

Von körperlichen Leiden der Autorennfahrer und der ungebannten Gefahr des Motorsports

Renngeschichten: Die „Rennärzte“ Dr. Karl R. Schuster und Matthias W. Hötzel betreuen ihre Sportler auf der ganzen Welt

von Verena Au
MONTABAUER. Die Gemeinschaftspraxis von Dr. Karl R. Schuster und seinem Kollegen Matthias W. Hötzel in Montabaur ist vielleicht besser bekannt als die Praxis der „Rennärzte“. Die beiden Ärzte haben sich darauf spezialisiert, vor allem Fahrer von Autorennen zu betreuen. Die Motorsportler kommen regelmäßig nach Montabaur – aber nicht nur zu Untersuchungen, sondern auch, um von Geschichten zu erzählen und mit den Ärzten Anekdoten auszutauschen.

Durch den jahrelangen Einsatz der Ärzte bei verschiedenen Veranstaltungen und für verschiedene Teams entstanden nicht nur berufliche Kontakte, sondern auch Freundschaften zwischen den Praxismitarbeitern und den Fahrern. Auch die Großen der Großen haben schon Bekanntschaft mit der medizinischen Versorgung der „Rennärzte“ gemacht; so zum Beispiel die Weltklassefahrer Michael Schumacher (7-facher Weltmeister in der Formel 1), Juan Manuel Fangio (5-facher Weltmeister in der Formel 1) und Heinz-Harald Frentzen (deutscher Fahrer in der Formel 1). Auch der Nachwuchs des Rennsports ist in den Händen der Ärzte gut aufgehoben: Nico Müller ist 12 Jahre alt und erfolgreicher Kart-Fahrer.

Die „Rennärzte“

Bereits 1989 betreute Dr. Karl R. Schuster die Fahrer des Teams von Sauber Mercedes. So war er auch der betreuende Arzt beim Doppelsieg von Sauber Mercedes

des im Jahr 1989 beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans. Dieses Jahr steht das Ärzte-tum aus Montabaur wieder verschiedenen Fahrern zur Verfügung. Gleich drei Rennsportler können sich aktuell in den Händen der Ärzte gut aufgehoben fühlen: Christian Menzel im Porsche Carrera Cup Asia 2010, Uwe Alzen Automotiv in der VLN, Porsche Carrera Cup 2010 und bei seinen Einsätzen als BMW-Werkspilot sowie die Rennsportlegende Jochen Mass. Er nimmt als Mercedes-Benz-Werkspilot im historischen Motorsport u.a. bei der Mille Miglia (Italien) und dem Festival of Speed in Goodwood (GB) teil.

Die Praxis

Schon beim Betreten der Praxis fällt auf, dass dort die Leidenschaft zum Beruf gemacht wurde: Plakate von Rennwagen und Leitplanken zieren die Räume. Schuster kam schon früh mit dieser Sportart in Berührung. Während seiner Ausbildung zum Sportmediziner musste er ein Team in einer Disziplin betreuen. Schon vorher Motorsport aktiv betrieben, durfte der Mediziner dann das Team von Opel Lotus betreuen. Im Jahr 1988 traf er sich dort. Dr. Karl R. Schuster. Nicht nur das allgemeine Wohlbefinden der Rennfahrer unterliegt der Überwachung durch die Ärzte, sondern auch die Gesundheit des Fahrers beeinflusst seiner Fahrt unterliegt einer besonderen Überwachung. So können zum einen Übelkeit und Sodbrennen bei den Rennpiloten auftreten, was durch das ungeteuferte Fahren und die dadurch erzeugten Stöße aus-



Die „Rennärzte“ Dr. Karl R. Schuster und Matthias W. Hötzel treffen Jochen Mass in ihrer Praxis in Montabaur. Langjähriges gemeinsames Arbeiten hat die Drei zu Freunden gemacht. Foto: Verena Au

