil folgen die Ehrungen der besten Freizeitfahrer auf Bezirks-, Landes- und Bundesebene.

Weitere Themen im digitalen Magazin:

<http://rc-duesseldorfia.de>

*Euer Udo Hempel*

# Inhaltsverzeichnis Düsseldorfia on Tour 2026



## **Ride the Surface**

- 7 Asphalt
- 15 Kopfsteinpflaster
- 16 Rad- und Nebenwege
- 24 Gravel
- 29 Cyclocross: Schlamm
- 34 Mountainbike
- 38 Alpe d`Huez: Eis, Lehm, Schotter, Asphalt
- 44 Schnee
- 47 BMX-Race, BMX Freestyle, Pumptrack, BMX-Street
- 55 Bahn, siehe auch das Bild links, Lars Witte und Friedhelm Kirchartz
- 66 Kunstradsport
- 74 Radball & Radpolo
- 83 Van Gogh Sternenacht-Radweg
- 84 **Ehrungen und Jugend**
- 85 Radsportbezirk Düsseldorf inklusive Interview Sascha Grünewald (Bild oben) und Bericht Mika Lohmar (Titelbild)
- 90 Breitensport „Best of NRW 2025“
- 93 Bundes-Ehrung German Cycling
- 101 **düsseldorfia digital**  
Bonusseiten in der digitalen Ausgabe:  
<http://rc-duesseldorfia.de>



## Wir wünschen Euch viel Spaß beim Lesen unseres Magazins



### Der Vorstand des RC Düsseldorfia 1890 e.V.

Bild oben Von links: Martin Rausch, Zweiter Vorsitzender und Team-Leader von HopperCycling, Vinzenz Steinmetz, Erster Vorsitzender, Horst Drechsler, Geschäftsführer und Pressewart, Reiner Wudtke, RadTourenFahrten-Fachwart, Heinz-Josef Heithorn, Kassenwart und Sieger von "Rund um die Kö 1969" als auch Mitglied der Bundes-Ehren-Gilde im Bund Deutscher Radfahrer / German Cycling.

Kooperation: Radsportbezirk Düsseldorf · Radsportverband NRW · German Cycling



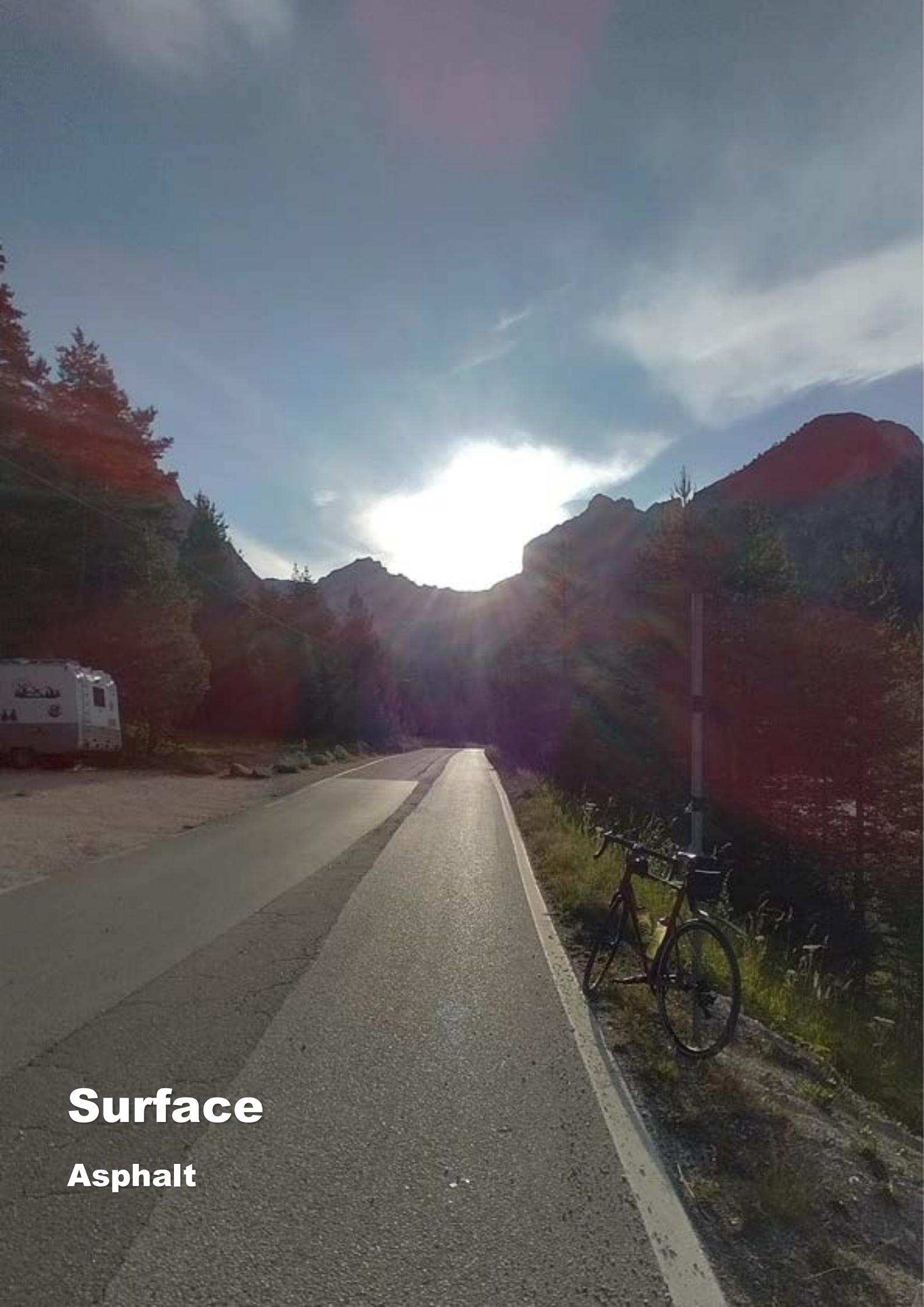


Bild oben: „Düsseldorf & Friends“ in Waldniel, von links: Klaus, Scout Thomas, Felix, Reiner, Kersten und Andreas

HopperCycling:  
Rechts Gruppe 1  
mit unserem  
2. Vorsitzenden  
Martin, unten  
Gruppe 2.



**HopperCycling®**  
D Ü S S E L D O R F



**Surface**

**Asphalt**

**In Düsseldorf als auch in Neuss** wurden im frühen 20. Jahrhundert erste Hauptverkehrsachsen für den wachsenden Autoverkehr geglättet. Nach 1945 beschleunigte der Wiederaufbau die vollständige Asphaltierung, getragen vom Leitbild der autogerechten Stadt. Obwohl es noch wenige Radwege gab, profitierten auch Radfahrer von asphaltierten Straßen.

In kleinen Ortschaften wie Büttgen begann die Asphaltierung deutlich später und meist erst ab den 1950er-Jahren, als die zuvor dörflichen Verbindungswege zu modernen, glatten Straßen für den Pendler- und Wirtschaftsverkehr ausgebaut wurden. Als Rennrad-Hotspot entwickelte sich Büttgen ab den 1970er-Jahren: Die neue Rennradbahn wirkte als Magnet und Vereine, Trainingsgruppen und die gute Lage im flachen, verkehrsarmen Umland gestal-

teten das Radsportdorf Büttgen zu einem beliebten Ausgangspunkt auch für den Rennradsport auf der Straße.

Radrennen auf innerstädtischen Rundkursen sind ohne Asphalt nicht denkbar. Unser Kassenwart des RC Düsseldorfia 1890 e.V., Jupp Heithorn, wurde Dritter der ersten Ausgabe des Straßenrennens Spurt in den Mai am 1.5.1963 in Büttgen, gewann dort auch 1965 (Foto unten links) und war in den sechziger Jahren stets unter den Top-Ten. Zudem gewann Jupp auch das zweite Rennen „Rund um die Kö“ 1969.

Gleichfalls unser Ehrenmitglied Udo Hempel (Foto unten rechts), damals noch für den RSV Düsseldorf-Rath/Ratingen fahrend, gewann „Rund um die Kö“ 1970 sowie im Trikot des VfR Büttgen im Olympiajahr 1972 als auch 1973.



Die Tour de Neuss (Bild unten) feiert nächstes Jahr ihr 25-jähriges Bestehen, traditionell wenige Tage nach dem Ende der Tour de France. Viele deutsche Tour Helden locken sodann das Publikum in die Neusser Innenstadt. Während die Sparkasse Neuss die Tour de Neuss als auch den Großen Preis der Sparkasse Neuss beim Spurt in den Mai in Büttgen sponsort, wird seit Jahrzehnten Rund um die Kö von der Sparkasse Düsseldorf unterstützt.



Das vierte in den letzten Jahren ausgetragene und jüngste Rennen im Bezirk Düsseldorf ist der Nievenheimer Ortschidsprint in Dormagen (Bild unten). Erstmals veranstaltet im Jahr 2019 vom RSC Nievenheim sowie finanziert von lokalen Unternehmen ist das Rennen eine wichtige regionale Veranstaltung, die auch den Nachwuchs fördert.



In Ratingen fand das letzte Radrennen im Jahr 2009 statt, hiernach wegen hoher Sicherheitsauflagen und schwindender Sponsorengelder nicht mehr. Dasselbe gilt für das ehemalige Rennen „Rund um Bilk“, das Sascha Grünwald, Vorsitzender der SG Radschläger Düsseldorf 1970 e.V. reaktivieren möchte.

Der Asphalt präsentierte sich zuletzt bei den Radrennen in Büttgen, Neuss und Dormagen als auch bei der Durchfahrt der Deutschlandtour durch Ratingen am 26.8.2023 in einwandfreiem Zustand. Die Königsallee in Düsseldorf, im Volksmund kurz Kö genannt, ist wohl der Prachtboulevard in Deutschland schlechthin. Dennoch wurden diverse Löcher im Asphalt nicht ausgebessert, jedoch immerhin farblich in Pink markiert (Foto unten). Derartige Krater / Mulden entstehen, wenn Regen oder Grundwasser durch kleine Risse in den



Asphalt dringt, der Untergrund unter dem Asphalt ausgespült wird und der Asphalt absackt. Für ein Radrennen ist so eine ungesicherte Vertiefung viel zu gefährlich – ein Rennradreifen kann darin sofort wegrutschen, mit hohem Sturzrisiko für das gesamte Feld.

Gemäß Angaben des Amts für Verkehrsmanagement der Stadt Düsseldorf wären solche offenen oder abgesackten Asphaltlöcher bei einem Profi-Rennen wie der Tour de France absolut undenkbar; beim Grand Depart in Düsseldorf 2017 hätten die Sicherheitsinspektoren der für die Strecke zuständigen ASO („Amaury Sport Organisation“, benannt nach der Gründerfamilie Amaury) die Strecke so nicht abgenommen. Mittlerweile ist der Schaden jedoch behoben. Unten die Termine der vier Radrennen im Bezirk Düsseldorf im Jahr 2026.



**Runde Löcher im Asphalt** sind sogenannte Güte-Messlöcher oder Bohrkernentnahmen. Dabei wird mit einer kreisförmigen Säge ein Stück Asphalt herausgeschnitten, um dies im Labor auf Dichte, Dicke und Alter zu prüfen. Grundsätzlich sind derartige Löcher direkt nach Bohrung zu verschließen. Insbesondere für Radfahrer sind diese extrem gefährlich, insbesondere bei Regen, wenn sie nicht erkennbar sind. Haftungsfragen würden den Inhalt des Magazins sprengen und werden in einer späteren Ausgabe analysiert.

## Radrennen 2026 in der Region Düsseldorf



**Freitag, 1.5.2026 – Spurt in den Mai im SportDorf Büttgen  
„Großer Preis der Sparkasse Neuss“**

**Sonntag, 21.6.2026 – Nievenheimer Ortsschildersprint**



**Mittwoch, 30.7.2026 – Tour de Neuss**

**Sonntag, 9.8.2026 – Rund um die Kö**

**CYCLING CLUB  
DÜSSELDORF**

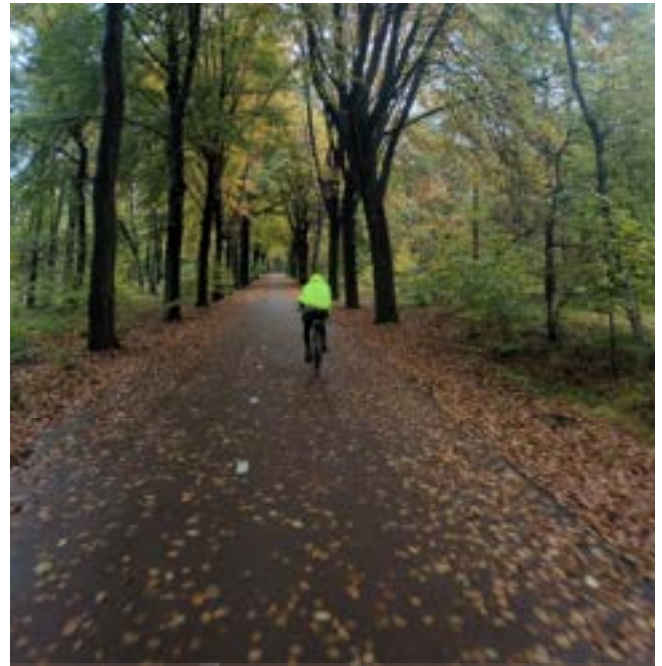


**Regen** verändert die Fahreigenschaften von Asphalt deutlich. Die oberste Schicht wird glatter, weil sich ein dünner Wasserfilm zwischen Reifen und Oberfläche legt. Besonders kritisch sind frisch einsetzender Regen und längere Trockenphasen davor: Staub, Gummibrieb und Ölreste lösen sich und bilden einen rutschigen Schmierfilm. Für Radfahrer bedeutet dies längere Bremswege, geringere Kurvenstabilität und ein erhöhtes Risiko, in Vertiefungen oder kleinen Löchern hängen zu bleiben. Eine angepasste Geschwindigkeit und ein ruhiger Fahrstil sind daher entscheidend, bis der Asphalt wieder abgetrocknet ist. Die Gefahr des Aquaplanings beim Radfahren im Regen ist jedoch praktisch ausgeschlossen:

Zum einen sind die Reifen schmal; das Profil hat bei Regen nahezu keine funktionale Bedeutung. Viele Rennradreifen geben mit einer Pfeilmarkierung die Laufrichtung vor, diese ist jedoch ein Konstruktions- und Haltbarkeitsmerkmal und hat keinen relevanten Einfluss auf die Reifenhaftung bei Nässe. Zudem ist die Kontaktfläche des Rennradreifens klein und der Druck je  $\text{cm}^2$  ist groß. Zudem ist die geringere Geschwindigkeit im Vergleich zu Autos



relevant, bei denen erst ab einer Geschwindigkeit von 60 km/h und viel Wasser auf der Straße Aquaplaning droht. Weitere Infos in unserer digitalen Ausgabe



Nasses oder feuchtes Laub wirkt für Rennradreifen wie eine Mischung aus Eis und Ölfilm. Die Blätter verlieren ihre Struktur, bilden eine glatte Schicht und verdecken zusätzlich Gefahren wie Kanten und Löcher. Für Rennradfahrer bedeutet dies einen massiv reduzierten Grip, längere Bremswege und ein deutlich erhöhtes Sturzrisiko, besonders in Kurven und beim Bremsen. Doch aufgepasst: Bei sehr langsamer, übervorsichtiger Geschwindigkeit kippt das Rad leichter weg, weil der Kreiseffekt der Räder Laufräder schwächer ist. Das Risiko ist am höchsten bei sehr niedriger Geschwindigkeit, besonders beim Anfahren, Rollenlassen oder Balancieren. Am sichersten ist ein ruhiges, gleichmäßiges Tempo ohne abruptes Bremsen oder Lenken. Hoffen wir auf gutes Wetter bei den RTFs im Jahr 2026.

# RadTourenFahrten im Bezirk Düsseldorf 2026



Ausrichtender	Datum	Titel	Start/Ziel	Startzeit	RTF Strecken in km	Brevet in km
 RSV Düsseldorf-Rath Ratingen 1951 e.V.	Neu: Sonntag, 23.3.2026	51. RTF Zwischen Rhein und Ruhr	Sporthalle Schulzentrum Lintorf, White-Bear-Lake-Platz 35, 40885 Ratingen	8:30h-10:30h	43, 82, 113	-
 RSC Nievenheim e.V.	Samstag, 18.4.2026	Nievenheimer Brevet ins Bergische	Südstr. 41 41542 Dormagen-Nievenheim Sportplatz Nievenheim	7:15h-9:30h	-	225
 RSC Nievenheim e.V.	Samstag, 9.5.2026	Nievenheimer RTF	Südstr. 41 41542 Dormagen-Nievenheim Sportplatz Nievenheim	9h - 12h	25, 59, 89, 115, 140	200
 RSV Düsseldorf-Rath Ratingen 1951 e.V.	Sonntag 30.8.2026	37. Dumeklemmer-Klassiker	Sporthalle Schulzentrum Lintorf, White-Bear-Lake-Platz 35, 40885 Ratingen	8:30h-10:30h	42, 82, 119	-
 RSC Nievenheim e.V.	Samstag, 19.9.2026	Rhein-Maas-Brevet zum Cauberg	Südstr. 41 41542 Dormagen-Nievenheim Sportplatz Nievenheim	7:15h-9:30h	-	225
 Förderverein Radsportstützpunkt Kaarst-Büttgen e.V.	Samstag 3.10.2026	44. Büttgener Herbst-RTF	Olympiastr. 5 41564 Kaarst-Büttgen Sportforum/Radsporthalle	9h - 11:30h Brevet 7:30h-8:00h	45, 78, 111	200

**Fahrten bei Schnee** oder nach abgetautem Schnee bergen das zusätzliche Risiko, das Salz Stahlteile und Lager angreift. Streusalz zieht Wasser aus der Luft an. Dadurch bleibt der Asphalt feucht, obwohl es nicht regnet. Der Salz-Film bindet Feuchtigkeit und hält sie auf der Oberfläche. Deshalb ist es ratsam, das Rad nach derartigen Fahrten stets mit viel Wasser zu reinigen.

**Bei Hitze** wird Asphalt weich und verformbar. Bei 35–40 °C Lufttemperatur liegt die Asphalttemperatur bei 60–70 °C. Schon wenige Zentimeter oberhalb der Oberfläche ist die Temperatur deutlich niedriger. Da sich Licht in der Luft je nach Dichte mit leicht unterschiedlicher Geschwindigkeit bewegt, wird es gebrochen und die Luft beginnt zu flimmern.

14.7.2003. Der Baske Joseba Beloki lag bei der Tour 40 Sekunden hinter Lance Armstrong. In jenem Jahr war

Armstrong nicht souverän und wirkte verwundbar. Abfahrt vom Col de Manse nach Gap. Eine lange Gerade vor einer Kurve machte die Abfahrt sehr schnell. Beloki vor Armstrong.



Wikimedia Commons: *Rochette Beloki curve.png*, CC BY-SA 4.0.

Die berühmte Rechtskurve hat eine leichte Außenneigung, das Gegenteil einer idealerweise nach innen geneigten Kurve. Bei 40 °C Lufttemperatur war der Bitumen weich geworden. Auf den Fernsehbildern ist gut zu sehen, dass der Asphalt ein Flickenteppich war. Beloki raste in eine aufgeweichte Passage. Verlor die Kontrolle über sein Rad. Stürzte. Brach sich Hüfte, beide

Ellenbogen und beide Handgelenke.

Mit ausreichend Abstand hinter Beloki fährt Lance Armstrong. Unvergessen, wie Armstrong dem schwer verletzt am Boden liegenden auswich, eine Notroute über die Serpentine nahm, unterhalb der Serpentine das Rad über einen Zaun hob und wieder auf die Straße kam. Sein Toursieg 2003 wurde ihm später aberkannt. Beloki konnte zwar von 2004 bis 2006 weiterfahren, jedoch nie mehr auf dem Niveau wie zuvor.

**Asphalt schmilzt** in den Alpen schneller als in den Pyrenäen. Grund ist die unterschiedliche Körnung. In beiden Regionen wird das Gestein verwendet, dass direkt vor Ort verfügbar ist. Eine feinere, härter gebrochene Granit- oder Gneis-Körnung wird in den Alpen verwendet, die eine glattere Oberfläche ergibt. Dieser feinkörnige Alpen-Asphalt bindet Bitumen direkt an der Oberfläche, weshalb der Untergrund bereits bei geringer Hitze weich wird. In den Pyrenäen dominieren schiefer- und sandsteinreiche, gröber brechende Gesteinskörnungen: Diese machen den Asphalt deutlich rauer und körniger. Obwohl die Gesteinskörnung zwischen Alpen und Pyrenäen objektiv unterschiedlich ist, merkt man diesen

Unterschied beim Rennradfahren oft kaum, weil moderne Reifen vieles wegfiltern. Aufgrund der gröberen Körnung bieten die Pyrenäen zudem bei Regen einen besseren Grip bei Nässe.

**Asphaltpinseleien zeigt das Foto unten**, mit freundlicher Genehmigung des Düsseldorfer Fotografen Philipp Hympendahl: Einen steilen, asphaltierten Helling der belgischen Frühjahrsklassiker.

Bereits einen Tag vor dem Fahrerfeld hatten eifrige Hände den Asphalt mit Schriftzügen vollgepinselt. Hier eignet sich weiße Betonfarbe am besten. Die Fans bemalen die Straßen, um Fahrer sichtbar zu unterstützen und weil es eine feste, traditionsreiche Ausdrucksform der Radsportkultur ist. Die Fahrer auf dem Bild unten werden jedoch hiervon kaum etwas gesehen haben, da sie im Peloton den Berg hochjagen.

Das Titelbild dieses Beitrags hätte beinahe ein weiß gepinselt „Düsseldorpia on Tour“ vollendet. Ich habe jedoch nicht die Straße angestrichen (Pinsel und Farbe hatte ich bereits in der Hand), weil ich Respekt vor der Landschaft in den Dolomiten und der Straße hatte. Zudem war auch auf dieser Nebenstraße doch ziemlich viel Verkehr.



**Professioneller** geht es im Zielbereich der Tour de France zu: Die 7. Etappe der Tour de France Femmes 2025 gewann die Französin Maëva Squiban vom Team „UAE ADQ“. Die Bilder unten zeigen, wie sie mit großem Abstand vor den Verfolgern in Chambéry die Etappe gewann, und zwar mit rund 500 Metern Vorsprung vor den Verfolgerinnen (alle drei Fotos: Wikimedia Commons CC BY-SA 4.0, Florian Pépellin). Später wurde die Bretonin als kämpferischste Fahrerinnen der Tour 2025 ausgezeichnet.



Die Fans pinseln ihre Schriftzüge mit Betonfarbe auf den Asphalt. Diese sind noch Jahre später zu sehen (außer in der Schweiz, dort werden sie unmittelbar nach den Rennen mit Hochdruck-Wasser und Bürsten entfernt).

Der „SKODA“-Schriftzug auf den beiden Fotos wird dagegen nicht in Richtung der Fahrer\*innen aufgetragen, sondern entgegengesetzt in Richtung der TV-Kameras. Diese Bodenlogos werden am Vormittag oder früh am Mittag angebracht, sobald der Zielbereich für den Verkehr gesperrt ist. Der Schriftzug wird mit großen Schablonen und mit temporärer, wasserlöslicher Straßenfarbe aufgetragen. Diese Farbe ist rutschfest und beeinträchtigt nicht die Griffigkeit des Belag und die Reifenhaftung. Die Farbe muss antrocknen, damit sie nicht verschmiert. Sodann werden Testbilder mit TV-Kameras und Drohnen gemacht, um die Qualität der Logos zu prüfen.

Der Zielbereich wird frühzeitig abgenommen und freigegeben, damit die Logo-Markierungen wie der SKODA-Schriftzug korrekt platziert, sicher begehbar und befahrbar und für die TV-Standards optimal sichtbar sind.

Nach der Etappe lässt sich das offizielle SKODA-Logo leichter entfernen als die Fan-Pinseleien, da dieses mit wasserlöslicher, rutschfester Eventfarbe aufgetragen wird.



Kopfsteinpflaster entstand im Mittelalter als robuste Lösung für Handelswege und Stadtstraßen. Die unregelmäßigen Natursteine boten Halt für Pferde, leiteten Wasser zuverlässig ab und waren langlebiger als jede andere verfügbare Oberfläche. Ab dem 19. Jahrhundert wurde das Pflaster systematischer verlegt und prägte die Infrastruktur vieler europäischer Regionen, bevor im 20. Jahrhundert Asphalt besseren Straßenbelag bot. Heute gilt Kopfsteinpflaster vor allem als historisches Erbe – und im Radsport als ikonisches, technisch anspruchsvolles Terrain.

Das bekannteste Radrennen auf Kopfsteinpflaster ist Paris – Roubaix, die Hölle des Nordens. Das Bild unten zeigt eine der dreißig Kopfsteinpflaster-Passagen, mit freundlicher Genehmigung von Phillip Hympehdahl, Düsseldorf.

Rekordsieger ist der Belgier Roger de Vlaeminck, der in den siebziger Jahren viermal gewann. Die letzten die Rennen gewann der Belgier Mathieu van der Poel. In diesem Jahr könnte er am 12. April 2026 mit de Vlaeminck gleichziehen. Dies, obwohl van der Poel vor seinem ersten Sieg im Jahr 2023 geäußert hatte: „I don't

really like cobblestones.“ Nach dem Rennen äußerte er sich wie folgt:

„Das bedeutet mir sehr viel. Es ist so ein hartes Rennen. Ich habe richtig gelitten. Das Tempo war super schnell.“

So muss auch über Kopfsteinpflaster gefahren werden, super schnell. Bei niedriger Geschwindigkeit

- spürt der Fahrer jeden Schlag,
- wird das Rad instabiler, der Fahrer muss mehr korrigieren,
- steigt die Gefahr, hängen zu bleiben oder seitlich versetzt zu werden.

Bei höherem Tempo dagegen

- gibt es weniger Schläge,
- verschmelzen die Unebenheiten zu einem gleichmäßigeren Muster,
- fliegt das Rad über die Steine, statt in jeder Fuge einzusacken.

Deshalb sagen die Profis: „Langsamer wird es schlimmer. Schneller wird es ruhiger.“

Kopfsteinpflaster ist Materialtest: Reifen, Laufräder, Schrauben und Klemmungen sind die ersten Schwachstellen. Vibrationen lösen, was nicht perfekt montiert ist und harte Schläge zerstören, was zu leicht gebaut ist.





Radweg-  
schäden

**Surface**

**Rad- und Nebenwege**

**Düsseldorf** verfügt mit rund 620.000 Einwohnern und einer Größe von 217 km<sup>2</sup> gemäß des Fahrradnetzplans der Landeshauptstadt über ein 700 km langes Bezirksnetz an baulich getrennte und markierten Radwegen. Dieses ist seit 2016 stark ausgebaut worden: Einführung des Radhauptnetzes, Ausbau von Fahrradstraßen, erste geschützte Radfahrstreifen sowie seit 2023 Knotenpunktwegweisung.

Das NRW-Fahrradgesetz von 2022 verpflichtet gleichfalls den Rhein-Kreis Neuss (Stadt Neuss sowie das gesamte Kreisgebiet) zum Ausbau der Radwege. Der Rheinkreis Neuss verfügt mit rund 460.000 Einwohnern auf 577 km<sup>2</sup> gemäß Angaben des Kreises über rund 1.200 km Radwege.

Bei den folgenden Zeichen besteht Radwegpflicht:



Bei diesen Zeichen muss der Radweg befahren werden, sofern er passierbar ist. Sind auf dem Schild im oberen Teil Frau und Kind abgebildet, so müssen auf dem gemeinsamen Fuß- und Radweg Radfahrer auf Fußgänger Rücksicht nehmen. Ist das Fahrrad im linken (rechten) Teil des Schilds, so ist der Radweg links (rechts) und der getrennte Fußweg auf der anderen Seite.

Interessanterweise weiß kaum ein Radfahrer, dass er bei gekennzeichneten Radwegschäden auf die Fahrbahn ausweichen darf. Ausweichen ist rechtlich auch erlaubt, wenn der Radweg unbenutzbar oder das Befahren unzumutbar ist: Massive Schäden, Hindernisse, Eis, Scherben); hier darf der Radfahrer auf die Fahrbahn ausweichen. Dies ist durch die Rechtsprechung gedeckt und wird gleichfalls vom ADFC derart beschrieben.

Auch für Rennradfahrer mit Lizenz besteht eine Radwegpflicht, die StvO sieht keine Ausnahme für Lizenzfahrer vor. Dies kann durch Ausweichen auf radweglose Landstraßen und Nebenwege umgangen werden. Zudem sprechen sich Teams und Verbände mit den zuständigen Behörden ab, damit Trainingsrouten offiziell freigegeben werden. Für Radfahrer ist das Zusatzzeichen VZ 2010 „Radwegschäden“ gefühlt eines der am meisten vorkommenden Verkehrszeichen.

Um die Güte der Radwege und Nebenstrecken im Rhein-Kreis Neuss sowie im nördlichen Düsseldorf zu beurteilen, sind wir je eine Permanente des VfR Büttgen sowie eine des RV Düsseldorf-Rath/Ratingen abgefahren. Diese Permanenten können das ganze Jahr über mittels eines Tracks auf dem Navi gefahren werden.



## Permanente des VfR Büttgen e.V. „Durch den Kreis Neuss“

Die Strecke ist 76 km lang und führt von Radsport Schumacher in Büttgen an drei historischen Wahrzeichen des Kreis Neuss vorbei:

Etwas abseits des Tracks liegt das barocke Schloß Dijk, auf dem vielfältige Veranstaltungen durchgeführt werden.



Foto: Herbert Horche, 2011 – Schloss Dijk. Lizenz: CC BY-SA 4.0, via Wikimedia Commons

Sodann führt uns der Weg an Kloster Knechtsteden vorbei, einer romanischen Basilika aus dem 12. Jahrhundert mit einem schönen Biergarten vor dem Torhaus.



Am bekanntesten ist die Zollfeste Zons als wehrhafte Anlage 1372/73 mit Mauern, Türmen und Gräben errichtet, nachdem der Rheinzoll von Neuss nach Zons verlegt worden war. Bis ins 18. Jahrhundert kontrollierte Zons den Rheinhandel und nahm Zölle ein.



Der Mühlenturm auf dem Bild oben war bis 1907 in Betrieb und bietet heute einen schönen Ausblick auf das historische Zons mit seinen 7 km<sup>2</sup>.

Die Karte unten zeigt die Tour einschließlich Anfahrt und Abfahrt von / nach Düsseldorf.



## Dumeklemmer-Permanente des RSV Düsseldorf-Rath/Ratingen 1951 e.V.

Der Dumeklemmer erinnert an den mutigen Ratinger Jungen, der sich beim hastigen Zuschlagen des Stadttors den Daumen einklemmte, damit die Angreifer außerhalb der Stadt bleiben.

73 km geht es flach von Angermund im Uhrzeigersinn über die Flughafenbrücke bis hinter Willich und zurück. An der zum Radweg ausgebauten ehemalige Bahntrasse von Krefeld nach Mönchengladbach steht eine Deutz-Rangierlok, 1952 gebaut, heute ein beliebtes Fotomotiv.



Gleichfalls schön anzusehen die Alpakas in Willich-Schiefbahn. Dort weidet eine Alpaka Herde ganzjährig draußen direkt an einem kleinen Nebenweg. Die aus den Anden Südamerikas stammenden Alpakas sind Kälte gewohnt und liefern feine,



warme Wolle. Alpakas haben einen langen Hals, ein puscheliges Gesicht und einen stets erstaunten Blick. Fotografisch ist dieser jedoch leider schwierig einzufangen.



Kurz vor dem Ziel in Angermund liegt in einem weitläufigen Park mit Anfahrt über eine Allee aus Rotbuchen das historische Wasserschloss Heltorf, seit Jahrhunderten im Eigentum der Familie von Spee. Erstmals im 12. Jahrhundert errichtet wurde das Schloss im 18. und 19. Jahrhundert mehrfach umgebaut und erweitert. So ist das Schloß heute eine Mischung aus mittelalterlichen, barocken und klassizistischen Elementen.

Start als auch Ziel ist die Bäckerei „Mehr als Brot“ in Angermund, die zum Rasten einlädt.



**Die Routen** sind, wie zu erwarten, gut zu befahren: Die Vereine haben schöne Strecken auf Nebenwegen ausgesucht. Selten geht es auf Radwegen. Bei Schloss Dijk führt die Büttgener Route ein kleines Stück über einen geschotterten Radweg. Hier wäre Asphalt angebracht.



In Lüttenglehn, kurz vor Büttgen, zeigt sich der größte Feind des Radwegs: Wurzeln heben den Asphalt an, erzeugen Schwellen und machen Wege nur schwierig oder kaum befahrbar.

Kälte und Frost geben sodann dem Radweg den Rest. Derartige Stellen können nicht schnell befahren werden. Noch schlimmer wird es, wenn der Radweg an eine Baumreihe steht, deren Wurzeln den Asphalt über ein längeres Stück nach oben gedrückt haben.

Das Bild unten zeigt eine Fräsung. Eine



Möglichkeit ist das Fräsen des Radwegs, so dokumentiert auf der Heimfahrt in Kaarst: Hier hat eine Asphaltfräse die hochgedrückten Stellen abgefräst und die Oberfläche wurde verschliffen. Gefräste Radwege sehen wir am Niederrhein jedoch leider selten.

Fräsen beseitigt jedoch nicht die Ursachen, denn die Wurzeln wachsen weiter und die Schwellen kommen nach einiger Zeit wieder, teilweise stärker, weil die Wurzeln weiterwachsen. Wiederholtes Fräsen dünnt den Asphalt aus und macht ihn instabil.

Dauerhafte Lösungen, die Kommunen jedoch aus Kostengründen selten umsetzen, sind das Einbauen von Wurzelbrücken und Wurzelbarrieren, der komplett neue Aufbau des Radwegs mit flexiblerer Bauweise sowie die gezielte Pflege der Bäume als auch eine Verlegung des Radwegs mit einem größeren Abstand zu den Baumreihen.

Da ist es schon kostengünstiger, ein Schild Radwegschäden aufzustellen, so gesehen direkt hinter dem Sportforum in Büttgen auf der Heimfahrt.



**Frost** ist der zweite Feind des Asphalts. Asphalt ist leicht porös: Winzige Risse, Fugen und Oberflächenöffnungen gehören zu seinem natürlichen Aufbau. In diese Mikrostrukturen dringt Regenwasser ein. Sobald die Temperaturen unter den Nullpunkt sinken, friert das Wasser und wird zu Eis mit einem 9% höheren Volumen und dehnt sich aus.

Es entstehen Risse, diese werden weiter aufgedrückt, feine Poren werden gesprengt und die Struktur weiter aufgedrückt. Die Schäden entstehen durch wiederholte Frost-Tau-Zyklen: Beim Gefrieren sprengt das frierende Wasser die Struktur. Beim Auftauen dringt neues Wasser ein. Beim nächsten Frost wiederholt sich der Prozess intensiver. Mit jedem Zyklus wird der Schaden größer: Aus Mikrorissen werden sichtbare Netzrisse und aus diesen entstehen Schlaglöcher. Asphalt lebt von der Flexibilität seines Bitumenanteils. Bei frierenden Temperaturen wird zudem der Bitumen spröde. Dringt sodann Wasser in die unteren Schichten des Asphalts vor, verliert dieser seine Tragfähigkeit: Beim Befahren wirken punktuelle Lasten auf bereits geschwächte Bereiche, so dass weitere Abplatzungen und Schlaglöcher entstehen.



Das Bild oben zeigt die Rhein-Auen bei Kaiserswerth.

Das folgende Bild zeigt Frostschäden auf dem Rheindeich bei Kaiserswerth.



Hier ist Ausbessern des Asphalts dringendst angeraten. Doch dies kostet natürlich. Noch mehr kostet es, den Weg hochwertig zu asphaltieren. Denn Asphalt ist nicht gleich Asphalt, es gibt verschiedene Asphaltmischungen mit unterschiedlichen Körnungen, Bitumenarten und Zusatzstoffen. Hochwertige Asphaltarten sind wasserabweisender, bilden weniger Risse, sind temperaturbeständiger und mechanisch belastbarer.



Mit dem billigsten Asphalt kostet es minimum 100.000 Euro, einen fünf Meter breiten Weg einen Kilometer zu asphaltieren. Die Kosten für einen frostbeständigen Weg mit wesentlich längerer Lebensdauer liegen bei dem fünffachen.

**Radwege** sind jedoch nicht nur aus Asphalt. Das folgende Bild zeigt die Fischerstraße in Düsseldorf unweit der Redaktion stadteinwärts: Links ein asphaltierten Radweg, zu Beginn mit roter Radwegfarbe gekennzeichnet. Diese macht den Radweg deutlich sichtbar und erhöht die Aufmerksamkeit von Autofahrern an kritischen Stellen. Dennoch lebensgefährlich, da Autofahrer Radfahrer sowohl an einer Einfahrt zu einer Tiefgarage schneiden als auch Rechtsabbieger an der nächsten Kreuzung. Wozu wurde den Autofahrern eine ganze Spur weggenommen, zumal auf dem Bild rechts der alte, viel sicherere Radweg weiterhin genutzt wird?



Nähe zum Rhein aufgreift und die Promenade optisch mit dem Fluss verbindet. Jedoch sind diese Platten grau, nicht rot, und für Fußgänger nicht immer direkt als Radweg zu erkennen.



Zudem ist die Bauweise aus Platten viel günstiger als ein asphaltierter Weg: Platten entwässern besser und reagieren weniger empfindlich auf Frost. Die Platten sind einfach zu verlegen und leicht auszutauschen. Auf dem nächsten Foto ein für Fußgänger verbotener Plattenweg, Auffahrt zur Maas-Brücke in Venlo, Bild oben rechts.



Etwas Besonderes haben sich die Düsseldorfer Stadtplaner für den Radweg an der Rheinufer-Promenade in Düsseldorf ausgedacht: Die Platten dort sind gestalterisch als abstrahierte Wasserwellen gedacht – ein Muster, das die

Zudem ein Gräuel ist die Überquerung des Platzes am Schlossturm mit dem Rad. Hier sind der ADFC und die Stadt Düsseldorf gefragt.



# Miteinander. Mittendrin.

**Gemeinsam mit Ihnen  
setzen wir auf Respekt,  
Offenheit und Vertrauen.**

[sskduesseldorf.de](https://www.sskduesseldorf.de)

**Weil's um mehr als Geld geht.**



**Stadtsparkasse  
Düsseldorf**



**Surface**

**Gravel: Zu den Wildpferden im Hambacher Forst**

**Gravel-Cycling** bewegt sich zwischen Rennrad und Mountainbike. Entscheidend ist der Untergrund, für den das Gravelbike optimiert ist. Ein Gravelbike verbindet die Effizienz eines Rennrads mit der Robustheit eines Mountainbikes und rollt dank breiter, profilierter Reifen gut über wechselnde Untergründe.

Ein Rennrad ist dem Gravelbike immer dann überlegen, wenn der Untergrund wirklich schnell ist: Glatter Asphalt, feiner Belag, lange Geradeauspassagen und Anstiege, bei denen das geringere Gewicht, die Aerodynamik und die schmalen, harten Reifen ihre volle Effizienz ausspielen.

MTBs sind überlegen auf Wurzeln, großem Geröll, tiefem Schotter, matschigen Trails und steilen, ruppigen Abfahrten, weil Federweg, breite Reifen und flacherer Lenkwinkel deutlich mehr Traktion und Stabilität bieten.

Gravel-Terrain umfasst feste Naturwege, feinen Schotter (fine gravel) und gröberen, unruhigen Schotter (coarse gravel), die zusammen den typischen Mix aus Geschwindigkeit, Grip und leichter technischer Herausforderung ergeben.



