www.dmsb.de

HANDBUCH 2026

MOTORRADSPORT

DMSB

WIR DANKEN UNSEREN PREMIUMPARTNERN UND OFFZIELLEN FÖRDERERN.

PREMIUMPARTNER

DEKRA

macron

OFFIZIELLE FÖRDERER

AVIA

BAVARIA Fire Fighting Solutions

[BEE] PARTMENT Check ein. Ins Leben!

KRAH+ENDERS

Handbuch MOTORRADSPORT 2026 – Allgemeiner Teil

INHALT

ALLGEMEINER TEIL

Impressum	Allg. Teil Seite 4
Leitbild des DMSB	Allg. Teil Seite 5
Der DMSB/Das Aufgabenspektrum	Allg. Teil Seite 6
Der DMSB auf einen Blick	Allg. Teil Seite 7
Ehrenpräsidenten des DMSB/ Träger der DMSB-Ehrennadel	Allg. Teil Seite 8
DMSB-Präsidium	Allg. Teil Seite 9
DMSB-Geschäftsstelle	Allg. Teil Seite 10
Ihre Ansprechpartner im DMSB	Allg. Teil Seite 11
Kommissionen	Allg. Teil Seite 12
DMSB-Verbandsgerichte/ ständiges Schiedsgericht	Allg. Teil Seite 13
DMSB-Mitglieder	Allg. Teil Seite 14
Vertreter des DMSB in den FIA-, FIM- und FIM Europe-Gremien	Allg. Teil Seite 16
Die Sportabteilungen der Mitgliedsvereine	Allg. Teil Seite 18
dmsj – deutsche motor sport jugend	Allg. Teil Seite 21
dmsj-Prädikate	Allg. Teil Seite 22
DMSB Academy	Allg. Teil Seite 23
Verleihung des Großen OMK-Pokals/DMSB-Pokals	Allg. Teil Seite 24
Verleihung des DMSB-Umweltpreises und des DMSB-Ehrenpreises	Allg. Teil Seite 25
Satzung des DMSB	Allg. Teil Seite 26
Rechts- und Verfahrensordnung (RuVO)	Allg. Teil Seite 40
Jugendordnung der dmsj	Allg. Teil Seite 59
DMSB-Anti-Doping Code	Allg. Teil Seite 63
DMSB-Anti-Alkohol-Bestimmungen	Allg. Teil Seite 132
DMSB-Bestimmungen zur Anti- Manipulation von Wettbewerben	Allg. Teil Seite 138
DMSB-Ethikkodex	Allg. Teil Seite 141

ROTER TEIL

Deutsches Motorradsport-Gesetz (DMSG) des DMSB	Roter Teil Seite 2
DMSB-Motorradsport -Lizenzbestimmungen	Roter Teil Seite 42
DMSB-Motorradsport-Prädikate	Roter Teil Seite 71
Allgemeine Prädikats-bestimmungen	Roter Teil Seite 73
Straßensport	
IDM – Int. Deutsche Motorradmeisterschaft	Roter Teil Seite 77
IDM – Int. Deutsche Markenmeisterschaft	Roter Teil Seite 79
Deutsche Langstrecken Meisterschaft (DLM)/ Deutscher Langstrecken-Cup (DLC)	Roter Teil Seite 81
Deutsche Historische Motorrad-Meisterschaft (DHM)	Roter Teil Seite 87
dmsj – Deutsche Mini-Bike-Meisterschaft	Roter Teil Seite 92
dmsj – Deutsche Jugend Pocket-Bike-Meisterschaft	Roter Teil Seite 94
SuperMoto	
DMSB-SuperMoto-Prädikatsbestimmungen	Roter Teil Seite 96

dmsj – Deutsche Jugend-SuperMoto-Meisterschaft Roter Teil Seite 100

Motocross
DMSB-Motorcross-Prädikatsbestimmungen Roter Teil Seite 103
dmsj – Deutsche Jugend Motocross Meisterschaft Roter Teil Seite 109

Trial
DMSB-Trial-Prädikatsbestimmungen Roter Teil Seite 114
Deutscher Hallen-Trial-Pokal Roter Teil Seite 118
dmsj- Deutsche Jugend-Trial-Meisterschaft Roter Teil Seite 121

Enduro
DMSB-Enduro-Prädikatsbestimmungen Roter Teil Seite 124

Bahnsport
Deutsche Speedway-Meisterschaft (DSP) Roter Teil Seite 133

Deutsche Speedway-U21-Meisterschaft Roter Teil Seite 135

Deutsche Speedway-Mannschaftsmeisterschaft Roter Teil Seite 137

Deutsche Ice-Speedway-Meisterschaft Roter Teil Seite 142

Deutscher Speedway-Paar-Cup (SPC) Roter Teil Seite 143

Deutscher Speedway-Mannschaftspokal Roter Teil Seite 144

Deutsche Langbahn-Meisterschaft Solo / Seitenwagen (LBM) Roter Teil Seite 149

Deutscher Langbahn-Pokal Solo / Seitenwagen Roter Teil Seite 153

dmsj – Deutsche Jugend-Bahnsport-Meisterschaft Roter Teil Seite 156

Motoball
Deutsche Motoball-Meisterschaft (DMM) Roter Teil Seite 159

Deutsche Motoball-Meisterschaft Junioren (DMM) Roter Teil Seite 176

GRÜNER TEIL

Motorsportrechtliche Veranstaltungsgenehmigung Motorradsport Grüner Teil Seite 2

Lizenzpflicht – Motorradsport-Veranstaltungen Grüner Teil Seite 7

DMSB-Bestimmungen für das Rettungswesen im Motorradsport (BRM) Grüner Teil Seite 10

DMSB-Bestimmungen Zeitnahme Motorradsport Grüner Teil Seite 18

DMSB-Straßensport-Reglement Grüner Teil Seite19

DMSB-Straßensport-Klassik-Reglement Grüner Teil Seite 35

DMSB-Straßensport-Historik-Reglement Grüner Teil Seite 37

DMSB-Berg-Reglement Grüner Teil Seite 41

DMSB-Minimoto-Reglement Grüner Teil Seite 42

DMSB-Motocross-Reglement Grüner Teil Seite 50

DMSB-Freestyle-Motocross-Reglement Grüner Teil Seite 63

DMSB-Indoor-Supercross-Reglement Grüner Teil Seite 72

DMSB-Outdoor-Supercross-Reglement Grüner Teil Seite 77

DMSB-SuperMoto-Reglement Grüner Teil Seite 81

DMSB SuperMoto-Reglement Anhang 1 Basissport Grüner Teil Seite 89

DMSB-Trial-Reglement Grüner Teil Seite 94

DMSB-Enduro-Reglement Grüner Teil Seite 105

DMSB Enduro-Reglement Anhang 1 Basissport Grüner Teil Seite 125

DMSB Enduro-Reglement Anhang 2 Grüner Teil Seite 132

DMSB-Bahnsport-Reglement Grüner Teil Seite 142

DMSB-Motoball-Reglement Grüner Teil Seite 156

DMSB-E-Bike-Enduro-Reglement Grüner Teil Seite 176

DMSB-EX-Bike-Reglement Grüner Teil Seite 181

BLAUER TEIL

Kraftstoffbestimmungen der FIM	Blauer Teil Seite 2
Abbildungen zu den Technischen Bestimmungen	Blauer Teil Seite 11
Tabelle 1: Reifen- und Felgengrößen im Straßenrennsport und Bahnsport	Blauer Teil Seite 24
Tabelle 2: Nationalfarben für Schutzhelme	Blauer Teil Seite 25
Schutzhelmbestimmungen	Blauer Teil Seite 26
FIM-Modell-Homologationen für die Sportproduktionsklassen (Superbike, Supersport, Stocksport und Superproduktion)	Blauer Teil Seite 30
Liste der homologierten und geprüften Teile für Bahnsport	Blauer Teil Seite 31

ORANGER TEIL

Technische Bestimmungen der FIM (auszugsweise) für die einzelnen Disziplinen	Oranger Teil Seite 2
Straßensport	Oranger Teil Seite 3
Motocross und Schneemobile	Oranger Teil Seite 23
Trial	Oranger Teil Seite 23
Enduro	Oranger Teil Seite 67
Bahnsport	Oranger Teil Seite 89
Motoball	Oranger Teil Seite 136

BRAUNER TEIL

IDM - Internationale Deutsche Motorradmeisterschaft	Brauner Teil Seite 2
DMSB-Langstrecken-Cup	Brauner Teil Seite 3
SuperMoto	Brauner Teil Seite 5
Minimoto	Brauner Teil Seite 14
Historische Renn- und Supersportmotorräder	Brauner Teil Seite 21

HANDBUCH 2026

Die hier veröffentlichten Bestimmungen sind, soweit keine besondere Regelung getroffen ist, ab 1. Januar 2026 gültig. Sie ersetzen die entsprechenden früheren Veröffentlichungen. Änderungen oder Ergänzungen der Bestimmungen werden auf der Internetseite www.dmsb.de, in Ausschreibungen oder besonderen schriftlichen Mitteilungen bekannt gegeben.

Den Informationen und sonstigen Angaben liegt der Stand vom 01.03.2026 zugrunde.

Alle urheberrechtlichen Verwertungsrechte liegen beim DMSB - Deutscher Motor Sport Bund e.V. Nachdruck oder Reproduktion (auch auszugsweise) in irgendeiner Form (Druck, Fotokopie oder anderes Verfahren) sowie die Einspeicherung, Verarbeitung, Vervielfältigung und Verbreitung mit elektronischen Systemen jeglicher Art, gesamt oder auszugsweise, ist ohne ausdrückliche Genehmigung des DMSB untersagt. Alle Übersetzungsrechte vorbehalten. Angaben ohne Gewähr. Für Schäden, die durch fehlende oder fehlerhafte Eintragungen entstehen, übernehmen Herausgeber und Verlag keine Haftung - außer für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, die auf einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Pflichtverletzung des DMSB oder seiner gesetzlichen Vertreter oder Erfüllungsgehilfen beruhen und außer für sonstige Schäden, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung des DMSB oder seiner gesetzlichen Vertreter oder Erfüllungsgehilfen beruhen.

Gleichermaßen sind Regressansprüche gegen den Herausgeber oder seine Mitarbeiter ausgeschlossen, falls durch einen Abdruck in den Verzeichnissen Namen-, Titel-, Marken- oder Urheberrechte verletzt worden sind.

Impressum:

Herausgeber: **DMSB - Deutscher Motor Sport Bund e.V.**
Hahnstraße 70, 60528 Frankfurt
Tel.: +49 69 633007-0, Fax: +49 69 633007-30
E-Mail: info@dmsb.de, Internet: www.dmsb.de
Verantwortlich für den Inhalt: Dr. Julia Walter, Silke Langhorst, Robin Strycek
Sitz und Registergericht: Frankfurt am Main, VR NR 11279

Leitbild des DMSB e. V.

MIT SICHERHEIT MOTORSPORT.

Der DMSB bildet das Dach einer modernen starken Motorsportgemeinschaft. Als deutscher Spitzenverband sind wir Förderer des Motorsports und begreifen uns als kompetenter Interessensvertreter von Sportlern, ehrenamtlich Engagierten und Motorsportinteressierten gegenüber Gesetzgeber und Gesellschaft sowie anderen Organisationen auf nationaler und internationaler Ebene.

Wir transportieren unsere Leidenschaft für Motorsport und setzen uns für hohe Sicherheits- und Qualitätsstandards ein. Dafür erarbeiten wir verlässliche Regelwerke und Richtlinien auf Basis unserer Erfahrungen – und schaffen die bestmöglichen Rahmenbedingungen für die Entwicklung jedes Einzelnen sowie ein attraktives Wettbewerbsumfeld im Jugend-, Breiten- und Leistungssport.

Wir verstehen uns als Botschafter für Fairness, Respekt und Toleranz und setzen bei unserer Arbeit auf Neutralität und Transparenz. Dabei schaffen wir die Strukturen für einen Wissensaustausch in allen Bereichen als Voraussetzung für einen offenen Dialog zwischen unserem engagierten Ehren- und Hauptamt. Gegenseitige Wertschätzung und Loyalität sind die Basis unserer Zusammenarbeit.

Gemeinsam haben wir den Anspruch, motorsportspezifische Bedürfnisse und gesellschaftsrelevante Trends zu erkennen und uns weiterzuentwickeln. Wir stehen Innovationen offen gegenüber, arbeiten mit Experten aus Forschung und Entwicklung an nachhaltigen Lösungen für die Zukunft des Motorsports und geben Impulse für die Mobilität der Gesellschaft.

Die Welt des Motorsports

Der DMSB - Deutscher Motor Sport Bund e.V. wurde von ADAC, AvD, DMV und fünf Landesmotorsportfachverbänden 1997 als Dachverband für den Automobil- und Motorradsport in Deutschland gegründet. Im DMSB wurden die über Jahrzehnte gewachsenen Strukturen der beiden ehemals getrennten Automobil- und Motorradsport-Kommissionen ONS und OMK zusammengeführt.

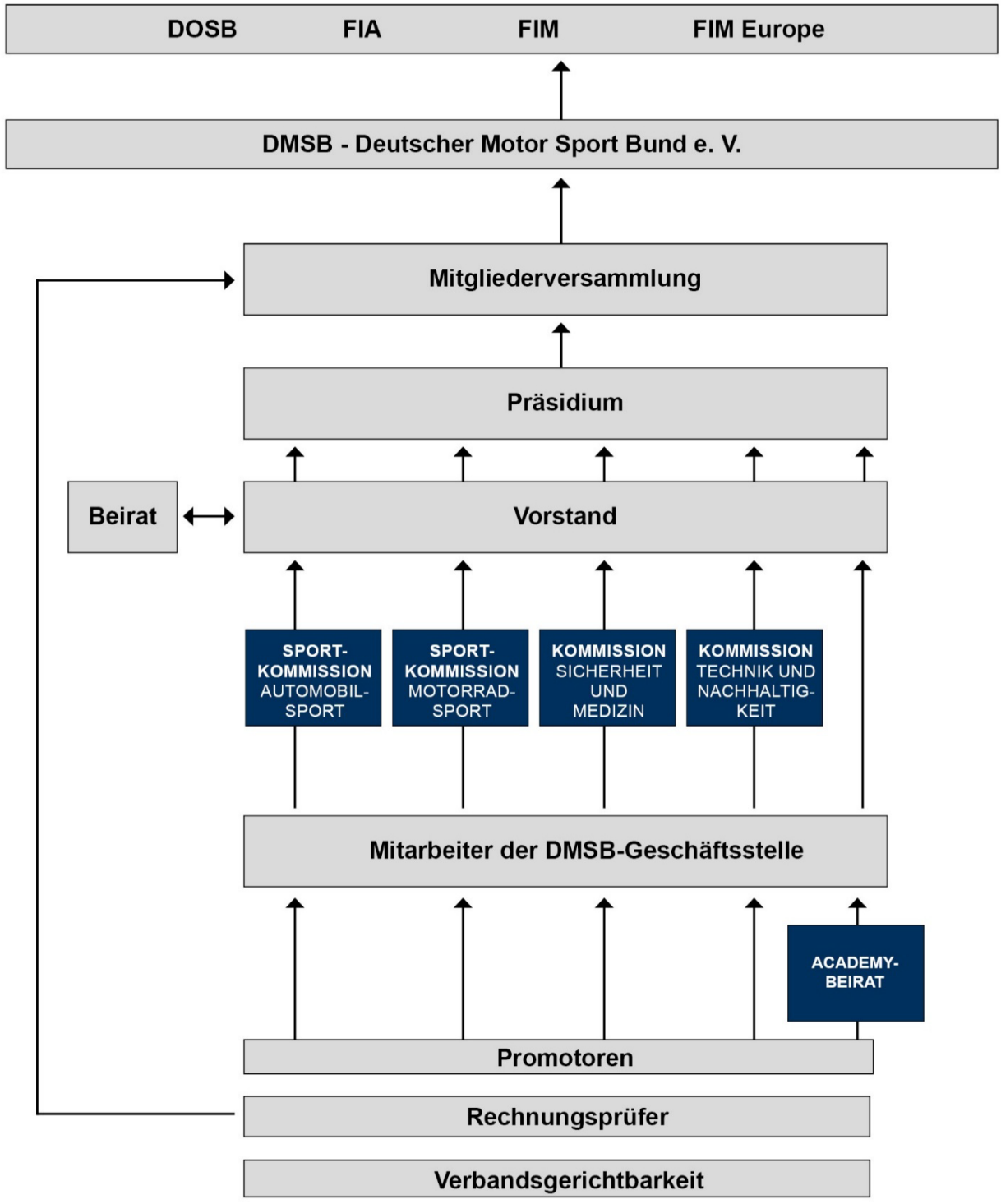
Als sogenannte Sporthoheit für den Automobil- und Motorradsport vertritt der DMSB den deutschen Motorsport als Mitglied in den internationalen Verbänden FIA - Fédération Internationale de l'Automobile, FIM - Fédération Internationale de Motocyclisme und FIM Europe.

Der DMSB überwacht die Durchführung des Motorsports in Deutschland nach einheitlichen Regeln und wahrt die Interessen seiner Mitglieder und Motorsportler in Staat und Gesellschaft. Er vertritt die Belange des Motorsports im DOSB - Deutscher Olympischer Sportbund e.V. sowie in anderen nationalen Sportorganisationen.

Das Aufgabenspektrum des DMSB

- Vertretung der deutschen Motorsport-Interessen auf politischer Ebene
- Vertretung der deutschen Motorsport-Interessen bei FIA, FIM und FIM Europe
- Zusammenarbeit mit dem DOSB
- Vergabe von Prädikaten
- Ausschreibung von deutschen Meisterschaften
- Genehmigung von Motorsportserien und -veranstaltungen
- Erstellung eines Prädikatskalenders
- Erarbeitung und Herausgabe von Sportlichen Reglements
- Erarbeitung und Herausgabe von Technischen Bestimmungen
- Anti-Doping-Kontrolle
- Erarbeitung und Herausgabe von Lizenzbestimmungen
- Vergabe von Lizenzen
- Ausübung der Verbandsgerichtsbarkeit
- Überwachung der Einhaltung der sportlichen und nicht-sportlichen Statuten
- Erstellung von Sicherheitsbestimmungen
- Abnahme von Rennstrecken
- DMSB-Streckensicherungsstaffel
- Schulung, Prüfung und Ausbildung von DMSB-Sportwarten und DOSB-Trainern
- Förderung des Motorsport-Nachwuchses
- Umweltschutz-Maßnahmen im Zusammenhang mit Motorsport-Veranstaltungen
- Verleihung des DMSB-Pokals und des DMSB-Nachhaltigkeitspreises
- Erarbeitung von zukunftsweisenden Motorsport-Konzepten in den Schwerpunkten Sicherheit und Nachhaltigkeit

Der DMSB auf einen Blick



Ehrenpräsidenten des DMSB / Ehrenmitglied des DMSB



Winfried Urbinger †
Ehrenpräsident
Präsident von 1997 bis 2006



Hermann Tomczyk
Ehrenpräsident
Präsidiumsmitglied von 1997 bis 2006
Präsident von 2006 bis 2008



Detlef Kramp
Ehrenmitglied des DMSB

Träger der DMSB-Ehrennadel

Der DMSB verlieh in Würdigung ihrer Verdienste um den Automobil- und Motorradsport die DMSB-Ehrennadel bisher an:

Enrico Anthes	in Silber
Wulf Biebinger	in Gold
Horst Bingel	in Gold
Ralph Bohnhorst	in Silber
Ulrich Canisius	in Gold
Wolfgang Dammert	in Silber
Marcel Dornhöfer	in Silber
Manfred Elges	in Gold
Dirk Elstermeier	in Silber
Jürgen Fabry	in Gold
Peter Fassl †	in Gold
Christian Froschauer	in Silber
Karl-Heinz Ganster	in Silber
Peter Geishecker †	in Gold
Wolfgang Glas	in Gold
Michael Görlich	in Silber
Walter Gräf	in Silber
Petra Hartauer	in Silber
Kirsten Hasenpusch	in Silber
Jürgen Hieke	in Silber
Gerd-Wilhelm Hilbrands	in Silber
Dr. Otto Hoffmann †	in Gold mit Brillant
Reinhold Hofmann	in Silber
Bruno Hürttlen	in Silber
Dieter Junge	in Gold
Jürgen Juschkat	in Silber
Josef Kaspar †	in Gold
Hans-Walter Kling	in Silber
Helmut Köhler	in Silber
Hans-Robert Kreutz	in Gold mit Brillant
Christian Kubon †	in Gold mit Brillant
Eberhard Kuhna †	in Silber
Jerry Lackey †	in Silber
Rupert Mayer	in Gold
Josef Menke †	in Gold
Rüdiger Merdes	in Silber
Wolfgang Mika	in Silber
Dr. Andreas M. Nowak	in Gold
Harald Rabe	in Gold
Albrecht Reimann	in Silber
Dr. Detlev Reimers	in Silber
Bernd Renneisen	in Silber
Tony Rycer	in Silber
Gebhard Sanne	in Gold
Dieter Sass †	in Silber
Harald Schmeyer	in Gold
Heinrich Schmidt	in Gold
Uwe Martin Schmidt	in Silber
Peter Spannbauer	in Silber
Klaus Stich †	in Gold
Karl-Heinz Stümpert	in Silber
Alexander Tischer	in Gold
Hermann Tomczyk	in Gold mit Brillant
Manfred Triefenbach †	in Silber
Winfried Urbinger †	in Gold mit Brillant
Karl Vögele	in Silber
Rainer Wicke	in Gold mit Brillant
Henning Wünsch	in Silber
Waltraud Wünsch	in Silber
Dr. Klaus-Ulrich Zerbian	in Gold
Dr. Karl-Friedrich Ziegahn	in Gold

Das DMSB-Präsidium



Wolfgang Wagner lernte das „motorsportliche Handwerk“ gewissermaßen von der Pike auf in der Praxis. Seit fast 30 Jahren wirkt er im heimischen MSC Rund um Schotten aktiv mit und führt den zum ADAC und VFV gehörenden Club heute als 1. Vorsitzender. Sein Club ist eng mit der Historie des legendären Schottenrings – einer der ältesten deutschen Rennstrecken – verbunden, auf der die Organisatoren verschiedenste Motorsport-Disziplinen begrüßen konnten. Renn- und Rallyefahrzeuge fuhren dort ebenso, wie es bis heute noch automobile Bergrennen gibt. Die Historie der hessischen Rennstrecke hält der Club unter anderem mit dem Schottenring Classic Grand Prix für Historische Motorräder wach. Im ADAC Hessen-Thüringen ist der Kraftverkehrsmeister und Fahrlehrer Vorsitzender und engagiert sich als Promotor der deutschen SuperMoto-Meisterschaft (SuperMoto-IDM). Der Familienvater ist außerdem Präsident des Hessischen Fachverbands für Motorsport. Er lernte die Perspektive des aktiven Motorsportlers zudem als Rallye-Beifahrer kennen. Seit 2016 gehört Wolfgang Wagner zum Präsidium und war hier zunächst für den Motorradsport zuständig. 2021 wurde er zum DMSB-Präsidenten gewählt.



Hans-Robert Kreutz startete seine Motorsportkarriere auf ungewöhnlichem Weg: Als junger Mann war er Streckensprecher vor allem bei Bahnsportveranstaltungen und fand darüber ins Ehrenamt, in dem er nun bereits über fünf Jahrzehnte parallel zu seiner Berufslaufbahn als Mediziner aktiv ist. Zahlreichen Aufgaben im heimischen MSC „Freier Grund“ folgten Funktionen im DMSB-Trägerverein DMV, dessen Präsidium er seit 2008 angehörte und den er von 2010 bis 2012 als Präsident leitete. Auch im DMSB führte die Mitarbeit in vielen wichtigen Gremien schließlich bis ins Präsidium, dem er seit 2008 angehört. Immer wieder verband er im Ehrenamt außerdem seinen Beruf als Mediziner mit dem Motorsport. Bereits 1978 wurde er Verbandsarzt des damaligen Motorradsportverbandes OMK und später DMSB-Verbandsarzt für Motorradsport. Ab 1979 wirkte er in medizinischen Gremien der FIM mit, in der er 1991 bis 2010 die International Medical Commission (CMI) leitete. Der Motorrad-Weltverband ernannte ihn für seine Verdienste 2013 zum CMI-Ehrenpräsidenten. Der gebürtige Siegerländer wohnt nach dreieinhalb Jahrzehnten als niedergelassener Arzt heute in seiner Wahlheimat im Salzburger Land, wo er nach wie vor als Honorararzt praktiziert.



Maja Maurer ist seit dem Frühjahr 2024 das erste weibliche Mitglied des DMSB-Präsidiums. In das Top-Gremium des deutschen Motorsport-Dachverbandes bringt sie sich mit 20 Jahren Erfahrung im Bereich des Motorsports im ADAC ein. Dem Club ist sie als Referentin für Motorsport, Klassik und Veranstaltungen als hauptamtliche Mitarbeiterin im ADAC e.V. verbunden. Dort betreute sie in zahlreichen Projekten wichtige Einzelveranstaltungen und Rennserien im Zwei- und Vierradsport. Die studierte Sportwissenschaftlerin mit kroatischen Wurzeln ist als Projektleiterin bei Groß- und Sonderveranstaltungen im Einsatz und begleitet in ihrem Beruf Projekte von der kreativen Planung und dem professionellen Konzept über die Umsetzung bis zur Erfolgskontrolle und -analyse. Sie bringt sich im Präsidium damit mit einer fundierten und erprobten Expertise als Motorsport-Profi ein, der sein Handwerk von der Pike auf gelernt hat. Maja Maurer lebt mit ihrer Familie in München, wo sie auch beruflich verankert ist.



Dr. Hans-Gerd Ennser begann seine Karriere als aktiver Motorsportler im Cockpit von Slalom- und Rallyefahrzeugen. Unter anderen gewann er 1991 den ONS-Slalom-Pokal. Parallel zu einem angefüllten Berufsleben brachte der Volljurist seine Expertise dann aber auch als Ehrenamtler in unterschiedlichsten Funktionen ein. Die Karriere des Juristen führte durch Industrieunternehmen, Funktionen in Staatsanwaltschaft und als Richter bis zum Direktor eines Amtsgerichts in seiner bayerischen Heimat. Ein Hintergrund, der ihn geradezu für Einsätze an der Rennstrecke prädestinierte, und so wirkte er als Vorsitzender der Sportkommissare bei vielen DTM- und Formel-1-Läufen. Über unterschiedliche Funktionen bei Automobilsportveranstaltungen kam er außerdem zur Verbandsarbeit. Neben der Vorstandsarbeit in einem Motorsportclub übernahm er auch im DMSB Verantwortung und gehört seit 2010 dem Präsidium an. Der Vater zweier erwachsenen Kinder ist außerdem seit 2018 Vorsitzender des ADAC Südbayern und seit Mai 2021 Sportpräsident des ADAC.



Jürgen Hieke wurde 2021 in das Präsidium des DMSB gewählt. Der Westfale ist in den Strukturen des DMSB bestens bewandert, denn er war zuvor in der DMSB-Jugendorganisation dmsj als Gründungs-Vorstandsmitglied für Automobilsport (ab 1997), Fachberater Kart-Slalom (1999 bis 2011) und seit 2011 als deren Vorsitzender aktiv. Jugendarbeit im Motorsport war für ihn schon früh eine Herzensangelegenheit. Das bewies er als Jugendsprecher der Motorsportjugend NRW (ab 1987) ebenso, wie als deren Sportleiter (ab 1990). Seine motorsportliche Grundausbildung erhielt er im heimischen MSC Bork, wo er mit sechs Jahren in der Jugendgruppe bei Kartturnieren mitfuhr und mehrere Titel holte – heute ist er längst Vorsitzender. Auch auf Regionalclub-Ebene engagierte er sich: Ab 2010 gehörte er zum Vorstand des ADAC Westfalen, dessen stellvertretender Vorsitzender er 2012 wurde. Seit 2018 ist er Vorstand Sport des ADAC Westfalen. Hieke lebt mit seiner Ehefrau in Selm-Bork am Rande des Münsterlandes.

Die DMSB-Geschäftsstelle

DMSB – Deutscher Motor Sport Bund e. V.
Lyoner Stern – Hahnstraße 70
60528 Frankfurt am Main

Telefon: +49 69 633007-0
Fax: +49 69 633007-30
Internet: www.dmsb.de, E-Mail: info@dmsb.de



Wegbeschreibung PKW

A5 aus Richtung Süden:
über Frankfurter Kreuz, Ausfahrt Niederrad.
A3 aus Richtung Köln:
am Frankfurter Kreuz rechts abbiegen auf A5 Richtung Kassel, nächste Ausfahrt Niederrad.
A3 aus Richtung Würzburg/München:
am Frankfurter Kreuz rechts abbiegen auf A5 Richtung Kassel, nächste Ausfahrt Niederrad.
Ab Ausfahrt Niederrad: (siehe Karte, rote Pfeile)
Rechts abbiegen, nächste Ampelkreuzung rechts, nächste Ampelkreuzung links, nächste Ampelkreuzung rechts (Hahnstraße); bis zum Ende durchfahren, letztes Gebäude rechts = Lyoner Stern.
A5 aus Richtung Norden: (siehe Karte, grüne Pfeile)
Ausfahrt Niederrad. Links abbiegen, der Straßburger Straße (später Lyoner Straße) bis nach der Tankstelle folgen. Dann einen linken U-Turn Straße (=Hahnstraße) rechts.



Parken:
Parkmöglichkeit 1: Aus der Goldsteinstraße kommend am Ende der Hahnstraße rechts abbiegen, nach ca. 250 m einen U-Turn vornehmen und direkt nach der ARAL-Tankstelle rechts abbiegen und der Straße bis zum Parkplatz folgen. Dieser Parkplatz ist kostenlos.
Parkmöglichkeit 2: Aus der Goldsteinstraße kommend auf der Hahnstraße nach dem Zebrastreifen links abbiegen, der Straße bis zum Ende folgen. Links befindet sich das öffentliche Parkhaus "Aculeum" in der Hahnstraße 43 (neben Mercedes). Das Aculeum ist gebührenpflichtig. Von beiden Parkplätzen aus ist es ein ca. 5-minütiger Fußweg zum DMSB.

Wegbeschreibung Bahn
Nach der Ankunft im Frankfurter Hauptbahnhof gehen Sie in den Tiefbahnhof und steigen dort in die S-Bahn S8 oder S9 (Richtung Wiesbaden und Flughafen). Sie fahren eine Station bis zum Bahnhof Niederrad. In Fahrtrichtung halten Sie sich rechts und gehen die Lyoner Straße ca. 5 Minuten bis zur nächsten Kreuzung. Auf der anderen Seite der Kreuzung sehen Sie den Lyoner Stern.

Ihre Ansprechpartner im DMSB

☎ Ihr direkter Draht zu uns: +49 69 633007-0

Dr. Julia Walter	Vorstandsvorsitzende	E-Mail: jwalter@dmsb.de
Silke Langhorst	Stv. Vorstandsvorsitzende/ Vorstand Recht	E-Mail: slanghorst@dmsb.de
Robin Strycek	Vorstand Sport	E-Mail: rstrycek@dmsb.de
Alexandra Schultz	Büro Präsidium/Vorstand	E-Mail: aschultz@dmsb.de
Marc Langer	Koordination Recht & Medizin	E-Mail: mlanger@dmsb.de
Michael Kramp	Pressesprecher	E-Mail: presse@dmsb.de
Jonas Konrad	Referent Kommunikation	E-Mail: jkonrad@dmsb.de
Kristina Bayer	Koordination Kommunikation	E-Mail: kbayer@dmsb.de
Sabrina Brzoska	Koordination Kommunikation	E-Mail: sbrzoska@dmsb.de
Gordana Kurzka	Kundenservice	E-Mail: gkurzka@dmsb.de
Hannelore Rohleder	Kundenservice	E-Mail: hrohleder@dmsb.de
Jana Haböck	Referentin Sport	E-Mail: jhaboeck@dmsb.de
Sarah Ahmed	Koordination Sport	E-Mail: sahmed@dmsb.de
Mischa Eifert	Koordination Sport	E-Mail: meifert@dmsb.de
Dennis Grebeldinger	Koordination Sport	E-Mail: dgrebeldinger@dmsb.de
Mike Nagel	Koordination Sport	E-Mail: mnagel@dmsb.de
Christoph Ihm	Koordination Technik	E-Mail: cihm@dmsb.de
Kai Zimmermann	Koordination Technik	E-Mail: kzimmermann@dmsb.de
Florian Eberhardt	Veranstaltungsservice	E-Mail: feberhardt@dmsb.de
Maria Adamidou	Lizenzservice	E-Mail: madamidou@dmsb.de
Dominik Horn	Lizenzservice	E-Mail: dhorn@dmsb.de
Gernot Müschenborn	Kundenservice Sport/Technik	E-Mail: gmueschenborn@dmsb.de
Philipp Ecker	Referent Sportentwicklung	E-Mail: pecker@dmsb.de
Fabian Rühling	Koordination LMFV	E-Mail: fruehling@dmsb.de
Jeremias Marwede	Dualer Student	E-Mail: jmarwede@dmsb.de
Johannes Schirdewahn	Referent Verbandsentwicklung	E-Mail: jschirdewahn@dmsb.de
Sebastian Blau	Koordination Verbandsentwicklung	E-Mail: sblau@dmsb.de
Dennis Höfel	Koordination Verbandsentwicklung	E-Mail: dhoefel@dmsb.de
Philipp Thiele	Koordination Verbandsentwicklung	E-Mail: pthiele@dmsb.de
Max Kumpf	Referent Verbandsservice	E-Mail: mkumpf@dmsb.de
Monika Stenzel	Koordination Finanzservices	E-Mail: mstenzel@dmsb.de
Roman Svidler	Koordination IT-Services	E-Mail: rsvidler@dmsb.de
Alexander Witt	Koordination IT-Services	E-Mail: awitt@dmsb.de
Marcel Uhl	IT-Services	E-Mail: muhl@dmsb.de
Dominik Pfeifer	Bundesfreiwilligendienstleistender	E-Mail: dpfeifer@dmsb.de
Niels Tuckermann	Bundesfreiwilligendienstleistender	E-Mail: ntuckermann@dmsb.de

DMSB-Kommissionen

SPORTKOMMISSION AUTOMOBILSPORT

Vertreter ADAC	Walter Hornung, Jürgen Fabry
Vertreter AvD	Marcus Kuntz
Vertreter DMV	Dr. René Henn
Vertreter LMFV	Fritz Schadeck
Vertreter der sonstigen Mitglieder und Mitgliedsverbände	Michael Haas
DMSB-Athletenvertreter	Max Hesse
Vertreter DMSB Academy Beirat	Sven Stoppe
Vertreter dmsj-Vorstand	Jan Seyffarth
Vorsitzender Kommission Sicherheit und Medizin	Peter Spannbauer
Vorsitzender Kommission Technik und Nachhaltigkeit	Wolfgang Dammert
Vertreter DMSB-Hauptamt	Sarah Ahmed

SPORTKOMMISSION MOTORRADSPORT

Vertreter ADAC	Frank Wiegmann, Ralph Bohnhorst
Vertreter AvD	Volker Strycek
Vertreter DMV	Iris Bonow, Armin Bolz
Vertreter der LMFV	Peter Weidinger
Vertreter der sonstigen Mitglieder und Mitgliedsverbände	Bernd Sagert
DMSB-Athletenvertreter	Theresa Angst
Vertreter DMSB Academy Beirat	Stefan Beck
Vertreter dmsj-Vorstand	Jann Philipp Wagner
Vorsitzender Kommission Sicherheit und Medizin	Peter Spannbauer
Vorsitzender Kommission Technik und Nachhaltigkeit	Wolfgang Dammert
Vertreter DMSB-Hauptamt	Mike Nagel

KOMMISSION SICHERHEIT UND MEDIZIN

Sicherheitsexperte Automobilsport	Peter Spannbauer
Sicherheitsexperte Motorradsport	Christian T. Schneider
Verbandsarzt Automobilsport oder sein Stellvertreter	Dr. Sven Marquardt Dirk Biereige
Verbandsarzt Motorradsport oder sein Stellvertreter	Martin Schweiger Silvio Günther
FIM International Medical Commission	Martin Schweiger
Vertreter DMSB Academy Beirat	Michael Jacobi
Vorsitzender Sportkommission Automobilsport	Walter Hornung
Vorsitzender Sportkommission Motorradsport	Frank Wiegmann
Vertreter DMSB-Hauptamt	Mischa Eifert

KOMMISSION TECHNIK UND NACHHALTIGKEIT

FIA Homologation Regulation Commission	Wolfgang Dammert
FIA Electric and New Energy Championship Commission	Thomas Voss
FIA Sport Environment and Sustainability Commission	Thomas Heinrich
FIM International Technical Commission	Joachim Milles
FIM International Sustainability Commission	Dr. Karl-Friedrich Ziegahn
FIM Europe Sustainability Commission	Prof. Dr. Bettina Reuter
Vertreter der Sachverständigenorganisationen	Ralf Kleebusch
Präsidialbeauftragter für Umweltfragen oder sein Stellvertreter	Dr. Karl-Friedrich Ziegahn Prof. Dr. Bettina Reuter
Vertreter DMSB Academy Beirat	Stefanie Srenk
Vorsitzender Sportkommission Automobilsport	Walter Hornung
Vorsitzender Sportkommission Motorradsport	Frank Wiegmann
Vertreter DMSB-Hauptamt	Christoph Ihm Kai Zimmermann

DMSB-Verbandsgerichte

AUTOMOBILSPORT

	Sportgericht	**Berufungsgericht**
Vorsitzender	RA Harald Schmeyer	RA Rainer Wicke
Stellvertreter	RD Heinz Schreiber	RA Walter Gräf
	RA Kimon Papachristopoulos	RA Philipp Ess

Beisitzer/Pool

Dirk Adorf	Wolfgang Dammert	RA Philipp Ess	Peter Fricke
Wolfgang Gastorfer	RA Claus Henkel	Ass. Wolfram Heymanns	Ing. Werner Horn
Friedhelm Kissel	Ralf Kleebusch	Hans-Walter Kling	Helmut Köhler
Dr. Ulrich Krumme	RA Thomas M. Laudage	RA Florian Malies	Bernd Mayländer
Wolfgang Mika	Jörg Müller	RA Dieter W. Roßkopf	Uwe Martin Schmidt
Bernd Schneider	Wolfgang Siering	Dipl.-Ing. Karl-Heinz Stegner	Karl-Heinz Stümpert
RA Volker Weingran	Waltraud Wünsch	Hans Zillner	

MOTORRADSPORT

	Sportgericht	**Berufungsgericht**
Vorsitzender	RA Stefan Steinle	RA Jörg Schmeißer
Stellvertreter	RA Felix Maurer	RA Tobias Ohr

Beisitzer/Pool

Marcel Dornhöfer	Collin Dugmore	Ulrich Ehlert	Maik Hänsel
RA Dr. Christian Krähe	RA Stefan Kruse	Klaus-Werner Mohr	Katja Poensgen
Klaus Poschner	RA Albrecht Reimann		

KONTROLLKOMMISSION

Vorsitzende: RAin Dr. Marion Schuster
Stellvertreterin: RAin Sandra Wilhelm

Beisitzer/Pool Automobil

Tanja Geilhausen	Ingo Güß	Maik Hänsel
Felix Holter	Ralph Kleebusch	Horst Seidel
Dipl.-Ing.Karl-Heinz Stegner	Sven Stoppe	Harry Stüber
Andreas Witkowski		

Beisitzer/Pool Motorrad

Dennis Broedel	Manfred Herget	Rüdiger Merdes
Karsten Schneider		

SONSTIGE FUNKTIONSTRÄGER

Anti-Doping-Beauftragter	Martin Schweiger
Ethikbeauftragter	Dr. Malte Pehl
Compliance-Beauftragte	RAin Regina Manz
Präsidialbeauftragter für Umweltfragen	Dr. Karl-Friedrich Ziegahn
Stv. Präsidialbeauftragte für Umweltfragen	Prof. Dr. Bettina Reuter
Verbandsarzt Automobilsport	Dr. Sven Marquardt
Verbandsarzt Motorradsport	Martin Schweiger

DMSB-Mitglieder

ADAC e. V.
Hansastraße 19, 80686 München
Tel. +49 89 7676-0, Fax 7676-2500
E-Mail: motorsport@adac.de

AvD e. V.
Goldsteinstraße 237, 60528 Frankfurt
Tel. +49 69 6606-0, Fax 6606-789
E-Mail: sport@avd.de

DMV e. V.
Otto-Fleck-Schneise 12, 60528 Frankfurt
Tel. +49 69 695002-0, Fax 695002-20
E-Mail: dmv@dmv-motorsport.de

Bayerischer Motorsport-Verband e.V.
Ridlerstraße 35, 80339 München
Tel. +49 89 5195-268
E-Mail: office@motorsport-bayern.de

Hessischer Fachverband für Motorsport e.V.
Lyoner Straße 22, 60528 Frankfurt
Tel. +49 69 66078609
E-Mail: info@hffm.info

Landesfachverband Brandenburgischer Motorsport e.V.
Heinitzstraße 43, 15562 Rüdersdorf
Tel. +49 33638 298190
E-Mail: lbm@lbm-motorsport.de

Landesfachverband für Motorsport Berlin e.V.
Sybelstraße 25, 10629 Berlin
Tel. +49 172 3207889, Fax +49 30 3240437
E-Mail: info@motorsport-berlin.de

Landesfachverband Motorsport Bremen e.V.
Bennigsenstraße 2-6, 28207 Bremen
Tel. +49 421 4994133
E-Mail: info@landesfachverband-motorsport-bremen.de

Landes-Motorsport-Fachverband e.V. Mecklenburg /Vorpommern
c/o Olaf Thätner
St.-Jürgen Straße 56, 18195 Tessin
Tel. +49 175 2079247
E-Mail: thaetner@motorsport-mv.de

Landes-Motorsport-Fachverband Hamburg e.V.
c/o ADAC Hansa
Amsinckstraße 41, 20097 Hamburg
Tel. +49 40 23919262, Fax 23919290
E-Mail: remo.schmidt@hsa.adac.de

Landesmotorsportfachverband Sachsen-Anhalt e.V.
Calber Landstraße 4, 06385 Aken
Tel. +49 34909 82182
E-Mail: LMFVSA@t-online.de
h.herzau@web.de

Motorsport-Union Saar e.V.
Tirolstraße 13, 66540 Neunkirchen-Wiebelskirchen
Tel. +49 682151603, +49 173 2910322
E-Mail: info@mu-saar.de

Motorsport-Verband Baden-Württemberg e.V.
c/o ADAC Südbaden
Am Predigertor 1, 79098 Freiburg
Tel. +49 761 3688240
E-Mail: info@motorsportverband-bw.de

Motorsport-Verband Nordrhein-Westfalen e.V.
Freie-Vogel-Straße 393, 44269 Dortmund
Tel. +49 521-1081154
E-Mail: info@mvnw.de

Motorsportverband Rheinland-Pfalz e.V.
Geschäftsstelle Viktoriastraße 15
56068 Koblenz
Tel. +49 261 1303259, Fax 1303299
E-Mail: info@mvrp.de

Niedersächsischer Fachverband für Motorsport e.V.
Lübecker Straße 17, 30880 Laatzen
Tel. +49 5102 901166, Fax 901169
E-Mail: info@nfm-info.de

Sächsischer Landesfachverband Motorsport e.V.
Hauptstraße 26, 09392 Auerbach/E.
Tel. +49 3721 22321, Fax 268110
E-Mail: ole.stark@slm-sachsen.de

Schleswig-Holsteinischer Fachverband für Motorsport e.V.
Holger Möller
Redderkamp 165, 24111 Kiel
Tel. +49 431 69578, +49 1511 1142937
E-Mail: holgerkomoeller@gmail.com

Thüringer Motorsport Bund e.V.
c/o Heiko Junge
Hesseröder Straße 4, 99734 Nordhausen
Tel.+49 3631 474661, +49 172 9227281
E-Mail: VizeSport@thueringer-motorsport.de

ACV Automobil-Club Verkehr e.V.
An der Wachsfabrik 5, 50996 Köln
Tel. +49 2236 94980, Fax +49 2236 9498298
E-Mail: acv@acv.de

ADMV e.V.
André Reichelt
Heinitzstraße 11, 15562 Rüdersdorf
Tel. +49 33638 486336, Fax 486339
E-Mail: info@admv.de

Porsche Club Deutschland e.V.
Gutenbergstraße 19, 70771 Echterdingen
Tel. +49 711 7504654, Fax 7504655
E-Mail: info@porsche-club-deutschland.de

Veteranen-Fahrzeug-Verband e.V. (VFV)
zentrales Sekretariat
Rosenweg 9a, 55294 Bodenheim
Tel. +49 175 6612817
E-Mail: sekretariat@veteranen-fahrzeug-verband.de

Vertreter des DMSB in den FIA- und CIK-Gremien

In den Gremien der FIA/CIK ist der DMSB durch nachfolgende Delegierte vertreten:

WMSC Kommitees

Circuit Sport Committee ..... Lutz Leif Linden
Drivers´ Committee ..... Anett Quandt
Historic Motor Sport Committee ..... Kai Zimmermann
Homologation Committee ..... Wolfgang Dammert
Road Sport Committee ..... Andreas Bachmeier
Sport Member Clubs Committee ..... Sarah Ahmed

Kommissionen

Circuits Commission ..... Mischa Eifert
Closed Road Commission ..... Andreas Spannbauer
Drag Racing Commission ..... Yasin Özer
Electric and New Energy Championships Commission ..... Thomas Voss
Esports Commission ..... Marc Hennerici
GT Commission ..... Lutz Leif Linden (Präsident)
GT Commission ..... Michael Rebhan
Hill Climb Commission ..... Marcus Malsch
Karting Commission ..... Daniel Schnarr
Medical Commission ..... Dr. Sven Marquardt
Off-Road Commission ..... Gordon Wühler
Sport Environment & Sustainability Commission ..... Thomas Heinrich
Sport Environment & Sustainability Commission ..... Dr. Karl-Friedrich Ziegahn
Sport Disability & Accessibility Commission ..... Josef Halter
Truck Racing Commission ..... Rolf Werner

International Tribunal and International Court of Appeal ..... Waltraud Wünsch

Vertreter des DMSB in den FIM-Gremien

In den Gremien der FIM ist der DMSB durch nachfolgende Delegierte vertreten:

Circuit Racing Commission (CCR): ..... Christian T. Schneider/Ralph Bohnhorst
Classic Motorcycles Commission (CMC) ..... Helmut Wittgens
Cross-Country Commission (CTT)..... Antonia Mandel
E-Bike-Commission (CEB): ..... Mario Berger
Enduro Commission (CEN): ..... André Rudolph
International Medical Commission (CML): ..... Martin Schweiger
International Sustainability Commission (CID): ..... Dr. Karl-Friedrich Ziegahn
International Technical Commission (CTI): ..... Joachim Milles/Bernd Schenkhut
List of the International Judges (LJI): ..... Stefan Steinle
Mobility Commission (CPM): ..... Olaf Biethan
Motocross Commission (CMS): ..... Andreas Kosbahn/Karsten Schneider
Touring and Leisure Commission (CTL): ..... Michael Weiss
Track Racing Commission (CCP): ..... Christian Froschauer
Trial Commission (CTR): ..... Uwe Liebig/Iris Oelschlegel

Vertreter des DMSB in den FIM Europe-Gremien

In den Gremien der FIM Europe ist der DMSB durch nachfolgende Delegierte vertreten:

Circuit Racing Commission: ..... Stefan Beck
Drag Racing Commission: ..... Jörg Bensemann
Enduro & Rally Commission: ..... Heiko Junge
Sustainability Commission: ..... Prof. Dr. Bettina Reuter
Motoball Commission: ..... Thomas Staudt
Motocross & Snowcross Commission: ..... Marcel Dornhöfer
SuperMoto Commission: ..... Daniel Kiefer
Track Racing Commission: ..... Sascha Dörner
Trial Commission…….…Andreas Reinshagen

Die Sportabteilungen der Mitgliedsvereine

ADAC-Sportabteilungen

ADAC, Ressort Motorsport
Hansastraße 19
80686 München
Leiter Motorsport und Klassik
stv. Vorsitzender ADAC Stiftung Sport:
Thomas Voss
Telefon: +49 89 767644 01
Mobil: +49 171 5555 611
E-Mail: thomas.voss@adac.de
Vorstandsvorsitzender ADAC Stiftung Sport:
Wolfgang Dürheimer
Ansprechpartner ADAC Stiftung Sport:
Judith Nießner
Telefon: +49 89 76764473
Fax: +49 89 76764430
E-Mail: judith.niessner@adac.de
Leiter Automobilsport:
Andreas Bachmeier
Telefon: +49 89 76764421
Fax: +49 89 76764430
E-Mail: andreas.bachmeier@adac.de
Leiter Motorradsport
Fabrian Schuster
Telefon: +49 89 76764451
E-Mail: fabian.schuster@adac.de

ADAC Berlin-Brandenburg
Janko Garbsch
Bundesallee 29/30
10717 Berlin
Telefon: +49 30 8686-284
Fax: +49 30 8686289
E-Mail: janko.garbsch@bbr.adac.de

ADAC Hansa (auch Mecklenburg-Vorpommern)
Remo Schmidt
Amsinckstraße 41
20097 Hamburg
Telefon: +49 40 23919-262
Fax: +49 40 23919-290
E-Mail: remo.schmidt@hsa.adac.de

ADAC Hessen-Thüringen
Oliver Lenhard
Lyoner Straße 22
60528 Frankfurt
Telefon: +49 69 6607-8602
Fax: +49 69 6607-8649
E-Mail: sport@hth.adac.de

ADAC Mittelrhein
Sascha Söffing
Viktoriastraße 15
56068 Koblenz
Telefon: +49 261 1303-265
Fax: +49 261 1303-299
E-Mail: sascha.soeffing@mrh.adac.de

ADAC Niedersachsen/Sachsen-Anhalt
Nancy Kahnt
Lübecker Straße 17
30880 Laatzen
Telefon: +49 5102 90-1166
Fax: +49 5102 90-1169
E-Mail: motorsport@nsa.adac.de

ADAC Nordbaden
Clemens Beha
Steinhäuserstraße 22
76135 Karlsruhe
Telefon: +49 721 8104-912Fax: +49 721 810815
E-Mail: sport.karlsruhe@nba.adac.de

ADAC Nordbayern
Petra Brunner
Äußere Sulzbacher Straße 98
90491 Nürnberg
Telefon: +49 911 9595-237
Fax: +49 911 9595-282
E-Mail: sport@nby.adac.de

ADAC Nordrhein
Mirco Hansen
Luxemburger Straße 169
50939 Köln
Telefon: +49 221 4727-702
Fax: +49 221 447-433
E-Mail: mirco.hansen@nrh.adac.de

ADAC Ostwestfalen-Lippe
Sebastian Tietz
Eckendorfer Straße 36
33609 Bielefeld
Telefon: +49 521 1081-151
Fax: +49 521 1081-250
E-Mail: sebastian.tietz@owl.adac.de

ADAC Pfalz
Benny Fath
Europastraße 1
67433 Neustadt
Telefon: +49 6321 8905-11
Fax: +49 6321 8905-58
E-Mail: benny.fath@pfa.adac.de

ADAC Saarland
Daniel Kiefer
Untertürkheimer Straße 39 – 41
66117 Saarbrücken
Telefon: +49 681 68700-31
Fax: +49 681 68700-30
E-Mail: daniel.kiefer@srl.adac.de

ADAC Sachsen
André Rudolph
Striesener Straße 37
01307 Dresden
Telefon: +49 351 4433-193
Fax: +49 351 4433-390
E-Mail: sport@sas.adac.de

ADAC Schleswig-Holstein
Thorsten Schulz
Saarbrückenstraße 54
24114 Kiel
Telefon: +49 431 6602-180
Fax: +49 431 6602-150
E-Mail: thorsten.schulz@sho.adac.de

ADAC Südbaden
Matthias Wolber
Am Predigertor 1
79098 Freiburg
Telefon: +49 761 3688-243
Fax: +49 761 36882-44
E-Mail: matthias.wolber@sba.adac.de

ADAC Südbayern
Yasin Özer
Ridlerstraße 35
80339 München
Telefon: +49 89 5195-110
Fax: +49 89 5195-478
E-Mail: sport@sby.adac.de

ADAC Weser-Ems
Katharina Meyer
Bennigsenstraße 2-6
28207 Bremen
Telefon: +49 421 4994-133
Fax: +49 421 4994-124
E-Mail: katharina.meyer@wem.adac.de

ADAC Westfalen
Wolfram Lehmann Freie-Vogel-Straße 393
44269 Dortmund
Telefon: +49 231 5499-231
Fax: +49 231 5499-237
E-Mail: wolfram.lehmann@wfa.adac.de

ADAC Württemberg
Ilona Zink
Am Neckartor 2
70190 Stuttgart
Telefon: +49 711 2800-139
Fax: +49 711 2800-123
E-Mail: sport@wtb.adac.de

AvD

AvD-Sportabteilung
Goldsteinstraße 237
60528 Frankfurt
Telefon: +49 69 6606-252
Fax: +49 69 6606-253
E-Mail: sport@avd.de

DMV

DMV-Sportabteilung
Marco Mander
Otto-Fleck-Schneise 12
60528 Frankfurt
Telefon: +49 69 695002-15
Fax: +49 69 695002-21
E-Mail: mander@dmv-motorsport.de

ADMV

ADMV-Sportabteilung
André Reichelt
Heinitzstraße 11
15562 Rüdersdorf
Telefon: +49 33638 486336
Fax: +49 33638 486339
E-Mail: info@admv.de

ACV

ACV Automobil-Club Verkehr
An der Wachsfabrik 5
50996 Köln
Telefon: +49 2236 94980
Fax: +49 2236 9498298
E-Mail: sport@acv.de

dmsj – deutsche motor sport jugend

dmsj-Vorstand

Vorsitzender

Jürgen Hieke
E-Mail: juergen.hieke-extern@dmsj.org

Stellv. Vorsitzender

Jan Seyffarth
E-Mail: jan.seyffarth-extern@dmsj.org

Vorstandsmitglied

Orestis Antonopoulos
E-Mail: orestis.antonopoulos-extern@dmsj.org

Vorstandsmitglied

Jann Philipp Wagner
E-Mail: jann-philipp.wagner-extern@dmsj.org

Vorstandsmitglied

N.N.

dmsj-Prädikate

Die dmsj – deutsche motor sport jugend schreibt für 2026 die folgenden Prädikate aus.

Die Prädikatsbestimmungen sind auf der dmsj-Homepage unter www.dmsj.org sowie auf der DMSB-Homepage unter www.dmsb.de veröffentlicht.

AUTOMOBILSPORT:

dmsj – Deutsche Kart-Slalom-Meisterschaft

dmsj – Deutsche Meisterschaft im inklusiven E-Kart-Slalom

dmsj – Deutsche Junioren-Slalom-Meisterschaft

dmsj – Deutsche Junioren-Autocross-Meisterschaft

dmsj – Deutsche Junioren-Rallycross-Meisterschaft

dmsj – Deutsche Junioren-Mini-Buggy Meisterschaft

dmsj – Deutscher Junioren-Drag-Racing-Pokal

dmsj – SimRacing-Junior-Cup

MOTORRADSPORT:

dmsj – Deutsche Jugend-Bahnsport-Meisterschaft

dmsj – Deutsche Enduro-Junioren-Meisterschaft

dmsj – Deutsche-Enduro-Jugend-Meisterschaft

dmsj – Deutsche Enduro-Jugend-Meisterschaft (U17)

dmsj – Deutsche Jugend-Motoball-Meisterschaft

dmsj – Deutsche Jugend-Motocross-Meisterschaft

dmsj – Deutsche Jugend-Trial-Meisterschaft

dmsj – Deutsche Mini- bzw. Pocket-Bike-Meisterschaft

dmsj - Internationaler Deutscher Junioren Meister Straßensport

dmsj – Deutsche Jugend-SuperMoto-Meisterschaft

dmsj – Internationale Deutsche Junioren-Straßensport-Meisterschaft

DMSB Academy

DMSB Academy Beirat

beirat@dmsb-academy.de

Vorsitzender

Sven Stoppe

Mitglied Ehrenamt

Stefan Beck

Mitglied Rettungsorganisationen

Michael Jacobi

Mitglied Sportwarte

Stefanie Srenk

Mitglied Trainerwesen

Jan Peters

Die Ausbildungs- und Prüfungsordnung sowie die folgenden Ausbildungsrichtlinien sind auf der Homepage der DMSB Academy unter www.dmsb-academy.de veröffentlicht:

- **Sportwarte/Automobilsport/Motorradsport/Rettungsorganisationen**
- **Sportwarte der Streckensicherung**
- **Sportwarte der DMSB-Staffel**

Verleihung des Großen OMK-Pokals (1977-1997)

und des DMSB-Pokals (ab 2001)

1977	Erwin Schmider
1978	Adolf Weil
1980	Anton Mang
1981	Anton Mang
1982	Anton Mang
1983	Egon Müller
1984	Werner Schwärzel/Andreas Huber
1985	Werner Schwärzel/Fritz Buck
1986	Gerhard Waibel
1987	Karl Maier
1988	Karl Maier
1989	Reinhold Roth
1990	Roland Diepold
1991	Gerd Riss
1992	Ralf Waldmann
1993	Dirk Raudies
1994	Klaus Weinmann/Thomas Weinmann
1995	Ralf Waldmann
1996	Gerd Riss
1997	Ralf Waldmann
2001	BMW AG
2002	Michael Schumacher
2003	Yamaha Motor Deutschland GmbH
2004	Walter Röhrl
2005	Robert Barth und Gerd Riss
2006	Hans Werner Aufrecht
2008	Bernd Schneider
2010	Sebastian Vettel
2012	Motocross Nationalmannschaft
2013	Norbert Haug
2014	Peter Geishecker
2015	Max Deubel
2016	Nico Rosberg
2018/ 2019	Hermann Tomczyk
2024/ 2025	Porsche AG

Verleihung des DMSB-Umweltpreises (ab 2001) und des DMSB-Nachhaltigkeitspreises (ab 2023)

2001	Motorclub Haßloch e.V. im ADAC
2002	AMC Hohe Aßlitz e.V. im ADAC Sonnefeld
2003	HJS Fahrzeugtechnik GmbH & Co KG
2004	MSC Rund um Zschopau e.V. im ADAC
2005	ADAC
2006	MSC Gaildorf e.V.
2007	MSC Braach 1980 e.V. im ADAC
2008	kom enterprise GmbH
2009	Kartsport Club Dresdner Verkehrsbetriebe e.V. im DMV
2010	Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
2011	MSF Idstedt e.V. im ADAC, AC Nordfriesland e.V. im ADAC, MSC Nordmark Kiel e.V. im ADAC
2012	Grüner Lausitzring
2013	MSC Osnabrück e.V. im ADAC
2014	MSC Schlüchtern e.V. im ADAC
2015	Bilster Berg Drive Resort GmbH & Co. KG
2016	MSC Grevenbroich e.V.
2018/2019	MSC Aufenau e. V. im DMV
2022/2023	Opel Automobile GmbH
2024/2025	ADAC Saarland e.V.

