

# DER RENNRAD- CODE

*Training, Ernährung und  
Ausdauer für echte  
Rennradfahrer*



MARKUS HÖLLER

**DER RENNRAD-  
CODE**

**FACHBUCH  
von  
MARKUS HÖLLER**

Markus Höller wird vertreten durch:  
D. Wiersch-Overbergstrasse 126 -  
45663 Recklinghausen Deutschland  
Kontakt: E-Mail: [FUNK\\_BANDE@proton.me](mailto:FUNK_BANDE@proton.me)  
Technische/Text Gesamtherstellung:  
Markus Höller KI FREI  
Grafische Gestaltung:  
Illustrationen erstellt mit Midjourney  
©2026 Markus Höller

# Inhalt

## DER RENNRAD CODE

Vorwort

Einleitung

### Teil I - Das Fundament

1. Warum die meisten Rennradfahrer nicht an Talent scheitern

2. Der größte Fehler: immer mittelhart fahren

3. Ausdauer, Schwelle, VO2max und Sprint - was du wirklich brauchst

4. Warum mehr Kilometer nicht automatisch schneller machen

5. Puls, Watt oder Gefühl - womit du dein Training steuerst

6. Die Trainingszonen ohne Wissenschaftsnebel

7. Warum lockere Fahrten so wichtig sind

8. Warum harte Einheiten wirklich hart sein müssen

9. Training mit wenig Zeit

10. Die perfekte Trainingswoche für Berufstätige

### Teil II - Leistung aufbauen

11. Der 3-Tage-Plan

12. Der 4-Tage-Plan

13. Der 5-Tage-Plan

14. Wie du Gruppenfahrten richtig einsetzt

15. Wie du schlechte Tage erkennst

16. Warum Regeneration kein Luxus ist

17. Grundlagenausdauer richtig trainieren

18. Schwellentraining für mehr Dauerdruck

19. VO2max-Training für harte Antritte

20. Sprint und Explosivität

### Teil III - Ernährung, Gewicht und Energie

21. Kraftausdauer am Berg

22. Bergtraining für schwere und leichte Fahrer

- 23. Gegenwind, Tempo und Zeitfahrdruck
- 24. Lange Ausfahrten ohne Einbruch
- 25. Leichter werden, ohne langsamer zu werden
- 26. Warum Kohlenhydrate kein Feind sind
- 27. Essen vor der Ausfahrt
- 28. Essen während der Ausfahrt
- 29. Essen nach der Ausfahrt
- 30. Fettabbau in der Trainingswoche

#### Teil IV – Körper, Kraft und Belastbarkeit

- 31. Heißhunger, Müdigkeit und leere Beine
- 32. Nahrungsergänzung: was sinnvoll ist und was Geldverschwendung ist
- 33. Krafttraining für Rennradfahrer
- 34. Sitzposition, Komfort und Schmerzfreiheit
- 35. Trittfrequenz, Schalten und ökonomisches Fahren
- 36. Watt, Puls und Körpergefühl
- 37. Trainingszonen richtig nutzen
- 38. Fortschritt messen, ohne sich verrückt zu machen
- 39. Periodisierung: vom Winter bis zur Bestform
- 40. Tapering: frisch werden, ohne Form zu verlieren

#### Teil V – Praxis, Event und Alltag

- 41. Der Event Tag: fahren, essen, ruhig bleiben
- 42. Nach dem Event: erholen, auswerten, besser zurückkommen
- 43. Trainingspläne für drei, vier und fünf Tage pro Woche
- 44. Rolle, Wintertraining und schlechtes Wetter
- 45. Regeneration, Schlaf und Ruhetage
- 46. Krankheit, Verletzung und der kluge Wiedereinstieg
- 47. Motivation, Alltag und Konstanz
- 48. Die häufigsten Trainingsfehler – und wie du sie abstellst
- 49. Dein persönlicher Rennrad-Code: aus Wissen wird ein System
- 50. Die ersten zwölf Wochen: vom Wissen in die Praxis

#### Teil VI – Umsetzung, Sicherheit und Abschluss

51. Checklisten, Routinen und einfache Regeln für jeden Rennradfahrer

52. Beispielwochen für echte Fahrer

53. Trainingslager, Radurlaub und mehrere Tage hintereinanderfahren

54. Material, Wartung und das Rad, das wirklich zu dir passt

55. Fahrtechnik, Sicherheit und souveränes Verhalten auf der Straße

56. Mentale Stärke: ruhig bleiben, wenn es hart wird

57. Rennradfahren für verschiedene Fahrertypen

58. Der komplette Jahresplan: vom ersten Grundtag bis zum Saisonhöhepunkt

Saisonhöhepunkt

59. Der Rennrad-Code in der Praxis: klare Regeln für Training, Ernährung, Gewicht und Regeneration

Gewicht und Regeneration

60. Stärker, leichter, ruhiger: wie du dauerhaft Rennradfahrer wirst

Anhänge

Anhang A - Glossar: die wichtigsten Begriffe im Rennradtraining

Anhang B - Checklisten für Training, Ausfahrt, Event Tag und Regeneration

Anhang C - 12-Wochen-Praxisplan für drei, vier und fünf Trainingstage

Anhang D - Ernährungs- und Verpflegungsvorlagen für Rennradfahrer

Anhang E - Material-, Wartungs- und Sicherheitsvorlagen für Rennradfahrer

Anhang F - Arbeitsblätter und Vorlagen für dein persönliches Rennrad-System

Anhang G - Schnellstart-Karten für konkrete Ziele



# **DER RENNRAD CODE**

## Vorwort

### **Warum dieses Buch anders ist**

Dieses Buch ist kein Märchenbuch für Rennradfahrer. Es verspricht dir nicht, dass du mit einem geheimen Trick plötzlich Berge hochfliegst, Fett verlierst, ohne etwas zu ändern, oder mit drei Wunderintervallen pro Woche stärker wirst als alle anderen. Rennradfahren ist ehrlicher als solche Versprechen. Die Straße lügt nicht. Der Berg lügt nicht. Gegenwind lügt nicht. Und dein Körper lügt auch nicht, wenn du zu wenig schläfst, zu wenig isst, zu hart trainierst oder glaubst, fehlende Struktur mit Willenskraft ersetzen zu können.

