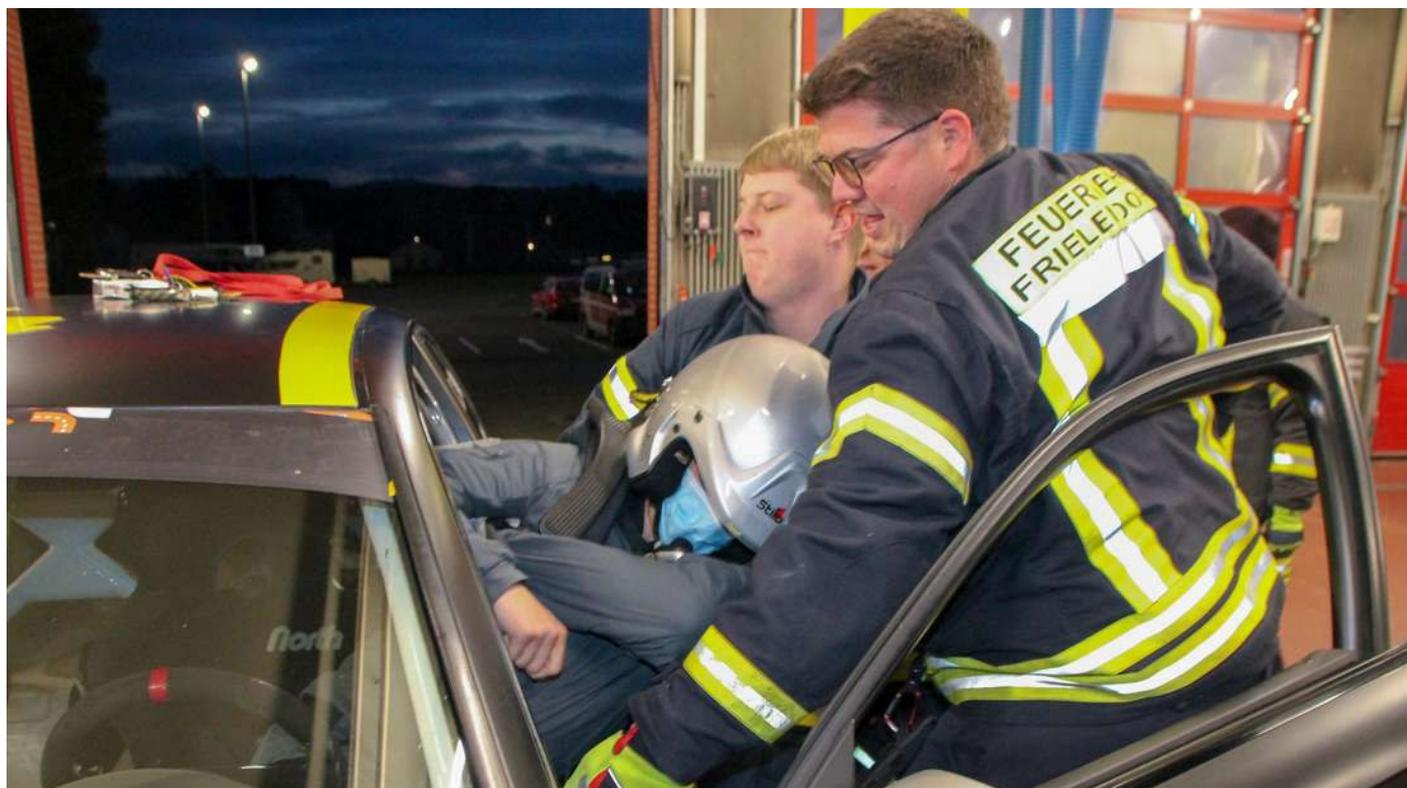


[Startseite](#) › [Lokales](#) › [Rotenburg / Bebra](#) › [Bebra](#)

Wenn Max rasch raus muss: Einsatzkräfte trainieren für Rallye bei Solz

20.10.2021, 17:01 Uhr

Von: [Clemens Herwig](#)



Mit Mühe aus dem „Maxi Cosi“: Auch kräftige Feuerwehrmänner haben es nicht leicht, Max Schewitz aus dem Rallye-Sitz und durch die Tür eines Audi RS4 zu bekommen. © Clemens Herwig

Für die Rallye Hessisches Bergland im November bereiten sich jetzt bereits die Einsatzkräfte vor, denn was die Fahrer in ihren Autos schützt, wird für ihre Retter stellenweise zur Herausforderung.

Bebra – Max Schewitz ist Notfallsanitäter, am Dienstagabend spielt er selbst überzeugend das Unfallopfer. Schewitz wiegt rund 70 Kilogramm – die meisten Rallyefahrer sind schwerer. Dennoch sorgt sein Gewicht bei drei kräftigen Kameraden der Feuerwehr für angestrenzte Gesichter. Sie müssen ihn aus einem tiefen Rennsitz herausheben, der im Laufe des Abends in Anlehnung an

die bekannte Babyschale den Spitznamen „Maxi Cosi“ verpasst bekommt.