Verleihung des DMSB-Ehrenpreises (ab 2019)

2018/2019	Karl-Heinz Stegner
2022/2023	Jürgen Fabry
2024/2025	Friedhelm Kissel

S a t z u n g

des

DMSB - Deutscher Motor Sport Bund e.V.

§ 1
Name, Sitz und Geschäftsjahr

1. Der am 08.06.1997 in Frankfurt am Main gegründete Verband führt den Namen:

   DMSB - Deutscher Motor Sport Bund e.V.

2. Er hat seinen Sitz in Frankfurt/Main und ist in das Vereinsregister beim Amtsgericht Frankfurt/Main eingetragen.

3. Geschäftsjahr ist das Kalenderjahr.

§ 2
Zweck, Ziele und Aufgaben

1. Der DMSB übt die Sporthoheit für den Automobil- und Motorradsport für das gesamte Gebiet der Bundesrepublik Deutschland aus und vertritt den deutschen Automobil- und Motorradsport international als Mitglied in FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) und FIM (Fédération Internationale de Motocyclisme) sowie FIM Europe (Fédération Internationale Motocyclisme Europe).

2. [1]Zweck und Aufgabe des DMSB ist die Förderung des Motorsports unter besonderer Berücksichtigung der Jugendarbeit.
   [2]Den Satzungszweck verwirklicht der DMSB insbesondere durch
   a) die Wahrung der Belange seiner Mitglieder und der diesen angehörenden Motorsportler in Staat und Gesellschaft, in nationalen Sportorganisationen, insbesondere dem DOSB (Deutscher Olympischer Sportbund), sowie gegenüber den Medien und der Wirtschaft. [3]Er wahrt durch alle dazu geeigneten Maßnahmen die Interessen der Motorsportler im Allgemeinen und der mittelbaren Mitglieder (§5 Ziff.3) im Besonderen bei der Umsetzung deren Wunsches, Motorsport nach den Regeln des DMSB zu betreiben. [4]Er führt unter Wahrung des Gleichbehandlungsgrundsatzes seine Aufgaben in parteipolitischer und konfessioneller Neutralität durch.

   b) die Überwachung der Durchführung des Motorsports, soweit er in seinem Zuständigkeitsbereich liegt, im gesamten Gebiet der Bundesrepublik Deutschland nach einheitlichen Regeln. [3]Hierzu kann sich der DMSB auch der Trägervereine und der dem DMSB angehörenden Landesmotorsportfachverbände (LMFV) bedienen. [4]Im Rahmen seiner Aufgaben erkennt der DMSB die Verbandsstatuten, Sportgesetze und –-gerichtsbarkeiten von FIA, FIM, FIM Europe und DOSB an und unterwirft sich diesen. [5]Er verwirklicht diese Aufgaben u.a. durch die Aufstellung, Durchsetzung und Überwachung einheitlicher Sportregeln für den Automobil- und Motorradsport in Übereinstimmung mit den von FIA, FIM, FIM Europe sowie DOSB aufgestellten Statuten und Sportgesetzen. [6]In Ausübung seiner satzungsmäßigen Aufgaben führt der DMSB die Sportgerichtsbarkeit durch und erlässt Verbandsordnungen mit verbindlicher Wirkung für seine Mitglieder.
   c) die Durchsetzung des Dopingverbots. [3]Zu diesem Zweck nimmt der DMSB am Dopingkontrollsystem der Nationalen Anti-Doping-Agentur (NADA) und der internationalen Fachverbände teil.
   [4]In dem vom DMSB geregelten Motorsport sind DMSB, NADA und die internationalen Fachsportverbände berechtigt, Dopingkontrollen während und außerhalb der Veranstaltungen durchzuführen.

[5]Einzelheiten zur Verfolgung und Ahndung von Verstößen regeln in ihrer jeweils aktuellen Fassung die internationalen Sportgesetze von FIA, FIM und FIM Europe sowie die internationalen Anti-Doping-Bestimmungen der FIA, die internationalen Anti-Doping-Codes der FIM und FIM Europe, die nationalen DMSB-Anti-Doping-Bestimmungen, der NADA-Code und die „Liste der verbotenen Substanzen und Methoden“ der Welt-Anti-Doping-Agentur, die allesamt nicht Bestandteil dieser Satzung sind. [6]Die Verfahren werden nach den internationalen Verfahrensregelungen, dem DMSB-Anti-Doping-Code, der Sportschiedsgerichtsordnung der Deutschen Institution für Schiedsgerichtsbarkeit e.V. (DIS) und den Verfahrensregelungen des NADA-Codes durchgeführt. [7]Zuständige Disziplinarorgane im Sinne des DMSB-Anti-Doping-Codes sind die Deutsche Institution für Schiedsgerichtsbarkeit e.V. (DIS) und das Court of Arbitration for Sport (CAS).

d) die Unterstützung und Entwicklung des Spitzen-, Leistungs- und Breitensports, des Amateur- und Freizeitsports sowie des Kinder- und Jugendsports sowie des innovativen Motorsports.

e) die Zulassung von Sportwarten, Trainern und Übungsleitern sowie ihre Aus-, Fort- und Weiterbildung und die von ehren- und hauptamtlichen Vereins- und Verbandsmitarbeitern zu regeln und zu fördern.

f) Informations- und Verbesserungsmaßnahmen um die Sicherheit und Nachhaltigkeit im Motorsport zu fördern.

g) die Beachtung der erforderlichen Maßnahmen zum Schutz der Natur und Umwelt.

h) die Pflege und Förderung des Ehrenamts.

3. a) Im Rahmen der vorgenannten Aufgaben (Ziffern 1 und 2) obliegt dem DMSB:

- [1]Die Ausschreibung seiner Prädikate, Serien oder Veranstaltungen, die Erstellung des Kalenders hierfür sowie die Abwicklung dieser Prädikate, Serien und Veranstaltungen. [2]Dies umfasst auch die Delegierung seiner Prädikate auf einen oder mehrere Trägervereine.

- Die Ausgabe von Lizenzen für die Teilnahme an den vorgenannten Prädikaten, Serien oder Veranstaltungen sowie der internationalen Lizenzen.

b) Den Mitgliedern bleibt das Recht unbenommen, eigene Prädikate, Serien oder Veranstaltungen auszuschreiben und durchzuführen, deren Genehmigung durch den DMSB zu erteilen ist, sofern sie dessen Regeln beachten und einhalten.

c) Der DMSB soll keine neuen Prädikate, Serien oder Veranstaltungen, die in Konkurrenz zu bestehenden oder konkret geplanten Prädikaten, Serien oder Veranstaltungen des DMSB oder eines seiner Mitglieder stehen, genehmigen, es sei denn, der DMSB beteiligt sich daran als Promoter und/oder Veranstalter und/oder Lizenzgeber.

d) Erhalten Prädikate, Cups, Serien oder sonstige Veranstaltungen der Mitglieder i.S.d. § 2 Ziffer 3b), an denen der DMSB nicht beteiligt ist, auf deren Antrag ein Prädikat des DMSB, so erhält der DMSB die hierfür vorgesehene Lizenzgebühr. Die Rechte zur Kalenderplanung, Erstellung des Reglements sowie zur Vermarktung verbleiben jedoch dem Mitglied.

§ 3
Grundsätze

1. Der DMSB bekennt sich zum aktiven Kampf gegen jegliche Form von Gewalt im Sport, unabhängig davon, ob sie körperlicher, seelischer oder sexualisierter Art ist.

2. [1]Der DMSB bekennt sich zur aktiven Umsetzung der Integration und Inklusion im Sport und tritt für eine gleichberechtigte Teilhabe unabhängig von Geschlecht im Sport ein. [2]Zu allen Ämtern besteht gleichberechtigter Zugang.

3. DMSB bekennt sich zu den Grundsätzen guter Verbandsführung (Good Governance).

4. Der DMSB, die Mitglieder der Organe, die haupt- und ehrenamtlichen Mitarbeiter und sonstigen Mitarbeiter und Vertreter des DMSB erkennen die Satzung und Ordnungen, die auf ihnen basierenden Leitlinien, die Kodizes, die Compliance-Richtlinien sowie die weiteren Vereinbarungen des DMSB und die sich hieraus ableitenden Werte an.

§ 4
Gemeinnützigkeit

1. Der DMSB dient ausschließlich und unmittelbar gemeinnützigen Zwecken i.S.d. Abschnitts „Steuerbegünstigte Zwecke“, §§ 51 ff. der Abgabenordnung.

2. [1]Der DMSB ist selbstlos tätig; er verfolgt nicht in erster Linie eigenwirtschaftliche Zwecke. [2]Dem ideellen Zweck der Förderung des Motorsports ist die zur Erreichung des Verbandszwecks erforderliche eigenwirtschaftliche Betätigung untergeordnet. [3]Haushaltsmittel des DMSB dürfen nur für die satzungsgemäßen Zwecke verwendet werden. [4]Die Mitglieder erhalten keine Zuwendungen aus Mitteln der Körperschaft. [5]Es darf keine Person durch Ausgaben, die dem Zweck des DMSB fremd sind, oder durch unverhältnismäßig hohe Vergütungen begünstigt werden.

3. [1]Die Mitglieder der Organe und Gremien arbeiten grundsätzlich ehrenamtlich, soweit nachfolgend nichts anderes bestimmt ist; nachgewiesene Auslagen werden im Rahmen einer Reisekostenordnung erstattet. [2]Das Präsidium kann bei Bedarf und unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Verhältnisse und der Haushaltslage beschließen, dass Mitglieder der Organe und Gremien entgeltlich auf Grundlage eines Dienstvertrags oder gegen Zahlung einer pauschalierten Aufwandsentschädigung tätig werden. [3]Für die Entscheidung über Vertragsbeginn, Vertragsinhalt und Vertragsende ist der hauptamtliche Vorstand gem. § 26 BGB zuständig. [4]Für das Präsidium entscheidet über die Höhe der Vergütung ein dreiköpfiger Ausschuss, der aus Mitgliedern der Trägervereine besteht, die nicht dem Präsidium angehören. [5]Näheres regelt eine vom Präsidium zu beschließende Geschäftsordnung. [6]Eine Rückzahlung von Mitgliedsbeiträgen oder Spenden ist nicht zulässig.

§ 5
Mitgliedschaft

1. a) Trägervereine sind der Allgemeine Deutsche Automobil-Club e.V. (ADAC), der Automobilclub von Deutschland e.V. (AvD) und Deutscher Motorsport Verband e.V. (DMV).

   b) Sonstige Motorsportverbände:

   Mitglieder des DMSB können alle Motorsportverbände mit Sitz in Deutschland werden, deren satzungsgemäßes Ziel die Ausübung des Automobil- und/oder Motorradsports ist, die bundesweit oder in mindestens 5 Bundesländern organisiert sind und über 500 gemeldete, aktiv Motorsport treibende Einzelmitglieder haben.

   c) Landesmotorsportfachverbände:

   Mitglieder des Vereins können alle Landesmotorsportfachverbände (LMFV) werden, die dem jeweiligen Landessportbund angehören, den Mitgliedern sämtlicher Motorsportverbände offen stehen, im Vereinsregister als e.V. eingetragen und von den zuständigen Finanzbehörden als gemeinnützig anerkannt sind.

   d) Sonstige Mitglieder:

   Mitglieder des DMSB können sonstige überregionale Vereinigungen werden, deren Mitglieder ihren Sitz in mindestens 5 Bundesländern haben und die die Aufgaben und Ziele des Motorsports nachweislich und auf Dauer unterstützen und selbst verfolgen.

2. [1]Weitere Voraussetzung für die Mitgliedschaft ist die Anerkennung des DMSB als einzigen nationalen Spitzenverband des Motorsports und als überregionalen Dachverband durch die Mitglieder i.S.d. Ziffer 1. [2]Diese müssen ebenso die Verbindlichkeit der Satzung des DMSB und dessen Ordnungen anerkennen. [3]Die Satzungen der Mitglieder dürfen zur Satzung des DMSB sowie den Statuten und den Sportgesetzen von FIA/FIM/FIM Europe /DOSB und DMSB nicht im Widerspruch stehen.

3. [1]Durch die Mitgliedschaft im DMSB gelten die dem Mitglied angeschlossenen Vereine bzw. Vereinsabteilungen als Vereine des DMSB und die den angeschlossenen Vereinen bzw. Vereinsabteilungen angehörenden und am Motorsport teilnehmenden Mitglieder, ehren- und hauptamtlichen Mitarbeiter sowie Veranstalter einzeln als mittelbare Mitglieder des DMSB, auf welche die Bestimmungen dieser Satzung, mit Ausnahme der §§ 6 und 9 entsprechend Anwendung finden. [2]Die mittelbaren Mitglieder im Zuständigkeitsbereich des DMSB unterliegen auch den vom DMSB erlassenen Statuten und sportlichen Regularien sowie der Verbandsgerichtsbarkeit und sonstigen Beschlüssen und Entscheidungen des DMSB.

4. [1]Aufnahmeanträge sind schriftlich an den hauptamtlichen Vorstand zu richten, der diese dem Präsidium zur Kenntnis bringt. [2]Dieses legt die Anträge mit einer Stellungnahme und Beschlussempfehlung der Mitgliederversammlung zur Entscheidung vor. [3]Die Aufnahme eines neuen Mitgliedes bedarf der 3/4 Stimmenmehrheit der Mitgliederversammlung.

5. [1]Die Mitgliederversammlung kann Persönlichkeiten, die sich im Sinne der Zielsetzung des DMSB besonders verdient gemacht haben, auf Vorschlag des Präsidiums zu Ehrenpräsidenten und/oder Ehrenmitgliedern ernennen. [2]Ehrenmitglieder und Ehrenpräsidenten haben Teilnahme- und Rederecht, jedoch kein Stimmrecht in der Mitgliederversammlung.

6. Einzelheiten zu den Voraussetzungen der Mitgliedschaft und dem Aufnahmeverfahren werden in Aufnahmerichtlinien des DMSB niedergelegt, die vom Präsidium erlassen werden.

§ 6
Beiträge

[1]Zur Erfüllung der Aufgaben des DMSB werden von den Mitgliedern Jahresbeiträge erhoben, deren Höhe durch die Mitgliederversammlung in einer Beitragsordnung festgelegt wird. [2]Die Bemessungsgrundlage für die Höhe des Beitrages der LMFV ist die Zahl der von ihnen bzw. von den angeschlossenen Vereinen vertretenen Einzelmitglieder. [3]Maßgeblich sind die bei den jeweiligen Landessportverbänden/Landessportbünden gemeldeten Mitgliederzahlen der LMFV zum Stichtag 31.12. des Vorjahres.

§ 7
Austritt, Erlöschen, Ausschluss

1. Die Beendigung der Mitgliedschaft im DMSB kann nur für den Schluss des Geschäftsjahres bis spätestens zum 30.06. des betreffenden Jahres schriftlich per Einschreiben/Rückschein an den hauptamtlichen Vorstand, der diesen dem Präsidium zur Kenntnis bringt, erfolgen (Austritt).

2. [1]Während eines Beitragsrückstandes ruhen alle Mitgliedsrechte sowie die Rechte der ihm angeschlossenen Mitgliedsvereine und deren Mitglieder (§ 5 Ziffer 3). [2]Die Mitgliedspflichten, insbesondere die der Beitragszahlung, bleiben davon unberührt. [3]Die Mitgliedschaft erlischt ohne weiteres 5 Monate nach Beitragsfälligkeit, wenn in dieser Zeit der Beitragsrückstand erfolglos angemahnt wurde.

3. [1]Die Mitgliedschaft kann bei groben Verstößen des Mitgliedes gegen Ziele und Zwecke des DMSB sowie gegen dessen Satzung gelöscht werden (Ausschluss). [2]Der Ausschluss erfolgt auf Antrag des Präsidiums durch die Mitgliederversammlung, die mit 3/4 Mehrheit entscheidet, wobei wenigstens 3/4 sämtlicher Mitglieder vertreten sein müssen. [3]Der Ausschluss-Antrag ist dem

betreffenden Mitglied unverzüglich, spätestens mit der Einladung zu der Mitgliederversammlung, die über den Ausschluss entscheiden soll, in Abschrift zu übersenden. [4]Das betreffende Mitglied kann schriftlich oder mündlich in der Mitgliederversammlung zum Ausschluss-Antrag Stellung nehmen. [5]Der begründete Ausschließungsbeschluss wird dem betroffenen Mitglied vom Präsidium schriftlich bekannt gemacht.

§ 8
Organe

Die Organe des DMSB sind:

- die Mitgliederversammlung
- das Präsidium
- der hauptamtliche Vorstand
- der Beirat
- die Verbandsgerichte

§ 9
Mitgliederversammlung

1. [1]Die Mitgliederversammlung ist das oberste Organ des DMSB. [2]Sie wählt die Mitglieder des Präsidiums sowie die Rechnungsprüfer. [3]Sie genehmigt den Jahresabschluss, den Haushaltsvoranschlag, nimmt die Jahresberichte von Präsidium und Kassenprüfer entgegen, beschließt über die Entlastung des Präsidiums und legt die Mitgliedsbeiträge fest. [4]Sie beschließt außerdem über Satzungsänderungen, über die Aufnahme und den Ausschluss von Mitgliedern sowie über die Ernennung von Ehrenpräsidenten und/oder Ehrenmitgliedern. [5]Sie entscheidet auf Antrag des Präsidiums über grundsätzliche Maßnahmen zur Erfüllung der Ziele und Zwecke des DMSB. [6]Die Beschlüsse der Mitgliederversammlung treten, soweit nicht ausdrücklich anders beschlossen oder gesetzlich bestimmt, mit ihrer Verabschiedung in Kraft.

2. [1]Die Mitgliederversammlung besteht aus den von den Mitgliedern entsandten Delegierten, den Vertretern der Motorsportjugend (§ 19) sowie den Mitgliedern des Präsidiums. [2]Die Delegierten bzw. die Ersatzdelegierten sowie die Vertreter der Motorsportjugend sind dem Präsidium spätestens drei Wochen vor der Mitgliederversammlung schriftlich mitzuteilen.

   [3]Die Gesamtzahl der Stimmen in der Mitgliederversammlung (Gesamtstimmenzahl) ist auf maximal 100 begrenzt. Hiervon entfallen auf folgende Mitgliedergruppen:

2.1 [1]Trägervereine jeweils 14 Stimmen; darüber hinaus entsprechend dem Lizenznehmeranteil der Trägervereine insgesamt 10 Zusatzstimmen. [2]Dieser Anteil wird nach dem d'hondtschen Verfahren errechnet aufgrund der Gesamtzahl der DMSB-Lizenzen, die über die Trägervereine bezogen werden, berechnet zum Stichtag 31.12. des Vorjahres, wobei jeder Trägerverein mindestens eine Zusatzstimme erhält.
[3]Jeder Trägerverein übt sein Stimmrecht durch einen oder mehrere Delegierte aus.

[4]Bei Wegfall eines Trägervereins wachsen dessen Stimmen zu gleichen Anteilen den verbleibenden Trägervereinen zu.

2.2 [1]Sonstige Motorsportverbände (§ 5 Ziffer 1 b) insgesamt maximal 4 Stimmen.

[2]Bis 4 solcher Mitglieder entsendet jedes Mitglied einen Delegierten mit 1 Stimme. [3]Bei mehr als 4 solcher Mitglieder werden sie gemeinsam durch von ihnen zu wählende Delegierte mit insgesamt 4 Stimmen vertreten. [4]Bei der Wahl der gemeinsamen Delegierten hat jedes Mitglied 1 Stimme.

2.3 [1]Maximal 16 Landesmotorsportfachverbände mit höchstens 32 Stimmen.

[2]Den Landesmotorsportfachverbänden steht jeweils 1 Grundstimme zu. [3]Hinzu kommt entsprechend der Anzahl der beigetretenen LMFV je 1 Zusatzstimme. [4]Diese maximal 16 zusätzlichen Stimmen werden unter Zugrundelegung der gesamten, in den beigetretenen LMFV organisierten Einzelmitglieder nach dem d'hondtschen Verfahren verteilt. [5]Die hierfür maßgeblichen Zahlen sind die bei den jeweiligen Landessportbünden zum Stichtag 31.12. des Vorjahres gemeldeten Mitgliederzahlen der LMFV.

2.4 [1]Sonstige Mitglieder gemäß § 5 Ziffer 1 d) maximal 4 Stimmen.
[2]Ziffer 2.2 Sätze 2 bis 4 gelten entsprechend.

2.5 Die 3 Vertreter der Motorsportjugend jeweils 1 Stimme (siehe § 19 Absatz 2).

2.6 Die Mitglieder des Präsidiums jeweils 1 Stimme.

3. [1]Die Übertragung des Stimmrechts auf andere Stimmberechtigte ist zulässig. [2]Ein Stimmberechtigter darf dabei nicht mehr als 7 Stimmen auf sich vereinigen.

4. [1]Einladungen zur ordentlichen Mitgliederversammlung sind durch den Präsidenten, im Verhinderungsfall durch dessen Stellvertreter, den Mitgliedern per E-Mail unter Beifügung der Tagesordnung spätestens 6 Wochen vor dem Versammlungstermin zu übersenden. [2] Unterlagen zur Mitgliederversammlung werden den Mitgliedern und Delegierten spätestens 3 Wochen vor dem Versammlungstermin per E-Mail übersandt. [3]Es wird Es wird für den E-Mail-Versand die E-Mail-Adresse verwandt, welche das Mitglied dem DMSB bekanntgegeben hat. [4]Ordentliche Mitgliederversammlungen sollen in der ersten Hälfte eines jeden Kalenderjahres stattfinden.

5. [1]Die Mitgliederversammlung kann als virtuelle Mitgliederversammlung durchgeführt werden. [2]Eine Kombination von Präsenzversammlung und virtueller Mitgliederversammlung ist möglich, indem den Mitgliedern die Möglichkeit eröffnet wird, an der Präsenzsitzung mittels Onlinekonferenz teilzunehmen. [3]Das Präsidium entscheidet über die Form der Mitgliederversammlung und teilt diese in der Einladung mit.

[4]Die virtuelle Mitgliederversammlung wird nach den Grundsätzen der geschlossenen Benutzergruppe in einem Chat-Raum oder einem anderen geeignetem System durchgeführt, zu dem nur Mitglieder durch Eingabe ihrer Legitimationsdaten und einem nur für die Mitgliederversammlung gültigem Zugangswort Zugang haben. [5]Die Legitimationsdaten werden mit der Einladung mitgeteilt. [6]Das Zugangswort wird spätestens vier Tage vor der virtuellen Mitgliederversammlung an die vom Mitglied mitgeteilte E-Mailadresse übersendet. [7]Die Mitglieder sind verpflichtet, ihre Legitimationsdaten und das Zugangswort für die virtuelle Mitgliederversammlung keinem Dritten, der nicht Mitglied ist, zugänglich zu machen und unter Verschluss zu halten.

[8]Online Beschlussfassung ist möglich.

[9]Weitere Einzelheiten zur virtuellen Mitgliederversammlung sind in einer von dem Präsidium beschlossenen Ordnung festgelegt.

[10]Eine virtuelle Mitgliederversammlung über die Auflösung des DMSB ist unzulässig.

6. Außerordentliche Mitgliederversammlungen sind einzuberufen bei entsprechendem Beschluss des Präsidiums oder nach schriftlich eingereichtem Antrag von mindestens 1/7 der Mitgliederstimmen, wobei Zweck und Gründe für die Versammlung angegeben werden müssen.

7. [1]Anträge zur Mitgliederversammlung können vom Präsidium oder von mindestens 1/10 der Mitgliederstimmen gestellt werden. [2]Anträge von Mitgliedern müssen mindestens drei Wochen vor dem Versammlungstermin schriftlich beim Präsidenten eingegangen sein. [3]Nicht fristgerecht vorgelegte Anträge (Dringlichkeitsanträge) können nur bei Zustimmung einer 3/4 Mehrheit behandelt werden. [4]Dringlichkeitsanträge auf Abberufung von Mitgliedern des Präsidiums und auf Satzungsänderungen sind nicht zulässig.

8. [1]Die Mitgliederversammlung ist beschlussfähig, wenn mindestens 2/3 der Gesamtstimmenzahl der beigetretenen Mitglieder vertreten ist. [2]Bei Beschlussunfähigkeit ist der Präsident, bzw. dessen Stellvertreter, verpflichtet, binnen 30 Tagen eine zweite Mitgliederversammlung mit derselben Tagesordnung einzuberufen. [3]Diese ist ohne Rücksicht auf die Zahl der Erschienenen beschlussfähig; hierauf ist in der Einladung hinzuweisen.

9. [1]Die Beschlüsse der Mitgliederversammlung werden, soweit die Satzung nichts anderes bestimmt, mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen gefasst. [2]Stimmenthaltungen werden wie nicht abgegebene Stimmen behandelt, ebenso abgegebene ungültige und - bei Abstimmung mit Stimmzettel - unbeschriftete Stimmzettel. Stimmengleichheit gilt als Ablehnung.

   [3]Beschlussfassungen über Satzungsänderungen, die Aufnahme und der Ausschluss von Mitgliedern sowie die Auflösung des Verbandes bedürfen einer 3/4-Mehrheit der abgegebenen Stimmen, wobei für Ausschlussbeschlüsse die Stimmen des auszuschließenden Mitgliedes nicht mitgezählt werden dürfen.

   [4]Abstimmungen erfolgen offen durch Handzeichen. [5]Die Mitgliederversammlung kann mit einfacher Mehrheit beschließen, eine Abstimmung mit verdecktem Stimmzettel durchzuführen; diese Beschlussfassung erfolgt offen. [6]Wahlen werden nach Maßgabe von § 17 durchgeführt.

10. [1]Die Mitgliederversammlung wird geleitet von einem Versammlungsleiter. [2]Die Versammlungsleitung wird gemäß Beschluss des Präsidiums übertragen auf ein vom Präsidium benanntes Mitglied des Präsidiums oder des hauptamtlichen Vorstands. [3]Über jede Versammlung ist ein Protokoll anzufertigen, das vom Protokollführer, dem Versammlungsleiter und einem Mitglied des Präsidiums zu unterzeichnen und den Mitgliedern spätestens sechs Wochen nach der Mitgliederversammlung zur Kenntnis zu geben ist. [4]Geht innerhalb von drei Wochen nach der Kenntnisnahme kein Widerspruch durch Mitglieder ein, gilt das Protokoll als genehmigt. [5]Eingehende Widersprüche sind auf der nächsten Mitgliederversammlung zu behandeln.

§ 10
Präsidium

1. [1]Das Präsidium setzt sich aus dem Präsidenten (1. Präsidiumsmitglied) und vier weiteren Präsidiumsmitgliedern (2., 3., 4., 5. Präsidiumsmitglied) zusammen. [2]Die Ressortzuständigkeiten der Präsidiumsmitglieder sind in der Geschäftsordnung des Präsidiums festgelegt.

   [3]Das Präsidium beruft aus den Reihen der Präsidiumsmitglieder einen Stellvertreter des Präsidenten für jeweils 1 Jahr und beschließt die Verteilung der Ressorts auf die Präsidiumsmitglieder. [4]Ungeachtet ihrer Gesamtverantwortung für die Belange des DMSB üben die Mitglieder des Präsidiums ihre Ämter nach den Ressortzuständigkeiten aus.

2. [1]Die Mitglieder des Präsidiums werden von der Mitgliederversammlung gewählt. [2]Ein Mitglied (§ 5 Ziffer 1) kann im Präsidium höchstens 3 Präsidiumspositionen besetzen. [3]Jedes Mitglied kann bis zu 3 verschiedene Kandidatenvorschläge für jedes zu wählende Präsidiumsmitglied vorschlagen. [4]Die Kandidatenvorschläge sind spätestens 8 Wochen vor dem Termin der Mitgliederversammlung dem Präsidium einzureichen. [5]Fristgerecht eingereichte Wahlvorschläge werden den Mitgliedern mit dem Versand der Sitzungsunterlagen übersandt. [6]Soweit im Rahmen einer Mitgliederversammlung offene Präsidiumspositionen nicht oder nicht alle mangels erforderlicher Wahlmehrheit besetzt wurden, können die Mitglieder in Hinblick auf die ausstehende Wahl zum Präsidium einen Antrag an das Präsidium auf eine außerordentliche Mitgliederversammlung zur Durchführung einer weiteren Wahl stellen. [7]Stellt kein Mitglied innerhalb von 60 Tagen ab der Mitgliederversammlung einen entsprechenden Antrag, kommt Ziffer 3 Satz 3 zur Anwendung. [8]Ebenso findet Ziffer 3 Satz 3 Anwendung, wenn ein Mitglied keinen der vorgeschlagenen Kandidaten durchsetzen konnte. [9]Hat ein von einem Mitglied vorgeschlagener Kandidat die zur Wahl erforderliche Mehrheit nicht erreicht, kann er für die vorgeschlagene Präsidiumsposition nicht erneut zur Wahl auf derselben oder nachfolgenden Mitgliederversammlung, vorgeschlagen werden.

3. [1]Die Amtsdauer der Mitglieder des Präsidiums beträgt 4 Jahre, gerechnet von ordentlicher Mitgliederversammlung zu ordentlicher Mitgliederversammlung. [2]Die in Ziffer 1 unter den ungeraden Nummern bezeichneten Präsidiumsmitglieder stehen jeweils im 2-Jahreswechsel mit den unter den geraden Nummern bezeichneten Präsidiumsmitgliedern zur Wahl. [3]Scheidet ein Präsidiumsmitglied während seiner Amtsperiode aus, bilden die übrigen Mitglieder allein das Präsidium, beschließen über die Wahrnehmung des freigewordenen Amtes bis zur nächsten Mitgliederversammlung und übertragen die freigewordene Stimme auf eines der verbleibenden Präsidiumsmitglieder. [4]Auf dieser wird ein Nachfolger für die restliche Amtsdauer bestellt. [5]Die Wiederwahlen von Präsidiumsmitgliedern sind möglich. [6]Wählbar sind nur natürliche Personen, welche am Tag der Wahl das 75. Lebensjahr noch nicht vollendet haben (Stichtagsreglung).

4. [1]Das Präsidium nimmt seine Aufgaben und Befugnisse entsprechend dieser Satzung wahr und gibt sich zu diesem Zweck eine Geschäftsordnung, die u.a. das Verfahren für die Ressortzuteilung auf die einzelnen Präsidiumsmitglieder näher regelt. [2]Der Präsident oder im Verhinderungsfall sein Stellvertreter beruft das Präsidium zu den Sitzungen ein. [3]Diese finden mindestens halbjährlich statt, bei Bedarf sind auch mehrere Sitzungen möglich. [4]Die Einberufung soll mit einer Frist von mindestens 10 Tagen unter Beifügung der Tagesordnung erfolgen. [5]Sitzungen sind auch auf schriftliches Verlangen einer Mehrheit der Präsidiumsmitglieder innerhalb von zwei Wochen nach Zugang des Verlangens einzuberufen. [6]Die Leitung der Sitzungen obliegt dem Präsidenten, bei dessen Verhinderung seinem Stellvertreter oder einem vom Präsidium benannten Mitglied des Präsidiums. [7]Über Sitzungen und Beschlüsse des Präsidiums ist ein Protokoll zu führen, welches vom Sitzungsleiter zu unterzeichnen ist.

5. [1]Das Präsidium entscheidet mit einer 3/5 Mehrheit. [2]Für die Beschlussfassung gem. § 2 Ziffer 3a und c ist eine 4/5 Mehrheit erforderlich. [3]Im Übrigen gelten § 9 Ziffer 7 Sätze 2 und 3 entsprechend. Präsidiumsmitglieder, die gem. Ziffer 3 das Amt eines vorzeitig ausgeschiedenen Mitgliedes wahrnehmen, haben eine 2. Stimme.

   [4]Das Präsidium ist beschlussfähig, wenn mindestens 4 Mitglieder anwesend sind. [5]Für den Fall, dass Beschlussfähigkeit nicht gegeben ist, kann über die Punkte der Tagesordnung im schriftlichen Verfahren (Ziffer 6) entschieden werden, ohne dass es einer besonderen Dringlichkeit bedarf.

6. [1]Ferner ist die virtuelle, schriftliche oder telefonische Abstimmung zulässig. Beschlussfähigkeit ist nur gegeben, wenn mindestens 3 Präsidiumsmitglieder sich an der Stimmabgabe beteiligen.

   [2]Die schriftliche Abstimmung ist auch durch Stimmabgabe per E-Mail zulässig.

   [3]Für die schriftliche Abgabe der Stimme ist dem Präsidiumsmitglied durch den Präsidenten, im Verhinderungsfall durch dessen Stellvertreter, ein Termin zur Stimmabgabe mit einer Frist von mindestens 7 Arbeitstagen vom Tage der Absendung der Aufforderung zu benennen, bei Stimmabgabe per E-Mail-Mitteilung kann diese Frist verkürzt werden, wobei eine Mindestfrist von 48 Stunden zu wahren ist.

7. [1]Dem Präsidium obliegt die Bestellung und Abberufung der Mitglieder des hauptamtlichen Vorstands sowie der Abschluss und die Beendigung der entsprechenden Dienstverträge einschließlich der Festlegung über die Besoldung der hauptamtlichen Vorstandsmitglieder. [2]Es nimmt alle Rechte und Pflichten als Arbeitgeber gegenüber dem hauptamtlichen Vorstand wahr. [3]Die Entlastung des hauptamtlichen Vorstands erfolgt durch das Präsidium.

8. [1]Dem Präsidium obliegt die Aufsicht für die Aufgaben gem. § 2. [2]Ihm obliegt die Verabschiedung der vom hauptamtlichen Vorstand entwickelten Strategien und Positionspapiere. [3]Die Mitglieder des Präsidiums wirken aktiv an der Realisierung von Zielen und Maßnahmen des DMSB mit. [4]Das Präsidium berät und beaufsichtigt den hauptamtlichen Vorstand bei seiner Arbeit und ist diesem gegenüber weisungsbefugt. [5]Es achtet auf die Umsetzung der Beschlüsse der Mitgliederversammlung und des Präsidiums durch den hauptamtlichen Vorstand und überwacht dessen Geschäftsführung.
   [6]Das Präsidium repräsentiert den DMSB und erfüllt die ihm übertragenen satzungsgemäßen Aufgaben. [7]Es repräsentiert den DMSB in nationalen wie internationalen Gremien und

Mitgliederversammlungen. [8]Jedes Präsidiumsmitglied ist im Außenverhältnis für sein Ressort, gemäß Geschäftsordnung des Präsidiums, Repräsentant des Verbandes.
[9]Dem Präsidium obliegt die Beschlussfassung über die Feststellung des Jahresabschlusses und den Ausweis der Rücklagen.

9. [1]Das Präsidium bestätigt die Vertreter des DMSB für die nationalen Kommissionen und weiteren Gremien. [2]Das Präsidium benennt die Personen, die für internationale Kommissionen kandidieren sollen. [3]Außerdem benennt das Präsidium Vorsitzende und Beisitzer der Verbandsgerichte. [4]Voraussetzung für die Berufung zum Vorsitzenden ist die Befähigung zum Richteramt. [5]Das Präsidium kann weitere Gremien zur Unterstützung seiner oder der Tätigkeit des hauptamtlichen Vorstands einberufen.

10. [1]Das Präsidium unterstützt die Tätigkeit der Kommissionen, weiteren Gremien sowie ehrenamtlichen Mitarbeiter und Vertreter des DMSB.
[2]Das Präsidium ist berechtigt, Mitglieder der Kommissionen, weiteren Gremien sowie die ehrenamtlichen Mitarbeiter und Vertreter des DMSB bei grober Verletzung der Interessen des DMSB oder des Ansehens des Motorsports in der Öffentlichkeit von ihrer Tätigkeit zu entbinden.

11. [1]Die Mitgliederversammlung kann jedes Mitglied des Präsidiums mit ¾ Mehrheit abberufen, wenn hierfür ein wichtiger Grund vorliegt. [2]Eine derartige Abberufung muss als ordentlicher Antrag eingereicht sein. [3]Die Abstimmung über den Antrag erfolgt geheim. [4]Für abberufene Mitglieder des Präsidiums ist nach einer Abberufung auf derselben Mitgliederversammlung eine Ersatzwahl für den Rest der Amtsperiode durchzuführen.

§ 11
Hauptamtlicher Vorstand

1. [1]Der hauptamtliche Vorstand besteht aus mindestens zwei hauptamtlichen Vorstandsmitgliedern, die im Außenverhältnis jeweils einzelvertretungsberechtigt sind. Im Innenverhältnis gilt das Vier-Augen-Prinzip.
[2]Der hauptamtliche Vorstand vertritt den Verband gerichtlich und außergerichtlich im Sinne § 26 BGB.

2. [1]Der hauptamtliche Vorstand führt die Geschäfte des Verbandes nach innen und außen in eigener Verantwortung unter Beachtung der Gesetze, der Satzung, der Beschlüsse der Mitgliederversammlung und des Präsidiums und gibt sich hierfür eine Geschäftsordnung, über die mit dem Präsidium Einvernehmen herzustellen ist. [2]Er stimmt die Strategie des DMSB gemeinsam mit dem Präsidium ab und berichtet gegenüber dem Präsidium über wichtige Entscheidungen und Entwicklungen.

3. [1]Dem Einwilligungsvorbehalt des Präsidiums unterliegen im Innenverhältnis die folgenden Maßnahmen des hauptamtlichen Vorstands:

   a) der Erwerb, die Veräußerung oder Belastung von Immobilien,
   b) die Aufnahme und Gewährung von Krediten
   c) die Erhebung von Klagen oder der Abschluss von Vergleichen, ab einem in der Geschäftsordnung festgelegten Streitwert,
   d) die Gründung, der Erwerb oder die Veräußerung von Tochtergesellschaften,
   e) das Eingehen von finanziellen Verpflichtungen, ab einer Höhe von je 100.000, - € inkl. MwSt., außerhalb der Budgetplanung.

   [2]Das Präsidium kann für Maßnahmen des hauptamtlichen Vorstands weitere Einwilligungsvorbehalte festlegen.

4. [1]Dem hauptamtlichen Vorstand obliegt das gesamte operative Geschäft des DMSB, einschließlich der Leitung der DMSB-Geschäftsstelle. [2]Ihm obliegt die Erstellung des Haushaltsplans, des Jahresabschlusses und der mittelbaren Finanzplanung sowie deren rechtzeitige Vorlage an das Präsidium.

§ 12
Beirat

1. [1]Der Beirat besteht aus:
   je einem hauptamtlichen Vertreter
   - des ADAC
   - des AvD
   - des DMV
   - der Sonstigen Mitglieder
   - der Sonstigen Motorsportverbände
   - der LMFV

   sowie dem hauptamtlichen Vorstand des DMSB.

   [2]Die Trägervereine können die von ihnen entsandten Vertreter jederzeit abberufen und durch einen anderen Vertreter ersetzen.
   [3]Die Sonstigen Mitglieder, die Sonstigen Motorsportverbände und die LMFV haben ihre Vertreter mehrheitlich zu wählen und können diese mehrheitlich jederzeit abberufen und ersetzen.
   [4]Die Vertreter der Mitglieder und der hauptamtliche Vorstand haben unabhängig von der Anzahl der Vertreter jeweils eine Stimme. [5]Eine Vertretung und Stimmrechtsübertragung auf einen anderen Vertreter im Beirat ist zulässig.
   [6]Können die Sonstigen Mitglieder, die Sonstigen Motorsportverbände oder LMFV keinen hauptamtlichen Vertreter benennen, können ehrenamtliche Vertreter als Gäste ohne Stimmrecht in beratender Funktion den Beiratssitzungen beiwohnen.

2. [1]Der Beirat unterstützt die operative Arbeit des hauptamtlichen Vorstands durch fachliche Beratung und bewertet die von den Kommissionen erarbeiteten Beschlussvorlagen zur Vorlage an das Präsidium. [2]Darüber hinaus hat das Präsidium die Möglichkeit, dem Beirat weitere Befugnisse zu übertragen und wieder zu entziehen.
   [3]Das Präsidium regelt die Einzelheiten durch eine von ihm zu beschließende Geschäftsordnung.

3. [1]Es steht im Ermessen der Mehrheit der Vertreter im Beirat, jederzeit beratende Experten zu den Beiratssitzungen hinzuzuziehen. [2]Diese haben kein Stimmrecht.

4. [1]Die Verwaltung der laufenden Geschäfte des Beirats sowie die Leitung der Sitzungen obliegen dem Vorsitzenden des hauptamtlichen Vorstands. [2]Beschlüsse werden mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen des Beirats gefasst. [3]Bei Stimmengleichheit hat der Vorstandsvorsitzende eine zusätzliche Stimme.

§ 13
Förderkreis

[1]Der Förderkreis steht Personen und Vereinigungen offen, die dem Motorsport nahestehen und zu erkennen geben, zu dessen Fortbestand und Weiterentwicklung beitragen zu wollen.

[2]Über Richtlinien zur Aufnahme von Mitgliedern in den Förderkreis sowie über Aufnahmeanträge entscheidet das Präsidium. [3]Der Förderkreis richtet seine Empfehlungen zur Arbeit des DMSB an das Präsidium.

§ 14
Satzungsänderungen

[1]Anträge auf Satzungsänderungen müssen bis zum 31.12. des der Mitgliederversammlung vorausgehenden Kalenderjahres schriftlich beim Präsidium gestellt sein. [2]Diese Frist gilt nicht für Anträge auf Satzungsänderungen durch das Präsidium. [3]Sie werden mit einer Stellungnahme des Präsidiums in vollständigem Wortlaut der Einladung zur Mitgliederversammlung beigefügt, die mit ¾ Mehrheit der abgegebenen Stimmen entscheidet. [4]Stimmenthaltungen sind nicht mitzuzählen.

§ 15
Rechnungsprüfer

[1]Zur Prüfung der Finanzen des DMSB werden zwei Rechnungsprüfer durch die Mitgliederversammlung für die Dauer von 3 Jahren gewählt. [2]Sie dürfen kein anderes Amt im DMSB bekleiden. [3]Sie haben mindestens einmal im Jahr vor der Mitgliederversammlung Buchführung und Kasse zu prüfen und der Mitgliederversammlung Bericht zu erstatten.

§ 16
Ehrenkodex

[1]Jedes Mitglied des Präsidiums, des hauptamtlichen Vorstands oder des Beirats ist verpflichtet, unverzüglich dem Organ, dem es angehört, die Tatsachen mitzuteilen, gemäß denen ein zu fassender Beschluss des betreffenden Organs oder ein abzuschließendes Rechtsgeschäft mit dem DMSB oder einem mit diesem verbundenen Unternehmen,

- ihm selbst,
- seinem Ehegatten/Lebenspartner,
- einem Verwandten oder Verschwägerten bis zum 3.Grad,
- einer von diesen Personen kraft Gesetz oder Vollmacht vertretenen natürlichen oder juristischen Person, oder
- einem Dienstherren der vorgenannten Personen,

einen unmittelbaren wirtschaftlichen Vorteil bringen kann.

[2]Nach Kenntnisnahme entscheidet das Organ, dem der Sachverhalt mitgeteilt wurde, über den zu fassenden Beschluss oder Vertragsabschluss ohne Mitwirkung des betroffenen Organmitglieds.

§ 17
Wahlen

1. [1]Die nach der Satzung durchzuführenden Wahlen leitet der Versammlungsleiter. [2]Für die Wahl des Präsidiums ist ein aus 3 Personen bestehender Wahlausschuss wählen zu lassen. [3]Die Wahl des Präsidiums leitet der Wahlleiter, der vom Wahlausschuss bestimmt wird.

2. [1]Die Wahlen können auf Antrag in geheimer Form durchgeführt werden. [2]Über den Antrag entscheiden die Mitglieder durch offene Abstimmung mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen. [3]Wird eine Wahl in geheimer Form durchgeführt, werden Stimmzettel ausgegeben.

3. [1]Die Auszählung der Stimmen für die Wahl des Präsidiums erfolgt durch den Wahlausschluss. [2]Die Stimmzettel sind bis zum Abschluss der nächstfolgenden Mitgliederversammlung aufzubewahren

§ 18
Gerichtsbarkeit

1. [1]Die Verbandsgerichtsbarkeit des DMSB wird in einer Rechts- und Verfahrensordnung (RuVO) geregelt, die Bestandteil dieser Satzung i.S. einer Vereinsordnung sind.

   [2]Die Mitglieder des DMSB sind verpflichtet, die mittelbaren Mitglieder i.S.d. § 5 Ziffer 3, ihre Organe und beauftragte Dritte in der notwendigen Form der Satzung des DMSB und den Nebenordnungen zur Satzung, insbesondere RuVO und den Sportgesetzen von FIA, FIM, FIM Europe und DOSB zu unterwerfen sowie deren Befolgung verbindlich vorzuschreiben.

2. [1]Der DMSB richtet eine Verbandsgerichtsbarkeit ein, deren Struktur, Aufgaben und Verfahren in der RuVO geregelt werden. [2]Die RuVO wird durch die Mitgliederversammlung verabschiedet. [3]Nur in besonderen Fällen und zwar, wenn aufgrund von Anordnungen oder Bestimmungen übergeordneter Verbände bzw. behördlicher Maßnahmen es unaufschiebbar erforderlich ist, kann das Präsidium die RuVO ändern. [4]Solche Änderungen müssen der nächsten Mitgliederversammlung zur Genehmigung vorgelegt werden. [5]Sie werden mit der Veröffentlichung im elektronischen Bundesanzeiger wirksam.

3. [1]Mögliche Strafen können sein:

- Verwarnung
- Geldstrafe
- Zeitstrafen
- Nichtzulassung zum Start
- Verbot der Teilnahme an einer Veranstaltung
- Disqualifikation (Teilnahmeverbot von oder an einem Wettbewerb oder Wettbewerbsteil/en)
- Abzüge von Wertungspunkten oder Motoball-Toren
- Aberkennung von errungenen Titeln
- Suspendierung (Sperre auf Zeit national und/oder international an Wettbewerben teilzunehmen)
- Ausschluss (Sperre auf Lebenszeit)
- Suspendierung und Ausschluss eines Automobils/Motorrades oder einer Automobilmarke/Motorradmarke
- Verbot, auf Zeit oder Dauer Wettbewerbe im Motorsport auszuschreiben und/oder durchzuführen
- Dauerhafte oder vorübergehende Aberkennung und Entbindung von der Wahrnehmung eines Amtes und/oder einer Funktion im Bereich des DMSB

[2]Die Strafen können auch nebeneinander verhängt werden. [3]Außerdem sind erzieherische Maßnahmen zulässig (z.B. Auflagen und Bußen). [4]Vereinsstrafen können zur Bewährung ausgesetzt werden.

§ 19
Schiedsgerichtsbarkeit - Deutsche Institution für Schiedsgerichtsbarkeit e.V. (DIS)

1. [1]Alle Streitigkeiten aus oder im Zusammenhang mit den Mitgliedschaftsverhältnis zum DMSB zwischen
   - Mitgliedsorganisationen untereinander,
   - Mitgliedsorganisationen und DMSB,

einschließlich von Streitigkeiten über die Gültigkeit der Satzung des DMSB und seinen Bestimmungen, werden unter Ausschluss des ordentlichen Rechtswegs erstinstanzlich nach der Sportschiedsgerichtsordnung (DIS-SportSchO) der Deutschen Institution für Schiedsgerichtsbarkeit e.V. (DIS) in ihrer jeweils gültigen Fassung entschieden.

[2]Streitigkeiten, die aus oder im Zusammenhang mit der Athletenvereinbarung entstehen, sowie Streitigkeiten über Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen, werden nach der DIS-Sportschiedsgerichtsordnung (DIS-SportSchO) unter Ausschluss des ordentlichen Rechtswegs entschieden.

[3]In einer Streitigkeit, die einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen zum Gegenstand hat, kann gegen den Schiedsspruch ein Rechtsmittel zum Court of Arbitration for Sport (CAS) in Lausanne eingelegt werden.

§ 20
Schiedsgerichtsbarkeit – Court of Arbitration for Sport (CAS)

[1]Der DMSB anerkennt den Court of Arbitration for Sport (CAS) mit Sitz in Lausanne (Schweiz) als unabhängige richterliche Instanz in internationalen Streitigkeiten an und unterwirft sich den Entscheidungen des CAS, soweit zwingendes nationales oder internationales Recht nicht entgegensteht oder die Regelungen der FIA und FIM sowie der FIM Europe Ausnahmen zulassen. [2]Eine inhaltliche Prüfung des Schiedsspruchs ist damit nicht verbunden.

[3]Der DMSB anerkennt weiter, dass der FIA, der FIM, der-FIM Europe und der Welt-Anti-Doping-Agentur (WADA) gegen Entscheidungen der Deutschen Institution für Schiedsgerichtsbarkeit (DIS) in Dopingangelegenheiten, die einen internationalen Bezug aufweisen, ein Berufungsrecht beim CAS zusteht. [4]Entsprechende Entscheidungen des DIS sind vom DMSB der FIA, der FIM oder der FIM Europe umgehend vorzulegen.

§ 21
Motorsportjugend

[1]Der DMSB fördert die freiwillige selbständige Ausführung von Aufgaben der Jugendförderung und Jugendpflege durch die Jugendorganisationen der Verbandsmitglieder.

[2]Jeder Trägerverein entsendet einen Jugendvertreter in die Mitgliederversammlung. [3]Die Vertreter der Motorsportjugend beraten mit dem nach der Geschäftsordnung des Präsidiums für den Kinder- und Jugendsport zuständigen Präsidiumsmitglied alle Fragen der gemeinsamen Jugendarbeit.

[4]Die Jugendorganisationen der Verbandsmitglieder beschließen für ihre gemeinsame Arbeit im DMSB eine eigene Jugendordnung, die der Bestätigung durch die Mitgliederversammlung des DMSB bedarf.

[5]Nach dieser Jugendordnung wird die Jugendarbeit eigenständig geführt und verwaltet.

§ 22 Datenschutz

1. Die Erhebung, Verarbeitung, Speicherung und Nutzung personenbezogener Daten erfolgt nur, soweit dies zur Erfüllung des Satzungszweckes erforderlich ist oder eine ausdrückliche Einwilligung des Betroffenen vorliegt.

2. Die Erhebung, Verarbeitung, Speicherung und Nutzung personenbezogener Daten erfolgt unter Beachtung der Vorgaben der EU-Datenschutz-Grundverordnung (DS-GVO) und der Bestimmungen des Bundesdatenschutzgesetzes (BDSG).

3. Soweit die in den jeweiligen Vorschriften beschriebenen Voraussetzungen vorliegen, hat jedes Mitglied insbesondere folgende Rechte:
   - das Recht auf Auskunft nach Art. 15 DS-GVO
   - das Recht auf Berichtigung nach Art. 16 DS-GVO
   - das Recht auf Löschung nach Art. 17 DS-GVO
   - das Recht auf Einschränkung der Verarbeitung nach Art. 18 DS-GVO
   - das Recht auf Datenübertragung nach Art. 20 DS-GVO
   - das Widerspruchsrecht nach Art. 21 DS-GVO
4. [1]Den Organen des DMSB, allen haupt- und ehrenamtlichen Mitarbeitern oder sonst für den DMSB Tätigen ist es untersagt, personenbezogene Daten unbefugt zu anderen als zu dem jeweiligen Aufgabenerfüllung gehörenden Zweck zu verarbeiten, bekannt zu geben, Dritten zugänglich zu machen oder sonst zu nutzen. [2]Diese Pflicht besteht auch über das Ausscheiden der oben genannten Personen aus dem DMSB hinaus.

5. [1]Zur Wahrnehmung der Aufgaben und Pflichten nach DS-GVO und dem BDSG bestellt der hauptamtliche Vorstand einen Datenschutzbeauftragten. [2]Er darf keinem Organ des DMSB angehören und ist in seiner Tätigkeit unmittelbar dem hauptamtlichen Vorstand unterstellt und

berichtet diesem regelmäßig. [3]Der Datenschutzbeauftragte unterliegt im Rahmen seiner Tätigkeit keinen Weisungen eines Vereinsorgans.

§ 23
Auflösung, Vermögensanfall

1. [1]Die Auflösung des DMSB kann nur auf Beschluss einer zu diesem Zweck einberufenen Mitgliederversammlung ausgesprochen werden. [2]Ein Auflösungsbeschluss muss mit ¾ der abgegebenen Stimmen gefasst werden. Stimmenthaltungen sind nicht mitzuzählen; § 9 Ziffer 7 gilt entsprechend.

2. Die zum Zwecke der Auflösung einberufene Mitgliederversammlung ernennt die Liquidatoren.

3. [1]Bei Auflösung, Aufhebung oder bei Wegfall des steuerbegünstigten Zwecks fällt das Vermögen an den DOSB mit der Auflage, es unmittelbar und ausschließlich gemeinnützig i.S.d. §§ 52 ff. AO zur Förderung des Sports zu verwenden. [2]Die Beschlüsse über die Verwendung des Verbandsvermögens sind vor ihrer Verwirklichung mit dem zuständigen Finanzamt abzustimmen.

4. [1]Bei Auflösung des DMSB werden die Trägervereine auf die FIA einwirken, dass die Motorsporthoheit für den Automobilsport in Deutschland an den AvD zurückfällt. [2]Sofern der DMSB e.V. eine Nachfolgeorganisation haben sollte, an welcher der AvD beteiligt ist, fällt die Sporthoheit für den Automobilsport, vorbehaltlich der Zustimmung durch die FIA, an die Nachfolgeorganisation und nicht an den AvD zurück.

5. [1]Bei Auflösung des DMSB werden die Trägervereine auf die FIM einwirken, dass die Motorradsporthoheit für den Motorradsport in Deutschland an ADAC und DMV zurückfällt. [2]Sofern der DMSB eine Nachfolgeorganisation haben sollte, an welcher ADAC und DMV beteiligt sind, fällt die Sporthoheit für den Motorradsport, vorbehaltlich der Zustimmung der FIM, an die Nachfolgeorganisation und nicht an ADAC und DMV zurück.

§ 24
Inkrafttreten

Die Satzung tritt am 24.07.2023 in Kraft.

Rechts- und Verfahrensordnung (RuVO)

Inhaltsverzeichnis

Präambel

I. Geltungsbereich §§ 1 - 3
II. Verbandsgerichte §§ 4 - 14
III. Kontrollkommission §§ 15 - 16
IV. Allgemeine Verfahrensvorschriften §§ 17 - 26
V. Strafen und Maßnahmen §§ 27 – 35
VI. Verfahren vor dem Sportgericht §§ 36 - 53
VII. Berufungsverfahren, Beschwerdeverfahren §§ 54 – 65
VIII. Wiederaufnahme des Verfahrens §§ 66 – 68
IX. Kosten, Vollstreckbarkeit §§ 69 - 76
X. Gnadenrecht § 77
XI. Schlussvorschriften §§ 78 – 81

Präambel

Der DMSB - Deutscher Motor Sport Bund e.V. - besitzt die ihm übertragene Verbandsgewalt im Motorsport für die Bundesrepublik Deutschland und hat dort das Internationale Sportgesetz der FIA (ISG), das FIM-Sportgesetz (FIM-SG), das FIM-Europe Sportgesetz (FIME-SG) und die sonstigen Regelungen der internationalen Verbände sowie die nationalen Regelungen für den Motorsport in der Bundesrepublik Deutschland zur Anwendung zu bringen. Der DMSB ist Mitglied des Deutschen Olympischen Sportbundes (DOSB), dessen Statuten, Sportgesetzen und Gerichtsbarkeiten er ebenfalls unterworfen ist.