Dieses Buch ist für Fahrer geschrieben, die besser werden wollen, ohne sich in Fachchinesisch, Trainingsdogmen oder Materialwahn zu verlieren. Für Männer und Frauen, die arbeiten, Familie haben, nicht jeden Tag vier Stunden trainieren können und trotzdem wissen wollen, wie sie stärker, leichter, ausdauernder und ruhiger auf dem Rad werden. Für Anfänger, Wiedereinsteiger, schwere Fahrer, ältere Fahrer, ambitionierte Hobbyfahrer und alle, die gemerkt haben, dass Rennradfahren nicht nur aus Treten besteht.

Der Rennrad-Code ist einfach: Trainiere passend. Iss passend. Erhole dich passend. Steigere passend. Miss passend. Und höre auf, ständig gegen deinen Körper zu arbeiten.

Viele Rennradfahrer machen dieselben Fehler. Sie fahren lockere Tage zu hart. Sie essen auf langen Fahrten zu spät. Sie wollen Gewicht verlieren und ruinieren dabei ihre Leistung. Sie kopieren fremde Pläne, statt ihr eigenes Leben einzubeziehen. Sie kaufen Material, obwohl

eigentlich Schlaf, Pacing oder Ernährung das Problem sind. Sie ignorieren Schmerzen, bis aus einem Warnsignal eine Zwangspause wird. Dieses Buch zeigt dir, wie du genau diese Fehler erkennst und abstellst.

Es geht nicht darum, wie ein Profi zu leben. Es geht darum, mit deinem echten Alltag besser zu trainieren. Mit der Zeit, die du hast. Mit dem Körper, den du hast. Mit dem Ziel, das dir wichtig ist. Du brauchst keinen perfekten Plan. Du brauchst einen funktionierenden Plan. Einen, den du über Wochen und Monate wiederholen kannst. Denn Fortschritt entsteht nicht durch Heldentage. Fortschritt entsteht durch viele gute Entscheidungen, die du oft genug wiederholst.

Dieses Buch führt dich vom Fundament bis zur Praxis: Training, Zonen, Watt, Puls, Körpergefühl, Ernährung, Fettabbau, Krafttraining, Regeneration, Wintertraining, Event Tag, Material, Fahrtechnik, mentale Stärke und konkrete Vorlagen. Nicht als lose Tipps, sondern als System. Am Ende sollst du nicht nur mehr wissen. Du sollst wissen, was du morgen auf dem Rad anders machst.

Wenn du bereit bist, ehrlich auf dein Training zu schauen, deine Fehler abzustellen und Rennradfahren nicht als Zufallsprojekt, sondern als klugen Aufbau zu begreifen, dann ist dieses Buch für dich.

Steig auf. Fahr ruhig los. Aber diesmal mit System.

# Einleitung

## **Wie du dieses Buch benutzt**

Dieses Buch ist als Arbeitsbuch gedacht, nicht als Sammlung schöner Rennradgedanken. Du musst es nicht wie einen Trainingsplan von vorne bis hinten auswendig lernen. Du sollst damit arbeiten. Manche Kapitel erklären Grundlagen, andere räumen typische Fehler aus, wieder andere geben dir konkrete Regeln, Checklisten und Vorlagen. Der Sinn ist einfach: Du sollst am Ende nicht mehr raten müssen, warum du stagnierst, warum du am Berg einbrichst, warum lange Fahrten dich zerstören, warum die Waage verrücktspielt oder warum du trotz viel Training nicht so stark wirst, wie du könntest.

Der Rennrad-Code beginnt mit einer unbequemen Wahrheit: Die meisten Fahrer brauchen nicht zuerst mehr Härte. Sie brauchen mehr Ordnung. Viele trainieren nicht zu wenig, sondern zu unklar. Lockere Fahrten sind zu hart, harte Fahrten sind schlecht vorbereitet, lange Fahrten sind schlecht gepflegt, Ruhetage sind keine Ruhetage, Ernährung ist mal zu streng und mal völlig chaotisch, und der Trainingsplan passt eher zu einem Wunschleben als zum echten Alltag. Genau dort setzt dieses Buch an. Es zeigt dir nicht nur, was du tun kannst, sondern auch, wann du es tun solltest und wann nicht.

Du wirst in diesem Buch keine Wunderformel finden. Du wirst keine Abkürzung finden, die Training, Ernährung und Regeneration ersetzt. Was du findest, ist ein System. Ein System, das dir hilft, bessere Entscheidungen zu treffen: Wie viele Trainingstage passen zu dir? Welche Einheiten sind wirklich wichtig? Wann brauchst du Kohlenhydrate? Wie steuerst du Fettabbau, ohne deine Leistung zu ruinieren? Wann ist eine Gruppe ein sinnvoller Reiz und wann nur versteckter Stress? Wann solltest du drücken,

wann ruhig bleiben, wann pausieren? Genau diese Fragen entscheiden im Alltag mehr als der perfekte Trainingsbegriff.

Lies das Buch am besten in drei Durchgängen. Im ersten Durchgang liest du es normal, um das System zu verstehen. Im zweiten Durchgang markierst du die Stellen, bei denen du dich ertappt fühlst: zu harte lockere Tage, zu wenig Essen auf langen Fahrten, zu wenig Schlaf, zu viel Ego am Berg, falsche Gruppen, fehlende Entlastung, Gewichtspanik, Material als Ausrede. Im dritten Durchgang arbeitest du mit den Anhängen. Dort machst du aus dem Wissen deinen eigenen Plan: deine Trainingswoche, deine Ernährungsregeln, deine Warnsignale, deine Eventstrategie, deinen persönlichen Rennrad-Code.