Belastungen für die Autorennfahrer

„Rennpilote müssen körperlich und psychisch absolut fit sein, sonst riskieren sie zwangsläufig Gesundheit und Leben“, erklärt Dr. Karl R. Schuster. Nicht nur das allgemeine Wohlbefinden der Rennfahrer unterliegt der Überwachung durch die Ärzte, sondern auch die Gesundheit des Fahrers beeinflusst seiner Fahrt unterliegt einer besonderen Überwachung. So können zum einen Übelkeit und Sodbrennen bei den Rennpiloten auftreten, was durch das ungeteuferte Fahren und die dadurch erzeugten Stöße aus-

gelöst werden kann – die „gastrointestinalen Störungen“. Zum anderen entsteht durch das Schwitzen der Fahrer ein großer Flüssigkeitsverlust und Mineralstoffe werden ausgeschwemmt. Hinzu kommen eventuelle Beschwerden mit den Augen – durch Abgase und Bremsenabrieb erzeugt. Rennpilote müssen im Allgemeinen eine stabile Lungenfunktion aufweisen. Denn die Enge im Cockpit, verbunden mit der schnellen Fahrt, können die Atmung des Fahrers ebenfalls beeinflussen. Gerade bei Langstreckenfahrern muss eine ständige Überwachung der körperlichen Funktionen gegeben sein. Wie anstrengend so ein Rennen ist, zeigt sich beispielsweise darin, dass die Fahrer während ei-

nes 24-Stunden-Rennens zwischen fünf und sieben Kilogramm Körpergewichte verlieren. Neben den Hauptakturen – den Rennfahrern – sind aber auch die „Wehwehchen“ des ganzen Teams Belange der Ärzte. Diese reichen von Holzspittlern aus Fingern zu ziehen bis hin zu der Behandlung kleiner Verbrennungen und gequetschter Daumen. „Manch einer hat sich sogar seine Leiden bis zum Rennen aufgehoben, weil er wusste, dass dort gute Ärzte sind“, erzählt Schuster. Doch ein Hauptaugenmerk bei der Betreuung der Fahrer muss auf den Schlafmangel gelegt werden. Denn bereits der kleinste Fahrer, der durch Übermüdung schnell auftreten kann, könnte schlimme Folgen haben. Der

Schlafmangel, gerade bei 24-Stunden-Rennen, stellt aber auch für die Ärzte eine körperliche Belastung dar. „Die Arbeit bei Rennen ist für uns sowohl Reiz als auch Fluch“, erklärt Matthias W. Hötzel. So hatte beispielsweise Dr. Karl R. Schuster eine 36-stündige Wachphase beim Rennen 1989 in Le Mans und musste am Tag nach seinem Einsatz wieder seine reguläre Arbeit aufnehmen.

Das Einsatzgebiet – früher und heute

Seit dem ersten Einsatz der Ärzte bei Autorennen in den 1980er Jahren und der heutigen Betreuung der Rennsportler hat sich vieles verändert. Durch die immer schwieriger werdenden

Strecken mit ihren Schikanen und das neue Material der Wagen hat sich auch der Arbeitsbereich der Rennärzte verlagert. Während früher noch Matthias Hötzel als Notfallarzt mit seinem Hubschrauber am Streckenrand auf seinen Einsatz wartete und Karl Schuster im Fahrerlager die Piloten betreute, arbeiten nun beide Hand in Hand in einem Team. Gemeinsam können sie die Fahrer nun an einem Ort betreuen. Auch die Verletzungen der Fahrer nach Unfällen haben sich verändert. So konnten die Benzintanks in der Zeit früher noch nicht so viel Sprit fassen und waren materiell nicht so hochwertig wie in der heutigen Zeit. Die Behandlung von Brandverletzungen der Fahrer stand damals häufiger auf dem Programm.