Ein optimales Terrain in unserer Region ist die Sophienhöhe bei Jülich, eine künstlich aufgeschüttete, heute bewaldete und vielseitig erschlossene Landschafts- und Erholungsfläche, die aus dem Abraum des Tagebaus Hambach entstanden ist und bis zu 291 über NN aus der Jülicher Börde herausragt. Von der Spitze des Römerturms auf 302 m Höhe bietet sich ein atemberaubender Blick auf die Mondlandschaft des Hambacher Tagebaus und die Eifel im Hintergrund sowie bei klarer Sicht bis zum Kölner Dom. Der Siegerentwurf der neuen Landmarke auf der Sophienhöhe sieht einen rund 40 Meter hohen Aussichtsturm vor, der bis zum Jahr 2029 gebaut werden soll.



In der Goldenen Aue im Hambacher Forst auf der Sophienhöhe (siehe auch den roten Punkt auf der Karte links) leben seit Juni 2024 sieben halbwilde Konik-Wildpferde. Diese weiden Gräser, Kräuter, junge Triebe und Sträucher ab, so dass die Goldene Aue nicht zuwächst. Es entsteht ein Muster aus kurzgefressenen Flächen, höheren Grasinselfen und offenen Bodenstellen, was den Artenreichtum vieler Pflanzen- und Insektenarten auf der Goldenen Aue fördert.

Die Wildpferde sind in einem großen Areal eingezäunt. Menschen haben hier Zugang, die Wildpferde verhalten sich jedoch Menschen gegenüber ruhig und scheu, halten Abstand und gehen Begegnungen in der Regel aus dem Weg. Auf Facebook sind unter „Rad-sport/Freizeitsport - SV Malefinkbach e.V.“ weitere Bilder auch der Wildpferde zu sehen.



Zwei offizielle Touren von German Cycling führen an den bzw. in der Nähe der Wildpferde vorbei: Der zweite Neuland-Hambach-Gravelride am Sonntag, den 22.3.2026, wird vom SV Malefinkbach 1983 e.V. aus der Landgemeinde Titz und dem TV 1885 Huchem-Stammeln e.V. aus der Landgemeinde Niederzier ausgerichtet; dies in Kooperation mit der Neuland-Hambach GmbH, welche die Landschaft des Nachbarbergbaus entwickelt. Eine der Routen streift den Rand der Goldenen Aue und passiert auch das Gebiet der Wildpferde, ohne in deren Kernzone einzudringen.

Insgesamt gibt es vier Routen zwischen 22 km mit 150 hm und 76 km mit 750 hm.

Zudem führt die „Gravel Permanente Sophienhöhe“ des SV Malefinkbach mit maximal 58 km und 550 Höhenmetern als feste, ganzjährig fahrbare Rundstrecke über und um die Sophienhöhe. Mit einem kleinen Abstecher können von hier aus auch die Wildpferde im Hambacher Forst an der Goldenen Aue am Wildpferde-Areal besucht werden.

**Bitte die Wildpferde aus ausreichender Distanz beobachten.**

**Die Tiere bitte weder füttern noch berühren.**

**Bitte die Wege nicht verlassen, um die Tiere nicht zu bedrängen.**



## Der SV Malefinkbach im Jahr 2026



### Vorsitzender Ulrich Goebbels

Liebe Radsportlerinnen und Radsportler, neues Jahr, neue Aufgaben und Veränderungen.

Unsere Gravelride am 22.3.2026, die Neuland Hambach Gravelride, steht wieder vor der Tür. Letztes Jahr hatten wir 616 Teilnehmer, da sind wir förmlich überrannt worden. Wir versuchen mit mehr Personal und einem zweiten Grill die Wartezeiten nach dem Radfahren zu verkürzen. Auch jetzt schon sind die Voranmeldungen höher als letztes Jahr. Hoffentlich spielt das Wetter wieder so gut mit wie im Jahr 2025.

Den Kids-cup konnten wir auch ohne Unterstützung durch einen Sponsor beibehalten. Dieses Jahr gibt es dafür 12 Angebote für Veranstaltungen in der Region Köln-Bonn-Aachen. Unterstützt wird das ganze durch den Radsportbezirk Köln, im Besonderen darf ich da Manfred Orthmann nennen. Am Ende muss man an 7 Veranstaltungen teilgenommen haben.

Letztes Jahr konnten wir diejenigen, welche das sportliche Ziel erreicht

hatten, je nach Alter zu den Kölner Haien oder in den Kölner Zoo schicken, natürlich kostenlos. Wir hoffen, dass dieses Jahr auch realisieren zu können.

Dann unsere RTF am 6.9.2026, wieder mit Marathon. Hatten wir beim Marathon im ersten Jahr knapp 30 Teilnehmer, so hatte sich die Teilnehmerzahl letztes Jahr verdoppelt. Deshalb veranstalten wir dieses Jahr erneut einen Marathon. Unsere Strecken, gerade die ersten 70 km, gehen oft am Tagebau vorbei mit Aussicht auch in den Tagebau; dies sind Strecken, die sonst nicht zugänglich sind. Wir zeigen auf den Strecken das Gute, aber auch das Negative, das der Tagebau mit sich bringt.

Zum Schluss im Jahr das Zeitfahren. Der Termin ist später als letztes Jahr, da vom 1. Mai bis Anfang September stets Veranstaltungen in der Region Köln sind. Zudem benötigen wir dieses Jahr eine neue Strecke: Aufgrund des Rohrleitungsbaus vom Rhein zu den Tagebauen ist die Speedway Strecke nicht mehr nutzbar.

Wir haben schon zwei alternative Strecken ins Auge gefasst, müssen dies jedoch mit RWE abklären. Wir wollen alles versuchen, wieder eine Strecke zu finden, die autofrei ist.

Der SV Malefinkbach und ich wünschen allen Radfahrenden ein unfallfreies Jahr, dass Sie Ihre Ziele für 2026 erreichen, und wir hoffen, Euch bei unseren Veranstaltungen anzutreffen.

*Euer Ulrich Goebbels*





**Surface**

**Cyclocross: Schlamm**

© [betty\\_schmitz\\_photography](#)

**Cyclocross** ist neben Straße, Bahn, MTB, Halle, Trial, BMX sowie Breiten-sport und Gravel eine der neun Rad-sport-Disziplinen, die German Cycling gemäß deren Homepage German Cyc-ling: Die Heimat des Radsports betreut.

Im Jahre 1900 begannen Straßenrenn-radfahrer an der Cote d'Azur, vor Be-ginn der Saison ihre Kondition mit Fahr-ten über Stock und Stein aufzubauen. Sie fuhren steile Anstiege und Abfahr-ten und begannen, ihre Räder zu schul-tern, um schneller voranzukommen. Im Jahr 1903 steckten sie eine Strecke im Gelände auf Feld- und Waldwegen ab und fuhren ein erstes Rennen. Im glei-chen Jahr startete die erste Tour de

France, 34 Jahre nach dem ersten do-kumentierten Profirennen Paris – Rouen im Jahr 1869. Querfeldein war geboren. Die erste offizielle Weltmeis-terschaft, „Championat du Monde de Cyclo-Cross“, fand 1950 in Paris statt. Sieger war der Franzose Jean Robic, der bereits 1947 die erste Tour de France nach dem zweiten Weltkrieg ge-wonnen hatte. Er war der erste Fahrer, der das Gelbe Trikot erst auf der letzten Etappe gewann.

Exkurs: Der zweite, dem dies gelang, war Greg Lemond 1989, beim legendä-ren Zeitfahr-Sieg auf dem Champs Ely-see beim knappsten Tour Sieg aller Zei-ten, 8 Sekunden gegen Laurant Fignon.



Da bei der Tour auf der letzten Etappe traditionell nicht mehr angegriffen wird und der Sprint in Paris einem faktischen Nichtangriffspakt folgt, konnte nur ein Fahrer am vorletzten Tag erstmals das Gelbe Trikot übernehmen: 2020 gelang dies Tadej Pogačar, der ohne nennenswerte Teamunterstützung stets zusammen mit dem großen Favoriten Primož Roglič fuhr. Im Bergzeitfahren auf der vorletzten Etappe konnte Tadeji erstmals das Maillot Jaune überziehen.

Traditionell wurde die Sportart in Deutschland Querfeldein genannt. Erst ab den 1990er Jahren setzte sich auch in Deutschland der internationale Begriff Cyclocross durch. Deutsche Weltmeister waren Rolf Wolfshohl 1960, 1961 und 1963 sowie Klaus-Peter Thaler 1985 und 1987. Wolfshohl wurde 1968 sechster Der Tour de France, Klaus-Peter Thaler trug 1978 zwei Tage das Gelbe Trikot.

Diese beiden Sportler waren Allrounder. Erst wieder ab dem Jahr 2015 gewannen Tour de France Profis die Weltmeisterschaften im Cyclocross: Mathieu van der Poel gewann 2015 als auch 2019 bis 2021 sowie 2023 bis 2026. Seine Phalanx wurde lediglich durchbrochen vom Belgier Wout van Aert 2016 bis 2018 sowie dem britischen Abfahrtsspezialisten Tom Pidcock im Jahr 2022.

War Klaus-Peter Thaler viermal deutscher Meister im Cyclocross, so konnte Rolf Wolfshohl diesen Titel dreizehn Mal gewinnen. Bei den Herren dominierten in Deutschland ab 2008 Philipp Walsleben (6 Titel), hiernach Marcel

Meisen (10) und von 2024 bis 2026 Sascha Weber (3). Die drei sind auf Cyclocross spezialisiert, keiner hat je an der Tour de France teilgenommen. Auch bei Weltmeisterschaften errang seit dem Jahr 2000 einzig Sascha Weber eine Top-Ten Platzierung, im Jahr 2017 war er 10. bei der WM in Luxemburg.

Bei dem deutschen Damen errang Hanka Kupfernagel die erste offizielle Weltmeisterschaft im Jahr 2000, sie war bis zum Jahr 2010 stets in den Top Ten und gewann insgesamt vier Weltmeistertitel. Hanka ist die erfolgreichste und vielseitigste deutsche Radfahrerin, da sie gleichfalls im Einzelzeitfahren auf der Straße im Jahr 2000 die Silbermedaille bei Olympia gewann und im Jahr 2007 in dieser Disziplin gleichfalls Weltmeisterin war. Foto unten Hanka 2012 in Thüringen.



Foto: aka / Wikimedia Commons / CC BY-SA 3.0

Bis auf das Foto von Hanka Kupfernagel sind alle Fotos in diesem Bericht sind von Betty Schmitz, geschossen bei der Deutschen Meisterschaft im Cyclo-cross vom 10. – 11. Januar 2026 in Bensheim bei Darmstadt.

Die Abbildung unten zeigt die Strecke:



Der Kurs in Bensheim misst 2,6 km mit 60 Höhenmetern und verbindet schnelle Asphaltgeraden mit langen Rasenpassagen, kurzen Schotterabschnitten und einem kompakten Sandsektor.

Die beiden Depots liegen bewusst getrennt im Streckenverlauf. Sie dienen als technische Zonen, in denen Fahrerinnen und Fahrer Räder oder Laufräder wechseln können – ein zentraler Bestandteil des modernen Cross-Sports. Materialwechsel werden notwendig, wenn sich der Untergrund zusetzt, der Reifendruck nicht mehr zur Strecke passt oder sich die Bedingungen während des Rennens verändern. Da die Depots nicht direkt hintereinander liegen, entstehen klare taktische Entscheidungen: früh wechseln, um ein sauberes Rad zu haben, oder später, um den Rhythmus nicht zu unterbrechen. Als künstlichen Hindernisse sind zwei Hürden eingebaut, die das Tempo reduzieren und damit einen Rhythmuswechsel erzwingen. Präzises Ab- und Aufspringen wird hier unmittelbar belohnt. Eine breite Naturtreppe mit zwölf Stufen als kraftintensiver Laufsektor zieht das Feld auseinander.



Cyclocross ist historisch ein Wintersport und hat kaum Chancen, jemals olympisch zu werden, gleichfalls wie Snowbike, MTB auf Skipisten. Die Saison ist so gelegt, dass die nationalen Meisterschaften als auch anschließend die WM im Januar stattfinden: Es regnet häufig und der Boden ist weich. Diese Bedingungen sind kein Störfaktor, sondern Schlamm, Nässe, Kälte und wechselnde Untergründe gehören dazu.

Der Boden in Bensheim nimmt Feuchtigkeit schnell an, ohne komplett aufzuweichen. Das führt zu einem Belag, der sich zwischen „griffig weich“ und „zäh rollend“ bewegt. Tiefschlamm entsteht selten, weil der Untergrund Wasser eher gleichmäßig verteilt als staut. In den Schotterpassagen bleibt der Grip selbst bei Regen stabil. Der Sandsektor verändert sich dagegen und wird bei Nässe schwerer und kompakter.

Sind Gravelbikes auf lange Distanzen ausgerichtet, so sind Cyclocross-Räder kürzer und agiler, gebaut für 60 Minuten



Rennen, für schnelle Wechsel und das Bewältigen von Hindernissen.

Marcel Meisen gewann in Bensheim seine zehnte, Judith Krahl ihre zweite deutsche Meisterschaft. Bei der WM Ende Januar 2026 in Frankreich waren beide jedoch chancenlos.





**Surface**

**Mountainbike · CountryTourenFahrt: Wald**

**Waldböden** ist mit das beliebteste Terrain für Mountainbikes. Trails im Wald leben von der Mischung aus Laub, Nadeln, Holzresten und Humus, die sich mit Mineralboden wie Sand, Schluff und Ton zu einem griffigen Untergrund verbinden. Dieser erfordert dynamisches, kontrolliertes Fahren. Wer zu langsam ist verliert. Wer zu schnell fährt gleichfalls, insbesondere, wenn aus dem Boden dicke Wurzeln herausragen. Bei Nässe wird dieser Untergrund jedoch schnell rutschig und formt Spurrillen, was Linienwahl und Fahrtechnik deutlich anspruchsvoller macht.

Bei insgesamt neun Veranstaltungen der Westfalen-Winter-Bike-Trophy (= „WWBT“) können seit der Saison 2024 Mountainbiker Wertungskilometer auf der GC App sammeln (bereits zuvor auf der BDR-Wertungskarte möglich). Neun Veranstaltungen bei dieser deutschlandweit einzigartigen Serie von Anfang Januar bis Anfang März eines jeden Jahres bieten hierzu Gelegenheit.

Datum	Lauf	Verein / Ausrichter
04.01.2026	1. Lauf	SC Capelle
11.01.2026	2. Lauf	RSCWerne
18.01.2026	3. Lauf	RC Sprinter Waltrop
25.01.2026	4. Lauf	RV Hansa Soest
01.02.2026	5. Lauf	RV Witten
08.02.2026	6. Lauf	RSV Unna
15.02.2026	7. Lauf	RV Lippe Lünen
22.02.2026	8. Lauf	TuS Neuenrade – Radsport
01.03.2026	9. Lauf	PSV Iserlohn 1969
4.1.-1.3.2026	9 Läufe	gesamt Teilnehmer

Das Titelbild dieses Beitrags zeigt Klaus die Maus beim letzten diesjährigen letzten Lauf der WWBT am 1.3.2026 in Iserlohn.

Geschossen hat das Foto Klausens kongenialer Partner, der eiserne Hart-



mut, auf dem Foto rechts neben Klaus im roten Trikot, beide vom RSV Düsseldorf-Rath/Ratingen 1952 e.V. Klaus nahm dieses Jahr an acht Veranstaltungen teil, Hartmut an allen neun.

Ab sechs erfolgreich abgeschlossenen Fahrten gibt es als Ehrung eine Tasse mit dem Wappen Westfalens auf einem Schneekristall.



Die WWBT feiert 2027 ihr zwanzigjähriges Jubiläum und generiert jährlich in neun Veranstaltungen ca. 5.000 Starts verteilt auf ca. 1.000 Teilnehmer.

## Zwei Jahre Mountainbikes für die Düsseldorfer Jugend



Der Verein für Geländeradsport Düsseldorf e.V. (= „VfG“) und die Sektion Düsseldorf des Deutschen Alpenvereins (= „DAV“) erhielten Anfang 2024 für deren Fahrrad-Pool zwei Mountainbikes von der Stadtparkasse Düsseldorf gesponsort. Dank einer weiteren Unterstützung von Lucky Bike konnten der VfG und der DAV ein Scott und ein Cube Mountainbike anschaffen. Diese Räder werden vom VfG und vom DAV fleißig genutzt. Kinder und Jugendlichen können die Räder regelmäßig ausleihen. Wer den Sport zunächst ausprobieren möchte und Mitglieder, die ein Ersatzrad benötigen, können Dank der Räder mit trainieren.

In den Sommermonaten haben VfG und DAV einen festen Treffpunkt am Parkplatz Mörsenbroicher Weg am Aaper Wald, an der Kreuzung Fahnenburgstraße und Ernst-Poensgen-Allee. Von April bis September radeln VfG / DAV jeden Dienstag ab 18h zwei bis drei Stunden, je nach Lust und Laune bis Gerresheim/Unterbach/Neandertal.



Die beiden Räder stellen für die Jugendtrainer und Elternschaft eine erhebliche Erleichterung dar. Die Jugend-Events werden so gut angenommen, dass in beiden Vereinen Wartelisten geführt werden müssen. Aktuell trainieren wöchentlich rund 50 Kinder und Jugendliche in mehreren Gruppen mit viel Spaß im Düsseldorfer Stadtwald. Hinzu kommen einige Events in Bikeparks oder die Teilnahme an Wettbewerben.

Zusätzlich wollen die Jugendleiter und der Jugendvorstand weiter die Ausbildung von Trainern und Coaches ausbauen, um den Bedarf auch in Zukunft zu decken. Wir freuen uns, eine so aktive Jugend zu haben, und danken unseren Sponsoren für ihr Engagement.

*Euer Stefan Kifl*



# Surface Mountainbike-Trial

## Fels · Mauern · Holzstämme · Reifenstapel

**Danny MacAskill** zählt zu den bekanntesten MTB-Trial-Fahrern weltweit. Er wurde 2009 schlagartig berühmt, als sein Video „Inspired Bicycles“ viral ging. Das Video ist mit über 43 Millionen Aufrufen das meistgesehene Trial-Video aller Zeiten. Hintergrundmusik ist der Song „The Funeral“ von der US-Indie-Rock-Gruppe „Band of Horses“, der die emotionale Stimmung von Dannys Video verstärkt. Der Video-Clip beginnt melancholisch, da Danny Probleme mit seinem Rad hat. Dann jedoch legt er los: Danny fährt mit seinem Rad durch das urbane Edinburgh, Hauptstadt Schottlands: Mauern, Treppen, Brückengeländer, Betonwände. Danny springt über die Flachdächer einer Einkaufszeile. Höhepunkt: Er fährt über eine Wiese auf einen Baum mit einem dicken Stamm zu und dreht einen Salto!

**Trial-Räder** sind wie folgt ausgestattet:

- Starre Nabe: Jede Bewegung wird direkt auf das Hinterrad übertragen, Rückwärtsfahren ist möglich.
- Geringes Gewicht für explosive, kurze Kraftimpulse, um das Rad besser anzuheben oder zu versetzen.
- Ein angelegter Sattel verbessert die Bewegungsfreiheit.
- 20-Zoll Räder für Mod-Trial, explosiver, leichter, präziser bzw.
- 26-Zoll-Räder für Stock-Trial, stabiler, größere Reichweite, besser für große Hindernisse.

Ein **Trial-Wettkampf** besteht aus mehreren künstlichen oder natürlichen Hindernisparcours. Jede Sektion muss der Fahrer fehlerfrei und innerhalb einer vorgegebenen Zeit bewältigen. Ziel ist es, die Hindernisse ohne Absetzen der Füße und ohne Berühren verbotener Zonen zu überwinden. Trial ist Präzision unter Druck: Balance, Technik und Kontrolle. Jeder Fußkontakt ergibt einen Fehlerpunkt, Absteigen, Sturz oder Stillstand je 5 Fehlerpunkte. Wer die wenigsten Punkte hat, gewinnt.



Foto: Markus GC; Bild & Text ab „Trial-Räder“ mit freundlicher Unterstützung von Andreas Götz, German Cycling



# Surface

**Alpe d`Huez: Eis · Lehm · Schotter · Asphalt**

(c) Wikimedia Commons / Downhill911 – *Megavalanche-2010-Huez* Lizenz: CC BY-SA 3.0

# Alpe d`Huez

## Eine fiktive Zusammensetzung realer Begebenheiten



Leonore

Da hat sich mein „Liebster Radlergatte von Allen“ ja etwas Feines ausgedacht: „Leonore, Du kannst auch etwas für das Magazin schreiben! Zumal Damen im Magazin unterrepräsentiert sind!“

Soll er haben: Am Fuß der 21 Kehren hoch nach Alpe d`Huez steigt er in Bourg d`Oisans trotz strömendem Regen freiwillig aus dem Auto aus und nimmt sein Rennrad vom Heckträger. Gleich beginnt das Hobby-Rennen hoch nach Alpe d`Huez. Während ich mit unserem „Liebsten Sohn von Allen“, Alexander, mit dem Auto nach oben fahre, hört es zum Glück auf zu regnen.

Zuvor hat er groß getönt, dass an dem Rennen rund 200 Rennradler teilnehmen. Später berichtet er stolz, dass er 11. geworden ist (siehe unten).

Wichtiger ist die Fahrt unseres Sohnes am nächsten Tag mit seinem Specialized Big Hit 3: Wir fahren zu Dritt von Alpe d`Huez auf 1850 Meter Höhe mit der Gondel bei zweimal Umsteigen hoch zum Pic Blanc auf 3300 m.



Da die Strecke verschneit und nicht planiert ist, fährt Alexander vorsichtig mit 40 km/h den Gletscher hinunter. Wir schießen Fotos, auf denen er jedoch nur noch als kleiner Punkt im Eis zu sehen ist.

Das Titelbild dieses Artikels zeigt den Start beim Megavalanche (Quelle Wikimedia Commons / Downhill911 – Megavalanche-2010-Huez Lizenz: CC BY-SA 3.0).

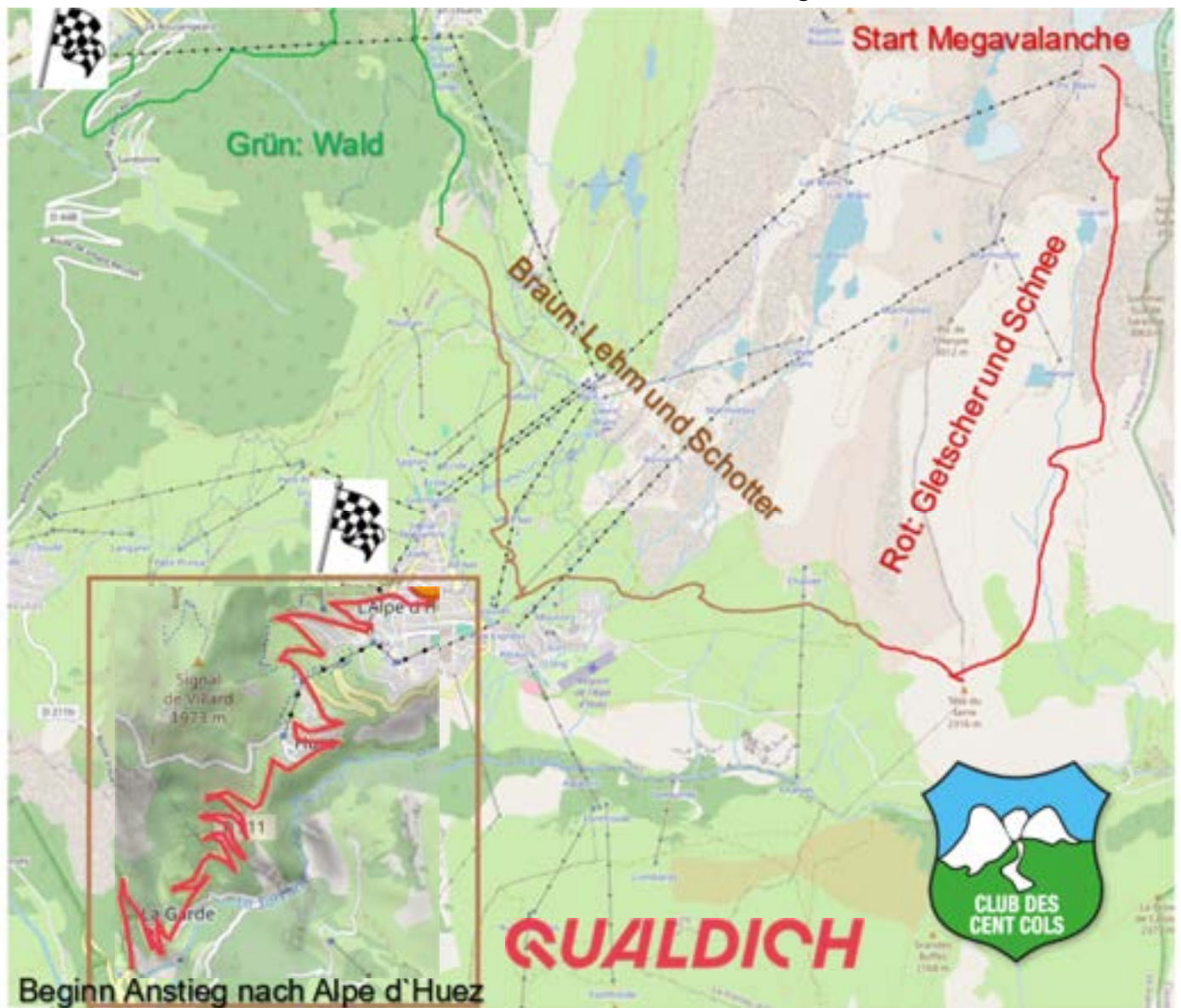
Jedes Jahr treffen sich rund 2.000 Fahrer, um rund 300 Fahrer für das Hauptfinale auszufahren. Diese rasen beim Start gleichzeitig vom Gletscher des Pic Blanc zunächst mit über 100 km/h über Eis.

**Das ist Jackass pur!**

Startet der Megavalanche auf Eis, so ist der Untergrund hinter dem Gletscher sehr vielseitig: Schnee und weitere Gletscher lösen sich ab. Es folgen Passagen über felsige, lose und staubige Böden gefolgt von steilen Passagen mit viel Geröll, schnellen Erdwegen, teilweise mit Spurrillen sowie zäher Matsch. Bei durchgehender Nässe wird der Boden klebrig und matschig und Waldboden. Die Strecke erfordert Reifen, die sowohl auf felsigem Untergrund als auch bei wechselhafter Trockenheit und Nässe guten Grip bieten. Die Karte (Quelle OpenStreetMap) zeigt die verschiedenen Passagen.



Während Alexander mit seinem Rad die Megavalanche-Strecke bis Alpe d'Huez fährt, nutzen mein Liebster Wandergatte von Allen und ich die diversen Lifte, gondeln von Tal zu Tal, wandern etwas und treffen uns zu dritt in der Ferienwohnung.



**Das Wort Doping** ist bislang in keiner Ausgabe des seit 2018 bestehenden Magazins genannt worden. Es wird Zeit, dies zu ändern. Gedopt war mein Gatte bei seinem 11. Rang im Hobby-Rennen nicht, was sich relativiert:

„Du hattest von 200 Teilnehmern gesprochen, da bist Du 11. geworden?“

„Wegen des schlechten Wetters sind nur zwanzig gestartet! Ich habe für die Strecke vom Fuß bis zum Tourismusbüro \* 1:04 h benötigt, ein Schnitt von 12,4 km/h!“ \* Vom Tourismusbüro bis zum Ziel der Etappen sind es noch 700 weitere flache Meter.

Da darf er jetzt allein weiterschreiben.

**Epo-Doping** hat zu den fünf schnellsten Zeiten für den Anstieg nach Alpe d`Huez geführt, zudem auf Rang 8 Lance Armstrong, siehe bitte die Tabelle unten. Armstrongs Sieg im Einzelzeitfahren 2004 wurden ihm - wie seine sieben Toursiege – im Jahr 2012 aberkannt. Grund waren insbesondere nachträglicher Laborbeweise, die mit neueren Methoden erst Jahre später ausgeführt werden konnten und Doping-Substanzen in eingefrorenen Blut- und Urinproben festgestellt hatten. Zudem hatte er umfassend Doping gestanden. Marco Pantani dagegen ist – wie Armstrong – nie bei der Tour positiv



getestet worden und es gab keine nachträglichen Laborbeweise und – auch aufgrund seines frühen Todes mit 34 Jahren 2004 - keine Geständnisse, so dass seine Zeiten bestehen bleiben. Jan Ulrich ist zwar 2012 wegen Dopings sportrechtlich sanktioniert worden, jedoch betraf das Verfahren nicht seinen Tour-de-France Sieg 1997 einschließlich seines Etappensiegs in Alpe d`Huez. Sein Dritter Platz bei der Tour de France 2005 ist ihm jedoch aberkannt worden. Jan Ulrichs spätes Geständnis im Jahr 2023 erfolgte erst nach der zehnjährigen Verjährungsfrist.

Bei Iban Mayo wurden mehrere Tests aufgrund von Labor- und Verfahrensfehlern für ungültig erklärt, so dass die Verfahren gegen ihn juristisch gescheitert waren und auch seine Zeit trotz offenkundigem Dopings bestehen bleibt.

<b>Alpe d`Huez - Schnellste Auffahrten 13,8 km bei durchschnittlich 8% Steigung</b>						
Rang	Fahrer	Jahr	Zeit	km/h	Rückstand in Metern	Kommentar
1	Marco Pantani	1995	36:50	22,5	0	Inoffiziell dokumentiert / TV-Übertragung
2	Marco Pantani	1997	37:35	22,0	280	Offizieller ASO-Rekord
3	Marco Pantani	1994	38:00	21,8	435	Erste Pantani Explosion
4	Jan Ulrich	1997	38:23	21,5	580	Gleiche Etappe wie Pantani
5	Iban Mayo	2003	39:06	21,2	850	Gleichfalls Epo Ära
6	Jonas Vingegaard	2022	39:08	21,2	860	Gleiches Rennen wie Pidcock
7	Tadej Pogacar	2022	39:08	21,2	860	Gleiches Rennen wie Pidcock
8	Lance Armstrong	2004	39:41	21,6	1.070	Einzelzeitfahren, später aberkannt



Bleibt die Frage offen zu den Fahrzeiten von Tadeji Pogačar (auf dem Foto ganz links bei der Tour de France 2025) und Jonas Vingegaard (auf dem Foto ganz rechts, © Kersten Kohlen): Fast zwanzig Jahre hat es gedauert, bis die beiden besten Fahrer der zwanziger Jahre unseres Jahrhunderts fast so schnell wie Iban Majo nach Alpe d`Huez hochgeklettert sind. An die Zeiten von Marco Pantani als auch Jan Ulrich kommen sie jedoch (noch?) nicht heran:

- Ein Grund ist zunächst – wie beschrieben - das systematische historische Doping mit Epo.
- Zudem war Pantani mit 57 kg – 58 kg extrem leicht, konnte auf dem Anstieg bis zu 400 Watt treten und hatte eine optimale Relation von Watt je kg Körpergewicht. Vingegaard ist mit 60 kg schon etwas schwerer, Pogačar wiegt sogar 66 kg.

- Zudem gab es zu jener Zeit vor dem Schlussanstieg kein so hohes Tempo des gesamten Feldes wie heutzutage, so dass Pantani auch bei längeren Etappen mit wesentlich mehr Höhenmetern als heute „ausgeruht“ war.
- Ab der Tour 2019 wurde erstmals ab dem Start jede Etappe auf Power gefahren. Grund sind junge aggressive Fahrer, so dass der Tour-Sieger 2019, Egan Bernal, gerade 22 Jahre alt war.
- Der Vorteil von Pogačar und Vingegaard liegt in modernen Rädern (Aerodynamische Carbon-Rahmen, besseren Laufrädern, Tubeless-Reifen sowie optimierter Fahrerposition).
- Zudem sind Trainingsmethoden und Ernährung heute wesentlich besser als vor 25 Jahren, was gleichfalls zur Leistungssteigerung beiträgt.

Insgesamt ist der Unterschied zwischen 2000 und heute enorm und erklärt einen großen Teil der höheren Durchschnittsgeschwindigkeiten, zumal die Etappen wesentlich kürzer geworden sind und aggressiver gefahren werden.

Vingegaard und Pogačar gelten sportrechtlich als unauffällig. Für beide Fahrer liegen weder positive Tests noch laufende Verfahren vor, und die Daten im Biologischen Pass zeigen keine Auffälligkeiten. Die Diskussion um ihre Leistungen entsteht vor allem aus der Historie des Radsports und der Dominanz beider Fahrer, nicht aus Hinweisen. Nach aktuellem Stand gibt es keine Fakten, die über allgemeine Spekulationen hinausgehen. Hoffen wir im Sinne des Sports, dass dies so bleibt.

Die Etappe 2022, in der Pogačar und Vingegaard die wohl beste Zeit ohne Epo fuhren, verlief über 165 km mit 4.750 Höhenmeter. Am 24.7.2026 geht es auf der 19. Etappe der Tour de France 2026 über 128 km mit 3.900 Höhenmetern von Gap mit einem Schlußanstieg nach Alpe d`Huez. Eine ideale Voraussetzung, dass Pogacar und / oder Vingegaard in die Phalanx der Epo-Sünder fahren.

Die folgende 20. Etappe führt erneut hoch nach Alpe d`Huez, jedoch sind vor dem Schlußanstieg nach dem Start in Bourg d`Oisans zunächst der Croix de Fer, der Col du Télégraphe sowie der Col du Galibier zu überwinden: 171 km mit 5.600 Höhenmetern. Rekordzeiten sind auf dem Schlußanstieg mit seinen 21 Serpentinaen nicht zu erwarten. Diese Etappe entspricht dem Hobby-Rennen La Marmotte, das jährlich mit 8.000 Teilnehmern am ersten Samstag im Juli ausgeführt wird, und zwar in der „harten Version“, die erstmals im Jahr 2023 ausgetragen wurde, als das Rennen zum ersten Mal über den Croix de Fer führte und nicht vom Glandon ins Tal.

Es scheint, als hätten die Organisatoren der Tour de France „Düsseldorpia on Tour 2023“ gelesen, in dem wir einen Vergleich von Hobby-Rennen mit Tour de France Etappen gezogen hatten: Mehrere eintägige Hobbyrennen im Hochgebirge waren schwieriger zu fahren als die Königsetappen der Tour de France im Jahr 2022 (der vollständige Artikel auf RC Düsseldorpia 1890 e.V.).

Diese 20. Etappe 2026 wird die zweit-schwierigste der gesamten Tour-de-France-Geschichte. Übertroffen einzig von der 18. Etappe 1983 mit 247 km und 6.400 Höhenmetern: Start war erstmals in Alpe d`Huez, es ging zunächst 12 km bergab.

Exkurs: Einzig 1984 und 1990 war Alpe d`Huez noch Startort, seitdem nicht mehr. Wichtigster Grund ist, dass eine Abfahrt direkt nach dem Start mit einem großen Peloton die Sicherheit der Fahrer gefährdet. Zudem ist ein Start auf der Alpe d`Huez logistisch anspruchsvoll, weil zwar Fahrer, Teams und Medien oben untergebracht sind, aber die komplette Startlogistik nicht dort steht.

Die legendäre Alpenetappe von 1983 führte über sechs Hors-Catégorie-Anstiege: Col du Glandon, Col de la Madeleine, Col des Saisies, Col des Aravis, Col de la Colombière und zum Abschluss über den extrem steilen Col de Joux-Plane, bevor es schließlich hinunter ins Ziel nach Morzine ging.

Die Organisatoren haben die außergewöhnlich schwere 20. Etappe 2026 bewusst als späten Entscheidungspunkt gesetzt: Da die Tour 2026 insgesamt weniger klassische Hochgebirgskilometer enthält, soll sich der Gesamtsieg auf der Königsetappe entscheiden.

Wollen wir hoffen, dass der Radsport – falls er es ist - trotzdem sauber bleibt, zumal sich das Doping auf kleine, schwer nachweisbare Eingriffe wie mikrodosiertes Epo verlagert hat, nicht mehr auf große Programme wie früher.



**Surface**

**Schnee**

**Jonas Deichmann im Schnee**

**Wenn Abenteuer zur Grenzerfahrung wird**



Ein Mann, ein Rad, ein Schneesturm.

Kein Publikum, keine Ziellinie, keine Inszenierung. Nur der Wille, weiterzufahren.

Für Jonas Deichmann ist das kein Ausnahmezustand.

Es ist sein natürlicher Lebensraum.



**Snow Bike** ist eine Sportart am äußersten Rand aller Randsportarten. Bei einer kleinen Umfrage unter Leser\*innen des Magazins zu „Snow Bike“ erzielte die meisten Nennungen:

„Jonas Deichmann in Sibirien“.

**Jonas**, vielen Dank für Deine Bilder auf den vorherigen beiden Seiten und viel Erfolg bei Deinem aktuellen Projekt „Around Europe“, bei dem Du mit Deiner Partnerin Josefine Rutkowski Europa per Fahrrad umrundest. Start ist am 25. April in München, wo Ihr nach 24.000 km und 250.000 Höhenmetern hoffentlich erfolgreich wieder ankommt. Alles Gute Euch beiden, „Düsseldorpia on Tour“ wird berichten.

„Snow Bike“ auf YouTube? Es werden zunächst Clips vom Megavalanche angezeigt (siehe bitte den Artikel weiter vorne). Erst danach folgen Clips über die UCI-Rennen. Seit 2024 trägt die UCI in Châtel in den französischen Alpen im Januar eine eintägige Weltmeisterschaft aus. Auf einer Ski-Piste rasen Damen als auch Herren auf Mountainbikes mit Stollenreifen bergab. Spike-Reifen sind aus Sicherheitsgründen bei Stürzen nicht erlaubt. Für die ganz Harten gibt es – nicht unter der Flagge der UCI – Radrennen, die mit Spike-Reifen auf purem Eis gefahren werden.