Du musst nicht alles gleichzeitig ändern. Das wäre sogar ein Fehler. Such dir zuerst die zwei oder drei größten Hebel. Wenn du auf langen Fahrten einbrichst, beginne mit Pacing und Verpflegung. Wenn du ständig müde bist, beginne mit lockeren Tagen, Schlaf und Entlastung. Wenn du Gewicht verlieren willst, beginne mit Eiweiß, Snacks, Alkohol, Wochenbilanz und klugen Kohlenhydraten rund ums Training. Wenn du am Berg leidest, beginne mit Übersetzung, Schwelle, Pacing und realistischem Fettabbau. Wenn du Schmerzen hast, beginne nicht mit mehr Härte, sondern mit Ursachenklärung.

Dieses Buch ist für echte Fahrer geschrieben. Für Fahrer mit Beruf, Familie, Stress, Wetter, müden Tagen, begrenzter Zeit und trotzdem dem Wunsch, besser zu werden. Deshalb geht es nicht darum, wie ein Profi zu leben. Es geht darum, aus deinem echten Leben das beste Rennrad-System zu bauen. Ein Plan, den du nicht nur zwei Wochen durchhältst, sondern über Monate weiterentwickelst. Ein System, das hart genug ist, um Fortschritt zu erzeugen, aber klug genug, um dich nicht ständig zu überlasten.

Am Ende zählt nicht, ob du jeden Fachbegriff kennst. Es zählt, ob du morgen anders handelst. Ruhiger starten. Früher essen. Locker wirklich locker fahren. Nach harten Tagen leichter werden. Gewicht langsamer, aber sauberer senken. Schmerzen ernster nehmen. Gruppenfahrten ehrlicher einordnen. Entlastung nicht als Schwäche sehen. Genau aus solchen Entscheidungen entsteht Fortschritt.

Der Rennrad-Code ist kein kompliziertes Geheimnis. Er ist die konsequente Umsetzung der einfachen Dinge, die viele Fahrer zu oft vergessen. Wenn du dieses Buch so liest, wird es nicht nur ein Buch über Rennradtraining. Es wird dein Werkzeugkasten für stärkere Beine, bessere Ausdauer, weniger Einbrüche, ruhigeren Kopf und mehr Kontrolle auf der Straße.

Jetzt beginnt der Aufbau.

## **Teil I - Das Fundament**

### **1. Warum die meisten Rennradfahrer nicht an Talent scheitern**

Es gibt diesen Satz, den viele Rennradfahrer irgendwann sagen: „Ich habe einfach kein Talent.“ Meistens fällt er nach einer harten Ausfahrt, nach einem Anstieg, nach einem Einbruch oder nach dem Moment, in dem die Trainingsgruppe wieder einmal schneller war als man selbst. Der Satz klingt bescheiden, fast vernünftig. In Wahrheit ist er oft nur eine Ausrede, die sich gut tarnt. Denn die meisten Fahrer haben ihr Talent nie wirklich getestet. Sie haben nie sauber trainiert, nie konsequent regeneriert, nie ihre Ernährung passend zum Training organisiert, nie ihre Intensitäten kontrolliert und nie über mehrere Monate einen Plan verfolgt. Sie haben einfach gefahren. Mal viel, mal wenig, mal hart, mal zu hart, mal gar nicht. Und dann haben sie beschlossen, dass ihre Grenze erreicht ist.

Talent spielt im Radsport eine Rolle. Natürlich. Es wäre Unsinn, etwas anderes zu behaupten. Manche Menschen haben eine enorme Sauerstoffaufnahme, eine außergewöhnliche Kraftausdauer, einen perfekten Körperbau fürs Klettern oder eine natürliche Explosivität im Sprint. Manche regenerieren schneller, vertragen mehr Trainingsumfang, bleiben schlank, obwohl sie viel essen, oder treten schon nach wenigen Monaten Werte, für die andere Jahre brauchen. Das gibt es. Aber die entscheidende Frage für die meisten Hobbyfahrer lautet nicht: Habe ich Weltklasse-Talent? Die entscheidende Frage lautet: Nutze ich überhaupt das Potenzial, das ich habe?

In den meisten Fällen lautet die Antwort: nein.

Der typische Rennradfahrer trainiert nicht zu wenig hart. Er trainiert zu oft unklar. Das ist ein großer Unterschied. Viele Ausfahrten liegen in einer grauen Mitte. Nicht locker genug, um echte Erholung zu sein. Nicht hart genug, um ein gezielter Leistungsreiz zu sein. Man kommt nach Hause, fühlt sich müde, hat Kalorien verbrannt, vielleicht ein paar Segmente gejagt, vielleicht eine gute Durchschnittsgeschwindigkeit gesehen. Aber der Körper bekommt keine eindeutige Botschaft. Soll er sich erholen? Soll er die Schwelle verbessern? Soll er die Grundlagenausdauer ausbauen? Soll er die VO2max anpassen? Soll er sprinten lernen? Nichts davon ist klar. Also passiert ein bisschen von allem und zu wenig vom Richtigen.

Genau hier beginnt der Rennrad-Code: Jede wichtige Einheit braucht einen Zweck.