Der DMSB leitet und überwacht satzungsgemäß den Motorsport und setzt die Einhaltung der sportlichen Regeln durch.

Zur Erfüllung und Durchführung dieser Aufgaben hat der DMSB eine Verbandsgerichtsbarkeit sowie eine Kontrollkommission gebildet.

I. Geltungsbereich

§ 1 Sachlicher Geltungsbereich

1. Diese Ordnung regelt ergänzend zu den Verfahrensvorschriften des ISG, des FIM-SG, des FIME-SG, der nationalen und internationalen Anti-Doping Bestimmungen und Ordnungen des DOSB die Verfahren der DMSB-Verbandsgerichtsbarkeit.

2. Auf die von den Sportkommissaren durchzuführenden Verfahren findet diese Ordnung, soweit nicht ausdrücklich bestimmt, keine Anwendung. Der Begriff des Sportkommissars umfasst den Begriff des Schiedsrichters (Bahnsport).

3. Soweit die internationalen Sportgesetze und Ordnungen oder die Bestimmungen und Richtlinien des DMSB eine anderweitige abschließende Streitentscheidung vorsehen, können diese nicht nach dieser Ordnung angefochten werden.

4. Die Bestimmungen des staatlichen Rechts können ergänzend herangezogen werden.

§ 2 Persönlicher Geltungsbereich

Der Ordnung unterstehen:

5. Der DMSB, seine Organe und die Organmitglieder,

6. die Mitglieder des DMSB,

7. die Lizenznehmer (Bewerber, Fahrer, Sportwarte usw.) und DOSB Trainer/Übungsleiter des DMSB,

8. Lizenznehmer anderer Mitgliedsorganisationen der internationalen Verbände (FIA, FIM, FIM-Europe), soweit sie sich an Veranstaltungen im DMSB-Bereich beteiligen,

9. im Motorsport sonst tätige Personen und Organisationen,

10. Erfüllungs- und Verrichtungsgehilfen, Vertreter, Beauftragte der vorstehend aufgeführten Personen, unbeschadet der Haftung derjenigen, welche diese einstellen oder die sie vertreten und der Möglichkeit, diese zu belangen.

§ 3 Vorrang des Verbandsverfahrens

Soweit diese Ordnung anzuwenden ist, muss der vorgesehene Rechtsweg ausgeschöpft werden, bevor das Schiedsgericht des DMSB, die ordentlichen Gerichte oder andere außenstehende Stellen angerufen werden können. Dies gilt nicht, wenn der DMSB der Anrufung des Schiedsgerichts des DMSB, eines staatlichen Gerichts, einer Behörde oder einer anderen außenstehenden Stelle vor Ausschöpfung des hier vorgesehenen Rechtsweges zustimmt.

§ 4 Einrichtung und Unabhängigkeit

(1) DMSB-Sportgericht Automobil (nachfolgend Sportgericht)

(2) DMSB-Sportgericht Motorrad (nachfolgend Sportgericht)

(3) DMSB-Berufungsgericht Automobil (nachfolgend Berufungsgericht)

(4) DMSB-Berufungsgericht Motorrad (nachfolgend Berufungsgericht)

(5) Die Verbandsgerichte sind unabhängig, sie sind an Weisungen nicht gebunden. Ihre Mitglieder sind nur ihrem Gewissen und den geschriebenen und ungeschriebenen Regeln des Sports unterworfen.

(6) Mitglieder der Verbandsgerichte dürfen anderen Organen oder der Verwaltung des DMSB nicht angehören. Die Mitgliedschaft in Organen der Mitglieder des DMSB und deren weiteren Organisationen ist jedoch zulässig.

§ 5 Zusammensetzung

(1) Die Mitglieder der Verbandsgerichte werden durch das Präsidium des DMSB bestimmt und abberufen.

(2) Die Vorsitzenden und ihre Stellvertreter müssen zum Richteramt befähigt sein. § 8 Abs. 2 bleibt hiervon unberührt.

§ 6 Zuständigkeit

(1) Das Sportgericht ist zuständig für die Ahndung von Verstößen gegen die anerkannten, geschriebenen und ungeschriebenen Grundsätze und Regeln des Sports.

(2) Das Berufungsgericht ist in zweiter, und soweit keine weitere Zuständigkeit international gegeben ist, letzter Instanz zuständig für:

1. Berufungen gegen Entscheidungen des Sportgerichts.

2. Berufungen gegen Entscheidungen der Sportkommissare.

(3) Weitere Zuständigkeitsregelungen der nationalen und internationalen sportgesetzlichen Bestimmungen bleiben unberührt.

§ 7 Besetzung und Beschlussfassung

(1) Die Verbandsgerichte entscheiden in der Besetzung mit einem Vorsitzenden und zwei Beisitzern.

(2) Die beisitzenden Richter werden vom Vorsitzenden - bei dessen Verhinderung vom stellvertretenden Vorsitzenden - für das jeweilige Verfahren oder den Sitzungstermin aus der Liste der beisitzenden Richter ausgewählt und bestimmt.

(3) Die Verbandsgerichte entscheiden mit Stimmenmehrheit. Bei Stimmengleichheit (§ 8 Abs. 2) entscheidet die Stimme des Vorsitzenden. Stimmenthaltung ist nicht zulässig.

Bei der Beratung und Abstimmung dürfen nur die an der Entscheidung beteiligten Mitglieder des Verbandsgerichts zugegen sein. Der Vorsitzende kann jedoch die Anwesenheit weiterer Personen zu Ausbildungszwecken oder aus organisatorischer Notwendigkeit gestatten.

§ 8 Vertretung der Richter

(1) Ist der Vorsitzende eines Verbandsgerichts von der Mitwirkung bei der Entscheidung ausgeschlossen oder sonst verhindert, wird er von dem stellvertretenden Vorsitzenden vertreten.

(2) Im Fall unvorhersehbarer Verhinderung eines Mitgliedes oder seiner Ablehnung am Termintage, sind die Verbandsgerichte auch dann beschlussfähig, wenn zwei Richter anwesend sind, die bei Abwesenheit oder bei Ablehnung des Vorsitzenden aus ihrer Mitte den Vorsitzenden wählen.

§ 9 Ausschluss von der Mitwirkung

An einem Verfahren darf als Mitglied eines Verbandsgerichts nicht mitwirken:

1. wer selbst Beteiligter ist;

2. wer Angehöriger eines Beteiligten im Sinne des § 11 Abs. 1 Nr. 1 des StGB ist;

3. wer einen Beteiligten kraft Gesetzes oder in Vollmacht allgemein und/oder in diesem Verfahren vertritt;

4. wer außerhalb seiner Eigenschaft als Mitglied des Verbandsgerichts in der Angelegenheit ein Gutachten abgegeben oder sonst tätig geworden ist;

5. wer an einer angefochtenen Entscheidung mitgewirkt hat;

6. wer bei der den Gegenstand der Verhandlung bildenden Veranstaltung Teilnehmer oder als Sportwart eingesetzt war;

7. wer in einem Wettbewerbsverhältnis zu einem Beteiligten steht;

§ 10 Besorgnis der Befangenheit

Eine Besorgnis der Befangenheit besteht dann, wenn ein Grund vorliegt, der geeignet ist, Misstrauen gegen die Unparteilichkeit des Mitgliedes eines Verbandsgerichts zu rechtfertigen.

§ 11 Ablehnung von Mitgliedern eines Verbandsgerichts

(1) Jeder Verfahrensbeteiligte kann Mitglieder eines Verbandsgerichts ablehnen, wenn sie von der Mitwirkung ausgeschlossen sind (§ 9) oder bei ihnen die Besorgnis der Befangenheit besteht (§ 10).

(2) Der Ablehnungsantrag ist schriftlich oder mündlich zu stellen.

(3) Über den Ablehnungsantrag entscheidet das Verbandsgericht ohne das abgelehnte Mitglied. Dieses soll sich vor der Entscheidung zu dem Ablehnungsantrag schriftlich äußern. Die Äußerung ist den Beteiligten bekannt zu geben. Der Beschluss des Verbandsgerichts ist unanfechtbar.

§ 12 Selbstablehnung

Ein Mitglied eines Verbandsgerichts kann sich selbst für befangen erklären. § 11 Abs. 2 und 3 gilt entsprechend.

§ 13 Verschwiegenheitspflicht

Die Mitglieder der Verbandsgerichte dürfen über den Stand eines Verfahrens bis zu seinem Abschluss weder Auskunft geben noch ihre Rechtsansichten zu dem anhängigen Verfahren äußern. Sie haben, auch nach Beendigung ihrer Tätigkeit, über die ihnen bekannt gewordenen Angelegenheiten Verschwiegenheit zu wahren. Dies gilt nicht für Tatsachen, die offenkundig sind oder ihrer Bedeutung nach keiner Geheimhaltung bedürfen.

II. Verbandsgerichte

§ 14 Sitz und Geschäftsstelle

(1) Sitz der Verbandsgerichte ist die DMSB-Geschäftsstelle. Als Verhandlungsort kann das Verbandsgericht auch einen anderen Ort als den seines Sitzes bestimmen. Geschäftsstelle der Verbandsgerichte ist das Sekretariat des DMSB-Justiziariats.

(2) Sitz der Kontrollkommission ist die DMSB-Geschäftsstelle. Geschäftsstelle der Kommissionen ist das Sekretariat des DMSB-Justiziariats.

III. Kontrollkommission

§ 15 Zusammensetzung Kontrollkommission

(1) Die Mitglieder der Kontrollkommission werden durch das Präsidium des DMSB bestimmt und abberufen. Das Präsidium kann für die Kontrollkommission eine Geschäftsordnung festlegen.

(2) Der Kontrollkommission gehören ein Vorsitzender und zwei Beisitzer an. Der Vorsitzende sowie sein Stellvertreter müssen die Befähigung zum Richteramt haben. Sie dürfen keinem Organ oder der Verwaltung des DMSB angehören.

(3) Die Beisitzer werden von dem Vorsitzenden der Kontrollkommission für das jeweilige Verfahren bestimmt.
(4) Sitzungstermine zu mündlichen Verfahren werden grundsätzlich von dem Vorsitzenden der Kontrollkommission wahrgenommen.

§ 16 Zuständigkeit Kontrollkommission

(1) Die Kontrollkommission ist dazu berufen die Interessen des DMSB in allen Verfahren vor den Verbandsgerichten des DMSB wahrzunehmen.

(2) Die Kontrollkommission ist zuständig die Einhaltung der Satzung, Ordnungen, Kodizes, der Reglements und Bestimmungen sowie der anerkannten, geschriebenen und ungeschriebenen Grundsätze und Regeln des Sports zu überwachen und bei Verstößen nach Durchführung eines Ermittlungsverfahrens Anklage bei dem zuständigen Verbandsgericht zu erheben.

(3) Die Kontrollkommission ist berechtigt, im Rahmen ihrer Zuständigkeit gegen die Entscheidung der Verbandsgerichte oder Sportkommissare Rechtsmittel einzulegen.

IV. Allgemeine Verfahrensvorschriften

§ 17 Persönliches Erscheinen des Betroffenen

Im mündlichen Verfahren vor dem Verbandsgericht hat der Betroffene den oder die Termine persönlich wahrzunehmen. Das Verbandsgericht kann den Betroffenen wegen großer Entfernung oder aus sonstigem wichtigem Grunde von der Pflicht des persönlichen Erscheinens entbinden.

§ 18 Bevollmächtigte und Beistände

(1) Im Verfahren vor dem Verbandsgericht können sich die Beteiligten durch Bevollmächtigte vertreten lassen. Diese haben ihre Vollmacht schriftlich nachzuweisen. Für einen Verfahrensbeteiligten sind höchstens zwei Bevollmächtigte zugelassen.

(2) Ein Beteiligter kann zu einer Verhandlung mit einem Beistand erscheinen. Für einen Beteiligten sind höchstens zwei Beistände zugelassen.

§ 19 Beiladung

Die Verbandsgerichte können von Amts wegen oder auf Antrag die in § 2 genannten Personen und Vereinigungen beiladen, deren Interessen durch die Entscheidung berührt werden. Der Beschluss ist unanfechtbar.

§ 20 Akteneinsicht

Die Verbandsgerichte sowie die Kontrollkommission haben den Beteiligten auf Antrag Einsicht in die das Verfahren betreffenden Akten zu gestatten, soweit deren Kenntnis zur Geltendmachung oder Verteidigung ihrer rechtlichen Interessen erforderlich ist. Der Antrag ist an das DMSB-Justiziariat zu richten.

§ 21 Rechtsmittelbelehrung

(1) Jede Entscheidung eines Verbandsgerichts oder eines Vorsitzenden eines Verbandsgerichts muss eine Rechtsmittelbelehrung oder den Hinweis enthalten, dass ein Rechtsmittel nicht zulässig ist. In der Rechtsmittelbelehrung sind die Art des Rechtsmittels, die Rechtsmittelfrist und die Stelle für die Einreichung des Rechtsmittels sowie die zu zahlende Kaution anzugeben.

(2) Bei fehlender oder unvollständiger Belehrung wird die Entscheidung erst nach Ablauf von drei Monaten ab Verkündung oder mangels Verkündung ab Zustellung unanfechtbar.

§ 22 Aussetzung des Verfahrens

Wenn wegen desselben Gegenstandes ein Verfahren vor den ordentlichen Gerichten anhängig ist, kann das sportgerichtliche Verfahren dennoch eingeleitet werden. Es kann aber bis zur Beendigung des gerichtlichen Verfahrens ausgesetzt werden. Einem Betroffenen kann aufgegeben werden, ein solches Verfahren innerhalb einer zu bestimmenden Frist zu seiner Rechtfertigung einzuleiten. Das ausgesetzte Verfahren kann jederzeit fortgesetzt werden. Das Verfahren ist spätestens nach rechtskräftigem Abschluss des Verfahrens, das zur Aussetzung geführt hat, fortzusetzen.

§ 23 Bindungswirkung

(1) Die Sachverhaltsfeststellungen eines rechtskräftigen Urteils im Straf- oder Bußgeldverfahren, auf denen die Entscheidung beruht, sind in einem Verfahren nach dieser Ordnung, das denselben Sachverhalt zum Gegenstand hat, bindend, nicht jedoch die rechtliche Würdigung.

(2) Die in einem anderen gesetzlich geordneten Verfahren getroffenen tatsächlichen Feststellungen sind nicht bindend, können aber der Entscheidung ohne nochmalige Prüfung zugrunde gelegt werden, wenn die Beteiligten damit einverstanden sind.

§ 24 Fristen und Termine

(1) Die Verfahrensbeteiligten sind an Fristen gebunden. Für die Einhaltung einer Frist ist der Tag des Eingangs beim Empfänger maßgebend. Sofern das Schriftstück jedoch durch die Post befördert wird, genügt für die Einhaltung der Frist die rechtzeitige Aufgabe zur Post. Der Aufgabestempel eines Postamtes ist maßgeblich. Freistempler reicht zum Nachweis nicht aus. Entsprechendes gilt bei der Beförderung durch einen anderen Anbieter. Den Nachweis der rechtzeitigen Aufgabe hat im Zweifel der Absender zu erbringen.

(2) Abweichende Regelungen der internationalen Bestimmungen zur Protest- und Berufungsführung gehen diesen Bestimmungen grundsätzlich vor.

(3) Für die Berechnung von Fristen und für die Bestimmungen von Terminen gelten die §§ 187 bis 193 des Bürgerlichen Gesetzbuches entsprechend, soweit nicht durch die Absätze 4 bis 6 etwas anderes bestimmt ist.

(4) Der Lauf einer Frist, die von einem Verbandsgericht gesetzt wird, beginnt mit dem Tag, der auf die Bekanntgabe der Frist folgt, außer wenn dem Betroffenen etwas anderes mitgeteilt wird.

(5) Fällt das Ende einer Frist auf einen Sonntag, einen gesetzlichen Feiertag oder einen Sonnabend, so endet die Frist mit dem Ablauf des nächstfolgenden Werktages. Dies gilt nicht, wenn dem Betroffenen unter Hinweis auf diese Vorschrift ein bestimmter Tag als Ende der Frist mitgeteilt worden ist.

(6) Der von einem Verbandsgericht gesetzte Termin ist auch dann einzuhalten, wenn er auf einen Sonntag, einen gesetzlichen Feiertag oder Sonnabend fällt.

(7) Ist eine Frist nach Stunden bestimmt, so werden Sonntage, gesetzliche Feiertage und Sonnabende mitgerechnet.

(8) Fristen, die von einem Verbandsgericht gesetzt sind, können verlängert werden.

§ 25 Wiedereinsetzung in den vorigen Stand

(1) Gegen Fristversäumnis kann einem Verfahrensbeteiligten auf seinen Antrag hin Wiedereinsetzung in den vorigen Stand gewährt werden, wenn der Antragsteller durch einen unabwendbaren Zufall an der Einhaltung der Frist verhindert und der Grund der Versäumung hinreichend nachgewiesen worden ist.

(2) Der Antrag ist innerhalb von zwei Wochen nach Wegfall des Hindernisses zu stellen. Zugleich ist die versäumte Handlung nachzuholen.

(3) Über den Antrag entscheidet das Verbandsgericht, das über die versäumte Handlung zu befinden hat. Die Entscheidung kann ohne mündliche Verhandlung ergehen, sie ist unanfechtbar.

§ 26 Zustellung

(1) Entscheidungen und Verfügungen im Verfahren werden nur zugestellt, soweit dies vorgeschrieben ist. Andere Mitteilungen erfolgen formlos. Die Zustellung erfolgt mittels eingeschriebenen Briefes oder durch Übergabe des Schriftstückes gegen Empfangsbekenntnis. Bei der Zustellung mittels eingeschriebenen Briefes gilt diese mit dem dritten Tage nach der Aufgabe zur Post als bewirkt.

(2) Die Beteiligten müssen Zustellungen und Mitteilungen unter der Anschrift, die sie gegenüber der DMSB-Geschäftsstelle angezeigt haben, gegen sich gelten lassen.

(3) Ist der Aufenthalt eines Beteiligten unbekannt, so kann die Zustellung durch Bekanntmachung in den Medien des DMSB ersetzt werden.

V. Strafen und Maßnahmen

§ 27 Strafen

(1) Folgende Strafen können einzeln oder nebeneinander festgesetzt werden:

1. Verwarnung,
2. Geldstrafe,
3. Zeitstrafen,
4. Nichtzulassung zum Start oder Motoball-Spiel,
5. Verbot der Teilnahme an einer Veranstaltung,
6. Disqualifikation (Teilnahmeverbot von oder an einem Wettbewerb oder Wettbewerbsteil/en),
7. Abzüge von Wertungspunkten oder Motoball-Toren,
8. Aberkennung von errungenen Titeln,
9. Suspendierung (Sperre auf Zeit national und/oder international an Wettbewerben teilzunehmen),
10. Ausschluss (Sperre auf Lebenszeit),
11. Suspendierung oder Ausschluss eines Automobils/Motorrades oder einer Automobilmarke/Motorradmarke,
12. Verbot, auf Zeit oder Dauer Wettbewerbe im Motorsport auszuschreiben und/oder durchzuführen,
13. dauerhafte oder vorübergehende Aberkennung und Entbindung von der Wahrnehmung eines Amtes und/oder einer Funktion im Bereich des DMSB.

§ 28 Strafaussetzung zur Bewährung

(1) Die Vollstreckung der Strafen kann zur Bewährung ausgesetzt werden, mit folgenden Ausnahmen:

1. Verwarnung,
2. Ausschluss (Sperre auf Lebenszeit),
3. dauerhafte Aberkennung und Entbindung ein Amt und/oder Funktion im DMSB auszuüben.

(2) Die Strafaussetzung zur Bewährung soll nur bewilligt werden, wenn zu erwarten ist, dass sich der Betroffene schon die Verurteilung auf Bewährung zur Warnung dienen lässt. Nach Ablauf der Bewährungszeit wird die Strafe erlassen.
Die Strafaussetzung wird widerrufen, wenn der Betroffene in der Bewährungszeit erneut gegen die sportrechtlichen Bestimmungen verstößt und dadurch zeigt, dass er die Erwartungen, die für die Strafaussetzung maßgebend waren, nicht erfüllt.
Statt des Widerrufs kann die Dauer der Bewährungszeit um mindestens sechs Monate und höchstens ein Jahr verlängert werden, wenn dies durch besondere Umstände des Einzelfalls ausnahmsweise gerechtfertigt ist.

(3) Die Bewährungsfrist beträgt mindestens sechs Monate und höchstens fünf Jahre. Sie kann in Ausnahmefällen verlängert oder ausgesetzt werden, wenn der Betroffene vorübergehend nicht mehr der Strafgewalt des DMSB untersteht.

§ 29 Auflagen, Bedingungen und Hinweise

(1) Das zuständige Verbandsgericht kann Auflagen, Bedingungen und Hinweise gegen den Betroffenen erteilen. Mit Auflagen, Bedingungen und Hinweisen soll in erster Linie darauf hingewirkt werden, zukünftige Verstöße zu vermeiden. Die Kontrollkommission kann im Rahmen des Ermittlungsverfahrens gegen Auflagen, Bedingungen und Hinweisen jederzeit das Verfahren einstellen.

(2) Als Auflagen kommen insbesondere in Betracht:
1. organisatorische Auflagen,
2. sicherheitstechnische Auflagen,
3. personenbezogene Auflagen,
4. veranstaltungsbezogene Auflagen,
5. Geldauflagen.

(3) Es können auch mehrere Auflagen nebeneinander erteilt werden.

§ 30 Grundsätze für die Strafzumessung

Bei der Festsetzung der Strafen durch die Sportkommissare oder Verbandsgerichte ist vom objektiv festgestellten Sachverhalt unter Berücksichtigung der persönlichen Verhältnisse des Betroffenen auszugehen. Es ist zu berücksichtigen:

1. das bisherige Verhalten,
2. die Folgen des Verstoßes,
3. das Maß der Beeinträchtigung des oder der Wettbewerbe,
4. das Verhalten nach dem Verstoß,
5. die Auswirkungen des Verstoßes auf das Ansehen des Motorsports in der Öffentlichkeit.

Sofern nicht anders aufgeführt sind Zuwiderhandlungen und Verstöße strafbar, ungeachtet ob sie absichtlich, vorsätzlich oder fahrlässig begangen wurden.

§ 31 Strafregister und Tilgung

(1) Das DMSB-Justiziariat hat eine Liste über die festgesetzten, rechtskräftigen Strafen (Sportkommissars- und Verbandsgerichtsentscheidungen) zu führen, in die einzutragen sind:

1. das Datum der Festsetzung,
2. die Strafe nach Grund und Höhe.

(2) Eine Bestrafung darf dem Betroffenen nicht mehr vorgehalten oder sonst zu seinem Nachteil verwertet werden:

1. bei einer Verwarnung nach einem Jahr,
2. bei einer Zeit-, Geldstrafe nach zwei Jahren,
3. bei einer Disqualifikation von einem Wettbewerb, Teilnahmeverbot, Nichtzulassung zum Start bei einer Veranstaltung, Abzüge von Wertungspunkten oder Motoball-Toren nach drei Jahren,
4. bei einer Disqualifikation von mehreren Wettbewerben, der Aberkennung von Titeln, einer Suspendierung bis zwei Jahren bei einem Tätigkeitsverbot für DOSB Trainer/Übungsleiter des DMSB oder für Veranstalter bis zwei Jahren nach vier Jahren,
5. bei allen anderen Strafen nach fünf Jahren.

(3) Die Tilgungsfrist beginnt bei:

1. befristeten Strafen mit Ablauf des festgesetzten Endtermins,
2. allen anderen Strafen, sobald die Entscheidung unanfechtbar geworden ist.

§ 32 Verjährung

(1) Die Verfolgung eines Verstoßes verjährt, wenn nicht innerhalb eines Jahres seit seiner Begehung ein Verfahren durch die Kontrollkommission eingeleitet worden ist. Ebenso unterbricht jede das Verfahren fördernde richterliche Anordnung des Vorsitzenden des zuständigen Verbandsgerichts und jede Entscheidung des Verbandsgerichts die Verjährung. Maßgeblicher Zeitpunkt ist der Eingang bei der DMSB-Geschäftsstelle, dem Verbandsgericht oder der Kontrollkommission. Bei falschen Angaben in dem Lizenzantrag tritt die Verjährung erst nach Ablauf von drei Jahren ab Antragstellung ein.

(2) Ist vor Ablauf der Frist wegen desselben Sachverhalts ein Strafverfahren eingeleitet oder bei Gericht ein Bußgeldverfahren anhängig geworden, so ist der Lauf der Frist für die Dauer dieses Verfahrens gehemmt.

(3) Erfüllt das Verhalten einen Straftatbestand, bemisst sich der Lauf der Verjährungsfrist nach § 78 des StGB.

§ 33 Ermittlungsverfahren

(1) Wird eine Tatsache bekannt, die den Verdacht eines Verstoßes rechtfertigt, so stellt die Kontrollkommission die zur Aufklärung des Sachverhalts erforderlichen Ermittlungen an. Dasselbe gilt, wenn beim DMSB mündlich oder schriftlich eine Anzeige erstattet wird.

(2) Im Ermittlungsverfahren ist dem Betroffenen Gelegenheit zu geben, zu den gegen ihn erhobenen Vorwürfen Stellung zu nehmen. Über eine mündliche Anhörung ist ein Protokoll aufzunehmen.

(3) Bei vorausgegangenen Verfahren der Sportkommissare kann von dem Ermittlungsverfahren abgesehen und die Sache dem Sportgericht unmittelbar vorgelegt werden.

(4) Das Ermittlungsverfahren wird von der Kontrollkommission geführt. Die Kontrollkommission kann die Unterstützung der Technischen Abteilung des DMSB, von Sportkommissaren, von externen Kontrollorganen, von Gutachtern oder von kompetenten Personen oder Einrichtungen in Anspruch nehmen. Diese Personen können für ihre Dienste eine Bezahlung des DMSB erhalten.

(5) Zum Zwecke der Ermittlung kann die Kontrollkommission jede Person hören, die gegebenenfalls Informationen liefern könnte und sich alle Dokumente, in jeglicher Form, übermitteln lassen, einschließlich durch Datenträger aufbewahrte, aufbereitete oder kopierte Daten.

(6) Nach Abschluss des Ermittlungsverfahrens durch die Kontrollkommission erhebt diese Anklage zum Sportgericht oder stellt das Verfahren gem. § 34 ein.

§ 34 Einstellung des Verfahrens

(1) In geeigneten Fällen kann die Kontrollkommission das Verfahren während oder nach Abschluss des Ermittlungsverfahrens einstellen. Der Betroffene sowie der Anzeigenerstatter sind über die Einstellung zu unterrichten, gegebenenfalls versehen mit dem Hinweis, dass das festgestellte Verhalten im Widerholungsfall ein Verfahren vor dem Sportgericht nach sich ziehen wird. Nach Anklageerhebung entscheidet das Sportgericht mit Zustimmung der Kontrollkommission über die Einstellung.

(2) Der Vorsitzende oder die Kontrollkommission können ein Verfahren vorläufig einstellen, wenn sich der Betroffene bereit erklärt, Auflagen
- zur Wiedergutmachung des durch das Vergehen verursachten Schadens eine bestimmte Leistung zu erbringen,

oder
- die sonstigen Auflagen gem. § 29 Abs.2 zu erfüllen.

(3) Erfüllt der Beschuldigte die Auflagen innerhalb der ihm gesetzten Frist, wird das Verfahren durch Beschluss endgültig eingestellt.

(4) Die vorläufige Einstellung oder endgültige Einstellung ergeht durch Beschluss.

(5) Die Einstellung ist unanfechtbar.

§ 35 Anordnung vorläufiger Maßnahmen

(1) Wenn die Ordnung im Motorsport einen Aufschub nicht verträgt, kann gegen einen Betroffenen einstweilen mit sofortiger Wirkung der Vorsitzende des Sportgerichts eine Suspendierung, eine Suspendierung eines Fahrzeugs oder ein Tätigkeitsverbot für DOSB Trainer/Übungsleiter des DMSB durch den Vorsitzenden des Sportgerichts angeordnet werden. Die in den internationalen Bestimmungen getroffenen Regelungen zur vorläufigen Suspendierung bleiben unberührt. Die vorläufige Maßnahme ist unverzüglich aufzuheben, wenn die Voraussetzungen für ihre Anordnung entfallen sind.

(2) Der Vorsitzende des Sportgerichts verhängt unverzüglich eine vorläufige Suspendierung bei einem von der Norm abweichenden Analyseergebnis der A-Probe bei verbotenen Substanzen gem. WADA/NADA Verbotsliste, bei der es sich nicht um eine spezifische Substanz handelt. Dies gilt nicht, wenn dem Lizenznehmer für eine verbotene Substanz eine Ausnahmebewilligung zu therapeutischen Zwecken erteilt wurde oder erteilt werden wird oder wenn eine offensichtliche Abweichung vom Internationalen Standard für Labors, vom Internationalen Standard von Dopingkontrollen oder von anderen gültigen Anti-Doping Bestimmungen vorliegt, die die Gültigkeit der Ergebnisse in Frage stellt. Bestätigt die B-Probe das Analyseergebnis der A-Probe nicht, wird die vorläufige Suspendierung aufgehoben.

(3) Die Maßnahme einer vorläufigen Suspendierung kann erst nach Anhörung der betroffenen Person durch das Sportgericht ausgesprochen werden. Dem Betroffenen wird hierfür der Verstoß dargelegt und er erhält die Möglichkeit innerhalb von fünf Tagen eine schriftliche Stellungnahme abzugeben, es sei denn, die Umstände erfordern eine Verkürzung dieser Frist. Der Vorsitzende kann alternativ zu einer außergewöhnlichen Anhörung vor das Sportgericht laden, die als Eilverfahren einberufen wird. In der Ladung wird dem Betroffenen der Verstoß mitgeteilt und dass im Falle seiner Abwesenheit eine Entscheidung auf alleiniger Grundlage des in der Ladung dargelegten Verstoßes und ggf. dem Schreiben beigefügten Dokumenten und Anlagen getroffen wird.

(4) Eine vorläufige Suspendierung einer Lizenz oder einer Teilnahmeberechtigung stellt keine disziplinarische Strafe dar, sondern eine Sicherheitsmaßnahme, die zum Schutz von Personen und/oder im Interesse des Motorsports angewendet wird. Dies verhindert nicht die eventuelle Einleitung eines Disziplinarverfahrens zum Zwecke der Bestrafung für die gleiche Handlung.

(5) Gegen die Anordnung einer vorläufigen Maßnahme kann innerhalb einer Frist von einer Woche Widerspruch eingelegt werden. Über den Widerspruch entscheidet der Vorsitzende des Berufungsgerichts. Der Widerspruch hat keine aufschiebende Wirkung.

(6) Anordnung einer vorläufigen Maßnahme und Widerspruchsentscheidung können ohne mündliche Verhandlung ergehen.

VI. Verfahren vor dem Sportgericht

§ 36 Einleitung eines Verfahrens

(1) Ergibt das Ermittlungsverfahren, dass ein Verstoß vorliegt oder vorliegen könnte, so erhebt die Kontrollkommission Anklage und legt den Fall dem Sportgericht zur Einleitung des Verfahrens und Entscheidung vor.

(2) Von der Einleitung des Verfahrens sind die Betroffenen unter Darlegung des Vorwurfes und der Aufforderung, sich hierzu binnen zwei Wochen ab Zustellung schriftlich zu äußern, zu benachrichtigen.

(3) Wenn gegen eine Sportkommissarsentscheidung Berufung eingelegt worden und wegen derselben Sache ein Sportgerichtsverfahren einzuleiten ist, kann das Sportgerichtsverfahren vor dem Berufungsverfahren durchgeführt werden.

§ 37 Sportgerichtsverhandlung

(1) Für die Verhandlung und die Entscheidung durch das Sportgericht gelten folgende Bestimmungen:

1. Entscheidungen des Sportgerichts ergehen. in der Besetzung mit drei Richtern und ohne mündliche Verhandlung im schriftlichen Verfahren.
2. Auf Antrag eines Betroffenen, der Kontrollkommission oder Erkennung besonderer Bedeutsamkeit der Entscheidung für den Betroffenen oder den Motorsport ordnet der Vorsitzende an, dass eine Entscheidung aufgrund mündlicher Verhandlung ergeht. Diese Entscheidung ist unanfechtbar.
3. Der Vorsitzende kann einer an der Verhandlung teilnehmenden Partei oder Person gestatten, per Videokonferenz oder über irgendein anderes Kommunikationsmittel beizuwohnen.

(2) Ergeht eine Entscheidung im schriftlichen Verfahren ist das Urteil nur von dem Vorsitzenden zu unterschreiben, im Übrigen von allen beteiligten Richtern.

(3) Der Vorsitzende kann zu jeder Zeit während der Verhandlung vor der endgültigen Entscheidung des Sportgerichts entscheiden weitere Informationen einzufordern, oder das Verfahren auf eine spätere Verhandlung zu vertagen, insbesondere zu Anhörung von Zeugen.

§ 38 Untersuchungsgrundsatz

Das Sportgericht ermittelt den Sachverhalt von Amts wegen; die Beteiligten wirken dabei mit. Das Sportgericht bestimmt Art und Umfang der Ermittlungen; an das Vorbringen und an die Beweisanträge der Beteiligten ist es nicht gebunden.

§ 39 Sicherstellung von Gegenständen

(1) Gegenstände, die als Beweismittel für die Untersuchung von Bedeutung sein können, sind in Verwahrung zu nehmen oder auf andere Weise sicherzustellen.

(2) Wird die Herausgabe der Gegenstände verweigert oder sonst der Untersuchung entzogen, so kann dies als Zugeständnis der zu beweisenden Tatsache gewertet werden. Der Betroffene muss sich dabei das Verschulden eines Dritten anrechnen lassen.

(3) Soweit nichts anderes bestimmt wird, werden die Gegenstände auf der DMSB-Geschäftsstelle bis zur Erledigung des Verfahrens verwahrt.

§ 40 Vorbereitung der Verhandlung

(1) Der Vorsitzende des Sportgerichts bestimmt den Termin zur mündlichen Verhandlung und verfügt die Ladungen.

(2) Der Termin der Entscheidung im schriftlichen Verfahren wird den Betroffenen bekanntgegeben.

(3) Zwischen der Bekanntgabe der Ladung und dem Termin zur mündlichen Verhandlung soll eine Frist von einer Woche liegen. In dringenden Fällen kann der Vorsitzende diese Frist abkürzen.

(4) In der Ladung zur mündlichen Verhandlung ist darauf hinzuweisen, dass bei nicht ausreichend entschuldigtem Ausbleiben des Beteiligten auch ohne ihn verhandelt und entschieden werden kann.

(5) Die Ladungen zur mündlichen Verhandlung erfolgen ebenso wie die Mitteilung des Entscheidungstermins im schriftlichen Verfahren durch das DMSB-Justiziariat mittels Übergabe-Einschreiben oder durch Übergabe der Ladung gegen Empfangsbekenntnis.

(6) Der Vorsitzende oder ein von ihm beauftragter Beisitzer kann in geeigneten Fällen schon vor der mündlichen Verhandlung Beweis erheben.

(7) Die Erhebung von Beweisen, insbesondere die Ladung von Zeugen und Sachverständigen, kann davon abhängig gemacht werden, dass derjenige, der das Beweismittel benannt hat, einen Vorschuss in Höhe der voraussichtlichen Auslagen an den DMSB zahlt.

§ 41 Eilverfahren

(1) In einem Fall besonderer Dringlichkeit, insbesondere bedingt durch den Wettbewerbskalender, können die Parteien ein Eilverfahren beantragen. Die Schritte und Fristen für das Verfahren werden durch den Vorsitzenden der Verhandlung festgelegt, unter Berücksichtigung des Verfahrensgrundsatzes des rechtlichen Gehörs und des Rechts auf Verteidigung.

(2) Sofern erforderlich kann der Vorsitzende der Verhandlung anordnen, dass die Anhörung über Videokonferenz oder Telefonkonferenz durchgeführt wird.

§ 42 Öffentlichkeit

(1) Die Verhandlung ist nicht öffentlich.

(2) Das Sportgericht kann den in § 2 genannten Personen die Anwesenheit in der mündlichen Verhandlung gestatten. In Fällen von besonderer Bedeutung kann auch Presse, Film, Rundfunk und Fernsehen die Anwesenheit gestattet werden. In diesem Fall sind Film- und Tonaufnahmen während der mündlichen Verhandlung mit Ausnahme der Verkündung des Urteilstenors nicht zulässig.

§ 43 Vertagung

Das Verfahren ist möglichst ohne Unterbrechung in einer Verhandlung durchzuführen. Anträgen zur Vertagung soll nur aus wichtigen Gründen stattgegeben werden.

§ 44 Ausbleiben eines Beteiligten

Bleibt ein Beteiligter trotz ordnungsgemäßer Ladung aus, wird nach Lage der Akten entschieden.

§ 45 Ordnung in den Sitzungen

Der Vorsitzende kann Personen, die seine Anordnungen nicht befolgen, die mündliche Verhandlung stören oder sich ungebührlich verhalten, das Wort entziehen und aus dem Sitzungsraum verweisen. Über die Entfernung von Beteiligten und deren Vertreter entscheidet das Sportgericht. Die Verhandlung kann ohne diese Personen fortgesetzt werden.

§ 46 Zeugen und Sachverständige

(1) Ein Zeuge, der dieser Ordnung unterliegt, ist zum Erscheinen und zur Aussage verpflichtet. Die Vorschriften der §§ 383 und 384 der Zivilprozessordnung über das Zeugnisverweigerungsrecht sind anzuwenden.

(2) Das nicht hinreichend entschuldigte Ausbleiben oder die unberechtigte Zeugnisverweigerung können durch den Vorsitzenden mit einem Ordnungsgeld bis zu € 1.500,00 geahndet werden. Hierauf ist in der Ladung hinzuweisen.

(3) Die in Absatz 2 vorgesehenen Maßnahmen können in einer Instanz höchstens zweimal gegen dieselbe Person ergriffen werden.

(4) Gegen einen Zeugen, der vorsätzlich falsch aussagt, ist ein Sportgerichtsverfahren durchzuführen. Die Zeugen, die dieser Ordnung unterliegen, sind vor ihrer Vernehmung hierauf hinzuweisen.

(5) Die Absätze 1 und 4 gelten für Sachverständige sinngemäß. Sachverständige können nach den für Mitglieder eines Verbandsgerichts geltenden Vorschriften abgelehnt werden.

§ 47 Eidesstattliche und ehrenwörtliche Erklärungen

Eidesstattliche und ehrenwörtliche Erklärungen sind als Beweismittel nicht zugelassen.

§ 48 Freie Beweiswürdigung

Das Sportgericht entscheidet nach seiner freien, nach dem Gesamtergebnis des Verfahrens gewonnenen Überzeugung.

§ 49 Entscheidungsform

Das Sportgericht oder Berufungsgericht entscheidet durch Beschluss oder Urteil.

§ 50 Urteil, verfahrensabschließender Beschluss

(1) Urteile und verfahrensabschließende Beschlüsse haben zu enthalten:

1. die Bezeichnung der Beteiligten, ihrer gesetzlichen Vertreter und der Bevollmächtigten,
2. die Namen der Mitglieder des Sportgerichts, die bei der Entscheidung mitgewirkt haben,
3. die Entscheidungsformel,
4. die Kostenentscheidung,
5. die Entscheidungsgründe,
6. die Rechtsbehelfsbelehrung.

(2) Das Urteil/der Beschluss wird, wenn eine mündliche Verhandlung stattgefunden hat, grundsätzlich zunächst mündlich bekannt gegeben. Die Entscheidungsformel ist zu verlesen und der wesentliche Inhalt der Entscheidungsgründe ist mitzuteilen.

(3) Das Urteil/der Beschluss ist den Beteiligten mittels eingeschriebenen Briefes in jedem Fall zuzustellen.

§ 51 Berichtigung der Entscheidungen

Das Verbandsgericht kann Schreibfehler, Rechenfehler und ähnliche offenbare Unrichtigkeiten in seinen Entscheidungen jederzeit berichtigen.

§ 52 Wirksamkeit der Entscheidungen

(1) Sperrstrafen, die das Sportgericht festgesetzt hat, unterliegen ohne besondere Anordnung der sofortigen Wirksamkeit.

(2) Andere Entscheidungen des Sportgerichts werden mit ihrer Rechtskraft wirksam. Sie werden rechtskräftig,

1. wenn Rechtsmittel nicht zulässig sind, mit ihrer Verkündung, mangels Verkündung mit ihrer Zustellung,
2. wenn Rechtsmittel zulässig sind und diese nicht oder nicht rechtzeitig eingelegt werden, mit Ablauf der Rechtsmittelfrist oder mit dem Verzicht auf Rechtsmittel.

§ 53 Veröffentlichung der Urteile und Beschlüsse

Die Urteile und Beschlüsse werden in den Medien des DMSB veröffentlicht.

VII. Berufungsverfahren und Beschwerdeverfahren

§ 54 Zulässigkeit der Berufung

(1) Gegen die verfahrensabschließenden Entscheidungen des Sportgerichts oder die Entscheidung der Sportkommissare kann Berufung eingelegt werden.

(2) Zur Berufung sind die Betroffenen und die Kontrollkommission sowie das DMSB-Präsidium berechtigt.

§ 55 Form und Frist der Berufung

(1) Die Berufung gegen eine Entscheidung des Sportgerichts ist innerhalb von vier Wochen nach Zustellung des Urteils/des Beschlusses an den Betroffenen bei dem DMSB-Justiziariat schriftlich einzulegen und zu begründen. Innerhalb dieser Frist ist auch die Berufungskaution an den DMSB zu leisten.

(2) Die Berufung gegen eine Entscheidung der Sportkommissare im Automobilsport ist innerhalb einer Frist von 96 Stunden bei dem DMSB-Justiziariat schriftlich, nach fristgerechter Ankündigung bei den Sportkommissaren, einzulegen. Innerhalb der 96 Stunden Frist ist ebenfalls die Berufungskaution an den DMSB zu leisten. Nach Einlegung der Berufung bei dem DMSB-Justiziariat ist die Berufung ab diesem Zeitpunkt innerhalb einer Woche schriftlich zu begründen. Auf Antrag kann der Vorsitzende die Begründungsfrist verlängern.

(3) Die Berufung gegen eine Entscheidung der Sportkommissare im Motorradsport ist innerhalb einer Frist von fünf Tagen, nach Ankündigung der Berufung bei den Sportkommissaren, schriftlich bei dem DMSB-Justiziariat, unter Beifügung der Berufungskaution oder des Zahlungsnachweises der Berufungskaution, einzulegen. Nach Einlegung der Berufung bei dem DMSB-Justiziariat ist die Berufung ab diesem Zeitpunkt innerhalb von zehn Tagen schriftlich zu begründen. Auf Antrag kann der Vorsitzende die Begründungsfrist verlängern.

(4) Wird die Entscheidung der Sportkommissare nach Veranstaltung per Post zugestellt entfällt die Pflicht zur Berufungsankündigung. Für den Fall, dass der DMSB Berufung führt, entfällt für den DMSB die Pflicht zur Berufungsankündigung.

(5) Verfolgt die Kontrollkommission oder der DMSB eine Berufung gegen eine Entscheidung der Sportkommissare, so ist die Berufung innerhalb von drei Wochen, nach Eingang der Entscheidung der Sportkommissare bei der DMSB-Geschäftsstelle, bei dem Vorsitzenden des Berufungsgerichts einzulegen und zu begründen. Die Berufung gegen eine Sportgerichtsentscheidung ist innerhalb von drei Wochen, nach Eingang der schriftlichen Ausfertigung des Urteils/Beschlusses bei dem Betroffenen, bei dem Vorsitzenden des Berufungsgerichts einzulegen und zu begründen. Auf Antrag kann der Vorsitzende die Begründungsfrist verlängern.

§ 56 Aufschiebende Wirkung der Berufung

(1) Die Berufung gegen die Entscheidung der Sportkommissare hat aufschiebende Wirkung, hiervon ausgenommen sind die Fälle, in denen die Sportkommissare die aufschiebende Wirkung der Berufung nach Berufungsankündigung bereits versagt haben.

(2) Die Berufung gegen ein Urteil des Sportgerichts hat keine aufschiebende Wirkung.

(3) Der Erlass einer einstweiligen Anordnung ist zulässig.

§ 57 Erlass einstweiliger Anordnungen

(1) Der Vorsitzende des Berufungsgerichts kann ohne mündliche Verhandlung auf Antrag einstweilige Anordnungen erlassen.

(2) Der Antrag auf Erlass einer einstweiligen Anordnung kann schon vor der Berufung gestellt werden. Es kann angeordnet werden, dass der Antragsteller binnen einer bestimmten Frist die Berufung einlegen muss und die einstweilige Anordnung bei Nichtbefolgung unwirksam wird.

(3) Die einstweilige Anordnung tritt mit der Zustellung des verfahrensabschließenden Beschlusses oder Urteils außer Kraft.

(4) Strafen können nicht im Wege der einstweiligen Anordnung ausgesprochen werden.

§ 58 Überprüfung

Auf Antrag hat das Berufungsgericht die Entscheidung unverzüglich im schriftlichen Verfahren oder in mündlicher Verhandlung zu überprüfen. Die Überprüfungsentscheidung ist unanfechtbar. Von Amts wegen kann das Gericht die Entscheidung jederzeit ändern oder aufheben.

§ 59 Umfang der Berufung

Die Berufung kann auf bestimmte Beschwerdepunkte, nicht jedoch auf die Kaution und Kosten beschränkt werden.

§ 60 Grundsätze für das Berufungsverfahren

(1) Die Berufungsinstanz prüft die Entscheidung, soweit sie angefochten ist, in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht.

(2) Für das Berufungsverfahren gelten die Vorschriften für das Verfahren erster Instanz entsprechend. Die Entscheidung des Berufungsgerichts ergeht grundsätzlich aufgrund einer mündlichen Verhandlung.

(3) Die Beteiligten können neue Tatsachen und Beweismittel vorbringen. Die von der ersten Instanz erhobenen Beweise können verwertet werden.
(4) Bei der Entscheidung ist das Berufungsgericht an die Entscheidung der Vorinstanz nicht gebunden. Die Entscheidung darf auch zum Nachteil des Rechtsmittelführers geändert werden.

§ 61 Rücknahme der Berufung

(1) Die Rücknahme der Berufung ist ohne Einwilligung des Berufungsgegners nur bis zum Beginn der Beweisaufnahme zulässig.

(2) Wenn der Berufungsführer einen Antrag auf Rücknahme der Berufung stellt, er einen Nutzen aus der Berufung erlangt hat und/oder wenn die Interessen von dritten Parteien betroffen sind, so wird das Berufungsgericht bei seiner nächsten Verhandlung überprüfen, ob die Berufung wider Treu und Glauben eingelegt wurde. Falls das Berufungsgericht zu der Überzeugung gelangt, dass die Berufung wider Treu und Glauben eingelegt wurde, so kann gegen den Berufungsführer eine Geldstrafe bis zu 10.000 € (Nationaler Lizenzsport) und bis zu 100.000,00 € (Internationaler Lizenzsport) verhängt werden, zusätzlich zum Verlust der Berufungskaution. Eine eventuelle Geldstrafe für eine wider Treu und Glauben eingelegte Berufung wird nur nach Anhörung und Durchführung einer Verhandlung verhängt, über die Durchführung einer Verhandlung entscheidet der Vorsitzende.

§ 62 Verwerfung der Berufung

Ist eine Berufung von einem dazu nicht Berechtigten oder nicht form- und fristgerecht angekündigt oder eingelegt oder ist die Berufungskaution nicht fristgemäß bezahlt worden, so ist sie als unzulässig zu verwerfen, ohne dass es einer mündlichen Verhandlung bedarf.

§ 63 Berufungsentscheidung

(1) Die Berufungsentscheidung kann lauten auf:

1. Bestätigung der angefochtenen Entscheidung,
2. Abänderung der angefochtenen Entscheidung,
3. Zurückverweisung.

(2) Die Berufungsinstanz verweist die Sache zurück, wenn das Verfahren erster Instanz an einem wesentlichen Verfahrensmangel leidet. Sie kann von einer Zurückverweisung absehen und selbst entscheiden, wenn sie es für sachdienlich hält; sie entscheidet in jedem Fall selbst, wenn die Beteiligten dies übereinstimmend beantragen. Wird die Sache zurückverwiesen, so sind das Sportgericht oder die Sportkommissare an die rechtliche Würdigung des Berufungsgerichts gebunden.

§ 64 Wirksamkeit der Entscheidungen

Entscheidungen des Berufungsgerichts werden, soweit sie nicht international anfechtbar sind mit ihrer Verkündung, mangels Verkündung mit ihrer Zustellung, rechtswirksam.

§ 65 Beschwerde

(1) Gegen Beschlüsse des Sportgerichts ist die Beschwerde zum Berufungsgericht zulässig.

(2) Für Beschwerden gelten die Bestimmungen über die Berufung entsprechend, soweit nicht im Einzelfall etwas anderes bestimmt ist; über sie kann ohne mündliche Verhandlung entschieden werden.

(3) Die verfahrensmäßige Behandlung anderer in den Ordnungen vorgesehenen Beschwerden richtet sich gleichermaßen nach den Bestimmungen über die Berufung.

VIII. Wiederaufnahme des Verfahrens

§ 66 Zulässigkeit der Wiederaufnahme

(1) Die Wiederaufnahme des Verfahrens ist zulässig gegenüber rechtskräftigen Entscheidungen eines Verbandsgerichts, wenn neue, bisher unbekannte Beweismittel vorgebracht werden, die geeignet sind, eine andere als die getroffene Entscheidung herbeizuführen. Die Wiederaufnahme ist nur zulässig, wenn die Beweismittel ohne Verschulden im früheren Verfahren nicht geltend gemacht werden konnten.

(2) Ein Antrag auf Wiederaufnahme des Verfahrens kann von einer Partei des Verfahrens, der Kontrollkommission oder dem Präsidium des DMSB gestellt werden und ist innerhalb von zwei Wochen nach Bekanntwerden des Wiederaufnahmegrundes zu stellen. Nach Ablauf eines Jahres seit der Rechtskraft der Entscheidung ist die Wiederaufnahme des Verfahrens ausgeschlossen.

§ 67 Entscheidung

(1) Über den Antrag entscheidet das Verbandsgericht, das über den Fall rechtskräftig entschieden hat, durch unanfechtbaren Beschluss
(2) Mitglieder des Verbandsgerichts, die an der betreffenden Entscheidung mitgewirkt haben, sind von der Entscheidung über den Wiederaufnahmeantrag nicht ausgeschlossen.

(3) Das Verbandsgericht kann über die Zulässigkeit des Wiederaufnahmeantrags vorab im schriftlichen Verfahren entscheiden.

§ 68 Anzuwendende Verfahrensvorschriften

Das weitere Verfahren richtet sich nach den für das Berufungsverfahren geltenden Vorschriften.

IX. Kosten, Vollstreckbarkeit

§ 69 Kostenpflicht

(1) Der unterliegende Beteiligte trägt die Kosten des Verfahrens.

(2) Wenn ein Beteiligter teils obsiegt, teils unterliegt, so sind die Kosten gegeneinander aufzuheben oder verhältnismäßig zu teilen. Sind die Kosten gegeneinander aufgehoben, so fallen die Kosten des Verbandsgerichts jedem Beteiligten zur Hälfte zur Last. Einem Beteiligten können die Kosten ganz auferlegt werden, wenn der andere nur zu einem geringen Teil unterlegen ist.

(3) Die Kosten eines ohne Erfolg eingelegten Rechtsbehelfs/Antrags fallen demjenigen zur Last, der ihn eingelegt hat. Gleiches gilt im Falle der Rücknahme.

(4) Kosten, die durch einen Antrag auf Wiedereinsetzung oder Wiederaufnahme entstehen, fallen dem Antragsteller zur Last.

(5) Kosten, die durch schuldhaftes Säumnis eines Beteiligten entstehen, können diesem auferlegt werden.

§ 70 Begriff der Kosten

(1) Kosten sind die Gebühren, die Kaution und Auslagen des Verbandsgerichts und die zur zweckentsprechenden Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung notwendigen Aufwendungen der Beteiligten.

(2) Auslagen des Verbandsgerichts sind:
1. Kosten für Abschriften und Ablichtungen,
2. Telefongebühren,
3. Vergütungen für Zeugen, Sachverständige und Dolmetscher,
4. Gebühren, die an Behörden zu entrichten sind,
5. Entgelt für Leistungen außenstehender Stellen und Personen.

(3) Die Gebühren und Auslagen eines Rechtsanwalts oder eines sonstigen Bevollmächtigten oder Beistands sind nicht erstattungsfähig.

§ 71 Vorschusspflicht

(1) Die Beteiligten sind hinsichtlich der Gebühren und Kaution vorschusspflichtig. § 38 Abs. 7 bleibt unberührt.

(2) Der DMSB ist von der Vorschusspflicht befreit.

(3) Das Verbandsgericht nimmt die beantragte Handlung erst nach Leistung des Vorschusses vor.

(4) Wird der Kostenvorschuss trotz Fristfestsetzung nicht geleistet, gilt der Antrag als zurückgenommen. Hierauf ist bei der Fristsetzung hinzuweisen. § 61 bleibt unberührt.

(5) In begründeten Härtefällen kann dem Kostenschuldner auf Antrag die Vorschusspflicht erlassen werden, wenn das eingelegte Rechtsmittel offensichtlich begründet ist.

§ 72 Höhe der Kautionen

Die Kautionen werden im DMSB-Handbuch und/oder in den DMSB-Medien veröffentlicht.

§ 73 Kostenentscheidung, Erledigung der Hauptsache

(1) Das Verbandsgericht hat in einer Entscheidung, die das Verfahren abschließt, über die Verteilung der Kosten zu entscheiden.
(2) Ist das Verfahren in der Hauptsache erledigt, so entscheidet das Verbandsgericht nach billigem Ermessen über die Kosten; der bisherige Sach- und Streitstand ist dabei zu berücksichtigen.

§ 74 Anfechtung der Kostenentscheidung

Eine gesonderte Anfechtung der Kostenentscheidung ist nicht zulässig.

§ 75 Kostenfestsetzung

(1) Die DMSB-Geschäftsstelle setzt die Höhe der Kosten fest.

(2) Bei technischen Protesten entscheidet der Gutachterausschuss des DMSB auf Antrag über die Höhe der zu erstattenden Kosten für eine Re- und Demontage nach dessen Bestimmungen und Richtlinien.

§ 76 Vollstreckbarkeit

(1) Die Entscheidungen der Verbandsgerichte werden von der DMSB-Geschäftsstelle vollstreckt.

(2) Strafen anderer Sportverbände werden nur anerkannt, wenn die Gegenseitigkeit für die Vollstreckung gegenüber dem DMSB erklärt wird.

X. Gnadenrecht

§ 77 Gnadenverfahren

(1) Das Gnadenrecht steht dem Präsidium des DMSB zu.

(2) Das Präsidium kann grundsätzlich erst nach Ausschöpfung des DMSB Rechtsweges durch den Betroffenen, im Wege der Begnadigung unanfechtbare Strafen erlassen, ermäßigen, umwandeln oder aussetzen.

(3) Dem Vorsitzenden des zuletzt erkennenden Gerichts ist Gelegenheit zu geben, zu dem Gnadengesuch Stellung zu nehmen.

(4) Die Gnadenentscheidung wird ohne mündliche Verhandlung getroffen. Sie ist unanfechtbar.

XI. Schlussvorschriften

§ 78 Anerkennung der Entscheidungen in Dopingsachen

Zulassungssperren und Maßregeln wegen Verstoßes gegen das Dopingverbot werden hinsichtlich der Rückfallvoraussetzungen, der Wettkampfsperre und des Ausschlusses von der Teilnahme an Veranstaltungen von allen Mitgliedsorganisationen des DOSB für ihren Bereich anerkannt.

§ 79 Verjährung und Tilgung früherer Strafen

§§ 33, 34 gelten entsprechend für frühere Strafen.

§ 80 Ausnahmemöglichkeit

In Abstimmung zwischen dem Vorsitzenden der Verhandlung, der Kontrollkommission und dem Beklagten kann auf alle oder Teile dieser Rechts- und Verfahrensregeln verzichtet werden.

§ 81 Inkrafttreten

Diese Ordnung tritt am 01.01.2022 nach Beschluss der Mitgliederversammlung vom 30.01.2021 in Kraft. Soweit in anderen Vorschriften, Bestimmungen und Richtlinien auf Bestimmungen verwiesen wird, die durch diese RuVO ersetzt werden, treten an deren Stelle die entsprechenden Vorschriften dieser Ordnung. Laufende Verfahren werden nach Inkrafttreten der RuVO nach deren Verfahrensregelungen weitergeführt.