Vormittags werden die Läufe zum Super-G ausgetragen, nachmittags im Dual Slalom. Die Platzierungen fließen in die Mountainbike-Wertung mit ein. Der Großteil der Medaillen im Snow Bike ist an Sportler\*innen aus Frankreich vergeben worden. In diese Pha-

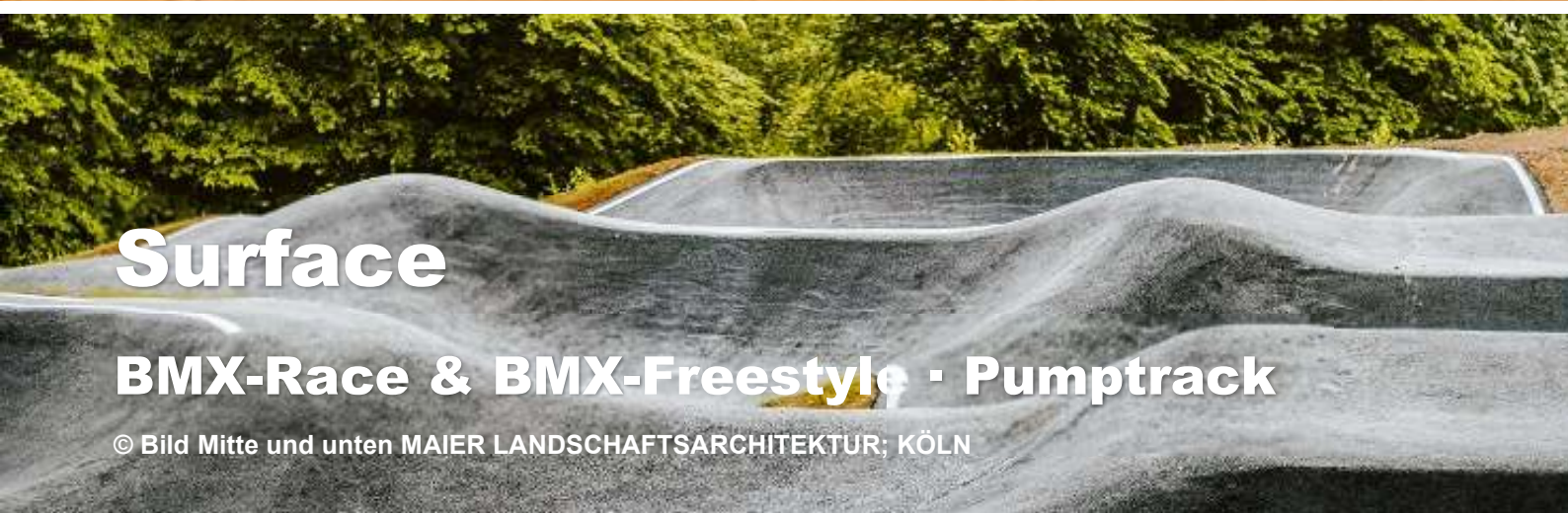
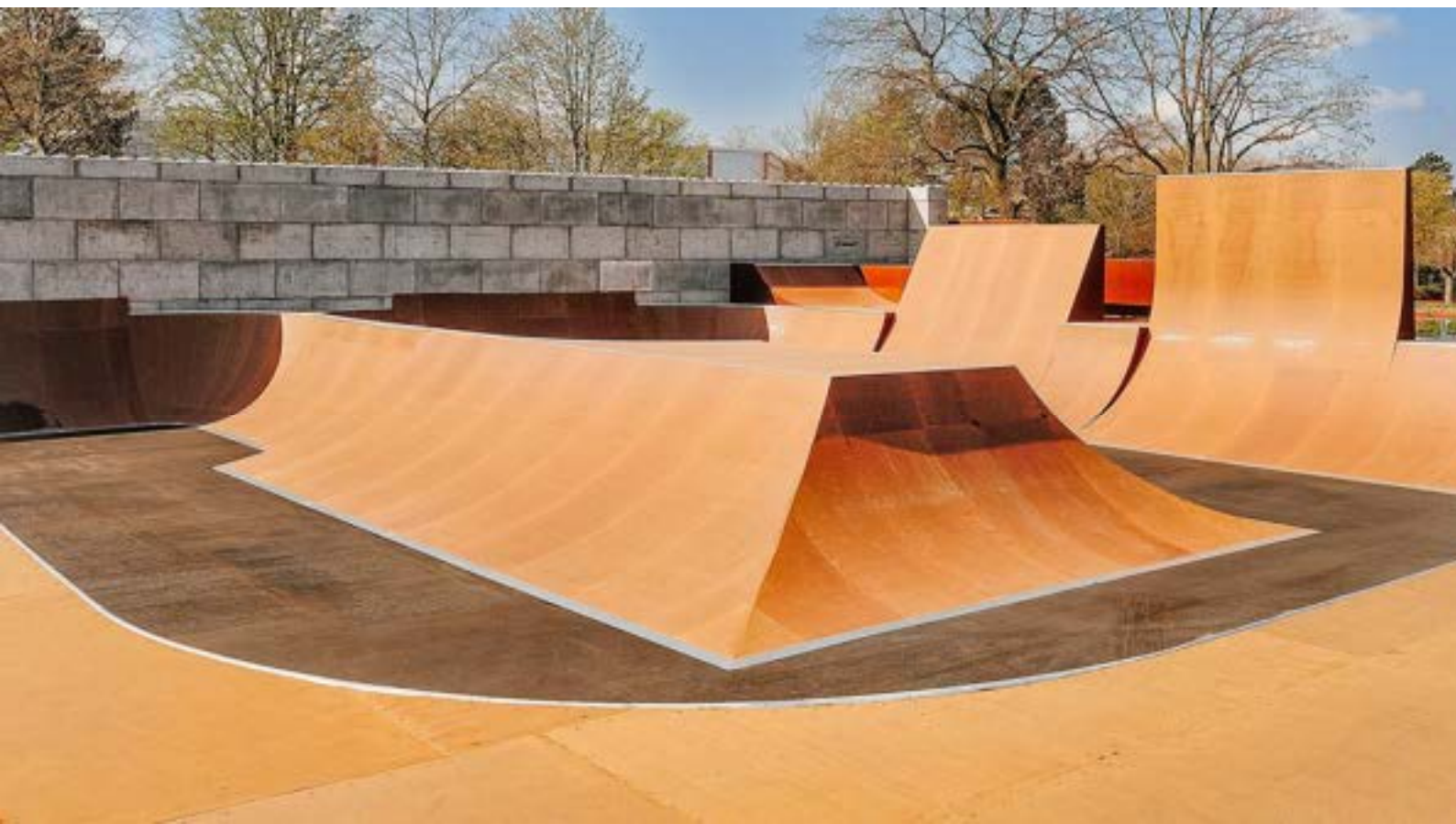
lanx konnte einzig die Schweizerin Lisa Baumann eindringen.

Neben Cyclocross ist Snow Bike die einzige Outdoor Fahrrad-Winter-Disziplin. Ist in Deutschland Cyclocross / Querfeldein beliebt und bekannt, so herrscht bei Snow Bike Fehlanzeige. Beide Sportarten haben derzeit keine Chance, olympisch zu werden.

Einige Bilder in diesem Magazin sind aus Wikimedia Commons, ein frei zugängliches Medienarchiv, eine wahre Fundgrube. „Snow Bike“? Hier werden einzig Bilder von Ski Bikes gezeigt, einem Wintersportgerät, bei dem statt Rädern Skier montiert sind. Es finden sich jedoch keine Bilder von Snow Bike Abfahrtszenen, bei denen Frauen mit bis zu 60 km/h, Männer mit bis zu 80 km/h den Berg herabrasen. Kein Bild des französischen Stars Pierre Thévenard. Mit viel Suchen findet sich einzig das Bild unten von der Schweizerin Lisa Baumann.



Foto: Thesupermat, CC BY-SA 4.0, via Wikimedia Commons



# Surface

## BMX-Race & BMX-Freestyle - Pumptrack

© Bild Mitte und unten MAIER LANDSCHAFTSARCHITEKTUR; KÖLN

**BMX-Räder** wurden in den 1960er Jahren in Kalifornien entwickelt, wo 1969 das erste Rennen stattfand. BMX kürzt ab Bicycle Moto-Cross. Aus den Bonanza-Räder entstanden Ende der 60er Jahre die heutigen BMX-Räder.



Charakteristika eines BMX-Rads:

- Sehr stabiler, kompakter Rahmen,
- kleine Laufräder (meist 20 Zoll),
- breiter, robuster und hoher Lenker,
- ein Gang (Singlespeed),
- dicke, griffige Reifen,
- für Rennen, Sprünge und Tricks optimiert.

Im Gegensatz zu vielen anderen Radsportarten haben sich BMX-Räder in den letzten Jahrzehnten kaum verändert. Frauen und Männer fahren Rennen auf 300 – 400 Meter langen



Strecken mit Kurven und Hügeln. Die Bilder auf der vorherigen Seite oben sowie auf dieser Seite unten zeigen die Rennstrecke des BMX-Club Venlo. Dies ist die von Düsseldorf aus nächstgelegene Rennstrecke, die den Vorgaben der UCI (Union Cycliste Internationale) entspricht. Der Untergrund der Startrampe und der Kurven besteht aus kleinen, eng verlegten Klinkerpflastersteinen. Die Geraden und Hügel sind aus verdichtetem Lehm, Sand und feinem Kies, um optimalen Grip und Halt zu gewährleisten.

Bei Rennen fahren bis zu acht Fahrer\*innen gegeneinander, die / der schnellste gewinnt. Von der acht Meter hohen Startrampe geht es zunächst auf die Gerade, um zu beschleunigen. Hier sind eine schnelle Reaktion und Schnellkraft gefragt. Sodann folgt die erste Steilkurve. Es gibt verschiedene Sprünge, die technische und physische Anforderungen an die Fahrer\*innen stellen, als auch rhythmische Sektionen mit einem Auf und Ab. Hobbyfahrer benötigen mit einem Durchschnitt von 25 km/h eine Minute für die Strecke.



Die Profis benötigen für die Strecke mit 50 km/h nur die Hälfte der Zeit und zeichnen sich durch Fahrtechnik, Athletik und Schnelligkeit aus

Seit 2008 sind BMX-Rennen olympisch. Die Olympia-Strecken haben eine spezielle BMX-Beschichtung, die für maximalen Grip sorgt, sowie Staub und Erosion minimiert. Hierdurch wird die Strecke wetterfest. Zudem gibt es Sicherheitszonen und die Strecken sind für Zuschauer gut einsehbar. Insgesamt wurden bei fünf olympischen Spielen je drei Medaillen für Frauen, drei für Männer vergeben. Erfolgreichste Athletin ist Mariana Pajón aus Kolumbien mit 2x Gold und 1x Silber. Erfolgreichste Nationen sind Kolumbien mit insgesamt 6 Medaillen, dahinter Frankreich, USA und die Niederlande mit je fünf Medaillen, bislang keine für deutsche Athleten.

**BMX-Freestyle** wurde gleichfalls in Kalifornien entwickelt. Die ersten Freestyle Tricks wurden Anfang der 1980er Jahre in Skateparks ausgeführt. Einer der Begründer der Freestyle Szene ist der US-Amerikaner Bob Haro: 1982 fuhr er im Film „E.T. – Der Außerirdische“ von Steven Spielberg auf einem BMX-Rad den ikonischen Stunt vor dem Mond.



Die meisten modernen BMX-Freestyle-Parks (sowohl Outdoor als auch Indoor) bestehen aus glattem, hochwertigem Beton. Beton bietet eine gleichmäßige, griffige und langlebige Oberfläche, die ideal für Tricks, Sprünge und Rampen ist. In Indoor-Anlagen oder temporären Parks werden Rampen und Flächen oft aus Holz gefertigt, meist mit einer speziellen Beschichtung für Grip und Haltbarkeit. Manche Parks nutzen auch Asphalt oder Kunststoff/Komposit für einzelne Elemente.

**Die North Brigade in Köln** ist eine der bekanntesten BMX-Anlagen weltweit.



1994 war die North Brigade Austragungsort der BMX Worlds, einer inoffiziellen Weltmeisterschaft. Das jährliche Event „BMX Cologne“ ist der spirituelle Nachfolger der früheren BMX-Weltmeisterschaften und eines der wichtigsten internationalen BMX-Freestyle-Events. Jedes Jahr im Sommer besuchen Fahrer\*innen aus aller Welt die North-Brigade. Das Niveau entspricht WM-Standards und ist mit hunderten Zuschauern auf dem Areal gut besucht.

Die Platzwärterin Luise hat der Redaktion bei Minus-Temperaturen Anfang Februar freundlicherweise Einlass zur Foto-Session gewährt.

Im BMX-Freestyle-Wettkampf ist die Fahrbahn eine begrenzte Fläche, auf der die Tricks vorgeführt werden:

- viertelkreisförmige Rampen, die Fahrer in die Luft werfen (Quarterpipes), siehe das Titelbild Mitte,
- Sprünge über eine „Box“ mit Absprung und Landung (Box-Jumps),
- schüsselförmige, tief eingelassene Betonbecken, in denen man ähnlich wie in einer leeren Swimmingpool-Landschaft fährt (Bowls).

Ein Punktesystem bewertet mit bis zu 100 Punkten je Lauf die Tricks nach Originalität, Schwierigkeit und Ausführung, wobei die Reihenfolge der Figuren und Hindernisse frei wählbar ist. Bekanntester Athlet ist der Australier Logan Martin, der 2020 und 2024 olympisches Gold gewann: Logan fährt Salti rückwärts, lässt das Rad in der Luft zwischen den Beinen rotieren, ohne es zu berühren, und schleudert das Hinterrad mithilfe der Füße um den Lenker.

Die Übersicht unten zeigt die olympischen Disziplinen BMX-Race und BMX-Freestyle.

**Pumptracking** ergänzt BMX: Die Fahrer\*innen nehmen auf einem welligen Pumptrack durch gezieltes Pumpen und Pushen mit dem Körper Schwung auf, um die Strecke ohne Pedalieren zu bewältigen.

Der Pumptrack ist aus Asphalt und besteht aus rhythmische Hügel, welche die Fahrer zum Beschleunigen nutzen, sowie hohe Kurven, die mit Speed durchfahren werden. Bei offiziellen Pumptrack-Rennen ist das Treten der Pedale nicht erlaubt, um die Technik des Pumpens in den Vordergrund zu stellen. Im freien Training oder auf öffentlichen Tracks ist es aber möglich und macht die Fahrer wesentlich schneller, so dass auch Schwung für Salti genommen werden kann.

Beim Pump-Tracking gibt es drei Phasen: 1. Vor der Welle steht der Fahrer leicht gebeugt auf dem Rad, Arme und Beine sind locker, das Gewicht ist mittig über dem Bike. 2. In der Push-Phase, sobald das Vorderrad die Welle erreicht, streckt der Fahrer aktiv Arme und Beine nach unten. Das Körpergewicht

Merkmal	BMX-Race	BMX-Freestyle	Pumptrack
<b>Fahrstil</b>	Sprint mit bis zu acht Fahrern auf einem Kurs	Tricks in der Luft	Rennen mit ausschließlich Pumpbewegungen des Körpers, kein Pedalieren
<b>Terrain</b>	Track mit Startberg, Steilkurven, Hügeln	Skatepark	Wellenförmiger Rundkurs
<b>Bike-Setup</b>	Ultraleicht, Klickpedale	Leicht, wendig, hoher Luftdruck, Metallstifte an den Radachsen zum Stehen, keine Klickpedale	Mit BMX-Rädern fahrbar, jedoch auch mit Kinderrädern, 24- und 26-Zoll-Rädern
<b>Ziel</b>	Schnellste Zeit auf einem Kurs mit bis zu acht Athleten	Punktesystem	Schnellste Zeit, Einzelzeitfahren gegen die Uhr
<b>WM</b>	Jährlich (UCI Worlds)	Jährlich (UCI Urban Worlds)	Jährlich (Red Bull UCI Worlds)
<b>Olympia</b>	Seit 2008	Seit 2020	Nein, auch keine potentielle neue Disziplin

wird nach unten „gedrückt“, um das Rad in die Welle zu „pushen“ und Geschwindigkeit zu erzeugen. 3. Nach der Welle entlastet der Fahrer das Rad, zieht es leicht nach oben, um über die nächste Welle zu fahren.

Die folgende Übersicht zeigt die Pumptracks unserer Region. Beispielhaft oben rechts ein Bild des Pumptracks in Ratingen, geplant von Mayer Landschaftsarchitektur, deren Mitarbeiter Christoph Huber hierzu: „Was als Initiative Jugendlicher begann, ist heute ein identitätsstiftender Ort für



den Stadtteil Ratingen-West – und ein Beispiel dafür, wie Landschaftsarchitektur soziale, funktionale und räumliche Qualitäten im Bestand miteinander verknüpfen kann.

## Pumptracks in Düsseldorf, Neuss & Ratingen

Anlage	Typ	Jahr	Charakter	Geeignet für	Besonderheiten
Düsseldorf-Mörsenbroich Sankt-Franziskus-Straße 125 40470 Düsseldorf	Skatepark mit Wellen	2014	Street-orientiert, einzelne Flow- Elemente	Skate, Scooter, BMX/MTB (eingeschränkt)	Kein geschlossener Rundkurs; kein offizieller Pumptrack
Düsseldorf - Sportpark Eller Heidelberger Straße 14, 40229 Düsseldorf	Pumptrack	2017	Teil einer Multifunktions- fläche, kompakter Kurs	BMX/MTB, Skate, Scooter	In Sportpark integriert; gute Erreichbarkeit
Düsseldorf-Lichtenbroich Franz-Rennefeld-Weg, 40472 Düsseldorf	Pumptrack	2018	Sportlicher Kurs, viele Nutzer, hoher Rundlauf	BMX/MTB, Skate, Scooter	Sehr etabliert; hohe Frequenz; gute Beleuchtung
Ratingen, Grünzug an der Dieselstraße Benzstraße 2 40880 Ratingen	Pumptrack	06.05.2025	Rund-Parcour	BMX/MTB, Skate, Scooter	Familienfreundlich
Düsseldorf-Heerdt Freizeitanlage Heerdt Heerdtter Landstraße 160, 40549 Düsseldorf	Pumptrack	26. Mai 25	Moderner Asphalt-Rundkur s, flüssiger Flow	BMX/MTB, Skate, Scooter	Neueste Anlage; breite Lines, familienfreundlich
Neuss – Bürgerpark Landesgartenschau 2026 An der Rennbahn, 41460 Neuss	Pumptrack (im Bau)	ab 16.4.2026	Geplanter moderner Kurs im neuen Bürgerpark	BMX/MTB, Skate, Scooter	Eröffnung zur Landesgartenschau 2026

## Neuss baut für die Landesgartenschau 2026 eine neue BMX- und Pumptrack-Anlage, geöffnet ab April 2026

Wenn die Landesgartenschau 2026 in Neuss ihre Tore öffnet, wird ein Element besonders herausstechen: eine neue BMX- und Pumptrack-Anlage auf dem Gelände der ehemaligen Pferde-Rennbahn am Neusser Hafen.

Dort fand 2021 das letzte Pferderennen statt. Wenn Pferderennen nicht als Event angeboten werden wie in Düsseldorf-Grafenberg, sinkt das Interesse: Waren Pferderennen früher ein gesellschaftliches Ereignis, so findet sich auch aufgrund der Tierschutz-Debatte kaum Nachwuchs und die Menschen wetten heutzutage lieber online.

Die Stadt Neuss und die LAGA-GmbH setzen mit der neuen Anlage auf ein dauerhaftes Sportangebot, das weit über das Gartenschaujahr hinaus wirken soll. Die Anlage entsteht im zentralen Bereich des weitläufigen Rennbahn-Geländes, das derzeit umfassend umgebaut wird. Während die historischen Tribünen erhalten bleiben, wird der Innenraum zu einem offenen

Bewegungs- und Freizeitareal umgestaltet. Die BMX-/Pumptrack-Fläche bildet dabei einen der sportlichen Schwerpunkte. Offizielle Visualisierungen wurden bislang nicht veröffentlicht, doch die Stadt bestätigt, dass es sich um eine dauerhafte, asphaltierte Anlage handeln wird – kein temporäres Eventmodul, sondern ein festes Angebot für Jugendliche, Familien und sportlich orientierte Besucher. Für die Region bedeutet das: ein neuer, gut erreichbarer Spot zwischen Düsseldorf und Köln, der sowohl Einsteiger als auch erfahrene Fahrer ansprechen dürfte.

Bis zur Eröffnung bleibt die Spannung hoch – nicht zuletzt, weil bislang keine Bilder oder Renderings veröffentlicht wurden. Sicher ist jedoch: Die Landesgartenschau 2026 wird Neuss nicht nur grüner, sondern auch sportlicher machen. Siehe bitte auch auszugsweise die Pressemitteilung der LAGA in unserer digitalen Ausgabe.



Radfahrer, welche die viel belebte rechtsrheinische Düsseldorfer Rheinpromenade meiden und linksrheinisch durch den wenig befahrenen Neusser Hafen radeln (oben links zwei Hafendarme), passieren den ehemaligen Rennbahn Park in Neuss (roter Punkt). Hier entsteht die neue BMX-/ Pumptrack-Anlage. Karte: OpenStreetMaps

## **Stefan Grieger (Bielefeld) und Christoph Huber (Köln) treiben die Olympia-Initiative Rhein-Ruhr 2036, 2040, 2044 voran**

Stefan Grieger hat eine zentrale Funktion im BMX-Sport des Radsportverbands Nordrhein-Westfalen inne, er ist für BMX sowohl Kompetenz-Team-Sprecher als auch Koordinator. Damit gehört er zu den wichtigsten Ansprechpartnern für Vereine, Trainer und Sportler im Bereich BMX-Race in Nordrhein-Westfalen.

Christoph Huber gehört zu den prägenden Figuren der deutschen BMX-Szene und lebt seit vielen Jahren in Köln, wo er die Kultur des Freestyle-BMX maßgeblich mitgestaltet. Mit seinem unverwechselbaren Stil, seiner Szene-Verbundenheit und seinem Engagement gilt er als einer der einflussreichsten BMX-Rider seiner Generation.

Herbst 2026: Der Deutsche Olympische Sportbund entscheidet über den deutschen Bewerber für die olympischen Spiele 2036, 2040, 2044. Wer hat das beste Konzept, Berlin, Hamburg, München oder doch Rhein-Ruhr?

Am 19.4.2026 plant die Stadt Essen, deren Bürger einzig per Briefwahl über die Rhein-Ruhr-Olympiabewerbung abstimmen zu lassen, unter anderem BMX-Freestyle & BMX-Race im UNESCO-Welterbe Zollverein (Bild rechts).

Eine olympiataugliche BMX Free-Style Anlage kostet rund 450.000 Euro. Eine olympiataugliche BMX-Race Bahn ist wesentlich teuer: Die Kosten betragen 1,2 Mio. Euro. Für eine nachhaltige und dauerhafte Anlage, die nach Nutzung

nicht direkt wieder abgerissen und weiter betrieben wird, betragen die Bau- und Planungskosten bis zu Euro 2 Mio.

Für BMX-Rennen gibt es B-Bahnen für regionale Rennen, A-Bahnen für internationale Rennen wie auf der Leopoldshöhe bei Bielefeld, wozu auch die bereits vorgestellte Bahn in Venlo zählt. A+ Bahnen für Euro-Läufe gibt es in Nordrhein-Westfalen nicht. Eine olympiataugliche A++ Bahn gibt es in Deutschland einzig in Stuttgart.

Ruhr Games in Duisburg 2023 im Landschaftspark Duisburg-Nord. Unser Ministerpräsident von Nordrhein-Westfalen, Hendrik Wüst, war hellauf begeistert von der Ruhr Games Show mit den BMX Freestylern. Vielleicht gibt es hier Möglichkeiten, Mittel zu generieren.

Um den Sport zu fördern, unterstützt Stefan Gruber das BMX-Collective Ruhr. Christoph Huber steht als Fachplaner zur Verfügung, um eine olympiataugliche BMX-Bahn & BMX-Freestyle-Park zu bauen. Immerhin stehen die deutschen Damen weltweit im BMX-Freestyle auf Rang 2. Die Redaktion wünscht hierbei viel Erfolg.





# Surface

## BMX-Street

**Felix Prangenberg**, Bild oben, ist der erfolgreichste deutsche BMX-Street-Fahrer aller Zeiten (Foto: Merlin Czarnulla mit freundlicher Genehmigung des lesenswerten Internet-Magazins <https://freedombmx.de> als auch mit freundlicher Unterstützung von Christoph Huber, Mayer Landschaftsarchitektur). Felix Prangenberg, Köln, fährt auf dem Bild oben ein typisches kleines kompaktes BMX-Rad mit 20 Zoll Räder. Er springt mit seinem Rad über das rote Geländer – ein klarer, sauberer Bunny Hop über ein Hindernis: Er hebt das ganze Rad an, um das Geländer zu überqueren, ohne es zu berühren.

**Danny MacAskill**, siehe Seite 37 dieses Magazins, würde mit seinem 24 Zoll MTB-Trial-Bike auf dem Geländer balancieren. Danny nutzt Hindernisse als Plattform, nicht als Sprungobjekt. Dies ist ein wesentlicher Unterschied zwischen MTB-Trial und BMX-Street.

**BMX-Street** ist eine Disziplin im BMX-Freestyle, bei der Fahrer urbane Hindernisse wie Geländer, Mauern, Bordsteine oder Bänke nutzen, um Tricks auszuführen. Diese Elemente werden kreativ kombiniert, wobei Kontrolle, Kreativität, Flow und der individuelle Fahrstil wichtig sind. Neben dem klassischen Fahren im öffentlichen Raum hat sich BMX-Street heute auch stark in Bike- und Skateparks etabliert. Viele moderne Anlagen sind speziell im Street-Stil gebaut und orientieren sich an Elementen aus der Stadt.

Die UCI führt keine Veranstaltungen für BMX-Street aus. Etabliert haben sich jedoch die X-Games, die im Sommer 2026 in Kalifornien, Japan und New Orleans ausgetragen werden. In verschiedenen Disziplinen werden die Medaillen vergeben. Felix fährt seit 2019 unter den Top-8. Wir wünschen ihm für den Sommer viel Erfolg.



**Surface**

**Bahn**

Foto: Sportforum Büttgen © betty\_schmitz\_photography

**Velodrom** nennt sich die speziell konstruierte Halle mit der Radbahn, auf der Rennen ausgetragen werden. Für diese ovalen Bahnen gibt die Union Cycliste Internationale (= „UCI“) folgende Vorgaben:

- Zulässige Länge: 133 – 500 m, gemessen 20 cm oberhalb der Innenkante, also am oberen Rand der Côte d’Azur, dem hellblauen Streifen unten an der Radrennbahn. Die Côte d’Azur ist kein Teil der eigentlichen Fahrbahn, sondern eine Sicherheits- und Auslaufzone. Die Côte d’Azur muss mindestens 10% der Bahnbreite einnehmen und die gleichen Oberflächeneigenschaften wie die Bahn haben. Auf dem Bild unten im Sportforum Büttgen ist schön zu sehen, dass dieser Streifen so azurblau ist wie das Meer an der südfranzösischen

Küste.

- Gemäß den Regularien der UCI muss die Bahn so konstruiert sein, dass eine ganze oder halbe Zahl an Runden exakt 1km ergibt mit einer Toleranz von +/- 5 cm. Deshalb sind viele Bahnen 250 m, 333,33 m oder 200 m lang.
- Für Weltmeisterschaften und Olympische Spiele ist die Bahnlänge seit 1992 fix auf 250 m festgelegt. Diese Norm wurde mit der Professionalisierung des Bahnradsports verbindlich. Gründe hierfür sind
  - o die bessere Vergleichbarkeit der Zeiten,
  - o die Vereinfachung von Fernsehübertragungen,
  - o standardisierte Baukosten und
  - o die Optimierung der Zuschauerführung in der Halle.



**Die Breite der Bahnen** hängt von der Kategorie der UCI ab (siehe unten), wobei es für jede Kategorie Mindestbreiten gibt, die sich an Geschwindigkeit, Sicherheit und Einsatzzweck orientieren.

- Kategorie 1 - WM- Weltcup- und Olympia-Bahnen: Mindestbreite 7 m:
  - Hohe Geschwindigkeiten und große Startfelder erfordern breite, sichere Fahrbahnen.
  - Ausreichend Platz für das Überholen anderer Fahrer.
  - Einheitliche Standards für TV-Produktionen und internationale Vergleichbarkeit.
- Kategorie 2 – Kontinentale Meisterschaften und UCI-Meetings gleichfalls 7 m.
- Kategorie 3 - Nationale Meisterschaften, größere regionale Rennen, internationale Rennen Mindestbreite 6 m.
- Kategorie 4 - Lokale Bahnen, Trainingsbahnen, kleinere Rennen, Mindestbreite 5 m.

**Farbige Linien auf der Bahn** haben folgende Bedeutung:

- Côte d'Azur (blau) – nicht Teil der Fahrbahn, sondern Sicherheitszone. Regeltechnisch gilt bei Befahren der Côte d'Azur folgendes:
  - Kein Vorteil → meist toleriert (z.B., wenn ein Fahrer ausweicht, um einen Sturz zu vermeiden).
  - Vorteil erlangt → Verwarnung oder Zurückversetzung (z.B. im Sprint die Bahn innen durchfahren).
  - Wiederholtes oder grobes Vergehen → Disqualifikation möglich, wenn der Verstoß rennentscheidend ist.
- Auf dunklen Bahnen wie in Büttgen



weiße (Bild oben) bzw. auf hellen Bahnen schwarze Messlinien: Kürzeste Linie, Referenz für Zeiten. Wer weiter oben fährt, braucht mehr Strecke und bei gleicher Geschwindigkeit mehr Zeit. Fahrer gehen jedoch auch bewusst nach oben, um Schwung zu holen, Positionen beim Vierer zu wechseln und taktisch zu sprinten.

- Die rote Sprinterlinie bildet den Sprintkorridor, ein geschützter Raum für den Führenden, der innen nicht überholt werden darf. Auf dem Bild oben versucht der Fahrer im blauen Trikot, den im grünen zu überholen.
- Die blaue Stayer-Linie ist eine Trennlinie ungefähr auf halber Bahnhöhe.
  - Im Madison, einem Zweier-Mannschaftsrennen, wechseln sich die Fahrer durch Handwechsel ab und sind abwechselnd aktiv im Rennen. Bild unten: der obere weiße Fahrer übergibt an den unteren, der obere Fahrer muss sodann oberhalb der blauen Linie fahren.



Foto: Tim Rademacher, 20.08.2023, Lizenz:  
CC BY-SA 4.0, via Wikimedia Commons.



- Bei Steher-/Derny-Rennen (Bild oben) ist unterhalb der blauen Linie die Überholspur, in der Gespanne Tempo machen und ihre Positionen halten, während oberhalb überholt und gewechselt wird.
- Der obere Bahnrand ist die Sicherheitslinie, die optische Begrenzung zur Bande. Die Bahn wird durch eine Bande abgeschlossen, die in Büttgen 120 cm hoch ist, typisch für Bahnen dieser Generation, und gemäß UCI-Vorgaben auf 1,40 m erhöht werden soll. Grund ist, dass in steilen Kurven Fahrer bei einem Sturz nicht nach unten, sondern nach oben wegrutschen. Zudem soll eine höhere Bande einen besseren Schutz der Zuschauer gewährleisten.

**Die Kurven** sind überhöht, damit diese bei hoher Geschwindigkeit sicher befahren werden können, da die Fliehkräfte nach außen wirken. Bei hoher Geschwindigkeit können Kurven somit sicher befahren werden. Ohne Überhöhung müssten die Fahrer extrem abbremsen. Es gilt, dass je kürzer die Bahn ist, desto steiler sind die Kurven:

- Bei 200 m Bahnen bis zu 45 Grad (90 Grad wäre senkrecht),

- 250-m-Bahnen für WM / Olympia 42 – 43 Grad,
- 400-m-Bahnen 25 – 28 Grad.
- Die Geraden sind durchgehend mit 10 - 12 Grad leicht geneigt, um Stabilität bei Tempo zu geben, den Übergang in die steilen Kurven flüssig zu gestalten als auch damit bei Outdoor-Bahnen Wasser abfließen kann.

**Der Untergrund der Bahn** wird von der UCI nicht vorgeschrieben, aber die UCI definiert eindeutige Anforderungen, die der Untergrund erfüllen muss:

- Holz, zumeist sibirischer Kiefer, in der Halle in Büttgen ist afrikanisches Afzelia-Hartholz verbaut.
- Beton- und Asphalt-Outdoor-Bahnen sind für Olympiaden und Weltmeisterschaften nicht zugelassen. Zwar sind hierfür die Kosten niedriger und der Wartungsaufwand ist geringer, doch sind diese Bahnen wesentlich langsamer als Hallenbahnen.
- Die UCI homologiert bzw. erkennt Bahnen nur an, wenn die Bahn gleichmäßig und griffig ist sowie perfekt eben und verwindungsfrei.

**Die Kurvenradien** werden von der Länge der Bahn bestimmt. Die 250-m-Bahnen haben einen Radius von 19 – 23 m, gemessen an der inneren Fahrkante, der weißen bzw. schwarzen Messlinie. Je länger die Bahn, desto größer der Radius, so bei 400-m-Bahnen 30-35 m und bei älteren Betonbahnen wie in Solingen-Doperhof 45 m, Steherbahnen und historische Großbahnen weisen 50 m und mehr auf.



**Udo Hempel**, Olympiasieger 1972 in München in der Vierer-Mannschaftsverfolgung und Ehrenmitglied unseres Radsportclubs RC Düsseldorfia 1890 e.V., berichtet über die Bahn in Büttgen:

„Das Gelände hat die Kirche im Wege der Erbpacht überlassen und erhält dafür jährliche Erbpachtzinsen. Gebaut hat die Bahn 1971 Clemens Schürmann aus Münster. Schürmann-Bahnen sind weltweit gleich, die Olympiabahn 1988 in Seoul ist mit der Büttgener identisch. Schürmann ist im Grunde **der** Name hinter den meisten hochwertigen Holz- und Betonbahnen weltweit, über 150 Projekte in mehr als 40 Ländern. Die Bahn ist aus Afzelia Holz aus den Tropen in Zentralafrika, extrem formstabil, sehr hart und verschleißfest und hatte kaum Verzug bei Feuchtigkeit, da die Bahn erst später überdacht wurde. Viele fleißige Hände halfen hier bei den Modernisierungen.

In den nationalen Blickpunkt kam die Büttgener Bahn für unsere Olympia-

Bewerbung Rhein-Ruhr 2012, insbesondere die Städte Düsseldorf, Dortmund, Essen und Köln begannen im Jahr 2000 ihre Olympia-Planung. Büttgen hätte die Radbahn-Wettbewerbe erhalten. Wenn es funktioniert hätte, wäre die 250-m-Bahn in Büttgen weiterhin olympia-tauglich. Leider entschied sich der Deutsche Olympische Sportbund für Leipzig, letztendlich fanden die Spiele 2012 in London statt.

Bei der jetzt anstehenden Sanierung des Radsportforums Büttgen bleibt die Holzbahn bestehen, einzig die Bande soll aus Sicherheitsgründen von 1,20 m auf 1,40 m, Vorgabe der UCI, erhöht werden. Mit Speichenrädern fliegt keiner über die jetzige 1,20 m hohe Bande und auch die Zuschauer sind aktuell gut geschützt, da der Abstand zur Bahn relativ groß ist. Mit den heutigen wesentlich schnelleren Scheibenrädern kann jedoch ein Fahrer über die Bande fliegen, so dass die Fahrer bei einer Erhöhung der Bande besser geschützt sind. Für eine erneute Olympia-Bewerbung wird die in Bau befindliche neue Radbahn in Köln mit 4.000 Zuschauern unserer Bahn in Büttgen mit 1.600 Zuschauern leider den Rang ablaufen, zumal unsere Halle leider nicht den olympischen Maßen entspricht: Mit 6 m ist sie nicht breit genug und mit 48 Grad Kurvenüberhöhung zu steil.“

*Euer Udo Hempel*

Udo Hempel auf Facebook  
Pedelec Fahrsicherheitstraining nach  
individueller Vereinbarung

# Historie des Sportforums Büttgen

Text: SPORTFORUM BÜTTGEN / Bilder: SCHÜRSMANN ARCHITEKTEN

„In den Jahren 1970 bis 1972 wurde die Radrennbahn in Büttgen von dem weltweit anerkannten Bahnarchitekten Herbert Schürmann zunächst als Freiluftbahn erbaut. Es gab also kein Dach, keine Tribünen und keinen Hoteltrakt.



Bereits am 29. März 1971 wurde Richtfest gefeiert. Zur Einweihung im Juni 1971 kam der damalige NRW-Innenminister Willi Weyer per Hubschrauber, um zusammen mit dem Gemeindedirektor Arnold Möllmann und Eduard Klüber, dem Bürgermeister der Gemeinde Büttgen, die Bahn seiner Bestimmung zu überantworten.



Zur Einweihung wurde bereits ein Radrennen veranstaltet, bei dem die Zuschauer mangels Tribünen auf Traktorenanhängern saßen. 1974 ist der Hoteltrakt fertiggestellt worden.

Durch das spezielle afrikanische Sumpfartholz ist die Bahn so robust, dass sie einige Jahre Wind und Wetter unbeschadet überstanden hat und bis heute im Einsatz ist.

Die große Halle wurde 1977/78 errichtet. Der Innenausbau wurde 1980 abgeschlossen. Die Tribünen der Haupthalle bieten nun 1.600 Sitzplätze. Die Radrennbahn mit Holzboden wird sowohl internationalen Maßanforderungen im Bahnradspport gerecht und wird oft von internationalen Nationalmannschaften und ProTour-Teams als Trainingszentrum genutzt."



# SCHÜRMANN ARCHITEKTEN \*\*\* Velodromes seit 1925 \*\*\*



Die Architektendynastie Clemens, Herbert und Ralph Schürmann hat weltweit über 140 Radrennbahnen gebaut, indoor aus Holz und outdoor gleichfalls auch aus Beton. Auf der linken Seite sind vier Bahnen abgebildet: Die offene Bahn in München, auf der Gustav Kilians „engster Vierer der Welt“ Gold gewann, mit dem leider 2023 verstorbenen Günter Haritz, Jürgen Colombo und Günther Schumacher sowie Udo Hempel.



1986 wurde in Seoul die letzte offene Olympiabahn für die Spiele 1988 in Südkorea gebaut, die gemäß Udo Hempel mit derjenigen in Büttgen identisch ist.



Die halboffene Albert-Richter-Bahn in Köln-Müngersdorf wurde im Jahr 2024 abgerissen und soll im ersten Quartal 2027 als sodann überdachte Bahn fertig gestellt sein.



Auch für die olympischen Spiele Los Angeles 2028 baut Schürmann ein neues, vollständig überdachtes Velodrom.



Die Bahn in Büttgen hat bei regelmäßiger Pflege (Schleifen, Austausch einzelner Latten, konstante Hallenbedingungen) eine realistische Gesamtlebensdauer von 60–80 Jahren – manche Experten halten sogar 90 Jahre für möglich, wenn die Struktur weiter stabil bleibt. Sollte die Sanierung der Halle ausgeführt werden, so könnte die Bahn, die bereits heute die älteste noch aktive Schürmann-Holzbahn ist, bis zum Jahr 2060 genutzt werden.

Bilder mit freundlicher Genehmigung Schürmann Architekten

# Ledwig / Spinnen Architekten, Mönchengladbach Sanierung und Modernisierung des Radsportforums Büttgen



Bilder auf dieser Seite mit freundlicher Genehmigung von public images gmbh, Presse- und Kommunikationsagentur für Ledwig / Spinnen Architekten

**Im Radsportforum Büttgen** entstehen ein komplett neues Dach, neue Fassadenelemente, neue Haustechnikräume sowie zusätzlich ein Neubau mit Funktion- und Nebenräumen an der Nordostseite. Die Bahn selbst bleibt bestehen. Diese Baumaßnahmen sind in der Leistungsphase 1 (= „LPH1“), der Grundlagenermittlung, bereits festgeschrieben.

Die Honorarordnung für Architekten und Ingenieure sieht insgesamt 9 LPHs vor. In der LPH2 wurden auch die beiden in diesem Artikel abgebildeten Konzeptskizzen erstellt; die Kosten wurden zunächst auf EUR 24,5 Mio. festgelegt. Bauherren sind die Stadt Kaarst als Eigentümer und der Trägerverein Sportforum Kaarst-Büttgen e.V. als Betreiber (= „Trägerverein“), unterstützt vom Rhein-Kreis Neuss. Die Kosten

übernehmen zu je 50% die Stadt Kaarst sowie der Rhein-Kreis Neuss, die beide bereits öffentliche Fördermittel beantragt haben.

Im September 2025 hatten die Architekten Dietmar Ledwig und Jürgen Spinnen, ein ambitionierter Rennradler, die Leistungsphase 3 (= „LPH 3“), die Entwurfsplanung, abgeschlossen. Derzeit holen die Architekten die erforderlichen Bau- und sonstigen Genehmigungen ein (LPH 4). In diesem Jahr soll die Ausführungsplanung beginnen, es werden detaillierte Baupläne gezeichnet (LPH 5). Die Erstellung der Unterlagen für die Ausschreibung von Angeboten bilden LPH 6, in LPH 7 werden die Bauleistungen vergeben.

Die Förderungszusagen für die Finanzierung sollen im Jahr 2027 vorliegen, so dass dann mit dem Bau begonnen werden sollte und LPH 8 beginnt, die Bauüberwachung mit der Fertigstellung bis 31.12.2029. Hiernach folgt LPH 9 mit der Mängelverfolgung und der Objektbetreuung.