Eine lockere Einheit ist nicht deshalb schlecht, weil sie locker ist. Sie ist gut, wenn sie wirklich locker bleibt. Sie verbessert die aerobe Basis, fördert die Durchblutung, hilft bei der Erholung und erlaubt es dir, die nächste harte Einheit mit Qualität zu fahren. Eine harte Einheit ist nicht deshalb gut, weil sie weh tut. Sie ist gut, wenn sie den richtigen Reiz setzt. Ein Intervalltraining, das zu schnell beginnt und am Ende zerfällt, ist kein Beweis für Kampfgeist, sondern oft nur schlechtes Pacing. Eine lange Ausfahrt, bei der du die ersten zwei Stunden stark fährst und die letzte Stunde hungrig nach Hause rollst, ist keine Heldentat, sondern ein Hinweis auf schlechte Energieplanung.

Der Körper ist kein moralisches Wesen. Er belohnt dich nicht dafür, dass du besonders gelitten hast. Er reagiert auf Reize. Diese Reize müssen stark genug sein, um Anpassung auszulösen, aber nicht so stark, dass sie dich dauerhaft zerstören. Danach braucht der Körper Zeit, Schlaf, Nährstoffe und Ruhe, um aus diesem Reiz echte Fitness zu

bauen. Wer nur belastet und nie verarbeitet, wird müde, aber nicht besser. Wer nur locker fährt und nie reizt, bleibt frisch, aber stagniert. Wer ständig mittelhart fährt, fühlt sich fleißig, wird aber oft weder richtig frisch noch richtig schnell.

Viele Fahrer verwechseln Training mit Bewegung. Bewegung ist jede Ausfahrt. Training ist eine Ausfahrt mit Absicht. Bewegung kann Spaß machen, den Kopf frei machen, Kalorien verbrennen und den Alltag retten. Das ist wertvoll. Aber wenn du ein Leistungsziel hast, reicht Bewegung allein nicht. Dann brauchst du Training. Und Training beginnt nicht auf dem Rad, sondern vor der Einheit mit der Frage: Was soll diese Fahrt bewirken?

Willst du Grundlagenausdauer aufbauen? Dann muss die Intensität niedrig genug sein, damit du lange, kontrolliert und sauber fahren kannst. Willst du deine Schwelle verbessern? Dann brauchst du längere Abschnitte in einem Bereich, der hart, aber kontrollierbar ist. Willst du deine VO<sub>2</sub>max verbessern? Dann brauchst du kurze bis mittlere Intervalle oberhalb der Schwelle, mit genug Erholung, damit die Qualität nicht sofort zusammenbricht. Willst du sprinten? Dann brauchst du frische Beine, kurze maximale Einsätze und vollständige Pausen. Willst du Fett verlieren? Dann brauchst du ein Energiedefizit, aber kein Trainingsdesaster. Willst du am Berg besser werden? Dann musst du sowohl deine Leistung als auch dein Körpergewicht realistisch betrachten.

Das klingt einfach. In der Praxis scheitern viele genau daran. Nicht, weil sie dumm sind, sondern weil der Rennradsport emotional ist. Du steigst aufs Rad, fühlst dich gut, drückst rein. Du siehst einen anderen Fahrer vor dir, willst vorbei. Du hast Rückenwind, der Schnitt steigt, also hältst du drauf. Du fährst mit einer Gruppe, die eigentlich zu stark für dein geplantes lockeres Training ist, und plötzlich wird aus Regeneration ein kleines Rennen.

Danach bist du stolz, aber dein Plan ist zerstört. Am nächsten Tag steht eigentlich eine harte Einheit an, aber die Beine sind leer. Also fährst du wieder irgendwie. Genau so entsteht Mittelmaß: nicht durch Faulheit, sondern durch unkontrollierten Ehrgeiz.

Ein guter Rennradfahrer muss nicht nur treten können. Er muss sich bremsen können.

Das ist für viele schwerer als Leiden. Leiden kann jeder, zumindest für eine gewisse Zeit. Sich zurückhalten, wenn andere schneller fahren, ist schwieriger. Eine lockere Einheit locker zu lassen, obwohl die Beine gut sind, verlangt Disziplin. Nach einem schlechten Tag nicht panisch alles umzuwerfen, verlangt Ruhe. Einen Ruhetag einzuhalten, obwohl die Sonne scheint, verlangt Vertrauen. Nicht jede Gruppenfahrt zum Rennen zu machen, verlangt Reife. Genau diese Dinge trennen planloses Fahren von wirksamem Training.

Talent zeigt sich nicht nur in Wattzahlen. Talent zeigt sich auch darin, wie gut jemand konstant bleiben kann. Ein Fahrer, der über sechs Monate drei bis fünf saubere Einheiten pro Woche absolviert, vernünftig isst, schläft und seine Belastung steuert, wird fast immer Fortschritte machen. Vielleicht keine Wunder. Aber Fortschritte. Ein anderer Fahrer fährt zwei Wochen wie ein Verrückter, ist dann krank, pausiert, startet wieder, überzieht erneut, verliert Motivation und sagt nach drei Monaten: „Bei mir bringt Training nichts.“ Doch nicht das Training hat versagt. Das System hat gefehlt.

Die erste Regel lautet daher: Konstanz schlägt Heldentage.

Eine einzelne Monster-Ausfahrt macht dich nicht stark. Eine einzelne brutale Intervallserie macht dich nicht schnell. Eine einzelne perfekte Woche verändert nicht deinen Körper. Entscheidend ist, was du wiederholen kannst. Woche für Woche. Monat für Monat. Ohne dich

kaputtzufahren. Ohne ständig krank zu werden. Ohne mental auszubrennen. Ohne dein Leben so zu belasten, dass Training zum zusätzlichen Stressmonster wird.

Rennradtraining muss in dein Leben passen. Nicht in irgendein Profi-Ideal. Wenn du nur vier Stunden pro Woche hast, dann brauchst du keinen Plan für zwölf Stunden. Wenn du beruflich stark belastet bist, dann ist ein hochintensiver Block vielleicht nicht klug. Wenn du schlecht schläfst, ist mehr Training selten die Lösung. Wenn du abnehmen willst, musst du Intensität und Ernährung so abstimmen, dass du noch Leistung bringen kannst. Wenn du älter wirst, brauchst du nicht weniger Ehrgeiz, aber oft mehr Respekt vor Regeneration.