Jugendordnung

dmsj – deutsche motor sport jugend

Im Interesse einer besseren Lesbarkeit wird davon abgesehen, bei Fehlen einer geschlechtsneutralen Formulierung sowohl die männliche als auch weitere Formen anzuführen. Die nachstehend gewählten männlichen Formulierungen gelten deshalb uneingeschränkt auch für die weiteren Geschlechter.

1. Name

Die dmsj – deutsche motor sport jugend ist die Jugendorganisation des DMSB – Deutscher Motor Sport Bund e.V.

2. Aufgaben

Die dmsj führt und verwaltet sich im Rahmen der DMSB-Satzung und dieser Jugendordnung selbständig und vertritt ihre Interessen nach innen und außen.

Die dmsj fördert Mitgestaltung, Mitbestimmung, Mitverantwortung und Begegnung junger Menschen, unabhängig von ihrer Rasse, ihrem Geschlecht, ihrer ethnischen Zugehörigkeit, ihrer Religion, ihrer philosophischen oder politischen Meinung, ihrer sexuellen Identität, ihrem Familienstand, ihrem Alter oder ihrer Behinderung. Die Aufgaben der dmsj sind unter Beachtung der Grundsätze des freiheitlichen, demokratischen, sozialen Rechtsstaates im Einzelnen:

2.1 Die Wahrnehmung, Koordination und Kontrolle von Aufgaben der Jugendbildung einschließlich Gewaltprävention, der überfachlichen Jugendarbeit, der Jugendhilfe und des Jugendsports.

2.2 Die Erziehung zu verantwortungsbewusstem Verhalten im Straßenverkehr, insbesondere durch Vermittlung entsprechender fahrtechnischer Kenntnisse und einschlägiger Vorschriften.

2.3 Die vorrangige Beachtung des Schutzes der natürlichen Lebensgrundlagen, die Vermittlung eines möglichst sparsamen Umganges mit Material und sonstigen natürlichen Ressourcen als Ziel der Ausbildung junger Motorsportler, sowie die strikte Beachtung sämtlicher für die Ausübung des Motorsports relevanter umweltschutzrechtlicher Bestimmungen und Vorschriften.

2.4 Die Zusammenarbeit mit anderen Jugendorganisationen, insbesondere der Deutschen Sportjugend (dsj) im Deutschen Olympischen Sportbund (DOSB) sowie in den jeweiligen Landessportbünden (LSB).

3. Zugehörigkeit

Zur dmsj gehören alle jugendlichen Vereinsmitglieder der DMSB-Mitgliedsverbände und -vereine bis zum vollendeten 18. Lebensjahr, die gewählten Vorstandsmitglieder, die gewählten Jugendleiter der DMSB-Trägervereine (ADAC, AvD, DMV) der Landesmotorsportfachverbände, sonstiger Motorsportverbände und sonstiger Mitglieder, sowie die ebenfalls gewählten Jugendleiter in den angeschlossenen Vereinen.

Die Zugehörigkeit jugendlicher Vereinsmitglieder endet automatisch am 31.12. des Jahres, in dem das 18. Lebensjahr vollendet wird.

4. Organe

Die Organe der dmsj sind:

4.1 die Vollversammlung,

4.2 der Vorstand.

5. dmsj- Vollversammlung

Die Vollversammlung ist das oberste Organ der dmsj.

5.1 Zusammensetzung

Die Vollversammlung bilden:

5.1.1 der Vorstand der dmsj,
5.1.2 je drei Vertreter der Trägervereine,
5.1.3 mindestens je ein Vertreter der Jugendorganisationen der Landesmotorsportfachverbände. Pro angefangene 1000 jugendliche Verbandsmitglieder, die die Alterskriterien für die Zugehörigkeit gem. Ziffer 3 erfüllen, wird eine Vertreterstimme erteilt. Max. sind 3 Vertreterstimmen möglich,
5.1.4 ein Vertreter der Jugendorganisationen sonstiger Motorsportverbände,
5.1.5 ein Vertreter der Jugendorganisationen sonstiger Mitglieder.

5.2 Stimmberechtigung

Stimmberechtigt sind die Vorstandsmitglieder 1.-5. sowie alle Delegierten bei der Vollversammlung der dmsj mit je einer Stimme. Eine Stimmübertragung auf eine andere stimmberechtigte Person ist bei schriftlicher Bevollmächtigung zulässig. Hierbei darf keine Person mehr als drei Stimmen auf sich vereinigen.

Hat ein Trägerverein bzw. ein Landesmotorsportfachverband mehr als eine Delegiertenstimme, so soll er diese bzw. eine davon durch einen Jugendlichen/jungen Erwachsenen ab 16 bis 27 Jahren vertreten lassen.

Die ordnungsgemäß einberufene Vollversammlung ist ohne Rücksicht auf die Anzahl der Erschienenen beschlussfähig. Bei Abstimmungen und Wahlen genügt die einfache Mehrheit der abgegebenen Stimmen.

5.3 Aufgaben

5.3.1 Beratung bei grundsätzlichen Fragen und Angelegenheiten der dmsj
5.3.2 Festlegung der Richtlinien der Arbeit des Vorstandes
5.3.3 Entgegennahme der Berichte des Vorstandes
5.3.4 Aussprache über die Berichte des Vorstandes
5.3.5 Genehmigung des Haushaltsvoranschlages
5.3.6 Entlastung des Vorstandes
5.3.7 Wahl des Vorstandes
5.3.8 Wahl der Kassenprüfer
5.3.9 Erarbeitung von Änderungen oder Ergänzungen in der dmsj Jugendordnung, die der Bestätigung der DMSB-Mitgliederversammlung bedürfen
5.3.10 Beschlussfassung über fristgemäß eingereichte Anträge

5.4 Einberufung

5.4.1 Jedes Jahr findet nach der DMSB-Mitgliederversammlung, die ordentliche Vollversammlung statt, die vom Vorsitzenden mindestens vier Wochen vorher unter Bekanntgabe der Tagesordnung schriftlich einberufen wird.

5.4.2 Eine außerordentliche Vollversammlung muss einberufen werden, wenn die Hälfte der Mitglieder der Vollversammlung oder die Mehrheit der Mitglieder des Vorstandes dies

schriftlich verlangen, wobei Zweck und Gründe für die Versammlung angegeben werden müssen.

5.5 Anträge

5.5.1 Antragsberechtigt sind, gemäß Ziffer 5 dieser Jugendordnung, alle Mitglieder der Vollversammlung.

5.5.2 Anträge sind schriftlich und mit Begründung spätestens drei Wochen vor dem Termin der Vollversammlung beim Vorstand einzureichen.

5.5.3 Dringlichkeitsanträge bedürfen einer 2/3-Mehrheit der Vollversammlung.

6. Vorstand

6.1 Der Vorstand besteht aus den folgenden Vorstandsmitgliedern

- Vorsitzender (1. Vorstandsmitglied)
- Stellvertretender Vorsitzender (2. Vorstandsmitglied)
- weitere Vorstandsmitglieder (3., 4. und 5. Vorstandsmitglied)

Das DMSB-Präsidiumsmitglied für Kinder- und Jugendsport besetzt die Position des 1. Vorstandsmitglieds.

Die Ressortzuständigkeiten des Vorstands sind in der Geschäftsordnung des Vorstands festgelegt. Der Vorstand beschließt die Verteilung der Ressorts auf die Vorstandsmitglieder 2.-5. Die Mitglieder des Vorstandes üben ihre Ämter nach den Ressortzuständigkeiten aus.

6.2 Aufgaben

6.2.1 Dem Vorstand obliegt u.a.
- die Leitung und Repräsentanz der dmsj
- Definition, Vorantreiben sowie Kontrolle strategischer Jugendverbandsthemen und -ziele
- Identifikation von Trends und zeitgemäße Weiterentwicklung des Jugendmotorsports
- Ausschreibung von Prädikaten im Jugendmotorsport in Abstimmung mit dem DMSB-Präsidium
- die Betreuung von Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen bei nationalen und internationalen Wettkämpfen und Begegnungen

6.2.2 Die Sitzungen des Vorstandes finden nach Bedarf statt. Der Vorstand gibt sich eine Geschäftsordnung, in der die Organisation und Arbeit des Vorstands sowie von ihm zur Erfüllung seiner Aufgaben beauftragter Arbeitsgruppen, Fachberater und weiterer Interessenvertreter geregelt sind. Die inhaltliche Aufgabenverteilung der Vorstandsmitglieder wird über einen Geschäftsverteilungsplan geregelt.

6.3 Wahlen

Die Vorstandsmitglieder 2.-5. werden von der Vollversammlung für die Dauer von vier Jahren gewählt und bleiben bis zur Neuwahl des Vorstandes im Amt. Zum Zeitpunkt der Wahl dürfen von den Vorstandsmitgliedern 2.-5. maximal drei 27 Jahre oder älter sein. Die Vorstandsmitglieder 2.-5. dürfen zum Zeitpunkt der Wahl nicht älter als 65 Jahre sein. Wiederwahl ist zulässig.

Scheidet während der Wahlperiode ein Mitglied des Vorstandes aus, kann die Vollversammlung für die restliche Amtsdauer ein Ersatzmitglied wählen.

7. Kassenprüfer

Die Vollversammlung wählt zwei Kassenprüfer, die jeweils verschiedenen DMSB-Mitgliedsorganisationen angehören müssen.

Den Kassenprüfern obliegt die Prüfung auf Richtigkeit und Vollständigkeit des Rechnungswesens. Sie prüfen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses.

Die Kassenprüfer werden auf zwei Jahre gewählt. Eine Wiederwahl ist zulässig. Scheidet während der Wahlperiode ein Kassenprüfer aus, kann die Vollversammlung für die restliche Amtsdauer ein Ersatzmitglied wählen.

8. Finanzen

Im Haushalt des DMSB e.V. werden Mittel ausgewiesen, die der dmsj zur Verfügung gestellt werden. Die dmsj entscheidet selbständig über die Verwendung der ihr zufließenden Mittel im Sinne dieser Jugendordnung.

9. Schlussbestimmungen

9.1 Für die dmsj gelten im Übrigen die Grundsätze der DMSB-Satzung.

9.2 Die geänderte Jugendordnung tritt gemäß Beschluss der dmsj Vollversammlung am 13.03.2022 und nach anschließender Bestätigung durch die DMSB-Mitgliederversammlung am 23.04.2022 in Kraft.

Stand: 13.03.2022

DMSB-Anti-Doping Code (DMSB-ADC)

nach Vorgabe der

Nationalen Anti Doping Agentur Deutschland

Frankfurt, den 19.11.2025

Inhalt

ARTIKEL 1	DEFINITION DES BEGRIFFS DOPING
ARTIKEL 2	VERSTÖßE GEGEN ANTI-DOPING-BESTIMMUNGEN
ARTIKEL 3	DOPINGNACHWEIS
ARTIKEL 4	DIE VERBOTSLISTE
ARTIKEL 5	DOPINGKONTROLLEN UND ERMITTLUNGEN
ARTIKEL 6	ANALYSE VON PROBEN
ARTIKEL 7	ERGEBNISMANAGEMENT-/DISZIPLINARVERFAHREN: ZUSTÄNDIGKEIT, ERSTÜBERPRÜFUNG, BENACHRICHTIGUNG UND VORLÄUFIGE SUSPENDIERUNG
ARTIKEL 8	ANALYSE DER B-PROBE
ARTIKEL 9	AUTOMATISCHE ANNULLIERUNG VON EINZELERGEBNISSEN
ARTIKEL 10	SANKTIONEN GEGEN EINZELPERSONEN
ARTIKEL 11	KONSEQUENZEN FÜR MANNSCHAFTEN
ARTIKEL 12	DISZIPLINARVERFAHREN
ARTIKEL 13	ERGEBNISMANAGEMENT-/DISZIPLINARVERFAHREN: RECHTSBEHELFE
ARTIKEL 14	INFORMATION UND VERTRAULICHKEIT
ARTIKEL 15	UMSETZUNG VON ENTSCHEIDUNGEN
ARTIKEL 16	DOPINGKONTROLLVERFAHREN BEI TIEREN IN SPORTLICHEN WETTKÄMPFEN
ARTIKEL 17	VERJÄHRUNG
ARTIKEL 18	DOPINGPRÄVENTION
ARTIKEL 19	AUFGABEN UND ZUSTÄNDIGKEITEN DER NADA UND DER NATIONALEN SPORTFACHVERBÄNDE
ARTIKEL 20	AUSLEGUNG DES WADC/NADC
ARTIKEL 21	SCHLUSSBESTIMMUNGEN
ANHANG 1	BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

ARTIKEL 1 DEFINITION DES BEGRIFFS DOPING

Doping wird definiert als das Vorliegen eines oder mehrerer der nachfolgend in Artikel 2.1 bis Artikel 2.11 festgelegten Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen.

ARTIKEL 2 VERSTÖßE GEGEN ANTI-DOPING-BESTIMMUNGEN

In diesem Artikel sind die Tatbestände und Handlungen aufgeführt, die einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen begründen. Anhörungen in Dopingfällen werden auf Grundlage der Behauptung durchgeführt, dass eine bzw. mehrere dieser spezifischen Regeln verletzt wurden.

*Athleten*innen*[1] oder andere *Personen* sind selbst dafür verantwortlich, davon Kenntnis zu haben, was einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen darstellt und welche Substanzen und Methoden in die *Verbotsliste* aufgenommen worden sind.

Als Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen gelten:

2.1
Vorhandensein einer *Verbotenen Substanz*, ihrer *Metaboliten* oder *Marker* in der *Probe* eines*r *Athleten*in*

2.1.1
Es ist die persönliche Pflicht der *Athleten*innen*, dafür zu sorgen, dass keine *Verbotenen Substanzen* in ihren Körper gelangen. *Athleten*innen* sind für jede *Verbotene Substanz* oder ihre *Metaboliten* oder *Marker* verantwortlich, die in ihrer *Probe* gefunden werden. Demzufolge ist es nicht erforderlich, dass Vorsatz, *Verschulden*, Fahrlässigkeit oder bewusster *Gebrauch* aufseiten der *Athleten*innen* nachgewiesen wird, um einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen gemäß Artikel 2.1 zu begründen.

[Kommentar zu Artikel 2.1.1: Gemäß diesem Artikel liegt ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen unabhängig vom Verschulden eines*r *Athleten*in* vor. In mehreren Entscheidungen des *CAS* wird diese Regel als „*Strict Liability*“ bezeichnet. Das *Verschulden* eines*r *Athleten*in* fließt in die Festlegung der *Konsequenzen* für einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen gemäß Artikel 10 mit ein. Der *CAS* hält konsequent an diesem Prinzip fest.]

2.1.2
Ein ausreichender Nachweis eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen gemäß Artikel 2.1 ist in einem der nachfolgenden Fälle gegeben: Das Vorhandensein einer *Verbotenen Substanz*, ihrer *Metaboliten* oder *Marker* in der A-*Probe* eines*r *Athleten*in*, wenn der*die *Athlet*in* auf die Analyse der B-*Probe* verzichtet und die B-*Probe* nicht analysiert wird; oder, wenn die B-*Probe* des*der *Athleten*in* analysiert wird und das Analyseergebnis das Vorhandensein der *Verbotenen Substanz* oder ihrer *Metaboliten* oder *Marker* in der A-*Probe* des*der *Athleten*in* bestätigt; oder, wenn die A- oder B-*Probe* des*der *Athleten*in* in zwei Teile aufgeteilt wird und das Ergebnis der Bestätigungsanalyse der aufgeteilten *Probe* das Vorhandensein einer *Verbotenen Substanz*, ihrer *Metaboliten* oder *Marker* im ersten Teil der aufgeteilten *Probe* bestätigt oder der*die *Athlet*in* auf die Bestätigungsanalyse der aufgeteilten *Probe* verzichtet.

[1] Kursiv gesetzte Wörter sind im Anhang „Begriffsbestimmungen“ definiert. Die Definitionen sind integraler Bestandteil des NADC.

[Kommentar zu Artikel 2.1.2: Es liegt im Ermessen der für das *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* zuständigen *Anti-Doping-Organisation*, die B-*Probe* analysieren zu lassen, auch wenn der*die *Athlet*in* die Analyse der B-*Probe* nicht verlangt.]

2.1.3
Mit Ausnahme solcher Substanzen, für die in der *Verbotsliste* oder einem *Technischen Dokument* eine *Entscheidungsgrenze* ausdrücklich festgelegt sind, begründet das Vorhandensein jeglicher gemeldeten Menge einer *Verbotenen Substanz*, ihrer *Metaboliten* oder *Marker* in der *Probe* eines*r Athleten*in einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen.

2.1.4
Abweichend von der allgemeinen Regelung des Artikels 2.1 können in der *Verbotsliste*, den *International Standards* oder den *Technischen Dokumenten* spezielle Kriterien zur Meldung oder Bewertung bestimmter *Verbotener Substanzen* festgelegt werden.

2.2
Der *Gebrauch* oder der *Versuch* des *Gebrauchs* einer *Verbotenen Substanz* oder einer *Verbotenen Methode* durch eine*n *Athleten*in*

[Kommentar zu Artikel 2.2: Der *Gebrauch* oder der *Versuch* des *Gebrauchs* einer *Verbotenen Substanz* oder einer *Verbotenen Methode* konnte stets durch jegliche verlässliche Mittel nachgewiesen werden. Wie im Kommentar zu Artikel 3.2 erwähnt, kann im Gegensatz zum Nachweis, der benötigt wird, um einen Verstoß gegen eine Anti-Doping-Bestimmung nach Artikel 2.1 festzustellen, der *Gebrauch* oder der *Versuch* des *Gebrauchs* auch durch andere verlässliche Mittel nachgewiesen werden, z.B. durch Geständnis des*der *Athleten*in*, Zeugenaussagen, Belege und sonstige Dokumente, Schlussfolgerungen, die sich aus Longitudinalstudien ergeben, einschließlich Daten, die für den *Biologischen Athletenpass* erhoben wurden, oder andere analytische Informationen, die ansonsten nicht alle Anforderungen erfüllen, um das „Vorhandensein" einer *Verbotenen Substanz* nach Artikel 2.1 zu begründen.

So kann beispielsweise der Nachweis des *Gebrauchs* allein auf verlässliche analytische Daten der Analyse der A-*Probe* (ohne die Bestätigung anhand der Analyse einer B-*Probe*) oder der Analyse der B-*Probe* gestützt werden, soweit die *Anti-Doping-Organisation* eine zufriedenstellende Erklärung für die fehlende Bestätigung durch die jeweils andere *Probe* liefert.]

2.2.1
Es ist die persönliche Pflicht der *Athleten*innen*, dafür zu sorgen, dass keine *Verbotene Substanz* in ihre Körper gelangt und dass keine *Verbotene Methode* gebraucht wird. Demzufolge ist es nicht erforderlich, dass Vorsatz, *Verschulden*, Fahrlässigkeit oder bewusster *Gebrauch* aufseiten des*der *Athleten*in* nachgewiesen wird, um einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen wegen des *Gebrauchs* einer *Verbotenen Substanz* oder einer *Verbotenen Methode* zu begründen.

2.2.2
Der Erfolg oder der Misserfolg des *Gebrauchs* einer *Verbotenen Substanz* oder einer *Verbotenen Methode* ist nicht maßgeblich. Es ist ausreichend, dass die *Verbotene Substanz* oder die *Verbotene Methode* gebraucht oder ihr *Gebrauch* versucht wurde, um einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen zu begehen.

[Kommentar zu Artikel 2.2.2: Die Darlegung des „*Versuchs* des *Gebrauchs*" einer *Verbotenen Substanz* oder einer *Verbotenen Methode* erfordert den Nachweis des Vorsatzes des*der *Athleten*in*. Die Tatsache, dass zum Beweis dieses speziellen Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen Vorsatz gefordert werden kann, widerspricht nicht dem „*Strict-Liability*"-Prinzip, das für Verstöße gegen Artikel 2.1 und Verstöße gegen Artikel 2.2 hinsichtlich des *Gebrauchs* einer *Verbotenen Substanz* oder einer *Verbotenen Methode* gilt.

Der *Gebrauch* einer *Verbotenen Substanz* durch eine*n *Athleten*in* stellt einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen dar, es sei denn, diese Substanz ist *Außerhalb des Wettkampfs* nicht verboten, und der *Gebrauch* durch den*die *Athleten*in* fand *Außerhalb des Wettkampfs* statt.

(Jedoch stellt das Vorhandensein einer *Verbotenen Substanz* oder ihrer *Metaboliten* oder *Marker* in einer *Probe*, die bei einer *Wettkampfkontrolle* genommen wurde, einen Verstoß gegen Artikel 2.1 dar, unabhängig davon, wann die Substanz verabreicht wurde.)]

2.3
Umgehung der Probenahme durch eine*n *Athleten*in* oder die Weigerung oder das Unterlassen eines*r *Athleten*in*, sich einer Probenahme zu unterziehen

Die Umgehung einer Probenahme; oder die Weigerung oder das Unterlassen ohne zwingenden Grund, sich nach entsprechender Benachrichtigung durch eine ordnungsgemäß bevollmächtigte *Person* einer Probenahme zu unterziehen.

[Kommentar zu Artikel 2.3: Dementsprechend läge beispielsweise ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen vor, wenn nachgewiesen würde, dass ein*e *Athlet*in* einem*r Dopingkontrolleur*in bewusst ausweicht, um die Benachrichtigung oder die *Dopingkontrolle* zu umgehen. Ein Verstoß durch „das Unterlassen, sich einer Probenahme zu unterziehen“ kann sowohl durch vorsätzliches als auch durch fahrlässiges Verhalten des*der *Athleten*in* begründet sein, während die „Umgehung oder die Weigerung“ einer Probenahme ein vorsätzliches Verhalten des*der *Athleten*in* erfordert.]

2.4 Meldepflichtverstöße eines*r *Athleten*in*

Jede Kombination von drei versäumten Kontrollen und/oder Meldepflichtversäumnissen im Sinne des *International Standards* for *Results Management/Standard* für *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* eines*r *Athleten*in*, der*die einem *Registered Testing Pool* angehört, innerhalb eines Zeitraums von zwölf (12) Monaten.

[*NADA*-Kommentar zu Art. 2.4: Die Regelungen des bisherigen *Standards* für Meldepflichten sind nun in Annex B des *Standards* für *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* enthalten.]

2.5
Die *Unzulässige Einflussnahme* oder der *Versuch* der *Unzulässigen Einflussnahme* auf irgendeinen Teil des *Dopingkontrollverfahrens* durch eine*n *Athleten*in* oder eine andere *Person*

2.6
Besitz einer *Verbotenen Substanz* oder einer *Verbotenen Methode* durch eine*n *Athleten*in* oder eine*n *Athleten*innenbetreuer*in*

2.6.1
Der *Besitz* jeglicher *Verbotenen Substanz* oder jeglicher *Verbotenen Methode* durch eine*n *Athleten*in Innerhalb des Wettkampfs* oder *Außerhalb des Wettkampfs* der *Besitz* jeglicher *Verbotenen Substanz* oder jeglicher *Verbotenen Methode*, die *Außerhalb des Wettkampfs* verboten ist. Dies gilt nicht, sofern der*die *Athlet*in* nachweist, dass der *Besitz* aufgrund einer *Medizinischen Ausnahmegenehmigung*, die im Einklang mit Artikel 4.4 erteilt wurde, oder aufgrund einer anderen annehmbaren Begründung gerechtfertigt ist.

2.6.2
Der *Besitz* jeglicher *Verbotenen Substanz* oder jeglicher *Verbotenen Methode* durch eine*n *Athleten*innenbetreuer*in Innerhalb des Wettkampfs* oder *Außerhalb des Wettkampfs* der *Besitz* jeglicher *Verbotenen Substanz* oder jeglicher *Verbotenen Methode*, die *Außerhalb des Wettkampfs* verboten ist, durch eine*n *Athleten*innenbetreuer*in*, sofern der *Besitz* in Verbindung mit einem*r *Athleten*in*, einem *Wettkampf* oder einem Training steht. Dies gilt nicht, sofern der*die

*Athleten*innenbetreuer*in* nachweist, dass der *Besitz* aufgrund einer *Medizinischen Ausnahmegenehmigung* eines*r *Athleten*in*, die im Einklang mit Artikel 4.4 erteilt wurde, oder aufgrund einer anderen annehmbaren Begründung gerechtfertigt ist.

[Kommentare zu Artikel 2.6.1 und 2.6.2: Eine annehmbare Begründung wäre beispielsweise nicht der Kauf oder *Besitz* einer *Verbotenen Substanz*, um sie an eine*n Freund*in oder eine*n Verwandte*n weiterzugeben, es sei denn, der medizinisch indizierte Umstand ist gegeben, dass der betreffenden *Person* ein ärztliches Rezept vorlag, z.B. der Kauf von Insulin für ein an Diabetes erkranktes Kind.

Eine annehmbare Begründung wäre beispielsweise der Fall, (a) dass ein*e Mannschaftsarzt*ärztin *Verbotene Substanzen* oder *Verbotene Methoden* zur Behandlung von *Athleten*innen* in Akut- und Notsituationen mitführt (z.B. einen Autoinjektor für Epinephrin/Adrenalin) oder (b) ein*e *Athlet*in* eine *Verbotene Substanz* oder *Verbotene Methode* aus medizinischen Gründe besitzt, kurz bevor er*sie eine *Medizinische Ausnahmegenehmigung* beantragt oder er*sie die Mitteilung über die Genehmigung einer *Medizinischen Ausnahmegenehmigung* erhält.]

2.7
Das *Inverkehrbringen* oder der *Versuch* des *Inverkehrbringens* einer *Verbotenen Substanz* oder einer *Verbotenen Methode* durch eine*n *Athleten*in* oder eine andere *Person*

2.8
Die *Verabreichung* oder der *Versuch* der *Verabreichung* jeglicher *Verbotenen Substanz* oder *Verbotenen Methode* durch eine*n *Athleten*in* oder eine andere *Person* an jegliche*n *Athleten*in Innerhalb des Wettkampfs* oder die *Verabreichung* oder der *Versuch* der *Verabreichung* jeglicher *Verbotenen Substanz* oder jeglicher *Verbotenen Methode*, die *Außerhalb des Wettkampfs* verboten ist, an jegliche*n *Athleten*in Außerhalb des Wettkampfs*

2.9 Tatbeteiligung oder Versuch der Tatbeteiligung durch eine*n Athleten*in oder eine andere Person

Unterstützung, Aufforderung, Beihilfe, Anstiftung, Beteiligung, Verschleierung oder jede sonstige absichtliche Tatbeteiligung oder der *Versuch* der Tatbeteiligung im Zusammenhang mit einem Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen oder einem *Versuch* eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen oder einem Verstoß gegen Artikel 10.14.1 durch eine andere *Person*.

[Kommentar zu Artikel 2.9: Tatbeteiligung oder der *Versuch* der Tatbeteiligung kann physische oder psychische Unterstützung umfassen.]

2.10 Verbotener Umgang eines*r Athleten*in oder einer anderen Person

2.10.1
Der Umgang eines*r *Athleten*in* oder einer anderen *Person* im Zuständigkeitsbereich einer *Anti-Doping-Organisation*, in beruflicher oder sportlicher Funktion mit einem*r *Athleten*innenbetreuer*in*

2.10.1.1
der*die, soweit er*sie in den Zuständigkeitsbereich einer *Anti-Doping-Organisation* fällt, gesperrt ist; oder

2.10.1.2
der*die, soweit er*sie nicht in den Zuständigkeitsbereich einer *Anti-Doping-Organisation* fällt, und der*die nicht aufgrund eines *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahrens* gemäß *WADC/NADC* gesperrt wurde, dem*der jedoch in einem Straf-, Disziplinar- oder standesrechtlichen Verfahren ein Verhalten nachgewiesen oder der*die für ein solches Verhalten verurteilt wurde, das einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen dargestellt hätte, soweit diese oder andere im Einklang mit dem *WADC/NADC* stehenden Anti-Doping-Regeln zur Anwendung gelangt wären. Die Dauer des

Umgangsverbots entspricht der im Straf-, Disziplinar- oder standesrechtlichen Verfahren festgelegten Strafe, beträgt mindestens jedoch sechs (6) Jahre ab dem Zeitpunkt der Entscheidung; oder

2.10.1.3
der als Stroh- oder Mittelsmann*frau für eine in Artikel 2.10.1.1 oder 2.10.1.2 beschriebene *Person* tätig wird.

2.10.2
Um einen Verstoß gegen Artikel 2.10 nachzuweisen, muss eine *Anti-Doping-Organisation* nachweisen, dass der*die *Athlet*in* oder die andere *Person* von der *Sperre* des*der *Athleten*innenbetreuers*in* wusste.

Der*die *Athlet*in* oder die andere *Person* muss nachweisen, dass der Umgang mit einem*r in Artikel 2.10.1.1 oder 2.10.1.2 beschriebenen *Athleten*innenbetreuer*in* nicht in beruflicher oder sportlicher Funktion erfolgt, und/oder dass ein solcher Umgang vernünftigerweise nicht hätte vermieden werden können.

Anti-*Doping-Organisationen*, die Kenntnis von *Athleten*innenbetreuern*in* haben, die den in Artikel 2.10.1.1, 2.10.1.2 oder 2.10.1.3 genannten Kriterien entsprechen, sind verpflichtet, diese Information an die *WADA* weiterzugeben.

[Kommentar zu Artikel 2.10: *Athleten*innen* und andere *Personen* dürfen nicht mit Trainern*innen, Managern*innen, Ärzten*innen oder anderen *Athleten*innenbetreuern*innen* zusammenarbeiten, die aufgrund eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen gesperrt sind oder die in einem Straf- oder Disziplinarverfahren im Zusammenhang mit Doping verurteilt wurden. Zum verbotenen Umgang zählt beispielsweise: Annahme von Beratung zu Training, Strategie, Technik, Ernährung oder Gesundheit; Annahme einer Therapie, Behandlung oder von Rezepten; Abgabe von Körperproben zu Analysezwecken; Einsatz des*der *Athleten*innenbetreuers*in* als Agent*in oder Berater*in. Verbotener Umgang setzt grundsätzlich keine finanziellen Gegenleistungen voraus.

Die *Anti-Doping-Organisation* muss den*die *Athleten*in* oder die andere *Person* nach Artikel 2.10 zwar nicht über die *Sperre* des*der *Athleten*innenbetreuers*in* informieren, eine solche Benachrichtigung wäre, sofern sie erfolgte, jedoch ein wichtiger Beweis dafür, dass der*die *Athlet*in* oder die andere *Person* von der *Sperre* des*der *Athleten*innenbetreuers*in* wusste.]

2.11
Handlungen eines*r *Athleten*in* oder einer anderen *Person*, um eine Meldung an Institutionen zu verhindern oder Vergeltung dafür zu üben.

In Fällen, in denen ein solches Verhalten nicht bereits auf andere Weise einen Verstoß gegen Artikel 2.5 darstellt:

2.11.1
Jede Handlung, mit der eine andere *Person* bedroht oder eingeschüchtert werden soll, um diese *Person* davon abzubringen, gutgläubig Informationen zu einem möglichen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen oder einer möglichen Non-Compliance mit dem *WADC/NADC* an die *WADA*, eine *Anti-Doping-Organisation*, Strafverfolgungsbehörden, ein Aufsichts- oder *Disziplinarorgan*, ein Anhörungsorgan oder eine *Person* weiterzugeben, die für die *WADA* oder eine *Anti-Doping-Organisation* Untersuchungen durchführt.

2.11.2
Vergeltung an einer *Person* zu üben, die gutgläubig Beweise oder Informationen zu einem möglichen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen oder einer möglichen Non-Compliance mit dem *WADC/NADC* an die *WADA*, eine *Anti-Doping-Organisation*, Strafverfolgungsbehörden, ein Aufsichts-

oder *Disziplinarorgan*, ein Anhörungsorgan oder eine *Person* weiterzugeben, die für die *WADA* oder eine *Anti-Doping-Organisation* Ermittlungen durchführt.

Für die Zwecke des Artikels 2.11 beinhalten Vergeltung, Bedrohung und Einschüchterung jegliche Handlungen gegen diese *Person*, die entweder nicht gutgläubig erfolgen oder eine unverhältnismäßige Reaktion darstellen.

[Kommentar zu Artikel 2.11.2: Mit diesem Artikel sollen *Personen* geschützt werden, die jemanden gutgläubig melden, nicht jedoch jene, die wissentlich falsche Informationen melden.

Vergeltung wäre beispielsweise die Bedrohung des physischen oder psychischen Wohlbefindens oder der wirtschaftlichen Interessen der meldenden *Personen*, ihrer Familien und ihrem Umfeld. Macht eine *Anti-Doping-Organisation* gutgläubig einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen durch die meldende *Person* geltend, wäre dies keine Vergeltung. Gemäß Artikel 2.11 wird jedoch nicht von einer gutgläubigen Meldung ausgegangen, sofern die meldende *Person* weiß, dass die Meldung falsch ist.]

ARTIKEL 3 DOPINGNACHWEIS

3.1 Beweislast und Beweismaß

Die *NADA* trägt die Beweislast für das Vorliegen eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen. Das Beweismaß besteht darin, dass die *NADA* gegenüber dem Schiedsgericht im Sinne der §§ 1025 ff. ZPO überzeugend nachweisen kann, dass ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen vorliegt, wobei die Schwere des Vorwurfs zu berücksichtigen ist. Die Anforderungen an das Beweismaß sind in jedem Fall höher als die leicht überwiegende Wahrscheinlichkeit, jedoch geringer als ein Beweis, der jeden vernünftigen Zweifel ausschließt.

Liegt die Beweislast zur Widerlegung einer Vermutung oder zum Nachweis bestimmter Tatsachen oder Umstände gemäß dem *NADC* bei dem*der *Athleten*in* oder der anderen *Person*, dem*der ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen vorgeworfen wird, so liegen die Anforderungen an das Beweismaß, unbeschadet der Artikel 3.2.2 und 3.2.3 in der leicht überwiegenden Wahrscheinlichkeit.

[Kommentar zu Artikel 3.1: Diese Anforderung an die Beweisführung, der die *NADA* gerecht werden muss, ist mit jener Anforderung vergleichbar, die in den meisten Ländern auf Fälle beruflichen Fehlverhaltens angewendet wird.]

[*NADA*-Kommentar zu Art. 3.1: Zur Veranschaulichung der unterschiedlichen Anforderungen an das Beweismaß dienen folgende Erläuterungen:

- Das Beweismaß zur Feststellung eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen i. S. d. Artikels 3.1 Absatz 1 ist der von der *NADA* zu führende überzeugende Nachweis, der höher sein muss als die leicht überwiegende Wahrscheinlichkeit (größer als 50% + 1), jedoch geringer als ein Beweis, der jeden vernünftigen Zweifel ausschließt (geringer als 100%).
- Das Beweismaß für den von dem*der *Athleten*in* oder einer anderen *Person* zu führenden entlastenden Gegenbeweis i. S. d. Artikels 3.1 Absatz 2 ist hingegen die leicht überwiegende Wahrscheinlichkeit (gleich 50% + 1).]

3.2 Verfahren zur Feststellung von Tatsachen und Vermutungen

Tatsachen im Zusammenhang mit Verstößen gegen Anti-Doping-Bestimmungen können durch jegliche verlässliche Mittel, einschließlich Geständnis, bewiesen werden. Die folgenden Beweisregeln gelten in Dopingfällen:

[Kommentar zu Artikel 3.2: Die *NADA* kann beispielsweise einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen nach Artikel 2.2 feststellen, indem er*sie sich auf das Geständnis des*der *Athleten*in*, die glaubhafte Aussage Dritter, verlässliche Belege, verlässliche analytische Daten aus der A- oder B-*Probe* gemäß dem Kommentar zu Artikel 2.2 oder auf Schlussfolgerungen stützt, die aus dem Profil einer Reihe von Blut- oder Urinproben des*der *Athleten*in* gezogen werden, z.B. Daten aus dem *Biologischen Athletenpass*.]

3.2.1
Analyseverfahren oder *Entscheidungsgrenzen*, die nach Beratung innerhalb der relevanten wissenschaftlichen Gemeinschaft von der *WADA* genehmigt wurden, oder die Gegenstand einer Peer-Review waren, gelten als wissenschaftlich valide.

Jede*r *Athlet*in* oder andere *Person*, der*die das Vorliegen der Bedingungen für die Vermutung der wissenschaftlichen Validität anfechten oder die Vermutung der wissenschaftlichen Validität widerlegen möchte, muss zunächst die *WADA* über die Anfechtung und ihre Grundlage in Kenntnis setzen. Das Schiedsgericht im Sinne der §§ 1025 ff. ZPO oder der *CAS* darf auf eigene Veranlassung die *WADA* über eine solche Anfechtung in Kenntnis setzen. Innerhalb von 10 Tagen nach Eingang einer solchen Mitteilung und der Fallakte bei der *WADA* hat die *WADA* ebenfalls das Recht, dem Rechtsstreit als Partei beizutreten, als Amicus Curiae am Verfahren teilzunehmen oder in anderer Form Beweise in einem solchen Verfahren vorzulegen. In Fällen, die vor dem *CAS* verhandelt werden, ernennt der *CAS* auf Anforderung der *WADA*, eine*n geeignete*n wissenschaftliche*n Sachverständige*n, der*die den *CAS* bei der Bewertung der Anfechtung unterstützt.

[Kommentar zu Artikel 3.2.1: Bei bestimmten *Verbotenen Substanzen* kann die *WADA* die *WADA*-akkreditierten Labore anweisen, *Proben* nicht als *Von der Norm abweichendes Analyseergebnis* zu berichten, wenn die geschätzte Konzentration der *Verbotenen Substanz* oder ihrer *Metaboliten* oder *Marker* unter dem *Minimum Reporting Level* liegt. Die Entscheidung der *WADA* über die Festlegung des *Minimum Reporting Levels* oder über die Festlegung, welche *Verbotene Substanz* ein *Minimum Reporting Level* aufweist, kann nicht angefochten werden. Darüber hinaus kann die von einem *WADA*-akkreditierten Labor gemessene Konzentration der *Verbotenen Substanz* in der *Probe* nur ein Schätzwert sein. Auf keinen Fall stellt die Möglichkeit, dass die exakte Konzentration der *Verbotenen Substanz* in der *Probe* unter dem *Minimum Reporting Level* liegt, eine Verteidigung gegen einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen, der sich auf das Vorhandensein der *Verbotenen Substanz* in der *Probe* stützt, dar.]

3.2.2
Bei *WADA*-akkreditierten und anderen von der *WADA* anerkannten Laboren wird widerlegbar vermutet, dass diese die Analysen der Proben gemäß dem *International Standard* for Laboratories durchgeführt haben und mit den Proben entsprechend verfahren wurde. Der*die *Athlet*in* oder die andere *Person* kann diese Vermutung widerlegen, indem er*sie eine Abweichung vom *International Standard* for Laboratories nachweist, die nach vernünftigem Ermessen des Schiedsgerichts im Sinne der §§ 1025 ff. ZPO das *Von der Norm abweichende Analyseergebnis* verursacht haben könnte.

Widerlegt der*die *Athlet*in* oder die andere *Person* die vorhergehende Vermutung, indem er*sie nachweist, dass eine Abweichung vom *International Standard* for Laboratories vorlag, die nach vernünftigem Ermessen das *Von der Norm abweichende Analyseergebnis* verursacht haben könnte, so obliegt es der *NADA* nachzuweisen, dass die Abweichung das *Von der Norm abweichende Analyseergebnis* nicht verursacht hat.

[Kommentar zu Artikel 3.2.2: Es obliegt dem*der *Athleten*in* oder der anderen *Person*, eine Abweichung vom *International Standard* for Laboratories, welche nach vernünftigem Ermessen das *Von der Norm abweichende Analyseergebnis* verursacht haben könnte, mit leicht überwiegender Wahrscheinlichkeit nachzuweisen. Somit gilt für die Beweislast des*der *Athleten*in* oder der anderen *Person* in Bezug auf die Verursachung ein etwas niedrigeres Beweismaß, sobald der*die *Athlet*in* oder die andere *Person*

den Nachweis einer Abweichung mit leicht überwiegender Wahrscheinlichkeit erbringt – „könnten vernünftigerweise verursacht haben“. Erbringt der*die *Athlet*in* oder die andere *Person* einen solchen Nachweis, so geht die Beweislast auf die *NADA* über, die gegenüber dem Schiedsgericht im Sinne der §§ 1025 ff. ZPO überzeugend darlegen muss, dass die Abweichung das *Von der Norm abweichende Analyseergebnis* nicht verursacht hat.]

3.2.3
Abweichungen von einem anderen *International Standard* oder von einer anderen im *WADC/NADC* oder einem Regelwerk des DMSB e.V. festgelegten Anti- Doping-Bestimmung oder Ausführungsbestimmung, bewirken nicht die Ungültigkeit der Analyseergebnisse oder anderer Beweise für einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen, und stellen auch keine Verteidigung gegen einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen dar. Erbringt der*die *Athlet*in* oder die andere *Person* jedoch den Nachweis, dass eine Abweichung von einer der unten aufgeführten Bestimmungen eines *International Standards*/eines *Standards* nach vernünftigem Ermessen einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen aufgrund eines *Von der Norm abweichenden Analyseergebnisses* oder eines Meldepflichtverstoßes verursacht haben könnte, so obliegt es der *NADA* nachzuweisen, dass die Abweichung das *Von der Norm abweichende Analyseergebnis* oder den Meldepflichtverstoß nicht verursacht hat:

[Kommentar zu Artikel 3.2.3: Abweichungen von einem *International Standard* oder einer anderen Regelung, die nicht im Zusammenhang mit der Probenahme oder dem Umgang mit der *Probe*, den *Von der Norm abweichenden Analyseergebnissen des Biologischen Athletenpasses*, oder der Benachrichtigung des*der *Athleten*in* bei Meldepflichtversäumnissen oder der Öffnung der B-*Probe*, beispielsweise dem *International Standard* for *Education/Standard* für *Dopingprävention*, dem *International Standard* for the Protection of Privacy and Personal Information*/Standard* für Datenschutz, dem *International Standard* for *Therapeutic Use Exemptions/Standard* für *Medizinische Ausnahmegenehmigungen* stehen, können zu einem Verfahren wegen eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen der *WADA*/*NADA* führen. Diese Abweichungen stellen jedoch keine geeigneten Verteidigungsmittel in einem Compliance-Überprüfungsverfahren der *WADA* dar und sind für die Frage, ob ein*e *Athlet*in* einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen begangen hat, irrelevant. Ebenso stellt ein Verstoß der *NADA* gegen das in Artikel 20.7.7 *WADC* genannte Dokument keine geeignete Verteidigung gegen einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen dar.]

a) eine Abweichung vom *International Standard* for *Testing* and Investigations*/Standard* für *Dopingkontrollen* und Ermittlungen in Bezug auf die Probenahme und den Umgang mit der *Probe*, die nach vernünftigem Ermessen den Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen auf Grund eines *Von der Norm abweichenden Analyseergebnisses* verursacht haben könnte. In diesem Fall obliegt es der *Anti-Doping-Organisation* nachzuweisen, dass diese Abweichung das *Von der Norm abweichende Analyseergebnis* nicht verursacht hat.
b) eine Abweichung vom *International Standard* for *Results Management*/*Standard* für *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* oder vom *International Standard* for *Testing* and Investigations*/Standard* für *Dopingkontrollen* und Ermittlungen in Bezug auf ein *Von der Norm abweichendes Ergebnis des Biologischen Athletenpasses*, die nach vernünftigem Ermessen einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen verursacht haben könnte. In diesem Fall obliegt es der *Anti-Doping-Organisation* nachzuweisen, dass diese Abweichung den Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen nicht verursacht hat.
c) eine Abweichung vom *International Standard* for *Results Management/Standard* für *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* in Bezug auf die Verpflichtung der *Anti-Doping-Organisation*, den*die *Athleten*in* über sein*ihr Recht zur Öffnung der B-*Probe* zu informieren, die nach vernünftigem Ermessen einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen auf Grund eines *Von der Norm abweichenden Analyseergebnisses* verursacht haben könnte. In diesem Fall obliegt es der *Anti-Doping-Organisation* nachzuweisen, dass diese Abweichung das *Von der Norm abweichende Analyseergebnis* nicht verursacht hat.

[Kommentar zu Artikel 3.2.3 (c): Die *NADA* erfüllt ihre Nachweispflicht, dass die Abweichung das *Von der Norm abweichende Analyseergebnis* nicht verursacht hat, indem sie beispielsweise darlegt, dass die Öffnung und Analyse der B-*Probe* von einem*r unabhängigen Zeugen*in beobachtet wurde und keine Unregelmäßigkeiten aufgetreten sind.]

d) eine Abweichung vom *International Standard* for Re*sults Management/Standard* für *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* in Bezug auf die Benachrichtigung eines*r *Athleten*in*, die nach vernünftigem Ermessen einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen auf Grund eines Meldepflichtverstoßes verursacht haben könnte. In diesem Fall obliegt es der *Anti-Doping-Organisation* nachzuweisen, dass diese Abweichung den Meldepflichtverstoß nicht verursacht hat.

3.2.4
Sachverhalte, die durch die Entscheidung eines Gerichts oder des zuständigen Berufs-Disziplinargerichts, welche nicht Gegenstand eines laufenden Rechtsbehelfsverfahrens sind, festgestellt wurden, gelten als unwiderlegbarer Beweis gegen den*die *Athleten*in* oder die andere *Person*, den*die die entsprechende Entscheidung betroffen hat. Dies gilt nicht, sofern der*die *Athlet*in* oder die andere *Person* nachweisen kann, dass die Entscheidung gegen den deutschen Ordre Public verstoßen hat.

[*NADA*-Kommentar zu Artikel 3.2.4: Mit Gericht i. S. d. Artikels 3.2.4 sind die ordentlichen Gerichte gemäß deutschem Rechtsverständnis gemeint. Unter Berufs-Disziplinargerichte fallen beispielsweise die *Disziplinarorgane* der Bundeswehr oder der Ärztekammern.]

3.2.5
Das Schiedsgericht im Sinne der §§ 1025 ff-ZPO kann in einem Verfahren wegen eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen negative Rückschlüsse aus der Tatsache ziehen, dass der*die *Athlet*in* oder die andere *Person*, dem*der ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen vorgeworfen wird, sich nach einer mit angemessener Vorlaufzeit ergangenen Aufforderung weigert, an der Anhörung (gemäß den Anweisungen des *Disziplinarorgans* entweder persönlich oder telefonisch) teilzunehmen und Fragen des Schiedsgerichts im Sinne der §§ 1025 ff. ZPO oder der *Anti-Doping-Organisation* zu beantworten, die ihm*ihr den Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen vorwirft.

[*NADA*-Kommentar zu Artikel 3.2.5: Es wird zur Klarstellung darauf hingewiesen, dass sich die Nicht-Beantwortung von Fragen i. S. d. Artikels 3.2.5 nicht nur auf Fragen im Rahmen von mündlichen Verhandlungen, sondern auch auf Fragen im Rahmen von schriftlichen Verfahren bezieht.]

ARTIKEL 4 DIE VERBOTSLISTE

4.1 Veröffentlichung und Verbindlichkeit der Verbotsliste

Die *WADA* veröffentlicht so oft wie nötig, mindestens jedoch einmal jährlich, die *Verbotsliste* als *International Standard*. Die *NADA* veröffentlicht das englische Original und die deutsche Übersetzung der *Verbotsliste* auf ihrer Homepage.

Sofern die jeweils veröffentlichte *Verbotsliste* nichts Abweichendes vorsieht, treten diese und ihre Überarbeitungen drei Monate nach *Veröffentlichung* durch die *WADA* in Kraft, ohne dass es hierzu weiterer Maßnahmen seitens der Organisationen bedarf.

Die *Verbotsliste* ist in ihrer jeweils aktuellen Fassung Bestandteil des *NADC*.

[*NADA*-Kommentar zu Artikel 4.1: Die jeweils aktuelle Fassung der *Verbotsliste* ist auf der Homepage der *WADA* unter www.wada-ama.org abrufbar. Eine informatorische Übersetzung (deutsch) ist unter www.nada.de verfügbar.]

4.2 In der *Verbotsliste* aufgeführte *Verbotene Substanzen* und *Verbotene Methoden*

4.2.1 Verbotene Substanzen und Verbotene Methoden

Die *Verbotsliste* führt diejenigen *Verbotenen Substanzen* und *Verbotenen Methoden* auf, die wegen ihres Potenzials zur Leistungssteigerung oder ihres Maskierungspotenzials zu jeder Zeit (*Außerhalb* und *Innerhalb des Wettkampfs*) als Dopingmittel verboten sind, sowie jene Substanzen und Methoden, die nur *Innerhalb des Wettkampfs* verboten sind. Die *WADA* kann die *Verbotsliste* für bestimmte Sportarten ausdehnen. *Verbotene Substanzen* und *Verbotene Methoden* können in die *Verbotsliste* als allgemeine Kategorie oder mit speziellem Verweis auf eine bestimmte Substanz oder eine bestimmte Methode aufgenommen werden.

[Kommentar zu Artikel 4.2.1: Der *Gebrauch* einer Substanz *Außerhalb des Wettkampfs*, die lediglich *Innerhalb des Wettkampfs* verboten ist, stellt keinen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen dar, es sei denn, dass diese Substanz oder ihre *Metaboliten* oder *Marker* bei einer *Probe*, die *Innerhalb des Wettkampfs* genommen wurde, ein *Von der Norm abweichendes Analyseergebnis* verursacht hat.]

4.2.2 Spezifische Substanzen oder Spezifische Methoden

Für die Anwendung des Artikels 10 gelten alle *Verbotenen Substanzen* als *Spezifische Substanzen*, mit Ausnahme der Substanzen, die nicht als *Spezifische Substanzen* in der *Verbotsliste* aufgeführt sind. Eine *Verbotene Methode* ist keine *Spezifische Methode*, es sei denn sie ist ausdrücklich als *Spezifische Methode* in der *Verbotsliste* aufgeführt.

[Kommentar zu Artikel 4.2.2: Die in Artikel 4.2.2 genannten *Spezifischen Substanzen* und *Spezifischen Methoden* sollten auf keinen Fall als weniger wichtig oder weniger gefährlich als andere Dopingsubstanzen oder Dopingmethoden angesehen werden. Es handelt sich vielmehr um Substanzen, bei denen die Wahrscheinlichkeit höher ist, dass ein*e *Athlet*in* sie für andere Zwecke als zur Leistungssteigerung anwendet.]

4.2.3 Suchtmittel

Für die Anwendung des Artikels 10 gelten *Verbotene Substanzen* als *Suchtmittel*, die in der *Verbotsliste* konkret als *Suchtmittel* gekennzeichnet sind, weil sie häufig in der Gesellschaft eingenommen werden, ohne dass ein Bezug zum Sport besteht.

4.3

Die Festlegung der *WADA*, welche *Verbotenen Substanzen* und *Verbotenen Methoden* in die *Verbotsliste* aufgenommen werden, die Einordnung der Substanzen in bestimmte Kategorien, die Einordnung einer Substanz als jederzeit oder *Innerhalb des Wettkampfs* verboten, die Einordnung einer Substanz oder Methode als eine *Spezifische Substanz*, *Spezifische Methode* oder *Suchtmittel* ist verbindlich und kann weder von *Athleten*innen* noch von anderen *Personen* angegriffen werden, auch nicht mit der Begründung, dass die Substanz oder Methode kein Maskierungsmittel ist, nicht das Potenzial hat, die Leistung zu steigern, kein Gesundheitsrisiko darstellt oder nicht gegen den Sportsgeist verstößt.

4.4 Medizinische Ausnahmegenehmigungen

4.4.1

Das Vorhandensein einer *Verbotenen Substanz* oder ihrer *Metaboliten* oder *Marker*, und/oder der *Gebrauch* oder der *Versuch* des *Gebrauchs* einer *Verbotenen Substanz* oder *Verbotenen Methode*, der

Besitz einer *Verbotenen Substanz* oder *Verbotenen Methode* oder die *Verabreichung* oder der *Versuch* der *Verabreichung* einer *Verbotenen Substanz* oder einer *Verbotenen Methode* stellt keinen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen dar, wenn eine gültige *Medizinische Ausnahmegenehmigung* nach den Vorgaben des *International Standard* for *Therapeutic Use Exemptions* und/oder dem *Standard* für *Medizinische Ausnahmegenehmigungen* vorliegt.

4.4.2
*Athleten*innen*, die keine *Internationalen Spitzenathleten*innen* sind, beantragen *Medizinische Ausnahmegenehmigungen* so schnell wie möglich bei der *NADA*, außer wenn Artikel 4.1 oder 4.3 des *International Standard* for *Therapeutic Use Exemptions* Anwendung findet. Regelungen über die Zuständigkeiten zur Erteilung *Medizinischer Ausnahmegenehmigungen* treffen Artikel 4.4 des *WADC*, der *International Standard* for *Therapeutic Use Exemptions* und/oder der *Standard* für *Medizinische Ausnahmegenehmigungen*.

ARTIKEL 5 DOPINGKONTROLLEN UND ERMITTLUNGEN

5.1 Zweck von Dopingkontrollen und Ermittlungen

Dopingkontrollen und Ermittlungen werden ausschließlich zum Zwecke der Anti-Doping-Arbeit durchgeführt. Sie werden im Einklang mit den Vorschriften des *International Standards* for *Testing* and Investigations*/Standard* für *Dopingkontrollen* und Ermittlungen durchgeführt. *Dopingkontrollen* werden durchgeführt, um analytisch nachzuweisen, ob der*die *Athlet*in* gegen Artikel 2.1 (Vorhandensein einer *Verbotenen Substanz*, ihrer *Metaboliten* oder *Marker* in der *Probe* eines*r *Athleten*in*) oder Artikel 2.2 (*Gebrauch* oder *Versuch* des *Gebrauchs* einer *Verbotenen Substanz* oder einer *Verbotenen Methode*) verstoßen hat.

[Kommentar zu Artikel 5.1: Werden für die Zwecke der Anti-Doping-Arbeit *Dopingkontrollen* durchgeführt, können die Analyseergebnisse und Daten für andere rechtmäßige Zwecke gemäß den Anti-Doping-Regeln der *NADA* oder des DMSB e.V. genutzt werden. Siehe auch Artikel 23.2.2 *WADC*.]

5.2 Zuständigkeit für die Organisation und Durchführung von Dopingkontrollen

5.2.1
Die *NADA* ist zuständig für die Organisation und Durchführung von *Trainingskontrollen* und *Wettkampfkontrollen* bei allen *Athleten*innen*, die dem Anwendungsbereich des *NADC* unterliegen und ihre aktive Karriere nicht beendet haben. *Athleten*innen*, gegen die eine *Sperre* verhängt wurde, können während der *Sperre Dopingkontrollen* unterzogen werden.

[*NADA*-Kommentar: Die *NADA* kann Dritte mit der Durchführung der *Dopingkontrollen* beauftragen. Diese unterliegen in gleicher Weise den Bestimmungen des *WADC/NADC* sowie den *International Standards* und den *Standards*.]

5.2.2
Die FIA/FIM/FIME sind berechtigt, Trainingskontrollen und *Wettkampfkontrollen* bei allen *Athleten*innen* durchzuführen, die ihre aktive Laufbahn nicht beendet haben und den Anti-Doping-Bestimmungen der FIA/FIM/FIME unterliegen, darunter *Athleten*innen*, die an *Internationalen Wettkampfveranstaltungen* oder an *Wettkampfveranstaltungen* nach den Regeln der FIA/FIM/FIME teilnehmen, oder die Mitglieder oder Lizenznehmer*innen der FIA/FIM/FIME oder des DMSB e.V., oder deren Mitglieder sind.

5.2.3
Die *Veranstalter*innen großer Sportwettkämpfe* sind berechtigt, *Wettkampfkontrollen* bei ihren *Wettkampfveranstaltungen* und *Trainingskontrollen* bei allen *Athleten*innen* durchzuführen, die bei

einer ihrer zukünftigen *Wettkampfveranstaltungen* antreten werden, oder die auf andere Weise verpflichtet sind, sich für eine zukünftige *Wettkampfveranstaltung* dieses*r *Veranstalters*in großer Sportwettkämpfe Dopingkontrollen* zu unterziehen.

5.2.4
Die *WADA* ist befugt, gemäß Artikel 20.7.10 *WADC Wettkampfkontrollen* und *Trainingskontrollen* durchzuführen.

5.2.5
Bei internationalen *Wettkämpfen* und/oder *Internationalen Wettkampfveranstaltungen* werden *Wettkampfkontrollen* an der Wettkampfstätte und während der Veranstaltungsdauer von der FIA/FIM/FIME oder dem*r internationalen Veranstalter*in des *Wettkampfs* oder der *Wettkampfveranstaltung* (z.B. IOC für die Olympischen Spiele, der FIA/FIM/FIME für eine Weltmeisterschaft) organisiert und durchgeführt. Bei nationalen *Wettkämpfen* und/oder *Nationalen Wettkampfveranstaltungen* erfolgt die Organisation und Durchführung der *Dopingkontrollen* durch die *NADA*.