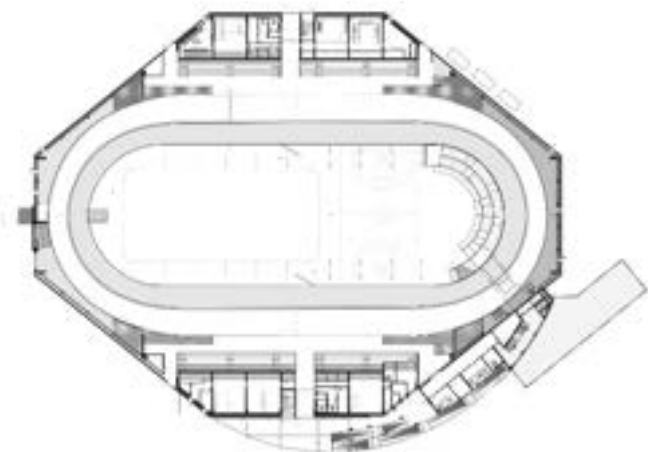




Hinter dem 1. Vorsitzenden des Trägervereins, Franz-Josef Kallen, sind die beiden 2. Vorsitzenden auf dem Bild oben zu sehen, links Lars Witte (zuständig für Verwaltung und Sport), rechts Friedhelm Kirchhartz (Technik).

Die Steigerung der gegenüber März 2025 geplanten Kosten von EUR 24,5 Mio. um 14% auf EUR 27,9 Mio. resultiert vornehmlich durch Zusatzmaßnahmen im Bereich der Sicherheit und Projektabwicklung, die nachträglich aufgenommen wurden. Die reinen Kostenabweichungen waren einstellig. Dies zeigt, dass das Team um Jürgen Spinnen bereits früh enorm genau und präzise gearbeitet hat.

Die Sportförderung des Rhein-Kreises Neuss hat in ihrer Vorlage zum Sportausschuss am 23.2.2026 den Zeitplan des Projekts wie folgt dargestellt:



„Im weiteren Ablauf des Projekts sind folgende Meilensteine zu nennen:

1. 01/2026 – 03/2026 – Rückmeldung durch die Fördermittelgeber.
2. Bis 06/2026 – notwendige politische Beschlüsse ab der LPH IV müssen getroffen werden.
3. Bis Mitte 2029 – Projektabschluss.
4. Bis Ende 2029 – Schlussabrechnung (Voraussetzung Rheinisches Revier \*).“

\* Das Strukturwandelprogramm „Rheinisches Revier“ ist ein öffentliches Förderprogramm von Bund und dem Land Nordrhein-Westfalen.

Friedhelm Kirchhartz zur Planung: „Wenn alles so läuft, wie wir uns das vorstellen, werden wir in der 2. Jahreshälfte 2027 mit dem Bau beginnen können. Sollte die Kölner Bahn noch nicht fertig sein, wird sich der Baubeginn entsprechend verschieben.“

Die Bauzeit ist mit 2 Jahren kalkuliert. Wir müssen davon ausgehen, dass die Bahn in dieser Zeit nicht nutzbar ist. Ob in der Bauphase noch Zeitfenster für eine Nutzung der Bahn möglich sind, wird die konkrete Ablaufplanung der Baugewerke zeigen müssen.“

Dafür soll der Startschuss - siehe auch das Titelbild dieses Beitrags – pünktlich zum 1.1.2030 erfolgen.

Start / Ziel der RTF des VfR Büttgen wird während der Arbeiten weiterhin im Sportforum sein, Eingang Süd / West.

Das Bild oben links mit Lars Witte und Friedhelm Kirchhartz hat Betty Schmitz geschossen, die wir auf den nächsten zwei Seiten portraitieren.

**Betty Schmitz, Fotografin des VfR Büttgen:  
Das Gesicht hinter der Kamera**



**Betty Schmitz** ist in Düsseldorf geboren und wohnt in Kaarst. Die Auszeichnung auf dem Foto hat ihr der VfR Büttgen bei der Jahresabschlussfeier 2024 für ihre ehrenamtliche Arbeit als Fotografin des Vereins verliehen. Sie fotografiert seit dem Jahr 2022 und sie weiß seitdem, dass sie die Fotografie zu ihrem Beruf machen möchte.

Betty Schmitz: „Gerade in der Sportfotografie gibt es vieles, das es wert ist, eingefangen zu werden. Es sind nicht nur die sportlichen “Moves” die man fotografiert, sondern auch die Emotionen, die Verbindung zwischen Trainer und Sportler, die Begeisterung des Publikums, Freundschaften von Sportlern untereinander. Das ist es auch, was mich immer mehr begeistert. Jedes Foto ist einzigartig und ich bin stolz,

meinen Weg in der Fotografie zu gehen.“

Dies zu sehen auf dem Foto unten, ein Bild sagt mehr als tausend Wörter: Der Zieleinlauf von Mathieu van der Poel bei Paris Roubaix 2025. Der Fahrer siegesicher mittig im Bild, die Hand jubelnd kurz vor der Ziellinie hochgerissen. Alle Augen auf ihn gerichtet. Das Auslösen der Kamera zum richtigen Zeitpunkt.

Erste Fotos von Betty Schmitz in „Düsseldorf on Tour“ waren im Magazin 2023 abgebildet. Das Titelbild des Magazins 2024 war dreigeteilt, das Foto der Jugend des VfR Büttgen hatte Betty Schmitz geschossen. Seit 2025 stellt Betty Schmitz das Titelbild des Magazins als auch viele weitere Fotos, was hoffentlich noch viele Jahre so bleiben wird.





**Surface**

**Kunstradsport**

# Akrobatik meets Fixie:

## Kunstradsport

**Stephan Schmitt und Daniel Freihoff - RSV OPEL 1924 Neersen e.V.**



### Einleitung

Der Kunstradsport verbindet den Radsport mit Akrobatik und ist seit über 100 Jahren Teil der Radsportkultur. In Wettkämpfen führen die Sportler und Sportlerinnen eine von ihnen vorab festgelegte Kür auf, deren Übungen je nach Schwierigkeitsgrad mit unterschiedlich vielen Punkten gewertet werden. Die maximal zulässige Anzahl an Übungen ist begrenzt, die Gesamtdauer der Kür auf 5 Minuten limitiert. Aus Anzahl und Anforderungsniveau ergibt sich damit eine theoretische, maximal erreichbare Punktzahl. Jegliche Abweichung in Haltung, Sauberkeit der gefahrenen Spur

oder gar Fahrfehler sorgen für Punktabzüge, die das Wettkampfgericht bestehend aus fünf Personen bewertet. Die final ausgefahrene Punktzahl ist relevant für die Platzierung innerhalb der Wettkämpfe, wobei die Sportler nach Geschlecht, Altersgruppe und Disziplin getrennt werden. Zudem strebt jeder Sportler danach, die persönliche Bestleistung weiter nach oben zu treiben.

Grundsätzlich handelt es sich um einen Hallenradsport, der ganzjährig indoor auf speziellen Fahrrädern ausgeführt wird. In diesem Beitrag freuen wir uns, Ihnen als Leser oder Leserin diesen Sport etwas näher bringen zu dürfen.

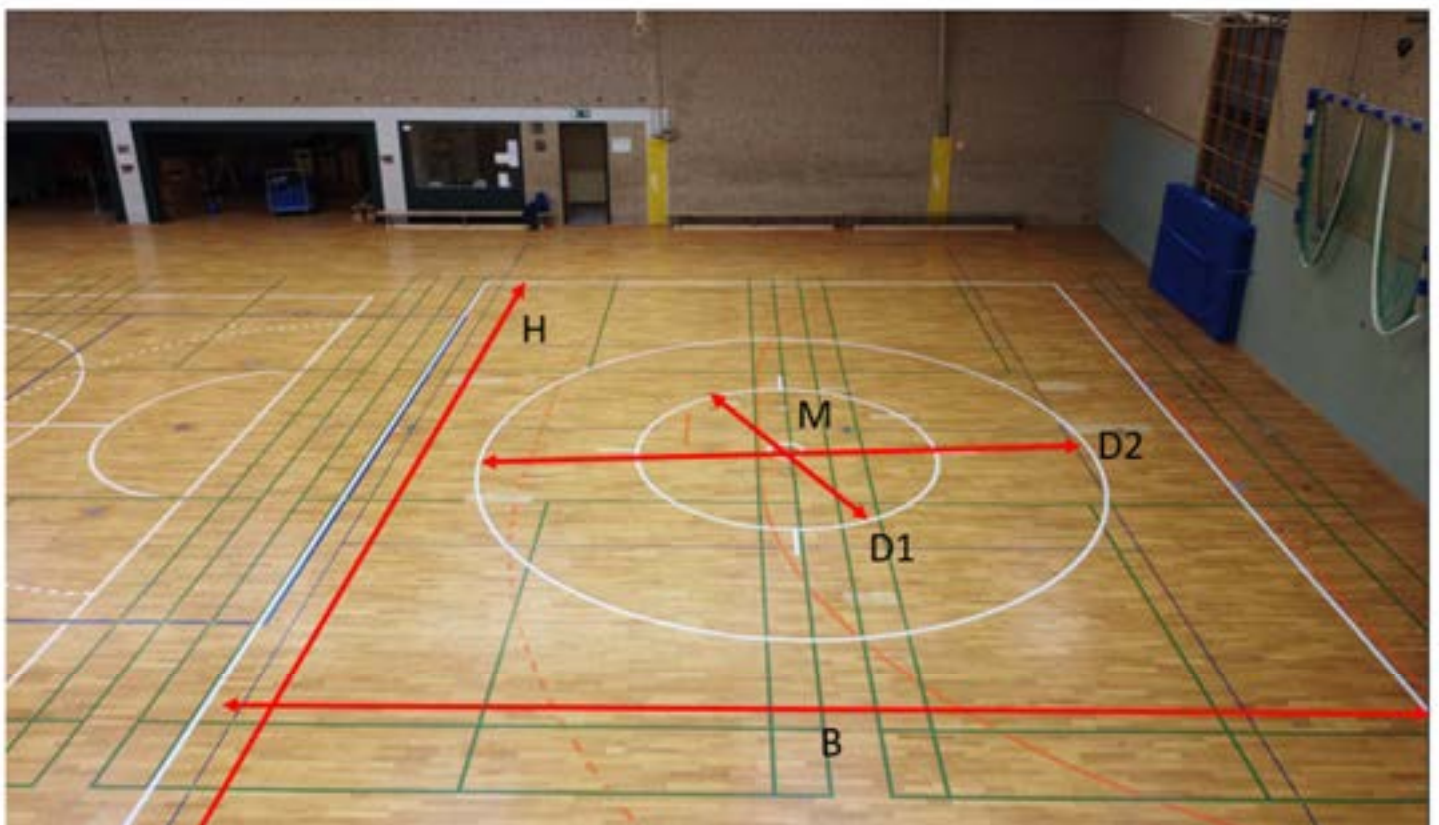
1: Beispiel  
für ein Kunstrad  
(RSV OPEL  
Neersen)



### Besonderheiten eines Kunstrads

Das Kunstrad fällt bei erster, ferner Betrachtung erst einmal durch seine reduzierte Ausstattung auf. Ständer, Bremsen, Schutzbleche, Gepäckträger oder Gangschaltung sucht man vergeblich (Bild 1\_A). Beim zweiten, genaueren Blick erkennt man einen steilen Lenkwinkel, einen kurzen Radstand,

einen fehlenden Freilauf, einen breiten Lenker mit einer untypischen Krümmung der Lenkerenden (Bild 1\_B) und einen speziell geformten recht breiten Sattel (Bild 1\_C). Die Radachsen sind ähnlich wie bei einem BMX Rad nach außen mit Dornen verlängert, so dass der Sportler auch hier bei den Übungen stabilen Halt findet.



2: Abmaße und Geometrie des Kunstradfeldes

## Das Kunstradfeld

Die Fahrfläche für das Kunstradfahren besteht primär aus 2 Kreisen mit den Durchmessern  $D1 = 4\text{m}$  und  $D2 = 8\text{m}$  um einen gemeinsamen Fahrflächenmittelpunkt  $M$  mit einem Durchmesser von  $0,5\text{m}$ . Nach außen begrenzt wird das Feld über ein Rechteck von  $H \times B = 13\text{m} \times 10\text{m}$ , wobei diese beide Maße innerhalb des Reglements um  $\pm 1\text{m}$  abweichen dürfen.

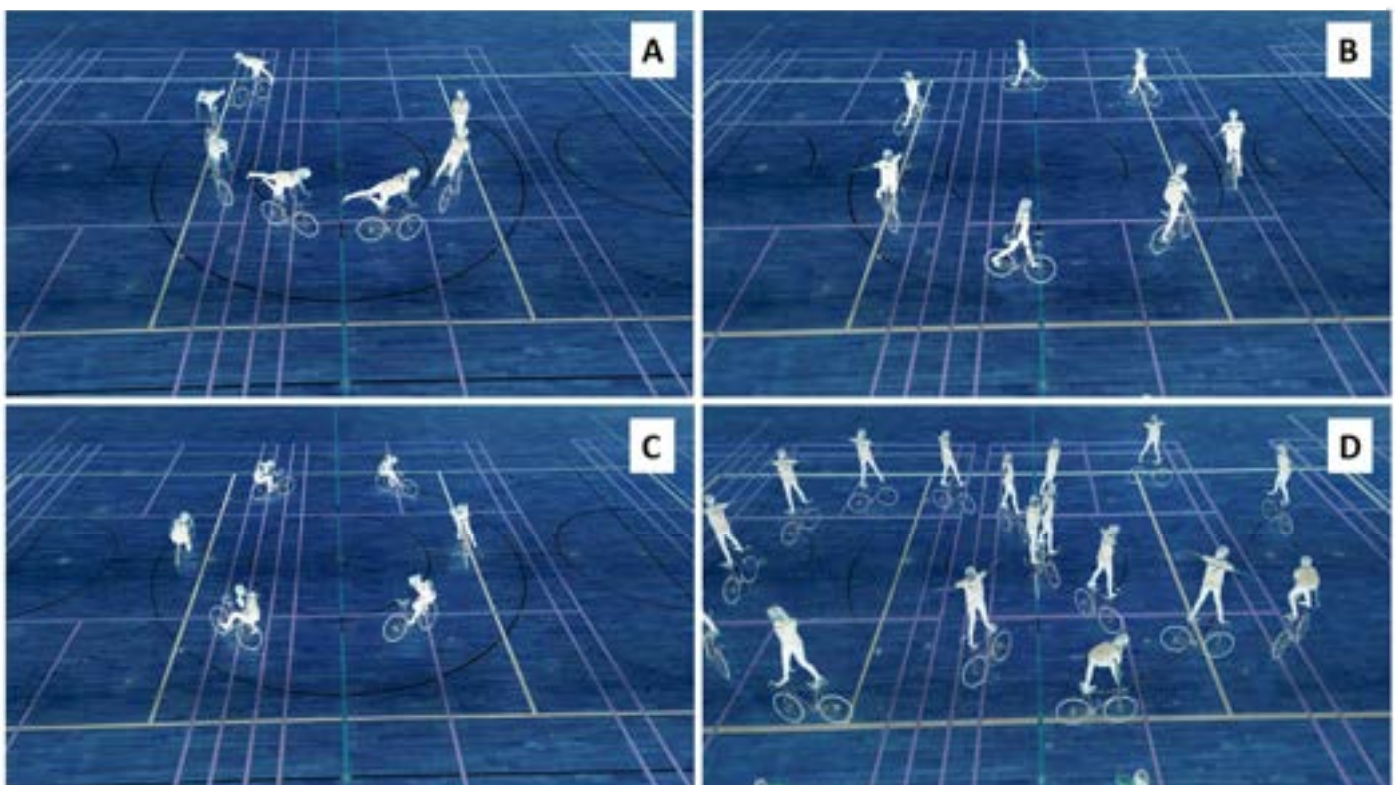
Innerhalb dieses Feldes fahren die Sportler ihre Übungen – vorwärts oder auch rückwärts, welche entweder als halbe Runde (Bild 3\_A) oder ganze Runde (Bild 3\_B oder Bild 3\_C) innerhalb der Begrenzung der Kreise definiert durch  $D1$  und  $D2$  gefahren werden müssen. Ebenso ist für fortgeschrittene Sportler eine Acht durch den Mittelpunkt  $M$  zulässig (siehe Bild 3\_D). Ein Verlassen des Feldes, eingegrenzt

durch das äußere Rechteck ist unzulässig und wird mit Punktabzug bewertet.

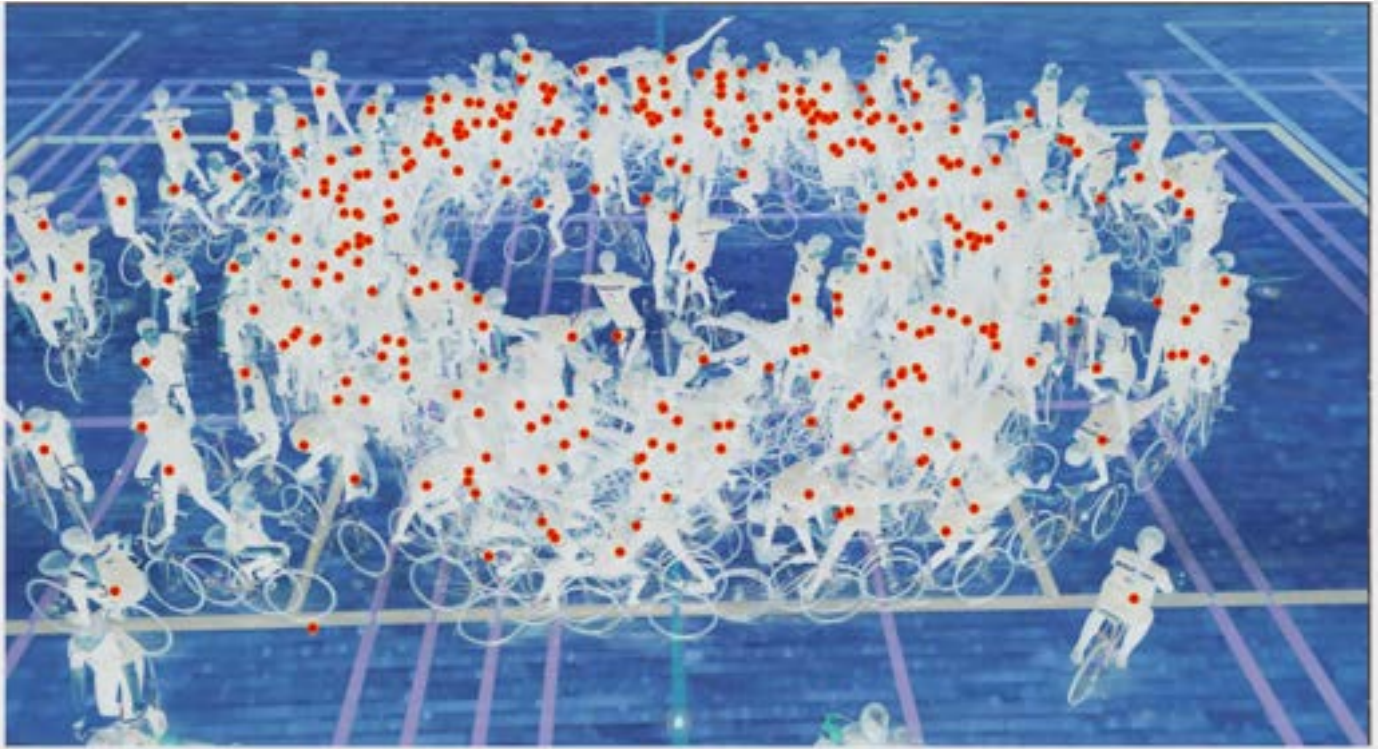
## Analyse eine Kunstradkür

Mit dem Ziel, eine maximale Punktzahl innerhalb der zulässigen Maximaldauer der Kür aufzustellen und auszufahren, ist das Fahren einer hohen Anzahl an Übungen vorteilhaft. Hierfür ist die Wahl eines kleinen Kreisradius, möglichst nah an  $D1$  ein positiver Beitragsleister. Ebenso hilfreich ist es für den Sportler, die so genannten Übergänge in die nächste Übung so schnell wie möglich umzusetzen. Hierbei ist der Wechsel auf das Hinterrad (der so genannte Steiger) und der Richtungswechsel vom Vorwärts- und das Rückwärtsfahren nur exemplarisch zu nennen. Der Sportler nimmt während der Kür kurz Schwung mit festem Tritt in die Pedale auf und versucht, so viele Übungen wie möglich auf dem rollenden Rad durchzuführen.

### 3: Beispielhafte Übungen im Kunstradsport



#### 4: Aufenthaltshäufigkeit im Kunstradfeld



Je schneller die Fahrt, desto mehr Übungen sind während der Ausrollphase bis zum nächsten Schwungholen möglich. Teilweise wird auch während der Übungen in die Pedale getreten, manchmal auch mit beiden Füßen auf demselben Pedal.

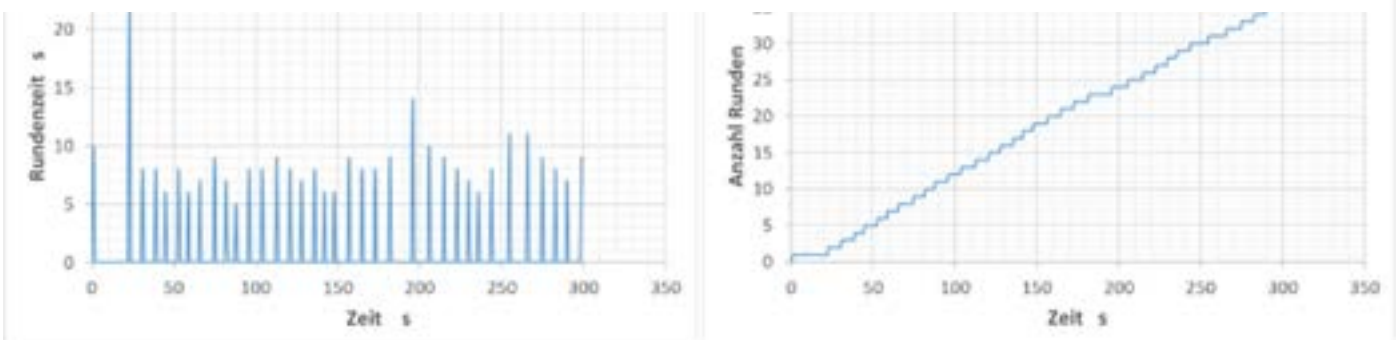
Die Aufenthaltshäufigkeit während einer Kür ist beispielhaft in der vorstehenden Abbildung 4 ersichtlich: Zu erkennen ist die Kreisfahrt im Uhrzeigersinn sowie die Acht durch den Kreismittelpunkt. Die Analyse der Fahrt ergibt, dass eine typische Runde unserer

Sportlerin im Mittel 7-8 Sekunden dauert. Übungen wie eine Acht oder ein Stillstand dauern verständlicherweise länger.

Mit der Annahme eines mittleren, gefahrenen Radius von 3 Metern ergibt sich bei einer Rundenzeit zwischen 5 und 10 Sekunden eine Geschwindigkeit im Bereich von 7 km/h - 14 km/h.

Für eine Geradeausfahrt auf Asphalt wäre dies unspektakulär – beim Turnen auf einem Fahrrad, welches eine enge Kurve fährt, wird es zur Mutprobe!

#### 5: Analyse einer Kunstradkür: Rundenzeit und Gesamtanzahl an Runden:



## Zusammenspiel aus Reifen & Belag

Die Sportler im Kunstradsport fahren auf ihrem Rad in den verschiedensten Positionen: klassisch auf dem Sattel sitzend, auf dem Hinterrad, auf dem Sattel oder auf dem Lenker stehend, in der Seitwärtsfahrt auf Sattel und Lenker (siehe Bild 3\_B), seitlich auf den Dornen stehend – nur um die ersten Einstiegsübungen zu nennen.

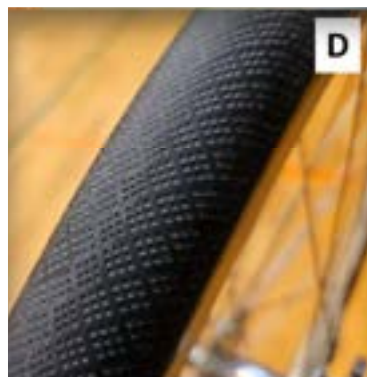
Hierbei muss sich der Sportler auf sein Rad, seine Körperbeherrschung und auf die Fahrstabilität verlassen können. Durch die agile Auslegung des Sportgeräts ist guter Grip Grundvoraussetzung für eine sichere Fahrt wie auch zuverlässige Übergänge.

Auch beim Hallensport sind hier Einflussfaktoren vorhanden: der Bodenbelag stellt die Basis dar – aber auch die Sauberkeit (Staub, Haare) oder auch verwendete Reinigungsmittel haben massiven Einfluss auf das Gripniveau.

Hierbei sind lokale Unterschiede innerhalb des Feldes, zum Beispiel eine rutschige Stelle, für Sportler besonders unberechenbar.

Typische Bodenbeläge sind lackiertes Parkett (Bild 6\_A), wie in der Trainingshalle des RSV OPEL Neersen verbaut oder auch der in modernen Sporthallen vorzufindende PVC Hallenboden (Bild 6\_B). Je nach Struktur und Beschichtung ändert sich das Gripniveau. Die Nachgiebigkeit der Böden schützt die Sportler im Falle eines Sturzes. Während der Fahrt und den Übungen sind flächenelastische Böden hinsichtlich des Kraftaufwands den punktelastischen Böden im Kunstradsport vorzuziehen.

Der zweite Partner im Spiel ist der Reifen. Die Auswahl ist hier zurzeit recht gering, Standard sind schlauchlose Indoor-Reifen der Marke TUFO mit minimaler Profilierung (Bild 6C, 6D).



6: Bodenbeläge, Indoor-Reifen & Tuning



Beliebte Maßnahmen für maximalen Grip sind das Anschleifen der Reifen mit Schmirgelpapier (Bild 6\_E) und das anschließende feuchte Abwischen zum Entfernen von Staub und Schmutz.

Damit der Grip sowohl auf ein als auch auf zwei Rädern möglichst hoch bleibt – aber auch die Reibungs- und Walkverluste während der Fahrt möglichst gering ausfallen, werden die Kunstradreifen (je nach Gewicht der Sportler) auf rund 8-14 bar aufgepumpt.

### Fazit

Neben der technischen Betrachtung, wie in diesem Artikel kurz angerissen, ist der Kunstradsport ein emotional mitreißender Sport. Das Körper- und Fahrgefühl – aber auch der Mut, welchen die Sportler an den Tag legen, begeistert und lässt das Publikum regelmäßig staunen oder auch den Atem anhalten. Auftritte sind stets ein Publikumsmagnet, oftmals Outdoor auf Asphalt, Pflas-

tersteinen oder improvisierten Rundbühnen mit PVC Folienböden.

Bild oben: Vielfalt an verschiedenen Böden bei öffentlichen Auftritten der Sportlerinnen (Lena & Josefine, Fleurine Cornet & Antonia Bärk, Finja & Paula, Fleurine Cornet & Antonia Bärk).

Jeder Interessierte ist herzlich eingeladen, sich das Spektakel live bei einem unserer Turniere anzuschauen! Der Eintritt ist frei. Für Informationen und Details siehe bitte unseren QR-Code:



<https://www.instagram.com/rsvopelneersen>

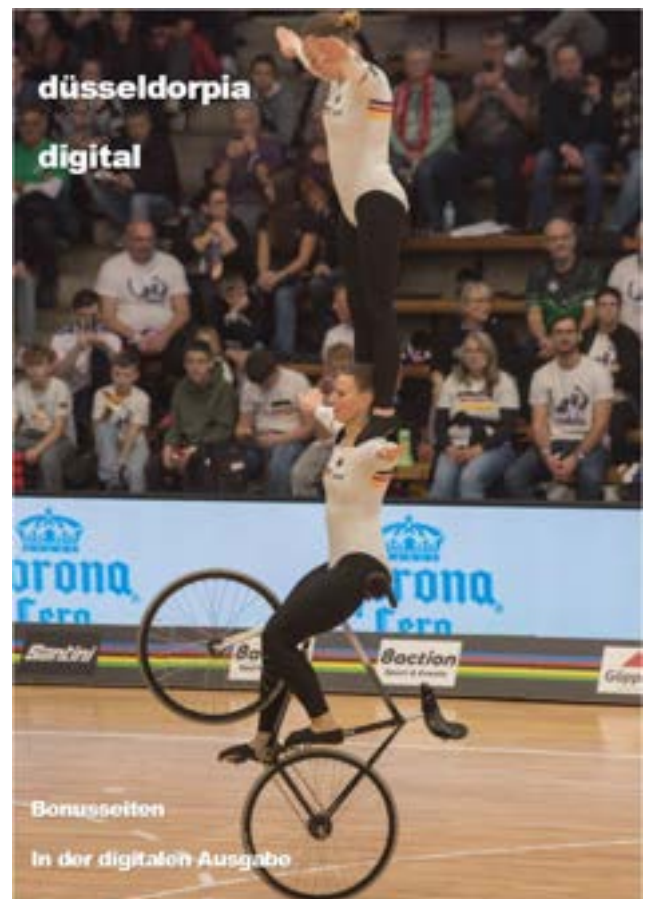
# Henny Kirst & Antonia Bärk verteidigen erfolgreichen Ihren Weltmeister-Titel im Zweier Kunstradsport



Bei der Kunstradsport Weltmeisterschaft in Göppingen Ende Oktober 2025 konnten Henny Kirst und Antonia Bärk (siehe auch Düsseldorfia on Tour 2025) ihren Weltmeistertitel souverän verteidigen. Auf den beiden Bildern fährt Antonia links bzw. unten, Henny rechts bzw. beim Schulterstand auf dem Bild rechts oben.

Bei ihrer harmonischen und sauber gefahrenen Kür war ihr präzises Zusammenspiel besonders auffällig.

Wie bereits im Vorjahr zieren die beiden Damen von den Radsportfreunden 1936 e. V. Bonn-Duisdorf das Titelbild der digitalen Ausgabe auf Seite 101: (<http://rc-duesseldorfia.de>)





**Surface**

**Radball & Radpolo**



**Das Bild auf der vorherigen Seite** zeigt die Trainingshalle des Rad- und Motorradsport-Vereins „Frischauf“ Düsseldorf e.V., (= „RMSV“) in Düsseldorf-Bilk. Boden- und Reifenbeschaffenheit sind identisch mit dem Kunstradsport (siehe bitte den vorherigen Artikel). Die nächste Seite zeigt sowohl das Radball-Spielfeld als auch in der Mitte die beiden Kreise für das Kunstradfahren.

Zwar betreibt der RMSV seit dem 2. Weltkrieg keinen Motorradsport mehr, spielt jedoch Radball auch auf dem Rasen und gewann im Jahr 2017 die deutsche 6er Rasenradball Meisterschaft.



Der RMSV und die 2. und 3. Mannschaft des RSC Blitz Schiefbahn 1932 e.V. (= „Blitz Schiefbahn“) aus Willich sind die einzigen Mannschaften des Bezirks Düsseldorfs in der Oberliga West.

Sven Holland-Moritz hat die Redaktion von Düsseldorfia on Tour zum Training in die Halle des RMSV eingeladen. Sven feierte seine größten Erfolge zusammen mit Marius Hermanns für Blitz Schiefbahn:

- Deutscher Vizemeister 2021 sowie
- Vize-Weltcupsieger 2023.

Aus privaten Gründen zog es Marius im Jahr 2023 weit weg nach Hessen, so dass Sven einen neuen Partner

gesucht und in Daniel Endroweit aus Iserlohn gefunden hat: Dieses Duo stieg als „TuS Iserlohn 1846 e.V. - Erste Mannschaft“ 2025 in die 1. Bundesliga auf.

Ist der RMSV ein kleiner Verein, so spielen für Iserlohn, mit fast 100.000 Einwohnern die größte Stadt des Sauerlands, insgesamt fünf 2er-Herren-Mannschaften.

Sven und Daniel treffen sich regelmäßig zum Training in der Mitte zwischen Willich und Iserlohn in Düsseldorf, wo sie zusammen in der Halle des RMSV, für den auch Svens Bruder Lars spielt, trainieren.

Beim Training wird insbesondere Radball gespielt. Kondition wird beim Joggen aufgebaut; Rennradfahren ist hierfür viel zu gefährlich. Auf dem Foto unten links der RMSV, rechts der TuS Iserlohn 1 in Aktion. Drei weitere RMSVler sind mit dabei, die Spieler wechseln sich ab. Die Trainings-Spiele dauern zweimal sieben Minuten Brutto-Spielzeit mit einer kurzen Pause ohne Schiedsrichter. Im Wettkampf werden zweimal sieben Minuten netto mit Schiedsrichter gespielt. Die Regularien sowie ein Vergleich zum Radpolo finden sich weiter hinten im Magazin.



Trainingsspiel RMSV Frisch auf Düsseldorf (blaue Trikots) gegen TuS Iserlohn (schwarze Trikots). Die Düsseldorfer spielen auf das hintere, die Iserlohner auf das vordere Tor.

Die Bilder unten zeigen die einzelnen Spielphasen beim Radball: Verteidigung, Übergang, Angriff und Tor für Iserlohn.

Düsseldorf, 27.1.2026



# Radball und Radpolo im Vergleich

1. Disziplin	Radball	Radpolo
<b>Tradition</b>	Stark männlich geprägt, hohe globale Reichweite	Historisch bedingt Frauen und Mixed, regionale Verbreitung
<b>Varianten</b>	Häufigste Variante 2er Radball, zwei Spieler, Torwart und Feldspieler wechseln flexibel die Rollen. Zudem 5er Radball auf Handballfeld und 6er Rasenradball auf Fußballfeld	Traditionell einzig 2er Disziplin in der Halle
2. Spieler	Radball	Radpolo
<b>Grundlagen</b>	Fokus auf Radtechnik, Kraft und schnelle Richtungswechsel	Schwerpunkt Stocktechnik, Koordination und taktisches Spiel
<b>Körper</b>	Starke Beinmuskulatur und Balance	Hohe Koordination und einarmiges Fahren
<b>Kondition und Balance</b>	Dauerhafte Spannung, da beide Spieler ständig in Bewegung sind und das Gleichgewicht halten müssen	Kombination aus Radbeherrschung und präziser Stockarbeit
3. Equipment	Radball	Radpolo
<b>Fahrrad</b>	Spezielles Rad mit starrer Übersetzung (1:1), starrem Gang, hohem Lenker und nach hinten versetztem Sattel. Damit sind Rückwärtsfahren und präzise Ballkontrolle möglich	Spezialrad, ähnlich wie beim Radball, jedoch für den Einsatz des Polostocks optimiert: Der Lenker ist etwas schmaler, das Rad bietet mehr Bewegungsfreiheit
<b>Reifen</b>	Schmale, sehr harte Spezialreifen aus glattem Gummi	
<b>Hallenbelag</b>	Glatt und fest, Holzparkett, PVC-Sportboden oder Linoleum, eben und griffig	
<b>Ball</b>	Massiv mit Rosshaar oder Stoff gefüllt, 17 cm - 18 cm Durchmesser, 600 Gramm	Kleiner und leichter aus Stoff, 9,5 cm - 10,5 cm Durchmesser, 175 - 240 Gramm
<b>Bekleidung</b>	Trikot und Radhose, über die Knöchel reichende Sportschuhe	
4. Reglement	Radball	Radpolo
<b>Spielfeld</b>	14 x 11 Meter, 30 cm hohe Bande an den beiden Längsseiten des Spielfelds	
<b>Tore</b>	2 x 2 Meter	
<b>Spielzeit</b>	2 x 7 Minuten reine Spielzeit, 2 Minuten Pause für Seitenwechsel und Erholung.	
<b>Hände</b>	Hände und Füße dürfen nur am Lenker bzw. auf den Pedalen bleiben außer der als letzter Mann fungierende Torwart will einen gegnerischen Schuss abwehren	
<b>Füße</b>	Bei Bodenberührung verliert der Spieler die Spielberechtigung; um wieder in das Spiel eingreifen zu dürfen, muss er die eigene Torlinie außerhalb des Strafraums überqueren	
<b>Weitere Regelverstöße</b>	Attackieren des Gegners oder dessen Fahrrad, Unsportlichkeiten & Reklamieren, zwei Spieler im eigenen Strafraum, Abstand bei Freistößen / Freischlägen nicht eingehalten; Taktische Fouls, die strategisch eingesetzt werden, um das Spiel zu beeinflussen	
<b>Strafen</b>	Außerhalb des Strafraums Freistoß, innerhalb Strafstoß (Viermeter)	
5. Taktik	Radball	Radpolo
<b>Spielphasen</b>	Verteidigung, Übergang, Angriff	
<b>Ballführung</b>	Vorderrad und Hinterrad	Polostock, maximal 1 Meter Länge
<b>Ballkontrolle</b>	Präzises Handling mit Vorder- und Hinterrad, häufige Richtungswechsel und Rückwärtsfahren für Torverteidigung	
<b>Taktik</b>	Hohe Bedeutung von Defensive und Blocken, da der Ball mit dem Rad gespielt wird und Schüsse sehr hart sein können (bis zu 70 km/h)	Taktik basiert auf Schlagwinkel und Reichweite, weniger auf direkter Radkontrolle. Weniger explosive Schüsse als beim Radball, aber mehr taktische Ballführung und Platzierung

**Radpolo** wird insbesondere von Frauen gespielt, da es nicht so kampfbetont ist wie Radball, sondern fast gänzlich körperloses Distanzspiel. In Nordrhein-Westfalen sind aktuell drei Vereine in der Bundesliga im Spielbetrieb:

- RSC Westfalia 1919 Niedermehnen e.V. (bei Minden),
- RV 1894 Siegburg e.V., den meisten Lesern bekannt durch deren RadTourenFahrt in den Westerwald sowie
- RV Wanderlust Methler 1900 e.V. aus Kamen bei Unna, der wegen eines kompletten Mannschaftswechsels von der ersten in die zweite Bundesliga gestuft worden ist.



Europameisterschaft gespielt wird. Sogar Weltmeisterinnen können sie werden, denn die UCI plant für das Jahr 2027 eine Super-WM mit allen Outdoor- und Indoor-Radsportarten, hierbei erstmals Radpolo.

Auf dem Bild unten Lisa Schelkmann und Samantha Thomas vom RV Wanderlust Methler 1900 e.V., die vom 6. Lebensjahr Radpolo gespielt haben. In der Bundesliga haben sie sich immer unter den ersten fünf Mannschaften behaupten können und waren dort auch immer für die Deutsche Meisterschaft qualifiziert.



Die Damen aus Niedermehnen (auf den beiden Bildern oben in schwarzen Trikots) und Siegburg (blaue Trikots) dürfen sich berechnete Hoffnungen machen, zwar nicht dieses Jahr, sondern erstmals im Jahr 2027 international zu spielen, wenn Radpolo erstmals bei der





**Ralf Fischer** ist im Radsportverband Nordrhein-Westfalen Koordinator für den Nachwuchsbereich Kunstradsport und Radball / Radpolo. Ralf ist Schnittstelle zwischen Vereinen, Regionen und Landestrainern. Ralf sichtet den Nachwuchs, organisiert die Nachwuchskader und führt Lehrgänge durch; er tauscht sich mit allen Verantwortlichen aus, um den Nachwuchs in Nordrhein-Westfalen bestmöglich zu fördern.

Das Bild unten zeigt die Sieger der Landesverbandsmeisterschaft im Nachwuchs in Suderwich / Recklinghausen aller Klassen von U 13 bis U 19.

**Dank** an dieser Stelle an Simone Schlösser, Vizepräsidentin Jugend-

sport und Jugendbildung im Radsportverband Nordrhein-Westfalen; Simone hat die Kontakte zu Ralf Fischer und Sven Holland-Moritz hergestellt. Dank an Axel Kirner, RMSV Frisch Auf Düsseldorf, und Lars Holland-Moritz für die zur Verfügung gestellten Bildern. Alle im Artikel genannten Spielerinnen und Spieler sind durch die Schule von Ralf Fischer gegangen.

Die **1. Radball-Bundesliga / Männer** wird seit Jahren von den Spielern aus Stein bei Nürnberg dominiert. Für einen Spieltag treffen sich die Vereine in zwei verschiedenen Hallen und führen mehrere Spiele aus. Analog zum Fußball gibt es für einen Sieg 3 Punkte und für ein Remis einen Punkt.