Ein häufiger Fehler besteht darin, Profis zu kopieren. Profis fahren enorme Umfänge, weil ihr Leben darauf ausgerichtet ist. Sie schlafen mehr. Sie essen gezielter. Sie haben Betreuung, Massagen, medizinische Kontrolle, Materialservice und jahrelange Anpassung. Der normale Hobbyfahrer hat Montagmorgen Arbeit, Mittwoch Stress, Freitag Familientermine und Sonntag vielleicht drei Stunden Zeit. Wer unter solchen Bedingungen trainiert wie ein Profi im Miniformat, landet nicht automatisch bei Profi-Leistung, sondern oft bei Überforderung.

Der bessere Weg ist nicht mehr Nachahmung, sondern bessere Auswahl.

Du musst wissen, welche Einheiten für dich den größten Nutzen bringen. Du musst wissen, wann du hart fahren solltest und wann nicht. Du musst wissen, welche Daten wichtig sind und welche dich nur verrückt machen. Du musst wissen, wann Hunger ein Warnsignal ist, wann Müdigkeit normal ist und wann sie zu viel wird. Du musst wissen, wie du dein Gewicht reduzierst, ohne deine Beine zu leeren. Du musst wissen, wie du aus wenig Zeit den größten Effekt holst.

Der Rennrad-Code beginnt also mit einer nüchternen Diagnose. Nicht: Wie gut willst du sein? Sondern: Wie ehrlich bist du bereit hinzuschauen?

Wie viele Stunden kannst du realistisch pro Woche trainieren? Nicht in einer perfekten Woche. In einer normalen Woche. Wie oft schläfst du wirklich ausreichend? Wie oft fährst du locker, obwohl locker geplant war? Wie oft machst du harte Einheiten mit echter Qualität? Wie oft isst du während längerer Ausfahrten zu wenig? Wie oft lässt du dich von anderen Fahrern aus deinem Plan ziehen? Wie oft verwechselst du Erschöpfung mit Fortschritt? Wie oft kaufst du neues Material, obwohl dein größtes Problem nicht am Rad hängt, sondern im Ablauf deiner Woche?

Diese Fragen sind unbequem, aber sie sind wertvoll. Denn sie zeigen, wo dein Fortschritt liegt. Nicht irgendwo im Nebel. Nicht in einem geheimen Trainingshack. Sondern in den Dingen, die du jeden Tag beeinflussen kannst.

Die gute Nachricht ist: Du musst nicht perfekt werden. Du musst nur klarer werden.

Du darfst Spaßfahrten machen. Du darfst Gruppenfahrten lieben. Du darfst Kuchenpausen einbauen. Du darfst mal zu schnell fahren, weil es einfach geil ist. Rennradfahren soll nicht zu einer sterilen Tabellenübung werden. Aber wenn du besser werden willst, brauchst du genug Struktur, damit deine wichtigsten Einheiten wirken. Freiheit und Plan schließen sich nicht aus. Ein guter Plan lässt Platz für Leben. Aber er schützt dich vor dem größten Feind des Hobbyfahrers: ständigem Durcheinander.

Am Ende dieses Kapitels steht deshalb keine komplizierte Formel, sondern eine einfache Wahrheit: Die meisten Rennradfahrer brauchen nicht mehr Motivation. Sie brauchen bessere Steuerung. Sie sind motiviert genug, sich teure Räder zu kaufen, früh aufzustehen, bei Wind zu

fahren und sich an Anstiegen zu quälen. Was fehlt, ist nicht Wille. Was fehlt, ist Richtung.

Ab jetzt zählt nicht mehr, ob eine Einheit beeindruckend aussieht. Es zählt, ob sie ihren Zweck erfüllt. Eine lockere Stunde kann perfektes Training sein. Ein abgebrochenes Intervall kann wertvolle Information liefern. Ein Ruhetag kann dich schneller machen als eine weitere Ausfahrt. Eine gut gegessene lange Einheit kann mehr bringen als eine hungernde Heldentour. Ein sauberer 12-Wochen-Block kann mehr verändern als drei Jahre planloses Fahren.

Du brauchst kein Märchen. Du brauchst einen Code.  
Und der beginnt mit dem einfachsten Satz dieses Buches:  
Fahre nicht einfach. Trainiere mit Absicht.

## 2. Der größte Fehler: immer mittelhart fahren

Es gibt eine Intensität, die sich für Rennradfahrer besonders verführerisch anfühlt. Sie ist nicht wirklich locker, aber auch nicht brutal hart. Man kann sie lange halten, zumindest eine Weile. Der Atem ist deutlich da, die Beine arbeiten, der Schnitt sieht gut aus, der Kopf sagt: Genau so muss Training sein. Man kommt nach Hause, ist verschwitzt, angenehm erschöpft, vielleicht sogar stolz. Die Uhr zeigt eine ordentliche Durchschnittsgeschwindigkeit, die App verteilt kleine Pokale, und alles fühlt sich nach Fortschritt an. Doch genau in dieser Zone verlieren viele Fahrer Jahre.

Mittelhart ist der Bereich, in dem sich Training produktiv anfühlt, aber oft zu wenig bewirkt. Es ist der Bereich, in dem man nicht langsam genug fährt, um echte Erholung zu bekommen, aber auch nicht hart genug, um die entscheidenden Systeme gezielt zu verbessern. Mittelhart ist bequem anstrengend. Es vermittelt das Gefühl von Arbeit, ohne die Klarheit eines echten Trainingsreizes. Man leidet ein bisschen, aber nicht präzise. Man sammelt Müdigkeit, aber nicht unbedingt Anpassung.