Es ist nur eine der Besonderheiten, die bei der Rallye Hessisches Bergland im November auf die Helfer zukommen kann. Eine dreistündige Schulung im Gerätehaus in Bebra soll sie vorbereiten.

Rallye-Fahrer sind maximal adrenalingeflutet: „Alles unter 140 Blutdruck ist kritisch“

Das Rennen beginnt, bevor das Gaspedal zum ersten Mal bis aufs Bodenblech heruntergedrückt wird. Nicht nur für die Einsatzkräfte, die vom Rallye-Team geschult werden. Auch für die Besatzung der Rennwagen, die schon vor dem Start unter Strom steht. „Die sind maximal adrenalingeflutet“, sagt Michael Jacobi. Was sich normalerweise erst mit dem Unfall aufbaut, ist am Rallye-Steuer der Standard: Das Herz pumpt schneller, die Vitalwerte steigen. „Alles unter 140 Blutdruck ist kritisch“, warnt der Notfallsanitäter vor den Normalwerten von Rennfahrern.



Auf diesem Bild zeigt Michael Jacobi auf den Sprengring, der die Verbindung zwischen „HANS“ und Helm trennt. Das Sicherheitssystem liegt wie eine Halskrause um den Nacken. © Clemens Herwig

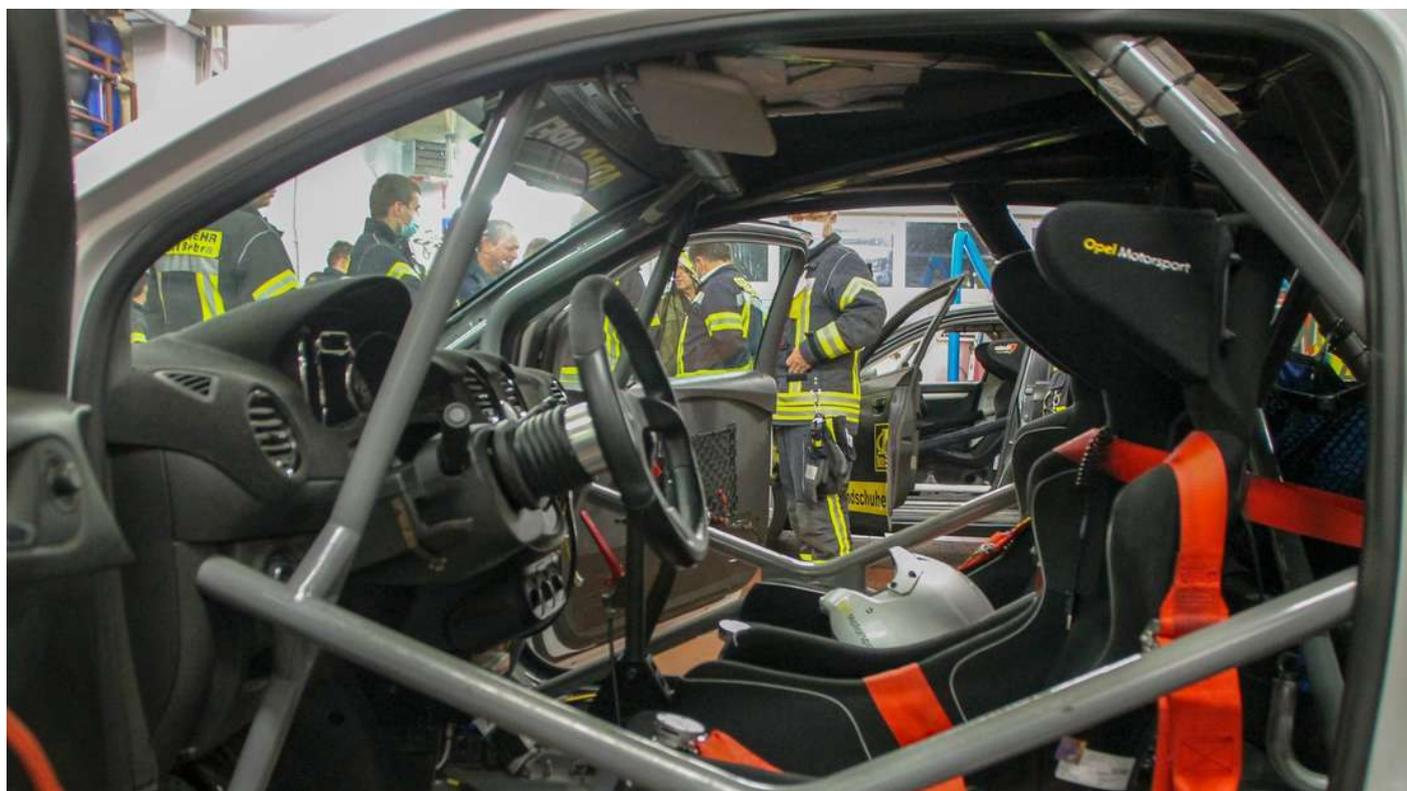
Jacobi ist der medizinische Leiter der Motorsportveranstaltung, die eigentlich

im Schwalm-Eder-Kreis zuhause ist und dieses Jahr erstmals auch in Hersfeld-Rotenburg stattfindet. Seine Zuhörer sind 25 gestandene Einsatzkräfte der Feuerwehren aus Bebra und Frielendorf, des Technischen Hilfswerks und des Roten Kreuzes aus Melsungen – doch Unfälle mit Rennwagen sind anders als bei Alltagsautos. Komplizierter. Was die zweiköpfige Besatzung in den hochmotorisierten Fahrzeugen schützt, wird für ihre Retter stellenweise zur Herausforderung.