Auf Verlangen des*der *Veranstalters*in großer Sportwettkämpfe* sind alle *Dopingkontrollen* während der Veranstaltungsdauer außerhalb der Wettkampfstätte mit dem*der Veranstalter*in abzustimmen.

5.3 Testpool und Pflicht der Athleten*innen, sich Dopingkontrollen zu unterziehen

5.3.1
Die *NADA* legt in Abstimmung mit dem DMSB e.V. den Kreis der *Athleten*innen* fest, der *Trainingskontrollen* unterzogen werden soll. Hierfür meldet der DMSB e.V. der *NADA* die *Athleten*innen*, die gemäß den im *Standard* für *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* festgelegten Kriterien für die Zugehörigkeit zum *Testpool* der *NADA* infrage kommen, zu einem vereinbarten Zeitpunkt. Die *Athleten*innen*, die nach Festlegung der *NADA* dem *Testpool* der *NADA* zugehörig sind, verbleiben in diesem für den im *Standard* für *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* festgelegten Zeitraum. Ein früheres Ausscheiden ist nur unter den in dem *Standard* für *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* aufgeführten Umständen nach entsprechender Mitteilung durch den DMSB e.V. an die *NADA* möglich. Die Entscheidung über ein früheres Ausscheiden liegt bei der *NADA*. Ein*e aufgrund eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen gesperrter *Athlet*in* verbleibt während der Dauer der *Sperre* im *Testpool* der *NADA*. Die *NADA* informiert ihre *Athleten*innen* schriftlich über die Testpoolzugehörigkeit und die daraus resultierenden Pflichten. Einzelheiten regelt der *Standard* für *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren*.

5.3.2
*Athleten*innen*, die dem *Testpool* der *NADA* zugehörig sind, an einem *Wettkampf* teilnehmen oder auf sonstige Weise dem Anwendungsbereich des *NADC* unterfallen, sind verpflichtet, sich zu jeder Zeit und an jedem Ort *Dopingkontrollen* der für die Durchführung von *Dopingkontrollen* zuständigen *Anti-Doping-Organisationen* zu unterziehen.

[*NADA*-Kommentar zu Artikel 5.3.2: Die *NADA* wird keine *Dopingkontrollen* in der Zeit von 23:00 Uhr bis 06:00 Uhr durchführen. Etwas anderes gilt, wenn ein ernster und konkreter Verdacht vorliegt, dass der*die *Athlet*in* dopt, oder der*die *Athlet*in* das 60-minütige Zeitfenster in diese Zeit gelegt hat oder sich ansonsten mit der Durchführung der *Dopingkontrolle* in diesem Zeitraum einverstanden erklärt hat.]

5.4 Meldepflichten der *Athleten*innen* und der *Nationalen Sportfachverbände*

5.4.1
Für die Planung effektiver *Dopingkontrollen* und zur Sicherstellung der Verfügbarkeit für *Dopingkontrollen* müssen *Athleten*innen* des *Testpools* der *NADA* die gemäß dem *Standard* für *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* vorgeschriebenen Angaben zu ihrem Aufenthaltsort und ihrer Erreichbarkeit machen.

Die *NADA* koordiniert die Festlegung der *Athleten*innen*, die einem internationalen oder nationalen *Registered Testing Pool* angehören mit der FIA/FIM/FIME. Wenn ein*e *Athlet*in* sowohl dem internationalen *Registered Testing Pool* der FIA/FIM/FIME und einem *Testpool* der *NADA* angehört, stimmen die FIA/FIM/FIME und die *NADA* miteinander ab, wer von beiden die Angaben zu Aufenthaltsort und Erreichbarkeit des*der *Athleten*in* akzeptiert.

5.4.2
Der DMSB e.V. stellt der *NADA* alle notwendigen Informationen zu *Wettkämpfen* sowie zentralen Trainingsmaßnahmen, an denen *Athleten*innen* der *Testpools* der *NADA* teilnehmen, unverzüglich nach Festlegung der Termine zur Verfügung.

[*NADA*-Kommentar zu Artikel 5.4.2: Notwendig sind alle Informationen, die zu einer effektiven Dopingkontrollplanung erforderlich sind. Dies umfasst vor allem, soweit vorhanden, die Übermittlung von Jahresplänen, Saisonverläufen und Periodisierungsplänen sowie weiteres Informationsmaterial (z.B. Broschüren und Verbandszeitschriften).]

5.4.3
Die *Personenbezogenen Daten* der *Athleten*innen* werden stets vertraulich behandelt; sie werden ausschließlich für die Planung, Koordinierung und Durchführung von *Dopingkontrollen*, zur Bereitstellung von Informationen für den *Biologischen Athletenpass* oder anderen Analyseergebnissen, im Rahmen des *Ergebnismanagement*-/*Disziplinarverfahrens* aufgrund eines (oder mehrerer) möglicher Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen verwendet. Im Übrigen gelten die Grundsätze des *International Standard* for the Protection of Privacy and Personal Information/*Standard* für Datenschutz sowie sonstiger anwendbarer Datenschutzbestimmungen.

5.4.4
Die *NADA* kann im Einklang mit dem *International Standard* for *Testing* and Investigations/*Standard* für *Dopingkontrollen* und Ermittlungen und/oder dem *Standard* für *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* Aufenthalts- und Erreichbarkeitsinformationen von *Athleten*innen*, die nicht dem *Registered Testing Pool* angehören, erheben, verarbeiten und nutzen. Die *NADA* kann geeignete und verhältnismäßige Sanktionen, die von Artikel 2.4 abweichen, gemäß ihren eigenen Regeln festlegen.

5.5 Durchführung von *Dopingkontrollen*

5.5.1
Die Durchführung der *Dopingkontrollen* richtet sich nach dem *International Standard* for *Testing* and Investigations/*Standard* für *Dopingkontrollen* und Ermittlungen.

5.5.2
Dopingkontrollen werden soweit möglich über *ADAMS* oder ein anderes, von der *WADA* anerkanntes, automatisiertes Datenverarbeitungssystem koordiniert.

5.6 Auswahl der *Athleten*innen* für *Dopingkontrollen*

5.6.1
Die *NADA* wählt die zu kontrollierenden *Athleten*innen* nach eigenem Ermessen gemäß den Vorgaben des *NADC* aus. Sie schuldet keine Begründung für die getroffene Auswahl. Das Auswahlverfahren richtet sich nach den jeweils einschlägigen Bestimmungen des *Standards* für *Dopingkontrollen* und Ermittlungen. Die *NADA* stellt der *WADA* auf Anfrage den aktuellen Dopingkontrollplan zur Verfügung.

5.6.2
Bei *Athleten*innen*, gegen die eine *Vorläufige Suspendierung* oder eine *Sperre* verhängt wurde, können während der *Vorläufigen Suspendierung* oder der *Sperre Trainingskontrollen* durchgeführt werden.

5.7 Rückkehr von *Athleten*innen*, die ihre aktive Laufbahn beendet hatten

5.7.1
Beendet ein*e *Internationale*r* oder *Nationale*r Spitzenathlet*in*, der*die dem *Registered Testing Pool* der *NADA* angehört, seine*ihre aktive Laufbahn und möchte sie später wiederaufnehmen, darf er*sie solange nicht bei *Nationalen* oder *Internationalen Wettkampfveranstaltungen* starten, bis er*sie der FIA/FIM/FIME und der *NADA* sechs (6) Monate vorher schriftlich mitgeteilt hat, dass er*sie für *Dopingkontrollen* zur Verfügung steht.

Die *WADA* kann in Absprache mit der *NADA* und der FIA/FIM/FIME eine Ausnahme von der Sechs (6)-Monats-Regelung genehmigen, wenn die Anwendung dieser Regelung ungerecht gegenüber dem*der *Athleten*in* wäre. Diese Entscheidung kann gemäß Artikel 13 angefochten werden.

Alle Wettkampfergebnisse, die unter Verstoß gegen Artikel 5.7.1 erzielt wurden, werden annulliert, es sei denn, der*die *Athlet*in* kann nachweisen, dass er/sie nach vernünftigem Ermessen nicht hätte wissen können, dass es sich hierbei um eine *Internationale* oder *Nationale Wettkampfveranstaltung* handelt.

5.7.2
Beendet ein*e *Athlet*in* seine*ihre aktive Laufbahn, während er*sie gesperrt ist, muss er*sie die *Anti-Doping-Organisation*, die die *Sperre* verhängt hat, schriftlich über seinen*ihren Rücktritt benachrichtigen. Möchte der*die *Athlet*in* seine*ihre aktive Laufbahn später wieder aufnehmen, startet er*sie so lange nicht bei *Nationalen* oder *Internationalen Wettkampfveranstaltungen*, bis er*sie für *Dopingkontrollen* zur Verfügung steht, indem er*sie die FIA/FIM/FIME und die *NADA* sechs (6) Monate im Voraus schriftlich benachrichtigt (oder einen Zeitraum, welcher der ab dem Tag seines*ihres Ausscheidens aus dem Sport verbliebenen Dauer der *Sperre* entspricht, wenn dieser Zeitraum länger als sechs (6) Monate ist).

5.8 Ermittlungen und Informationsbeschaffung

Die *NADA* führt Ermittlungen auf der Grundlage des *International Standard* for *Testing* and Investigations*/Standard* für *Dopingkontrollen* und Ermittlungen nach eigenem Ermessen durch. Sie schuldet keine Begründung für Art und Umfang der Ermittlungsmaßnahmen.

[*NADA*-Kommentar zu Artikel 5.8: Art und Umfang der Ermittlungsmaßnahmen richten sich nach dem *International Standard* for *Testing* and Investigations und dem *Standard* für *Dopingkontrollen* und Ermittlungen.]

ARTIKEL 6 ANALYSE VON *PROBEN*

6.1 Beauftragung akkreditierter, anerkannter Labore und anderer Labore

Für die Zwecke des direkten Nachweises eines *Von der Norm abweichenden Analyseergebnisses* gemäß Artikel 2.1 werden *Proben* ausschließlich in von der *WADA* akkreditierten oder anderweitig von der *WADA* anerkannten Laboren analysiert. Die Auswahl des von der *WADA* akkreditierten oder anerkannten Labors, das mit der Analyse der *Probe* beauftragt werden soll, wird ausschließlich von der *NADA* getroffen, die die Probenahme veranlasst hat.

Wie in Artikel 3.2 festgelegt, können Tatsachen im Zusammenhang mit Verstößen gegen Anti-Doping-Bestimmungen durch jedes verlässliche Mittel nachgewiesen werden. Dies umfasst beispielsweise zuverlässige Laboruntersuchungen oder andere forensische Untersuchungen, die außerhalb eines *WADA*-akkreditierten oder anerkannten Labors durchgeführt wurden.

[Kommentar zu Artikel 6.1: Ein Verstoß gegen Artikel 2.1 kann nur durch die Analyse einer *Probe* festgestellt werden, die von einem von der *WADA* akkreditierten oder einem anderen von der *WADA*

anerkannten Labor durchgeführt wurde. Ein Verstoß gegen andere Artikel kann unter Verwendung von Analyseergebnissen anderer Labore festgestellt werden, solange die Ergebnisse zuverlässig sind.]

6.2 Zweck der Analyse von *Proben* und Daten

Proben, dazugehörige Analysedaten oder Informationen der *Dopingkontrolle* werden analysiert oder ausgewertet, um die in der *Verbotsliste* aufgeführten *Verbotenen Substanzen* und *Verbotenen Methoden* oder andere Substanzen nachzuweisen, die die *WADA* gemäß Artikel 4.5 *WADC* überwacht, oder um einer *Anti-Doping-Organisation* zum Zwecke der Anti-Doping-Arbeit dabei zu helfen, ein Profil relevanter Parameter im Urin, Blut oder einer anderen Matrix eines*r *Athleten*in* zu erstellen. Darunter fällt auch die DNA- oder Genomprofilerstellung sowie jeder andere rechtmäßige Zweck der Anti-Doping-Arbeit.

[Kommentar zu Artikel 6.2: So könnten beispielsweise relevante Profilinformationen für die Ansetzung von *Zielkontrollen* oder zur Unterstützung eines Verfahrens aufgrund eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen nach Artikel 2.2 oder für beide Zwecke genutzt werden.]

6.3 Verwendung von *Proben* und Daten zu Forschungszwecken

Proben, dazugehörige Analysedaten und Informationen der *Dopingkontrolle* dürfen für Anti-Doping-Forschungszwecke verwendet werden, wenngleich keine *Probe* ohne schriftliche Zustimmung des*der *Athleten*in* zu Forschungszwecken verwendet werden darf. *Proben*, dazugehörige Analysedaten oder Informationen der *Dopingkontrolle*, die für Forschungszwecke verwendet werden, werden zunächst so bearbeitet, dass kein Rückschluss auf den*die jeweilige*n *Athleten*in* möglich ist. Jede Forschung, bei der die *Proben*, dazugehörige Analysedaten oder Informationen der *Dopingkontrolle* genutzt werden, richtet sich nach den Grundsätzen in Artikel 19 *WADC*.

[Kommentar zu Artikel 6.3: Wie in den meisten medizinischen oder wissenschaftlichen Kontexten gilt die Nutzung von *Proben* und dazugehöriger Informationen zur Qualitätssicherung, Qualitätsverbesserung, Methodenverbesserung und -entwicklung oder zur Schaffung einer Referenzpopulation nicht als Forschungszweck. *Proben* und dazugehörige Informationen, die zu diesen erlaubten, nicht forschungsbezogenen Zwecken verwendet werden, sind ebenfalls zunächst so zu bearbeiten, dass kein Rückschluss auf den*die jeweilige*n *Athleten*in* möglich ist. Die Grundsätze von Artikel 19 *WADC* sowie die Voraussetzungen des *International Standards* for Laboratories und des *International Standards* for the Protection of Privacy and Personal Information/*Standards* für Datenschutz sind zu beachten.]

6.4 Durchführung der Analyse und Berichterstattung

Die Labore analysieren die *Proben* und melden ihre Ergebnisse gemäß dem *International Standard* for Laboratories.

Die Labore können auf eigene Initiative und Kosten eine Analyse von *Proben* auf *Verbotene Substanzen* oder *Verbotene Methoden* durchführen, die nicht in dem von der *WADA* vorgegebenen Standardanalyseumfang enthalten ist oder nicht von der *NADA* und/oder einer anderen *Anti-Doping-Organisation* in Auftrag gegeben wurde. Die Ergebnisse einer solchen Analyse werden der *NADA* gemeldet und haben dieselben *Konsequenzen* wie andere Analyseergebnisse.

6.5 Weitere Analyse einer *Probe* im Vorfeld oder während des *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahrens*

Labore können uneingeschränkt die Analyse der *Probe* wiederholen oder zusätzliche Analysen der *Probe* durchführen, bevor die *NADA* den*die *Athleten*in* benachrichtigt, dass die *Probe* die Grundlage für einen möglichen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen gemäß Artikel 2.1 darstellt. Will die *NADA* diese *Probe* weitergehend analysieren, nachdem sie den*die *Athleten*in* benachrichtigt hat, ist

dies nur mit Zustimmung des*der *Athleten*in* oder der Genehmigung des Schiedsgerichts nach §§ 1025 ff. ZPO zulässig.

6.6 Weitere Analyse einer *Probe*, die als negativ berichtet wurde oder aus anderen Gründen zu keinem möglichen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen führte

Nachdem ein Labor eine *Probe* als negativ gemeldet hat, oder die *Probe* aus anderen Gründen zu keinem möglichen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen geführt hat, kann diese für den Zweck des Artikels 6.2 gelagert und jederzeit weiter analysiert werden. Dies erfolgt ausschließlich auf Anweisung der *Anti-Doping-Organisation*, die die Probenahme veranlasst und durchgeführt hat, oder auf Anweisung der *WADA* oder der *NADA*. Jede andere *Anti-Doping-Organisation* mit der Befugnis den*die *Athleten*in* zu kontrollieren, die eine gelagerte *Probe* weiter analysieren möchte, darf dies nur mit Zustimmung der *Anti-Doping-Organisation*, die die *Probe* veranlasst und durchgeführt hat, oder der *WADA* machen und ist im Folgenden für das weitere *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* zuständig. Veranlasst die *WADA*, die *NADA* oder die andere *Anti-Doping-Organisation* die Lagerung oder die weitere Analyse von *Proben*, so trägt sie die anfallenden Kosten. Die weitere Analyse von *Proben* muss den Anforderungen des *International Standards* for Laboratories entsprechen.

6.7 Teilung der A- oder B-*Probe*

Veranlasst die *WADA*, die für das *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* zuständige *Anti-Doping-Organisation* und/oder ein *WADA*-akkreditiertes Labor (mit Genehmigung der *WADA* oder der für das *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* zuständigen *Anti-Doping-Organisation*) die Teilung der A- oder B-*Probe*, um den ersten Teil der aufgeteilten *Probe* für die Analyse der A-*Probe* und den zweiten Teil für die Bestätigungsanalyse zu verwenden, sind die im *International Standard* for Laboratories festgelegten Verfahren zu beachten.

6.8 Eigentumsverhältnisse; Recht der *WADA*, *Proben* und Daten in *Besitz* zu nehmen

Proben, die im Auftrag der *NADA* genommen worden sind, sind Eigentum der *NADA*.

Die *WADA* kann jederzeit nach eigenem Ermessen mit oder ohne Vorankündigung eine *Probe* und die dazugehörigen Analysedaten oder Informationen, die sich im *Besitz* eines Labors oder einer *Anti-Doping-Organisation* befinden, in *Besitz* nehmen. Auf Nachfrage der *WADA* gewährt das Labor oder die *Anti-Doping-Organisation*, das/die die *Probe* oder Daten besitzt, der *WADA* Zugang zur *Probe* oder den Daten und ermöglicht ihr die *Probe* oder die Daten in *Besitz* zu nehmen.

Nimmt die *WADA* eine *Probe* oder Daten in *Besitz*, ohne dem Labor oder der *Anti-Doping-Organisation* dies vorher angekündigt zu haben, benachrichtigt sie das Labor und die *Anti-Doping-Organisation*, deren *Probe* oder Daten sie in *Besitz*, unverzüglich nach Inbesitznahme der *Probe* oder Daten.

Nach der Analyse und Untersuchung einer beschlagnahmten *Probe* oder beschlagnahmter Daten kann die *WADA* eine andere *Anti-Doping-Organisation* mit der Befugnis, den*die *Athleten*in* zu kontrollieren, anweisen, das *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* durchzuführen, wenn ein möglicher Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen festgestellt wurde.

[Kommentar zu Artikel 6.8: Die Weigerung, der *WADA* den *Besitz* an den *Proben* zu ermöglichen, kann eine *Unzulässige Einflussnahme* gemäß Artikel 2.5, eine Tatbeteiligung gemäß Artikel 2.9, einen Verstoß gegen den *International Standard* for Code Compliance by Signatories oder einen Verstoß gegen den *International Standard* for Laboratories darstellen. Soweit erforderlich und rechtlich zulässig, unterstützt das Labor oder die *Anti-Doping-Organisation* die *WADA* dabei sicherzustellen, dass die Ausfuhr der beschlagnahmten *Probe* und der dazugehörigen Daten nicht verzögert wird.

Die *WADA* würde nicht ohne triftigen Grund einseitig *Besitz* von *Proben* oder Analysedaten nehmen, d.h. ohne Bezug zu einem möglichen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen, zu einer Non-

Compliance eines*r *Unterzeichners*in* oder zu Doping einer anderen *Person*. Allerdings entscheidet die *WADA* nach eigenem Ermessen, ob ein triftiger Grund besteht und diese Entscheidung kann nicht angefochten werden. Ob ein triftiger Grund besteht oder nicht, kann insbesondere nicht als Verteidigung bei einem Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen oder gegen seine *Konsequenzen* herangezogen werden.]

ARTIKEL 7 ERGEBNISMANAGEMENT-/DISZIPLINARVERFAHREN: ZUSTÄNDIGKEIT, ERSTÜBERPRÜFUNG, BENACHRICHTIGUNG UND VORLÄUFIGE SUSPENDIERUNG

7.1 Allgemeines

Das Ergebnismanagementverfahren wird gemäß Artikel 7 und Artikel 7 *WADC* durchgeführt.

7.1.1
Ergebnismanagementverfahren bezeichnet den Vorgang ab Kenntnis von einem *Von der Norm abweichenden* oder *Atypischen Analyseergebnis* oder von einem möglichen anderen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen oder von einem möglichen Meldepflichtversäumnis oder einer Versäumten Kontrolle bis zur Durchführung eines Disziplinarverfahrens nach den Vorgaben des *Standards* für *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren*.

7.1.2
Ursprünglich zuständig für das *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* bei *Trainingskontrollen* ist der DMSB e.V., bei *Wettkampfkontrollen* die jeweilige den *Wettkampf* veranstaltende *Anti-Doping-Organisation* oder der DMSB e.V. Hiervon ausgenommen ist die Erstüberprüfung gemäß Artikel 7.2, die in der Zuständigkeit der *NADA* liegt.

Die Zuständigkeit für das *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* ist mittels schriftlicher Vereinbarung auf die *NADA* übertragen worden.

Für den Fall, dass diese Übertragung nicht wirksam erfolgt sein sollte, verbleibt die Zuständigkeit für das *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* bei dem DMSB e.V. mit allen sich daraus ergebenden Konsequenzen für Verfahren und Zuständigkeiten.

7.1.3
Sind sich die *Anti-Doping-Organisationen* nicht einig, welche *Anti-Doping-Organisation* für die Durchführung des *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahrens* zuständig ist, entscheidet die *WADA* über die Zuständigkeit. Die Entscheidung der *WADA* kann vor dem *CAS* innerhalb von sieben (7) Tagen nach der Bekanntgabe der Entscheidung der *WADA* von den betroffenen *Anti-Doping-Organisationen* angefochten werden. Eine *Anti-Doping-Organisation*, die das *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* außerhalb der nach Artikel 7.1 *WADC/NADC* verliehenen Befugnisse durchführen möchte, kann dafür die Genehmigung der *WADA* beantragen.

7.1.4
Entnimmt die *NADA* weitere *Proben* gemäß Artikel 5.2.6 *WADC*, so gilt sie als die *Anti-Doping-Organisation*, die die Probenahme veranlasst und durchgeführt hat. Weist die *NADA* das Labor an, zusätzliche Analysen auf Kosten der *NADA* durchzuführen, bleibt die Zuständigkeit für das *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* der FIA/FIM/FIME oder der*die *Veranstalter*in großer Sportwettkämpfe*, die die ursprüngliche Probenahme veranlasst und durchgeführt hat, unberührt.

7.1.5
Wenn die *NADA* aufgrund des *NADC* nicht für eine*n *Athleten*in* oder eine andere *Person* zuständig

ist, der*die nicht Staatsangehörige*r, Einwohner*in, Lizenznehmer*in oder Mitglied einer deutschen Sportorganisation ist, oder wenn die *NADA* eine solche Zuständigkeit ablehnt, erfolgt das *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* durch die FIA/FIM/FIME oder eine dritte Stelle, die entsprechend den Regeln der FIA/FIM/FIME für den*die *Athleten*in* oder die andere *Person* zuständig ist. Die *WADA* bestimmt eine für den*die *Athleten*in* oder eine andere *Person* zuständige *Anti-Doping-Organisation*, die das *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* sowie die Anhörung zu einer weiteren von der *WADA* auf eigene Initiative durchgeführten Analyse oder zu einem von der *WADA* entdeckten Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen übernimmt.

[Kommentar zu Artikel 7.1.5: Die FIA/FIM/FIME wurden als letztinstanzlich zuständige *Anti-Doping-Organisation* für das *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* gewählt, um zu vermeiden, dass keine *Anti-Doping-Organisation* für das *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* zuständig ist. Es steht der FIA/FIM/FIME offen, in seinen eigenen Anti-Doping-Bestimmungen festzulegen, dass die *NADA* das *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* durchführt.]

7.1.6
Die *WADA* kann eine *Anti-Doping-Organisation*, die für das *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* zuständig ist, anweisen, das *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* in einem bestimmten Fall zu übernehmen. Weigert sich diese *Anti-Doping-Organisation*, das *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* innerhalb einer von der *WADA* gesetzten Frist durchzuführen, gilt diese Weigerung als Non-Compliance. In dem Fall kann die *WADA* eine andere, für den*die *Athleten*in* oder die andere *Person* zuständige *Anti-Doping-Organisation* anweisen, das *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* anstelle der sich weigernden *Anti-Doping-Organisation* zu übernehmen. Findet sich keine zuständige *Anti-Doping-Organisation*, kann die *WADA* das *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* an eine *Anti-Doping-Organisation* übertragen, die das *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* in diesem Fall übernehmen will. Die sich weigernde *Anti-Doping-Organisation* erstattet der von der *WADA* bestimmten *Anti-Doping-Organisation* die Verfahrenskosten und Anwaltsgebühren für das *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren*. Die fehlende Rückerstattung der Verfahrenskosten und Anwaltsgebühren gilt als Non-Compliance.

7.1.7
Das *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* bei möglichen Meldepflicht- und Kontrollversäumnissen liegt bei der *NADA*, wenn sie die für Meldepflichten des*der *Athleten*in* zuständige *Anti-Doping-Organisation* ist. Wenn die FIA/FIM/FIME für die Meldepflichten des*der *Athleten*in* zuständig ist, liegt das *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* bei der FIA/FIM/FIME. Einzelheiten zum Verfahren regelt der *Standard* für *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren*.

7.2 Erstüberprüfung und Benachrichtigung bei möglichen Verstößen gegen Anti-Doping-Bestimmungen

Die Erstüberprüfung und Benachrichtigung bei möglichen Verstößen gegen Anti-Doping-Bestimmungen erfolgt im Einklang mit dem *International Standard* for *Results Management/Standard* für *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren*.

7.3 Feststellung früherer Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen

Bevor ein*e *Athlet*in* oder eine andere *Person* über einen möglichen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen in Kenntnis gesetzt wird, konsultiert die *NADA ADAMS*, die *WADA* oder andere zuständige *Anti-Doping-Organisationen*, um herauszufinden, ob ein früherer Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen vorliegt.

7.4 Vorläufige Suspendierung

7.4.1
Zwingend zu verhängende *Vorläufige Suspendierung* nach einem *Von der Norm abweichenden Analyseergebnis* oder einem *Von der Norm abweichenden Ergebnis des Biologischen Athletenpasses*

Wird ein *Von der Norm abweichendes Analyseergebnis* in der A-*Probe* oder ein *Von der Norm abweichendes Ergebnis des Biologischen Athletenpasses* (nach Abschluss des Verfahrens zur Überprüfung des *Von der Norm abweichenden Ergebnisses des Biologischen Athletenpasses*) festgestellt, welches auf einer *Verbotenen Substanz*, die keine *Spezifische Substanz* ist, oder einer *Verbotenen Methode*, die keine *Spezifische Methode* ist, beruht, ist von der *NADA* unverzüglich mit oder nach der Überprüfung und Benachrichtigung gemäß Artikel 7.2 eine *Vorläufige Suspendierung* auszusprechen.

Eine an sich zwingend zu verhängende *Vorläufige Suspendierung* kann abgewendet werden, (a) wenn der*die *Athlet*in* gegenüber dem Schiedsgericht im Sinne der §§ 1025 ff. ZPO überzeugend darlegt, dass der Verstoß wahrscheinlich auf ein *Kontaminiertes Produkt* zurückzuführen ist, oder (b) der Verstoß ein *Suchtmittel* betrifft und der*die *Athlet*in* nachweist, dass eine Herabsetzung der *Sperre* gemäß Artikel 10.2.4.1 in Betracht kommt. Die Entscheidung des Schiedsgerichts im Sinne der §§ 1025 ff. ZPO, auf der Grundlage des Vorbringens des*der *Athleten*in* in Bezug auf ein *Kontaminiertes Produkt* die zwingend zu verhängende *Vorläufige Suspendierung* nicht abzuwenden, ist nicht anfechtbar.

7.4.2
Optional zu verhängende *Vorläufige Suspendierung* aufgrund eines *Von der Norm abweichenden Analyseergebnisses* bei *Spezifischen Substanzen*, *Spezifischen Methoden*, *Kontaminierten Produkten* oder anderen Verstößen gegen Anti-Doping-Bestimmungen

Bei Verstößen gegen Anti-Doping-Bestimmungen, die nicht von Artikel 7.4.1 erfasst werden, kann von der *NADA* vor Analyse der B-*Probe* des*der *Athleten*in* oder vor Abschluss eines Disziplinarverfahrens gemäß Artikel 12 eine *Vorläufige Suspendierung* ausgesprochen werden.

7.4.3 Möglichkeit der *Vorläufigen Anhörung*

Ungeachtet der Artikel 7.4.1 und 7.4.2 darf eine *Vorläufige Suspendierung* jedoch nur ausgesprochen werden, wenn dem*der *Athleten*in* oder der anderen *Person* die Möglichkeit einer *Vorläufigen Anhörung* entweder vor Verhängung der *Vorläufigen Suspendierung* oder zeitnah nach Verhängung der *Vorläufigen Suspendierung* gegeben wird.

7.4.4 Freiwillige Anerkennung einer Vorläufigen Suspendierung

*Athleten*innen* können eine *Vorläufige Suspendierung* freiwillig anerkennen, wenn dies

a) innerhalb von zehn (10) Tagen nach Zugang des Analyseberichts der B-*Probe* (oder dem Verzicht auf die B-*Probe*) oder innerhalb von zehn (10) Tagen nach Zugang der Benachrichtigung über den anderen möglichen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen erfolgt, oder
b) vor dem Tag erfolgt, an dem der*die *Athlet*in* nach Zugang des Analyseberichts der B-*Probe* oder der Benachrichtigung wieder an einem *Wettkampf* teilnimmt.

Andere *Personen* können auf eigene Veranlassung eine *Vorläufige Suspendierung* freiwillig anerkennen, wenn dies innerhalb von zehn (10) Tagen nach Zugang der Benachrichtigung über den möglichen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen erfolgt.

Bei der freiwilligen Anerkennung wird die *Vorläufige Suspendierung* in vollem Umfang wirksam und genauso behandelt, als wäre sie gemäß Artikel 7.4.1 oder 7.4.2 verhängt worden.

Nachdem der*die *Athlet*in* oder die andere *Person* die *Vorläufige Suspendierung* freiwillig anerkannt hat, kann er*sie die Anerkennung jederzeit widerrufen. In diesem Fall wird die zuvor während der *Vorläufigen Suspendierung* vergangene Zeit jedoch nicht angerechnet.

~~7.4~~.5 Aufhebung der *Vorläufigen Suspendierung* bei negativer B-Probe

Wird aufgrund eines *Von der Norm abweichenden Analyseergebnisses* der A-*Probe* eine *Vorläufige Suspendierung* verhängt und eine von dem*der *Athleten*in* oder der *NADA* beantragte Analyse der B-*Probe* bestätigt dieses Analyseergebnis nicht, so ist die *Vorläufige Suspendierung* unverzüglich aufzuheben.

In Fällen, in denen der*die *Athlet*in* oder die Mannschaft des*der betroffenen *Athleten*in* von einer *Wettkampfveranstaltung* ausgeschlossen wurde und das Analyseergebnis der A-*Probe* durch eine anschließende B-*Probe* nicht bestätigt wird, kann der*die *Athlet*in* oder die Mannschaft die Teilnahme an der *Wettkampfveranstaltung* fortsetzen, falls ein Wiedereinstieg ohne weitere Beeinträchtigung der *Wettkampfveranstaltung* noch möglich ist.

[Kommentar zu Artikel 7.4: Bevor eine *Vorläufige Suspendierung* einseitig von der *NADA* verhängt werden kann, muss die im *International Standard* for *Results Management/Standard* für *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* spezifizierte Erstüberprüfung abgeschlossen sein. Darüber hinaus stellt die zuständige *Anti-Doping-Organisation*, die eine *Vorläufige Suspendierung* ausspricht, sicher, dass dem*der *Athleten*in* entweder vor oder unverzüglich nach Verhängung der *Vorläufigen Suspendierung* die Möglichkeit einer *Vorläufigen Anhörung* gewährt wird. Der*die *Athlet*in* hat das Recht, gegen die *Vorläufige Suspendierung* einen Rechtsbehelf gemäß Artikel 13.2.3 einzulegen.

Gesetzt den seltenen Fall, dass die Analyse der B-*Probe* das Ergebnis der A-*Probe* nicht bestätigt, ist es dem*der vorläufig suspendierten *Athleten*in* gestattet, soweit es die Umstände zulassen, an nachfolgenden *Wettkämpfen* der *Wettkampfveranstaltung* teilzunehmen. Entsprechend kann der*die *Athlet*in* nach Maßgabe der einschlägigen Regeln des internationalen Sportfachverbands in einer *Mannschaftssportart* an nachfolgenden *Wettkämpfen* teilnehmen, wenn die Mannschaft noch am *Wettkampf* teilnimmt.

Dem*der *Athleten*in* oder einer anderen *Person* wird nach den Maßgaben des Artikels 10.13.2 die Dauer einer *Vorläufigen Suspendierung* auf eine letztendlich verhängte oder akzeptierte *Sperre* angerechnet.]

7.5 Beendigung der aktiven Laufbahn

Beendet ein*e *Athlet*in* oder eine andere *Person* die aktive Laufbahn während des *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahrens*, so behält die *Anti-Doping-Organisation*, die für das *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* zuständig ist, die Zuständigkeit für dessen Abschluss. Beendet ein*e *Athlet*in* oder eine andere *Person* die aktive Laufbahn, bevor ein *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* aufgenommen wurde, so ist die *Anti-Doping-Organisation* für die Durchführung des *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahrens* zuständig, die zu dem Zeitpunkt zuständig gewesen wäre, zu dem der*die *Athlet*in* oder die andere *Person* gegen eine Anti-Doping-Bestimmung verstoßen hat.

[Kommentar zu Artikel 7.5: Das Verhalten eines*r *Athleten*in* oder einer anderen *Person* zu einem Zeitpunkt, als er*sie noch nicht in die Zuständigkeit einer *Anti-Doping-Organisation* fiel, stellt keinen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen dar. Es könnte jedoch einen legitimen Grund dafür darstellen, dem*der *Athleten*in* oder der anderen *Person* die Mitgliedschaft in einer Sportorganisation zu verweigern.]

ARTIKEL 8 ANALYSE DER B-*PROBE*

Die Voraussetzungen zur Analyse der B-*Probe* richten sich nach dem *International Standard* for Laboratories sowie dem *International Standard* for *Results Management/Standard* für *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren*.

ARTIKEL 9 AUTOMATISCHE *ANNULLIERUNG* VON EINZELERGEBNISSEN

Bei *Einzelsportarten* führt ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen in Verbindung mit einer *Wettkampfkontrolle* automatisch zur *Annullierung* des in diesem *Wettkampf* erzielten Ergebnisses, mit allen daraus entstehenden *Konsequenzen*, einschließlich der Aberkennung von Medaillen, Punkten und Preisen.

[Kommentar zu Artikel 9: Bei *Mannschaftssportarten* werden die Ergebnisse annulliert, die einzelnen Spielern*innen zugerechnet werden können. Die *Annullierung* der Ergebnisse der Mannschaft erfolgt jedoch ausschließlich gemäß Artikel 11. Bei Sportarten, die nicht zu den *Mannschaftssportarten* zählen, bei denen jedoch Mannschaften ausgezeichnet werden, unterliegt die *Annullierung* oder die Verhängung anderer disziplinarischer Maßnahmen gegen die Mannschaft, bei der mindestens ein Mitglied der Mannschaft einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen begangen hat, den geltenden Regeln der FIA/FIM/FIME.]

ARTIKEL 10 SANKTIONEN GEGEN EINZELPERSONEN

[Kommentar zu Artikel 10: Die Harmonisierung von Sanktionen ist einer der bedeutendsten Bereiche der Anti-Doping-Arbeit. Harmonisierung bedeutet, dass dieselben Regeln und Kriterien angewandt werden, um die individuellen Fakten jedes Falls zu bewerten. Die Argumente gegen eine Harmonisierung von Sanktionen basieren auf den Unterschieden zwischen Sportarten, einschließlich der Folgenden: Bei einigen Sportarten sind die *Athleten*innen* Profisportler*innen, die mit dem Sport ein beträchtliches Einkommen erzielen, bei anderen Sportarten handelt es sich um Amateure*innen; bei den Sportarten, in denen die Laufbahn eines*r *Athleten*in* kurz ist, hat eine Standardsperre viel schwerwiegendere Auswirkungen als in Sportarten, in denen sich die Laufbahn üblicherweise über einen längeren Zeitraum erstreckt. Ein vorrangiges Argument für die Harmonisierung ist, dass es schlichtweg nicht richtig ist, dass gegen zwei *Athleten*innen* aus demselben Land, deren *Dopingkontrollen* im Hinblick auf dieselbe *Verbotene Substanz* positiv waren, unter ähnlichen Umständen unterschiedliche Sanktionen verhängt werden, nur, weil sie verschiedene Sportarten ausüben. Darüber hinaus ist ein flexibler Sanktionsrahmen oft als nicht hinnehmbare Möglichkeit für einige Sportorganisationen gesehen worden, nachsichtiger mit „Dopenden“ umzugehen. Die fehlende Harmonisierung von Sanktionen hat auch häufig zu juristischen Auseinandersetzungen zwischen internationalen Sportfachverbänden und *Nationalen Sportfachverbänden* oder der *NADA* geführt.]

10.1 Annullierung von Ergebnissen bei einer Wettkampfveranstaltung, bei der ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen erfolgt

Ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen während oder in Verbindung mit einer *Wettkampfveranstaltung* kann aufgrund einer entsprechenden Entscheidung des*der Veranstalters*in zur *Annullierung* aller von einem*r *Athleten*in* in dieser *Wettkampfveranstaltung* erzielten Ergebnisse mit allen *Konsequenzen* führen, einschließlich der Aberkennung von Medaillen, Punkten und Preisen, unbeschadet der Bestimmungen des Artikels 10.1.1.

Zu den Faktoren, die in die Erwägung, ob andere, bei derselben *Wettkampfveranstaltung* erzielte Ergebnisse annulliert werden, einbezogen werden müssen, gehört etwa die Schwere des Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen des*der *Athleten*in* und ob für die anderen *Wettkämpfe* ein negatives Kontrollergebnis des*der *Athleten*in* vorliegt.

[Kommentar zu Artikel 10.1: Während gemäß Artikel 9 das Ergebnis in einem einzelnen *Wettkampf*, in dem der*die *Athlet*in* positiv getestet wurde (z.B. 100m Rückenschwimmen), annulliert wird, kann es aufgrund dieses Artikels zur *Annullierung* sämtlicher Ergebnisse in allen Wettbewerben einer *Wettkampfveranstaltung* (z.B. der Schwimmweltmeisterschaft) kommen.]

10.1.1
Weist der*die *Athlet*in* nach, dass er*sie für den Verstoß *Kein Verschulden* trägt, so werden die Einzelergebnisse, die der* die *Athlet*in* in den anderen *Wettkämpfen* erzielt hat, nicht annulliert. Dies gilt nicht, sofern die Wahrscheinlichkeit besteht, dass die Ergebnisse, die der*die *Athlet*in* in anderen *Wettkämpfen* als dem *Wettkampf*, bei dem der Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen erfolgte, erzielt hat, durch den Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen beeinflusst worden sind.

10.2 Sperre wegen des Vorhandenseins, des Gebrauchs oder des Versuchs des Gebrauchs oder des Besitzes einer Verbotenen Substanz oder einer Verbotenen Methode

Für einen Erstverstoß gegen Artikel 2.1, Artikel 2.2 oder Artikel 2.6 wird die folgende *Sperre* verhängt, vorbehaltlich eines möglichen Absehens, einer Herabsetzung oder Aufhebung der *Sperre* gemäß Artikel 10.5, Artikel 10.6 oder Artikel 10.7:

10.2.1
Vorbehaltlich des Artikels 10.2.4 beträgt die *Sperre* vier (4) Jahre, wenn

10.2.1.1
der Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen keine *Spezifische Substanz* oder *Spezifische Methode* betrifft, es sei denn, der*die *Athlet*in* oder eine andere *Person* weist nach, dass der Verstoß nicht absichtlich begangen wurde.

[Kommentar zu Artikel 10.2.1.1: Obwohl ein*e *Athlet*in* oder eine andere *Person* theoretisch ohne zu erklären, wie die *Verbotene Substanz* in seinen*ihren Körper gelangt ist, nachweisen könnte, dass er*sie nicht absichtlich gegen Anti-Doping-Bestimmungen verstoßen hat, ist es allerdings unwahrscheinlich, dass ein*e *Athlet*in* in einem Dopingfall gemäß Artikel 2.1. erfolgreich beweisen kann, dass er*sie nicht absichtlich gehandelt hat, ohne nachzuweisen, woher die *Verbotene Substanz* kommt].

10.2.1.2
der Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen eine *Spezifische Substanz* oder *Spezifische Methode* betrifft und die *Anti-Doping-Organisation* nachweist, dass der Verstoß absichtlich begangen wurde.

10.2.2
Gilt Artikel 10.2.1 nicht, beträgt die *Sperre* vorbehaltlich des Artikels 10.2.4.1. zwei (2) Jahre.

10.2.3
„Absichtlich“ im Sinne von Artikel 10.2 bedeutet, dass *Athleten*innen* oder andere *Personen* ein Verhalten an den Tag legten, von dem sie wussten, dass es einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen darstellt oder wussten, dass ein hohes Risiko besteht, dass dieses Verhalten einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen darstellen oder zu einem solchen Verstoß führen könnte, und dieses Risiko bewusst ignorierten.

Ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen, der aufgrund eines *Von der Norm abweichenden Analyseergebnisses* für eine Substanz festgestellt wurde, die nur im *Wettkampf* verboten ist, gilt widerlegbar als nicht absichtlich begangen, wenn es sich um eine *Spezifische Substanz* handelt und

der*die *Athlet*in* nachweisen kann, dass der *Gebrauch* der *Verbotenen Substanz Außerhalb des Wettkampfs* erfolgte.

Ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen, der aufgrund eines *Von der Norm abweichenden Analyseergebnisses* für eine Substanz festgestellt wurde, die nur im *Wettkampf* verboten ist, gilt als nicht absichtlich begangen, wenn es sich um keine *Spezifische Substanz* handelt und der*die *Athlet*in* nachweisen kann, dass der *Gebrauch* der *Verbotenen Substanz Außerhalb des Wettkampfs* und nicht im Zusammenhang mit der Erbringung sportlicher Leistung erfolgte.

[Kommentar zu Artikel 10.2.3. Die spezielle Definition des Begriffs „absichtlich“ in Artikel 10.2.3 gilt ausschließlich für den Zweck des Artikels 10.2.]

10.2.4
Betrifft ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen ein *Suchtmittel*, gilt unbeschadet sonstiger Bestimmungen des Artikels 10.2, Folgendes:

10.2.4.1
Weist der*die *Athlet*in* nach, dass die Aufnahme oder der *Gebrauch Außerhalb des Wettkampfs* und nicht im Zusammenhang mit der Erbringung sportlicher Leistung erfolgte, dann beträgt die *Sperre* drei (3) Monate.

Zudem kann die nach diesem Artikel 10.2.4.1 berechnete *Sperre* auf einen (1) Monat verkürzt werden, wenn der*die *Athlet*in* oder eine andere *Person* eine Suchttherapie, die von der *NADA* genehmigt wurde, zufriedenstellend abschließt. Die in diesem Artikel 10.2.4.1 festgelegte *Sperre* kann nicht aufgrund irgendeiner der Bestimmungen des Artikels 10.6 gemindert werden.

[Kommentar zu Artikel 10.2.4.1: Die Entscheidung darüber, ob die Therapie genehmigt wird oder ob der*die *Athlet*in* oder die andere *Person*, die Behandlung zufriedenstellend abgeschlossen hat, liegt im alleinigen Ermessen der *NADA*. Mit diesem Artikel soll der *NADA* die Möglichkeit gegeben werden, nach eigener Einschätzung legitime und seriöse Therapien (im Gegensatz zu „Scheinbehandlungen“) zu ermitteln und zu genehmigen. Voraussichtlich werden sich die Merkmale legitimer Therapien stark voneinander unterscheiden und mit der Zeit ändern, so dass es für die *NADA* nicht praktisch wäre, verpflichtende Kriterien für akzeptable Therapien festzulegen.]

10.2.4.2
Erfolgte die Aufnahme, der *Gebrauch* oder der *Besitz Innerhalb des Wettkampfs* und weist der*die *Athlet*in* nach, dass die Aufnahme, der *Gebrauch* oder der *Besitz* nicht im Zusammenhang mit der Erbringung sportlicher Leistung steht, wird die Aufnahme, der *Gebrauch* oder der *Besitz* nicht als absichtlich im Sinne von Artikel 10.2.1 angesehen und es besteht kein Grund, *Erschwerende Umstände* gemäß Artikel 10.4 anzunehmen.

10.3 Sperre bei anderen Verstößen gegen Anti-Doping-Bestimmungen

Für Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen, die nicht in Artikel 10.2 geregelt sind, sind, soweit nicht die Artikel 10.6 oder Artikel 10.7 einschlägig sind, die folgenden *Sperren* zu verhängen:

10.3.1
Bei Verstößen gegen Artikel 2.3 oder 2.5 beträgt die *Sperre* vier (4) Jahre, vorbehaltlich folgender Ausnahmen:

a) Wenn ein*e *Athlet*in*, der*die es unterließ, sich einer Probenahme zu unterziehen, nachweist, dass der Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen nicht vorsätzlich begangen wurde, beträgt die *Sperre* zwei (2) Jahre.
b) In allen anderen Fällen, in denen der*die *Athlet*in* oder die andere *Person* außergewöhnliche Umstände nachweist, die eine Herabsetzung der *Sperre* rechtfertigen, beträgt die *Sperre*, je

nach Grad des *Verschuldens* des*der *Athleten*in* oder der anderen *Person*, zwischen zwei (2) und vier (4) Jahren.

c) Handelt es sich um eine *Schutzwürdige Person* oder eine*n *Freizeitsportler*in*, beträgt die Sanktion, je nach Grad des *Verschuldens* der *Schutzwürdigen Person* oder des*der *Freizeitsportlers*in*, zwischen mindestens einer Verwarnung und keiner *Sperre* und höchstens einer *Sperre* von zwei (2) Jahren.

10.3.2
Bei Verstößen gegen Artikel 2.4 beträgt die *Sperre* zwei (2) Jahre mit der Möglichkeit der Herabsetzung je nach Grad des *Verschuldens* des*der *Athleten*in*. Die *Sperre* beträgt jedoch mindestens ein (1) Jahr. Die Möglichkeit der Herabsetzung der *Sperre* nach Satz 1 gilt nicht für *Athleten*innen*, die ihre Angaben zu Aufenthaltsort und Erreichbarkeit nach einem bestimmten Muster entweder sehr kurzfristig ändern oder mit einem anderen Verhalten den Verdacht erwecken, *Dopingkontrollen* umgehen zu wollen.

10.3.3
Bei Verstößen gegen Artikel 2.7 oder 2.8 beträgt die *Sperre* mindestens vier (4) Jahre bis hin zu einer lebenslangen *Sperre*, je nach Schwere des Verstoßes. Ein Verstoß gegen Artikel 2.7 oder Artikel 2.8, bei dem eine *Schutzwürdige Personen* betroffen ist, gilt als besonders schwerwiegender Verstoß. Wird ein solcher Verstoß von *Athleten*innenbetreuern*innen* begangen und betrifft er keine *Spezifischen Substanzen*, ist gegen den*die *Athleten*innenbetreuer*innen* eine lebenslange *Sperre* zu verhängen. Darüber hinaus müssen erhebliche Verstöße gegen Artikel 2.7 oder 2.8, die auch nicht-sportrechtliche Gesetze und Vorschriften verletzen können, den zuständigen Verwaltungs-, Berufs- oder Justizbehörden gemeldet werden.

[Kommentar zu Artikel 10.3.3: Diejenigen, die am Doping von *Athleten*innen* oder an der Verdunkelung von Doping beteiligt sind, sollten härteren Sanktionen unterworfen werden als die *Athleten*innen*, deren Analyseergebnisse positiv waren. Da die Befugnis von Sportorganisationen generell auf den Entzug von Akkreditierungen, Mitgliedschaften und sportlichen Vergünstigungen beschränkt ist, ist das Anzeigen von *Athleten*innenbetreuern*innen* bei den zuständigen Ermittlungsstellen eine wichtige Maßnahme zur Dopingabschreckung.]

10.3.4
Bei Verstößen gegen Artikel 2.9 beträgt die *Sperre* je nach Schwere des Verstoßes mindestens zwei (2) Jahre bis zu einer lebenslangen *Sperre*.

10.3.5
Bei Verstößen gegen Artikel 2.10 beträgt die *Sperre* zwei (2) Jahre, mit der Möglichkeit der Herabsetzung je nach Grad des *Verschuldens* des*der *Athleten*in* oder einer anderen *Person* und den jeweiligen Umständen des Einzelfalls. Die *Sperre* beträgt jedoch mindestens ein (1) Jahr.

[Kommentar zu Artikel 10.3.5: Handelt es sich bei der in Artikel 2.10 (Verbotener Umgang eines*r *Athleten*in* oder einer anderen *Person*) genannten „anderen *Person*“ nicht um eine natürliche, sondern um eine juristische *Person*, kann diese juristische *Person* sanktioniert werden.]

10.3.6
Bei Verstößen gegen Artikel 2.11 beträgt die *Sperre*, je nach Schwere des Verstoßes des*der *Athleten*in* oder der anderen *Person*, mindestens zwei (2) Jahre bis zu einer lebenslangen *Sperre*.

[Kommentar zu Artikel 10.3.6: Ein Verhalten, das sowohl gegen Artikel 2.5 (*Unzulässige Einflussnahme*) als auch gegen Artikel 2.11 (Handlungen eines*r *Athleten*in* oder einer anderen *Person*, um eine Meldung an Institutionen zu verhindern oder Vergeltung dafür zu üben) verstößt, wird nach dem Verstoß sanktioniert, der die strengere Sanktion nach sich zieht.]

10.4 Erschwerende Umstände, die die Sperre erhöhen können

Weist die *Anti-Doping-Organisation* in einem Einzelfall, der einen anderen Verstoß als gegen Artikel 2.7 (*Inverkehrbringen* und *Versuch* des *Inverkehrbringens*), 2.8 (*Verabreichung* oder *Versuch* der *Verabreichung*), 2.9 (Tatbeteiligung) oder 2.11 (Handlungen eines*r *Athleten*in* oder einer anderen *Person*, um eine Meldung an Institutionen zu verhindern oder Vergeltung dafür zu üben) betrifft, *Erschwerende Umstände* nach, die eine längere als die Standardsanktion rechtfertigen, wird die ansonsten geltende *Sperre* je nach Schwere des Verstoßes und der Art der *Erschwerenden Umstände* um eine zusätzliche *Sperre* von bis zu zwei (2) Jahre erhöht, es sei denn, der*die *Athlet*in* oder eine andere *Person* kann nachweisen, dass er*sie nicht wissentlich gegen Anti-Doping-Bestimmungen verstoßen hat.

[Kommentar zu Artikel 10.4: Verstöße gemäß Artikel 2.7 (*Inverkehrbringen* und *Versuch* des *Inverkehrbringens*), 2.8 (*Verabreichung* oder *Versuch* der *Verabreichung*), 2.9 (Tatbeteiligung) oder 2.11 (Handlungen eines*r *Athleten*in* oder einer anderen *Person*, um eine Meldung an Institutionen zu verhindern oder Vergeltung dafür zu üben) fallen nicht in den Anwendungsbereich von Artikel 10.4, weil die für diese Verstöße vorgesehenen Sanktionen bereits ein ausreichendes Ermessen dafür bieten, um *Erschwerende Umstände* zu berücksichtigen.

10.5 Absehen von einer Sperre, wenn Kein Verschulden vorliegt

Weist ein*e *Athlet*in* oder eine andere *Person* im Einzelfall nach, dass ihn*sie *Kein Verschulden* trifft, so ist von der ansonsten zu verhängenden *Sperre* abzusehen.

[Kommentar zu Artikel 10.5: Dieser Artikel und Artikel 10.6.2 finden lediglich auf die Verhängung von Sanktionen Anwendung; sie finden keine Anwendung auf die Feststellung, ob ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen vorliegt. Sie greifen nur unter besonderen Umständen, z.B. wenn ein*e *Athlet*in* beweisen kann, dass er*sie trotz gebührender Sorgfalt Opfer eines Sabotageaktes eines*r Konkurrenten*in wurde. Dagegen ist die Annahme von *Kein Verschulden* in folgenden Fällen ausgeschlossen: (a) bei Vorliegen eines positiven Analyseergebnisses aufgrund einer falschen Etikettierung oder Verunreinigung eines Vitaminpräparats oder eines Nahrungsergänzungsmittels (*Athleten*innen* sind verantwortlich für das, was sie zu sich nehmen (Artikel 2.1.1), und die *Athleten*innen* wurden auf die Möglichkeit von Verunreinigungen bei Nahrungsergänzungsmitteln hingewiesen); (b) die *Verabreichung* einer *Verbotenen Substanz* durch den*die eigene*n Arzt*Ärztin oder Trainer*in des*der *Athleten*in*, ohne dass dies dem*der *Athleten*in* mitgeteilt worden wäre (*Athleten*innen* sind verantwortlich für die Auswahl ihres medizinischen Personals und dafür, dass sie ihr medizinisches Personal anweisen, ihnen keine *Verbotenen Substanzen* zu geben); und (c) Sabotage der Speisen und Getränke des*der *Athleten*in* durch Ehepartner*in, Trainer*innen oder eine andere *Person* im engeren Umfeld des*der *Athleten*in* (*Athleten*innen* sind verantwortlich für das, was sie zu sich nehmen sowie für das Verhalten der *Personen*, denen sie Zugang zu ihren Speisen und Getränken gewähren). In Abhängigkeit von den Umständen des Einzelfalls kann jedoch jedes der oben genannten Beispiele zu einer Herabsetzung der Sanktion gemäß Artikel 10.6 aufgrund *Kein signifikantes Verschulden* führen.]

10.6 Herabsetzung der Sperre aufgrund kein signifikantes Verschulden

10.6.1 Herabsetzung von Sanktionen unter besonderen Umständen bei Verstößen gegen Artikel 2.1, 2.2 oder 2.6

Alle Herabsetzungen gemäß Artikel 10.6.1 schließen sich gegenseitig aus und sind nicht kumulativ.

10.6.1.1
Spezifische Substanzen oder *Spezifische Methoden*

Betrifft der Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen eine *Spezifische Substanz* (die kein *Suchtmittel* ist) oder eine *Spezifische Methode* und der*die *Athlet*in* oder die andere *Person* kann nachweisen, dass *Kein signifikantes Verschulden* vorliegt, kann eine Sanktion von einer Verwarnung bis zu zwei (2) Jahren *Sperre*, je nach Grad des *Verschuldens* des*der *Athleten*in* oder einer anderen *Person*, verhängt werden.

10.6.1.2
Kontaminiertes Produkt

Kann der*die *Athlet*in* oder die andere *Person* nachweisen, dass sowohl *Kein signifikantes Verschulden* vorliegt als auch die gefundene *Verbotene Substanz* (die kein *Suchtmittel* ist) aus einem *Kontaminierten Produkt* stammt, kann eine Sanktion von einer Verwarnung bis hin zu zwei (2) Jahren *Sperre*, je nach Grad des *Verschuldens* des*der *Athleten*in* oder der anderen *Person*, verhängt werden.

[Kommentar zu Artikel 10.6.1.2: Um von der Anwendung dieses Artikels zu profitieren, muss der*die *Athlet*in* oder die andere *Person* nicht nur nachweisen, dass die gefundene *Verbotene Substanz* aus einem *Kontaminierten Produkt* stammte, sondern auch, dass *Kein signifikantes Verschulden* vorliegt. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die *Athleten*innen* wissen, dass sie Nahrungsergänzungsmittel auf eigenes Risiko einnehmen. In Fällen mit *Kontaminierten Produkten* kam es nur selten vor, dass eine Sanktion erheblich herabgesetzt wurde, weil *Kein signifikantes Verschulden* vorlag, es sei denn der*die *Athlet*in* hat vor der Einnahme des *Kontaminierten Produkts* große Vorsicht walten lassen. Zur Beurteilung, ob der*die *Athlet*in* die Herkunft der *Verbotenen Substanz* nachweisen kann, ist beispielsweise für den Nachweis des tatsächlichen *Gebrauchs* durch den*die *Athleten*in* wichtig, ob der*die *Athlet*in* das Produkt, bei dem später die Kontamination nachgewiesen wurde, auf dem Dopingkontrollformular angegeben hat.