Das Problem ist nicht, dass mittlere Intensität grundsätzlich schlecht wäre. Das wäre wieder ein Märchen. Es gibt sehr sinnvolle Einheiten im Tempo-, Sweet-Spot- und Schwellenbereich. Aber diese Einheiten brauchen einen Zweck, eine Dauer, eine klare Steuerung und einen Platz im Wochenplan. Sie dürfen nicht zufällig entstehen, weil du jede Ausfahrt ein bisschen zu schnell fährst. Genau das passiert aber bei vielen Hobbyfahrern. Aus jeder lockeren Fahrt wird eine zügige Fahrt. Aus jeder zügigen Fahrt wird ein kleines Rennen. Aus jedem kleinen

Rennen wird eine zusätzliche Belastung, die nirgendwo eingeplant war.

Der Körper merkt sich nicht, was du vorhattest. Er merkt sich nur, was du getan hast.

Wenn du eine Regenerationsfahrt planst, aber am Ende eine Stunde im zügigen Grundlagen- bis Tempobereich fährst, war es keine Regeneration. Wenn du am Tag vor Intervallen mit der Gruppe ballerst, war das keine lockere Vorbelastung. Wenn du deine lange Ausfahrt ständig an der oberen Komfortgrenze fährst, ist sie nicht automatisch besser, nur weil der Schnitt höher ist. Du hast dann vielleicht mehr Kalorien verbrannt, aber auch mehr Ermüdung erzeugt. Diese Ermüdung fehlt dir später dort, wo du sie wirklich brauchen würdest: bei den harten Einheiten.

Viele Fahrer verstehen nicht, dass Trainingsqualität nicht nur bedeutet, hart fahren zu können. Qualität bedeutet, den geplanten Reiz genau zu treffen. Eine lockere Einheit hat Qualität, wenn sie locker bleibt. Eine harte Einheit hat Qualität, wenn du die geplanten Intervalle sauber durchziehen kannst. Eine lange Einheit hat Qualität, wenn du sie gleichmäßig fährst, sauber verpflegst und nicht in den letzten Kilometern zerfällst. Eine Ruhewoche hat Qualität, wenn du wirklich frischer herauskommst. Mittelhartes Dauerfeuer zerstört diese Qualität, weil es überall ein bisschen Energie abzieht.

Stell dir eine Trainingswoche mit vier Einheiten vor. Am Dienstag steht ein Intervalltraining an. Am Donnerstag eine lockere Stunde. Am Samstag eine lange Ausfahrt. Am Sonntag eine kurze lockere Runde oder Pause. Das wäre simpel und wirksam. Jetzt passiert das, was im echten Leben ständig passiert: Dienstag fährst du die Intervalle zu hart an und brichst hinten ein. Donnerstag fühlst du dich wieder halbwegs gut und machst aus locker eine zügige

Fahrt. Samstag triffst du eine Gruppe, die stärker fährt als geplant. Sonntag willst du „nur ausrollen“, aber weil die Beine gar nicht so schlecht sind, ziehst du wieder ein bisschen. Am Ende hast du vier Einheiten gemacht, aber keine davon war wirklich sauber. Du warst fleißig. Aber du warst nicht präzise.

Genau hier liegt der Unterschied zwischen Kilometersammeln und Training.

Rennradfahrer lieben Zahlen. Kilometer, Höhenmeter, Durchschnitt, Normalized Power, Puls, TSS, Kalorien, Segmente, Wochenstunden. Zahlen können helfen, aber sie können auch blenden. Ein höherer Wochenschnitt bedeutet nicht automatisch bessere Fitness. Mehr Müdigkeit bedeutet nicht automatisch bessere Anpassung. Mehr Trainingszeit bedeutet nicht automatisch mehr Leistung. Entscheidend ist, ob Belastung und Erholung zusammenpassen. Der Körper wird nicht in der Einheit stärker. Die Einheit setzt nur den Reiz. Stärker wirst du danach, wenn dein Körper diesen Reiz verarbeitet.

Wer ständig mittelhart fährt, nimmt dem Körper diese Verarbeitung.

Du bist nie ganz frisch. Du bist aber auch nie richtig tief im gezielten Reiz. Du fährst oft mit schweren Beinen los, gewöhnst dich daran, müde zu sein, und hältst das für normal. Irgendwann wird Müdigkeit zu deinem Trainingsgefühl. Du glaubst, das gehöre dazu. Tut es manchmal auch. Aber dauerhaft müde zu sein ist kein Zeichen von Härte, sondern oft ein Zeichen schlechter Steuerung. Gute Fahrer sind nicht immer müde. Gute Fahrer wissen, wann sie müde sein dürfen und wann nicht.

Eine harte Einheit braucht frische genug Beine. Nicht komplett erholt wie nach drei Wochen Urlaub, aber frisch genug, um hohe Leistung zu bringen. Wenn du VO2max-Intervalle fahren willst, brauchst du Druck. Wenn du

Schwellenintervalle fahren willst, brauchst du Stabilität. Wenn du Sprinttraining machen willst, brauchst du Explosivität. Wenn du all diese Dinge mit Restmüdigkeit aus deinen „eigentlich lockeren“ Fahrten angehst, wird die Einheit mittelmäßig. Dann erreichst du nicht die nötige Intensität, hältst nicht die geplante Dauer oder verlierst technisch die Sauberkeit. Am Ende fühlt es sich hart an, aber es ist nicht das harte Training, das du gebraucht hättest.

Mittelhart macht harte Tage schlechter und lockere Tage nutzloser.

Das ist der Kern.

Deshalb lautet eine der wichtigsten Regeln im Rennrad-Code: Trenne deine Intensitäten. Nicht dogmatisch. Nicht fanatisch. Aber klar genug, damit dein Körper versteht, was du von ihm willst. Locker heißt locker. Hart heißt hart. Lang heißt lang. Regeneration heißt Regeneration. Wenn alles irgendwie ineinanderläuft, bekommst du auch nur ein irgendwie Ergebnis.