Radball Bundesliga 2026 Herren nach dem ersten Spieltag (jeder Spieltag hat drei Spiele)							
Rang	Mannschaft	Standort	Punkte	Spiele	Tore	Gegentore	Tordifferenz
1	RMC Stein	Frankenland bei Nürnberg	12	4	20	12	8
2	RV Gärtringen 1	Nahe Stuttgart	9	4	17	12	5
3	TuS Iserlohn	Sauerland	8	4	15	11	4
4	RSV Großkoschen	Oberspreewald Lausitz	7	4	18	11	7
5	RVI Ailingen	Friedrichshafen am Bodensee	6	3	16	9	7
6	RSV Kissing	Schwabenland bei Augsburg	6	4	18	14	4
7	RVW Naurod	Stadtteil von Wiesbaden	6	4	19	16	3
8	RKV Denkendorf	Nahe Stuttgart	4	4	12	15	-3
9	SV Nordshausen	Ortsteil von Kassel	4	3	8	11	-3
10	RSV Waldrems	Backnang bei Stuttgart	1	3	7	15	-8
11	RVC Prechtal	Elzach im Schwarzwald	0	3	10	18	-8
12	RV Gärtringen 2	Nahe Stuttgart	0	4	8	24	-16

Nach dem Abstieg von Blitz Schiefbahn im letzten Jahr ist nach dem Aufstieg des TuS Iserlohn weiterhin eine Mannschaft aus Nordrhein-Westfalen erstklassig, auf dem Bild unten links Sven Holland-Moritz, rechts Daniel Endrowait mit Tochter Emma nach dem Aufstieg des TuS Iserlohn in die 1. Bundesliga im Rahmen der Deutschen Meisterschaft 2025 in Lübbecke bei Bielefeld.



Die Spielszenen (© Fabian Kersten) zeigen in den grünen Trikots den RSC Blitz Schiefbahn am 1. Spieltag der 2. Bundesliga 2026: Es kann schon etwas ruppiger zugehen und der letzte Mann darf mit der Hand abwehren.



## Weltmeisterschaft im Radball der Herren 2025 in Göppingen

Ist es beim Kunstradsport in der Halle mucksmäuschenstill (siehe Düsseldorf on Tour 2025), so trainieren die Radball-Fans derweil draussen am Treppen und bringen für die Radballspiele eine Bombenstimmung mit in die Halle. Sehr schön anzusehen und anzuhören auf YouTube, die Stimmungskanone hält es fast zweimal sieben Minuten durchzugrölen „Auf geht's Deutschland schießt ein Tor, schießt ein Tor, schießt ein Tohohor!“

Das Duo Raphael Kopp / Bernd Mlady vom deutschen Meister RMC Stein hält sich hieran und schießt die Erzrivalen Patrick Schnetzer und Stefan Feurstein aus Dornbirn in Österreich mit 6:2 aus der Halle. Sven Holland-Moritz zu deren Spielstil: „Es gibt verschiedene Typen von



Radballspielern, beide Sportler sind vergleichbar mit Lionel Messi und Cristiano Ronaldo im internationalen Fußball vergleichen: Raphael ist allein von seiner Statue her ein sehr gewaltiger und athletischer Spieler, der oftmals über eine enorme Wucht und Explosivität in seinen Aktionen kommt und somit dem Spielertypen Cristiano Ronaldo ähnelt. Bernd wiederum ist ein zierlicher Spieler, bei dem Bewegungen sehr elegant und geschmeidig aussehen, was mit Lionel Messi vergleichbar ist.“



**Radball der Frauen** wird von der Union Cycliste Internationale (= „UCI“) erst seit dem Jahr 2023 unterstützt. Eine Europameisterschaft gibt es nicht, jedoch eine Weltmeisterschaft, bei der in Glasgow 2023 das deutsche Duo die Goldmedaille gewann.

In Deutschland wird Radball der Frauen noch nicht flächendeckend gespielt, eine Bundesliga besteht nicht, einzig der Bundespokal. Diesen gewannen im Jahr 2024 und 2025 Judith Wolf und Danielle Holzer. Die beiden spielen zwar nicht im selben Team, bilden jedoch national und international eine Spielergemeinschaft: Judith spielt für den Rad- und Kraftfahrtverein Hofen nahe Stuttgart, Danielle für den Radfahrverein Concordia Prechtal e.V. nahe Freiburg. Lediglich 180 km liegen zwischen beiden Vereinen. Bei Bundesstützpunkten und in zentral gelegenen Hallen trainieren sie gemeinsam.

Als Siegerinnen des Bundespokals war das Duo gleichfalls für die Weltmeister-



schaften qualifiziert. Aufgrund ihrer Dynamik, Technik und Offensive konnten Judith und Danielle sowohl die Weltmeisterschaft 2024 in Bremen als auch 2025 in Göppingen gewinnen. In den Endspielen wurde jeweils die Schweiz mit 6:2 sowie 6:1 deutlich geschlagen.

Auf dem Bild oben aus dem Jahr 2024 in weißen Trikots sowie unten auf dem Siegerpodest 2025 in Göppingen ist jeweils Judith links und Danielle rechts zu sehen. Da beide erst 24 Jahre jung sind, haben sie eine hoffentlich weiterhin erfolgreiche Zukunft vor sich und starten bei der UCI-Super-WM 2027.



# Van Gogh „Sternennacht-Radweg“ in Eindhoven



Foto: Tina Dekkers, „Van Gogh Path“ (2018), CC BY-SA 4.0, via Wikimedia Commons ([https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Van\\_Gogh\\_Path.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Van_Gogh_Path.jpg)).

1889 zeichnete Vincent van Gogh, unweit von Eindhoven geboren, das Bild Sternennacht. Eindhoven ist das niederländische Zentrum der Licht- und Lampenindustrie und trägt den Beinamen „Lichterstadt“.

Im Jahr 2014 wurde der „Sternennacht-Radweg“ (Van Gogh–Roosegaarde Fahrradweg) zwischen Eindhoven und Nuenen gelegen eröffnet. Der brabantische Künstler Roosegaarde ließ sich von van Gogh inspirieren und kreierte einen Radweg mit einer Oberfläche aus Leuchtsteinen und LEDs. Tagsüber wird Energie gespeichert, so dass im Dunkeln auf dem Weg tausenden von Steinchen / Sternchen funkeln. Der Radweg führt 600 Meter zwischen zwei Wassermühlen und ist

Teil der Van Gogh Gogh-Radroute, welche die historischen Stätten des Malers in Brabant verbindet. Auch tagsüber ist eine Fahrt über den Radweg lohnenswert.



Bild: Copilot in Anlehnung an van Goghs Sternennacht



# Ehrungen & Nachwuchs



Sascha  
Grünewald  
  
Erster  
Vorsitzender  
Radsportbezirk  
Düsseldorf e.V.

Am 3.9.2025 hat der Bezirk Düsseldorf nachträglich Fahrer für Ihre Leistungen im Jahr 2024 geehrt. Die besten Rad-Tourenfahrer erhielten Pokale (siehe bitte auch Düsseldorfia on Tour 2025 mit den entsprechenden Ranglisten). Geehrt wurden gleichfalls die vereinsangehörigen Randonneure, die bereits im Jahr 2023 die alle vier Jahre stattfindende Langstreckenfahrt Paris-Brest-Paris innerhalb des Zeitlimits von 90

Stunden absolviert hatten: Auf dem Foto unten ganz links Felix Müller, RSV Düsseldorf-Rath/Ratingen 1951 e.V. und ganz rechts Jan Chudala, 1. RSC Langenfeld e.V. Zwischen den beiden von links Gerd Schlüter, langjähriger RTF-Fachwart des Bezirks, rechts neben mir Andreas Kulik, 2. Vorsitzender des Bezirks.

In der Sitzung am 27.10.2025 wurde so- dann leider beschlossen, den Bezirk auszulösen. Inge Fehsel und ich wur- den als Liquidatoren gewählt. Ziel ist es den Bezirk bis Ende 2026 aufzulösen. Die noch verbleibende Kasse soll den Jugendlichen als auch den Vereinen des Bezirks zu Gute kommen.

*Euer Sascha Grünewald*



# Sascha Grünewald

Interview am 1.3.2026 mit dem Regionalvorsitzenden der Region Düsseldorf im Radsportverband NRW - Sascha prägt seit Jahren die Radsport- und Nachwuchsarbeit der Stadt Düsseldorf



**Redaktion:** „Sascha, wo liegen Deine sportlichen Wurzeln?“

**Sascha:** „Meine sportlichen Anfänge liegen im Schwimmen beim Neusser Schwimmverein, wo ich viele Jahre auch als Trainer aktiv war. Vor rund 25 Jahren suchten die Radschläger einen Schwimmtrainer. So bin ich zu den im Jahr 1970 von Kurt Spanihel gegründeten Radschlägern gekommen. Später habe ich Ruben Zepunkte als Jugendtrainer auf dem Rennrad trainiert (Anmerkung der Redaktion: Ruben Zepunkte ist später als Profi für Rabobank, Cannondale-Garmin und Sunweb gefahren). Sodann habe ich meine Radsport-Trainerlizenzen absolviert, zunächst die C-Lizenz für den organisierten Radsport, später die B-Lizenz.“

**Redaktion:** „Neben Deinem Vorsitz bei den Radschlägern bist Du seit 2021 Regionalvorsitzender der Region Düsseldorf. Was ist hier Deine Aufgabe?“

**Sascha:** „Als Regionalvorsitzender vertrete ich die Vereine der Region in den Gremien des Radsportverbands Nordrhein-Westfalen (= „RSV NRW“) und bin deren Ansprechpartner für alle Themen, die nicht ausschließlich durch die Kompetenzteams abgedeckt werden. Ich versuche, die Vereine zu vernetzen und Symbiosen zu schaffen, die unsere Arbeit unterstützen und vielleicht auch vereinfachen.“

**Redaktion:** „Als Regionalvorsitzender bist Du gleichfalls Mitglied im Verbandsrat des Radsportverbands NRW (<https://radsportverband-nrw.de/verband/verbandsrat/>). Welche Aufgaben hat der Verbandsrat?“

**Sascha:** „Der Verbandsrat als Gremium des RSV NRW sorgt für eine Zusammenfassung aller im Radsportverband wirkenden Kräfte. Er berät und beschließt über Angelegenheiten, die nicht der Mitgliederversammlung oder dem Präsidium vorbehalten sind. Der Verbandsrat tagt mindestens zweimal im Jahr. Weitere Tagungen können bei Bedarf durchgeführt werden. Form und Fristen dazu regelt die Geschäfts-/Verwaltungsordnung.“

In den Jahren, in denen die Mitgliederversammlung nicht zusammentritt, übernimmt der Verbandsrat auf seiner Frühjahrssitzung deren Aufgaben, soweit diese nicht ausdrücklich der Mitgliederversammlung vorbehalten sind. Die Aufgaben des Verbandsrates sind insbesondere

- Entgegennahme der Berichte des Präsidiums und der Revisoren.
- die Benennung der Delegierten für die Bundeshauptversammlung von German Cycling.
- Notwendige Ergänzungswahlen.
- Genehmigung des Haushaltsplanes.
- Festsetzung von Gebühren und

Entgelten sowie der jeweiligen Zahlungs-modalitäten.

- Entscheidungen von Anträgen.
- Zustimmung zur Jugendordnung.
- Kommissarische Berufung von Präsidiumsmitgliedern auf Vorschlag des Präsidenten.
- Ernennung eines neuen Regionalvorsitzenden nach Rücktritt oder Ausscheiden.“

**Redaktion:** „Wie können sich die Vereine der Region hier einbinden?“

**Sascha:** „Die Kommunikation ist stets zweigleisig, einerseits der Verband mit den Vereinen, andererseits die Vereine mit dem Verband. Dafür haben wir den regionalen Stammtisch Düsseldorf gegründet. Wir treffen uns mit den Vereinen und mit Verbandsmitgliedern, um aktuelle Themen zu diskutieren. Die Termine für dieses Jahr werden noch bekannt gegeben, wie auch der Termin für die Regionalversammlung 2026.“

**Redaktion:** „Ihr kommt soeben aus dem Trainingslager in Südfrankreich. Wo wart Ihr und welche Gruppen hast Du betreut?“

**Sascha:** „Wir waren zu neunt in Vic La Gardiole bei Montpellier, mit Fahrer\*innen zwischen 14 und 31 Jahren. Wir sind möglichst häufig gemeinsam gestartet und haben dann Gruppen je nach Stärke gebildet. Hier die jüngere Gruppe, auf dem Foto rechts von links Rafael, Jakob und Przemek. Es war tagsüber bereits angenehme 20 Grad warm. Die Landschaft ist wellig und eignet sich optimal für ein frühes Trainingslager.“



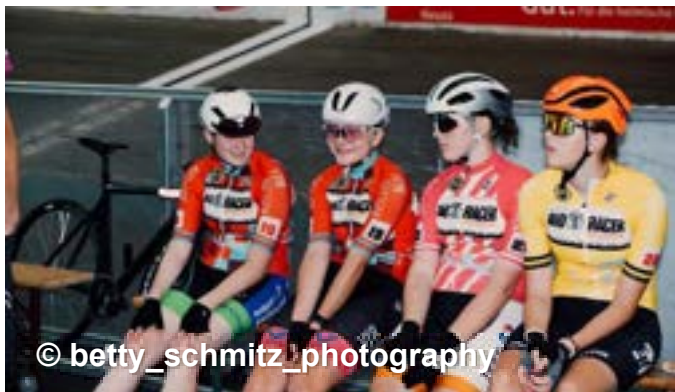
**Redaktion:** „Das Titelbild unseres Magazins zeigt Mika Lohmar, eines der größten deutschen Nachwuchstalente. Kennst Du ihn persönlich und wie schätzt Du seinen weiteren Weg ein?“

**Sascha:** „Mika ist 2024 beim RSC Rheinbach gefahren und 2024, 2025 für den VfR Büttgen. Im letzten Jahr war Mika mit uns und dem RSC Rheinbach



im gemeinsamen Trainingslager in Südfrankreich. Mika ist sehr ehrgeizig und auch sympathisch. Er ist sportlich auf den Spuren von Moritz Mauss (Anmerkung der Redaktion, siehe auch unser Magazin 2025), der letztes Jahr in Thüringen gefahren ist und jetzt für das Profiteam UAE Team Emirates Gen Z startet. Mika ist gleichfalls in dieser Saison 2026 nach Thüringen gewechselt, und zwar zum U19-Team German Junior Racing.“

**Redaktion:** „Wie ist Dein Verhältnis zum VfR Büttgen und wie kooperiert ihr?“



**Sascha:** „Der VfR Büttgen ist ein leistungsorientierter Nachwuchsverein mit starker Bahn- und Straßenstruktur. Wir haben in der Vergangenheit schon einige Projekte in der U19 - und U23 Bundesliga gemeinsam durchgeführt. In meiner Funktion als Bezirks- und Regionalvorsitzender unterstütze ich die Jugendarbeit im VfR immer wieder gerne. Über große Summen verfügen wir in der Förderung leider nicht, aber bekanntlich: Kleinvieh macht auch Mist!“

**Redaktion:** „Die SG Radschläger Düsseldorf 1970 e.V. ist im Jahr 2022 als Stützpunktverein im Bundesprogramm „Integration durch Sport“ ausgezeichnet

worden. Was hatte diese Auszeichnung für Auswirkungen auf Euren Verein?“

**Sascha:** „Integration durch Sport ist sehr wichtig, der Sport eignet sich hervorragend, Geflüchtete, Hinzugezogene und sozial Schwache zu integrieren und zu fördern. Unser Verein stellt sich der Aufgabe, Kinder, Jugendliche und Erwachsene zusammenzubringen. Nach Corona gibt es immer noch Probleme. Viele Menschen und auch schon Kinder im Grundschulalter fühlen sich einsam. Der Sport vermittelt für alle Altersklassen Teamgeist. Wie leben diesen Ansatz bei den Radschlägern. Unser Vereinsheim liegt am Räuscherweg 59 in Düsseldorf-Unterbilk und wir leisten Quartiersarbeit auch für die Stadtteile Flehe, Bilk und Hamm. Unser Outdoor Fitnessstudio steht allen Bürgern täglich kostenlos zur Verfügung. Ab Mitte April öffnen wir unser Gelände auch wieder samstags von 11 – 14 Uhr. Termine bei Facebook unter „SG Radschläger Düsseldorf“!“



## VfR Büttgen dominiert die German Cycling Nachwuchssichtung 2025

Mika Lohmar aus Euskirchen, Jahrgang 2009, ist auf dem Titelbild unseres Magazins beim Spurt in den Mai 2025 in Büttgen zu sehen; er gewann das Rennen der männlichen Jugend U17.



In der bundesweiten Rangliste 2025 der U17 wurde Mika 2025 Dritter vor Daan Ensenbach, ebenfalls VfR Büttgen.

In Bad Dürkheim wurde im September 2025 unter anderem das letzte Straßensichtungsrennen der GC-Nachwuchssichtung Straße und die Deutschen Meisterschaften im Einzelzeitfahren der U17 statt. Markus Schellenberger bringt es bezüglich der Dominanz der NRW-Jugend auf den Punkt (Quelle NRW-Jugend dominiert GC-Nachwuchssichtung – RSV NRW: „Historisch aber das Abschneiden der U17-Sportler des VfR Büttgen bei der DM-Einzelzeitfahren am Freitag: mit dem Titel für Daan Ensenbach, Silber für Mats Harneke und Bronze für Mika Lohmar (alle VfR Büttgen) machten sie aus der Deut-

schen Meisterschaft quasi eine „Ver-einsmeisterschaft“! Als „Man of the Weekend“ setzte Daan Ensenbach (VfR Büttgen) dann im Straßenrennen am Samstag noch einen Sieg drauf. Ein dritter Platz in der Sprint-Gesamtwertung der Sichtungsserie für Mika Lohmar (VfR Büttgen) rundeten das gute NRW-Ergebnis noch ab.“

In der Gesamt-Sprintwertung der GC-Serie wurde Mika am Ende Zweiter vor seinem Vereinskollegen Daan Ensenbach. Mika Lohmar wechselte für die Saison 2026 zum Team German Junior Racing Thüringen, weil er dort professionellere Strukturen, ein stärkeres U19-Rennprogramm und bessere Entwicklungsmöglichkeiten für den Schritt in den nationalen Nachwuchskader sieht.

Mit ihm gemeinsam fahren dort im Jahr 2026 dann mit Mika Lohmar, Felix Bell und Anton Hafenegger gleich drei Rennfahrer aus den Reihen des VfR Büttgen.

Moritz Mauss, der nach seiner gesamten Nachwuchszeit im VfR Büttgen in der Saison 2025 zum genannten Juniorenteam in Thüringen ging, schaffte aufgrund seiner Erfolge für die Saison 2026 den Sprung in das Development Team UAE Gen Z.

Daan Ensenbach, ein Jahr jünger, bleibt beim VfR Büttgen, weil er dort in einem der stärksten Nachwuchsteams Deutschlands trainiert, eng in die NRW-Kaderstruktur eingebunden ist und in diesem Umfeld seine größten Erfolge erzielt hat.

# Ehrung Breitensport „Best of NRW 2025

## Wickede an der Ruhr, 15. März 2026

**Edgar Edwards · Koordinator RTF und CTF NRW**



Radsportverband  
Nordrhein-Westfalen e.V.



Zum dritten Mal lud der Radsportverband NRW gemeinsam mit ergotec in deren Räumlichkeiten zur Siegerehrung „Best of NRW 2025“ ein. Rechtzeitig zu Saisonbeginn 2026 (Anmerkung der Redaktion, siehe bitte auch den Beitrag in der digitalen Ausgabe zum Saisonbeginn in NRW in Schwalmatal) trafen sich rund 100 Siegerinnen und Sieger, Begleitpersonen als auch Offizielle des Radsportverbands NRW zu einem gemütlichen, unterhaltsamen Nachmittag.

Um geehrt zu werden, müssen folgende Mindest-Kriterien erfüllt sein:

- |                 |            |
|-----------------|------------|
| - Schüler*innen | 500 Wkm    |
| - Jugendliche   | 800 Wkm    |
| - Erwachsene    | 1.600 Wkm  |
| - Senior*innen  | 1.200 Wkm. |

Addiert werden hierbei die Wertungskilometer für RTFs, CTFs und Gravel (Anmerkung der Redaktion: siehe bitte auch den Beitrag zur German Cycling App in der digitalen Ausgabe).

Geehrt wurden erneut die erfolgreichsten drei aus den fünf Radsportregionen des Landes NRW, die den Regierungsbezirken entsprechen:

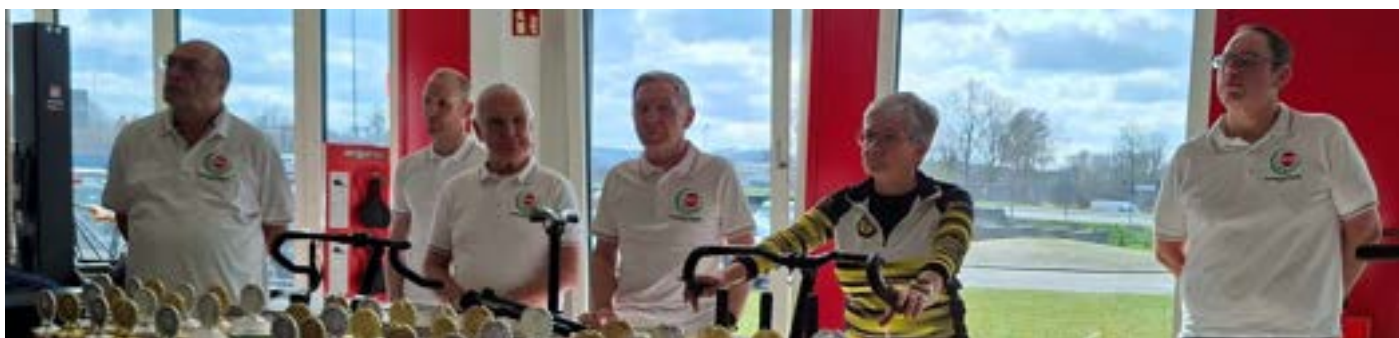
- Münsterland,
- Ostwestfalen-Lippe,
- Arnsberg,
- Köln / Bonn / Aachen und
- Düsseldorf,

jeweils in den vier Kategorien

- Schülerinnen und Schüler,
- Jugend weiblich / männlich,
- Erwachsene Frauen, Herren,
- Seniorinnen / Senioren sowie
- die Mannschaftswertung (Mixed).

Aus diesen Sieger\*innen der Regionen wurden auf Landesebene jeweils die besten drei der einzelnen Kategorien geehrt als auch die besten drei gemischten Mannschaften mit deren fünf besten Fahrer\*innen.





Das Bild oben zeigt die Ansprechpartner für CTF/RTF in den einzelnen Regionen, die mich sehr gut unterstützt haben, vielen Dank an Euch, von links:

- Hubert Schmiedt, Region Köln (neu),
- Wolfgang Meier, Ostwestfalen-Lippe,
- Franz Böhm, Region Köln, der zurücktritt und die Verdienstnadel des Radsportverbands NRW erhielt,
- Frederik Rasch, Arnsberg,
- Sandra Janiec (neu), Region Münster,
- Felix Müller, Region Düsseldorf.

Bei der Führung durch das Programm begleiteten mich Uwe Richert aus dem Kompetenz-Team Breitensport (Bild unten links) sowie Volker Maas, Vizepräsident Freizeit- und Breitensport sowie stellvertretender Präsident im Radsportverband-NRW (Bild unten rechts). In der Mitte Friedhelm Ehm, RTC Mülheim, der Gewinner des Hauptgewinns der Tombola, eines bike.shield Fahrradkoffers von B&W Cases.



Volker betonte die Verlinkung des Breitensports zum Spitzensport und die Nutzung von RTFs als Trainingseinheiten. Hierzu sollen in NRW drei Frauen zu Trainerinnen ausgebildet werden. Uwe ergänzte, dass dies auch im Zusammenhang mit der Olympiabewerbung Köln-Rhein/Ruhr stünde.

Von ergotec waren vertreten Jennifer Schmitte, CSR-Managerin („CSR“ = Corporate Social Responsibility), und Thorsten Braukmann, Sales Manager: Er stellte als Innovation eine in den Lenker eingebaute Frontleuchte vor und empfahl ergotecs Webseite „RICHTIG-RADFAHREN.de“ mit Hinweisen zur ergonomischen Einstellung des Fahrrads.



Sodann wurden die Sieger\*innen der einzelnen Regionen geehrt. Beispielhaft auf dem Bild auf der nächsten Seite unsere Heimat, die Region (= Regierungsbezirk) Düsseldorf. Alle weiteren Regionen inklusive aller Ranglisten werden ausführlich in der digitalen Ausgabe des Magazins dargestellt.

## „Best of NRW 2025“ • Region Düsseldorf



Auf dem Bild oben links Felix Müller, Zweiter bei den Erwachsenen, der neben seinem Pokal auch den vom Sieger Klaus Feldt entgegennahm (krankheitsbedingt leider nicht anwesend), sowie den Pokal für den RSV Düsseldorf-Rath/Ratingen als beste Mannschaft mit den weiteren Fahrern Hartmut Kneip, Jörg Arnold und Karl-Heinz Kleinbreuer (familien- bzw. urlaubsbedingt leider gleichfalls nicht anwesend).

Vor Malefinkbach und Kurbel Dortmund verteidigte die Mannschaftswertung der RSC Rietberg, der den von Monika Elfgen gestifteten „Helmut-Elfgen-Pokal“ erhielt. Das Bild unten zeigt die Sieger\*innen der Einzelwertungen in den von Rose Rad gesponsorten Trikots.

Das Bild rechts zeigt Lina aus Lünen, Ben Zwiehoff und Jonas aus Gelsenkirchen. Ben ist seit 2021 bei Red Bull-BORA-hansgrohe, erzählte von seiner Profi-Karriere und fährt 2026 die Vuelta.



Volker Maas stellte das NRW-Challenge Team vor, das mit speziellen Trainingsplänen ambitionierte Breitensportler weiterentwickeln möchte.

Uwe Richert wies darauf hin, dass mit dem Deutschen Radsportabzeichen 300 Wkm zusätzlich eingefahren werden können. Viel Erfolg hierbei,

*Euer Edgar Edwards*



# Bundes-Ehrung German Cycling - Hannover 21.2.2026 Exklusiv-Reportage



Frank Moesgaard, Tom Finkes, Dagmar Promberger, Bernd Dankowski, Arne Naujokat, Detlef Wittenbreder



Düsseldorpia gratuliert den Sieger\*innen zwischen Detlef Wittenbreder, links, und Bernd Dankowski, ganz rechts

**Die Gereonterrassen in Hannover,** eine im Grünen in den Herrenhäuser Gärten gelegene gemütliche Lokalität, hat German Cycling zur diesjährigen Siegerehrung ausgesucht.

Auf dem Bild oben auf der vorherigen Seite von links:

- Frank Moesgaard, Vizepräsident Breiten- und Freizeitsport im Radsportverband Niedersachsen und Mitglied der Kommission Breitensport German Cycling.
- Tom Finkes, Koordinator Radwandern bei German Cycling und im Radsportverband Niedersachsen sowie Gildemeister der Bundes Ehrengilde.
- Dagmar Promberger, Ressort Breitensport.
- Bernd Dankowski, Präsident von German Cycling, wurde am 5. April 2025 zum Nachfolger von Rudolf Scharping gewählt, der das Amt zwanzig Jahre innehatte; während seiner Amtszeit stieg die Mitgliederzahl von 125.000 auf über 150.000.
- Arne Naujokat, Koordinator Breitensportkonzepte bei German Cycling und Vizepräsident Breitensport im Radsportverband Hamburg.
- Detlef Wittenbreder, Vize-Präsident Breitensport bei German Cycling.



Eingeladen hatten Dagmar und Detlef, der die Veranstaltung eröffnete. Arne Naujokat fragte die rund 80 Anwesenden, wer bereits das Bundesradsportabzeichen absolviert hat. Lediglich zwei Arme gehen nach oben. Arne hat gute Nachrichten, ab der Saison 2026 soll es auch hierfür unter einem Logo von German Cycling Wertungskilometer geben.

Hiernach erläuterte Bernd Dankowski, dass „German Cycling e.V.“ ab 8.1.2026 im Vereinsregister eingetragen ist und die Marke „German Cycling“ als auch das neue Logo bereits Breite gefunden haben. Bernd betont, dass es Zuwendungen der öffentlichen Hand insbesondere für das Gewinnen von Olympia-Medaillen gibt, dass jedoch die Breite wichtig ist, sprich die Basis und die Jugend. Bernd zum Publikum: „Im Gegensatz zu Euch bin ich breit, der Sport hält sich in Grenzen“. Später berichtet er im kleinen Kreis, dass er Mitglied des „Tete de la Course“ ist, ein deutscher Rennrad- und Networking-Club.

Durch die Siegerehrung führt sodann Frank Moesgaard und stellt zunächst den mit 8 Jahren jüngsten Teilnehmer vor, Tony Mehlkopp aus Nordrhein-Westfalen, sowie den mit 76 Jahren ältesten Teilnehmer, Berthold Pfeiffer aus Niedersachsen. Geehrt wird in den Altersklassen Kinder, Jugendliche, Erwachsene sowie Senioren, jeweils Frauen und Männer, sowie in der gemischten Vereinswertung. Als Ehrengabe überreichte Bernd an die ersten drei jeder Altersklasse, Damen als auch

Herren, je einen gläsernen Diamanten, 10 cm im Durchmesser, mit dem eingravierten Namen der / des Geehrten sowie der Platzierung. Die Sieger erhielten zudem ein dunkelblaues Ehrentrikot "Bundessieger Tourenfahren" von German Cycling.

Frank stellt die zu Ehrenden kurz mit einer Anekdote aus der Saison 2025 vor, fragt was eine gute Veranstaltung ausmacht, nach der besten Veranstaltung 2025 sowie nach Zielen für die neue Saison 2026.

Mehrmals als beste Veranstaltung wurde der Rhön-Radmarathon in Bimbach zu Pfingsten, der ambitionierteste Radmarathon Deutschlands, doch scheint sich dahinter die Veranstaltung der Sportfreunde Rodgau zu Christie Himmelfahrt wegen deren Event-Charakters zu etablieren.

Weibliche Siegerin bei den Kindern von 8 – 14 Jahren wird Lucia Mehlkopp vom RSC Schwalmtal am Niederrhein, die mit rund 1.000 km ihren Titel aus dem Vorjahr verteidigen konnte. Der dreizehnjährige Jonas Bachmann aus Gelsenkirchen Buer-Westerholt konnte bei den Jungen mit über 9.000 km seinen Titel verteidigen, und zwar am 31.12.2025 bei der Silvester CTF / Gravelride Tour in Hannover.

Bei den Juniorinnen war wie im Vorjahr Jule Vollbracht, 15 Jahre, aus Harsewinkel im Münsterland. Bei den Junioren siegte Arik Weißhoff, 17 Jahre, vom RV Lichterfelde-Steglitz.

Es folgt ein Intermezzo von Frank Neveling von Lippe-Lünen, der auf das

Bundesradsporttreffen 2026 vom 9.7.-12.7 in Lünen mit schönen Fahrten ins Münsterland aufmerksam macht.

Vor der den Erwachsenen werden die Senioren geehrt. Silvia Ulbricht von der RSG Nordheide verteidigt ihren Titel bei den Seniorinnen, sie ist jedoch leider bereits im Trainingslager auf Mallorca. Dritte wird Ursula Wolf aus Huchem-Stammeln bei Jülich mit nur knappen 28 km Rückstand auf die Zweitplatzierte, Rita Ziemer-Fuhr

Bei den Senioren ab 65 Jahren gelang es Berthold Pfeiffer aus Haselünne bei Meppen den letztjährigen Sieger Manni Kiesel aus Rheinland-Pfalz von Platz 1 zu verdrängen. Berthold fiel im Herbst längere Zeit krankheitsbedingt aus, weshalb Manni gegen Ende der Saison nicht nochmals angriff, um Berthold noch zu überholen. Bemerkte wurde es auch von Außenstehenden schon, dass im Dezember 2025 von hinten jemand anrollte: Der Chefredakteur Reiner Wudtke (von seinem Neffen liebevoll „Die Maschine“ genannt) wurde letztendlich kurz vor Saisonschluss noch Dritter bei den Senioren.

Weitere Informationen über den Wettkampf an der Spitze auf den Bonus-Seiten der digitalen Ausgabe unseres Magazins im Beitrag „Die drei VOR der Tankstelle“.

Bevor die Besten der Besten in der Altersklasse 18 – 64 Jahren geehrt wurden, gab es eine Pause. Alle Teilnehmer konnten sich mit leckeren warmen und kalten Fingerfoods, Kuchen und Getränken stärken.



Bei den Damen verteidigte Bärbel Knobbe vom Audax Club Schleswig-Holstein ihren Titel. Ihre 17.000 Wertungskilometer erreichte sie hälftig auf der Straße, hälftig Offroad als auch virtuell im Urlaub auf ihrer Zweit-Rolle. Ihr Sparringspartner ist der Sieger der Senioren, Berthold Pfeiffer, Bild unten.



Für die Siegerehrung der Herren übernahm Detlef Wittenbreder die Organisation, da Frank Moesgaard, RSC Wunstorf, selbst als Dritter - vor Mathias Kister - geehrt wurde. Mathias, Hansa Soest, hat den strategischen Vorteil, dass er stets mit seiner Gattin Kati Kister zusammen fährt, zweite bei den Frauen, die bei ihrem Heimatverein Kurbel Dortmund geblieben ist.

Bei den Herren siegte erneut Sascha Furche vom RSC Wunstorf bei Hannover. Hatte er in der vorletzten Saison punktgenau 20.000 Wkm erreicht, so konnte er dies nochmals mit 24.250 Wkm nochmals toppen, vielleicht ein Rekord für die Ewigkeit. Gefahren ist er in beiden Jahren vom 1.1. – 31.12. Neben den bundesweiten Radmarathons fuhr er Permanenten, für die er einen Radius von maximal zwei Autostunden steckte. So fehlten ihm zu den magischen 25.000 km unter anderem zwei Permanenten im Norden Schleswig-Holsteins sowie drei im südlichen Nordrhein-Westfalen. Seine Kilometer erreichte er mit 14.000 auf der Straße sowie 10.000 Offroad. Auf den Hinweis, dass er mit derartigen Leistungen in der Saison 2026 die ab dann getrennten Wettbewerbe Road als auch Offroad gewinnen würde, antwortete er, dass er in den „Ruhestand“ ginge und 2026 auch noch keine Wkm in der German Cycling App verzeichnet seien (mehr Informationen über die App und die getrennten Wertungen für die Saisons 2026 und 2027 in unserer digitalen Ausgabe auf [www.rc-duesseldorf.de](http://www.rc-duesseldorf.de)).

Bei den Vereinen wurden - wie im Vorjahr - alle Fahrer gewertet im Gegensatz zur Ehrung in Nordrhein-Westfalen, wo nur die besten fünf Fahrer in die Wertung eingehen.

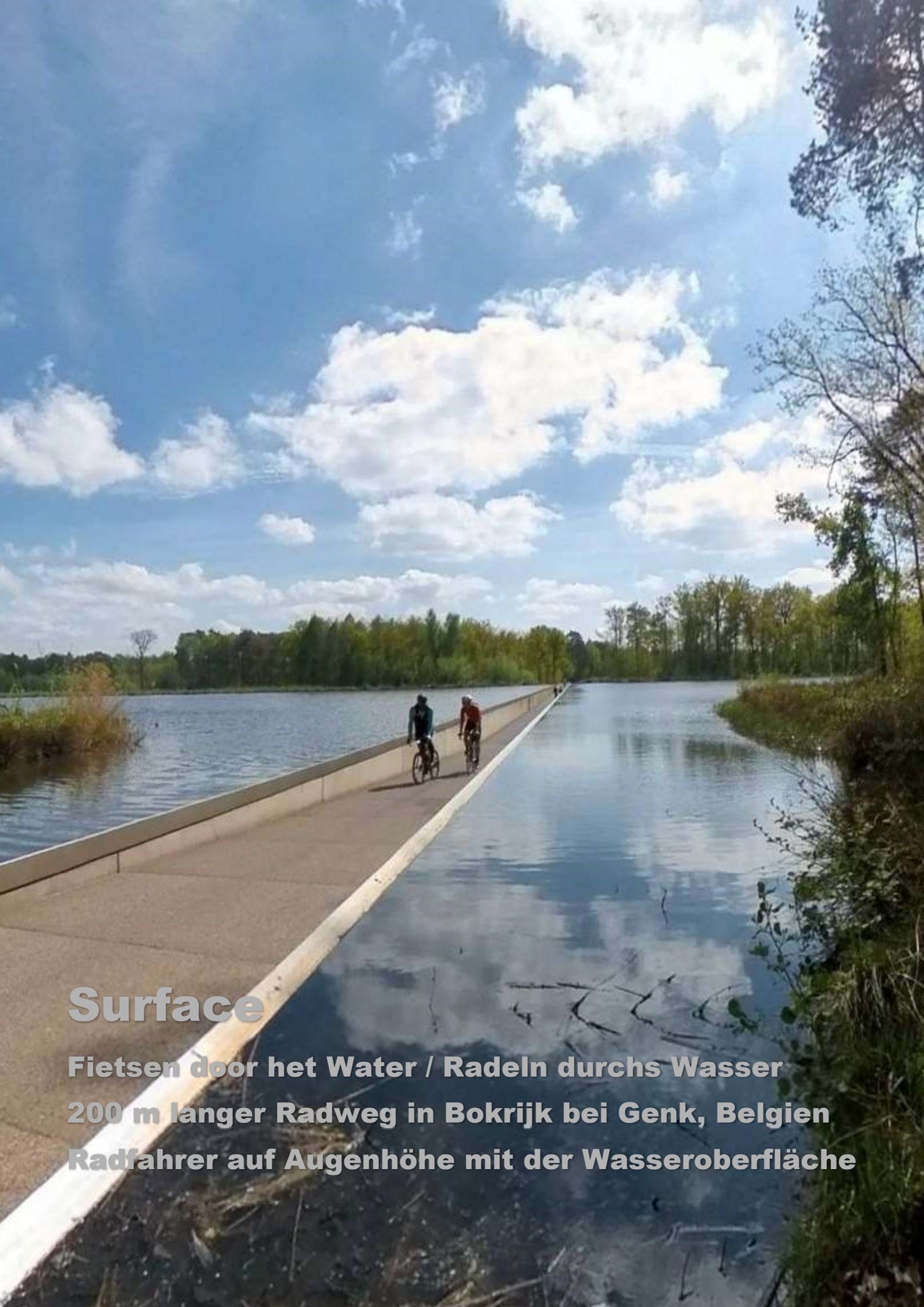
Der FC St. Pauli Hamburg wurde mit 72.816 km auf Rang drei verwiesen, war leider nicht anwesend, und musste dem RC Hattersheim – bei Frankfurt gelegen – mit 76.812 km den Vorzug lassen. Sieger war erneut der RSC Rietberg aus dem südlichen Münsterland mit 99.410 km. Sehr gerne nahmen Katharina Lustgarten und Thomas Snella den Wanderpokal entgegen. Die 100.000 km Marke konnte leider nicht geknackt werden: Die Rietberger organisieren sich über eine WhatsApp-Gruppe mit 25 Teilnehmern. Mehrere sagten die geplante Ausfahrt am 28. Dezember 2025 wegen schlechtem Wetter ab. An diesem Tag war es zwar trocken, aber klirrend kalt.

Die Information, dass derjenige Verein den Wanderpokal gewinnt und behalten darf, der dreimal hintereinander siegt, nahmen die Rietberger wohlwollend entgegen. Die Frage, ob sie nächstes Jahr die 100.000 km knacken wollen, könnte jedoch daran scheitern, dass lieber auf Autofahrten verzichtet wird, um Kilometer in der Region zu fahren, auch wenn diese nicht gewertet werden sollten. Dies ist ein generelles Problem, da Autofahrten zu Veranstaltungen nicht unbedingt nachhaltig sind.

Anschließend wurden noch diverse Fotos geschossen, eine alles in allem gelungene Veranstaltung, und jeder Teilnehmer findet für seinen gewonnenen Diamanten wohl einen Ehrenplatz.