Crew wird heute vermehrt darauf geachtet, dass die Temperaturen im Cockpit und unter dem Helm nicht all zu hoch steigen. Denn die Gefahr, dass die Hitze die Gesundheit des Rennfahrers angreift, ist stets gegeben. So herrschen unter einem Rennhelm gut und gerne mal 50 bis 70°Celsius. Gerade die Arbeit der Ärzte trägt aber auch dazu bei, den Technikern Hinweise zu geben, um eventuelle gesundheitsgefährdende Maßnahmen zu regulieren bzw. reduzieren.

Auch der Schutz der Zuschauer ist heutzutage gegeben. Während vor allem Journalisten unmittelbar hinter den Leitplanken in ihre Fotos lauern, sind in der heutigen Zeit Tribünen und Schutzgitter für Zuschauer und Journalisten gegeben.

Das Konzept

Diese Veränderung des Einsatzgebietes hat auch mit dem „deutschen Modell“ der Versorgung von Verletzten am Unfallort zu tun. Denn während es beim „Amerikanischen Modell“ heißt, einen verletzten Fahrer nach seinem Unfall sofort „einzufluten“ und „abzutransportieren“ (load and go), sieht das „Deutsche Modell“ vor, den Verletzten erst am Unfallort zu stabilisieren und dann in ein Krankenhaus zu bringen (stay and play). Daraus ergibt sich das Konzept der Rennärzte: Notfallmedizin und Sportmedizin miteinander verknüpfen. Neben den beiden Ärzten ist meistens auch ein Team aus drei Helferinnen bei den Einsätzen dabei: Bärbel Weber, Sabrina Birbaum und Lydia Munsch. Die Crew ist mittlerweile so eingespielt, dass allein schon der Blickkontakt untereinander ausreicht, um miteinander zu kommunizieren.

Ausblick

Der ehemalige Formel 1-Pilot Jochen Mass ist einer von denen, die noch regelmäßig die Praxis von Dr. Karl Schuster und Matthias W. Hötzel besuchen. Er berichtet über die Zusammenarbeit als Fahrer mit den Ärzten und über die Veränderungen im Motorsport. Denn auch er hatte in seiner Karriere einige Unfälle, die glücklicherweise zumeist glimpflich ausgingen. In der nächsten Wochenendausgabe des LokalAnzeigers erhalten Sie Einblick in die Gefahrenzonen des Motorsports.

Von Heldenmythen, Kuriositäten und Gefahren

Renngeschichten: Die deutsche Fahrerlegende Jochen Mass erzählt von der Faszination Motorsport und seinen Erfahrungen als Pilot

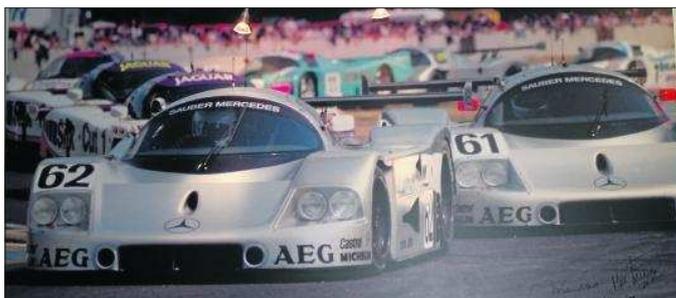
von Verena Au
MONTABAUER. Die Rennärzte Dr. Karl R. Schuster und Matthias W. Hötzel treffen sich in ihrer Praxis mit der deutschen Rennsportlegende Jochen Mass. Schon bei der Begrüßung wird klar, dass sich aus dem jahrelangen gemeinsamen Interesse für den Rennsport eine herzliche Freundschaft entwickelt hat.

Bereits 1989 begegnete sich Schuster und Mass zum ersten Mal an einer Rennstrecke. Damals ist Dr. Schuster noch in seiner Ausbildung zum Sportmediziner und absolviert seinen praktischen Teil bei der Betreuung des Opel Lotus Teams. Motorsport-Größe Jochen Mass gehört heute zum Kreis der langjährigen Patienten der Mediziner. Nach Beendigung seiner aktiven Karriere als Rennfahrer, ist er noch regelmäßig bei dem Arztteam in Montabaur zu Besuch. Hier tauschen die Mediziner und der Rennpilot Geschichten aus vergangenen Tagen aus. Aber auch ein Ausblick in die Zukunft wird die Drei miteinander verbinden. Jochen Mass fährt dieses Jahr wieder Rennen, bei denen die Ärzte aus Montabaur ihm als Betreuer zur Seite stehen.