Viele Fahrer haben Angst vor lockeren Einheiten. Sie fühlen sich dann faul. Sie denken, sie würden Trainingszeit verschwenden. Besonders Fahrer mit wenig Zeit glauben, jede Minute müsse brennen. Das klingt logisch, ist aber falsch. Gerade wenn du wenig Zeit hast, musst du deine Belastung noch genauer setzen. Du kannst es dir nicht leisten, jede Einheit halb zu verschwenden. Du brauchst wenige, aber klare Reize. Und du brauchst genug Erholung, damit diese Reize wirken.

Lockerer fahren ist kein Zeichen von Schwäche. Es ist ein Werkzeug.

Eine echte lockere Einheit verbessert die Durchblutung, unterstützt die Regeneration, erhält Bewegungsrhythmus, baut aerobe Grundlage auf und lässt dein Nervensystem herunterfahren. Sie sollte sich fast zu leicht anfühlen. Du

solltest dich unterhalten können. Du solltest nicht ständig auf den Schnitt starren. Du solltest nicht jedes kleine Anrollen mitgehen. Du solltest am Ende das Gefühl haben: Ich hätte noch weiterfahren können. Wenn du nach einer lockeren Einheit völlig platt bist, war sie nicht locker.

Viele müssen lockeres Fahren erst lernen. Das klingt absurd, ist aber wahr. Hart fahren ist oft einfacher. Da gibt es ein klares Gefühl: drücken, beißen, halten. Locker fahren verlangt Selbstkontrolle. Besonders auf dem Rennrad, weil das Rad zum Tempo verführt. Dünne Reifen, leichte Laufräder, glatter Asphalt, Rückenwind, ein kleiner Anstieg, ein anderer Fahrer am Horizont – schon ist der Plan vergessen. Deshalb braucht lockeres Training manchmal mehr Disziplin als ein Intervall.

Der zweite Fehler liegt am anderen Ende: harte Einheiten werden nicht hart genug gefahren, weil man vorher zu viel mittelhart gemacht hat oder weil man Angst vor echter Intensität hat. Dann werden Intervalle zu Komfortintervallen. Man fährt „hart“, aber nicht in dem Bereich, der den gewünschten Reiz setzt. Besonders bei VO<sub>2</sub>max- oder Sprinttraining ist das entscheidend. Kurze intensive Reize leben von Qualität. Sie müssen sauber, konzentriert und mit genug Erholung gefahren werden. Wer aus falschem Ehrgeiz die Pausen verkürzt oder die Einheit mit müden Beinen startet, macht sie nicht besser, sondern schlechter.

Bei Schwellentraining ist der Fehler oft anders. Viele starten zu hart. Die ersten Minuten fühlen sich machbar an, also wird überzogen. Nach der Hälfte beginnt der Kampf, am Ende bricht die Leistung ein. Danach sagt man: „War brutal.“ Ja, brutal vielleicht. Aber nicht optimal. Schwellentraining verlangt Kontrolle. Du sollst hart arbeiten, aber nicht explodieren. Du sollst lernen, hohe Leistung gleichmäßig zu halten. Das ist eine andere Fähigkeit als blindes Draufdrücken. Gerade Zeitfahrer,

Bergfahrer und Gran-Fondo-Fahrer brauchen diese Ruhe im Druck.

Ein guter Trainingsplan verteilt Intensität so, dass du die wichtigen Einheiten auch wirklich erfüllen kannst. Das bedeutet nicht, dass du immer frisch bist. Es bedeutet, dass Müdigkeit geplant ist. Es gibt Phasen, in denen du Belastung sammelst. Es gibt Tage, an denen die Beine schwer sind und du trotzdem eine Grundlageseinheit fährst. Aber die Schlüsselreize müssen sitzen. Wenn sie regelmäßig scheitern, ist der Plan zu hart, die Erholung zu klein, die Ernährung falsch oder der Alltag zu belastend.

Der Alltag ist dabei ein Trainingsfaktor, den viele unterschätzen. Arbeit ist nicht neutral. Stress ist nicht neutral. Schlechter Schlaf ist nicht neutral. Eine harte Woche im Job kann eine Trainingswoche verändern, auch wenn du auf dem Rad nichts anders gemacht hast. Der Körper unterscheidet nicht sauber zwischen beruflichem Stress, familiärer Belastung, Schlafmangel und Intervallen. Alles landet im gleichen System. Wenn du also denkst, du müsstest deinen Plan immer durchziehen, obwohl dein Leben gerade eskaliert, trainierst du nicht diszipliniert, sondern blind.

Disziplin bedeutet nicht, jeden Plan stur zu erfüllen. Disziplin bedeutet, die richtige Entscheidung zu treffen.

Manchmal ist die richtige Entscheidung, die harte Einheit zu fahren. Manchmal ist sie, sie zu verschieben. Manchmal ist sie, aus zwei Stunden eine Stunde locker zu machen. Manchmal ist sie, den Ruhetag zu akzeptieren. Wer das kann, wird langfristig besser. Wer immer nur beweisen will, dass er hart ist, zahlt irgendwann. Mit stagnierenden Werten, müden Beinen, schlechter Laune, Heißhunger, Schlafproblemen oder Krankheit.

Mittelhartes Training fördert auch einen gefährlichen Ernährungsfehler. Weil diese Fahrten anstrengend sind,

aber oft nicht als harte Einheiten geplant werden, unterschätzen viele ihren Energiebedarf. Sie fahren zwei Stunden zügig, trinken vielleicht Wasser, essen zu wenig und wundern sich später über Heißhunger. Oder sie versuchen bewusst, solche Fahrten nüchtern oder halb leer zu fahren, weil sie Fett verlieren wollen. Das kann kurzfristig auf der Waage motivieren, aber auf dem Rad rächt es sich. Wer ständig mit zu wenig Energie trainiert, verliert nicht nur Fett, sondern oft auch Trainingsqualität, Regenerationsfähigkeit und Druck.