*Euer Reiner Wudtke*





## **Surface**

**Fietsen door het Water / Radeln durchs Wasser**

**200 m langer Radweg in Bokrijk bei Genk, Belgien**

**Radfahrer auf Augenhöhe mit der Wasseroberfläche**

## Dank an unsere Sponsoren

Stadtsparkasse Düsseldorf, Sparkasse Neuss, Edelhelfer,  
Radsportbezirk Düsseldorf, RSV Düsseldorf-Rath/Ratingen,  
SV Malefinkbach, Opel Neersen, RSC Rietberg



## Erscheinungsdatum

Das Magazin erscheint einmal jährlich, vorzugsweise zu unserem Gründungstag am 28. Februar. Aufgrund „Best of NRW 2025“ am 15.3.2026 Erscheinungsdatum der Ausgabe 2026 in der zweiten März-Hälfte.

## Homepage

Alle bislang neun Ausgaben sowie weitere Informationen über unseren Verein auf [www.rc-duesseldorfia.de](http://www.rc-duesseldorfia.de)

## Vertrieb des Magazins

Neben der Veröffentlichung auf unserer Homepage wird „Düsseldorpia on Tour“

- in einer Auflage 500 gedruckt (vielen Dank an unsere Sponsoren).
- Vertrieb per E-Mail / PDF: Radsportvereine insbesondere im Bezirk Düsseldorf sowie über die regionalen Ansprechpartner des Landesverbandes in ganz Nordrhein-Westfalen (siehe bitte den Beitrag „Best of NRW 2025“) als auch bundesweit (siehe bitte den Beitrag „Best of German Cycling 2025“).

## Haftung für Links

Das Magazin enthält Links zu Webseiten Dritter, auf deren Inhalte wir keinen Einfluss haben. Deshalb übernehmen wir für diese fremden Inhalte auch keine Gewähr. Für die Inhalte dieser Webseiten ist einzig der jeweilige Anbieter oder Betreiber verantwortlich. Die verlinkten Seiten wurden zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Magazins überprüft und als ordnungsgemäß befunden.

## Impressum

Herausgeber & Redaktion: RC Düsseldorf 1890 e.V.  
Chefredakteur: Reiner Wudtke, Pfalzstraße 19, 40477 Düsseldorf  
E-Mail: E-Mail: [duesseldorfia.on.tour@gmail.com](mailto:duesseldorfia.on.tour@gmail.com)

A man and a woman are smiling and embracing each other on the deck of a sailboat. The man is wearing a dark blue polo shirt, and the woman is wearing a white polo shirt. The background shows the blue sea and a clear sky with some clouds.

# Abenteuer im Kopf. Kredit in der Tasche.

**Kostbare Momente, finanziert mit  
dem S-Privatkredit der Sparkasse.  
Planbar, sicher und bewusst  
Wünsche erfüllen.**

Jetzt informieren – direkt in Ihrer Filiale oder online unter  
[sparkasse-neuss.de/privatkredit](https://sparkasse-neuss.de/privatkredit)

**Weil's um mehr als Geld geht.**



Sparkasse  
Neuss

**düsseldorfia**

**digital**



**Bonusseiten**

**In der digitalen Ausgabe**

# Inhaltsverzeichnis düsseldorfia digital 2026



Seite 104 • Best of NRW 2025 Teil 2



75 Jahre RSV Düsseldorf-Rath/Ratingen 1951 e.V.

RSV Düsseldorf-Rath/Ratingen 1951 e.V.

Die Drei VOR der Tankstelle



## Seite

- 101 Titelbild: Antonia Bärk & Henny Kirst bei der WM 2025 in Göttingen mit dem Schulterstand
- 104 „Best of NRW 2025“ Teil 2, Sandra aus Capelle, Bild links, bringt Leben in die Bude. Alle Regionen, alle Ranglisten, alle Bilder
- 119 Die German-Cycling-Touren-App
- 123 Die Ranglisten der bundesweiten Ehrung von German Cycling
- 124 „Sonderausgabe“ zum 75. Jubiläum des RSV Düsseldorf-Rath/Ratingen 1951 e.V.
- 128 Weitere „Surfaces“, die es leider nicht in die knapp bemessene Print-Ausgaben geschafft haben, dafür aber hier umso breiter dargestellt werden:
  - Regen auf Asphalt,
  - Rasenradball,
  - Der Hallenboden für Radball, Radpolo und Kunstradsport,
  - Frisch gewalzter und dampfender Asphalt und vieles mehr
- 141 Die Drei VOR der Tankstelle, ein unterhaltsamer Jahresrückblick
- 151 Ride the Surface – Nachschlag
- 153 Landesgartenschau 2026 Neuss
- 155 Olympiade KölnRheinRuhr
- 158 In stillem Gedenken
- 160 Vorschau auf das Magazin 2027



Reiner Wudtke Chefredakteur  
Dolomiten-Radmarathon 2025

Liebe Radsportfreundinnen,  
liebe Radsportfreunde,

Ihr lest gerade die zweite Ausgabe von „düsseldorpia digital“, vielen Dank für Euer Interesse.

Wie im Vorjahr war Zielsetzung, die Print-Ausgabe auf 100 Seiten zu begrenzen, die maximal mögliche Seitenanzahl für die Klammerheftung unserer Druckerei. Bei mehr als 100 Seiten müssten die Magazine geklebt werden, doch die Erfahrung zeigt, dass sich hier aus den zeitlosen Heften Seiten aus der Leimung lösen könnten.

Dank unserer Sponsoren konnten wir im fünften Jahr in Folge in Druck gehen und die Auflage sogar von 400 auf 500 Exemplare steigern, die wir Dank der

sehr großen Nachfrage im letzten Jahr problemlos verteilen können.

Mit „düsseldorpia digital“, die hoffentlich die Leser der Print-Ausgabe erreicht als auch diejenigen im Radsportbezirk Düsseldorf, in Nordrhein-Westfalen sowie bundesweit viele tausende Leser mehr, bieten wir weitere Beiträge an:

- Alle Bilder der Ehrungen und Ergebnisse „Best of NRW 2025“.
- Wir berichten über die German Cycling App mit Bildern unseres Partner-Vereins RSC Düsseldorf-Rath/Ratingen 1951 e.V. sowie in einer Sonderausgabe über deren RTF zum 75-jährigen Jubiläum nach Redaktionsschluss der Print-Ausgabe sowie deren Ehrung beim Stadtradeln in Düsseldorf.
- Anschließend einige weitere interessante „Surfaces“, die Nischen betrachten und die im Hauptteil dargestellten „Surfaces“ ergänzen.
- Mein Bericht über meine Aufholjagd in Dezember letzten Jahres, „Die Drei VOR der Tankstelle“, mein humorvoller Rückblick auf die ereignisreiche Saison 2025.
- Nachrufe auf Christian Levesque, Radsportlandesverband Nordrhein-Westfalen, unser Vereinsmitglied Fritz Schiffer sowie Günter Haritz.
- Vorschau auf das Magazin 2027, wir berichten sodann vorab insbesondere über die UCI-Super-Weltmeisterschaften im Spätsommer 2027 und werden dies mit reichlich Lokalkolorit aus Düsseldorf, Büttgen und Neuss verbinden.

Der erste Hauptteil der digitalen Ausgabe beginnt mit den Ehrungen aller Regionen sowie „The Best of the Best“ und „The Best of the Youth • NRW“.

An dieser Stelle meinen herzlichen Dank an den Radsportverband Nordrhein-Westfalen für die gelungene Veranstaltung in Wickede als auch für die Ehrengaben sowie an den RSC Victoria Neheim für die Organisation der Cafeteria. Im Sinne unseres Magazins besten Dank an alle, die mit der Zusendung von Bildern zum Gelingen dieser Seiten beigetragen haben.

Der RC Düsseldorfia, mein Redaktionsteam und ich wünschen unseren lieben Leserinnen und Lesern eine erfolgreiche und unfallfreie Saison 2026.

Wir sehen uns hoffentlich bei Euren RTF- und Radmarathon-Veranstaltungen, auf Asphalt, Schotter und auf Mountainbike-Wegen. Spätestens bei der Ehrung „Best of NRW 2026“, hoffentlich erneut im gemütlichen Wickede bei geselligem Zusammensein.

*Euer Reiner Wudtke*

## **Ehrung Breitensport „Best of NRW 2025“**

**Wickede an der Ruhr, 15. März 2026 • Teil II**



# „Best of NRW 2025“ Region Münster

Neue regionale Ansprechpartnerin Sandra Janiec



**Sandra Janiec, SC Capelle 71 e.V.,** bringt frischen Wind in die Aktivitäten des Verbands und ist gleichzeitig sportlich erfolgreich. Auf dem Bild links feiert sie ihren zweiten Platz bei den weiblichen Erwachsenen und konnte zudem mit dem SC Capelle den zweiten Rang in der Mannschaftswertung erreichen, die sie wohl hoffentlich bald zur „Frauschaftswertung“ generieren wird, so wie der SC Capelle in Nordkirchen „Das Wimbledon unter den RTFs“ ausführt als auch das „Fußball Juxturnier“. Wenn Du im Münsterland zu Karneval „Helau“ rufst und die Münsterländerin Sandra steht neben Dir, kannst Du Dir sicher sein: DU wirst NICHT verhaftet!

Breitensportsaison 2025		Region Münster		
Nachname	Vorname	Altersklasse	Verein	WKM_Gesamt
Schülerinnen		hier hat keiner die mindest Anforderung erreicht		
Schüler				
Bachmann	Jonas	Schüler	RC Buer / Westerholt	9.201 Km
Schlicker	Paul	Schüler	RC Buer / Westerholt	591 Km
Jugend weiblich		hier gab es keine Teilnehmerinnen		
Jugend männlich		hier gab es keine Teilnehmer		
Erwachsene weiblich				
Hardenberg	Birgit	Erwachsene	SC Capelle 71	2.539 Km
Janiec	Sandra	Erwachsene	SC Capelle 71	2.340 Km
Vorwerk	Christel	Erwachsene	RSG Warendorf- Freckenhorst	2.235 Km
Erwachsene männlich				
Bak	Dennis	Erwachsene	RC Sprinter Waltrop 81	9.536 Km
Kuhröber	Mathhias	Erwachsene	SC Capelle 71	4.734 Km
Greiwe	Ansgar	Erwachsene	SC Capelle 71	4.491 Km
Seniorinnen				
Lilienweiß	Monika	Senioren	RC Sprinter Waltrop 81	1.738 Km
Senioren				
Schwitz	Klaus	Senioren	RC Sprinter Waltrop 81	10.615 Km
Schoofs	Hans-Gert	Senioren	SC Capelle 71	7.549 Km
Florin	Karl-Walter	Senioren	RC Sprinter Waltrop 81	6.033 Km
Mannschaften				
1.) RC Sprinter Waltrop 81			29.043 Km	
Schwitz	Klaus	Senioren	RC Sprinter Waltrop 81	10.615 Km
Bak	Dennis	Erwachsene	RC Sprinter Waltrop 81	9.536 Km
Florin	Karl-Walter	Senioren	RC Sprinter Waltrop 81	6.033 Km
Lilienweiß	Monika	Senioren	RC Sprinter Waltrop 81	1.738 Km
Wille	Jost-Anselm	Erwachsene	RC Sprinter Waltrop 81	1.121 Km
2.) SC Capelle 71			21.653 Km	
Schoofs	Hans-Gert	Senioren	SC Capelle 71	7.549 Km
Kuhröber	Mathhias	Erwachsene	SC Capelle 71	4.734 Km
Greiwe	Ansgar	Erwachsene	SC Capelle 71	4.491 Km
Hardenberg	Birgit	Erwachsene	SC Capelle 71	2.539 Km
Janiec	Sandra	Erwachsene	SC Capelle 71	2.340 Km
3.) RSF Münster			15.542 Km	
Otten	Michael	Senioren	RSF Münster	5.162 Km
von Diecken	Werner	Senioren	RSF Münster	4.933 Km
schulte	uwe	Senioren	RSF Münster	2.277 Km
Sapion	Klaus	Erwachsene	RSF Münster	1.758 Km
Matthes	Jörg	Senioren	RSF Münster	1.412 Km

# „Best of NRW 2025“ Region Ostwestfalen-Lippe

## Regionaler Ansprechpartner Wolfgang Meier



In Angedenken an ihren verstorbenen Gatten Helmut Elfgen, ehemals Vizepräsident Freizeitsport im Radsportverband NRW sowie Vorsitzender des Radsportbezirks Köln-Bonn, überreichte Monika Elfgen den Helmut-Elfgen-Pokal an Verein Nordrhein-Westfalens, der mit fünf Fahrer\*innen die meisten Wertungskilometer erreicht hat. Monika Elfgen hat den Pokal selbst ausgesucht und gestiftet.

Zum dritten Mal in Folge seit Einführung im Jahr 2024 überreichte Monika Elfgen den Helmut-Elfgen-Pokal an den RSC Rietberg e.V., links im Bild Dieter Lechtreck, aktiver Fahrer des RSC Rietberg neben Michael Diekhans, Katharina Lustgarten, Frank Eusterbrock und Dirk Mohr. Wir wünschen dem RSC Rietberg viel Erfolg für die neue Saison und bedanken uns recht herzlich für deren Spende zum Druck des Magazins.



**Breitensportsaison 2025****Region OWL**

Nachname	Vorname	Altersklasse	Verein	WKM_Gesamt
<b>Schülerinnen</b>				
Volbracht	Jette	Schüler	RSG Harsewinkel	590 Km
Schüler hier wurde keine mindest Anforderung erreicht				
<b>Jugend weiblich</b>				
Volbracht	Jule	Junioren	RSG Harsewinkel	796 Km
Jugend männlich hier wurde keine mindest Anforderung erreicht				
<b>Erwachsene weiblich</b>				
Lustgarten	Katharina	Erwachsene	Rad-Sport-Club Rietberg	9.411 Km
Stahr	Diane	Erwachsene	TSVE 1890 Bielefeld	5.529 Km
Maletz	Ilke	Erwachsene	RSV Gütersloh 1931	5.130 Km
<b>Erwachsene männlich</b>				
Diekhans	Michael	Erwachsene	Rad-Sport-Club Rietberg	10.845 Km
Ermshaus	Bodo	Erwachsene	LRG Lenzinghausen	7.589 Km
Lechtreck	Dieter	Erwachsene	Rad-Sport-Club Rietberg	7.345 Km
<b>Seniorinnen</b>				
Hüther	Elfie	Senioren	RSG Delbrück	3.225 Km
Kepa	Elisabeth	Senioren	Rad-Sport-Club Rietberg	3.127 Km
Flachmann	Regine	Senioren	RC Zugvogel Bielefeld	1.386 Km
<b>Senioren</b>				
Kruse	Heinz-Jürgen	Senioren	RTC Kirchlengern e.V.	8.765 Km
Meier	Wolfgang	Senioren	RC Endspurt Herford	4.736 Km
Hempelmann	Ulrich	Senioren	RTC Kirchlengern e.V.	4.691 Km
<b>Mannschaften</b>				
1.) Rad-Sport-Club Rietberg				41.702 Km
Diekhans	Michael	Erwachsene	Rad-Sport-Club Rietberg	10.845 Km
Lustgarten	Katharina	Erwachsene	Rad-Sport-Club Rietberg	9.411 Km
Lechtreck	Dieter	Erwachsene	Rad-Sport-Club Rietberg	7.345 Km
Eusterbrock	Frank	Erwachsene	Rad-Sport-Club Rietberg	7.194 Km
Mohr	Dirk	Erwachsene	Rad-Sport-Club Rietberg	6.907 Km
2.) RTC Kirchlengern e.V.				24.084 Km
Kruse	Heinz-Jürgen	Senioren	RTC Kirchlengern e.V.	8.765 Km
Hempelmann	Ulrich	Senioren	RTC Kirchlengern e.V.	4.691 Km
Niehaus	Klaus	Erwachsene	RTC Kirchlengern e.V.	4.334 Km
Sonnemann	Karola	Erwachsene	RTC Kirchlengern e.V.	3.266 Km
Dingis	Alexander	Erwachsene	RTC Kirchlengern e.V.	3.028 Km
3.) RC Sprintax Bielefeld				22.954 Km
Gerstenberger	Kai-Uwe	Erwachsene	RC Sprintax Bielefeld	8.455 Km
Tutewohl	Christian	Erwachsene	RC Sprintax Bielefeld	5.727 Km
Klocke	Gunnar	Erwachsene	RC Sprintax Bielefeld	3.277 Km
van Bebber-Helbich	Frank	Erwachsene	RC Sprintax Bielefeld	2.884 Km
Azzolini	Manuela	Erwachsene	RC Sprintax Bielefeld	2.612 Km

# „Best of NRW 2025“ Region Arnsberg

Regionaler Ansprechpartner Frederik Rasch



**Nach sieben Jahren** Wertungskilometerjagd, vielen Entbehrungen, hunderterten Veranstaltungen, unzähligen Stunden sowie wunderbaren Eindrücken und liebevollen Radsportkameraden habe ich die Entscheidung getroffen, diesem exzessiven Hobby Breitensport nicht mehr in dem Maße nachzugehen.

Infiziert wurde ich mit dem Fahrrad-Virus vor sieben Jahren durch meine Oma Rosemarie Schulte-Rahde: Ihre Auszeichnungen, ihre Erlebnisse und ihr Stolz auf all das Geleistete hat mich mehr als beeindruckt.

Es folgten Vereinssiege, damals noch bei Düsseldorf 1911/12, und Bezirksmeisterschaften in Düsseldorf. Durch die Umstrukturierung sodann der Blick

auf „Best of NRW“, wo ich 2023 das erste Mal geladen und in der Region Arnsberg als Zweite der Damen ausgezeichnet wurde und auch 2024 einen Pokal mit nach Hause nehmen durfte.

Irgendwie gab es keine Pause oder Erholungsphase aus der Saison 2024 zur Saison 2025, als wir mit der ersten Teilnahme bei der WWBT gestartet waren und am Ende den heiligen Gral des Winters und der Kälte mit nach Hause nehmen durften. Schon Anfang 2025 habe ich viele Wertungskilometer sammeln können und mit Blick auf die GC-App nahm ich mit meinem Radsportkameraden Christian Michalski an vielen Veranstaltungen teil. Im Laufe der Saison wuchs unser Traum „Best of NRW 2025“ immer mehr. Im Kopf wurden wir immer wieder an den einen Satz eines liebenswerten Radsportkameraden erinnert: „Am Ende kackt die Ente!“

Dieser eine Satz begleitete uns durch die gesamte Saison und hat uns immer wieder motiviert, erneut aufs Rad zu steigen und all die Entbehrungen auf uns zu nehmen. Ab Oktober bekam ich das Gefühl, dass nicht mehr der Spaß und der Sport mich antreiben, sondern der Druck, um meiner Familie etwas zurückzugeben, nachdem sie unzählige Stunden auf mich verzichten mussten. Ein Hamsterrad!

Im Hinblick auf die Jahreswertung und den Atem der anderen Sportlerinnen im Nacken beschloss ich bereits zu diesem Zeitpunkt, solch eine Jagd keine weitere Saison mehr auf mich zu nehmen. Anfang Dezember 2025 trat dann

auch noch ein kleiner felliger Vierbeiner in unsere Familie, der meine Entscheidung nur noch bestätigte. Ich freue mich auf ruhige Zeiten mit der Familie und den Fokus auf andere Dinge.

Wer weiß, vielleicht greife ich irgendwann noch mal an?! Diese Saison mit dem zweiten Platz in der Region Arnsberg und tatsächlich Dritte bei „Best of NRW 2025 • Gesamt“ abzuschließen ist für mich die Kirsche auf der Torte und die beste Zeit, um aufzuhören.

Sicherlich fahre ich noch auf der ein oder anderen Veranstaltung in diesem Jahr, allein schon, um die Lieben Radsportkameraden zu treffen, die ich all die Jahre kennenlernen durfte, und die mich begleitet und inspiriert haben.

Mein Fazit nach diesem Jahr: Ich sammle jetzt Kilometer zu Fuß mit Picknickdecke, Kind und Kegel. In diesem Sinne wünsche ich allen Radsportkameraden eine wunderschöne und vor allem unfallfreie Saison 2026!

*Eure Christina Buschmann*



**Breitensportsaison 2025****Region Arnsberg**

Nachname	Vorname	Altersklasse	Verein	WKM_Gesamt
<b>Schülerinnen</b> hier gab es keine Teilnehmerinnen				
<b>Schüler</b>				
Zwetzich	Maximilian	Schüler	RSC 79 Werne	2.025 Km
Neveling	Tilo	Schüler	RSV Lippe 23 Lünen	528 Km
<b>Jugend weiblich</b> hier wurde keine mindest Anforderung erreicht				
<b>Jugend männlich</b> hier gab es keine Teilnehmer				
<b>Erwachsene weiblich</b>				
Kister	Katy	Erwachsene	RTV Kurbel Dortmund	11.114 Km
Buschmann	Christina	Erwachsene	RSC Sischede	8.745 Km
Peter	Silke	Erwachsene	RTV Kurbel Dortmund	7.374 Km
<b>Erwachsene männlich</b>				
Kister	Mathias	Erwachsene	RSV Hansa Soest	18.134 Km
Michalski	Christian	Erwachsene	RSC Sischede	11.153 Km
Peter	Christian	Erwachsene	RTV Kurbel Dortmund	8.169 Km
<b>Seniorinnen</b> hier wurde keine mindest Anforderung erreicht				
<b>Senioren</b>				
Wiengarn	Andreas	Senioren	RSC 79 Werne	7.247 Km
Hildebrand	Uwe	Senioren	RSV Lippe 23 Lünen	4.109 Km
Axt	Bernd	Senioren	RSV Lippe 23 Lünen	2.615 Km
<b>Mannschaften</b>				
<b>1.) RTV Kurbel Dortmund</b>				<b>36.594 Km</b>
Kister	Katy	Erwachsene	RTV Kurbel Dortmund	11.114 Km
Peter	Christian	Erwachsene	RTV Kurbel Dortmund	8.169 Km
Peter	Silke	Erwachsene	RTV Kurbel Dortmund	7.374 Km
Gleißberger	Werner	Erwachsene	RTV Kurbel Dortmund	5.100 Km
Anders	Klaus	Erwachsene	RTV Kurbel Dortmund	4.837 Km
<b>2.) RSV Hansa Soest</b>				<b>25.789 Km</b>
Kister	Mathias	Erwachsene	RSV Hansa Soest	18.134 Km
Bott	Ralf	Erwachsene	RSV Hansa Soest	2.489 Km
Jatzkowski	Markus	Erwachsene	RSV Hansa Soest	1.977 Km
Leyking	Ralf	Erwachsene	RSV Hansa Soest	1.660 Km
Mathes	André	Erwachsene	RSV Hansa Soest	1.530 Km
<b>3.) RSC Silschede</b>				<b>23.517 Km</b>
Michalski	Christian	Erwachsene	RSC Silschede	11.153 Km
Buschmann	Christina	Erwachsene	RSC Silschede	8.745 Km
Hanna	Beate	Erwachsene	RSC Silschede	1.359 Km
Kizelis	Bernd Walter	Erwachsene	RSC Silschede	1.213 Km
Herbrig	Hagen	Senioren	RSC Silschede	1.047 Km

# „Best of NRW 2025“ Region Köln/Bonn/Aachen

Neuer Regionaler Ansprechpartner Hubert Schmiedt



**Franz-Xaver Böhm, zweiter von rechts, wird mit der Verdienstnadel des Radsportverbands NRW geehrt**



Die Verdienstnadel des Radsportverbands Nordrhein-Westfalen ist eine der höchsten Auszeichnungen im Radsport und wird vom Präsidium verliehen. Franz-Xaver Böhm, RSV Kölner Fernfahrer 1909 e.V., hat langjährig bedeutende Verdienste für den Radsport geleistet und den Radsport in der Region Köln-Bonn-Aachen, zuvor im Radsportbezirk Köln, gefördert.

Auf dem Bild links überreicht Richert die Verdienstnadel als Zeichen des Respekts und der Anerkennung für seine Leistungen an Franz-Xaver.

In der Region wird Franz-Xaver als regionaler Ansprechpartner von Hubert Schmiedt, Geschäftsführer und Sportleiter der RSG-Ford-Köln e.V., abgelöst. Wir wünschen Hubert viel Erfolg.

Breitensportsaison 2025 Region Köln/Bonn Aachen				
Nachname	Vorname	Altersklasse	Verein	WKM_Gesamt
Schülerinnen		hier gab es keine Teilnehmerinnen		
Schüler		hier hat keiner die mindest Anforderung <input type="checkbox"/> erreicht		
Jugend weiblich		hier gab es keine Teilnehmerinnen		
Jugend männlich				
Ziemons	Hendrik	Junioren	SV Malefinkbach 1983	2.064 Km
Erwachsene weiblich				
Goebbels	Biggi	Erwachsene	SV Malefinkbach 1983	8.693 Km
Alt	Marianne	Erwachsene	RSC Schwalbe 08 Eilendorf	4.174 Km
Vialon	Diana	Erwachsene	RTC Köln	3.330 Km
Erwachsene männlich				
Goebbels	Ulrich	Erwachsene	SV Malefinkbach 1983	9.034 Km
Goebbels	Joachim	Erwachsene	SV Malefinkbach 1983	5.142 Km
Kosmalla	Jürgen	Erwachsene	RTC Köln	4.154 Km
Seniorinnen				
Wolf	Ursula	Senioren	TV 1885 Huchem-Stammelen	6.210 Km
Schenk	Ute	Senioren	RC CITO Geistingen	4.559 Km
Müller	Angela	Senioren	RC CITO Geistingen	2.274 Km
Senioren				
Schäfer	Klaus-Anton	Senioren	RTC Rodenkirchen 1980	5.675 Km
Steffens	Heinz	Senioren	RSV Viktoria Lövenich	5.197 Km
Wolf	Hubert	Senioren	TV 1885 Huchem-Stammelen	4.675 Km
Mannschaften				
1.) SV Malefinkbach 1983				29.294 Km
Goebbels	Ulrich	Erwachsene	SV Malefinkbach 1983	9.034 Km
Goebbels	Biggi	Erwachsene	SV Malefinkbach 1983	8.693 Km
Goebbels	Joachim	Erwachsene	SV Malefinkbach 1983	5.142 Km
Heilenbroich	Albrecht	Senioren	SV Malefinkbach 1983	3.424 Km
Gorontzi	Alfred	Senioren	SV Malefinkbach 1983	3.003 Km
2.) TV 1885 Huchem-Stammelen				19.865 Km
Wolf	Ursula	Senioren	TV 1885 Huchem-Stammelen	6.210 Km
Wolf	Hubert	Senioren	TV 1885 Huchem-Stammelen	4.675 Km
Bellgardt	Michael	Erwachsene	TV 1885 Huchem-Stammelen	3.492 Km
Faßbender	Guido	Erwachsene	TV 1885 Huchem-Stammelen	3.287 Km
Meurer	Norman	Senioren	TV 1885 Huchem-Stammelen	2.201 Km
3.) RTC Köln				15.025 Km
Kosmalla	Jürgen	Erwachsene	RTC Köln	4.154 Km
Vialon	Diana	Erwachsene	RTC Köln	3.330 Km
Heying	Tobias	Erwachsene	RTC Köln	3.032 Km
Türk-Vialon	Manfred	Senioren	RTC Köln	2.815 Km
Hachenberg	Eric	Erwachsene	RTC Köln	1.694 Km

# „Best of NRW 2025“ Region Düsseldorf

Regionaler Ansprechpartner Felix Müller



**Vinzenz  
Steinmetz**

**1. Vorsitzender  
RC Düsseldorfia**

Die Tabellen unten zeigt die Ewige Rangliste der Region Düsseldorf in Wertungskilometern.

Walter Rolle, weiterhin aktiv, fährt uneinholbar davon. Unser verstorbener Heinz rangiert auf Platz 2 gefolgt von unserem Reiner, auf dem Bild oben zweiter von links, der mit seinen 12.398 Kilometern nicht nur „Best of NRW 2025“ der Senioren und 3. Bundesweit geworden ist, sondern nunmehr auch in der Region den dritten Rang innehat.

**Herzlichen Glückwunsch, Reiner.**

## Region Düsseldorf - RTF Einzelwertung - 1987 bis 2025

Rang	Name	Verein	km Stand 2024	km in 2025	km Stand 2025
1.	Walter Rolle	SG Flughafen Düsseldorf	263.741	3.413	267.154
2.	Heinz Krasek	RC Düsseldorfia 1890 e.V.	259.578	-	259.578
3.	Reiner Wudtke	RC Düsseldorfia 1890 e.V.	174.980	12.398	187.378
4.	Peter L. Zinner	SG Radschläger Düsseldorf	183.274	-	183.274
5.	Paul Kaufmann	TV Jahn 06 e.V. Kapellen	164.654	-	164.654
6.	Alfred Kriegs	RV Düsseldorf-Rath/Ratingen 1951 e.V.	157.092	-	157.092
7.	Gerhard Riße	VfR Büttgen 1912 e.V.	150.809	3.337	154.146
8.	Heribert Endrich	Radsport Aliens Düsseldorf e.V.	134.824	-	134.824
9.	Dieter Starre	VfR Büttgen 1912 e.V.	127.338	-	127.338
10.	Karl Heinz Büter	VfR Büttgen 1912 e.V.	117.192	-	117.192

Breitensportsaison 2025			Region Düsseldorf	
Nachname	Vorname	Altersklasse	Verein	WKM_Gesamt
<b>Schülerinnen</b>				
Mehlkopp	Lucia	Schüler	RSC Schwalmtal	711 Km
<b>Schüler</b>				
Mehlkopp	Tony	Schüler	RSC Schwalmtal	805 Km
Jugend weiblich	hier hat keiner die mindest Anforderung <input type="checkbox"/> erreicht			
Jugend männlich	hier hat keiner die mindest Anforderung <input type="checkbox"/> erreicht			
<b>Erwachsene weiblich</b>				
Plumanns	Silke	Erwachsene	RSV Düsseldorf-Rath/Ratingen	2.368 Km
Wirth	Andrea	Erwachsene	RSV Düsseldorf-Rath/Ratingen	2.053 Km
Liedtke	Burghild	Erwachsene	Cycling Club Düsseldorf	1.892 Km
<b>Erwachsene männlich</b>				
Feldt	Klaus	Erwachsene	RSV Düsseldorf-Rath/Ratingen	5.995 Km
Müller	Felix	Erwachsene	RSV Düsseldorf-Rath/Ratingen	5.484 Km
Kulik	Andreas	Erwachsene	RSC Nievenheim	5.433 Km
<b>Seniorinnen</b>				
Vossen	Agnes	Senioren	RFV 1897 Meerbusch-Lank	2.152 Km
<b>Senioren</b>				
Wudtke	Reiner	Senioren	RC Düsseldorfia 1890	12.398 Km
Müller	Lutz	Senioren	RV Möwe 22 MG-Lürrip	5.147 Km
Ehm	Friedhelm	Senioren	RTC Mülheim	4.377 Km
<b>Mannschaften</b>				
1.) RSV Düsseldorf-Rath/Ratingen			21.374	21.374 Km
Feldt	Klaus	Erwachsene	RSV Düsseldorf-Rath/Ratingen	5.995 Km
Müller	Felix	Erwachsene	RSV Düsseldorf-Rath/Ratingen	5.484 Km
Kneip	Hartmut	Erwachsene	RSV Düsseldorf-Rath/Ratingen	4.695 Km
Arnold	Jörg	Erwachsene	RSV Düsseldorf-Rath/Ratingen	2.770 Km
Kleinbreuer	Karl	Senioren	RSV Düsseldorf-Rath/Ratingen	2.430 Km
2.) Vfr Büttgen 1912				17.223 Km
Piekarsky	Marek	Senioren	Vfr Büttgen 1912	3.772 Km
Helle	Heinz	Erwachsene	Vfr Büttgen 1912	3.723 Km
Riße	Gerd	Senioren	Vfr Büttgen 1912	3.337 Km
Hilke	Norbert	Senioren	Vfr Büttgen 1912	3.271 Km
Philippi	Ulrich	Senioren	Vfr Büttgen 1912	3.120 Km
3.) RV Möwe 22 MG-Lürrip				17.198 Km
Müller	Lutz	Senioren	RV Möwe 22 MG-Lürrip	5.147 Km
Peltzer	Uwe	Erwachsene	RV Möwe 22 MG-Lürrip	3.822 Km
Mätzig	Helmut	Senioren	RV Möwe 22 MG-Lürrip	3.224 Km
Peysang	Bernd	Senioren	RV Möwe 22 MG-Lürrip	2.644 Km
Hannen	Werner	Senioren	RV Möwe 22 MG-Lürrip	2.362 Km



**„Best of NRW 2025“ • The Best of the Best**

**Vielen Dank an die Firma Carrera Revell,  
welche die Präsente gesponsort hat**



**„Best of NRW 2025“ • The Best of the Youth**

**Breitensportsaison 2025****Region NRW**

Nachname	Vorname	Altersklasse	Verein	WKM_Gesamt
<b>Schülerinnen</b>				
Mehlkopp	Lucia	Schüler	RSC Schwalmtal	711 Km
Volbracht	Jette	Schüler	RSG Harsewinkel	590 Km
<b>Schüler</b>				
Bachmann	Jonas	Schüler	RC Buer / Westerholt	9.201 Km
Zwetzich	Maximilian	Schüler	RSC 79 Werne	2.025 Km
Mehlkopp	Tony	Schüler	RSC Schwalmtal	805 Km
<b>Jugend weiblich</b>				
Volbracht	Jule	Junioren	RSG Harsewinkel	796 Km
<b>Jugend männlich</b>				
Ziemons	Hendrik	Junioren	SV Malefinkbach 1983	2.064 Km
<b>Erwachsene weiblich</b>				
Kister	Katy	Erwachsene	RTV Kurbel Dortmund	11.114 Km
Lustgarten	Katharina	Erwachsene	Rad-Sport-Club Rietberg	9.411 Km
Buschmann	Christina	Erwachsene	RSC Silschede	8.745 Km
<b>Erwachsene männlich</b>				
Kister	Mathias	Erwachsene	RSV Hansa Soest	18.134 Km
Michalski	Christian	Erwachsene	RSC Silschede	11.153 Km
Diekhans	Michael	Erwachsene	Rad-Sport-Club Rietberg	10.845 Km
<b>Seniorinnen</b>				
Wolf	Ursula	Senioren	TV 1885 Huchem-Stammeln	6.210 Km
Schenk	Ute	Senioren	RC CITO Geistingen	4.559 Km
Hüther	Elfie	Senioren	RSG Delbrück	3.225 Km
<b>Senioren</b>				
Wudtke	Reiner	Senioren	RC Düsseldorfia 1890	12.398 Km
Baranowski	Ulrich	Senioren	Radsportverband NRW	11.890 Km
Schwitz	Klaus	Senioren	RC Sprinter Waltrop 81	10.615 Km
<b>Mannschaften</b>				
<b>1.) Rad-Sport-Club Rietberg</b>				<b>41.702 Km</b>
Diekhans	Michael	Erwachsene	Rad-Sport-Club Rietberg	10.845 Km
Lustgarten	Katharina	Erwachsene	Rad-Sport-Club Rietberg	9.411 Km
Lechtreck	Dieter	Erwachsene	Rad-Sport-Club Rietberg	7.345 Km
Eusterbrock	Frank	Erwachsene	Rad-Sport-Club Rietberg	7.194 Km
Mohr	Dirk	Erwachsene	Rad-Sport-Club Rietberg	6.907 Km
<b>2.) RTV Kurbel Dortmund</b>				<b>36.594 Km</b>
Kister	Katy	Erwachsene	RTV Kurbel Dortmund	11.114 Km
Peter	Christian	Erwachsene	RTV Kurbel Dortmund	8.169 Km
Peter	Silke	Erwachsene	RTV Kurbel Dortmund	7.374 Km
Gleißberger	Werner	Erwachsene	RTV Kurbel Dortmund	5.100 Km
Anders	Klaus	Erwachsene	RTV Kurbel Dortmund	4.837 Km
<b>3.) SV Malefinkbach 1983</b>				<b>29.294 Km</b>
Goebbels	Ulrich	Erwachsene	SV Malefinkbach 1983	9.034 Km
Goebbels	Biggi	Erwachsene	SV Malefinkbach 1983	8.693 Km
Goebbels	Joachim	Erwachsene	SV Malefinkbach 1983	5.142 Km
Hellenbroich	Albrecht	Senioren	SV Malefinkbach 1983	3.424 Km
Gorontzi	Alfred	Senioren	SV Malefinkbach 1983	3.003 Km

*ROSE*

*Best of NRW*



# Die GC-Touren-App

Im Nachgang zu den Ehrungen im Bezirk Düsseldorf, im Landesverband Nordrhein-Westfalen als auch bundesweit seitens German Cycling möchten wir unseren Lesern erläutern, wie die gefahrenen Kilometer in die Platzierungen eingehen.

Hierbei bieten German Cycling bzw. die angeschlossenen Vereine folgende Veranstaltungen an:

- RadTourenFahrten (= „RTF“), gefahrene Kilometer = Wertungskilometer. Start und Ziel sind zumeist an Schulen oder Sportplätzen. RTFs sind entweder (teilweise) ausgeschildert oder werden per Track gefahren. Zudem gibt es - je nach Streckenlänge – eine oder mehrere Kontrollstellen mit Verpflegung.
- Beträgt die Strecke 200 km und mehr, dann ist die Veranstaltung ein Radmarathon. Insgesamt 25 ausgewählte Radmarathons bietet die Supercup-Serie von German Cycling in



der Saison 2026. Der ambitionierteste Radmarathon ist die Extrem-Tour des Rhönradmarathons mit 256 km und 4.800 Höhenmetern. Obwohl gerade die Höhenmeter den Schwierigkeitsgrad erhöhen, ist nicht vorgesehen, dies mittels eines bestimmten Faktors zu berücksichtigen. Somit ist gewährleistet, dass die Wertung transparent bleibt.

- Virtuelle RTF (= „vRTF“): Organisierte, geführte Rennradtouren, die



Bilder: RTF RSV Düsseldorf-Rath/Ratingen

nicht outdoor, sondern indoor auf digitalen Plattformen (Zwift, Rouvy, MyWhoosh) gefahren werden Strecke und Zeitrahmen sind fest. Da hier eine relativ hohe Wattzahl zu treten ist, beträgt der Faktor 1,2. So zählt eine vRTF mit 50 Streckenkilometern  $50 \times 1,2 = 60$  Wertungskilometer.

- Gravel-Touren mit etwas schwieriger zu fahrendem Untergrund werden mit einem Faktor von 1,5 gewertet.
- CountryTourenFahrten (= „CTF“) auf besonders schwierigem Terrain werden mit einem Faktor 2,0 gewertet, so dass für 120 gefahrene Kilometer 240 km gutgeschrieben werden.

Dabei gibt es für RTF, Gravel und CTF einerseits Präsenz-Veranstaltungen vor Ort: Nach Abschluss der Tour durch den Veranstalter werden die Wertungskilometer – auch bei den vRTFs – den Fahrern gutgeschrieben.

Zudem gibt es Permanenten-Veranstaltungen, die das ganze Jahr über gefahren werden können: Auf den Permanenten ist eine per Track vorgeschriebene Strecke zu absolvieren. Nach Zahlung des Startgelds und Nachweis des aufgezeichneten Tracks an den veranstaltenden Verein schreibt dieser die Wertungskilometer gut. Sportlichkeit und Transparenz der Rangliste der App (siehe bitte unten) gebieten es, dass einerseits Fahrer eine gefahrene Permanente zeitnah einreichen und die Vereine diese zeitnah gutschreiben. Dies soll Wettbewerbsverzerrungen verhindern, so dass am Jahresende nicht

zahlreiche Veranstaltungen nachgetragen werden sollten.

Eine weitere Veranstaltungsart sind Brevets: Dies sind längere Strecken, die als Präsenzveranstaltung an einem bestimmten Tag einzig per Track ohne jegliche Ausschilderung und Kontrollen gefahren werden, wobei sich die Fahrer selbst verpflegen.

