

# 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 Merce-

des im Jahr 1989 beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans. Dieses Jahr steht das Ärzteteam 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 trafen sich dort Karl R. Schuster und die Motorsport-Größe Jochen Mass zum ersten Mal an einer Rennstrecke. Die Faszination 24-Stunden-Rennen war geweckt. Schuster und Hötzel, die gemeinsam Medizin studierten, werden dieses Jahr auch dem Team Vitaphone-Maserati bei der FIA GT1 WM bei dessen Verteidigung des Team- und Fahrer-WM-Titels zur Seite stehen und so stets



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

für die bestmögliche medizinische Versorgung eintreten.

## Belastungen für die Autorennfahrer

„Rennpiloten 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 während seiner Fahrt unterliegt einer besonderen Überwachung. So können zum einen Übelkeit und Sodbrennen bei den Rennpiloten auftreten, was durch das ungefederte 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. Rennpiloten 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 Hauptakteuren – den Rennfahrern – sind aber auch die „Wehwechen“ des ganzen Teams Belange der Ärzte. Diese reichen von Holzsplittern 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 Fahrfehler, 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.

Zudem 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 für ihre Fotos lauerten, sind in der heutigen Zeit Tribünen und Schutzzäune 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 „einzuladen“ 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.