Fettabbau und Leistungsaufbau müssen sauber organisiert werden. Du kannst nicht jede Einheit hart fahren, wenig essen, schlecht schlafen und erwarten, dass der Körper daraus Form baut. Er wird eher sparen, bremsen und rebellieren. Für Rennradfahrer gilt: Das Defizit gehört in den Alltag, nicht brutal in jede Schlüsseleinheit. Harte Einheiten brauchen Treibstoff. Lange Einheiten brauchen Treibstoff. Wer Leistung will, muss Leistung ermöglichen. Ein leichterer Körper bringt am Berg nur dann etwas, wenn die Watt nicht gleichzeitig verschwinden.

Ein weiteres Problem des mittelintensiven Dauerfahrens ist mental. Es macht dich abhängig vom Gefühl, ständig etwas getan zu haben. Ein Ruhetag fühlt sich dann falsch an. Eine lockere Fahrt fühlt sich zu wenig an. Ein Plan mit nur zwei harten Einheiten pro Woche wirkt verdächtig leicht. Dabei kann genau das wirksamer sein als fünfmal halbgar. Fortschritt fühlt sich nicht immer spektakulär an. Manchmal sieht er aus wie langweilige Wiederholung. Warmfahren. Intervall. Pause. Intervall. Ausfahren. Essen. Schlafen. Wiederholen. Nicht jeden Tag Drama. Nicht jede Woche Heldentum. Sondern ein System, das du durchhalten kannst.

Das ist schwer zu verkaufen, weil es nicht sexy klingt. Aber es funktioniert.

**Ernährung:**

Ventilator, Flasche, Handtuch. Bei harten Einheiten Kohlenhydrate. Nachher essen und Rad abwischen.

**Häufigster Fehler:**

Zu viele virtuelle Rennen. Zu wenig Kühlung. Jede Einheit mittel bis hart.

**Code:**

Winterform entsteht durch Konstanz, nicht durch Rollenschlachten.

**Schnellstart 9: Ich bereite einen Event vor**

Ein Event wird nicht am Event Tag gerettet. Die Vorbereitung umfasst Training, Tapering, Verpflegung, Material und Pacing.

**Trainingsschwerpunkt:**

Zielähnliche Einheiten. Lange Fahrten mit Verpflegung. Pacing üben. Keine Experimente in den letzten Tagen.

**Wochenlogik:**

Bis zwei Wochen vorher spezifisch trainieren. Dann Umfang reduzieren, kurze Schärfe halten, frisch werden.

**Ernährung:**

Frühstück testen. Radverpflegung testen. Event Tag planen. Keine neuen Gels, keine neue Diät, keine leeren Speicher.

**Häufigster Fehler:**

Zu harter Start. Falsche Gruppe. Zu spät essen. Letzter Test kurz vor dem Ziel.

**Code:**

Frisch starten, ruhig fahren, früh essen, stark enden.

**Schnellstart 10: Ich habe immer wieder Schmerzen**

Dann brauchst du keinen härteren Plan, sondern Ursachenklärung. Wiederkehrende Schmerzen sind Muster. Muster müssen gelöst werden.

**Trainingsschwerpunkt:**

Belastung reduzieren, Auslöser finden, Kraft und Mobilität passend ergänzen, Material und Position prüfen.

**Wochenlogik:**

Keine harten Reize auf Schmerz. Kurze lockere Tests nur, wenn sie nicht verschlimmern. Langsam steigern.

**Ernährung:**

Genug essen für Heilung und Regeneration. Keine aggressive Diät in akuter Reizung.

**Häufigster Fehler:**

Durchfahren, bis Pause unvermeidbar wird. Zu viele Änderungen gleichzeitig. Schmerz nur dehnen, aber Ursache ignorieren.

**Code:**

Schmerz ist Information. Wiederkehrender Schmerz ist ein Auftrag.

**Die wichtigste Schnellstart-Regel**

Egal, welches Ziel du hast: Ändere nicht alles gleichzeitig. Wähle einen Schwerpunkt für vier Wochen. Fahre ihn sauber. Entlaste. Werte aus. Dann weiter. Der Rennrad-Code ist kein hektischer Werkzeugkasten, aus dem du jeden Tag etwas Neues ziehst. Er ist ein System. Systeme wirken, wenn man sie lange genug wiederholt.

**Der letzte Satz für diesen Anhang:**

Du brauchst nicht den perfekten Start. Du brauchst einen klaren Start. Danach entsteht der Rest durch Wiederholung.

MARKUS HÖLLER

# DER NATURAL- CODE





Muskelaufbau, Fettabbau und  
Ernährung für Männer, die keine  
Zeit für Märchen haben



**Keine Märchen. Kein Stoff.  
Kein Fitness-Gelaber.**

Das klare Fachbuch für Männer, die Muskeln aufbauen,  
Fett verlieren und ihre Ernährung endlich in den Griff  
bekommen wollen – ohne Doping, ohne Wunderdiäten  
und ohne Marketingversprechen.

## DAS BEKOMMST DU:

-  • Muskelaufbau ohne sinnlose Massephase
-  • Fettverlust ohne unnötigen Muskelverlust
-  • Ernährung im Alltag, auf Reisen und im Stress
-  • Ein realistisches Natural-System mit Training, Regeneration und Struktur



**N-CODE**

Scannen &  
mehr entdecken



**Kein Zauber. Keine Abkürzung. Keine Märchen.  
Nur Training, Ernährung, Regeneration und Führung.**

Autor Markus Höller · ISBN-13: 979-8196654985