Mehrtägige Touren, die einzig per Track gefahren werden, heißen Etappenfahrten. Diese müssen jedoch auch für Fahrer außerhalb des ausrichtenden Vereins fahrbar sein.

Sind bis zur Saison 2025 einschließlich alle Wertungskilometer – RTF, vRTF, Gravel und CTF – in eine einzige Wertung eingeflossen, so nimmt German Cycling wegen der unterschiedlichen Wettbewerbe ab der aktuellen Saison 2026 zunächst zwei Wertungen vor:

- „Road“ umfasst RTFs, Permanente-RTFs, vRTFs, Radmarathons, Brevets und Etappenfahrten.
- Die Wertung „Offroad“ beinhaltet Gravelrides, Permanente Gravelrides, CTFs und Permanente CTFs.

Diese Unterteilung gilt nur für die einzelnen Fahrer, die Mannschaftswertung fasst weiterhin alle Road und Off-Road zusammen; letzteres gilt auch für die ab der nächsten Saison 2027 geplante weitere Aufteilung wie folgt:

1. Aus der Wertung „Road“ werden die vRTFs herausgenommen, so dass „Road“ sodann umfasst RTFs, Permanente RTFs, Radmarathons, Brevets und Etappenfahrten.

2. Die Wertung „Offroad“ wird zweigeteilt in Gravel einerseits sowie CTFs andererseits.
3. Die vierte Kategorie bilden sodann die vRTFs.

Zudem gibt es wie bislang auch die Gesamtwertung aus allen Wettbewerben, die weiterhin in der App dargestellt wird.

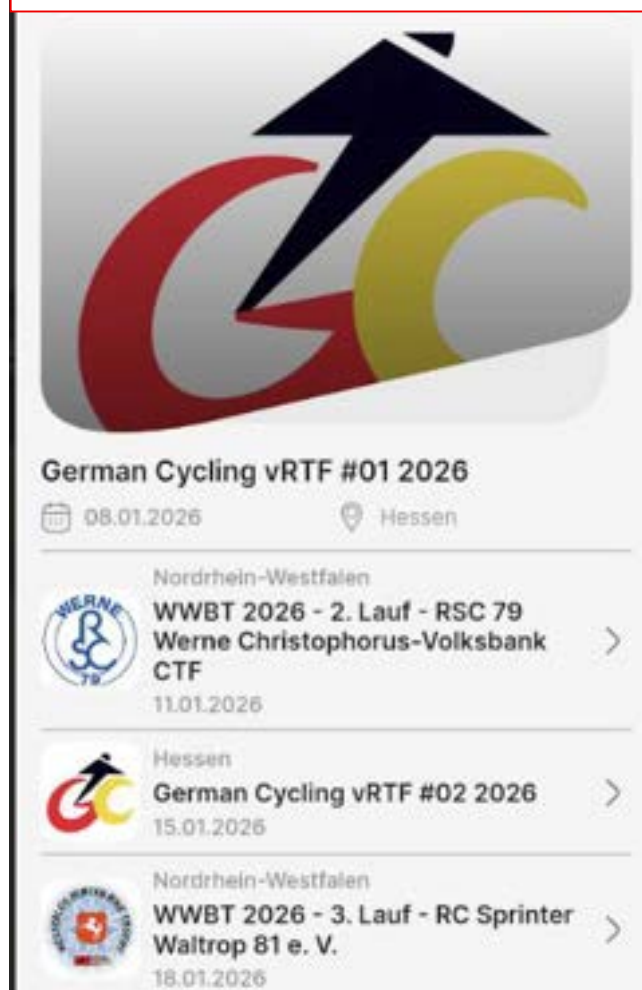
Da die App zu komplex würde ist jedoch nicht geplant, die verschiedenen Altersklassen (siehe hierzu bitte auch den Beitrag „Best of NRW“) separat zu berücksichtigen.

In Nordrhein-Westfalen wurden die Wertungskilometer bereits im Jahr 2023 per App gewertet. War für die Saison 2023 für die Endabrechnung noch eine Zettelwirtschaft erforderlich, so ist auch diese mit der Einführung der bundesweiten App im Jahr 2024 abgeschafft worden. In der abgelaufenen Saison 2025 wurden somit zum zweiten Mal in Folge die Wertungskilometer der Fahrer und Vereine einzig mittels der GC Touren App berechnet.

Nutzer der kostenfreien App haben diese bislang mehr als 10.000-mal heruntergeladen. Für Fahrer, die einem Radsportverein angehören und die ihre Kilometer gewertet haben möchten, kostet die entsprechende Lizenz Euro 15,90. Breitensportler, welche keinem Verein angehören, zahlen Euro 99,00. Kostenfrei ist die App für Fahrer, welche die Wertungskilometer nicht gewertet haben möchten oder die keinem Verein angehören, sogenannte Trimmfahrer.

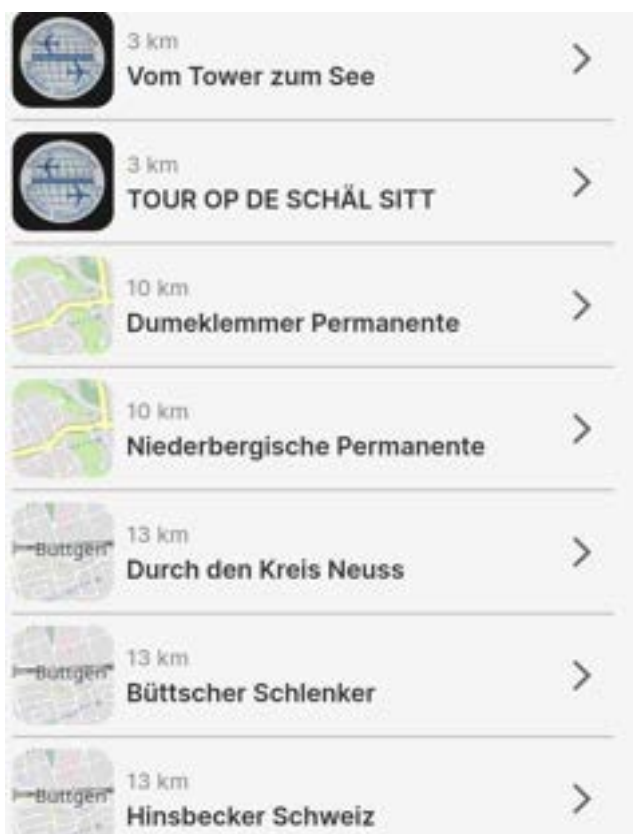
Die App bietet folgende Funktionen:

Alle drei Screenshots aus der GC Touren App gezogen von einem Mobiltelefon mit freundlicher Genehmigung von German Cycling



- Anzeige aller oben vorgestellten Veranstaltungen / Fahrten: Bundesweit werden alle Veranstaltungen angezeigt: Der Screenshot oben zeigt die Termine der Präsenzveranstaltungen Anfang des Jahres 2026 sowie eine vRTF; durch Scrollen nach unten werden alle Termine der gesamten Saison angezeigt.
- Die App kann nach den oben genannten Permanenten filtern. Im Screenshot oben sind RTF-Permanenten im Umkreis von 15 km Luftlinie zum Nutzer der App gefiltert. Angezeigt werden für Düsseldorf insgesamt sieben RTF Permanenten, und

zwar zwei der SG Flughafen, drei des VfR Büttgen sowie zwei des RSV Düsseldorf-Rath/Ratingen (die Logos der beiden letztgenannten Vereine werden noch eingespielt). Auch kann der Nutzer der App nach Gravel- und CTF-Permanenten filtern.



- Jeder gewünschte Termin für Präsenzveranstaltungen kann gemerkt werden und erscheint sodann im Kalender.
- Bewegungszeit, Distanz und Tourverlauf für Präsenzveranstaltungen können getrackt werden.
- Jeder Fahrer erhält individuell seinen Saisonfortschritt mit der Anzahl der abgeschlossenen Touren sowie den gefahrenen Kilometern und der Wertungskilometer.
- Eine der wichtigsten Funktionen der App sind die Ranglisten, siehe bitte auch den nächsten Screenshot mit

Sportler	Wertungskilometer
1 S F Sascha Furche RSC Wunstorf v. 1983 e.V.	24.250 Wkm >
2 M K Mathias Kister RSV Hansa Soest e.V.	18.134 Wkm >
3 B P Berthold Pfeifer Haselünner SV e.V. - Radsport -	14.133 Wkm >
4 M K Manfred Kiesel RV Einigkeit Rodenbach 1910 e.V.	14.003 Wkm >
5 R W Reiner Wudtke RC Düsseldorfia 1890 e.V.	12.398 Wkm >
6 F M Frank Moesgaard RSC Wunstorf v. 1983 e.V.	12.115 Wkm >
7 U B Ulrich Baranowski Radsportverband Nordrhein-Westfalen e.V.	11.890 Wkm >

dem Ergebnis der Herren für die Saison 2025.

- Zudem zeigt die App die Digitale Lizenzkarte des Fahrers mit seinem QR-Code, der zum Ein- und Auschecken für Präsenz-Veranstaltungen wichtig ist.

Alles in allem ist die App eine gelungene Innovation und wird ständig verbessert. Erst die App ermöglicht es, vRTFs zu werten als auch die Schwierigkeitsgrade mittels Faktoren zu berücksichtigen.

Dagegen wirken die ehemaligen papierernen Wertungskarten, die noch 2023 genutzt wurden, archaisch.

**Auf der folgenden Seite alle Platzierungen bundesweit der Saison 2025.**



## TOP 3 in den Altersklassen Kinder, Junioren, Erwachsene und Senioren

### Kinder weiblich 8 bis 14 Jahre

1. Lucia Mehlkopp (10), RSC Schwalmatal (NRW), 711 Wkm
2. Jette Volbracht (13), RSG Harsewinkel (NRW), 590 Wkm
3. Marisa Halpape (13), Harburger RG (HAM), 571 Wkm

### Kinder männlich 8 bis 14 Jahre

1. Jonas Bachmann (13), RC Buer / Westerholt (NRW), 9.201 Wkm
2. Maximilian Zwetisch (13), RSC 79 Werne (NRW), 2.025 Wkm
3. Tony Mehlkopp (8), RSC Schwalmatal (NRW), 805 Wkm

### Juniorinnen 15 bis 17 Jahre

1. Jule Volbracht (15), RSG Harsewinkel (NRW), 796 Wkm
2. Lina Neveling (15), RSV Lippe 23 Lünen (NRW), 547 Wkm
3. Hanna Hoppe (15), RC Musketier Wuppertal (NRW), 343 Wkm

### Junioren 15 bis 17 Jahre

1. Arik Weißhoff (17), RV Lichterfelde-Steglitz (BER), 9.766 Wkm
2. Hendrik Ziemons (17), SV Malefinkbach 1983 (NRW), 2.064 Wkm
3. Karsten Leander Hill (15), SKG Bauschheim (HES), 632 Wkm

### Frauen 18 bis 64 Jahre

1. Bärbel Knobbe (62), Audax Club Schl. Holst. (SCH), 17.490 Wkm
2. Katy Kister (55), RTV Kurbel Dortmund (NRW), 11.114 Wkm
3. Marion Bünger (59), RSC Peadlo Weiterstadt (HES), 9.730 Wkm

### Männer 18 bis 64 Jahre

1. Sascha Furche (48), RSC Wunstorf 1983 (NDS), 24.250 Wkm
2. Mathias Kister (56), RSV Hansa Soest (NRW), 18.134 Wkm
3. Frank Moesgaard (54), RSC Wunstorf 1983 (NDS), 12.115 Wkm

### Seniorinnen ab 65 Jahre

1. Silvia Ulbricht (66), RSG Nordheide (NDS), 11.104 Wkm
2. Rita Ziemer-Fuhr (68), RC Hattersheim (HES), 6.237 Wkm
3. Ursula Wolf (70), TV 1885 Huchem-Stammeln (NRW), 6.210 Wkm

### Senioren ab 65 Jahre

1. Berthold Pfeifer (76), Haselünner SV (NDS), 14.133 Wkm
2. Manfred Kiesel (67), RV Rodenbach (RLP), 14.003 Wkm
3. Reiner Wudtke (65), RC Düsseldorfia 1890 (NRW), 12.398 Wkm

### Vereinswertung

1. Rad-Sport-Club Rietberg (NRW), 99.410 Wkm
2. RC Hattersheim (HES), 76.812 Wkm
3. FC St. Pauli (HAM), 72.816 Wkm

# Sonderausgabe

75 Jahre RSV Düsseldorf-Rath/Ratingen 1951 e.V.



R.V. Möwe 1922 Mönchengladbach-Lurrip e.V. und  
RC Düsseldorfia 1890 e.V. gratulieren zum Jubiläum



Am 21. März 1951 gründeten 15 Sportkameraden der "Radsportverein Düsseldorf-Rath 1951 e.V." Am 8. Juni 1951 wurde der Verein beim Amtsgericht Düsseldorf in das Vereinsregister eingetragen. Im Jahr 1971 fusionierten die beiden Radsportvereine "Diana Ratingen" und "Düsseldorf-Rath" zum Radsportverein Düsseldorf-Rath/Ratingen 1951 e.V."



So konnten die Rath-Ratinger am dritten Wochenende im März 2026 sowohl den Gründungstag feiern als auch bei sonnigem Frühlingswetter deren RTF „Zwischen Rhein und Ruhr“.

Mehr als 400 Fahrer\*innen nahmen an der sehr gelungenen Veranstaltung teil und fuhren die 43 km, 82 km oder 113 km oder kombinierten eine der Touren mit einer Sternfahrt. Auf dem Bild unten an der ersten Kontrolle Alfred, Heinz und Paul, die alle Hände voll zu tun hatten, um Brote zu schmieren und die Fahrer\*innen in Gellep-Stratum zu beköstigen.



An der zweiten Kontrolle, die von allen Fahrer\*innen angefahren wurde, sorgten Verena, Gerd und Wolle für das leibliche Wohl, Bild unten.



An der dritten Kontrolle an der Ruhr hielten Felix, Klaus und Markus die Stellung, Bild unten.



Zurück im Ziel gab es für jede Teilnehmerin und jeden Teilnehmer einen Jubiläums-Kaffee aufs Haus: Bild unten Jörg mit seiner Getränke-Theke hinten links sowie am Kaffee-Stand der Erste Vorsitzende Jost und Elke.



Die Wertungskilometer registrierten Ronald und Harmut, in der Mitte Klaus aus Waltrop, Dritter der Senioren NRW.



Weiter geht es mit leckerem Kuchen und Brötchen serviert von Eva und Berit, Tanja war schon zurück nach Hause.



Wer immer noch Appetit hatte, der wurde am Grill von Hartmut und seiner Tochter versorgt.



Auf dem Bild unten Reiner vom RC Düsseldorf, der sein Sieger-Trikot von „Best of NRW 2025 • Senioren“ spazieren fuhr. Angabe gemäß ist der rote Renner des „Man in Black“ defekt, weshalb er auf sein schwarzes Ersatzrad umgestiegen war.



Weiter feiert der RSV Düsseldorf-Rath/Ratingen am 27. August 2026 mit der „Dumeklemmer-Klassiker-RTF“.

Zudem feiert am 11. Dezember 2026 die Stadt Ratingen ihren 750. Gründungstag, eine der frühesten planmäßig angelegten Städte im Rheinland.

# Stadtradeln Düsseldorf: Ehrung 2025

RSV Düsseldorf-Rath/Ratingen 1951 e.V.



Wir sind im Jahr 2025 im Rahmen des Stadtradelns der Landeshauptstadt Düsseldorf in die Pedale getreten und haben im September ordentlich Kilometer gesammelt. Wir haben in der Wertung „Kilometer pro Team-Mitglied“ den neunten Platz belegt.

Vielen, vielen Dank an alle Teilnehmer\*innen und Glückwunsch an alle anderen Teams.

Die Kampagne wurde in diesem Jahr gemeinsam mit der Düsseldorfer Partnerstadt Chemnitz ausgerichtet. Unser

Felix ist aus diesem Anlass an einem längeren Wochenende dorthin geradelt (mit Schlafpausen!). Die Idee für diese Tour hatte Randonneur Jens, der auch tapfer mitgeradelt ist.

Am 29.10.2025 fand im Jan-Wellem-Saal im Rathaus die Siegerehrung statt. Eva und Felix nahmen die Urkunde im Namen des Vereins von Jochen Kral, Dezernat für Mobilität und Umwelt, entgegen.





**Surface**

**Regen auf Asphalt**

# Erste RTF in NRW am 14.3.2026

## Regenschlacht im Schwalmatal



RSC-SCHWALMTAL 1987 e.V.

Die **Wetterprognose** für dieses Wochenende war wechselhaft und wechselte ständig. Morgens früh herrschte Gewissheit, die Regenvorhersage für den Tag war eindeutig und wurde durch einen Blick aus dem Fenster bestätigt. Im Folgenden einige Weisheiten zu Fahrten bei Regen.

### 1. Vor der Tour Reifendruck senken

Für eine Fahrt im Regen sollte der Reifendruck um maximal ein Bar reduziert werden, damit die Reifen breiter auf dem Asphalt liegen und sich die effektive Kontaktfläche mit dem Asphalt vergrößert.

Bild unten: Die Harten kommen in den Garten, von links Reiner, Felix, Herrmann und der eiserne Hartmut am Start vor dem St. Wolfhelm-Gymnasium in Schwalmatal-Waldniel.

### 2. Nie bei Regen losfahren

Ausnahmen bestätigen die Regel: Du möchtest Deine Freunde in Waldniel treffen bzw. ihr wisst, dass es vorerst ohnehin nicht aufhört und wollt los.

### 3. Geteiltes Leid ist halbes Leid

Beziehungsweise bei vier Fahrern gevierteltes Leid.

### 4. Schutzblech hinten

Stets nützlich, damit einerseits Du selbst an Gesäß und Rücken nicht einzusaust, andererseits Dein Hintermann Deinen Windschatten nutzen kann, ohne vorne einzusauen.

### 5. Die kühlende Wirkung des Wassers

Ein Bad in Wasser mit einer Temperatur von 20 Grad fühlt sich viel kälter an als bei 20 Grad Luft-Temperatur Radzufahren, weil Wasser die Wärme Deines Körpers viel schneller absaugt.



## 6. Ersatzhandschuhe

Du brauchst Dir nicht die Rückentaschen Deines Trikots mit Essen vollzustopfen. Es gibt genug, so zum Beispiel Kraftbrühe an der ersten Kontrolle, wie jedes Jahr obligatorisch bei der Schwalmtaler RTF, Bild unten.



Sinnvoller als Obst und Kuchen in den Rückentaschen wäre ein Paar Ersatzhandschuhe gewesen, trocken eingepackt in einer Plastiktüte.

Die zweite Kontrolle, die Helfer freuen sich über jede Abwechslung.



## 6. Wasseransammlungen

Hier gilt es nicht einfach mutig hindurchzurufen. Du siehst nicht, was sich unter dem Wasser befindet, z.B. Steine oder Schlaglöcher. Denke stets an die Kinder, die sich beim Hochwasser beim Hochwasser in Bonn über Dich lustig gemacht haben: Der überflutete Bordstein war ziemlich hoch.

Bild unten: Gut angekommen bei der dritten Kontrolle mit warmen Pommes.



7. Jeder Regen hört irgendwann auf, manchmal erst wieder im Ziel.

## 8. Zurück zu Hause

Natürlich wird zuerst das Rad gesäubert, erst hiernach darfst Du unter die heiße Dusche oder in die Badewanne.

## 9. Meisterschaften ...

... werden im Breitensportbereich immer noch bei schlechtem Wetter gewonnen. Derartige Touren bleiben auch länger in der Erinnerung haften, wenn wir uns nächstes Jahr bei hoffentlich besserem Wetter in Waldniel wiedersehen: „Wart ihr nicht die Mutigen, die im Jahr 2026 bei dem Sauwetter gefahren seid? Chapeau!“



**Surface**

**Rasen-Radball**

**6er Rasenradball** ist eine seltene, traditionsreiche Variante des Radballs. Allerdings wird hier im Gegensatz zum 2er- oder 5er Radball draußen quer über ein halbes Fußballfeld gespielt. Besonders anstrengend ist es auf dem Rasen zu fahren, da bei den langen Distanzen ohne Übersetzung die Trittfrequenz dementsprechend hoch ist. Zudem wird hier ein Fußball verwendet, der mit dem Rad schwieriger zu kontrollieren ist. Dafür lässt der leichtere Ball auch eher Kopfbälle zu. Bei Regen ist der Boden sehr rutschig, weshalb in der Regel Profilreifen auf die Felgen aufgezogen werden.

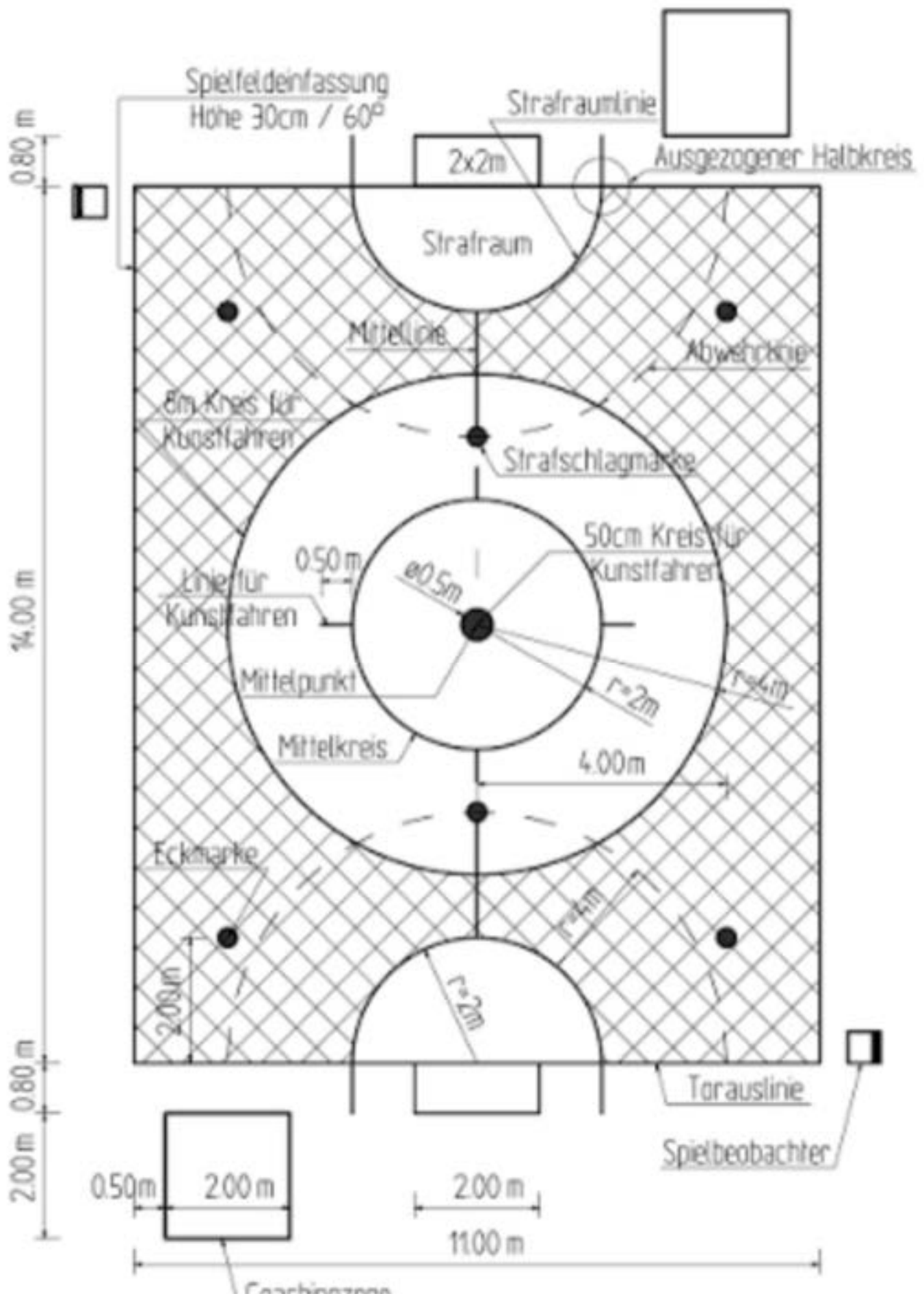
6er-Rasenradball wird derzeit nur vom RKB-Verband \* ausgerichtet und als Deutsche Meisterschaft gewertet. Es ist für die Vereine oft schwierig einen geeigneten Sportplatz zur Verfügung ge-

stellt zu bekommen, obwohl der Rasen nicht mehr als beim Fußball beansprucht wird. Auf jeden Fall ist es für alle beteiligten Mannschaften und Zuschauer ein riesiges Event, das einmal im Jahr ausgerichtet wird. Das Turnier geht meistens über zwei Tage, wodurch die meisten Sportler direkt neben der Spielfläche ihre Zelte aufschlagen und die gemeinsame Zeit mit der Radballfamilie genießen. *Euer Axel Körner*

\* Anmerkung der Redaktion: „Der **RKB-Verband** ist der **Rad- und Kraftfahrerbund „Solidarität“ Deutschland 1896 e. V.**, einer der ältesten und traditionsreichsten Radsportverbände Deutschlands. Er entstand aus der Arbeiter-Sportbewegung und prägt bis heute vor allem den Hallenradsport und den solidarischen Breitensport.“



o RMSV „Frisch auf“ Düsseldorf,  
o Deutscher Rasenradballmeister 2017



# Surface

Radball, Radpolo, Kunstradfahren: Der Hallenboden

A close-up photograph of a dark, textured asphalt surface. The surface is composed of small, dark aggregate particles. In the upper left corner, there is a faint, wispy cloud of white steam or smoke rising from the asphalt. The overall appearance is that of a hot, freshly laid road surface.

**Surface**

**Frisch gewalzter, dampfender Asphalt**

**Auf dem Col de la Schlucht**, ein Vo-  
gesenpass auf 1139 m Höhe, der El-  
sass und Lothringen trennt. Sommer  
2023. Die Abfahrt nach Südosten ist ge-  
sperrt. Ich müsste zurück zum Hotel ei-  
nen riesigen Umweg radeln, wozu ich  
nach einer langen Elsass-Rundfahrt  
keine Lust mehr habe. Google-Maps  
hatte morgens früh auch keine Sper-  
rung angezeigt.

Ein weiterer Rennradler nähert sich.  
Auch er hatte vor, die Abfahrt zu neh-  
men. Wir diskutieren und wägen ab. Er  
dreht um. Wer wagt gewinnt, so dass  
ich mich auf die Abfahrt begeben. Ganz  
einsam geht es kilometerlang bergab  
durch den Wald. Ich sollte bereits fast  
am Fuß sein.

Der Wald wird lichter. In der Ferne höre  
ich Baulärm. Ich rase um eine Rechts-  
kurve. Da ist es schon passiert: Ich rölle  
über frisch gewalzten Asphalt. Der Bo-  
den dampft. Es riecht nach Bitumen.

Die Bauarbeiter habe ich aufge-  
schreckt. Sie winken mich hastig zur  
Seite. Ich lenke mein Rad zum Waldboden  
am Straßenrand und schaue, dass  
ich schnell an den Arbeitern und ihren  
Maschinen vorbeikomme. Nur nicht  
das ganze Stück wieder hochfahren.  
Zum Glück hat mein Rad im frisch ge-  
walzten Asphalt keine Spuren hinterlas-  
sen. Grinsend winken mich die Arbeiter  
durch. Auch hinter der Dampfwalze  
dampft die Straße. Ich entferne mich  
von dem Lärm und schiebe mein Rad  
über den Waldboden. Das Holpern des  
Rads führe ich auf den Waldboden zu-  
rück. Dann sehe ich das Malheur.

**Asphalt-Partikel** kleben auf beiden  
Reifen. Um nicht zu sagen, beide Rei-  
fen sind voll mit Asphalt bedeckt. So  
kann ich unmöglich weiterfahren. Dum-  
merweise ist der Belag auch bereits an-  
getrocknet. Mühsam knibbele ich das  
Zeug von den schmalen Rennradreifen  
ab. Zum Glück schaffe ich es, die Rei-  
fen wieder sauberzubekommen.

**Anmerkung der Redaktion:** Beim  
Durchfahren einer frisch eingebauten  
Deckschicht bleibt Bitumen haften, kein  
Teer. Umweltschädlicher Teer wird im  
Straßenbau seit den 80er Jahren nicht  
mehr verwendet. Asphalt selbst ist ein  
Gemisch aus Gesteinskörnung und Bi-  
tumen, aber nur der Bindemittelfilm ist  
weich und klebrig genug, um sich auf ei-  
nen Reifen zu übertragen. Dazu kom-  
men oft feine Körner, die im Bitumen  
stecken bleiben.





# Surface

**Wildrooster, Cattlegrid, Vieh-Dränagegitter, Viehgitter**



Bild oben auf dem Meinweg hinter der niederländischen Grenze.

Erster Berührungspunkt 1992 in Südengland im Wohnmobil, ein Verkehrsschild mit einem Vieh, darunter geschrieben „Cattlegrid“. „Fahr mal langsamer, Cattle ist Vieh ...“

Das Tempo geht unmerklich von 100 km/h auf 98 km/h herunter.

„... und grid ist ...“ Das Wohnmobil wird merklich durchgerüttelt und durchgeschüttelt.  
„... Gitter. Das ist ..., nein, das war ein Viehgitter!“

Mit dem Rad Viehgitter stets vorsichtig befahren, im rechten Winkel, mit stabilisiertem Lenker, gleichmäßigem Rolltempo und deutlich entlastetem Vorderrad.



**Surface**

**Fels-Abfahrt**

Wikimedia Commons, *Slickrock  
Bike Trail*, CC BY-SA 3.0.



**Surface**

**Sandstrand**

Oliver Dixon, Cyclist on Bamburgh beach,  
Wikimedia Commons, CC BY-SA 2.0.



**Surface**

**Wüstensand**

Mark Watson, *SDBC Day 5 – riding on Big Red*



**Surface**

**Moor**

CC BY-SA 2.0 / [geograph.org.uk](http://geograph.org.uk/) /  
*Cycling the moor* (4135189)



**Surface**

**Hölzerne Hängebrücke**

CC BY-SA 4.0 / Wikimedia Commons /  
Sepeda Melintas Jembatan Pundong (2024)

# Die Drei VOR der Tankstelle



Mein Sohn Alexander und unser Freund Sergey vor einer Tanke in Witten

# Wie ich 2025 bundesweit doch noch Dritter der Senioren wurde als auch Seniorenmeister „Best of NRW 2025“! Ein humorvoller Rückblick auf die Saison 2025 von Reiner Wudtke



Aufgrund des großen Zuspruchs von Teil I – siehe „Düsseldorpia on Tour 2025“ – folgt nunmehr Teil II von „Die Drei VOR der Tankstelle“. Das Titelbild des Berichts zeigt meinen „Liebsten Radlersohn von Allen Alexander“, meine Wenigkeit – natürlich schaut ein Trikot des Zwiebelprinzips aus der Hose heraus – und unseren gemeinsamen Freund Sergey, wir Drei VOR der Tankstelle.

Die Drei VON der Tankstelle sangen 1930 im gleichnamigen Film der UFA „Ein Freund, ein guter Freund, das ist das Beste, was es gibt auf der Welt ...“ Später sang dieses Lied das Berliner Vokalensemble Comedian Harmonists. Im Dritten Reich galten Film, Lied und die Comedian Harmonists als entartet und wurden verboten. Dennoch war die Melodie des Liedes in den dreißiger Jahren weiterhin beliebt und wird von uns Dreien VOR der Tankstelle bei der nächsten Ausfahrt intoniert.

## Rhön-Radmarathon 2025

Am Pfingstsamstag ist das Wetter noch gut, siehe auch die Drei VOR dem Zelt auf dem Festplatz in Bimbach, Marianne aus Aachen, meine Wenigkeit und Klaus-Anton aus Bergheim.

Am Pfingstsonntag stehen mein Rennrad und ich in strömendem Regen in einem Ort in der tiefsten Rhön vor einer roten Ampel. Streckenteilung des Rhön-Radmarathons: Geradeaus geht



es zur Basic-Runde mit 183 km und 2.700 Höhenmetern (= „hm“), links ab zur klassischen Runde mit 214 km und 3.500 hm. Letztes Jahr stand auf der Abbiegespur ein großer Pulk Rennradler. Ich war bei gleichfalls regnerischem Wetter allein geradeaus gefahren.

Ein Jahr habe ich mich geärgert, dass die Basic-Runde in der German Cycling Wertung nicht als Radmarathon gezählt worden ist. Somit stehe ich jetzt nach etwas mehr als hundert Kilometern klatschnass allein auf der Abbiegespur zur 214 km Marathon-Runde. Auch heutzutage gilt noch, dass bei schlechtem Wetter Meisterschaften im Breitensport entschieden werden. Zum Glück bin ich ganz dick warm eingepackt.

Bei der nächsten Kontrolle treffe ich Marianne aus Aachen und Klaus-Anton aus Bergheim, sowie Rolf und Manni aus Rheinland-Pfalz, die vor mir gestartet sind. Wir fahren ein Stück zusammen, geteiltes Leid ist halbes Leid, irgendwann hört es dann auch auf zu

regnen. Auf dem Hochmoor sind wir dem Wind schutzlos ausgeliefert. Es warten weitere knackige Anstiege. Doch wir finishen einen der ambitioniertesten Radmarathons Deutschlands. Auch meine Liebste Radlergattin von Allen freut sich, als ich zurück an ihrem Wohnmobil bin: „Na, bist Du nass geworden? Zieh Dich bitte draussen aus, Du saust mir ansonsten alles ein!“

### **Dolomiten - Sommer 2025**

Mit dem Wohnmobil geht es im Juni nach Italien zum Dolomiten-Marathon. Der letzte Hochgebirgsmarathon, der mir in meiner Sammlung noch fehlt und den ich nur noch im Jahr 2025 fahren darf: Altersbeschränkung 65 Jahre. Ich fahre die mittlere Runde, 106 km / 3.130 hm. Meine Endorphine tragen mich die Pässe hoch. Ich rase an Silke vom RSV Düsseldorf-Rath/Ratingen vorbei zum Passo Gardena. Aus den Lautsprechern vor der Berghütte dröhnt der Song Sarà perché ti amo von Ricchi E Poveri; ein Ohrwurm, der sich festsetzen soll.

Auf der Abfahrt holt mich Silke mit technisch versiertem Fahrstil wieder ein. Wegen des vorhergesagten Wolkenbruchs fährt Silke nur die kleine Runde. Ich mache mich auf den Weg zur mittleren Strecke. Kurz vor dem Wolkenbruch erreiche ich das Ziel.

Großtönig hatte ich geprahlt, mit dem Bus oder noch besser mit dem Taxi zurück zum Campingplatz zu kommen. Schön wäre es gewesen. Die Straßen sind jedoch weiterhin für motorisierten

Verkehr gesperrt. Unsäglicherweise liegt der Campingplatz auf halber Höhe des Valparola Passes und so geht es mit dem Rad zurück. Etliche Rennradfahrer – Richtung Ziel fahrend - kommen mir entgegen. In strömendem Regen ist es besser, bergauf als bergab zu fahren: Weniger gefährlich und die kühlende Wirkung des Wassers macht sich stark pedaliierend kaum bemerkbar. Meine Liebste Radlergattin von Allen freut sich, als ich zurück am Wohnmobil bin, und strahlt mich an:

„Na, bist Du nass geworden? Da hättest Du direkt Shampoo nehmen können.“

Den nächsten Tag nutze ich, um mir auf der German Cycling App meine Konkurrenten anzusehen: Wer fährt noch in meiner neuen Altersklasse bei den Senioren. Leider trennt die App nicht Senioren, Erwachsene und Jugendliche. Mani Kiesel, Sieger der Senioren im Jahr 2024, ist auf dem Rennrad eine Klasse für sich und von mir nicht schlagbar. Berthold Pfeifer vom Haselünner SV war auch bereits letztes Jahr bei den Senioren auf dem Podest. Neu ist der vereinslose Ulrich Baranowski, den ich schließlich bei radnet.de mit Jahrgang 1957 gleichfalls als Senior scanne. Doch der Vorsprung der drei ist extrem groß und der Dolomiten-Marathon wird nicht für German Cycling gewertet.



## Geburtstagstour

Meine Regierung, sprich die Liebste Radlergattin von Allen, gibt grünes Licht für meine Radtour zum 65. Geburtstag am 9. August 2025. Mann wird älter, erstmals seit 50 Jahren feiere ich nicht in meinem Geburtstag hinein. Da Frau und Kind noch schlafen, ist erster Gratulant morgens früh Felix vom RSV Düsseldorf-Rath/Ratingen. Standesgemäß und nachhaltig fahren wir bei sonnigem Sommerwetter mit dem Rad zum Start an der Tanke in Erkelenz, wo meine anderen Gäste bereits VOR der Tankstelle warten. Nächstes Jahr trärlern wir dann „Ein Freund, ein guter Freund, das ist das Beste, was es gibt auf der Welt ...“

Von der Tanke geht es zur Zwei-Länder-Permanente des ERC Erkelenzer Radsportclub e.V. Auf dem Bild unten auf dem Meinweg in den Niederlanden

meine Geburtstagsgäste, von links Marianne, Klaus die Maus und Felix von Düsseldorf-Rath/Ratingen (dazwischen meine Wenigkeit), Klaus-Anton, Scout Kersten vom ERC sowie Arne aus Oberhausen.

Leider verhindert sind Pia und Silke vom RSV Düsseldorf-Rath/Ratingen und Andreas, bester Randonneur Düsseldorfs.

Highlight ist unser Mittagessen in der niederländischen Krokett- und Frittenbude in Rothenbach (der Andrang im Euro-Fish war leider zu groß).

Eine letzte Getränke-Runde an der Erkelenzer Tanke, bevor es mit Felix radelnd zurück nach Düsseldorf geht und meine Familie nach 183 km, davon 73 Wertungskilometer für die RTF-Permanente, pünktlich mit dem Abendessen auf mich wartet.



## Mein neues Gravelbike

In der German Cycling App pendele ich Mitte November bei den Herren aller Altersklassen um den zehnten Rang. Mein Augenmerk gilt jedoch den beiden oben genannten, Berthold und Ulrich in meiner Seniorenklasse. Manni ist bereits außer Reichweite. Wie ich auch rechne, es erscheint schier unmöglich, einen der beiden einzuholen, um noch Dritter zu werden und es zur Bundesehrerung zu schaffen. Bis Klaus die Maus anruft:

„Reiner, Du musst unbedingt mitkommen. Felix und ich fahren in drei Wochen eine Gravel-Tour von Hamburg nach Göttingen“.

„Etwa auch am Sonntag, den 14.12.?“

„Ja, da kommen wir zurück!“

„Geht nicht, da hat Meine Liebste Radlergattin von Allen Geburtstag. Wenn ich an dem Tag Rad fahre, würde bei meiner Rückkehr mein Bett im Park gegenüber stehen und mein Rad könnte ich direkt daneben stellen!“

„Schade; zumal es in Hannover noch eine 120 km Country-Touren-Fahrt-Permanente gibt. Reiner, das wären 300 Gravel-Kilometer mit dem Faktor 1,5x für Gravel, sowie für die 120 km CTF mit Faktor 2,0x.“

Ich rechne, zusammen mit der 70 km Gravel-Permanente bei einem Zwischenhalt auf der Zug-Rückfahrt in Dortmund wären dies rund 800 Wertungskilometer!

„Klaus, das geht leider nicht an dem Wochenende, Euch viel Erfolg!“

Aber, denke ich mir, es ginge zwei

Wochen vorher! Die Wettervorhersagen für Niedersachsen zeigen keinen Regen an! Meine Liebste Radlergattin und ich wollten noch eine Woche im Dezember mit dem Wohnmobil wegfahren (geplant war der Campingplatz bei Zetel, dort gibt es fünf Permanenten). Leider geht es ihr nicht so gut, sie gibt grünes Licht, ich darf reisen.