Sicherheitssystem „HANS“ soll Halswirbelsäule und Nacken schützen

Da wären etwa die zentimeterdicken Stahlrohre des Überrollkäfigs, die eine Sicherheitszelle für Fahrer und Beifahrer schaffen. Ein Video wird gezeigt, gute zehn Sekunden rollt ein Rallyeauto Dach über Bodenblech einen Abhang hinunter – die Insassen wirken bei der Aufnahme beinahe gelassen und steigen ohne Hilfe aus. Doch wenn die Rettungskräfte Platz schaffen müssen, ist dem schützenden Stahl nur mit schwerem Gerät beizukommen. „Normale Scheren brechen einfach ab“, so Jacobi.

Auch „HANS“ lernen die Rettungskräfte ausgiebig kennen. Es ist kein kerniger Rennfahrer mit Anekdoten von der Strecke, sondern die Abkürzung für „Head and Neck Support“. Das Sicherheitssystem soll Halswirbelsäule und Nacken schützen und ist nicht nur mit dem Helm verbunden, sondern wird auch über die Sitzgurte festgezurt. Wer einen Fahrer aus dem Rennwagen befreien will, muss das Geflecht lösen können. Unwissenheit führt schlimmstenfalls dazu, dass der Verletzte beim Entfernen des Schutzes erwürgt wird. „Das muss selbst im Dunkeln klappen“, so die Zielvorgabe.



Stabiler Schutz: Das Foto zeigt den Blick in das von Stahlrohren geschützte Cockpit eines Rallye-tauglichen Opel Adam (140 PS, Gewicht: 1050 Kilo). © Clemens Herwig

Damit geübt werden kann, stehen im Bebraer Gerätehaus statt der üblichen 15-Tonnen-Einsatzwagen zwei hochgezüchtete Rallyeflitzer. Beide Fahrzeuge sind für die Straße zugelassen, die Teams müssen von einer Rallye-Strecke zur nächsten kommen. „Zur Arbeit fährt damit in der Regel aber niemand“, sagt Misha Eifert. Der Bad Hersfelder gehört zu den Organisatoren der Rallye, die Ausbildung für Einsatzkräfte bietet das Team jedes Jahr an.

Die Helfer gehen derweil immer wieder die Handgriffe durch, werden sicherer, schneller. Rennstrecken-Profis benötigen für das Bergen wenige Minuten, selbst wenn ein aufwendiges Rettungskorsett angelegt werden muss, sagt Michael Jacobi. „Tödliche Unfälle sind bei mir verboten“, so der Notfallsanitäter, der hauptberuflich die Rennstrecke Bilster Berg in Nordrhein-Westfalen betreut. Es ist mehr als nur ein lockerer Spruch – und klappt seit sechs Jahren.

Mehrere Zuschauerpunkte für Rallye am 13. November

Seit 2018 veranstaltet das Rallye Team Hessisches Bergland den Endlauf des Deutschen Motorsportbundes. Der Verein ist aus einem Melsunger Club hervorgegangen und hat rund 100 Mitglieder über die Kreisgrenzen hinaus.

Im Landkreis Hersfeld-Rotenburg wird am 13. November von Erkshausen über den Schwarzen Stock nach Rockensüß und von Solz über die Hohe Buche nach Iba gefahren.

Eine ursprünglich geplante Strecke von Cornberg nach Solz war am Widerstand des ansässigen Landwirts Stefan Millhoff gescheitert (wir berichteten).

Bis zu 500 Motorsportbegeisterte können an der Spitzkehre der Landstraße zwischen den beiden Bebraer Ortsteilen Iba und Solz zuschauen, sagt Dirk Schade, der für die Zuschauerlenkung zuständig ist. Auch im Schwalm-Eder-Kreis gibt es bei Malsfeld, Felsberg-Rhünda und Frielendorf-Großropperhausen teils mehrere Zuschauerpunkte für jeweils 200 bis 300 Besucher.

Die Veranstaltung ist für den Verein aufwendig: Bei der gesamten Rallye seien allein etwa 250 Streckenposten im Einsatz. Unterstützung bekommt das Rallye Team dabei von Motorsportclubs aus ganz Deutschland. Neben viel ehrenamtlicher Arbeit entstehen auch Kosten für Genehmigungen, Werbung und die Streckenbeschilderung. Durch den kurzfristigen coronabedingten Ausfall des Rennens im vergangenen Jahr blieb der Verein auf gut 3000 Euro sitzen, schätzt Schade. (*Clemens Herwig*)

Kommentare