Der Anwendungsbereich dieses Artikels sollte sich auf Produkte beschränken, die einen gewissen Herstellungsprozess durchlaufen haben. Wird ein *Von der Norm abweichendes Analyseergebnis* durch die umweltbedingte Verunreinigung beispielsweise von Leitungs- oder Seewasser in einer Situation verursacht, in der das Risiko eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen vernünftiger Weise nicht zu erwarten ist, besteht in der Regel *Kein Verschulden* gemäß Artikel 10.5.]

10.6.1.3
Schutzwürdige Personen oder *Freizeitsportler*innen*

Begeht eine *Schutzwürdige Person* oder ein*e *Freizeitsportler*in* einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen, der kein *Suchtmittel* betrifft, und kann die *Schutzwürdige Person* oder der*die *Freizeitsportler*in* nachweisen, dass *Kein signifikantes Verschulden* vorliegt, besteht die *Sperre*, je nach Grad des *Verschuldens* der *Schutzwürdigen Person* oder des*der *Freizeitsportlers*in* mindestens aus einer Verwarnung ohne *Sperre* und höchstens einer *Sperre* von zwei (2) Jahren.

10.6.2
Anwendung von *Kein signifikantes Verschulden* über die Anwendung von Artikel 10.6.1 hinaus

Weist ein*e *Athlet*in* oder eine andere *Person* im Einzelfall, in dem Artikel 10.6.1 keine Anwendung findet, nach, dass ihn*sie *Kein signifikantes Verschulden* trifft, kann die ansonsten zu verhängende *Sperre*, vorbehaltlich einer weiteren Herabsetzung oder Aufhebung gemäß Artikel 10.7, entsprechend dem Grad des *Verschuldens* des*der *Athleten*in* oder einer anderen *Person* herabgesetzt werden, muss jedoch mindestens die Hälfte der ansonsten zu verhängenden *Sperre* betragen. Wenn die ansonsten zu verhängende *Sperre* eine lebenslange *Sperre* ist, muss die nach diesem Artikel herabgesetzte *Sperre* mindestens acht (8) Jahre betragen.

[Kommentar zu Artikel 10.6.2: Artikel 10.6.2 kann bei jedem Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen zur Anwendung kommen, außer bei den Artikeln, bei denen entweder Absicht ein Tatbestandsmerkmal

des Verstoßes (z.B. Artikel 2.5, 2.7, 2.8, 2.9 oder 2.11) oder bei denen Absicht ein Bestandteil einer bestimmten Sanktion (z.B. Artikel 10.2.1) ist oder wenn ein Artikel bereits den Sanktionsrahmen je nach Grad des *Verschuldens* des*der *Athleten*in* oder der anderen *Person* vorgibt.]

10.7 Absehen von, Herabsetzung oder Aussetzung einer *Sperre* oder anderer *Konsequenzen* aus Gründen, die nicht mit dem *Verschulden* zusammenhängen

10.7.1
Substanzielle Hilfe bei der Aufdeckung oder dem Nachweis eines Verstoßes gegen *WADC/NADC*

10.7.1.1
Die *NADA* kann vor einer Rechtsbehelfsentscheidung gemäß Artikel 13 oder vor dem Ablauf der Frist für die Einlegung eines Rechtsbehelfs einen Teil der in einem Einzelfall verhängten *Konsequenzen* (außer der *Annullierung* und der zwingenden *Veröffentlichung*) aussetzen, wenn der*die *Athlet*in* oder die andere *Person* einer *Anti-Doping-Organisation*, einer Strafverfolgungsbehörde oder einem Berufs-Disziplinargericht *Substanzielle Hilfe* geleistet hat, aufgrund derer: (a) die *Anti-Doping-Organisation* einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen einer anderen *Person* aufdeckt oder voranbringt; oder (b) aufgrund derer eine Strafverfolgungsbehörde oder ein Berufs-Disziplinargericht eine Straftat oder den Verstoß gegen Berufsstandsregeln einer anderen *Person* aufdeckt oder voranbringt, und die Informationen von der *Person*, die *Substanzielle Hilfe* leistet, der *NADA* oder dem DMSB e.V. zur Verfügung gestellt werden; oder (c) aufgrund derer die *WADA* ein Verfahren gegen eine*n *Unterzeichner*in*, ein von der *WADA* akkreditiertes Labor oder eine für die Administration des *Biologischen Athletenpasse* zuständige Stelle (APMU) gemäß dem *International Standard* for Laboratories) wegen Non-Compliance einleitet, oder (d) mit Zustimmung der *WADA* aufgrund derer eine Strafverfolgungsbehörde oder eine Disziplinarkammer eine Straftat oder einen Verstoß gegen Standes-/Berufsregeln oder Sportregeln nachweist, der sich aus einer Verletzung der Integrität des Sports ergibt, bei der es sich nicht um Doping handelt.

Wenn bereits eine Rechtsbehelfsentscheidung gemäß Artikel 13 ergangen ist oder die Frist für die Einlegung eines Rechtsbehelfs verstrichen ist, darf die *NADA* einen Teil der ansonsten zu verhängenden *Konsequenzen* nur mit der Zustimmung der *WADA* und der FIA/FIM/FIME aussetzen.

Der Umfang, in dem die ansonsten zu verhängende *Sperre* ausgesetzt werden darf, richtet sich nach der Schwere des Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen, den der*die *Athlet*in* oder die andere *Person* begangen hat, und nach der Bedeutung der von dem*der *Athleten*in* oder der anderen *Person* geleisteten *Substanziellen Hilfe* um Doping im Sport, Non-Compliance und/oder Verletzungen der Integrität des Sports auszuschließen. Von der ansonsten zu verhängenden *Sperre* dürfen nicht mehr als drei Viertel ausgesetzt werden. Wenn die ansonsten zu verhängende *Sperre* eine lebenslange *Sperre* ist, darf der nach diesem Artikel nicht ausgesetzte Teil der *Sperre* nicht unter acht (8) Jahren liegen. Für den Zweck dieses Abschnitts umfasst die ansonsten zu verhängende *Sperre* keine *Sperre*, deren Dauer gemäß Artikel 10.9.3.2 hinzugerechnet werden könnte.

Auf Antrag eines*r *Athleten*in* oder einer *Person*, der oder die *Substanzielle Hilfe* leisten möchte, soll die *NADA* oder der DMSB e.V. dem*der *Athleten*in* oder der anderen *Person* erlauben, ihnen die Informationen vorbehaltlich einer *Unverbindlichkeitsvereinbarung* zur Verfügung zu stellen.

Verweigert der*die *Athlet*in* oder eine andere *Person* die weitere Zusammenarbeit und leistet nicht die umfassende und glaubwürdige *Substanzielle Hilfe*, aufgrund derer die *Konsequenzen* ausgesetzt wurden, setzt die *NADA*, die die *Konsequenzen* ausgesetzt hat, die ursprünglichen *Konsequenzen* wieder in Kraft.

Sowohl die Entscheidung der *NADA*, die ausgesetzten *Konsequenzen* wieder in Kraft zu setzen, als auch deren Entscheidung, die ausgesetzten *Konsequenzen* nicht wieder in Kraft zu setzen, kann von jeder *Person*, die das Recht hat, gemäß Artikel 13 einen Rechtsbehelf einzulegen, angefochten werden.

10.7.1.2
Die *WADA* kann auf Antrag der *NADA* oder des DMSB e.V. oder des*der *Athleten*in* oder der anderen *Person*, der*die gegen Anti-Doping-Bestimmungen oder andere Bestimmungen des *WADC/NADC* verstoßen hat, in jeder Phase des *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahrens*, und auch wenn bereits eine Rechtsbehelfsentscheidung nach Artikel 13 ergangen ist, einer ihrer Ansicht nach angemessenen Aussetzung der ansonsten zu verhängenden *Sperre* und anderer *Konsequenzen* zustimmen.

In Ausnahmefällen kann die *WADA* bei einer *Substanziellen Hilfe* der Aussetzung der *Sperre* und anderer *Konsequenzen* für einen längeren Zeitraum, als in diesem Artikel vorgesehen, bis hin zu einer vollständigen Aufhebung der *Sperre*, dem Absehen von einer *Veröffentlichung* der Sanktionsentscheidung und/oder einem Erlass von Bußgeldern, Kosten oder Rückzahlung von Preisgeldern zustimmen. Die Zustimmung der *WADA* gilt vorbehaltlich der Wiedereinsetzung der *Konsequenzen* gemäß diesem Artikel.

Unbeschadet von Artikel 13 können die Entscheidungen der *WADA* im Sinne dieses Artikels 10.7.1.2 nicht angefochten werden.

10.7.1.3
Setzt die *NADA* einen Teil einer ansonsten zu verhängenden Sanktion aufgrund *Substanzieller Hilfe* aus, sind die anderen *Anti-Doping-Organisationen*, die das Recht haben, gegen die Entscheidung Rechtsbehelf gemäß Artikel 13.2.3 einzulegen, unter Angabe von Gründen für die Entscheidung gemäß Artikel 14.1 zu benachrichtigen. In besonderen Ausnahmefällen kann die *WADA* im Interesse der Anti-Doping-Arbeit der *NADA* gestatten, geeignete Vertraulichkeitsvereinbarungen zu treffen, um die *Veröffentlichung* der Vereinbarung über die *Substanzielle Hilfe* oder die Art der *Substanziellen Hilfe* zu beschränken.

[Kommentar zu Artikel 10.7.1: Die Zusammenarbeit von *Athleten*innen*, *Athleten*innenbetreuern*innen* und anderen *Personen*, die ihre Fehler einräumen und bereit sind, andere Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen ans Licht zu bringen, sind für einen sauberen Sport sehr wichtig.]

10.7.2 Geständnis eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen ohne das Vorliegen anderer Beweise

Wenn ein*e *Athlet*in* oder eine andere *Person* freiwillig die Begehung eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen gesteht, bevor er*sie zu einer Probenahme aufgefordert wurde, durch die ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen nachgewiesen werden könnte (oder im Falle eines anderen Verstoßes als der gemäß Artikel 2.1 vor der Mitteilung gemäß Artikel 7 des Verstoßes, auf den sich das Geständnis bezieht), und wenn dieses Geständnis zu dem Zeitpunkt den einzigen verlässlichen Nachweis des Verstoßes darstellt, kann die *Sperre* herabgesetzt werden, muss jedoch mindestens die Hälfte der ansonsten zu verhängenden *Sperre* betragen.

[Kommentar zu Artikel 10.7.2: Dieser Artikel soll dann zur Anwendung kommen, wenn sich ein*e *Athlet*in* oder eine andere *Person* meldet und einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen unter Umständen gesteht, unter denen keiner *Anti-Doping-Organisation* bewusst ist, dass ein Verstoß gegen eine Anti-Doping-Bestimmung vorliegen könnte. Er soll nicht angewendet werden, wenn das Geständnis zu einem Zeitpunkt erfolgt, zu dem der*die *Athlet*in* oder die andere *Person* bereits vermutet, dass er*sie bald überführt werden wird.

In welchem Umfang die *Sperre* herabgesetzt wird, sollte von der Wahrscheinlichkeit abhängig gemacht werden, dass der*die *Athlet*in* oder eine andere *Person* überführt worden wäre, hätte er*sie sich nicht freiwillig gemeldet.]

10.7.3 Anwendung mehrfacher Gründe für die Herabsetzung einer Sanktion

Weist der*die *Athlet*in* oder eine andere *Person* nach, dass er*sie nach mehr als einer Bestimmung der Artikel 10.5,10.6 oder 10.7 ein Recht auf eine Herabsetzung der Sanktion hat, wird, bevor eine Herabsetzung oder Aussetzung nach Artikel 10.7 angewendet wird, die ansonsten zu verhängende *Sperre* gemäß Artikel 10.2, 10.3, 10.5 und 10.6 festgelegt. Weist der*die *Athlet*in* oder eine andere *Person* ein Recht auf Herabsetzung oder Aussetzung der *Sperre* gemäß Artikel 10.7 nach, kann die *Sperre* herabgesetzt oder ausgesetzt werden, muss aber mindestens ein Viertel der ansonsten zu verhängenden *Sperre* betragen.

10.8 Vereinbarungen im Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren

10.8.1 Herabsetzung der *Sperre* um ein (1) Jahr für bestimmte Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen aufgrund von frühzeitigem Geständnis und Anerkennung der Sanktion

Die von der *NADA* zu Grunde gelegte *Sperre* des*der *Athleten*in* oder einer anderen *Person* kann um ein (1) Jahr herabgesetzt werden, wenn die *NADA* den*die *Athleten*in* oder die andere *Person* über den möglichen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen, der eine *Sperre* von vier (4) oder mehr Jahren (einschließlich einer *Sperre* gemäß Artikel 10.4) zur Folge haben kann, benachrichtigt hat und der*die *Athlet*in* oder die andere *Person* innerhalb von zwanzig (20) Tagen nach der Benachrichtigung über den möglichen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen den Verstoß gesteht und die zu Grunde gelegte *Sperre* anerkennt.

Wenn die *Sperre* des*der *Athleten*in* oder der anderen *Person* gemäß diesem Artikel 10.8.1 um ein (1) Jahr herabgesetzt wird, darf die festgelegte *Sperre* nach keinem anderen Artikel weiter herabgesetzt werden.

[Kommentar zu Artikel 10.8.1: Behauptet die *NADA* beispielsweise, dass ein*e *Athlet*in* durch den *Gebrauch* eines anabolen Steroids gegen Artikel 2.1 verstoßen hat und legt dafür eine *Sperre* von vier (4) Jahren zu Grunde, kann der*die *Athlet*in* die *Sperre* einseitig auf drei (3) Jahre verkürzen, wenn er*sie den Verstoß innerhalb der in diesem Artikel vorgegeben Frist zugibt und die dreijährige *Sperre* ohne Anspruch auf eine weitere Herabsetzung anerkennt. Das Verfahren wird damit beendet, ohne dass es der Durchführung des Disziplinarverfahrens bedarf.]

10.8.2 Vereinbarung zur Streitbeilegung

Wenn ein*e *Athlet*in* oder eine andere *Person* einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen gesteht, nachdem die *NADA* ihn*sie damit konfrontiert hat, und gleichzeitig die *Konsequenzen* anerkennt, die nach alleinigem Ermessen der *NADA* und der *WADA* vertretbar sind, dann:

a) kann die *Sperre* des*der *Athleten*in* oder der anderen *Person* herabgesetzt werden und zwar aufgrund der Einschätzung der *NADA* und der *WADA*, ob die Artikel 10.1 bis 10.7 auf den vorliegenden Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen anwendbar sind, wie schwerwiegend der Verstoß ist, welchen Grad des *Verschuldens* der*die *Athlet*in* oder die andere *Person* trägt und wie schnell der*die *Athlet*in* oder die andere *Person* den Verstoß gestanden hat,
b) kann die *Sperre* zudem mit dem Tag der Probenahme oder dem Tag des letzten, weiteren Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen, beginnen.

In jedem Fall, in dem dieser Artikel zur Anwendung kommt, muss der*die *Athlet*in* oder die andere *Person* jedoch mindestens die Hälfte der vereinbarten *Sperre* ableisten, wobei diese an dem Tag beginnt, an dem der*die *Athlet*in* oder die andere *Person* die *Sperre* oder eine *Vorläufige Suspendierung* anerkannt und eingehalten hat – je nachdem, welches Ereignis früher eintritt.

Die Entscheidung der *WADA* und der *NADA* für oder gegen den Abschluss einer Vereinbarung zur Streitbeilegung sowie der Umfang der Herabsetzung und der Beginn der *Sperre* können nicht von einem *Disziplinarorgan* festgelegt oder überprüft werden und sind nicht gemäß Artikel 13 anfechtbar.

Auf Antrag eines*r *Athleten*in* oder einer anderen *Person*, der*die eine Vereinbarung zur Streitbeilegung gemäß diesem Artikel abschließen möchte, erlaubt die *NADA* dem*der *Athleten*in* oder der anderen *Person*, mit ihr auf der Grundlage einer Vereinbarung zur Streitbeilegung über das Geständnis des Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen zu sprechen.

[Kommentar zu Artikel 10.8.2: Die in Artikel 10 genannten mildernden oder erschwerenden Faktoren werden bei der Festlegung der *Konsequenzen* in der Vereinbarung zur Streitbeilegung berücksichtigt. Sie gelten nicht über den Inhalt der Vereinbarung hinaus.]

10.9 Mehrfachverstöße

10.9.1 Zweiter oder dritter Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen

10.9.1.1
Bei einem zweiten Verstoß eines*r *Athleten*in* oder einer anderen *Person* gegen Anti-Doping-Bestimmungen wird die längere der folgenden *Sperren* verhängt:

a) eine sechsmonatige *Sperre*; oder

b) eine *Sperre* zwischen

(1) der Summe aus der *Sperre*, die für den ersten Verstoß verhängt wurde und der *Sperre*, die für den zweiten Verstoß zu verhängen wäre, wenn dieser als Erstverstoß gewertet würde, und
(2) der doppelten Dauer der *Sperre*, die für den zweiten Verstoß zu verhängen wäre, wenn dieser wie ein Erstverstoß behandelt wird, ohne Berücksichtigung einer Herabsetzung gemäß Artikel 10.6, wobei die *Sperre* innerhalb dieses Rahmens unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalles und des Grad des *Verschuldens* des*der *Athleten*in* oder der anderen *Person* in Bezug auf den zweiten Verstoß festgelegt wird.

10.9.1.2
Ein dritter Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen führt immer zu einer lebenslangen *Sperre*, es sei denn, der dritte Verstoß erfüllt die Voraussetzungen für ein Absehen von einer *Sperre* oder eine Herabsetzung der *Sperre* gemäß Artikel 10.5 oder 10.6 oder stellt einen Verstoß gegen Artikel 2.4 dar. In diesen besonderen Fällen beträgt die *Sperre* acht (8) Jahre bis hin zu einer lebenslangen *Sperre*.

10.9.1.3
Die nach Artikel 10.9.1.1 und 10.9.1.2 festgelegte *Sperre* kann anschließend gemäß Artikel 10.7 herabgesetzt werden.

10.9.2
Ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen, für den ein*e *Athlet*in* oder eine andere *Person* nachweisen kann, dass *Kein Verschulden* vorliegt, gilt nicht als Verstoß im Sinne von Artikel 10.9. Ferner gilt ein gemäß Artikel 10.2.4.1 sanktionierter Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen nicht als Verstoß im Sinne des Artikels 10.9.

10.9.3
Zusätzliche Regeln für bestimmte mögliche Mehrfachverstöße

10.9.3.1
Für die Verhängung von Sanktionen gemäß Artikel 10.9, außer der Artikel 10.9.3.2 und 10.9.3.3, stellt ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen nur dann einen zweiten Verstoß dar, wenn die *NADA* nachweisen kann, dass der*die *Athlet*in* oder die andere *Person* den weiteren Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen erst begangen hat, nachdem der*die *Athlet*in* oder die andere *Person* die Benachrichtigung gemäß Artikel 7 erhalten hat, oder nachdem die *NADA* einen angemessenen *Versuch* unternommen hat, ihn*sie davon in Kenntnis zu setzen. Sofern die *NADA* dies nicht darlegen kann, werden die Verstöße zusammen als ein einziger erster Verstoß gewertet. Die zu verhängende Sanktion richtet sich nach dem Verstoß, der die strengere Sanktion nach sich zieht, einschließlich der Anwendung *Erschwerender Umstände*. Die Ergebnisse aller *Wettkämpfe* seit dem früheren Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen werden gemäß Artikel 10.10 annulliert.

[Kommentar zu Artikel 10.9.3.1: Dasselbe gilt, wenn nach der Verhängung einer Sanktion die *NADA* auf Hinweise stößt, dass bereits vor der Benachrichtigung über den ersten Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen ein Verstoß begangen wurde. In diesem Fall verhängt die *NADA* eine Sanktion, die derjenigen entspricht, die verhängt worden wäre, wenn über beide Verstöße gleichzeitig entschieden worden wäre, einschließlich der Anwendung *Erschwerender Umstände*.]

10.9.3.2
Weist die *NADA* nach, dass ein*e *Athlet*in* oder eine andere *Person* vor der Benachrichtigung einen weiteren Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen begangen hat und, dass dieser weitere Verstoß mindestens zwölf (12) Monate vor oder nach dem zuerst bemerkten Verstoß begangen wurde, dann berechnet sich die *Sperre* für den weiteren Verstoß so, als wäre er ein eigenständiger Erstverstoß. Diese *Sperre* wird zeitlich nach der für den zuerst bemerkten Verstoß verhängten *Sperre* statt gleichzeitig abgeleistet. Findet Artikel 10.9.3.2 Anwendung, gelten die Verstöße im Sinne von Artikel 10.9.1 zusammen als ein einziger Verstoß.

10.9.3.3
Weist die *NADA* nach, dass ein*e *Athlet*in* oder eine andere *Person* einen Verstoß gegen Artikel 2.5 im Zusammenhang mit einem *Dopingkontrollverfahren* wegen eines entsprechend schon zugrunde gelegten Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen begangen hat, gilt der Verstoß gegen Artikel 2.5 als eigenständiger Erstverstoß. Die *Sperre* für einen solchen Verstoß wird, sofern einschlägig, nach der *Sperre* für den zugrundeliegenden Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen statt gleichzeitig abgeleistet. Findet dieser Artikel 10.9.3.3 Anwendung, gelten die Verstöße zusammen als ein einziger Verstoß im Sinne von Artikel 10.9.1.

10.9.3.4
Weist die *NADA* nach, dass eine *Person* während einer *Sperre* einen zweiten oder dritten Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen begangen hat, werden die *Sperren* für die einzelnen Mehrfachverstöße nacheinander statt gleichzeitig abgeleistet.

10.9.4
Mehrfachverstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen innerhalb eines Zeitraums von zehn (10) Jahren

Ein Mehrfachverstoß im Sinne des Artikels 10.9 liegt nur vor, wenn die Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen innerhalb eines Zeitraums von zehn (10) Jahren begangen wurden.

10.10 Annullierung von Wettkampfergebnissen nach einer Probenahme oder einem Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen

Zusätzlich zu der gemäß Artikel 9 erfolgenden automatischen *Annullierung* der Ergebnisse, die in dem *Wettkampf* erzielt wurden, bei dem die positive *Probe* genommen wurde, werden alle *Wettkampfergebnisse* des*der *Athleten*in*, die in dem Zeitraum von der Entnahme der positiven *Probe* (unabhängig davon, ob es sich um eine *Wettkampfkontrolle* oder um eine *Trainingskontrolle* handelt)

oder der Begehung eines anderen Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen bis zum Beginn einer *Vorläufigen Suspendierung* oder einer *Sperre* erzielt wurden, annulliert, mit allen daraus entstehenden *Konsequenzen*, einschließlich der Aberkennung von Medaillen, Punkten und Preisen, sofern nicht aus Gründen der Fairness eine andere Vorgehensweise geboten ist.

[Kommentar zu Artikel 10.10: Unbeschadet der Bestimmungen des *NADC* können *Athleten*innen* oder andere *Personen*, die durch die Handlungen einer *Person*, die gegen Anti-Doping-Bestimmungen verstoßen hat, geschädigt wurden, das ihnen ansonsten zustehende Recht auf Schadenersatz gegen diese *Person* geltend machen.]

10.11 Aberkannte Preisgelder

Wenn der DMSB e.V. aufgrund eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen aberkannte Preisgelder zurückerhalten hat, ergreift er angemessene Maßnahmen, um dieses Preisgeld den *Athleten*innen* zuzuordnen und auszuzahlen, die einen Anspruch darauf gehabt hätten, wäre der*die *Athlet*in*, dessen*deren Preisgeld aberkannt wurde, nicht im *Wettkampf* angetreten.

[Kommentar zu Artikel 10.11: Dieser Artikel begründet für den DMSB e.V. keine verbindliche Verpflichtung, das aberkannte Preisgeld einzuziehen. Entscheidet sich der DMSB e.V. dafür, das aberkannte Preisgeld nicht einzuziehen, kann er den Anspruch, das Geld zurückzufordern, an die *Athleten*innen* abtreten, denen das Geld zugestanden hätte. „Angemessene Maßnahmen, um dieses Preisgeld den *Athleten*innen* zuzuordnen und auszuzahlen“ kann bedeuten, aberkannte Preisgelder so zu verwenden, wie zwischen dem DMSB e.V. und seinen *Athleten*innen* vereinbart wurde.]

10.12 Finanzielle Konsequenzen

Nationale Sportfachverbände können in ihren eigenen Regelwerken finanzielle Sanktionen für Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen festlegen. Jedoch dürfen *Nationale Sportfachverbände* nur dann finanzielle Sanktionen verhängen, wenn bereits die Höchstdauer der ansonsten zu verhängenden *Sperre* verhängt wurde. Kostenrückerstattungen oder finanzielle Sanktionen dürfen nur im Einklang mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit auferlegt werden. Kostenrückerstattungen oder finanzielle Sanktionen dürfen nicht herangezogen werden, um die gemäß dem *WADC/NADC* ansonsten zu verhängende *Sperre* oder sonstige Sanktion herabzusetzen.

[*NADA*-Kommentar zu Artikel 10.12: *Nationale Sportfachverbände* sind dafür verantwortlich zu prüfen und zu bewerten, ob und inwieweit sie Geldstrafen oder finanzielle Auflagen verhängen wollen. Soweit sie sich dazu entschließen, legen sie dies in ihren eigenen Verbandsregelwerken fest.]

10.13 Beginn der Sperre

Leistet ein*e *Athlet*in* bereits eine *Sperre* für einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen ab, beginnt jede weitere *Sperre* am ersten Tag nach Ablauf der aktuellen *Sperre*. Ansonsten beginnt die *Sperre* mit dem Tag der Entscheidung des Schiedsgerichts im Sinne der §§ 1025 ff. ZPO, oder, wenn auf ein Disziplinarverfahren verzichtet wurde oder kein Disziplinarverfahren stattgefunden hat, mit dem Tag, an dem die *Sperre* akzeptiert oder anderweitig verhängt wurde, es sei denn einer der nachstehend aufgeführten Fälle trifft zu:

10.13.1 Nicht dem*der Athleten*in oder einer anderen Person zurechenbare Verzögerungen

Wenn erhebliche Verzögerungen während des Disziplinarverfahrens oder anderer Teile des *Dopingkontrollverfahrens* aufgetreten sind und der*die *Athlet*in* oder die andere *Person* nachweisen kann, dass diese Verzögerungen nicht dem*der *Athleten*in* oder der anderen *Person* zuzurechnen sind, kann das Schiedsgericht im Sinne der §§ 1025 ff. ZPO den Beginn der *Sperre* auf ein früheres Datum vorverlegen, frühestens jedoch auf den Tag der Probenahme oder des anderen Verstoßes gegen Anti-

Doping-Bestimmungen. Alle während der *Sperre*, inklusive der Vorverlegung, erzielten Wettkampfergebnisse werden annulliert.

[Kommentar zu Artikel 10.13.1: Handelt es sich um andere Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen als solche gemäß Artikel 2.1, kann die Ermittlung und das Zusammentragen ausreichender Nachweise für einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen langwierig sein, insbesondere, wenn der*die *Athlet*in* oder eine andere *Person* gezielte Anstrengungen unternommen hat, eine Aufdeckung zu vermeiden. In diesen Fällen sollte nicht von der Möglichkeit Gebrauch gemacht werden, den Beginn der Sanktion nach diesem Artikel vorzuverlegen.]

10.13.2 Anrechnung einer Vorläufigen Suspendierung oder bereits abgeleisteten Sperre

10.13.2.1
Wenn eine *Vorläufige Suspendierung* von dem*der *Athleten*in* oder der anderen *Person* eingehalten wurde, wird die Dauer der *Vorläufigen Suspendierung* des*der *Athleten*in* oder der anderen *Person* auf eine gegebenenfalls später verhängte *Sperre* angerechnet. Wenn der*die *Athlet*in* oder die andere *Person* die *Vorläufige Suspendierung* nicht einhält, wird ihm*ihr keine bereits abgeleistete Zeit der *Vorläufigen Suspendierung* angerechnet. Wird eine *Sperre* aufgrund einer Entscheidung abgeleistet, die später angefochten wird, dann wird die Dauer der bereits abgeleisteten *Sperre* des*der *Athleten*in* oder der anderen *Person* auf eine später aufgrund des Rechtsbehelfs verhängte *Sperre* angerechnet.

10.13.2.2
Erkennt ein*e *Athlet*in* oder eine andere *Person* freiwillig eine von der *NADA* verhängte *Vorläufige Suspendierung* in schriftlicher Form an und hält die *Vorläufige Suspendierung* ein, wird die Dauer der freiwilligen *Vorläufigen Suspendierung* auf eine gegebenenfalls später verhängte *Sperre* angerechnet. Eine Kopie dieser schriftlichen freiwilligen Anerkennung der *Vorläufigen Suspendierung* durch den*die *Athleten*in* oder die andere *Person* wird unverzüglich jeder Partei zur Verfügung gestellt, die berechtigt ist, über einen behaupteten Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen gemäß Artikel 14.1 informiert zu werden.

[Kommentar zu Artikel 10.13.2.2: Die freiwillige Anerkennung einer *Vorläufigen Suspendierung* durch eine*n *Athleten*in* gilt nicht als Geständnis des*der *Athleten*in* und wird in keiner Weise dazu genutzt, Rückschlüsse zum Nachteil des*der *Athleten*in* zu ziehen.]

10.13.2.3
Zeiten vor dem Beginn der *Vorläufigen Suspendierung* oder der freiwilligen *Vorläufigen Suspendierung* werden nicht auf die *Sperre* angerechnet, unabhängig davon, ob der*die *Athlet*in* von der Teilnahme an *Wettkämpfen* absah oder von einer Mannschaft suspendiert wurde.

10.13.2.4
Wird bei *Mannschaftssportarten* eine *Sperre* gegen eine Mannschaft verhängt, beginnt die *Sperre* mit dem Tag der Entscheidung des *Disziplinarorgans* oder, wenn auf ein Disziplinarverfahren verzichtet wurde, mit dem Tag, an dem die *Sperre* akzeptiert oder anderweitig verhängt wurde, sofern nicht aus Gründen der Fairness eine andere Vorgehensweise geboten ist. Jede *Vorläufige Suspendierung* einer Mannschaft (unabhängig davon, ob sie verhängt oder freiwillig anerkannt wurde) wird auf die Gesamtdauer der *Sperre* angerechnet.

10.14 Status während einer Sperre oder einer Vorläufigen Suspendierung

10.14.1 Teilnahmeverbot während einer Sperre oder einer Vorläufigen Suspendierung

Ein*e *Athlet*in* oder eine andere *Person*, gegen den*die eine *Sperre* oder eine *Vorläufige Suspendierung* verhängt wurde, darf während einer *Sperre* oder *Vorläufigen Suspendierung* in keiner Funktion an Folgendem teilnehmen:

a) an *Wettkämpfen* oder sportlichen Aktivitäten (außer an autorisierten Anti-Doping-Präventions- oder Rehabilitationsprogrammen), die von einem*r *Unterzeichner*in*, der Mitgliedsorganisation eines*r *Unterzeichners*in* oder einem Verein oder einer anderen Mitgliedsorganisation der Mitgliedsorganisation eines*r *Unterzeichners*in* autorisiert oder organisiert werden, oder
b) an *Wettkämpfen*, die von einer Profiliga oder einem*r internationalen oder nationalen Veranstalter*in autorisiert oder organisiert werden oder
c) an jeglichen, staatlich geförderten Maßnahmen und Veranstaltungen des organisierten Spitzensports in Deutschland.

Ein*e *Athlet*in* oder eine andere *Person*, gegen den*die eine *Sperre* von mehr als vier (4) Jahren verhängt wurde, darf nach Ablauf von vier (4) Jahren der *Sperre* als *Athlet*in* an lokalen Sportveranstaltungen teilnehmen, die nicht von einem*r *Unterzeichner*in* oder einer Mitgliedsorganisation des*der *Unterzeichners*in* verboten sind oder seiner*ihrer Zuständigkeit unterliegen, und dies nur, sofern diese lokale Sportveranstaltung nicht auf einer Ebene stattfindet, auf der sich der*die *Athlet*in* oder die andere *Person* ansonsten direkt oder indirekt für die Teilnahme an einer nationalen Meisterschaft oder einer *Internationalen Wettkampfveranstaltung* qualifizieren könnte (oder Punkte für eine derartige Qualifikation sammeln könnte), und der*die *Athlet*in* oder die andere *Person* in keiner Form mit *Schutzwürdigen Personen* zusammenarbeitet.

Ein*e *Athlet*in* oder eine andere *Person*, gegen den*die eine *Sperre* verhängt wurde, wird weiterhin *Dopingkontrollen* unterzogen und ist weiterhin verpflichtet, seine*ihre Angaben zu Aufenthaltsort und Erreichbarkeit entsprechend den Anforderungen der *NADA* abzugeben.

[Kommentar zu Artikel 10.14.1: Wenn der DMSB e.V. oder ein Mitgliedsverein des DMSB e.V. beispielsweise ein Trainingslager, eine Veranstaltung oder ein Training organisiert, das staatlich gefördert ist, darf ein* gesperrte*r *Athlet*in*, vorbehaltlich Artikel 10.14.2, nicht daran teilnehmen. Ferner darf ein*e gesperrte*r *Athlet*in* nicht in einer Profiliga eines*r Nicht-*Unterzeichners*in* antreten (z.B. National Hockey League, National Basketball Association usw.) und auch nicht an einer *Wettkampfveranstaltung* teilnehmen, die von einem*r Veranstalter*in *Nationaler* oder *Internationaler Wettkampfveranstaltungen* organisiert wird, der*die den *WADC* nicht unterzeichnet hat, ohne die in Artikel 10.14.3 genannten Konsequenzen zu tragen.

Der Begriff „sportliche Aktivitäten“ umfasst beispielsweise auch sämtliche Verwaltungstätigkeiten wie die Tätigkeit als Funktionär*in, Direktor*in, Führungskraft, Angestellte*r oder Ehrenamtliche*r der in diesem Artikel beschriebenen Organisation. Sanktionen in einer Sportart werden auch von anderen Sportarten anerkannt (siehe Artikel 15.1 „Automatische Bindungswirkung von Entscheidungen“). Ein*e gesperrte*r *Athlet*in* oder eine gesperrte andere *Person* darf während der *Sperre* zu keiner Zeit und keiner Form als Trainer*in oder *Athleten*innenbetreuer*in* arbeiten, ansonsten könnte ein*e andere*r *Athlet*in* dadurch ebenfalls gegen Artikel 2.10 verstoßen. Eine während einer *Sperre* erreichte Leistungsnorm wird von der *NADA* oder den *Nationalen Sportfachverbänden* in keiner Weise anerkannt.]

10.14.2 Rückkehr ins Training

Abweichend von Artikel 10.14.1 kann ein*e *Athlet*in* vor Ablauf der *Sperre* ins Mannschaftstraining zurückkehren oder die Sportstätten eines Vereins oder einer anderen Mitgliedsorganisation der Mitgliedsorganisation eines*r *Unterzeichners*in* nutzen:

a) in den letzten beiden Monaten der *Sperre* des*der Athleten*in oder

b) im letzten Viertel der verhängten *Sperre*,

je nachdem, welcher Zeitraum kürzer ist.

[Kommentar zu Artikel 10.14.2: In vielen *Mannschaftssportarten* und einigen *Einzelsportarten* (z.B. Skispringen und Turnen) kann ein*e *Athlet*in* nicht effektiv allein trainieren, um am Ende seiner*ihrer *Sperre* für Wettkämpfe vorbereitet zu sein. Während der in diesem Artikel beschriebenen vorzeitigen Rückkehr ins Training darf ein*e gesperrte*r *Athlet*in* jedoch nicht an Wettkämpfen teilnehmen oder anderen sportlichen Aktivitäten gemäß Artikel 10.14.1 als dem Training nachgehen.]

10.14.3 Verstoß gegen das Teilnahmeverbot während der Sperre oder einer Vorläufigen Suspendierung

Wenn ein*e *Athlet*in* oder eine andere *Person*, gegen den*die eine *Sperre* verhängt wurde, während der *Sperre* gegen das Teilnahmeverbot gemäß Artikel 10.14.1 verstößt, werden die Ergebnisse dieser Teilnahme annulliert, und eine neue *Sperre*, deren Dauer der ursprünglich festgelegten *Sperre* entspricht, wird auf das Ende der ursprünglich festgelegten *Sperre* hinzugerechnet.

Diese erneute *Sperre*, einschließlich einer Verwarnung ohne *Sperre*, kann je nach Grad des *Verschuldens* des*der *Athleten*in* oder der anderen *Person* angepasst werden. Die Entscheidung darüber, ob ein*e *Athlet*in* oder die andere *Person* gegen das Teilnahmeverbot verstoßen hat, und ob eine Anpassung angemessen ist, trifft die *Anti-Doping-Organisation*, nach deren *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* die ursprüngliche *Sperre* verhängt wurde. Gegen diese Entscheidung kann ein Rechtsbehelf gemäß Artikel 13 eingelegt werden.

Einem*r *Athleten*in* oder einer anderen *Person*, der*die gegen das in Artikel 10.14.1 beschriebene Teilnahmeverbot während einer *Vorläufigen Suspendierung* verstößt, wird keinerlei bereits abgeleisteter Zeitraum einer *Vorläufigen Suspendierung* angerechnet und die Ergebnisse einer solchen Teilnahme werden annulliert.

Wenn ein*e *Athleten*innenbetreuer*in* oder eine andere *Person* eine *Person* bei dem Verstoß gegen das Teilnahmeverbot während einer *Sperre* oder einer *Vorläufigen Suspendierung* unterstützt, verhängt die *NADA* für diese*n *Athleten*innenbetreuer*in* oder die andere *Person* Sanktionen wegen eines Verstoßes gegen Artikel 2.9.

10.14.4 Einbehalten finanzieller Unterstützung während einer Sperre

Darüber hinaus wird bei einem Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen, der nicht mit einer herabgesetzten Sanktion gemäß Artikel 10.5 oder 10.6 bestraft wurde, die im Zusammenhang mit dem Sport stehende finanzielle Unterstützung oder andere sportbezogene Leistungen, welche die *Person* von dem DMSB e.V., dem Staat oder sonstigen Institutionen zur Sportförderung, erhält, teilweise oder gänzlich einbehalten.

10.15 Automatische Veröffentlichung einer Sanktion

Die automatische Veröffentlichung gemäß Artikel 14.3 ist zwingender Bestandteil jeder Sanktion.

ARTIKEL 11 KONSEQUENZEN FÜR MANNSCHAFTEN

11.1 Dopingkontrollen bei Mannschaftssportarten

Wenn mehr als ein Mitglied einer Mannschaft in einer *Mannschaftssportart* über einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen in Verbindung mit dieser *Wettkampfveranstaltung* gemäß Artikel 7 benachrichtigt wurde, veranlasst der*die Wettkampfveranstalter*in während der Dauer der *Wettkampfveranstaltung* geeignete *Zielkontrollen* bei der Mannschaft.

11.2 Konsequenzen bei Mannschaftssportarten

Wenn bei mehr als zwei Mitgliedern einer Mannschaft in einer *Mannschaftssportart* während der Dauer einer *Wettkampfveranstaltung* ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen festgestellt wurde, verhängt der*die Wettkampfveranstalter*in zusätzlich zu den *Konsequenzen*, die für einzelne *Athleten*innen* festgelegt wurden, die gegen Anti-Doping-Bestimmungen verstoßen haben, eine angemessene Sanktion gegen die Mannschaft (beispielsweise Punktverlust, *Annullierung* von Ergebnissen des *Wettkampfs* oder der *Wettkampfveranstaltung* oder eine sonstige Sanktion).

11.3 Wettkampfveranstalter*innen oder internationale Sportfachverbände können strengere Konsequenzen für Mannschaftssportarten festlegen

Es bleibt dem*der Wettkampfveranstalter*in unbenommen, Regeln für die *Wettkampfveranstaltung* festzulegen, die strengere *Konsequenzen* für *Mannschaftssportarten* vorsehen als die, die gemäß Artikel 11.2 für *Wettkampfveranstaltungen* vorgegeben sind. Entsprechend kann ein internationaler Sportfachverband in seinem Zuständigkeitsbereich für *Mannschaftssportarten* strengere *Konsequenzen* als die in Artikel 11.2 vorgegebenen sind, vorsehen.

[Kommentar zu Artikel 11.3: Beispielsweise könnte das Internationale Olympische Komitee Regeln aufstellen, nach denen eine Mannschaft bereits bei einer geringeren Anzahl von Verstößen gegen Anti-Doping-Bestimmungen während der Olympischen Spiele von diesen ausgeschlossen wird.]

ARTIKEL 12 *DISZIPLINARVERFAHREN*

12.1 Allgemeines

Die *NADA* ist die in Deutschland zuständige *Nationale Anti-Doping-Organisation* im Sinne des *WADC*. Sie ist für die Überwachung und Verfolgung von Verstößen gegen die Anti-Doping-Bestimmungen verantwortlich.

Zu diesem Zweck verpflichtet sie den DMSB e.V. und – soweit möglich – die nationalen *Veranstalter*innen großer Sportwettkämpfe* sowie die nationalen und internationalen *Athleten*innen* zur Einhaltung, Umsetzung, Wahrung und Durchsetzung der anwendbaren Anti-Doping-Bestimmungen, insbesondere des *WADC* und der *International Standards* sowie des *NADC* und der *Standards*.

Erlangt die *NADA* Kenntnis davon, dass der DMSB e.V., ein*e nationale*r oder internationale*r *Veranstalter*in großer Sportwettkämpfe* in Deutschland oder ein*e zur Durchführung einzelner Abschnitte des *Dopingkontrollverfahrens Beauftragte*r Dritte*r* oder legitimierte*r Dritte*r (z.B. ein unabhängiges *Disziplinarorgan*) dieser Verpflichtung nicht nachgekommen ist, ergreift die *NADA* geeignete Maßnahmen.

12.1.1
Kommt die *NADA* nach Durchführung des Ergebnismanagementverfahrens zu dem Ergebnis, dass ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen des*der *Athleten*in* oder der anderen *Person* nicht auszuschließen ist, leitet sie bei dem Schiedsgericht im Sinne der §§ 1025 ff. ZPO ein Disziplinarverfahren ein.

Vor dem Hintergrund, dass die Zuständigkeit für das *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* gemäß Artikel 7.1.2 Absatz 2 auf die *NADA* übertragen worden ist, ist die *NADA* für die Einleitung und Durchführung des Disziplinarverfahrens unter den Voraussetzungen von Artikel 12.1.1 Satz 1 zuständig.

12.1.2
Für den Fall, dass die Übertragung der Zuständigkeit für das *Ergebnismanagement-*

/Disziplinarverfahren auf die *NADA* oder die Schiedsvereinbarung zwischen *Athleten*innen* oder der anderen *Person* und dem DMSB e.V. nicht wirksam ist, bleibt der DMSB e.V. für die ordnungsgemäße Durchführung des erstinstanzlichen Disziplinarverfahrens zuständig. In diesem Fall gilt Folgendes:

Leitet der DMSB e.V. ein Disziplinarverfahren nicht innerhalb von zwei (2) Monaten ab Kenntnis von einem *Von der Norm abweichenden Analyseergebnis* oder *Atypischen Analyseergebnis* oder von einem möglichen anderen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen ein, obwohl ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen eines*r *Athleten*in* oder einer anderen *Person* nicht auszuschließen ist, ist die *NADA* befugt, selbst ein Disziplinarverfahren bei dem zuständigen *Disziplinarorgan* einzuleiten oder die Rechtmäßigkeit der Nichteinleitung des Disziplinarverfahrens durch den DMSB e.V. vor dem Schiedsgericht im Sinne der §§ 1025 ff. ZPO überprüfen zu lassen.

Leitet die *NADA* selbst das Disziplinarverfahren ein, wird sie Partei des Verfahrens.

Wird das Schiedsgericht im Sinne der §§ 1025 ff. ZPO mit der Überprüfung der Rechtmäßigkeit befasst und stellt fest, dass eine Verfahrenseinleitung zu Unrecht unterblieben ist, leitet der DMSB e.V. in Anerkennung dieser Entscheidung das Disziplinarverfahren ein.

[*NADA*-Kommentar zu Art. 12.1.2: Bevor die *NADA* nach Fristablauf eine solche Maßnahme ergreift, tritt sie mit dem DMSB e.V. in Verbindung und gibt diesem die Möglichkeit, zu erklären, warum (noch) kein Ergebnismanagementverfahren durchgeführt oder kein Disziplinarverfahren eingeleitet wurde.

Der DMSB e.V. hat der *NADA* durch Anpassung seiner Regelwerke und Abschluss entsprechender Schiedsvereinbarungen für alle Betroffenen rechtsverbindlich entweder das Recht einzuräumen, ein Disziplinarverfahren beim Schiedsgericht im Sinne der §§ 1025 ff. ZPO einzuleiten oder das Recht einzuräumen, die Rechtmäßigkeit der Nichteinleitung des Disziplinarverfahrens vor dem Schiedsgericht im Sinne der §§ 1025 ff. ZPO überprüfen zu lassen.

Verstößt der DMSB e.V. gegen die Verpflichtung zur Einhaltung, Umsetzung, Wahrung und Durchsetzung der von der *NADA* vorgegeben Anti-Doping-Bestimmungen führt dies zu einer nationalen und internationalen Compliance-Überprüfung durch *NADA* und *WADA*.]

12.1.3
Zuständiges *Disziplinarorgan* für die Durchführung des Disziplinarverfahrens in der Erstinstanz ist entsprechend der einschlägigen Schiedsvereinbarung ein Schiedsgericht im Sinne der §§ 1025 ff. der Zivilprozessordnung (ZPO).

Werden einem*r *Athleten*in* oder einer anderen *Person* Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen vorgeworfen, so können diese mit Zustimmung des*der betroffenen *Athleten*in* oder der betroffenen anderen *Person*, der *NADA* und der *WADA* direkt in einem Disziplinarverfahren vor dem *CAS* verhandelt werden.

[Kommentar zu Artikel 12.1.3: In einigen Fällen können für ein erstinstanzliches Disziplinarverfahren auf internationaler oder nationaler Ebene, gefolgt von einer weiteren Instanz vor dem *CAS*, erhebliche Gesamtkosten entstehen. Sind alle in Artikel 12.1.3 Absatz 2 genannten Parteien überzeugt, dass ihre Interessen in einer einzigen Instanz angemessen gewahrt werden, ist es nicht nötig, dass für den*die *Athleten*in* oder die *Anti-Doping-Organisationen* Kosten für zwei Instanzen anfallen. Eine *Anti-Doping-Organisation*, die an dem Disziplinarverfahren vor dem *CAS* als Partei oder Beobachterin teilnehmen möchte, kann ihre Zustimmung zu einem Disziplinarverfahren unmittelbar vor dem *CAS* davon abhängig machen, dass ihr dieses Recht zugestanden wird.]

12.1.4
Ist die Zuständigkeit für das *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* nicht wirksam gemäß Artikel 7.1.2 Absatz 2 auf die *NADA* übertragen worden, gilt Folgendes:

Der DMSB e.V. hat die *NADA* unverzüglich über die Einleitung und das Ergebnis eines Disziplinarverfahrens oder über die Gründe, warum ein solches nicht eingeleitet oder eingestellt wurde, zu informieren. Auf Anfrage der *NADA* hat der DMSB e.V. über den aktuellen Stand des Disziplinarverfahrens Auskunft zu geben sowie der *NADA* für ihre Tätigkeit relevante Unterlagen zur Verfügung zu stellen. Die *NADA* hat das Recht, bei einer mündlichen Verhandlung zugegen zu sein. Die *NADA* ist rechtzeitig unaufgefordert über den Termin zu informieren.

12.2 Verfahrensgrundsätze

12.2.1
Das Disziplinarverfahren wird nach der Verfahrensordnung des zuständigen Schiedsgerichts im Sinne der §§ 1025 ff. ZPO durchgeführt.

12.2.2
Es sind die Verfahrensgrundsätze des *International Standard* for *Results Management*/*Standard* für *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* zu beachten.

ARTIKEL 13 ERGEBNISMANAGEMENT-/DISZIPLINARVERFAHREN: RECHTSBEHELFE

[Kommentar zu Artikel 13: Ziel des *WADC/NADC* ist es, Anti-Doping-Angelegenheiten durch ein faires und transparentes *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* mit der Möglichkeit einer letztinstanzlichen Berufung zu klären. Die Veröffentlichungsverpflichtungen der *Anti-Doping-Organisation* regelt Artikel 14. Bestimmte *Personen* und Institutionen, darunter die *WADA*, haben das Recht solche Entscheidungen anzufechten. Zu beachten ist dabei, dass *Athleten*innen* oder deren Sportfachverbände, denen aus der *Annullierung* von Ergebnissen eines*r anderen *Teilnehmers*in* ein Vorteil entstehen könnte, keine zur Einlegung von Rechtsbehelfen befugten *Personen* und Institutionen sind.]

13.1 Anfechtbare Entscheidungen

Gegen Entscheidungen, die auf Grundlage des *WADC/NADC* oder auf Grundlage der Anti-Doping-Bestimmungen des DMSB e.V. ergehen, können Rechtsbehelfe gemäß den Bestimmungen der Artikel 13.2 bis 13.4 oder anderer Bestimmungen des *WADC/NADC* sowie der *International Standards/Standards* eingelegt werden. Diese Entscheidungen bleiben während des Rechtsbehelfsverfahrens in Kraft, es sei denn, der *CAS* bestimmt etwas anderes.

13.1.1 Uneingeschränkter Prüfungsumfang

Der Prüfungsumfang im Rechtsbehelfsverfahren umfasst alle für den Fall relevanten Tatsachen und ist ausdrücklich nicht beschränkt auf die Tatsachen oder den Prüfungsumfang des erstinstanzlichen Schiedsgerichts im Sinne der §§ 1025 ff. ZPO. Jede Partei mit Rechtsbehelfsbefugnis kann Beweise, rechtliche Begründungen und Ansprüche geltend machen, die im erstinstanzlichen Disziplinarverfahren nicht vorgebracht wurden, solange sie aus demselben Beschwerdegrund oder demselben allgemeinen Sachverhalt, der dem erstinstanzlichen Disziplinarverfahren zugrunde lag, hervorgehen.

[Kommentar zu Artikel 13.1.1: Die überarbeitete Formulierung ist nicht als wesentliche Änderung zum *WADC/NADC* 2015 gedacht, sondern dient vielmehr der Klarstellung.

Beispiel: Wurde einem*r *Athleten*in* in einem erstinstanzlichen Disziplinarverfahren lediglich *Unzulässige Einflussnahme* vorgeworfen, obwohl das Verhalten auch Tatbeteiligung darstellen kann, kann eine Partei im Rechtsmittelverfahren dem*der *Athleten*in* nun sowohl *Unzulässige Einflussnahme* als auch Tatbeteiligung zur Last legen.]

13.1.2 Der CAS ist nicht an die vorinstanzlichen Feststellungen gebunden

Bei seiner Entscheidungsfindung ist der *CAS* nicht an die rechtlichen Erwägungen des Schiedsgerichts im Sinne der §§ 1025 ff. ZPO, gegen dessen Entscheidung Rechtsbehelf eingelegt wurde, gebunden.

[Kommentar zu Artikel 13.1.2: Der *CAS* führt ein de-novo-Verfahren durch. Vorangegangene Instanzen haben daher weder Auswirkungen auf Art und Umfang der Beweismittel noch haben sie Bedeutung für das Verfahren vor dem *CAS*.]

13.1.3 WADA nicht zur Ausschöpfung interner Rechtsmittel verpflichtet

Besitzt die *WADA* ein Rechtsbehelfsrecht gemäß Artikel 13 und hat keine Partei Rechtsbehelf gegen die Entscheidung des Schiedsgerichts im Sinne der §§ 1025 ff. ZPO eingelegt, kann die *WADA* gegen diese Entscheidung direkt beim *CAS* Rechtsbehelf einlegen, ohne andere, in den Verfahrensvorschriften der *Anti-Doping-Organisation* vorgesehene Rechtsmittel ausschöpfen zu müssen.

[Kommentar zu Artikel 13.1.3: Wenn vor Abschluss des Disziplinarverfahrens eine Entscheidung ergeht und keine Partei ein internes Rechtsmittel eingelegt hat, kann die *WADA* die verbleibenden Schritte des internen Verfahrens der *NADA* oder des DMSB e.V. überspringen und direkt Rechtsbehelf beim *CAS* einlegen.]

13.2 Rechtsbehelfe gegen Entscheidungen über Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen, Konsequenzen, Vorläufige Suspendierungen, die Umsetzung von Entscheidungen und Zuständigkeiten

Gegen folgende Entscheidungen dürfen ausschließlich Rechtsbehelfe entsprechend den Vorgaben des Artikels 13.2 eingelegt werden:

a) Eine Entscheidung, dass ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen vorliegt, welche *Konsequenzen* ein solcher nach sich zieht oder nicht, oder dass kein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen vorliegt.

b) Eine Entscheidung, dass ein Verfahren wegen eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen aus verfahrensrechtlichen Gründen nicht fortgeführt werden kann (beispielsweise Verjährung).

c) Eine Entscheidung der *WADA* oder *NADA*, dass keine Ausnahme von der sechsmonatigen Zugehörigkeit des*der *Athleten*in* zum *Testpool* der *NADA* als Voraussetzung für die Teilnahme an Wettkämpfen gemäß Artikel 5.7.1 erteilt wird.

d) Eine Entscheidung der *WADA* über die Zuständigkeit für die Durchführung des *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahrens* gemäß Artikel 7.1 *WADC*.

e) Eine Entscheidung der *NADA,* dass ein *Von der Norm abweichendes Analyseergebnis* oder ein *Atypisches Analyseergebnis* keinen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen darstellt, oder dass nach Ermittlungen im Einklang mit dem *International Standard* for *Results Management/Standard* für *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* kein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen vorliegt.

f) Eine Entscheidung über die Verhängung oder Aufhebung einer *Vorläufigen Suspendierung*, die aufgrund einer *Vorläufigen Anhörung* ergangen ist.

g) Die Nichteinhaltung der Voraussetzungen von Artikel 7.4 *WADC* durch die *NADA*.

h) Eine Entscheidung, dass die *NADA* oder der DMSB e.V. nicht zuständig ist, über einen vorgeworfenen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen oder dessen *Konsequenzen* zu entscheiden.

i) Eine Entscheidung, eine *Konsequenz* gemäß Artikel 10.7.1 auszusetzen oder nicht auszusetzen oder eine ausgesetzte *Konsequenz* wieder in Kraft zu setzen oder nicht wieder in Kraft zu setzen.

j) Die Nichteinhaltung der Artikel 7.1.4 *WADC* und 7.1.5 *WADC*.

k) Die Nichteinhaltung des Artikels 10.8.1.

l) Eine Entscheidung gemäß Artikel 10.14.3.

m) Eine Entscheidung der *NADA* oder des DMSB e.V., die Entscheidung einer anderen *Anti-Doping-Organisation* nicht gemäß Artikel 15 umzusetzen.

n) Eine Entscheidung gemäß Artikel 27.3 *WADC*.

13.2.1 Rechtsbehelfe gegen Entscheidungen, die Internationale Spitzenathleten*innen oder Internationale Wettkampfveranstaltungen betreffen

In Fällen, die aufgrund der Teilnahme an einer *Internationalen Wettkampfveranstaltung* entstehen, oder in Fällen, die *Internationale Spitzenathleten*innen* betreffen, können Rechtsbehelfe gegen Entscheidungen letztinstanzlich ausschließlich vor dem *CAS* eingelegt werden.

[Kommentar zu Artikel 13.2.1: Die Entscheidungen des *CAS* sind endgültig und verbindlich, mit Ausnahme einer Überprüfung, die nach dem Recht erforderlich ist, das auf die Aufhebung oder Vollstreckung von Schiedssprüchen Anwendung findet.]

13.2.2 Rechtsbehelfe gegen Entscheidungen, die andere Athleten*innen oder andere Personen betreffen

Ist Artikel 13.2.1 nicht anwendbar, können andere *Athleten*innen* oder andere *Personen* Rechtsbehelfe gegen Entscheidungen entsprechend der einschlägigen Schiedsvereinbarung nur beim *CAS* eingelegt werden.

Das Rechtsbehelfsverfahren wird nach der Verfahrensordnung des zuständigen Schiedsgerichts im Sinne der §§ 1025 ff. ZPO durchgeführt.

Dabei sind die Verfahrensgrundsätze des *International Standard* for *Results Management/Standard* für *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* zu beachten.

13.2.3 Rechtsbehelfsbefugnis

13.2.3.1
Rechtsbehelfe im Zusammenhang mit *Internationalen Spitzenathleten*innen* oder *Internationalen Wettkampfveranstaltungen*

In Fällen des Artikels 13.2.1 sind folgende Parteien berechtigt, vor dem *CAS* Rechtsbehelf einzulegen:

a) Der*die *Athlet*in* oder die andere *Person*, gegen den*die sich die Entscheidung richtet, gegen die der Rechtsbehelf eingelegt wird;

b) die andere Partei des Verfahrens, in dem die Entscheidung ergangen ist;

c) die FIA/FIM/FIME;

d) die *NADA* und falls abweichend die *Nationale Anti-Doping-Organisation* des Landes, in dem der*die *Athlet*in* seinen*ihren Wohnsitz hat, dessen Staatsbürger*in er*sie ist oder in dem ihm*ihr eine Lizenz ausgestellt wurde;

e) das Internationale Olympische Komitee oder das Internationale Paralympische Komitee, wenn die Entscheidung Auswirkungen auf die Olympischen oder Paralympischen Spiele haben könnte, einschließlich Entscheidungen, die das Recht zur Teilnahme an Olympischen oder Paralympischen Spielen betreffen;

f) die *WADA*.