Der Reiz des Sports

Jochen Mass wird 2010 „historische Rennen“ in „Autos von vor seiner Zeit“ bestreiten. Was den Reiz für

ihn daran ausmacht, liegt in den Anfängen seiner Leidenschaft für den Rennsport begründet. So erzählt er, dass früher die Autos „Objekte seiner Begierde“ waren. Aber nicht nur die Autos, sondern auch die Rennpilote; die Fahrer sind für den jungen Mass Ausnahmerscheinungen, polarisierende Persönlichkeiten, wie einst James Dean. „Es waren halt Typen – lässig und doch unauffällig! So wollte man sein, so wie Rubirosa“, sagt Mass. Porfirio Rubirosa Ariza ist zu Beginn der 60er Jahre des 20. Jahrhunderts Diplomat der Dominikanischen Republik. Jedoch gilt seine Leidenschaft dem Rennsport. In der heutigen Zeit würde man ihn vielleicht eher als einen „Playboy“ bezeichnen, der seinen extravaganten Lebensstil und vor allem die Frauen liebt. Rubirosa kommt 1965 bei einem Autounfall mit seinem Ferrari ums Leben. Bis dahin startet er mehrfach beim 24-Stunden-Rennen in Le Mans. Dadurch hat sich für Mass ein Bild eingeprägt, ein Bild von den Fahrern, die ein „besonderer Nimbus“ umgeben. Autorennen haben zu dieser Zeit ein gewisses Flair. Im Alter von 17 Jahren geht Mass zur Handelsmarine und ist das erste Mal für sich selbst verantwortlich. Die Rennfahrer in dieser Zeit werden wie Gladiatoren angesehen, und sie umgibt ein gewisser Heldenmythos. Welchen jungen Erwachse-



Gefahr des Rennens

Im Vergleich zu heute – glaubt Mass – leben die Fahrer mit einem anderen Bewusstsein. Während früher der Hintergedanke bei den Rennen mitfährt, dass der Motorsport gefährlich ist, gehen die Rennfahrer heutzutage davon aus, dass sie einen bestmöglichen Schutz haben. Doch gerade dies ist vielleicht ein Trugschluss. Auch wenn Materialien fortschrittlicher und sicherer geworden sind und die Sicherheitsstandards auf einem höheren Niveau liegen, können Fahrfehler immer noch tödlich enden. So weist Mass darauf hin, „wurden in einer Rennsaison früher ein bis zwei Fahrer verloren“. Und zumeist

wird in den Medien dieser Zeit nur über den Bekanntheitsgrad von beiden berichtet. Betrachtet man die Berichterstattung von tödlichen Unfällen in den letzten zwei Jahrzehnten, fällt auf, dass direkt eine Lawine an Diskussionen über die Gefahren des Rennsportes ausgelöst wird. Zudem ist „mit der Weiterentwicklung der Technik auch die medizinische Versorgung an den Rennstrecken gewachsen“, so Schuster. An den meisten Rennstrecken sind heute medizinische Zentren angeschlossen, die eine bestmögliche Behandlung für die Rennfahrer bedeuten. Mass und Schuster berichten vom Beispiel eines Rennens in Dijon 1989. Die medizinische Betreuung findet in dem Jahr in einer Art „Küche“ statt. Heute hat die FIA (Federation Internationale