Ich benötige nur noch ein Gravelbike mit breiten Reifen. Die Zeit drängt. In der Nähe von zu Hause ist Giant, doch das Internet zeigt nur Gravelbikes mit schlauchlosen Reifen, das ist nichts für mich. Abends gehe ich zum „Radzentrum am Rhein“ (Name von der Redaktion geändert, in Düsseldorf gibt es keinen einzigen Fahrradladen am Rhein).

Dort sehe ich Gravelbikes von Scott. Unter anderem hatte Klaus die Maus Scott empfohlen. Schon naht ein Verkäufer.

„Ich hätte gerne ein Gravelbike.“

„Das ist dies genau das richtige für Sie. Rahmenhöhe 54.“

„Bei meinem Rennrad habe ich 58!“

„58er stehen direkt dahinter.“

Ich fahre zwei Runden im Kreis. Liebe auf den ersten Blick. Ich würde es gerne kaufen.

„Wie ist die Übersetzung?“

„Zwanzig Gänge.“

„Das ist doch irrelevant, die überschneiden sich doch. Wie viele Zähne hat das größte Ritzel hinten?“

„Weiß ich nicht.“

„Sollte auf der Innenseite der Kassette stehen.“

Der Verkäufer bückt sich, sieht nach:

„Hier steht nichts.“

„Dann müsste man die Zähne zählen.“  
Akkurat beginnt er zu zählen. Sein Kollege tritt an uns heran und scannt mit seinem Mobiltelefon das Internet.

„33 Zähne,“ sagt der auf dem Boden liegende.

„Dies sollte eine gerade Zahl sein, 32 oder 34!“

„34,“ sagt sein Kollege stolz.

Damit komme ich jeden Anstieg hoch,

„Okay, ich kaufe es!“

Abholen kann ich das Rad erst zwei Tage später am Mittwoch, das Vorfürhrad kann ich nicht erhalten.

Beim Abholen des Rades befürchte ich, dass die Radmechaniker die transparenten Klebestreifen auf dem Rad verteilt haben.

„Dazu hatten wir keinen Auftrag! Für die Montage der Rücklichter mit Gummibändern hatten wir einen Auftrag, Montagekosten 8 Euro!“ Ich errechne einen Stundenlohn von 480 Euro.

„Der Schlüssel für das Navi und der Tacho, warum sind diese nicht montiert?“

„Dazu hatten wir auch keinen Auftrag!“  
Ein Glück. Ich frage mich, was das wohl gekostet hätte, und ich frage mich generell, was das für ein relativ teures Rad für ein Service ist. Gerade einmal 5% Rabatt auf die zusätzlich gekauften Teile habe ich erhalten. Da hätte der Radladen auch kostenlos das Equipment montieren können.

## **Hamburg – Hannover - Göttingen**

Zwei Tage später, freitags nach der Arbeit. sitze ich mit meinem neuen Gefährten und minimalistischem Gepäck

bereits im Zug nach Hamburg, zwei Wochen vor Klaus und Felix.

Übernachtung an einem Hotel direkt am Bahnhof in Hamburg.

„Nein, das Rad können sie leider nicht mit auf das Zimmer nehmen!“

„Warum nicht, es ist sauber?“

„Zuletzt hatten Gäste deren Fahrräder mit dem Vorhang geputzt! Wir haben einen eigenen Raum für das Rad!“

Das Gravelbike fährt sich gut. Erster Platten nach 10 km in Hamburg-Harburg. Zum Glück kann ich im Hinterrad den Schlauch doch problemlos austauschen. Zweiter Platten nach weiteren 500 Metern. Ich befürchte, dass der



Reifen beim ersten Platten Schaden genommen hat. In einem nahe gelegenen Radladen zeigt sich jedoch, dass der neue Schlauch richtig durchgescheuert war. Materialfehler!

Weiter geht es. Nachdem ich in einem Waldstück regelrecht im Schlamm stecken geblieben bin, mache ich endlich Strecke. Es dämmt und in der Lüneburger Heide heulen die Wölfe. Da Wölfe Menschen gegenüber scheu sein sollen, habe ich keine Pumpgun mitgenommen. Durch den Heidewald geht es im Dunkeln nach Bad Fallingbostal zum ersten vorreservierten Hotel. Jetzt rasch ins Bett.



Ich lese meine WhatsApps. Den ersten Platten hatte ich in den „Düsseldorpia Chat“ gestellt. Andreas, der früher einen Platten in einer Zigarettenlänge geflickt hatte – jetzt raucht er nicht mehr – fragt, ob meiner nicht zwei, aber 1,5 linken Hände: „Und, Reise abgebrochen?“ Haha.

Bettlektüre ist das Buch „Todesmarsch“ von Stephen King: In einem dystopischen USA marschieren einhundert junge Amerikaner Tag und Nacht, begleitet von bewaffneten Soldaten auf Armee-Fahrzeugen. Wer zu langsam ist, wird abgeschossen. Der zuletzt noch Überlebende wird Sieger. Ich überlege, den Roman auf Radfahrer zu projizieren und stelle mir vor, wie mich Andreas antreibt:

„Schneller, Wudtke, du Sack, sonst baltern sie Dich ab. Gib mir noch etwas Windschatten!“

Am zweiten Tag führt die Route weitestgehend am Leine-Radweg entlang nach Hannover. Sehr schön die Fahrt am hannoverschen Maschsee im Dunkeln mit beleuchteten Gebäuden am gegenüberliegenden Ufer. Das Hotel liegt fast genau auf dem Schnittpunkt mit der Wunstorfer CTF-Permanente.

Tags darauf fahre ich 120 km CTF auf dem „Grünen Ring“ rund um Hannover. Es geht längere Strecken am Mittelkanal entlang. Zum Abschluss ein Mergelwerk im Dunkeln.

Auf der letzten Etappe wird es zunächst wellig. Dann geht es steil hoch zum Greener Berg. Die 34 Zähne hinten sind genau richtig. Fast oben angelangt dreht auf nassem Waldlaub mein Hinterrad durch.

Bis zum Hubertus Mahn-Eck (siehe das nächste Foto) schiebe ich. Bergab schiebe ich lieber auch, da sich am Fuß ein kleiner See gebildet hat.



Auch in Göttingen komme ich im Dunkeln an. Dritter Platten an einer Ampel einen km vor dem Hotel. Den Rest schiebe ich (die Pannenserie setzt sich - zurück zu Hause - mit meinem Rennrad fort; auf den nächsten drei Touren drei weitere Platten, bevor der Spuk ein Ende findet).



Zurück in Düsseldorf gebe ich im Radladen am Rhein mit den gefahrenen 500 km in 5 Etappen an und frage nach der ersten Inspektion.

„Da hätten Sie nach 300 km kommen müssen, jetzt kostet die Inspektion!“

### Showdown

Die rund 800 Wertungskilometer haben den Rückstand auf Ulrich auf Rang drei

schmelzen lassen. Berthold auf Rang 2 scheint Lunte zu riechen, dass jemand von hinten das Feld aufrollt, und nimmt wieder Fahrt auf.

Strategie: samstags und sonntags Permanenten fahren. Sergey mag das Auto meiner Liebsten Radlergattin von Allen fahren, mein Sohn kommt gerne auf dem Beifahrersitz mit, und so werden es zu Dritt einige lustige Hinfahrten zu weiteren Permanenten. Nachdem ich bei uns in der Region fast alle Permanenten gefahren bin, ist erste Anlaufstelle der TuS Westfalia Sölde in Dortmund mit einer RTF-Permanente und zahlreichen CTF-Permanenten, die ich wegen des Faktors 2,0 vor Gravel-Routen mit Faktor 1,5 präferiere. Zurück geht es nach gelungener Tour jeweils mit dem Zug, stets problematisch: Rekord Dortmund-Sölde nach Hause, anstatt 1,5 Stunden insgesamt 3,5 Stunden.

Weiter geht es mit meinen beiden Begleitern im Auto nach Köln zur 130 km Permanente des RTC Köln. Witten steht auf dem Programm (siehe das Bild mit der Tanke vorne), 70 km Permanente mit Blick auf die Hohensyburg, Bild unten.



Im Grunde widerspricht dies meiner Fahrweise, soweit möglich Auto und Bahn zu vermeiden. Zumal die Bahn-

fahrten immer abstruser werden: In Witten soll der Interregio nach Düsseldorf in 45 Minuten kommen. Die Bahn-App empfiehlt mir, entgegengesetzt mit dem Zug nach Dortmund zu fahren. Der Zug von dort nach Düsseldorf soll sodann auf dem Nachbargleis halten. Als ich dort zum Einsteigen den Türöffner drücken will, fährt der Zug just in dem Moment ab. Zurück geht es nach Witten mit dem Zug, auf den ich dort hätte warten können.

Auf jedem Bahnhof Lautsprecherdurchsagen mit Verspätungen und Zugausfällen. So fallen in Dortmund hintereinander zwei InterRegio-Züge nach Düsseldorf ganz aus. Die Reisenden stehen ratlos auf dem Bahnsteig. Es gibt Gerüchte, dass ausgefallene Züge NICHT in die Verspätungsstatistik einfließen. Als endlich langsam ein NICHT angezeigter Zug nach Düsseldorf einfährt, unfassbare Szenen: Die Menschen jubeln laut auf dem Bahnsteig!

Zumindest kann ich mein privates Büro auf Bahnsteige und in die Züge verlegen und bekomme mit Mobiltelefon, Stift und Papier einiges geschafft.

### Rang 3

Es lässt sich nicht ganz eindeutig bestimmen, wann ich auf Rang drei gefahren bin, da es unterschiedliche Time Lags zwischen den Fahrten und der Gutschrift der Kilometer gibt: Einige Vereine schreiben die Kilometer innerhalb einer Stunde nach Zusendung meiner E-Mail mit Track und Nachweis Zahlung gut. Bei anderen Vereinen



dauert es bis zu einer Woche. Zumal der bisherige Dritte, Ulrich, auch noch unterwegs ist.

Nach einiger Rechnerei sollte es die Erkelener Gravel-Permanente zusammen mit Marianne und Klaus-Anton am Samstag, den 13.12.2025, gewesen sein: Gebracht von Sergey und Alexander warten die beiden bereits VOR der Tanke in Erkelenz. Auf dem Bild oben eine stillgelegte Bahntrasse am Meinweg in den Niederlanden. Die Damen von der Frittenbude in Rothenbach kennen uns mittlerweile auch bereits (der Euro-Fish direkt daneben war leider überfüllt).

Am nächsten Tag ist frei, denn wir feiern den Geburtstag meiner Liebsten Radlergattin von Allen. Genau zum richtigen Zeitpunkt habe ich eine schwere

Erkältung. Hiernach – wie alle drei bis vier Jahre - zerre ich mir den Bauchmuskel. Diesmal kurz vor Weihnachten. Dies vor der finalen Permanenten-Jagd, der nunmehr Viertplatzierte Ulrich könnte Rang Drei zurück erobern wollen. Aber ich will nichts dem Zufall überlassen!

Am Samstag nach Weihnachten geht es mit dem Auto nach Bergheim zu Klaus-Anton, der mich ob des gezerzten Bauchmuskels zusammen mit Sergey und meinem Sohn nur mühsam vom Rücksitz aus dem Auto bekommt.

„Keine Bange, sobald ich auf dem Rad sitze, geht es wieder.“ In der Tat bereitet das Radfahren überhaupt keine Probleme. Einzig das Ab- und Aufsteigen.

Am nächsten Tag Rast bei der Kettwiger Permanente in Wuppertal-Dönberg an meiner dortigen Stamm-Tanke. Pedalieren geht problemlos, auch mit einigen Höhenmetern. Ich komme jedoch kaum vom Rad. Ich schleiche wie ein altes Männlein gebückt in die Tanke und kaufe mir eine Cola. Eine Kundin kommt herein und fragt mich:

„Was ist denn mit Ihnen passiert, sind Sie eingefroren?“

„Nein, ich habe mir den Bauchmuskel gezerzt! Sobald ich auf dem Rad sitze, ist alles in Ordnung!“

„Ja, Alter schützt vor Torheit nicht!“

„Muss ich meiner Gattin erzählen, der Spruch könnte von ihr sein!“

Die Kundin, die Tankwartin und ich lachen lauthals, und Lachen schmerzt auch nochmals den Bauchmuskel.

Mittlerweile habe ich einiges an Vorsprung vor Ulrich Baranowski. Stets

hatte ich mir unverzüglich jede Permanente vom ausrichtenden Verein gutschreiben lassen: Rechtzeitige Überweisung des Startgelds, Zusendung des entsprechenden Nachweises und des vom Navi aufgenommenen Tracks. Hat Ulrich vielleicht noch Joker in der Hinterhand? Muss ich möglicherweise Silvester nochmals ran? Bis jetzt ist der Dezember sehr trocken gewesen, Silvester soll es regnen, da möchte ich nicht unbedingt fahren.

Zum Glück entspannt sich mein Bauchmuskel, als ich der Liebsten Radlertätin zu Liebe den Wäscheständer zusammenklappe und diesen oben auf den Kleiderschrank hinaufwuchte. Einmal richtig durchgestreckt, und die Zerrung ist so gut wie weg. Da kann ich am 30.12.2025 in der Mittagspause im Home-Office kurz das Festive 500 finishen, 500 km zwischen Heiligabend und Silvester. 20 Kilometer fehlen noch, ein Stündchen Radfahren ohne Wertungskilometer, denn die gibt es nur für die Permanenten.

Fast stündlich checke ich die German-Cycling-App. Mein Vorsprung auf Rang vier bleibt bei rund 500 km. Kurz vor Mitternacht fertige ich Screenshots vom Endergebnis an. Ich bin bundesweit Dritter bei den Senioren. Berthold Pfeiffer wird Sieger, da er auf der Zielgeraden am 30.12.2025 Manni Kiesel überholt. Manni berichtet später, dass Berthold zurecht Sieger wird.

Die GC Touren App trennt jedoch nicht die Jahrgangsklassen und zeigt bei den Herren bundesweit folgendes Ergebnis: Bei den Erwachsenen ab Jahrgang

1961 sind die drei ersten gegenüber dem Vorjahr unverändert 1. Sascha Furche, 2. Mathias Kister und 3. Frank Moesgard (ohne Trennung der Altersklassen 5.), der auch für die Graveltour Hamburg nach Göttingen verantwortlich ist (er wollte mir spaßeshalber meine Wertungskilometer hierfür erst gar nicht gutschreiben, da ich ihn so überholt hätte; mein Verweis auf unterschiedliche Altersklassen seiner- und meinerseits hat ihn sodann überzeugt). Sodann wie bereits berichtet die ersten drei bei den Senioren, Berthold, Manni und ich (ohne Berücksichtigung der Altersklassen 3., 4. und 5.) sowie Ulrich auf Rang 7. Glückwünsche an meine Konkurrenten für deren Leistungen.

Auf dem Foto unten bei der Bundesehrung von German Cycling am 21. Februar 2026 in Hannover rechts der Sieger, Berthold Pfeifer, links daneben ich, Reiner Wudtke.



Meine Danksagungen:

- An German Cycling für den spannenden Wettbewerb über die App.
- An Meine Liebste Radlergattin von Allen für deren Unterstützung. \*
- An Sergey und Alexander für die Bringdienste mit dem Auto sowie für weitere Fahrdienste an Klaus die Maus, Marianne, Felix und Andreas: „Geil, Wudtke, 3,5h Autofahren für 3h auf dem Rad. Haben uns im Auto aber gut unterhalten!“ Dies war Mitte November bei klirrender Kälte zusammen mit Felix nach Nordkirchen.
- An die Deutsche Bahn, dass überhaupt Züge gefahren sind.
- An Klaus die Maus für die Hinweise bezüglich der Touren und den Support beim Kauf des Gravelbikes.
- Dank auch dem Wettergott, denn der Dezember 2025 war bis Weihnachten mild und zählte zu den zehn trockensten seit 1881.

## *Euer Reiner*

\* In Telefonaten mit ihren Geschwistern höre ich immer wieder heraus „Midlife-Crisis“, „Lass ihn doch, solange er einkauft und sich um die Geschirrspülmaschine kümmert“, letztens hat er sogar für uns gekocht:

„Hat er wieder die Küche abgefackelt?“  
 „Nein, das hat er gestern fertig gebracht beim Eierkochen. Eier und Topf ruiniert!“

„Was hat er denn gekocht? Unten angebrannt und oben kalt?“

„Nein, ich habe ihm gezeigt, wie unser neuer Airfryer funktioniert!“

# Ride the Surface - Nachschlag



„Ride the Surface“ off the Record  
Bilder: Microsoft Copilot

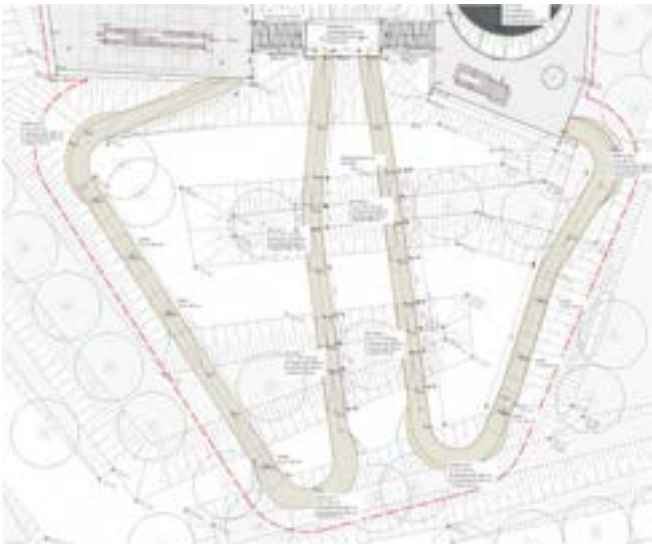


Quelle Nano Banana 2



## LANDESGARTENSCHAU 2026

**Meier Landschaftsarchitektur**, siehe auch in der Print-Ausgabe die Ausführungen zu BMX, hat uns freundlicherweise die Baupläne für den Dirt-Track der Landesgartenschau 2026 in Neuss zur Verfügung gestellt, zunächst der **Detailplan mit den Maßen:**



## Die Planerstellung mit dem Aufriss:



Das Bild unten, der Skatepark links sowie der Dirt-Track rechts im Bau, ist gleichfalls von der Firma Meier Landschaftsarchitektur, mit freundlicher Genehmigung der Presse-Abteilung der LAGA, Frau Katja Feller, welche die Redaktion zu einem Rundgang am 17.3.2026 eingeladen hatte, der berufsbedingt jedoch leider nicht wahrgenommen werden konnte.



# Römer, Rennbahn und Kaninchen: Neuss bekommt seine größte Spiel- und Sportlandschaft

Auszug aus der Pressemitteilung der LAGA vom 17.3.2027

Nur noch knapp einen Monat bis zur Eröffnung der Landesgartenschau Neuss 2026 am 16. April 2026 – und schon jetzt wird sichtbar, was bleibt: Mit dem neuen Stadtpark ‚Grünes Herz‘ entsteht die künftig größte Spiel- und Sportlandschaft der Stadt Neuss. Vier Wochen vor dem Start der Landesgartenschau rücken damit jene Angebote in den Fokus, die weit über das Veranstaltungsjahr hinaus Bestand haben werden: ein neuer Ort für Freizeit, Bewegung und Begegnung für Familien, Kinder, Jugendliche und aktive Erwachsene. Das Interesse ist groß – knapp 30.000 Tickets wurden bereits verkauft.

Mit der Eröffnung der Landesgartenschau Neuss am 16. April 2026 wird ein neues Kapitel für Freizeit, Bewegung und Begegnung in der Stadt aufgeschlagen: Das Sportangebot ist dauerhaft, vielseitig und inklusiv gestaltet – mit Themenspielflächen, über Ball- und Bewegungsflächen bis hin zu Skate- und Fitnessangeboten.

„Mit dem neuen Stadtpark ‚Grünes Herz‘ schaffen wir einen Ort, der Neuss dauerhaft bereichert und weit über 2026 hinaus wirkt: offen, lebendig und in Bewegung“, sagt Bürgermeister Reiner Breuer. „Mit der größten Spiel- und Sportlandschaft setzen wir ein starkes Zeichen für die Menschen unserer Stadt und bieten moderne Lebensqualität, Familienfreundlichkeit und Teilhabe.“

## Römerspielplatz



## Rennbahnspielplatz



## Hügel- und Kaninchen-Spielplatz



An dieser Stelle recht herzlichen Dank an Christoph Huber, Meier Landschaftsbau, der sehr zum Gelingen des Magazins beigetragen hat.

# Olympiade KölnRheinRuhr 2036, 2040, 2044

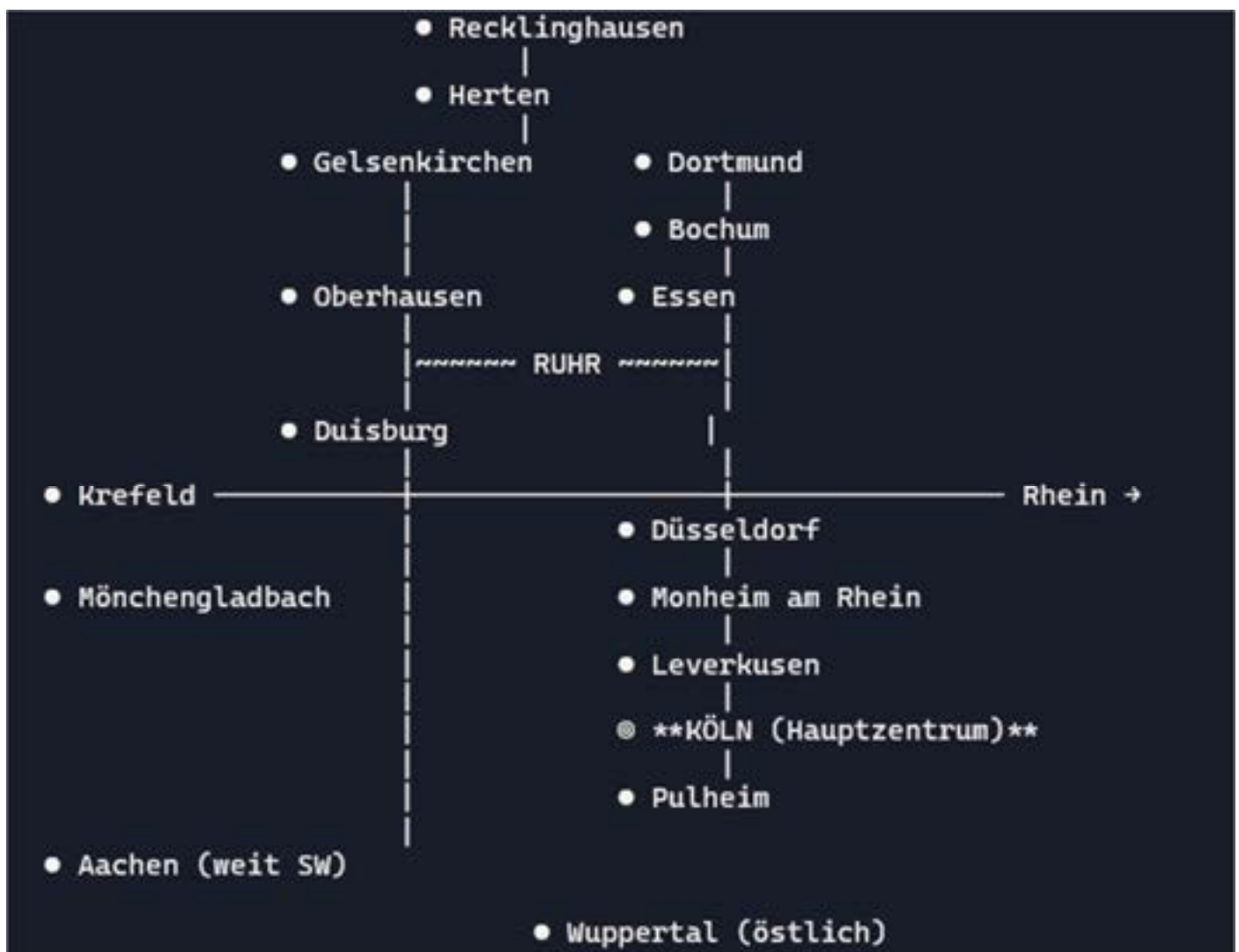
Ihr habt richtig gelesen, die Homepage <https://olympiabewerbung.nrw> schreibt „KölnRheinRuhr“ zusammen. Da muss man schon zweimal hinsehen, um zu wissen, was gemeint ist. Wesentlich besser liest sich

„**Köln • Rhein • Ruhr**“.

Die Karte unten zeigt alle 17 Städte, in denen die Spiele stattfinden sollen. Zudem noch Segeln womöglich in Kiel wie bereits bei der letzten Olympiade in Deutschland, 1972 in München. Zwar beträgt die Entfernungen zwischen Aachen im Südwesten und Dortmund im Nordosten des Gebiets beträgt 130

km Luftlinie, folgt jedoch der IOC-Agenda 2020: Regionale, dezentrale Konzepte werden präferiert, um Kosten, Neubauten und Akzeptanzprobleme zu reduzieren.

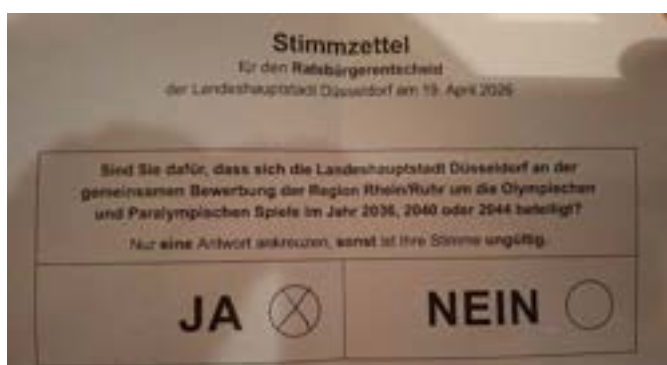
Bereits im Jahr 2001 hatte sich Düsseldorf / Rhein-Ruhr für die Spiele 2012 beworben. Die Bewerbung war zwar stark und besser als diejenigen von Hamburg, Rhein-Main und Stuttgart. Doch musste sich Düsseldorf auch wegen der Großflächigkeit Leipzig geschlagen geben, was gemäß der neuen IOC-Logik nicht mehr der Fall sein sollte.



International dagegen hatte Leipzig gegen London, wo die Spiele letztendlich stattfanden, Paris (sodann 2024), Madrid, New York und Moskau (war damals noch möglich) keine Chance.

Doch bereits im Vorfeld hatte die Teilnahme Düsseldorfs zu vielen sportlichen Aktivitäten geführt: Kinder schwammen für Olympia und sammelten Kilometer. Der Bau des neuen Düsseldorfer Stadions wurde 2001 begonnen und 2005 fertig gestellt. Die Arena ist mittlerweile bekannt für Events, sei es Fortuna, Internationale Sporthighlights oder Konzerte.

Bei der Bewerbung von KölnRheinRuhr, bzw. der 17 Städte, ist zu beachten, dass sich einzig diese Städte bewerben, nicht die zwischen den Städten liegende Landkreise. In allen diesen Städten können die wahlberechtigten Bewohner in einem Ratsbürgerentscheid bis 19.4.2026 einzig per Briefwahl entscheiden, ob sie für – oder gegen - Olympia stimmen, siehe bitte unten einen beispielhaft ausgefüllten Stimmzettel.



Grund für die Wahl ist, dass Olympia-Bewerbungen in Deutschland sensibel sind und eine Teilnahme bei einem positiven Entscheid demokratisch

legitimiert wird. KölnRheinRuhr würde für eine Olympiateilnahme stimmen, wenn

- mehr „Ja“ als „Nein“ Stimmen abgegeben werden,
- mindestens 10% aller Wahlberechtigten mit „Ja“ stimmen und
- alle 17 Städte mit „Ja“ stimmen.

Es ist davon auszugehen, dass mit einem „Ja“ sportliche Aktivitäten in den Bewerber-Städten gefördert werden. Deshalb ist es wichtig, dass Ihr, liebe Leser\*innen, mit „Ja“ stimmt als auch Eure Verwandten, Freunde und Bekannten dazu bewegt, im Sinne der Zukunft des Sports in unserer Region mit „Ja“ zu stimmen. In Berlin und Hamburg waren im Jahr 2015 Bürgerentscheide gescheitert. Dies sollte in unserer Region hoffentlich nicht geschehen.

Die Konkurrenten für KölnRheinRuhr:

- München, das bereits am 26.10.2025 in einem Bürgerentscheid für eine Olympia-Bewerbung gestimmt hat.
- Hamburg, das am 31.5.2026 in einem Referendum abstimmen wird.
- Berlin mit einer eher skeptischen Stimmung.
- Kiel als Segelpartner stimmt ebenfalls – wie KölnRheinRuhr – bis zum 19.4.2026 ab.

Zwar ist die nationale Konkurrenz groß, doch im Sinne des Sports zählt vor allem auch die Vorbereitung, die dem Sport im Herzen Nordrhein-Westfalens, einen immensen Aufschub geben würde, mit „Rund um Köln“ als olympisches Straßenradrennen.

# Der Heftchen-Wahnsinn nimmt ein Ende

Mama, Papa ist mit dem Magazin fast fertig!“

„Hat er jetzt alle Untergründe?“

„Nein. Weißt Du noch, wie ich als kleines Kind mit dem Laufrad durch die Wohnung gefahren bin? Es fehlen Parkett, Teppichboden und Fliesen.“

„Du übertreibst!“

Mama, letztens hat er sein Rad in Deiner Badewanne sauber geduscht. Emaille fehlt auch noch!“

„Du sollst doch nicht petzen. Aber ich hatte mich bereits gewundert, dass das Badezimmer außerordentlich sauber war. Da wollte er wohl keinerlei Spuren hinterlassen! Sag, hat er auch etwas über die Radfahrtruppen im ersten Weltkrieg geschrieben? Minenfelder

waren ein großes Risiko auch für diese Radfahrer!“

„Mama, sag ihm das bloß nicht, darüber schreibt er womöglich auch noch!“

„Dann sag ihm, wenn er mit dem Magazin fertig ist, dass er dann endlich die Küche renovieren kann, nachdem er meinen Airfryer in die Luft gejagt hat; anschließend soll er endlich die Steuererklärung bearbeiten!“

„Mama, sag ihm dies selbst. Er möchte lieber eine Radtour mit uns machen!“

„Wohin möchte er denn?“

„Zum Amt für Statistik und Wahlen, unsere Ja-Stimmen für die Olympiade KölnRheinRuhr persönlich beim Amt für Statistik und Wahlen einwerfen.“

„Na gut, dann fahren wir gemeinsam.“



## In stillem Gedenken

### Trauer um Christian Lévesque

Der Radsportverband Nordrhein-Westfalen trauert um Christian Lévesque. Der langjährige Vorsitzende des Radsportclub Lintorf ist am 18.07.2025 nach langer Krankheit im Alter von 79 Jahren verstorben.

Als gebürtiger Franzose hat er das Radsportgen in die Wiege gelegt bekommen. Gerade in den 80er und 90er Jahren organisierte er große Radrennen in Lintorf, bei der im Sommer 1990 (kurz vor der Wiedervereinigung Deutschlands) sogar die DDR-Nationalmannschaft am Start war. Nicht nur als rühriger Organisator machte er sich einen Namen. Im Radsportbezirk Düsseldorf war er viele Jahre für den Straßenrennsport und die Kommissäre verantwortlich. Er gehörte zu den Machern, packte Probleme an und präsentierte Ergebnisse. Hier halfen ihm sein französisches Temperament und Offenheit für kreative Lösungen. Christian Lévesque war einer der Radsportenthusiasten, die sich nicht in den Vordergrund gestellt, sondern „geliefert“ haben.

Der Radsportverband Nordrhein-Westfalen und auch die Region Düsseldorf haben ihm viel zu verdanken. Er wird fehlen. Merci et bonne route, Christian!

(Text Stefan Rosiejak)

### Friedrich „Fritz“ Schiffer

**RC Düsseldorpia 1890 e.V.**

✧ 4.9.1934 ✦ 5.2.2026

„Der Kopf sagt, es ist eine Erlösung, doch das Herz weint. Vielleicht bedeutet Liebe auch, loszulassen, wenn die Zeit gekommen ist.“

Mit diesen Worten verabschiedet sich die Familie von unserem langjährigen Radsportkollegen Fritz. In den 1960er-Jahren gewann er den Agfa-Gevaert-Pokal für Senioren, ein Höhepunkt seiner aktiven Zeit und Ausdruck seiner Ausdauer und Rennhärte. Ebenso unvergessen bleibt seine Kameradschaft: Viele erinnern sich daran, wie er unseren Jupp Heithorn mit seinem Lieferwagen zu Rennen nach Wuppertal brachte – ein stiller Dienst an der Gemeinschaft, der viel über seinen Charakter erzählt.

Wir behalten Fritz als engagierten Sportler und verlässlichen Weggefährten in Erinnerung. Seine Spuren im Verein bleiben.

(Text: Horst Drechsler)

„Und wenn Du am Himmel ein Fahrrad fliegen siehst, wundere Dich nicht, denn das bin ich.“

Nun frei zu tun, was ich so lange vermisst habe.“

## **Günter Haritz, den Blitz aus Leimen**

Der Olympiasieger von München 1972 verstarb am 29. Oktober 2025 im Alter von 77 Jahren in Leimen, wo er seit Jahrzehnten lebte und als Ehrenbürger der Stadt geehrt wurde.

Als Teil des berühmten „Gold-Vierers“ gewann er gemeinsam mit Jürgen Colombo, Günther Schumacher und unserem Ehrenmitglied Udo Hempel die Goldmedaille in der Mannschaftsverfolgung.

Günter prägte den deutschen Bahnradsport über ein Jahrzehnt, wurde mehrfacher Weltmeister und siegte bei zahlreichen Sechstagerennen. 1974 wurde er deutscher Straßenmeister.

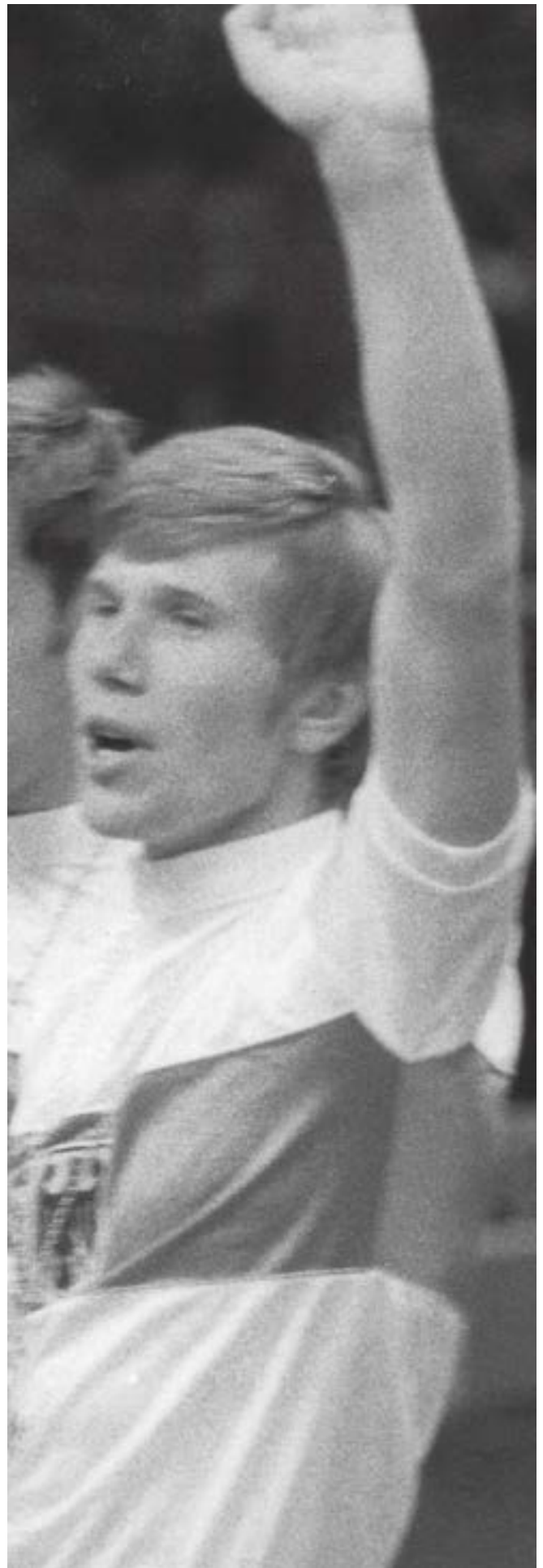
In der Ausgabe 2022 unseres Magazins hatten wir ihn zum 50-jährigen Jubiläum des Goldmedaillengewinns in München porträtiert.

Nun erinnern wir erneut an einen Athleten, dessen Erfolge und Bodenständigkeit weit über seine Heimatregion hinaus wirkten.

Nach seiner aktiven Karriere führte er ein Fahrradgeschäft in Leimen und blieb dem Sport eng verbunden. Mit ihm verliert der deutsche Radsport eine prägende Persönlichkeit.

Wir behalten ihn als starken Charakter und beeindruckenden Sportler aus unserem früheren Porträt in Erinnerung.

(Text Reiner Wudtke)



# Düsseldorf on Tour 2027

**Ausführliche Vorberichterstattung**

**UCI Cycling World Championships**

**In Haute-Savoie (Frankreich) vom 24. August bis 5. September 2027**

**Verbunden mit reichlich Düsseldorfer und Büttgener Lokalkolorit**



© betty\_schmitz\_photography



Quelle Logo: Union Cycliste Internationale – Logo, Wikimedia Commons, Public Domain

# Düsseldorpia on Tour 2027

## Jubiläumsausgabe

**Zehn Jahresmagazine seit 2018**

**Die Highlights hierzu in der digitalen Ausgabe 2027**

**Wir bedanken uns bei unserer Leserschaft für zehn Jahre Treue**

Das Gerüst der Print-Ausgabe 2027 bildet die UCI-Super-WM 2027.

Die letzte UCI-Super-WM 2023 in Glasgow war eine kompakte, städtisch organisierte Erstauflage. Die Ausgabe 2027 in der Haute-Savoie in den französischen Alpen wird deutlich bergorientierter und inhaltlich breiter angelegte Weiterentwicklung des Formats.

Glasgow setzte auf kurze Wege, klare Infrastruktur und ein Urbanität, in dem 13 Weltmeisterschaften mit 7.000 Teilnehmern aus 130 Nationen gebündelt wurden. Diese 13 Blöcke deckten alle großen Radsportarten ab (Straße, MTB, BMX, Trials, Bahn, Kunstradsport, Radball, Para-Cycling). Die Mountainbike-Wettbewerbe lagen zwar außerhalb der Stadt, blieben aber ergänzende Satelliten zu einem insgesamt sehr städtischen Grundgerüst.

Die WM 2027 dagegen wird sich über eine ganze Alpenregion verteilen.



Die Topografie wird als strukturelles Element genutzt: Lange Anstiege, viele Höhenmeter und natürliche Streckenräume. Im Jahr 2027 wird der Fokus hin zu Outdoor- und Bergdisziplinen liegen. Das Programm wird erheblich ausgeweitet, und zwar durch neu aufgenommene Disziplinen wie Gravel, Enduro, Pump Track, E-Cycling, Indoor Cycle Speedway und Bike Polo. 10.000 Athleten werden Weltmeister\*innen in 20 Disziplinen ermitteln.



In Düsseldorpia on Tour 2027 werden wir erstmals über die WM-Sportart Para-Cycling berichten, und zwar mit Blick auf Sportler in Düsseldorf, Neuss und Büttgen. Sicherlich planen auch viele Stars des Magazins 2026, bei der WM 2027 anzutreten. Zudem berichten wir über den Fortschritt der Sanierung der Bahn in Büttgen und mögliche Talente für die übernächste Super-WM 2031.

Dazu Beiträge über das Rennradmuseum in Fröndenberg, die Bundes-Ehrengilde sowie die Europa-Tour von Josefine Rutkowski und Jonas Deichmann.

# RENNRADMUSEUM FRÖNDENBERG/RUHR



# Die Bundes-Ehren-Gilde

Eine Traditionsvereinigung verdienter Radsportler, Funktionäre und langjähriger German-Cycling-Mitglieder