13.2.3.2
Rechtsbehelfe im Zusammenhang mit anderen *Athleten*innen* und anderen *Personen*

In Fällen des Artikels 13.2.2 sind folgende Parteien berechtigt, bei dem *CAS* Rechtsbehelf einzulegen:

a) Der*die *Athlet*in* oder die andere *Person*, gegen den*die sich die Entscheidung richtet, gegen die der Rechtsbehelf eingelegt wird;
b) die andere Partei des Verfahrens, in dem die Entscheidung ergangen ist;
c) die FIA/FIM/FIME;
d) die *NADA* und falls abweichend die *Nationale Anti-Doping-Organisation* des Landes, in dem der*die *Athlet*in* seinen*ihren Wohnsitz hat, dessen Staatsbürger*in er*sie ist oder in dem ihm*ihr eine Lizenz ausgestellt wurde;
e) das Internationale Olympische Komitee oder das Internationale Paralympische Komitee, wenn die Entscheidung Auswirkungen auf die Olympischen oder Paralympischen Spiele haben könnte, einschließlich Entscheidungen, die das Recht zur Teilnahme an Olympischen oder Paralympischen Spielen betreffen;
f) die *WADA*.

In den Fällen von Artikel 13.2.2 sind die *WADA*, das Internationale Olympische Komitee, das Internationale Paralympische Komitee, die *NADA* und die FIA/FIM/FIME auch dazu berechtigt, Rechtsbehelfe vor dem *CAS* einzulegen. Jede Partei, die einen Rechtsbehelf einlegt, hat Anspruch auf Unterstützung durch den *CAS*, um alle notwendigen Informationen von der für das *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* zuständigen *Anti-Doping-Organisation* zu erhalten; die Informationen sind zur Verfügung zu stellen, wenn der *CAS* dies anordnet.

13.2.3.3
Mitteilungspflicht

Alle Parteien eines Rechtsbehelfsverfahrens beim *CAS* stellen sicher, dass die *WADA* und alle anderen, zur Einlegung eines Rechtsbehelfs befugten Parteien rechtzeitig von der Möglichkeit, Rechtsbehelf einzulegen, in Kenntnis gesetzt wurden.

13.2.3.4
Rechtsbehelfsfrist für alle Parteien außer der *WADA*

Für alle Parteien außer der *WADA* gilt für das Einlegen eines Rechtsbehelfs die Frist, die in den anwendbaren Regeln der für das *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* zuständigen *Anti-Doping-Organisation* festgelegt ist.

13.2.3.5
Rechtsbehelfsfrist der *WADA*

Die Frist für das Einlegen eines Rechtsbehelfs der *WADA* beträgt, je nachdem, welches Ereignis später eintritt:

a) Einundzwanzig (21) Tage ab dem letzten Tag, an dem eine andere zur Einlegung eines Rechtsbehelfs berechtigte Partei einen Rechtsbehelf hätte einlegen können, oder

b) Einundzwanzig (21) Tage, nachdem die *WADA* die vollständige Akte zu der Entscheidung erhalten hat.

13.2.3.6
Rechtsbehelf gegen die Verhängung einer *Vorläufigen Suspendierung*

Ungeachtet sonstiger Bestimmungen des *WADC/NADC* kann ein Rechtsbehelf gegen die Verhängung einer *Vorläufigen Suspendierung* nur von dem*der *Athleten*in* oder der anderen *Person* eingelegt werden, gegen den*die die *Vorläufige Suspendierung* verhängt wurde.

[Kommentar zu Artikel 13.2.3: Unabhängig von den Regeln des *CAS* oder Artikel 13.2.3 beginnt die Rechtsbehelfsfrist einer Partei erst mit Zugang der Entscheidung. Somit kann die Rechtsbehelfsbefugnis einer Partei nicht ablaufen, wenn ihr die Entscheidung nicht zugegangen ist.]

13.2.4 Anschlussberufungen und andere nachfolgende Berufungen

Anschlussberufungen und andere nachfolgende Berufungen durch Beklagte in Fällen, die vor dem *CAS* verhandelt werden, sind ausdrücklich zulässig. Eine Anschlussberufung oder nachfolgende Berufung muss spätestens mit der Berufungserwiderung der Partei, die gemäß Artikel 13 befugt ist, Rechtbehelf einzulegen, erfolgen.

[Kommentar zu Artikel 13.2.4: Diese Bestimmung ist notwendig, weil die Vorschriften des *CAS* es einem*r *Athleten*in* seit 2011 nicht mehr erlauben, eine Anschlussberufung einzulegen, wenn eine *Anti-Doping-Organisation* eine Entscheidung anficht, nachdem die Frist des*der *Athleten*in* für das Einlegen eines Rechtsbehelfs abgelaufen ist. Diese Bestimmung ermöglicht allen Parteien ein vollumfängliches Disziplinarverfahren.]

13.3 Keine rechtzeitige Entscheidung des *Disziplinarorgans*

Versäumt das Schiedsgericht im Sinne der §§ 1025 ff. ZPO in einem Einzelfall, innerhalb einer angemessenen, von der *WADA* festgelegten Frist, eine Entscheidung darüber zu treffen, ob ein Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen begangen wurde, kann die *WADA* Rechtsbehelf unmittelbar beim *CAS* einlegen, so, als ob das Schiedsgericht im Sinne der §§ 1025 ff. ZPO entschieden hätte, dass kein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen vorliegt. Stellt der *CAS* fest, dass ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen begangen wurde, und dass die *WADA* angemessen gehandelt hat, als sie sich entschied, Rechtsbehelf beim *CAS* einzulegen, werden der *WADA* ihre durch das Rechtsbehelfsverfahren entstandenen Kosten sowie Anwaltshonorare von der *NADA* oder dem DMSB e.V. zurückerstattet.

[Kommentar zu Artikel 13.3: Aufgrund der unterschiedlichen Umstände jeder Untersuchung eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen und jedes *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahrens* kann kein fester Zeitraum bestimmt werden, in dem eine *Anti-Doping-Organisation* eine Entscheidung zu treffen hat, bevor die *WADA* eingreifen kann, indem sie direkt Rechtsbehelf beim *CAS* einlegt. Bevor sie eine solche Maßnahme ergreift, tritt die *WADA* jedoch mit der *Anti-Doping-Organisation* in Verbindung und gibt dieser die Möglichkeit, zu erklären, warum noch keine Entscheidung getroffen wurde. Dieser Artikel hindern die FIA/FIM/FIME nicht daran, eigene Regeln aufzustellen, die ihnen erlauben, sich in Fällen für zuständig zu erklären, in denen das *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* des DMSB e.V. unangemessen verzögert wurde.]

13.4 Rechtsbehelfe bezüglich *Medizinischer Ausnahmegenehmigungen*

Entscheidungen über *Medizinische Ausnahmegenehmigungen* können wie folgt angefochten werden:

a) Gegen Entscheidungen der *NADA* über die Ablehnung einer *Medizinischen Ausnahmegenehmigung* können *Athleten*innen* auf nationaler Ebene Rechtsbehelf ausschließlich bei dem gemäß der einschlägigen Schiedsvereinbarung zuständigen Schiedsgericht im Sinne der §§ 1025 ff. ZPO einlegen.

b) Gegen Entscheidungen der FIA/FIM/FIME über eine *Medizinische Ausnahmegenehmigung* (oder einer *Nationalen Anti-Doping-Organisation*, die den Antrag auf Erteilung einer *Medizinischen Ausnahmegenehmigung* im Auftrag der FIA/FIM/FIME bearbeitet), die nicht von der *WADA* geprüft wurde oder die von der *WADA* geprüft, aber nicht aufgehoben wurde, können der*die *Athlet*in* und/oder die *NADA* Rechtsbehelf ausschließlich vor dem *CAS* einlegen.

c) Gegen eine Entscheidung der *WADA*, eine Entscheidung über *Medizinische Ausnahmegenehmigungen* aufzuheben, können der*die *Athlet*in*, die *NADA* und/oder die FIA/FIM/FIME ausschließlich vor dem *CAS* Rechtsbehelf einlegen.

d) Wird nach der ordnungsgemäßen Übermittlung eines Antrages auf Erteilung/Anerkennung einer *Medizinischen Ausnahmegenehmigung* oder auf Überprüfung einer Entscheidung in Bezug auf *Medizinische Ausnahmegenehmigungen* nicht in einem angemessenen Zeitraum eine Entscheidung getroffen, gilt dies als Ablehnung des Antrages, so dass die entsprechenden Rechte auf Überprüfung/Rechtsbehelf wirksam werden.

13.5 Benachrichtigung über Entscheidungen im Rechtsbehelfsverfahren

Die *Anti-Doping-Organisation*, die Partei in einem Rechtsbehelfsverfahren ist, benachrichtigt den*die Athleten*in oder eine andere Person und die anderen *Anti-Doping-Organisationen*, die Rechtsbehelfe gemäß Artikel 13.2.3 hätten einlegen dürfen, gemäß Artikel 14.1 über die ergangene Entscheidung.

ARTIKEL 14 INFORMATION UND VERTRAULICHKEIT

14.1 Information anderer Anti-Doping-Organisationen

14.1.1
Die *NADA* benachrichtigt die *WADA* und die FIA/FIM/FIME über mögliche und tatsächliche Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen durch *Athleten*innen* oder andere *Personen* und die Ergebnisse des *Ergebnismanagements-/Disziplinarverfahrens*.

Die Benachrichtigung soll enthalten: Den Namen, die Nationalität, die Sportart und die Disziplin des*der *Athleten*in* sowie sein*ihr Leistungsniveau, Angaben dazu, ob es sich um eine *Trainingskontrolle* oder *Wettkampfkontrolle* handelte, das Datum der Probenahme, die vom Labor berichteten Analyseergebnisse und andere erforderliche Information gemäß dem *International Standard* for *Testing* and Investigations*/Standard* für *Dopingkontrollen* und Ermittlungen; oder bei anderen Verstößen gegen Anti-Doping-Bestimmungen als Artikel 2.1, die verletzte Bestimmung und die Grundlage für den zu Grunde gelegten Verstoß.

14.1.2
Entscheidungen über Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen oder den Verstoß gegen eine *Sperre* oder eine *Vorläufige Suspendierung* gemäß Artikel 10.5, 10.6, 10.7, 10.14.3 oder 13.5 oder Artikel 7.6

WADC oder Artikel 8.4 *WADC* müssen umfassend begründet sein, gegebenenfalls einschließlich einer Begründung dafür, weshalb nicht die höchstmögliche Sanktion verhängt wurde. Liegt die Entscheidung nicht auf Englisch oder Französisch vor, stellt die *Anti-Doping-Organisation* eine englische oder französische Zusammenfassung der Entscheidung einschließlich der Begründung zur Verfügung.

14.1.3
Eine *Anti-Doping-Organisation*, die das Recht hat, gegen eine gemäß Artikel 14.1.2 erhaltene Entscheidung einen Rechtsbehelf einzulegen, kann innerhalb von fünfzehn (15) Tagen ab Zugang eine Kopie aller Unterlagen zu der Entscheidung anfordern.

14.2 Meldung staatlicher Ermittlungsbehörden

Die *NADA* ist nach Ausübung pflichtgemäßen Ermessens befugt, soweit ein Verstoß gegen das Gesetz gegen Doping im Sport (Anti-Doping-Gesetz (AntiDopG)), das Strafgesetzbuch (StGB) oder das Arzneimittelgesetz (AMG), Betäubungsmittelgesetz (BtMG) bzw. Neue-psychoaktive-Stoffe-Gesetz (NpSG) aufgrund des Vorliegens eines *Von der Norm abweichenden Analyseergebnisses* oder eines anderen möglichen Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen nicht auszuschließen ist, unverzüglich und noch vor der Mitteilung gemäß Artikel 7 den Namen des*der betroffenen *Athleten*in* oder der anderen *Person*, seinen*ihren gewöhnlichen Aufenthaltsort und die Substanz, die zu dem *Von der Norm abweichenden Analyseergebnis* geführt hat oder die Art des anderen möglichen Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen sowie weitere relevante Informationen der zuständigen Staatsanwaltschaft, dem Bundeskriminalamt und anderen zuständigen Ermittlungsbehörden zu melden.

Ungeachtet dessen hat die *NADA* die Verpflichtung, aufgrund von Hinweisen von *Athleten*innen*, *Athleten*innenbetreuern*innen* oder anderen *Personen* bei begründetem Verdacht auf einen Verstoß gegen das AntiDopG, das StGB oder das AMG, BtMG oder das NpSG gegen die jeweilige *Person* Anzeige zu erstatten.

Dies gilt unbeschadet etwaiger Vertraulichkeits- und Verschwiegenheitsverpflichtungen in den Regelwerken der *Anti-Doping-Organisationen* und anwendbaren Verfahrensvorschriften.

14.3 Information der Öffentlichkeit

14.3.1
Nachdem der*die *Athlet*in* oder die andere *Person* gemäß des *International Standard* for *Results Management/Standard* für *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* sowie die FIA/FIM/FIME und die *WADA* benachrichtigt wurden, darf die *NADA* die Identität eines*r *Athleten*in* oder einer anderen *Person*, dem*der von einer *Anti-Doping-Organisation* vorgeworfen wird, gegen Anti-Doping-Bestimmungen verstoßen zu haben, die *Verbotene Substanz* oder die *Verbotene Methode* und die Art des Verstoßes und eine *Vorläufige Suspendierung* des*der *Athleten*in* oder der anderen *Person* veröffentlichen.

14.3.2
Spätestens zwanzig (20) Tage nach der Entscheidung des Schiedsgerichts im Sinne der §§ 1025 ff. ZPO oder des CAS gemäß Artikel 13.2.1 oder 13.2.2, oder wenn auf einen solchen Rechtsbehelf oder auf die Durchführung eines Disziplinarverfahrens verzichtet wurde oder gegen die Behauptung eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen nicht auf andere Weise rechtzeitig Widerspruch eingelegt wurde oder die Angelegenheit gemäß Artikel 10.8 beendet wurde oder eine neue *Sperre* oder Verwarnung gemäß Artikel 10.14.3 verhängt wurde, muss die *NADA* die Entscheidung veröffentlichen und dabei grundsätzlich Angaben zur Sportart, zur verletzten Anti-Doping-Bestimmung, zum Namen des*der *Athleten*in* oder der anderen *Person*, der*die den Verstoß begangen hat, zur *Verbotenen Substanz* oder zur *Verbotenen Methode* sowie (falls zutreffend) zu den *Konsequenzen* machen.

[Kommentar zu Artikel 14.3.2: Soweit die *Veröffentlichung* gemäß Artikel 14.3.2 gegen geltendes, nationales (Datenschutz-)Recht verstoßen würde, wird die *NADA*, wenn sie auf die *Veröffentlichung* ganz oder teilweise verzichtet, nicht wegen Non-Compliance belangt, wie in Artikel 4.1 des *International Standard* for the Protection of Privacy and Personal Information festgelegt ist.]

14.3.3 Nachdem das Schiedsgericht im Sinne der §§ 1025 ff. ZPO gemäß Artikel 12 oder der CAS gemäß Artikel 13.2.1 oder 13.2.2 einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen festgestellt hat oder auf den Rechtsbehelf verzichtet wurde, oder wenn gegen die Behauptung eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen nicht anderweitig rechtzeitig widersprochen wurde, oder wenn die Angelegenheit gemäß Artikel 10.8 beendet wurde, darf sich die *NADA* zum Verfahren öffentlich äußern.

14.3.4 Wenn nach einem Disziplinarverfahren oder Rechtsbehelfsverfahren festgestellt wird, dass ein*e *Athlet*in* oder eine andere *Person* nicht gegen Anti-Doping-Bestimmungen verstoßen hat, darf der Umstand, dass die Entscheidung angefochten wurde, veröffentlicht werden. Die Entscheidung und die ihr zugrundeliegenden Tatsachen dürfen jedoch nur mit Zustimmung des*der *Athleten*in* oder einer anderen *Person*, der*die von der Entscheidung betroffen ist, veröffentlicht werden. Die *NADA* unternimmt angemessene Anstrengungen, um diese Zustimmung zu erhalten und veröffentlicht die Entscheidung nach Erhalt der Zustimmung entweder ganz oder in einer von dem*der *Athleten*in* oder einer anderen *Person* gebilligten, gekürzten Form.

14.3.5 Unbeschadet der Artikel 14.3.1 und 14.3.3, darf eine *Anti-Doping-Organisation* oder ein von der *WADA* akkreditiertes Labor oder eine*r ihrer Offiziellen öffentlich nicht zu Einzelheiten eines laufenden Verfahrens (mit Ausnahme von allgemeinen Beschreibungen verfahrenstechnischer, rechtlicher und wissenschaftlicher Natur) Stellung nehmen, es sei denn, dies geschieht in Reaktion auf öffentliche Stellungnahmen oder auf der Grundlage von Informationen des*der *Athleten*in*, einer anderen *Person* oder ihres Umfelds oder anderer Vertreter*innen.

14.3.6 Die nach Artikel 14.3.2 an sich verpflichtende *Veröffentlichung* ist nicht zwingend, wenn der*die *Athlet*in* oder die andere *Person*, der*die einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen begangen hat, ein*e *Minderjährige*r*, eine *Schutzwürdige Person* oder ein*e *Freizeitsportler*in* ist. In Fällen, in denen ein*e *Minderjährige*r*, eine *Schutzwürdige Person* oder ein*e *Freizeitsportler*in* betroffen ist, erfolgt die optionale *Veröffentlichung* unter Berücksichtigung des Einzelfalls und liegt im Ermessen des zuständigen Schiedsgerichts im Sinne der §§ 1025 ff. ZPO.

14.4 Jahresbericht

Die *NADA* veröffentlicht mindestens einmal jährlich einen statistischen Bericht über ihre Dopingkontrollmaßnahmen sowie deren Ergebnisse und übermittelt diesen an die *WADA*.

14.5 Datenschutz

Die *NADA* darf *Personenbezogene Daten* von *Athleten*innen* und von anderen, am *Dopingkontrollverfahren* beteiligten *Personen* erheben, verarbeiten oder nutzen, soweit dies zur Planung, Koordinierung, Durchführung, Auswertung und Nachbearbeitung von *Dopingkontrollen* und zum Zweck einer effektiven Anti-Doping-Arbeit erforderlich ist.

Die *NADA* behandelt diese Daten vertraulich und stellt sicher, dass sie beim Umgang mit diesen Daten in Übereinstimmung mit geltendem nationalen und internationalen Datenschutzrecht sowie dem *Standard* für Datenschutz handelt. Die Daten sind zu vernichten, sobald sie für diese Zwecke nicht mehr benötigt werden.

ARTIKEL 15 UMSETZUNG VON ENTSCHEIDUNGEN

15.1 Automatische Bindungswirkung von Entscheidungen der Unterzeichner*innen/Anti-Doping-Organisationen

15.1.1.
Die Entscheidung eines*r *Unterzeichners*in*/*Anti-Doping-Organisation*, einer Rechtsbehelfsinstanz (Artikel 13.2.2) oder des *CAS* über einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen ist, nachdem die Verfahrensparteien benachrichtigt wurden, automatisch für die *NADA*, jede*n *Unterzeichner*in* und *Nationalen Sportfachverband* und in jeder Sportart mit folgenden Wirkungen bindend:

15.1.1.1
Die Entscheidung einer der vorgenannten Institutionen, eine *Vorläufige Suspendierung* zu verhängen (nachdem eine *Vorläufige Anhörung* stattfand oder nachdem der*die *Athlet*in* oder die andere *Person* die *Vorläufige Suspendierung* akzeptiert oder auf das Angebot einer *Vorläufigen Anhörung* verzichtet hat), verbietet dem*der *Athleten*in* oder einer anderen *Person* automatisch, während der *Vorläufigen Suspendierung* an allen Sportarten im Zuständigkeitsbereich jedes*r *Unterzeichners*in* und *Nationalen Sportfachverbandes* teilzunehmen (wie in Artikel 10.14.1 beschrieben).

15.1.1.2
Die Entscheidung einer der vorgenannten Institutionen, eine *Sperre* zu verhängen (nachdem ein Disziplinarverfahren stattfand oder darauf verzichtet wurde), verbietet dem*der *Athleten*in* oder der anderen *Person* automatisch, während der *Sperre* an allen Sportarten im Zuständigkeitsbereich jedes*r *Unterzeichners*in* und *Nationalen Sportfachverbandes* teilzunehmen (wie in Artikel 10.14.1 beschrieben).

15.1.1.3
Die Entscheidung einer der vorgenannten Institutionen, einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen anzuerkennen, ist für alle *Unterzeichner*innen* und *Nationalen Sportfachverbände* automatisch bindend.

15.1.1.4
Die Entscheidung einer der vorgenannten Institutionen, Ergebnisse für einen bestimmten Zeitraum gemäß Artikel 10.10 zu annullieren, annulliert automatisch alle in diesem Zeitraum im Zuständigkeitsbereich jedes*r *Unterzeichners*in* und *Nationalen Sportfachverbandes* erzielten Ergebnisse.

15.1.2
Jede*r Unterzeichner*in* und *Nationale Sportfachverband* ist verpflichtet, ohne dass es hierzu weiterer Maßnahmen bedarf, eine Entscheidung und ihre Rechtsfolgen gemäß Artikel 15.1.1 ab dem Zeitpunkt anzuerkennen und umzusetzen, an dem der*die *Unterzeichner*in* oder *Nationale Sportfachverband* tatsächlich über die Entscheidung in Kenntnis gesetzt oder an dem die Entscheidung von der *WADA* in *ADAMS* eingetragen wird, je nachdem, was früher eintritt.

15.1.3
Die Entscheidung einer *Anti-Doping-Organisation*, einer Rechtsbehelfsinstanz oder des *CAS*, *Konsequenzen* auszusetzen oder aufzuheben, ist für jede*n *Unterzeichner*in* und *Nationalen Sportfachverband*, ohne dass es hierzu weiterer Maßnahmen bedarf, ab dem Zeitpunkt bindend, an dem der*die *Unterzeichner*in* oder *Nationale Sportfachverband* tatsächlich über die Entscheidung in Kenntnis gesetzt oder an dem die Entscheidung in *ADAMS* eingetragen wird, je nachdem, was früher eintritt.

15.1.4
Unbeschadet der Bestimmungen des Artikels 15.1.1 ist jedoch eine von einem*r *Veranstalter*in großer*

Sportwettkämpfe während einer *Wettkampfveranstaltung* in einem beschleunigten Verfahren getroffene Entscheidung über einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen für andere *Unterzeichner*innen* oder *Nationale Sportfachverbände* nicht bindend, es sei denn, die Regeln des*r *Veranstalters*in großer Sportwettkämpfe* geben dem*der *Athleten*in* oder der anderen *Person* das Recht, die Entscheidung in einem nicht-beschleunigten Verfahren anzufechten.

[Kommentar zu Artikel 15.1: Kann der*die *Athlet*in* oder die andere *Person* nach den Regeln des*der *Veranstalters*in großer Sportwettkämpfe* beispielsweise zwischen einem beschleunigten und einem regulären Rechtsbehelfsverfahren beim *CAS* wählen, ist die endgültige Entscheidung des*der *Veranstalters*in großer Sportwettkämpfe* für die anderen *Unterzeichner*innen* und *Nationalen Sportfachverbände* bindend, unabhängig davon, ob der*die *Athlet*in* oder die andere *Person* das beschleunigte Verfahren wählt.]

15.2 Umsetzung anderer Entscheidungen durch *Anti-Doping-Organisationen*

Die *Unterzeichner*innen* und *Nationalen Sportfachverbände* können entscheiden, andere Entscheidungen von *Anti-Doping-Organisationen* umzusetzen, die nicht in Artikel 15.1.1 beschrieben sind, beispielsweise eine *Vorläufige Suspendierung* vor einer *Vorläufigen Anhörung* oder Anerkennung durch den*die *Athleten*in* oder die andere *Person*.

[Kommentar zu Artikel 15.1 und 15.2: Entscheidungen von *Anti-Doping-Organisationen* gemäß Artikel 15.1 werden von anderen *Unterzeichnern*innen* und *Nationalen Sportfachverbänden* automatisch umgesetzt, ohne dass die *Unterzeichner*innen* und *Nationalen Sportfachverbände* eine Entscheidung treffen oder weitere Maßnahmen ergreifen müssen. Wenn eine *Nationale Anti-Doping-Organisation* beispielsweise entscheidet, eine*n *Athleten*in* vorläufig zu suspendieren, ist diese Entscheidung automatisch auch für den Bereich eines internationalen Sportfachverbands wirksam. Zur Klarstellung: Die „Entscheidung" ist diejenige der *Nationalen Anti-Doping-Organisation*. Der internationale Sportfachverband muss keine separate Entscheidung treffen. Somit kann der*die *Athlet*in* nur gegenüber der *Nationalen Anti-Doping-Organisation* geltend machen, dass die *Vorläufige Suspendierung* zu Unrecht verhängt wurde. Die Umsetzung der Entscheidungen von *Anti-Doping-Organisationen* gemäß Artikel 15.2 liegt im Ermessen jedes*r *Unterzeichners*in* und *Nationalen Sportfachverbands*. Die Umsetzung einer Entscheidung gemäß Artikel 15.1 oder Artikel 15.2 durch eine*n *Unterzeichner*in* oder *Nationalen Sportfachverband* kann nicht getrennt von der ihr zugrundeliegenden Entscheidung angefochten werden. In welchem Umfang die Entscheidungen anderer *Anti-Doping-Organisationen* zu *Medizinischen Ausnahmegenehmigungen* anerkannt werden, ist in Artikel 4.4 und im *International Standard* for *Therapeutic Use Exemptions/Standard* für *Medizinische Ausnahmegenehmigungen* geregelt.]

15.3 Umsetzung von Entscheidungen eines*r Nicht-*Unterzeichners*in*

Eine Anti-Doping-Entscheidung einer Institution, die den *WADC/NADC* nicht unterzeichnet hat, wird von einem*r *Unterzeichner*in* oder *Nationalen Sportfachverband* umgesetzt, wenn der*die *Unterzeichner*in* oder *Nationale Sportfachverband* der Ansicht ist, dass die Entscheidung in der Zuständigkeit dieser Institution liegt und die Regeln der Institution ansonsten mit dem *WADC/NADC* übereinstimmen.

[Kommentar zu Artikel 15.3: Wenn die Entscheidung einer Institution, die den *WADC/NADC* nicht angenommen hat, in einigen Punkten dem *WADC/NADC* entspricht und in anderen Punkten nicht, sollten die *Unterzeichner*innen* und *Nationalen Sportfachverbände* versuchen, die Entscheidung in Einklang mit den Grundsätzen des *WADC/NADC* anzuwenden. Wenn ein*e Nicht-*Unterzeichner*in* in einem Verfahren, das dem *WADC/NADC* entspricht, beispielsweise festgestellt hat, dass ein*e *Athlet*in* gegen Anti-Doping-Bestimmungen verstoßen hat, weil sich *Verbotene Substanzen* im Körper des*der *Athleten*in* befanden, aber die verhängte *Sperre* kürzer ist als der im *WADC/NADC* festgelegte Zeitraum, dann sollten alle *Unterzeichner*innen* und *Nationalen Sportfachverbände* anerkennen, dass ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen vorliegt und die für den*die *Athleten*in* zuständige

Nationale Anti-Doping-Organisation sollte ein eigenes Disziplinarverfahren durchführen um festzustellen, ob die vom *WADC/NADC* verlangte längere *Sperre* verhängt werden sollte. Die Umsetzung einer Entscheidung gemäß Artikel 15.3 durch eine*n *Unterzeichner*in* oder *Nationalen Sportfachverband* oder seine Entscheidung, die Entscheidung nicht umzusetzen, kann gemäß Artikel 13 angefochten werden.]

ARTIKEL 16 DOPINGKONTROLLVERFAHREN BEI TIEREN IN SPORTLICHEN WETTKÄMPFEN

16.1
Bei jeder Sportart, in der Tiere an Wettkämpfen teilnehmen, legt der internationale Sportfachverband dieser Sportart für die Tiere, die an der jeweiligen Sportart beteiligt sind, Anti-Doping-Bestimmungen fest und setzt diese um. Die Anti-Doping-Bestimmungen beinhalten eine Liste *Verbotener Substanzen*, ein geeignetes *Dopingkontrollverfahren* und eine Liste anerkannter Labore für die Analyse von *Proben*.

16.2
Hinsichtlich der Feststellung von Verstößen gegen Anti-Doping-Bestimmungen, des *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahrens*, fairer Disziplinarverfahren, der *Konsequenzen* und der Rechtsbehelfsverfahren bei Tieren im Sport legt der internationale Sportfachverband dieser Sportart für die Tiere, die an der Sportart beteiligt sind, Regeln fest und setzt sie um, die im Allgemeinen mit den Artikeln 1, 2, 3, 9, 10, 11, 13 und 17 des *WADC/NADC* übereinstimmen.

16.3
Es bleibt der *NADA* unbenommen, ein geeignetes *Dopingkontrollverfahren* für Tiere, die an sportlichen *Wettkämpfen* teilnehmen, einzurichten.

ARTIKEL 17 VERJÄHRUNG

Gegen eine*n *Athleten*in* oder eine andere *Person* kann nur dann ein Verfahren aufgrund eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen eingeleitet werden, wenn er*sie innerhalb von zehn (10) Jahren ab dem Zeitpunkt des möglichen Verstoßes gemäß Artikel 7 über den Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen benachrichtigt wurde oder eine Benachrichtigung ernsthaft versucht wurde.

ARTIKEL 18 DOPINGPRÄVENTION

18.1 Grundsätze und Zuständigkeiten

Dopingpräventionsprogramme sind entscheidend, um harmonisierte, koordinierte und wirksame Anti-Doping-Programme auf internationaler und nationaler Ebene sicherzustellen. Sie sollen helfen, den Sportsgeist zu bewahren sowie die Gesundheit und das Recht der *Athleten*innen* auf gleiche Wettbewerbsbedingungen zu schützen.

Dopingpräventionsprogramme sollen Bewusstsein schaffen, zielgerichtete Informationen liefern und die Entscheidungsfähigkeit entwickeln, um absichtliche und unabsichtliche Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen und andere Verletzungen des *WADC/NADC* zu vermeiden.

In Deutschland liegt die Zuständigkeit für die Planung, Koordinierung und Umsetzung der Dopingpräventionsprogramme bei der *NADA*. Die *NADA* setzt die Anforderungen des *International Standard* for *Education/ Standard* für *Dopingprävention* um, überwacht die Umsetzung u.a. im DMSB

e.V., fordert und fördert *Dopingprävention* auf Bundes- und Länderebene und evaluiert das Dopingpräventionsprogramm regelmäßig.

18.2 Dopingpräventionsprogramm und -plan der *NADA*

Die *NADA* entwickelt einen Dopingpräventionsplan nach Maßgabe des *International Standard* for *Education/Standard* für *Dopingprävention*. Die Einstufung von Zielgruppen oder die Priorisierung von Präventionsaktivitäten erfolgt nach den Vorgaben des Dopingpräventionsplans der *NADA*.

Das Dopingpräventionsprogramm der *NADA* umfasst unter anderem die folgenden Elemente aus den Bereichen Bewusstseinsbildung, Information, Wertevermittlung und Aufklärung:

- Die Grundsätze und Werte des sauberen und fairen Sports;
- die Rechte und Pflichten von *Athleten*innen*, *Athleten*innenbetreuern*innen* und anderen *Personen* gemäß *WADC/NADC*;
- das *Strict-Liability*-Prinzip;
- die Folgen von Doping, darunter Sanktionen sowie gesundheitliche, soziale und wirtschaftliche Folgen;
- die Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen;
- die Verbotenen Substanzen und die Verbotenen Methoden gemäß Verbotsliste;
- der Umgang mit den Risiken von Nahrungsergänzungsmitteln;
- der Medikamentengebrauch und die Medizinischen Ausnahmegenehmigungen;
- das Dopingkontrollverfahren, einschließlich Urin- und Blutkontrollen sowie dem Biologischen Athletenpass;
- die Anforderungen an die Testpoolzugehörigkeit, einschließlich Meldepflichten und Nutzung von ADAMS;
- die (öffentliche) Äußerung jeglicher Ablehnung von Doping.

[*NADA*-Kommentar zu Artikel 18.2: Sämtliche Präventionsinhalte, Pläne und Anweisungen finden sich in der *NADA*-Präventionspräsenz unter www.gemeinsam-gegen-doping.de.]

18.3
Der DMSB e.V. bestellt eine*n Anti-Doping-Beauftragte*n und meldet diesen der *NADA*. Der*die Anti-Doping-Beauftragte ist Ansprechpartner*in unter anderem für *Athleten*innen* und die *NADA*.

18.4 Koordinierung und Zusammenarbeit

Auf nationaler Ebene wird das Dopingpräventionsprogramm der *NADA* in Zusammenarbeit mit den *Nationalen Sportfachverbänden*, dem *Nationalen Olympischen Komitee* und dem *Nationalen Paralympischen Komitee* sowie den zuständigen Landes- und Bundesbehörden umgesetzt. Dies sorgt für eine maximale Reichweite der Dopingpräventionsprogramme in allen Sportarten und bei allen *Athleten*innen* und *Athleten*innenbetreuern*innen*.

ARTIKEL 19 AUFGABEN UND ZUSTÄNDIGKEITEN DER NADA UND DER NATIONALEN SPORTFACHVERBÄNDE

19.1
Die *NADA* ist in ihren operativen Entscheidungen und Tätigkeiten unabhängig. Dies umfasst, ohne Einschränkung, die Verabschiedung und Durchsetzung von Regeln zu Interessenkonflikten, die es ihren Vorstandsmitgliedern und leitenden Angestellten verbieten, am Management oder den operativen Geschäften von internationalen Sportfachverbänden, *Nationalen Sportfachverbänden*, *Veranstaltern*innen großer Sportwettkämpfe*, des *Nationalen Olympischen Komitees* oder des

Nationalen Paralympischen Komitees oder einer für Sport und Anti-Doping-Arbeit zuständigen staatlichen Stelle mitzuwirken.

[Kommentar zu Artikel 19.1: Der *NADA* ist es aber beispielsweise nicht verboten, als *Beauftragte*r Dritte*r* für eine*n *Veranstalter*in großer Sportwettkämpfe* oder eine andere *Anti-Doping-Organisation* tätig zu werden.]

19.2
Die *NADA* setzt den *WADC* und die *International Standards* in entsprechende Anti-Doping-Bestimmungen – den *NADC* und die *Standards* – um. Der DMSB e.V. sowie das *Nationale Olympische Komitee* und das *Nationale Paralympische Komitee* etablieren Anti-Doping-Bestimmungen nach der Maßgabe der *NADA*.

19.3
Die *NADA* arbeitet mit anderen zuständigen nationalen Institutionen und Behörden sowie anderen *Anti-Doping-Organisationen* zusammen.

19.4
Der DMSB e.V. und das *Nationale Olympische Komitee* und das *Nationale Paralympische Komitee* unterstützen die Organisation und Durchführung von Dopingkontrollmaßnahmen der *NADA*.

19.5
Die *NADA* fördert die Anti-Doping-Forschung.

19.6
Die *NADA* oder der DMSB e.V. verfolgen alle möglichen Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen in ihrem/seinem Zuständigkeitsbereich und ermitteln dabei auch, ob *Athleten*innenbetreuer*innen* oder andere *Personen* in den jeweiligen Dopingfall verwickelt sind und gewährleisten die Durchsetzung von entsprechenden *Konsequenzen*.

19.7
Die *NADA* setzt die *Dopingprävention* gemäß den Anforderungen des *International Standards* for *Education/Standard* für *Dopingprävention* in Deutschland federführend um.

19.8
Vorbehaltlich anwendbaren Rechts verpflichten die *NADA* und der DMSB e.V. alle seine haupt- und ehrenamtlichen Mitarbeiter*innen (einschließlich von *Beauftragten Dritten*) zur Einhaltung des *WADC*, der *International Standards* sowie des *NADC* und der *Standards* in der jeweils gültigen Fassung.

19.9
Vorbehaltlich anwendbaren Rechts stellen die *NADA* und der DMSB e.V. bewusst keine *Person* ein, die innerhalb der vorhergehenden sechs (6) Jahre ein Verhalten gezeigt hat, das einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen dargestellt hätte, hätte für diese *Person* der *WADC/NADC* gegolten.

19.10
Der DMSB e.V. überprüft in seinen Zuständigkeitsbereich fallende *Athleten*innenbetreuer*innen*, wenn eine von ihnen betreute *Schutzwürdige Person* gegen Anti-Doping-Bestimmungen verstoßen hat, oder wenn *Athleten*innenbetreuer*innen* mehr als eine*n *Athleten*in* betreut haben, bei denen ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen festgestellt wurde.

19.11
Die *NADA* arbeitet mit der *WADA* bei Untersuchungen der *WADA* gemäß Artikel 20.7.14 *WADC* umfassend zusammen.

19.12
Die *NADA* beachtet die *Operative Unabhängigkeit* der Labore gemäß dem *International Standard* for Laboratories.

19.13
Die *NADA* erarbeitet Richtlinien zur Umsetzung von Artikel 2.11.

19.14
Die *NADA* ergreift geeignete Maßnahmen, um eine Non-Compliance mit dem *WADC* und den *International Standards* sowie dem *NADC* und den *Standards* (a) durch *Unterzeichner*innen* in Einklang mit Artikel 24.1 *WADC* und (b) durch andere die Vereinbarung zur Organisation und Durchführung von *Dopingkontrollen* und/oder der Durchführung des *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahrens* mit der *NADA* zur Einhaltung des *NADC* verpflichtete *Nationale Sportfachverbände* zu verhindern.

19.15
Die *NADA* und der DMSB e.V. wirken darauf hin, dass Berufsverbände und berufsständische Vereinigungen, die für *Personen*, die als *Athleten*innenbetreuer*in* im Sinne des *WADC/NADC* gelten, aber nicht an den *WADC/NADC* gebunden sind, zuständig sind, Regeln etablieren, die ein Verhalten verbieten, dass bei *Athleten*innenbetreuern*innen*, die an den *WADC/NADC* gebunden sind, als Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen betrachtet würde.

ARTIKEL 20 AUSLEGUNG DES *WADC/NADC*

20.1
Die offizielle Fassung des *WADC* wird von der *WADA* erstellt und in englischer und französischer Sprache herausgegeben. Bei Unstimmigkeiten zwischen der englischen und französischen Fassung ist die englische Fassung maßgebend. Darüber hinaus ist bei Unstimmigkeiten zwischen dem *NADC* und dem *WADC* der *WADC* maßgebend.

20.2
Die Kommentare zu einzelnen Bestimmungen des *WADC/NADC* dienen seiner Auslegung. Soweit einzelne Kommentare des *WADC* nicht im *NADC* enthalten sind, gelten sie entsprechend. Darüber hinaus sind bei Unstimmigkeiten zwischen den Kommentaren im *NADC* und den Kommentaren im *WADC* die Kommentare im *WADC* maßgebend.

20.3
Der *WADC/NADC* ist als unabhängiger und eigenständiger Text und nicht mit Verweis auf bestehendes Recht oder Statuten der *Unterzeichner*innen* oder *Nationaler Sportfachverbände* oder Regierungen auszulegen.

20.4
Die Überschriften der verschiedenen Abschnitte und Artikel des *WADC*/*NADC* dienen lediglich der Übersichtlichkeit. Sie gelten nicht als wesentlicher Bestandteil des *WADC/NADC* und berühren in keiner Weise den Wortlaut der Bestimmungen, auf die sie Bezug nehmen.

20.5
Wird im *WADC/NADC* oder in einem *International Standard/Standard* das Wort „Tage“ verwendet, bedeutet dies Kalendertage, soweit nicht anders angeben.

20.6
Der *WADC/NADC* findet keine rückwirkende Anwendung auf Angelegenheiten, die vor dem Tag anhängig waren, an dem der *WADC/NADC* durch eine*n *Unterzeichner*in* anerkannt und in seinen Regeln umgesetzt wurde. Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen vor Anerkennung des

WADC/NADC gelten jedoch zum Zweck der Strafbemessung nach Artikel 10 für Verstöße nach Anerkennung des *WADC/NADC* als „Erstverstöße“ oder „Zweitverstöße“.

20.7
Die Zielsetzung, der Geltungsbereich und die Organisation des Welt-Anti-Doping-Programms und des *WADC/NADC* und die Begriffsbestimmungen in Anhang 1 des *WADC/NADC* gelten als wesentliche Bestandteile des *WADC/NADC*.

ARTIKEL 21 SCHLUSSBESTIMMUNGEN

21.1
Der *NADC21* tritt am 1. Januar 2021 in Kraft. Er setzt den *WADC* der *WADA* (Fassung 2021) für den Zuständigkeitsbereich der *NADA* um und ersetzt den bis zum 31. Dezember 2020 geltenden *NADC* 2015.

21.2
Der DMSB e.V. nimmt den *NADC* durch Zeichnung einer Vereinbarung über die Organisation und Durchführung von *Dopingkontrollen* an. Er setzt den *NADC* sowie zukünftige Änderungen unverzüglich nach deren Inkrafttreten um. Er hat durch geeignete, insbesondere rechtliche und organisatorische Maßnahmen dafür Sorge zu tragen, dass eine Anpassung seiner entsprechenden Regelwerke an die geänderten Fassungen unverzüglich erfolgt und die ihm angehörigen beziehungsweise nachgeordneten Verbände, Vereine, *Athleten*innen*, *Athleten*innenbetreuer*innen* und sonstigen *Personen* über die Änderungen informiert und daran gebunden werden. Bei Unstimmigkeiten zwischen dem *NADC* und dem verbandsinternen Anti-Doping-Regelwerk ist der *NADC* maßgeblich.

21.3 Rückwirkung und Anwendbarkeit

21.3.1
Für ein Verfahren wegen eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen, das am 1. Januar 2021 anhängig ist, und für ein Verfahren, das ab 1. Januar 2021 eröffnet wird und einen möglichen Verstoß behandelt, der zuvor begangen wurde, gelten die materiell-rechtlichen Anti-Doping-Bestimmungen, die zu dem Zeitpunkt wirksam waren, zu dem der Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen begangen wurde und nicht die im *WADC/NADC* 2021 festgelegten materiell-rechtlichen Anti-Doping-Bestimmungen, sofern im Disziplinarverfahren nicht festgelegt wird, dass auf dieses der Lex-Mitior-Grundsatz anzuwenden ist. Zu diesem Zwecke sind die Zeiträume, in denen frühere Verstöße als Mehrfachverstöße gemäß Artikel 10.9.4 gewertet werden können, und die Verjährungsfrist gemäß Artikel 17 prozessuale Verfahrensregeln und keine materiellen Bestimmungen und sollten wie alle übrigen prozessualen Verfahrensregeln in diesen Anti-Doping-Bestimmungen rückwirkend angewendet werden (wobei Artikel 17 nur rückwirkend angewendet wird, wenn die Verjährungsfrist am 1. Januar 2021 noch nicht abgelaufen ist).

21.3.2
In Fällen, bei denen ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen vor dem 1. Januar 2021 rechtskräftig festgestellt wurde, der*die *Athlet*in* oder die andere *Person* jedoch nach diesem Tag weiterhin eine *Sperre* verbüßt, kann der*die *Athlet*in* oder die andere *Person* bei der *Anti-Doping-Organisation*, die für das *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* dieses Verstoßes zuständig war, eine Herabsetzung der *Sperre* unter Berücksichtigung des *WADC/NADC* 2021 beantragen. Dieser Antrag muss vor Ablauf der *Sperre* gestellt werden. Gegen die Entscheidung der *Anti-Doping-Organisation* können gemäß Artikel 13.2 Rechtsbehelfe eingelegt werden.

Der *WADC/NADC* 2021 findet keine Anwendung auf Fälle, in denen ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen bereits endgültig festgestellt wurde und die *Sperre* bereits abgelaufen ist.

21.3.3
Meldepflicht- und Kontrollversäumnisse, die vor dem 1. Januar 2021 begangen wurden, bleiben gemäß dem *International Standard* for *Results Management/Standard* für *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* bis zu ihrem Ablauf nach zwölf (12) Monaten bestehen.

21.3.4
Zum Zwecke der Berechnung der *Sperre* für einen zweiten Verstoß gemäß Artikel 10.9.1 wird in Fällen, in denen die Sanktion für den Erstverstoß auf Bestimmungen beruht, die vor dem 1. Januar 2021 galten, die *Sperre* für einen Erstverstoß zugrunde gelegt, die verhängt worden wäre, hätten der *WADC/ NADC* 2021 bereits gegolten.

21.3.5 Änderungen der Verbotsliste

Änderungen der *Verbotsliste* und der Technischen Dokumente bezüglich Substanzen oder Methoden der *Verbotsliste* gelten nicht rückwirkend, es sei denn, darin wird konkret etwas anderes bestimmt. Eine Ausnahme besteht jedoch, wenn eine *Verbotene Substanz* oder eine *Verbotene Methode* von der *Verbotsliste* gestrichen wurde. In dem Fall kann ein*e *Athlet*in* oder eine andere *Person*, der*die noch wegen der zuvor *Verbotenen Substanz* oder *Verbotenen Methode* gesperrt ist, bei der *Anti-Doping-Organisation*, die für das *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* dieses Verstoßes zuständig war, eine Herabsetzung der *Sperre* aufgrund der Streichung der Substanz oder Methode von der *Verbotsliste* beantragen.

2.1.4
Für den Fall, dass (a) die Übertragung des *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahrens* auf die *NADA*, (b) die Schiedsvereinbarung zwischen *Athleten*innen* oder der anderen *Person* und dem DMSB e.V. und/oder (c) die Einräumung einer Klagebefugnis an die *NADA* nicht wirksam erfolgt sein sollte, verbleibt die Zuständigkeit für das *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* bei dem DMSB e.V. mit allen sich daraus ergebenden Konsequenzen für Verfahren und Zuständigkeiten.

ANHANG 1 BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

[Kommentar zu den Begriffsbestimmungen: Die Begriffsbestimmungen umfassen auch die Plural- und Besitzformen der Begriffe.]

ADAMS	Das „Anti-Doping Administration and Management System“ ist ein webbasiertes Datenmanagementsystem für Dateneingabe, Datenspeicherung, Datenaustausch und Berichterstattung, das die *WADA* und sonstige Berechtigte bei ihren *Anti-Doping-Maßnahmen* unter Einhaltung des Datenschutzrechts unterstützen soll
Annullierung	Siehe: *Konsequenzen*
Anti-Doping-Maßnahmen	*Dopingprävention* und Anti-Doping-Informationen, Dopingkontrollplanung, Etablierung eines Testpoolsystems (inklusive eines *Registered Testing Pool*), Verwaltung des *Biologischen Athletenpasses*, Durchführung von *Dopingkontrollen*, Organisation der Probenanalyse, Ermittlungsarbeit (Intelligence & Investigations), Bearbeitung von Anträgen bezüglich *Medizinischer Ausnahmegenehmigungen*, *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren*, Überwachung und Durchsetzung der Einhaltung von auferlegten *Konsequenzen* und aller anderen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Anti-Doping-Arbeit, die von einer *Anti-Doping-Organisation* oder einem *Nationalen Sportfachverband* in ihrem/seinem Auftrag gemäß dem *WADC/NADC* und/oder den *International Standards/Standards* ausgeführt werden müssen.
Anti-Doping-Organisation	*WADA* oder ein*e *Unterzeichner*in*, der für die Annahme von Regeln zur Einleitung, Umsetzung oder Durchführung des *Dopingkontrollverfahrens* zuständig ist. Dazu zählen insbesondere das Internationale Olympische Komitee, das Internationale Paralympische Komitee sowie *Veranstalter*innen großer Sportwettkämpfe*, die bei ihren *Wettkampfveranstaltungen Dopingkontrollen* durchführen, internationale Sportfachverbände und *Nationale Anti-Doping-Organisationen*.
Athlet*in	Eine *Person*, die auf internationaler Ebene (von den internationalen Sportfachverbänden festgelegt) oder nationaler Ebene (von den *Nationalen Anti-Doping-Organisationen* festgelegt) an Sportveranstaltungen teilnimmt. Eine *Anti-Doping-Organisation* kann die Anti-Doping-Bestimmungen nach eigenem Ermessen auf *Athleten*innen*, die weder *Internationale Spitzenathleten*innen* noch *Nationale Spitzenathleten*innen* sind, so anwenden, dass sie ebenfalls als „*Athlet*in*“ gelten. Bei *Athleten*innen*, die weder *Internationale Spitzenathleten*innen* noch *Nationale Spitzenathleten*innen* sind, kann eine *Anti-Doping-Organisation* eine verringerte Anzahl oder keine *Dopingkontrollen* durchführen; *Proben* nur in eingeschränktem Umfang auf *Verbotene Substanzen* analysieren, eingeschränkte oder keine Angaben zu Aufenthaltsort und Erreichbarkeit verlangen oder auf die Beantragung vorheriger *Medizinischer Ausnahmegenehmigungen* verzichten. Verstößt ein*e *Athlet*in*, über den*die eine *Anti-Doping-Organisation* ihre Zuständigkeit für *Dopingkontrollen* ausüben möchte und der*die an *Wettkämpfen* unterhalb der internationalen oder nationalen Ebene teilnimmt, gegen Artikel 2.1, 2.3 oder 2.5, müssen die im *WADC/NADC* festgelegten *Konsequenzen* angewendet werden. Im Sinne von

	Artikel 2.8 und Artikel 2.9 sowie im Sinne der Anti-Doping-Informationen oder *Dopingprävention* ist jede *Person*, die an Sportveranstaltungen unter der Zuständigkeit eines*r *Unterzeichners*in*, einer Regierung oder einer anderen Sportorganisation, die den *WADC/NADC* annimmt, teilnimmt, ein*e *Athlet*in*.

[Kommentar: Sporttreibende können einer von fünf Kategorien angehören: 1) *Internationale*r Spitzenathlet*in*, 2) *Nationale*r Spitzenathlet*in*, 3) *Personen*, die keine *Nationalen Spitzenathleten*innen* oder *Internationalen Spitzenathleten*innen* sind, für die sich aber der internationale Sportfachverband oder die *Nationale Anti-Doping-Organisation* für zuständig erklärt hat, 4) *Freizeitsportler*innen* und 5) *Personen*, für die sich kein internationaler Sportfachverband oder keine *Nationale Anti-Doping-Organisation* für zuständig erklärt hat. Alle *Nationalen Spitzenathleten*innen* und *Internationalen Spitzenathleten*innen* unterliegen den Anti-Doping-Bestimmungen des *WADC/NADC*, wobei in den Anti-Doping-Bestimmungen der internationalen Sportfachverbände und der *Nationalen Anti-Doping-Organisationen* genaue Begriffsbestimmungen für den internationalen und nationalen Spitzensport dargelegt werden.]

Athleten*innenbetreuer*in	Trainer*innen, sportliche Betreuer*innen, Manager*innen, Vermittler*innen, Teammitglieder, Funktionäre*innen, medizinisches Personal, medizinisches Hilfspersonal, Eltern oder andere *Personen*, die mit *Athleten*innen*, die an sportlichen *Wettkämpfen* teilnehmen oder sich auf diese vorbereiten, zusammenarbeiten, sie unterstützen oder behandeln.
Atypisches Analyseergebnis	Ein Bericht eines von der *WADA* akkreditierten Labors oder eines anderen, von der *WADA* anerkannten Labors, der weitere Untersuchungen gemäß dem *International Standard* for Laboratories und zugehörigen Technischen Dokumenten erfordert, bevor ein *Von der Norm abweichendes Analyseergebnis* festgestellt wird.
Atypisches Ergebnis des Biologischen Athletenpasses	Ein Bericht, beschrieben als *Atypisches Ergebnis des Biologischen Athletenpasses*, wie in den anwendbaren *International Standards* beschrieben.
Außerhalb des Wettkampfs	Jeder Zeitraum, der nicht der Definition „*Innerhalb des Wettkampfs*“ unterfällt.
Beauftragte*r Dritte*r	Jede *Person*, der von einer *Anti-Doping-Organisation* die Verantwortung für einzelne Teile des *Dopingkontrollverfahrens* oder des Dopingpräventionsprogramms übertragen wurde; hierzu zählen unter anderem Dritte oder andere *Anti-Doping-Organisationen*, die für die *Anti-Doping-Organisation* *Dopingkontrollen* durchführen, andere Dienste im Rahmen des *Dopingkontrollverfahrens* übernehmen sowie Dopingpräventionsprogramme durchführen, oder *Personen*, die unabhängige Auftragnehmer*innen sind und für die *Anti-Doping-Organisation* Dienste im Zusammenhang mit *Dopingkontrollen* leisten (z.B. freiberufliche Dopingkontrolleure*innen oder Chaperons). Diese Begriffsbestimmung schließt nicht den *CAS* mit ein.
Besitz	Der tatsächliche, unmittelbare *Besitz* oder der mittelbare *Besitz* (der nur dann vorliegt, wenn die *Person* die ausschließliche Verfügungsgewalt über die *Verbotene Substanz* oder *Verbotene Methode* oder die Räumlichkeiten, in denen eine *Verbotene Substanz* oder *Verbotene Methode* vorhanden ist, innehat oder beabsichtigt, die ausschließliche Verfügungsgewalt auszuüben),

	vorausgesetzt jedoch, dass, wenn die *Person* nicht die ausschließliche Verfügungsgewalt über die *Verbotene Substanz* oder *Verbotene Methode* oder die Räumlichkeit, in der eine *Verbotene Substanz* oder *Verbotene Methode* vorhanden ist, innehat, mittelbarer *Besitz* nur dann vorliegt, wenn die *Person* vom Vorhandensein der *Verbotenen Substanz* oder *Verbotenen Methode* wusste und beabsichtigte, Verfügungsgewalt über diese auszuüben. Ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen kann nicht alleine auf den *Besitz* gestützt werden, sofern die *Person*, bevor sie auf irgendeine Weise davon in Kenntnis gesetzt wurde, dass sie gegen Anti-Doping-Bestimmungen verstoßen hat, eine konkrete Handlung ausgeführt hat, durch welche die *Person* zeigt, dass sie nie beabsichtigte, Verfügungsgewalt auszuüben und auf ihre bisherige Verfügungsgewalt verzichtet, indem sie dies der *Anti-Doping-Organisation* oder dem *Nationalen Sportfachverband* ausdrücklich mitteilt. Ungeachtet anderslautender Aussagen in dieser Definition gilt der Kauf (auch auf elektronischem und anderem Wege) einer *Verbotenen Substanz* oder einer *Verbotenen Methode* als *Besitz* durch die *Person*, die den Kauf tätigt.

[Kommentar: Gemäß dieser Begriffsbestimmung würde ein Verstoß vorliegen, wenn im Fahrzeug eines*r *Athleten*in* anabole Steroide gefunden werden, sofern der*die *Athlet*in* nicht nachweist, dass eine andere *Person* das Fahrzeug benutzt hat; in diesem Fall obliegt es der *Anti-Doping-Organisation* oder dem *Nationalen Sportfachverband*, nachzuweisen, dass der*die *Athlet*in* von den anabolen Steroiden wusste und die Absicht hatte, die Verfügungsgewalt über diese auszuüben, obwohl der*die *Athlet*in* nicht die ausschließliche Verfügungsgewalt über das Fahrzeug ausübte. Gleiches gilt für das Beispiel, dass anabole Steroide in einer Hausapotheke, die unter der gemeinsamen Verfügungsgewalt des*der *Athleten*in* und seines*r oder ihres*r Ehepartners*in steht, gefunden werden; die *Anti-Doping-Organisation* oder der *Nationale Sportfachverband* muss nachweisen, dass der*die *Athlet*in* wusste, dass sich die anabolen Steroide darin befanden und der*die *Athlet*in* beabsichtigte, die Verfügungsgewalt über diese auszuüben. Schon allein der Kauf einer *Verbotenen Substanz* stellt *Besitz* dar, selbst wenn das Produkt beispielsweise nicht ankommt, von jemand anderem angenommen oder an die Adresse eines*r Dritten geliefert wird.]

Biologischer Athletenpass	Das Programm und die Methoden zum Erfassen und Abgleichen von Daten gemäß dem *International Standard* for *Testing* and Investigations/*Standard* für *Dopingkontrollen* und Ermittlungen und dem *International Standard* for Laboratories.
CAS	Court of Arbitration for Sport.
Disziplinarorgan	Gemäß den Vorgaben des *NADC* von den *Anti-Doping-Organisationen* oder den *Nationalen Sportfachverbänden* festzulegendes Organ zur Durchführung von *Disziplinarverfahren*.