de l'Automobile) Mindeststandards festgelegt. Oder denkt man an die Strecke von Monza, die in einer parkähnlichen Anlage liegt: Auf dem Weg ins Krankenhaus wird damals der Krankenwagen von einem vorweg fahrenden Motorrad begleitet. Gibt der Motorradfahrer nicht acht, geht der Krankenwagen wegen des unübersichtlichen Geländes auch mal verloren. Auch der Rennfahrer Jochen Rindt, der posthum zum Weltmeister ernannt wird, stirbt bei einem Unfall im Jahre 1970 während eines Trainingsrennens in Monza. Jedoch sammelt er zuvor schon so viele WM-Punkte, die letztendlich für den Titelgewinn ausreichen. In Monza und in allen anderen Rennstädten sind in der heutigen Zeit die Anfahrtswegen in Krankenhäuser abgesprochen und

bereits schon durch die Ärzteams abgefahren. Durch diese Absprache der Rennleitung, der Kliniken und der Rennärzte kann ein Fortschritt für die Sicherheit der Fahrer – im Falle eines Unfalls – erreicht werden. Auch Jochen Mass verunglückt in seiner Zeit als Formel 1-Pilot mehrfach. Glücklicherweise gehen alle Unfälle glimpflich aus. So erzählt Mass von seinem ersten Unfall: Für ihn „war es eine kleine Pflichtunfall gewesen“. Damals denkt er, „es wäre sein Pflichtunfall gewesen“. Jedoch folgen weitere Unfälle.

Modernisierte Sicherheit

Für Mass hat der tödliche Unfall 1990 des brasilianischen Formel 1-Piloten Ayrton Senna da Silva dazu beigetragen, dass in der Renn-

Sicherheit ist nicht alles!

Inwiefern spielt die Erfahrung der Rennfahrer eine Rolle bei ihren sportlichen Erfolgen? Mit den Rennfahrern verhält es sich ähnlich wie mit Universitätsabsolventen. Steigen diese nach dem abgeschlossenen Studium in den Beruf ein, können sie meistens noch keine praktischen Erfahrungen aufweisen. Rennsportler, die auf eine jahrelange Rennkarriere zurückblicken können, schaffen es, mit Ingenieuren und Mechanikern so feine Details abzusprechen, dass sie gleich ein paar Hundertstel Sekunden schneller fahren, auch wenn nur Kleinigkeiten verändert werden. „Ein gutes Beispiel für einen stellt Michael Schumacher dar“, sagt Mass. „Wenn er zu seinem Ingenieur sagt, er wolle vier Hundertstel schneller fahren, dann fährt er auch vier Hundertstel schneller nach einer Abstimmung mit seinen Ingenieuren.“

Jochen Mass

Geboren wird Jochen Mass am 30. September 1946 in Dorfen (Landkreis Erding, Bayern). Im Alter von 26 Jahren wechselt er in die Formel 2, nachdem er Erfolge mit Ford-Tourenwagen in der Deutschen Rennsportmeisterschaft einführt. Bereits 1973 wird er in dieser Klasse auf einem Surtees TS15 Vize-Europameister. Noch im selben Jahr debütiert Mass in Silverstone in der Formel 1. Ein Jahr später erobert sich Mass durch seine kontinuierlichen Leistungen und guten Platzierungen im Surtees-Team einen Stammplatz und bildet zusammen mit dem Brasilianer Carlos Pace die Fahrerpaarung. Noch während der Rennsaison wechselt er zu McLaren. Nachdem er fast 10 Jahre in dem Circuit der Formel 1 mitmischt, fährt Mass in den 80er Jahren Sportwagen von Porsche und Sauber-Mercedes. 1989 gewinnt Jochen Mass gemeinsam mit Manuel Reuter und Stanley Dickens auf einem Sauber-Mercedes das berühmte 24-Stunden-Rennen von Le Mans. Heutzutage tritt er als Fahrer von alten Rennwagen, etwa des Mercedes-Benz 300 SLR, bei den Neuaufgaben der legendären Mille Miglia in Erscheinung. Nächste Woche berichtet der mehrfache deutsche Le Mans-Gewinner Marco Werner im LokalAnzeiger von seiner Rennsportkarriere und den Erlebnissen an und auf der „Piste“.