[Kommentar: Als *Disziplinarorgan* kann entweder das Deutsche Sportschiedsgericht als Erstinstanz, ein anderes Schiedsgericht oder ein Verbandsorgan festgelegt werden.]

Dopingkontrolle	Die Teile des *Dopingkontrollverfahrens*, welche die Planung der Kontrollen, die Probenahme und den weiteren Umgang mit den *Proben* sowie deren Transport zum Labor umfassen.
Dopingkotrollverfahren	Alle Schritte und Verfahren von der Kontrollplanung bis zur endgültigen Entscheidung in einem Rechtsbehelfsverfahren und der Vollstreckung von *Konsequenzen* sowie alle Schritte und

	Verfahren dazwischen, unter anderem *Dopingkontrollen*, Ermittlungen Meldepflichten, *Medizinische Ausnahmegenehmigungen*, Entnahme von und weiterer Umgang mit *Proben*, Laboranalyse, *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* und Rechtsbehelfsverfahren sowie Ermittlungen oder Verfahren in Bezug auf Artikel 10.14 (Status während einer *Sperre* oder *Vorläufigen Suspendierung*).
Dopingprävention	Die Vermittlung von Werten und Verhaltensweisen, die den Sportsgeist fördern und schützen, sowie von Verhalten, das absichtliches oder unabsichtliches Doping vermeiden kann.
Einzelsportart	Jede Sportart, die keine *Mannschaftssportart* ist.
Entscheidungsgrenze	Der Wert eines Ergebnisses für eine Grenzwertsubstanz in einer *Probe*, ab dem ein *Von der Norm abweichendes Analyseergebnis*, wie im *International Standard* for Laboratories definiert, gemeldet werden muss.
Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren	Das Verfahren beginnend mit der Benachrichtigung nach Artikel 5 des *International Standard* for *Results Management/Standard* für *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* oder in bestimmten Fällen (zum Beispiel bei einem *Atypischen Analyseergebnis*, dem *Biologischen Athletenpass*, Meldepflicht- und Kontrollversäumnis) mit den in Artikel 5 des *International Standard* for *Results Management/Standard* für *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* ausdrücklich benannten Schritten vor einer Benachrichtigung, über den Vorwurf eines möglichen Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen bis hin zum Abschluss der Angelegenheit, einschließlich des Endes des erstinstanzlichen Disziplinarverfahrens oder des Rechtsbehelfsverfahrens soweit Rechtsbehelf eingelegt wurde.
Erschwerende Umstände	Umstände im Zusammenhang mit einem*r *Athleten*in* oder einer anderen *Person* oder Handlungen eines*r *Athleten*in* oder einer anderen *Person*, die eine längere als die Standardsperre rechtfertigen können. Diese Umstände und Handlungen umfassen unter anderem: Der*die *Athlet*in* oder die andere *Person* hat mehrere *Verbotene Substanzen* oder *Verbotene Methoden* gebraucht oder besessen oder hat eine *Verbotene Substanz* oder eine *Verbotene Methode* mehrfach gebraucht oder besessen oder hat mehrere andere Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen begangen; eine normale Einzelperson würde von der Leistungssteigerung durch den Verstoß/die Verstöße wahrscheinlich nach Ablauf der ansonsten geltenden *Sperre* profitieren; der*die *Athlet*in* oder die andere *Person* versuchte, der Entdeckung oder Ahndung eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen durch Täuschung oder Behinderung zu entgehen oder der*die *Athlet*in* oder eine andere *Person* verübte während des *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahrens Unzulässige Einflussnahme*. Zur Klarstellung wird darauf hingewiesen, dass die aufgeführten Beispiele nicht abschließend sind und andere ähnliche Sachverhalte oder Verhaltensweisen ebenfalls eine längere *Sperre* rechtfertigen können.
Finanzielle Konsequenzen	Siehe: *Konsequenzen*.
Freizeitsportler*in	Natürliche *Personen*, die nicht einer oder mehreren der folgenden Kategorien unterfallen:

(a) im Zeitraum von fünf (5) Jahren vor einem Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen *Internationale Spitzenathleten*innen* (entsprechend der Definition des jeweiligen internationalen Sportfachverbandes im Einklang mit dem *International Standard* for *Testing* and Investigations) oder *Nationale Spitzenathleten*innen* (entsprechend der Definition der *NADA* im Einklang mit dem *International Standard* for *Testing* and Investigations und dem *Standard* für *Dopingkontrollen* und Ermittlungen) waren,

(b) ein Land bei einer *Internationalen Wettkampfveranstaltung* in einer offenen Kategorie vertreten haben oder

(c) einem *Registered Testing Pool* oder einem anderen *Testpool* mit Meldepflichten eines internationalen Sportfachverbandes oder einer *Nationalen Anti-Doping-Organisation* angehörten.

[Kommentar: Mit dem Begriff „offene Kategorie“ sollen *Wettkämpfe* ausgeschlossen werden, die auf Junioren oder bestimmte Altersgruppe beschränkt sind.]

Gebrauch	Die Verwendung, *Verabreichung*, Aufnahme, Anwendung, Injektion oder Einnahme auf jedwede Art und Weise einer *Verbotenen Substanz* oder einer *Verbotenen Methode*.
Innerhalb des Wettkampfs	Der Zeitraum ab 23:59 Uhr am Tag vor einem *Wettkampf*, an dem der*die *Athlet*in* teilnehmen soll, bis zum Ende dieses *Wettkampfs* und des Probenahmeprozesses in Verbindung mit diesem *Wettkampf*. Die *WADA* kann jedoch für eine bestimmte Sportart eine andere Definition zulassen, wenn ein internationaler Sportfachverband überzeugend begründet, dass für seine Sportart eine andere Definition notwendig ist. Hat die *WADA* einer anderen Definition zugestimmt, müssen alle *Veranstalter*innen großer Sportwettkämpfe* in dieser Sportart dieser Definition folgen.

[Kommentar: Mit einer allgemein anerkannten Definition des Begriffs „*Innerhalb des Wettkampfs*“ entsteht eine größere Einheitlichkeit unter den *Athleten*innen* aller Sportarten. Es werden Unklarheiten bei den *Athleten*innen* über den genauen Zeitraum für *Wettkampfkontrollen* ausgeräumt oder verringert, unbeabsichtigte *Von der Norm abweichende Analyseergebnisse* zwischen einzelnen *Wettkämpfen* während einer *Wettkampfveranstaltung* werden vermieden, und es wird leichter zu verhindern, dass eine mögliche Leistungssteigerung durch *Außerhalb von Wettkämpfen Verbotene Substanzen* bis in den *Wettkampf* hinein anhält.]

Institutionelle Unabhängigkeit	Rechtsbehelfsorgane sind institutionell vollständig unabhängig von der für das *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* zuständigen *Anti-Doping-Organisation* oder dem zuständigen *Nationalen Sportfachverband*. Sie dürfen daher nicht von der/dem

	für das *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* zuständigen *Anti-Doping-Organisation* oder *Nationalen Sportfachverband* verwaltet werden, mit ihr in Verbindung stehen oder ihr unterstellt sein.
International Standard	Ein von der *WADA* verabschiedeter *Standard* zur Unterstützung des *WADC*. Für die Einhaltung der Bestimmungen eines *International Standards* (im Gegensatz zu einer anderen Richtlinie, einem Vorgehen oder Verfahren) ist es im Ergebnis ausreichend, dass die in *International Standards* geregelten Verfahren ordnungsgemäß durchgeführt wurden. Die *International Standards* umfassen alle *Technischen Dokumenten*, die in Übereinstimmung mit den *International Standards* veröffentlicht werden.
Internationale Wettkampfveranstaltung	Eine *Wettkampfveranstaltung* oder ein *Wettkampf*, bei der/dem das Internationale Olympische Komitee, das Internationale Paralympische Komitee, ein internationaler Sportfachverband, ein*e *Veranstalter*in großer Sportwettkämpfe* oder eine andere internationale Sportorganisation als Veranstalter*in der *Wettkampfveranstaltung* auftritt oder die technischen Funktionäre*innen der *Wettkampfveranstaltung* bestimmt.
Internationale*r Spitzenathlet*in	*Athleten*innen*, die auf internationaler Ebene an Sportveranstaltungen, die von den internationalen Sportfachverbänden und im Einklang mit dem *International Standard* for *Testing* and Investigations festgelegt werden, teilnehmen.

[Kommentar: In Einklang mit dem *International Standard* for *Testing* and Investigations können die internationalen Sportfachverbände die Kriterien für die Einstufung eines*r *Athleten*in* als *Internationale*n Spitzenathleten*in* selbst festlegen, zum Beispiel durch Rangliste, Teilnahme an bestimmten *Internationalen Wettkampfveranstaltungen*, Lizenztyp usw. Sie müssen diese Kriterien jedoch in klarer und übersichtlicher Form veröffentlichen, so dass *Athleten*innen* schnell und einfach überprüfen können, wann sie als *Internationale*r Spitzenathleten*innen* eingestuft werden. Zählt zu diesen Kriterien beispielsweise die Teilnahme an bestimmten *Internationalen Wettkampfveranstaltungen*, muss der internationale Sportfachverband eine Liste dieser *Internationalen Wettkampfveranstaltungen* veröffentlichen.]

Inverkehrbringen	Verkauf, Abgabe, Beförderung, Versendung, Lieferung oder Vertrieb (oder *Besitz* zu einem solchen Zweck) einer *Verbotenen Substanz* oder einer *Verbotenen Methode* (entweder physisch oder auf elektronischem oder anderem Wege) durch eine*n *Athleten*in*, *Athleten*innenbetreuer*in* oder eine andere *Person*, die in den Zuständigkeitsbereich einer *Anti-Doping-Organisation* oder eines *Nationalen Sportfachverbandes* fällt, an eine dritte *Person*; diese Definition trifft jedoch nicht auf Handlungen von „gutgläubigem“ medizinischen Personal zu, das *Verbotene Substanzen* für tatsächliche und rechtmäßige therapeutische Zwecke oder aus anderen vertretbaren Gründen anwendet, und auch nicht auf *Verbotene Substanzen*, die im Rahmen von *Trainingskontrollen* nicht verboten sind, es sei denn, aus den Gesamtumständen geht hervor, dass diese *Verbotenen Substanzen* nicht für tatsächliche und rechtmäßige Zwecke eingesetzt werden oder geeignet sind, die sportliche Leistung zu steigern.
Kein signifikantes Verschulden	Der Nachweis durch den*die *Athleten*in* oder eine andere *Person*, dass jedes *Verschulden* unter Berücksichtigung der

Gesamtumstände und der Kriterien für *Kein Verschulden*, im Verhältnis zu dem Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmung nicht wesentlich war. Bei einem Verstoß gegen Artikel 2.1 muss der*die *Athlet*in*, sofern er*sie keine *Schutzwürdige Person* oder *Freizeitsportler*in* ist, ebenfalls nachweisen, wie die *Verbotene Substanz* in den Organismus des*der *Athleten*in* gelangte.

Kein Verschulden

Der Nachweis durch den*die *Athleten*in* oder eine andere *Person*, dass er*sie weder wusste, noch vermutete, noch unter Anwendung der äußersten Sorgfalt hätte wissen oder vermuten müssen, dass er*sie eine *Verbotene Substanz* oder eine *Verbotene Methode* gebraucht hat oder ihm*ihr eine *Verbotene Substanz* verabreicht oder bei ihm*ihr eine *Verbotene Methode* angewendet wurde oder anderweitig gegen eine Anti-Doping-Bestimmung verstoßen hat. Bei einem Verstoß gegen Artikel 2.1 muss der*die *Athlet*in*, sofern er*sie keine *Schutzwürdige Person* oder ein*e *Freizeitsportler*in* ist, ebenfalls nachweisen, wie die *Verbotene Substanz* in den Organismus des*der *Athleten*in* gelangte.

Konsequenzen

Der Verstoß eines*r *Athleten*in* oder einer anderen *Person* gegen Anti-Doping-Bestimmungen kann folgende Maßnahmen nach sich ziehen:

(a) *Annullierung* bedeutet, dass die Ergebnisse eines*r *Athleten*in* bei einem bestimmten Einzelwettkampf oder einer bestimmten *Wettkampfveranstaltung* für ungültig erklärt werden, mit allen daraus entstehenden *Konsequenzen*, einschließlich der Aberkennung aller Medaillen, Punkte und Preise.

(b) *Sperre* bedeutet, dass der*die *Athlet*in* oder die andere *Person* wegen eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen für einen bestimmten Zeitraum von jeglicher Teilnahme an *Wettkämpfen* oder sonstigen sportlichen Aktivitäten oder finanzieller Unterstützung gemäß Artikel 10.14 ausgeschlossen wird.

(c) *Vorläufige Suspendierung* bedeutet, dass der*die *Athlet*in* oder die andere *Person* von der Teilnahme an *Wettkämpfen* oder sonstigen sportlichen Aktivitäten vorübergehend ausgeschlossen wird, bis eine endgültige Entscheidung nach einem gemäß Artikel 12 durchzuführenden Verfahren gefällt wird.

(d) *Finanzielle Konsequenzen* bedeuten, dass eine finanzielle Sanktion für einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen oder die Rückerstattung von (Verfahrens-)Kosten, die im Zusammenhang mit einem Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen angefallen sind, verhängt wird; und

(e) *Veröffentlichung* bedeutet, dass Informationen an die Öffentlichkeit oder an *Personen*, die nicht dem Kreis von *Personen* angehören, welche ein Recht auf eine

	vorzeitige Benachrichtigung gemäß Artikel 14 haben, weitergegeben oder verbreitet werden.
	Gegen Mannschaften in *Mannschaftssportarten* können gemäß Artikel 11 ebenfalls *Konsequenzen* verhängt werden.
Kontaminiertes Produkt	Ein Produkt, das eine *Verbotene Substanz* enthält, die nicht auf dem Etikett des Produkts aufgeführt ist oder über die mit einer angemessenen (Internet-)Recherche keine Informationen gefunden werden konnte.
Mannschaftssportart	Eine Sportart, in der das Auswechseln von Spielern*innen während eines *Wettkampfs* erlaubt ist.
Marker	Eine Verbindung, Gruppe von Verbindungen oder eine oder mehrere biologische Variablen, welche die Anwendung einer *Verbotenen Substanz* oder einer *Verbotenen Methode* anzeigen.
Medizinische Ausnahmegenehmigung (TUE)	Eine *Medizinische Ausnahmegenehmigung* erlaubt einem*r *Athleten*in* mit einer Erkrankung eine *Verbotene Substanz* oder eine *Verbotene Methode* zu gebrauchen, vorausgesetzt die Bedingungen des Artikels 4.4. sowie des *International Standards* for *Therapeutic Use Exemptions/Standard* für *Medizinische Ausnahmegenehmigungen* sind erfüllt.
Metabolit	Jede Substanz, die bei einem biologischen Umwandlungsprozess entsteht.
Minderjährige*r	Eine natürliche *Person*, die das 18. Lebensjahr noch nicht vollendet hat.
Minimum Reporting Level	Die geschätzte Konzentration einer *Verbotenen Substanz* oder ihrer *Metaboliten* oder *Marker* in einer *Probe*, unterhalb derer die *WADA*-akkreditierten Labore die *Probe* nicht als ein *Von der Norm abweichendes Analyseergebnis* melden sollen.
NADA	Stiftung Nationale Anti Doping Agentur Deutschland; *Nationale Anti-Doping-Organisation* in Deutschland mit Sitz in Bonn.
NADC	Nationaler Anti-Doping Code der *NADA.*
Nationale Anti-Doping-Organisation	Die von einem Land eingesetzte(n) Einrichtung(en), welche die primäre Verantwortung und Zuständigkeit für die Einführung und Umsetzung von Anti-Doping-Bestimmungen, die Organisation und Durchführung der Entnahme von *Proben* und die Zuständigkeit für das *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* auf nationaler Ebene besitzt/besitzen. Wenn die zuständige(n) Behörde(n) keine solche Einrichtung einsetzt/einsetzen, fungiert das *Nationale Olympische Komitee* oder eine von diesem eingesetzte Einrichtung als *Nationale Anti-Doping-Organisation*.

[Kommentar: In Deutschland hat diese Funktion die Stiftung Nationale Anti Doping Agentur Deutschland (*NADA*) mit Sitz in Bonn (www.nada.de)]

Nationale Wettkampfveranstaltung	Eine *Wettkampfveranstaltung* oder ein *Wettkampf*, an der/dem *Inter-nationale* oder *Nationale Spitzenathleten*innen* teilnehmen, die keine *Internationale Wettkampfveranstaltung* ist.

Nationale*r Spitzenathlet*in	*Athleten*innen*, die sich in einem *Testpool* der *NADA* befinden oder an nationalen *Wettkämpfen*, wie von den *Nationalen Sportfachverbänden* im Einklang mit dem *International Standard* for *Testing* and Investigations*/Standard* für *Dopingkontrollen* und Ermittlungen definiert, teilnehmen.
Nationaler Sportfachverband	Ein dem *Nationalen Olympischen Komitee* in Deutschland angeschlossener Sportfachverband einer olympischen oder nichtolympischen Sportart oder ein Verband mit besonderen Aufgaben.
Nationales Olympisches Komitee	Die vom Internationalen Olympischen Komitee anerkannte Organisation. Der Begriff *Nationales Olympisches Komitee* umfasst in denjenigen Ländern, in denen der *Nationale Sportfachverband* typische Aufgabe des *Nationalen Olympischen Komitees* der Anti-Doping-Arbeit wahrnimmt, auch den *Nationalen Sportfachverband*. Die Funktion des *Nationalen Olympischen Komitees* übernimmt in Deutschland der Deutsche Olympische Sportbund (DOSB).
Nationales Paralympisches Komitee	Die vom Internationalen Paralympischen Komitee anerkannte Organisation. Die Funktion des *Nationalen Paralympischen Komitees* übernimmt in Deutschland der Deutsche Behindertensportverband e.V. (DBS)/National Paralympic Committee Germany.
Operative Unabhängigkeit	Dies bedeutet, dass (1) Vorstandsmitglieder, Angestellte, Mitglieder von Kommissionen, Berater*innen und Funktionäre*innen der für das *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* zuständigen *Anti-Doping-Organisation* oder ihrer angeschlossenen Organisationen (z.B. Mitgliedsverband oder Dachverband) sowie an den Ermittlungen oder den Vorentscheidungen der Angelegenheit beteiligte *Personen* nicht zu den Mitgliedern und/oder Assistenten*innen (sofern diese*r Assistent*in in den Entscheidungsprozess und/oder das Verfassen einer Entscheidung eingebunden ist) von *Disziplinarorganen* der für das *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* zuständigen *Anti-Doping-Organisation* oder dem *Nationalen Sportfachverband* ernannt werden dürfen und (2) *Disziplinarorgane* in der Lage sein müssen, das Disziplinarverfahren und die Entscheidungsfindung ohne Einmischung der *Anti-Doping-Organisation* oder des *Nationalen Sportfachverbandes* oder eines Dritten durchzuführen. Damit soll sichergestellt werden, dass die Mitglieder des *Disziplinarorgans* oder Einzelpersonen, die auf andere Weise an der Entscheidung des *Disziplinarorgans* beteiligt sind, nicht an den Ermittlungen des Falles oder der Entscheidung, den Fall weiter zu verfolgen, beteiligt sind.
Person	Eine natürliche *Person*, eine Organisation oder eine andere Einrichtung.
Personenbezogene Daten	Einzelangaben über persönliche oder sachliche Verhältnisse einer bestimmten oder bestimmbaren natürlichen *Person* (§ 3 Abs.1 BDSG).
Probe	Biologisches Material, das zum Zweck des *Dopingkontrollverfahrens* entnommen wurde.

[Kommentar: Bisweilen wurde behauptet, dass die Entnahme von Blutproben die Grundsätze bestimmter religiöser oder kultureller Gruppen verletze. Es wurde jedoch festgestellt, dass es für derartige Behauptungen keine Grundlage gibt.]

Registered Testing Pool	Die Gruppe der *Nationalen Spitzenathleten*innen* und der *Internationalen Spitzenathleten*innen*, die international von internationalen Sportfachverbänden und national von *Nationalen Anti-Doping-Organisation* jeweils zusammengestellt wird und den *Wettkampf-* und *Trainingskontrollen* des jeweiligen für die Zusammenstellung verantwortlichen internationalen Sportfachverbands oder der *Nationalen Anti-Doping-Organisation* unterliegt und sich daher verpflichtet, die Meldepflichten gemäß Artikel 5.5 *International Standard* for *Testing* and Investigations*/Standard* für *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* zu erfüllen.
Schutzwürdige Person	Ein*e *Athlet*in* oder eine andere natürliche *Person*, der*die zum Zeitpunkt des Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen: (a) noch nicht das sechzehnte Lebensjahr vollendet hat, (b) noch nicht das achtzehnte Lebensjahr vollendet hat und keinem *Registered Testing Pool* angehört und noch nie an einer *Internationalen Wettkampfveranstaltung* in einer offenen Kategorie teilgenommen hat oder (c) nach geltendem nationalen Recht aus anderen Gründen als dem Alter als geschäftsunfähig angesehen wird.

[Kommentar: Der *WADC/NADC* behandelt *Schutzwürdige Personen* in bestimmten Fällen anders als andere *Athleten*innen* oder *Personen*. Dem liegt das Verständnis zugrunde, dass ein*e *Athlet*in* oder eine andere *Person* unterhalb eines bestimmten Alters oder einer geistigen Leistungsfähigkeit unter Umständen psychisch nicht in der Lage ist, die im *WADC/NADC* festgelegten Verbote und Verhaltensweisen zu verstehen und einzuhalten. Das würde beispielsweise auf eine*n *Athleten*in* zutreffen, der*die aufgrund einer geistigen Beeinträchtigung nachweislich nicht geschäftsfähig ist. Mit dem Begriff „offene Kategorie“ sollen *Wettkämpfe* ausgeschlossen werden, die auf Junioren*innen oder bestimmte Altersgruppen beschränkt sind.]

Sperre	Siehe: *Konsequenzen*.
Spezifische Methode	Siehe Artikel 4.2.2.
Spezifische Substanz	Siehe Artikel 4.2.2.
Standard	Ausführungsbestimmungen zum *NADC*. Dies umfasst: *Standard* für *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren*, *Standard* für *Dopingkontrollen* und Ermittlungen, *Standard* für *Medizinische Ausnahmegenehmigungen*, *Standard* für Datenschutz und *Standard* für *Dopingprävention*.
Strict Liability	Die Regel, wonach es gemäß Artikel 2.1 und Artikel 2.2 nicht notwendig ist, dass die *Anti-Doping-Organisation* oder der *Nationale Sportfachverband* Vorsatz, *Verschulden*, Fahrlässigkeit oder bewussten *Gebrauch* seitens des*der *Athleten*in* aufzeigt, um einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen nachzuweisen.

Substanzielle Hilfe	Um zum Zwecke des Artikels 10.7.1 *Substanzielle Hilfe* zu leisten, muss eine *Person*: (1) in einer schriftlichen Erklärung oder einem aufgezeichneten Gespräch alle Informationen offenlegen, die sie über Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen oder einen anderen in Artikel 10.7.1.1 beschriebenen Sachverhalt besitzt, und (2) die Untersuchung und Entscheidungsfindung in Fällen oder Angelegenheiten, die mit diesen Informationen in Verbindung stehen, in vollem Umfang unterstützen, beispielsweise indem sie auf Ersuchen einer *Anti-Doping-Organisation* oder eines *Nationalen Sportfachverbandes* oder eines *Disziplinarorgans* in einem Verfahren als Zeuge*in aussagt. Darüber hinaus müssen die zur Verfügung gestellten Informationen glaubhaft sein und einen wesentlichen Teil des eingeleiteten Verfahrens oder Sachverhalts ausmachen oder, wenn kein Fall oder Verfahren eingeleitet wird, eine ausreichende Grundlage dafür geboten haben, dass ein Fall oder Verfahren hätte verhandelt werden können.
Suchtmittel	Siehe Artikel 4.2.3.
Technisches Dokument	Ein von der *WADA* von Zeit zu Zeit verabschiedetes und veröffentlichtes Dokument, das die von den *International Standards* dargelegten, verpflichtenden technischen Erfordernisse in Bezug auf spezifische Anti-Doping-Bereiche beinhaltet.
Teilnehmer*in	Jede*r *Athlet*in* oder *Athleten*innenbetreuer*in*.
Testpool	Der von der *NADA* in Abstimmung mit der jeweiligen *Anti-Doping-Organisation* oder dem *Nationalen Sportfachverband* festgelegte Kreis von *Athleten*innen*, der *Trainingskontrollen* unterzogen werden soll und entsprechenden Meldepflichten unterliegt.
Trainingskontrolle	Eine *Dopingkontrolle*, die in einem Zeitraum durchgeführt wird, der nicht *Innerhalb eines Wettkampfs* liegt.
Unterzeichner*in	Diejenigen Einrichtungen, die den *WADC* anerkennen und sich zu dessen Umsetzung gemäß Artikel 23 des *WADC* verpflichten.
Unverbindlichkeitsvereinbarung	Für die Zwecke der Artikel 10.7.1 und 10.8.2 eine schriftliche Vereinbarung zwischen einer *Anti-Doping-Organisation* und einem*r *Athleten*in* oder einer anderen *Person*, die es dem*der *Athleten*in* oder der anderen *Person* erlaubt, der *Anti-Doping-Organisation* in einem vorgegebenen zeitlich begrenzten Rahmen Informationen mitzuteilen, dies jedoch unter der Voraussetzung, dass, sollte es zu keiner Vereinbarung über die *Substanzielle Hilfe* oder die Streitbeilegung kommen, die von dem*der *Athleten*in* oder der anderen *Person* in diesem besonderen Rahmen mitgeteilten Informationen von der *Anti-Doping-Organisation* während eines *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahrens* gemäß dem *WADC/NADC* nicht gegen den*der *Athleten*in* oder die andere *Person* verwendet werden dürfen, und dass die von der *Anti-Doping-Organisation* in diesem besonderen Rahmen mitgeteilten Informationen von dem*der *Athleten*in* oder der anderen *Person* während eines *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahrens* gemäß dem *WADC/NADC* nicht gegen die *Anti-Doping-Organisation* verwendet werden dürfen. Eine solche Vereinbarung hindert die *Anti-Doping-Organisation*, den*die *Athleten*in* oder die andere *Person* nicht daran, Informationen und Beweise zu nutzen, die

	aus anderen Quellen stammen als dem in der Vereinbarung beschriebenen konkreten zeitlich begrenzten Rahmen.
Unzulässige Einflussnahme	Absichtliche Handlungen, die das *Dopingkontrollverfahren* auf unzulässige Weise beeinflussen, die jedoch ansonsten nicht in der Definition der *Verbotenen Methoden* enthalten wären. *Unzulässige Einflussnahme* umfasst ohne Einschränkung, die Bestechung durch das Anbieten oder Annehmen von Vorteilen, um eine Handlung auszuführen oder nicht auszuführen; Verhinderung der Probenahme, die Beeinflussung oder Verhinderung der Analyse der *Probe*, die Fälschung von Dokumenten, die an eine *Anti-Doping-Organisation* oder einen *Nationalen Sportfachverband*, ein *TUE*-Komitee oder ein *Disziplinarorgan* übermittelt werden, das Herbeiführen von falschen Zeugenaussagen, jede andere betrügerische Handlung gegenüber der *Anti-Doping-Organisation* oder dem *Nationalen Sportfachverband* oder dem *Disziplinarorgan*, um das *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren* oder die Verhängung von *Konsequenzen* zu beeinflussen, und jeglichen anderen ähnlichen, absichtlichen Eingriff oder versuchten Eingriff in irgendeinen Teil einer *Dopingkontrolle*.

[Kommentar: Beispielsweise verbietet dieser Artikel die Veränderung der Identifikationsnummern auf einem Dopingkontrollformular während der *Dopingkontrolle*, das Zerbrechen der Flasche der B-*Probe* bei der Analyse der B-*Probe*, die Veränderung einer *Probe* durch Zugabe einer Fremdsubstanz oder das Einschüchtern oder versuchte Einschüchtern eines*r potenziellen Zeugen*in oder eines*r Zeugen*in, der*die bereits im *Dopingkontrollverfahren* ausgesagt oder Informationen geliefert hat. *Unzulässige Einflussnahme* umfasst jedes Fehlverhalten während des *Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahrens*, siehe Artikel 10.9.3.3. Ungeachtet dessen, stellen Handlungen einer *Person* im Rahmen einer zulässigen Rechtsverteidigung gegen den Vorwurf eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen keine *Unzulässige Einflussnahme* dar. Ungebührendes Verhalten gegenüber dem Personal zur Probenahme oder anderen an der *Dopingkontrolle* beteiligten *Personen*, welches ansonsten keine *Unzulässige Einflussnahme* darstellt, regeln die zuständigen Sportorganisationen in ihren Disziplinarvorschriften.]

Verabreichung	Anbieten, Beschaffen, Überwachen, Ermöglichen oder eine anderweitige Beteiligung in Bezug auf den *Gebrauch* oder der *Versuch* des *Gebrauchs* einer *Verbotenen Substanz* oder einer *Verbotenen Methode* durch eine andere *Person*. Diese Definition umfasst jedoch keine Handlungen von gutgläubigem medizinischen Personal, das *Verbotene Substanz*en oder *Verbotene Methoden* für zulässige und rechtmäßige therapeutische Zwecke oder aus anderen vertretbaren Gründen gebraucht; gleiches gilt für Handlungen in Bezug auf *Verabreichung* von Substanzen, die *Außerhalb des Wettkampfs* nicht verboten sind, es sei denn, aus den Gesamtumständen geht hervor, dass diese *Verbotenen Substanzen* nicht zulässigen und rechtmäßigen therapeutischen Zwecken oder zur Leistungssteigerung dienen.
Veranstalter*in großer Sportwettkämpfe	Die kontinentalen Vereinigungen der *Nationalen Olympischen Komitees,* der *Nationalen Paralympischen Komitees* und anderer internationaler Dachorganisationen, die als Veranstalter*in einer kontinentalen, regionalen oder anderen *Internationalen Wettkampfveranstaltung* fungieren.
Verbotene Methode	Jede Methode, die in der *Verbotsliste* als solche beschrieben wird.

Verbotene Substanz	Jede Substanz oder Substanzklasse, die in der *Verbotsliste* als solche beschrieben wird.
Verbotsliste	Die Liste, in der die *Verbotenen Substanzen* und *Verbotenen Methoden* als solche aufgeführt werden.
Veröffentlichung	Siehe: *Konsequenzen*.
Verschulden	*Verschulden* ist eine Pflichtverletzung oder ein Mangel an Sorgfalt in einer bestimmten Situation. Folgende Faktoren sind bei der Bewertung des Grads des *Verschuldens* eines*r *Athleten*in* oder einer anderen *Person* zu berücksichtigen: Z.B. die Erfahrung des*der *Athleten*in* oder einer anderen *Person*, ob der*die *Athlet*in* oder eine andere *Person* eine *Schutzwürdige Person* ist, besondere Erwägungen wie eine Behinderung, das Risiko, das ein*e *Athlet*in* hätte erkennen müssen, und die Sorgfalt und Prüfung durch eine*n *Athleten*in* in Bezug auf das Risiko, das hätte erkannt werden müssen. Bei der Bewertung des Grads des *Verschuldens* seitens des*der *Athleten*in* oder einer anderen *Person* müssen die in Betracht gezogenen Umstände spezifisch und relevant sein, um die Abweichung von der erwarteten Verhaltensnorm seitens des*der *Athleten*in* oder einer anderen *Person* zu erklären. So wären beispielsweise die Tatsachen, dass ein*e *Athlet*in* während einer *Sperre* die Gelegenheit versäumen würde, viel Geld zu verdienen, dass er*sie nur noch eine kurze sportliche Laufbahn vor sich hat, oder der Umstand, dass ein ungünstiger Zeitpunkt im sportlichen Jahreskalender vorliegt, keine relevanten Faktoren, die bei der Herabsetzung der *Sperre* nach Artikel 10.6.1 oder Artikel 10.6.2 zu berücksichtigen sind.

[Kommentar: Für alle Artikel, in denen das *Verschulden* eine Rolle spielt, gelten dieselben Kriterien für die Bewertung des Grads des *Verschuldens* eines*r *Athleten*in*. Allerdings kann eine Sanktion gemäß Artikel 10.6.2 nur herabgesetzt werden, wenn bei der Bewertung des Grads des *Verschuldens* festgestellt wird, dass seitens des*der *Athleten*in* oder einer anderen *Person Kein signifikantes Verschulden* vorliegt.]

Versuch	Vorsätzliches Verhalten, das einen wesentlichen Schritt im geplanten Verlauf einer Handlung darstellt, die darauf abzielt, in einem Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen zu enden. Dies vorausgesetzt, stellt der alleinige *Versuch*, einen Verstoß zu begehen, noch keinen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen dar, wenn die *Person* den *Versuch* aufgibt, bevor Dritte, die nicht an dem *Versuch* beteiligt sind, davon erfahren.
Von der Norm abweichendes Ergebnis des Biologischen Athletenpasses	Ein Bericht über ein *Von der Norm abweichendes Ergebnis des Biologischen Athletenpasses* wie in den einschlägigen *International Standards* beschrieben.
Von der Norm abweichendes Analyseergebnis	Ein Bericht eines von der *WADA* akkreditierten Labors oder eines anderen, von der *WADA* anerkannten Labors, der im Einklang mit dem *International Standard* for Laboratories das Vorhandensein einer *Verbotenen Substanz*, ihrer *Metaboliten* oder *Marker* oder den *Gebrauch* einer *Verbotenen Methode* nachweist.
Vorläufige Anhörung	Für die Zwecke des Artikels 7.4.3 eine Anhörung, die vor einem Disziplinarverfahren gemäß Artikel 12 durchgeführt wird, und bei der der*die *Athlet*in* von den ihm*ihr vorgeworfenen Verstößen in

Kenntnis gesetzt wird und die Möglichkeit erhält, in schriftlicher oder mündlicher Form zu diesen Vorwürfen Stellung zu nehmen.

[Kommentar: Eine *Vorläufige Anhörung* ist lediglich ein vorläufiges Verfahren, in dem nicht unbedingt alle Umstände des Falls geprüft werden. Nach einer *Vorläufigen Anhörung* hat der*die *Athlet*in* weiterhin das Recht auf eine umfassende Anhörung in der Hauptsache.]

Vorläufige Suspendierung	Siehe: *Konsequenzen*.
WADA	Die Welt Anti-Doping Agentur.
WADC	Der Welt Anti-Doping Code.
Wettkampf	Ein einzelnes Rennen, ein einzelnes Match, ein einzelnes Spiel oder ein einzelner sportlicher Wettbewerb. Zum Beispiel ein Basketballspiel oder das Finale des olympischen 100m-Laufs in der Leichtathletik. Bei *Wettkämpfen*, die über Etappen stattfinden und anderen sportlichen Wettbewerben, bei denen Preise täglich oder in anderen zeitlichen Abständen verliehen werden, erfolgt die Abgrenzung eines *Wettkampfs* von einer *Wettkampfveranstaltung* wie in den Regeln des jeweiligen internationalen Sportfachverbandes festgelegt.
Wettkampfdauer	Die von dem*der Wettkampfveranstalter*in festgelegte Zeit vom Anfang bis zum Ende einer *Wettkampfveranstaltung*.
Wettkampfkontrolle	*Dopingkontrolle*, die *Innerhalb des Wettkampfs* durchgeführt wird. Siehe Definition „*Innerhalb des Wettkampfs*“.
Wettkampfveranstaltung	Eine Reihe einzelner *Wettkämpfe*, die gemeinsam von einem*r Veranstalter*in durchgeführt werden (z.B. die Olympischen Spiele, die Weltmeisterschaften eines internationalen Sportfachverbandes oder die Panamerikanischen Spiele).
Zielkontrolle	Auswahl bestimmter *Athleten*innen* zu *Dopingkontrollen* auf der Grundlage von Kriterien, die im *International Standard* for *Testing* and Investigations/*Standard* für *Dopingkontrollen* und Ermittlungen festgelegt sind.

Die übrigen Definitionen des *WADC*, die nicht im *NADC* verwendet werden, finden gemäß Artikel 23.2.2 *WADC* Berücksichtigung.

DMSB-Anti-Alkohol-Bestimmungen

(Stand: Januar 2024)

Inhalt

Vorwort

Artikel 1 Geltungsbereich

Artikel 2 Testzeitraum

Artikel 3 Testverfahren

Artikel 4 Folgen im Falle eines Verstoßes durch einen Fahrer

Artikel 5 Folgen im Falle eines Verstoßes durch einen Offiziellen

Artikel 6 Definitionen

Vorwort

Der DMSB setzt sich ebenso wie die FIA, FIM, FIME für die Verbesserung der Sicherheit im Motorsport ein, insbesondere durch das Verbot von Substanzen, welche das menschliche Verhalten und Urteilsvermögen beeinflussen und die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen könnten, wie zum Beispiel Alkohol. Der DMSB hat die nachfolgenden Bestimmungen in Zusammenhang mit Alkohol (nachfolgend die „Bestimmungen“ genannt) für den Nationalen und Europa-offenen bzw. National A Veranstaltungsstatus eingeführt, um so das Testverfahren und die Strafen im Falle eines positiven Tests im Einzelnen auszuführen.

Art. 1 Geltungsbereich

1.1
Die Bestimmungen haben für alle Fahrer und Offizielle, die an DMSB oder von seinen Mitgliedsorganisationen genehmigten Wettbewerben („Wettbewerb“) teilnehmen, Gültigkeit.

1.2
Das Vorhandensein von Alkohol im Körper eines Fahrers während eines Wettbewerbs ist verboten.

1.3
Das Vorhandensein von Alkohol im Körper eines Offiziellen, während er sich im Dienst bei einem Wettbewerb befindet, ist verboten. Ein Offizieller gilt nur dann als im Dienst, wenn nach vernünftigem Ermessen davon ausgegangen werden kann, dass er zu einem beliebigen Zeitpunkt zwischen dem Start und dem Ende eines solchen Wettbewerbs in der Lage ist, irgendeine Entscheidung zu treffen und/oder irgendeine Handlung auszuführen in Zusammenhang mit dem Wettbewerb.

1.4
Fahrer und Offizielle, die an einem Wettbewerben teilnehmen, sind an die Bestimmungen gebunden, müssen die Bestimmungen beachten und können während eines Wettbewerbs einem Test unterzogen werden.

1.5
Der DMSB und/oder die Sportkommissare vor Ort können die Durchführung eines Tests während eines Wettbewerbs anordnen. Die Auswahl (nach Zufallsprinzip und/oder als Zieltest) sowie die Anzahl der zu testenden Fahrer oder Offiziellen liegt im Ermessen des DMSB und/oder der Sportkommissare vor Ort.

Art. 2 Testzeitraum

2.1

Tests für Fahrer im Zusammenhang mit Wettbewerben können in den folgenden Zeitspannen durchgeführt werden:
- Drei Stunden vor der Fahraktivität;
- Bis zu dreißig Minuten nach Abschluss der Fahraktivität.

2.2

Falls ein Fahrer, der für einen Test bestimmt ist, an einer Podiumszeremonie teilnimmt, so wird der mit dem Atemalkoholtest beauftragte Kontrolleur (nachfolgend BAT genannt) diesen Test vor der Podiumszeremonie durchführen, es sei denn, die Sportkommissare entscheiden, dass die Durchführung des Tests vor dieser Zeremonie nicht möglich ist.

2.3

Tests für Offizielle im Zusammenhang mit einem Wettbewerb können zu jeder Zeit stattfinden, zu der sie im Dienst wie in Artikel 3 dieses Reglements definiert sind.

Art. 3 Testverfahren

3.1 Benachrichtigung

3.1.1
Der BAT weist sich gegenüber dem (den) für den Test bestimmten Fahrer(n) und Offizielle(n) aus, indem er die von dem DMSB, der NADA zur Verfügung gestellte Legitimation vorzeigt (Lizenz/Ausweis) oder eine schriftliche Bestätigung der Sportkommissare.

3.1.2
Sobald einem Fahrer oder Offiziellen mitgeteilt wurde, dass er für einen Test bestimmt wurde, muss er sich sofort zu dem für den Test bestimmten Ort begeben. Bis zum Abschluss des Testverfahrens darf der Fahrer oder Offizielle so lange nichts essen, trinken oder kauen (z.B. Kaugummi), bis ihm der BAT mitgeteilt hat, dass der Test abgeschlossen ist.

3.1.3
Jede Weigerung eines Fahrers oder Offiziellen, sich dem Test zu unterziehen, wird als Verstoß gegen die Bestimmungen angesehen und der BAT verweist den Fall sofort an die Sportkommissare.

3.2 Screening-Test

3.2.1
Der Fahrer oder Offizielle wählt ein versiegeltes Mundstück aus der Auswahl an Mundstücken, die von dem BAT angeboten werden, aus. Der Fahrer oder Offizielle oder der BAT setzt dieses in das Alkoholtestgerät ein.

3.2.2
Der BAT weist den Fahrer oder Offiziellen dann an, gleichmäßig und kräftig in das Mundstück zu pusten, bis eine ausreichende Atemmenge erreicht ist. Falls der Fahrer oder der Offizielle den Anweisungen des BAT vorsätzlich nicht nachkommt, so wird dies als Verstoß gegen die Bestimmungen angesehen. Falls der BAT der Meinung ist, dass ein Fahrer oder Offizieller absichtlich diesen Anweisungen nicht nachgekommen ist, verweist der BAT den Fall sofort an die Sportkommissare.

3.2.3
Der BAT zeigt dem Fahrer oder Offiziellen das angezeigte Ergebnis.

3.2.4
Falls der Screening-Test ein negatives Ergebnis anzeigt, informiert der BAT den Fahrer oder Offiziellen dahingehend, dass der Test abgeschlossen ist.

3.2.5
Falls der Screening-Test ein positives Ergebnis anzeigt, vermerkt der BAT das auf dem Testformular und informiert den Fahrer oder Offiziellen, dass ein weiterer Test zur Bestätigung durchgeführt wird. Der Fahrer oder Offizielle muss das Testformular unterzeichnen und hat die Möglichkeit, irgendwelche Anmerkungen, die er in Zusammenhang mit dem Test vorbringen möchte, schriftlich anzufügen. Die Weigerung eines Fahrers oder Offiziellen, das Testformular zu unterzeichnen, wird durch den BAT auf dem Testformular festgehalten, der Test selbst wird hierdurch jedoch nicht für ungültig erklärt.

3.3 Bestätigungs-Test

3.3.1
Der Bestätigungs-Test darf nicht vor Ablauf von 15 Minuten nach Beendigung des 1. Tests durchgeführt werden. Während dieser Wartezeit darf der Fahrer oder Offizielle weder essen, noch trinken oder irgendetwas kauen (z.B. Kaugummi) und der muss unter der ständigen Aufsicht eines Chaperones und/oder des BAT stehen.

3.3.2
Der Bestätigungs-Test muss unter Verwendung eines anderen Alkoholtestgeräts als das für den ersten Test verwendete Gerät durchgeführt werden.

3.3.3
Der Fahrer oder Offizielle wählt ein versiegeltes Mundstück aus der Auswahl an Mundstücken, die von dem BAT angeboten werden. Der Fahrer oder Offizielle oder der BAT setzt dieses in das Alkoholtestgerät ein.

3.3.4
Der BAT weist den Fahrer oder Offiziellen dann an, gleichmäßig und kräftig in das Mundstück zu pusten, bis eine ausreichende Atemmenge erreicht ist. Falls der Fahrer oder der Offizielle den Anweisungen des BAT vorsätzlich nicht nachkommt, so wird dies als Verstoß gegen die Bestimmungen angesehen. Falls der BAT der Meinung ist, dass ein Fahrer oder Offizieller absichtlich diesen Anweisungen nicht nachgekommen ist, verweist der BAT den Fall sofort an die Sportkommissare.

3.3.5
Der BAT zeigt dem Fahrer oder Offiziellen das angezeigte Testergebnis und trägt es im Testformular ein.

3.3.6
Der Fahrer oder Offizielle muss das Testformular unterzeichnen und hat die Möglichkeit, irgendwelche Anmerkungen, die er in Zusammenhang mit dem Test vorbringen möchte, schriftlich anzufügen. Die Weigerung eines Fahrers oder Offiziellen, das Testformular zu unterzeichnen, wird durch den BAT auf dem Testformular festgehalten, der Test selbst wird hierdurch jedoch nicht für ungültig erklärt.

3.3.7
Falls der Bestätigungs-Test ein negatives Ergebnis anzeigt, informiert der BAT den Fahrer oder den Offiziellen dahingehend, dass der Test abgeschlossen ist.

3.3.8
Falls der Bestätigungs-Test ein positives Ergebnis anzeigt, informiert der BAT den Fahrer oder Offiziellen, dass der Test beendet ist und verweist den Fall sofort an die Sportkommissare.

3.3.9
Das Testformular muss durch den BAT unmittelbar per E-Mail an die Rechtabteilung des DMSB übermittelt werden.

3.4 Endogene Ethanol-Produktion

Fahrer oder Offizielle mit einer gesundheitlichen Konstitution, die eine endogene Ethanol-Produktion beinhalten, müssen sicherstellen, dass sie vor und während des Wettbewerbs eine entsprechende Diät/ Behandlung einhalten, so dass im Falle eines Tests ein negatives Ergebnis erzielt wird. Falls dies nicht sichergestellt werden kann, muss der Fahrer oder Offizielle bei der Rechtsabteilung des DMSB schriftlich eine Ausnahmegenehmigung beantragen. Dieser Antrag muss bis spätestens 30 Tage vor dem Start des nächsten Wettbewerbs, an dem der Fahrer oder Offizielle teilzunehmen plant, bei dem DMSB eingegangen sein und ein vollständiges medizinisches Dossier beinhalten. Der DMSB leitet dieses medizinische Dossier weiter an den Anti-Doping Beauftragten des DMSB, der nach alleinigem Ermessen entscheidet, ob dieser Ausnahmenantrag genehmigt wird oder nicht. Gegen eine solche Entscheidung ist keine Berufung zulässig.

Art. 4 Folgen im Falle eines Verstoßes durch einen Fahrer

4.1 Automatische Disqualifikation

Ein Verstoß gegen die Bestimmungen (d.h. Bestätigungs-Test mit einer positiven Anzeige, Weigerung, sich dem Test zu unterziehen, vorsätzliche Nichtbeachtung der Anweisungen des BAT) führt zur automatischen und sofortigen Disqualifikation des Fahrers aus dem Wettbewerb.

4.2 Strafen für Fahrer

4.2.1
Zusätzlich zu der automatischen Disqualifikation des Fahrers aus dem Wettbewerb müssen die Sportkommissare des Wettbewerbs das Sportgericht über die Entscheidung informieren und den Betroffenen zur weiteren Bestrafung melden. Das Sportgericht hat zu der Disqualifikation durch die Sportkommissare die folgenden Strafen zu verhängen:

<table>
<tr><th colspan="2"></th><th>1. Verstoß</th><th>2. Verstoß</th><th>3. Verstoß</th><th>4. Verstoß</th></tr>
<tr><td rowspan="4">Ergebnis des Bestätigungs-Tests</td><td>Bis zu und einschließlich 0,10 mg/L</td><td>Keine Suspendierung</td><td>Suspendierung für einen Monat</td><td>Suspendierung für drei Monate</td><td rowspan="6">Suspendierung für vier Jahre</td></tr>
<tr><td>Mehr als 0,10 mg/L bis zu und einschl. 0,25 mg/L</td><td>Suspendierung für einen Monat</td><td>Suspendierung für zwei Monate
1.000€ Geldstrafe</td><td>Suspendierung für sechs Monate
5.000€ Geldstrafe</td></tr>
<tr><td>Mehr als 0,25 mg/L bis zu und einschl. 0,4 mg/L</td><td>Suspendierung für zwei Monate
1.000€ Geldstrafe</td><td>Suspendierung für vier Monate
2.000€ Geldstrafe</td><td>Suspendierung für ein Jahr
10.000€ Geldstrafe</td></tr>
<tr><td>Über 0,4 mg/L</td><td rowspan="3">Suspendierung für drei Monate
2.000€ Geldstrafe</td><td rowspan="3">Suspendierung für sechs Monate
3.000€ Geldstrafe</td><td rowspan="3">Suspendierung für zwei Jahre
15.000€ Geldstrafe</td></tr>
<tr><td colspan="2">Verweigerung, sich dem Test zu unterziehen</td></tr>
<tr><td colspan="2">Absichtliches Nichtbeachten der Anweisungen des mit dem Atemalkoholtest beauftragen Technikers</td></tr>
</table>

4.2.2
Die Strafen für die zweiten, dritten und vierten Verstöße müssen unabhängig von der(den) Strafe(n) für den(die) vorherigen Verstoß (Verstöße) angewendet werden.

4.2.3
Zum Zwecke der Auferlegung von Strafen gemäß Artikel 4.2 werden lediglich die vorhergehenden Verstöße gegen die Bestimmungen, die innerhalb der drei Jahre vor dem neuen positiven Ergebnis des Bestätigungstests begangen wurden, in Betracht gezogen.

4.3 Entscheidungen gemäß vorliegenden Bestimmungen

- sind sofort anwendbar, unabhängig von einer Berufung, in Übereinstimmung mit Artikel 12.2.3.b des Int. Sportgesetzes der FIA (ISG) (Automobilsport) oder Art. 167 Deutsches Motorrad Sportgesetz (DMSG) (Motorradsport),
- können mit einer Berufung angefochten werden (mit der Ausnahme von Entscheidungen, die in Übereinstimmung mit Artikel 3.4 dieser Bestimmungen getroffen wurden und die nicht mit einer Berufung angefochten werden können).

Art. 5 Folgen im Falle eines Verstoßes durch einen Offiziellen

5.1 Entbindung von den Pflichten

Ein Verstoß gegen das Reglement (d.h. ein Bestätigungstest mit einem positiven Ergebnis, eine Verweigerung, sich einem Test zu unterziehen und/oder eine absichtliche Nichtbeachtung der Anweisungen des BAT) führt zur automatischen und sofortigen Entbindung des Offiziellen von seinen Pflichten bei der betreffenden Veranstaltung durch die Sportkommissare.

5.2 Strafen für Offizielle

Zusätzlich zu der automatischen Entbindung des Offiziellen von seinen Pflichten bei der Veranstaltung müssen die Sportkommissare das Sportgericht über die Entscheidung informieren und den Betroffenen zur weiteren Bestrafung melden. Das Sportgericht hat zu der Disqualifikation durch die Sportkommissare die folgenden Strafen zu verhängen:

<table>
<tr><th colspan="2"></th><th>1. Verstoß</th><th>2. Verstoß</th><th>3. Verstoß</th><th>4. Verstoß</th></tr>
<tr><td rowspan="4">Ergebnis des Bestätigungs-Tests</td><td>Bis zu und einschl. als 0,10 km/L</td><td>Keine Suspendierung</td><td>Suspendierung für einen Monat</td><td>Suspendierung für drei Monate</td><td rowspan="5">Suspendierung für vier Jahre</td></tr>
<tr><td>Mehr als 0,10 mg/L bis zu und einschl. 0,25 km/L</td><td>Suspendierung für einen Monat</td><td>Suspendierung für zwei Monate</td><td>Suspendierung für sechs Monate</td></tr>
<tr><td>Mehr als 0,25 mg/L bis zu und einschl. 0,4 mg/L</td><td>Suspendierung für zwei Monate</td><td>Suspendierung für vier Monate</td><td>Suspendierung für ein Jahr</td></tr>
<tr><td>Über 0,4 mg/L</td><td rowspan="3">Suspendierung für drei Monate</td><td rowspan="3">Suspendierung für sechs Monate</td><td rowspan="3">Suspendierung für zwei Jahre</td></tr>
<tr><td colspan="2">Verweigerung, sich dem Test zu unterziehen</td></tr>
<tr><td colspan="2">Absichtliches Nichtbeachten der Anweisungen des mit dem Atemalkoholtest beauftragen Technikers</td></tr>
</table>

5.2.2
Die Strafen für die zweiten, dritten und vierten Verstöße müssen unabhängig von der(den) Strafe(n) für den(die) vorherigen Verstoß (Verstöße) angewendet werden.

5.2.3
Zum Zwecke der Auferlegung von Strafen gemäß Artikel 5.2 werden lediglich die vorhergehenden Verstöße gegen die Bestimmungen, die innerhalb der drei Jahre vor dem neuen positiven Ergebnis des Bestätigungstests begangen wurden, in Betracht gezogen.

5.3 Entscheidungen gemäß vorliegenden Bestimmungen

- sind sofort anwendbar, unabhängig von einer Berufung,

- können mit einer Berufung in Übereinstimmung mit Artikel 15.1 des ISG (Automobilsport) oder Art. 165 DMSG (Motorradsport) angefochten werden (mit der Ausnahme von Entscheidungen, die in Übereinstimmung mit Artikel 3.4 dieser Bestimmungen getroffen wurden und die nicht mit einer Berufung angefochten werden können).

Art. 6 Definitionen

Alkoholkonzentration: Die Alkoholmenge in einem Volumen an ausgeatmeter Luft, ausgedrückt in Milligramm je Liter (mg/L).

Mit dem Atemalkoholtest beauftragter Kontrolleur (BAT): Dies kann der Leitende Arzt oder Sportkommissar sowie Personal der NADA sein oder eine andere Person, an welchen der Leitende Arzt/Sportkommissar diese Aufgabe delegiert hat.

Alkoholtestgerät: Ein Gerät, das durch den DMSB zur Verfügung gestellt, gewartet und kalibriert wird und das die Möglichkeit aufweist, eine quantitative Messung der Alkoholkonzentration durch eine Atemluftprobe zu ermitteln.

Chaperone: Eine Person, die durch die NADA oder DMSB geschult und autorisiert ist, während eines Tests bestimmte Aufgaben zu erfüllen, wie unter anderem zum Beispiel die Begleitung und Beobachtung des Fahrers oder Offiziellen zwischen dem Screening-Test und dem Bestätigungs-Test.

Bestätigungs-Test: Ein zweiter Test unter Verwendung eines Alkoholtestgerätes, der nach einem positiven Screening-Test durchgeführt wird.

Fahrer: Jeder Fahrer, Beifahrer oder Mitfahrer, der an dem Wettbewerb teilnimmt.

Fahraktivität: Die Zeitspanne, innerhalb derer ein Fahrer sein Automobil oder Motorrad während eines Wettbewerbs fahren darf.

Negatives Ergebnis: Ein Ergebnis, das nach Abzug einer Toleranz von 0,02 mg/L gleich 0,0 mg/L ist.

Positives Ergebnis: Ein Ergebnis, das nach Abzug einer Toleranz von 0,02 mg/L höher ist als 0,0 mg/L.

Screening-Test: Ein erster Test unter Verwendung eines Alkoholtestgerätes, das quantitative Daten über die Alkoholkonzentration ermittelt.

Test: Das Verfahren, das unter Verwendung eines Alkoholtestgerätes durchgeführt wird, um eine quantitative Messung der Alkoholkonzentration zu erhalten.

Testformular: Ein von dem DMSB zur Verfügung gestelltes Formular, das von dem BAT ausgefüllt wird und das verwendet wird, falls der 1. Test ein positives Ergebnis aufweist. In ihm sind insbesondere aufgeführt die Uhrzeit und der Ort des Tests, der Name des Fahrers oder Offiziellen, das Ergebnis des Screening- und des Bestätigungs-Tests sowie die Unterschrift des Fahrers oder Offiziellen, des mit dem Atemalkoholtest beauftragten Technikers und gegebenenfalls des Chaperones, zusätzlich zu eventuellen Anmerkungen durch eine dieser Personen.

Bestimmungen zur Anti-Manipulation von Wettbewerben

Stand: 01.01.2026

Artikel 1 Verbindlichkeit für folgende Personen

Die Regularien zur Prävention von Wettbewerbsmanipulation sind für nachstehend benannte natürliche und juristische Personen verbindlich:

- Alle Inhaber einer Lizenz und jede Person, die im Namen des Lizenzinhabers an einem Wettbewerb oder einer Meisterschaft teilnimmt oder in deren Zusammenhang Dienste verrichtet, insbesondere einschließlich seiner direkten oder indirekten Mitarbeiter, Mechaniker, Berater, Dienstleister,
- das gesamte Veranstaltungspersonal eines im internationalen (FIA/FIM/FIME) oder nationalen Sportkalender (DMSB) eingetragenen Wettbewerbes,
- Trainer, Athletenbetreuer und sonstige Teamoffizielle sowie medizinisches und paramedizinisches Personal,
- offizielle Funktionsträger von Vereinen und Verbänden, Promotoren, die mittelbar und unmittelbar Einfluss auf Wettbewerbe nehmen können und mit dem aktiven Motorsportgeschehen und/oder dessen Organisation, Durchführung oder Leitung selbst oder im Auftrag betraut sind,
- ehrenamtliche und hauptberufliche Mitarbeiter/Funktionsträger des DMSB und der DMSB-Mitgliedsorganisationen, die über Wissen und Kenntnis von und über Sportler, Wettbewerbe o.Ä. verfügen.

Artikel 2 Wettbewerb

Ein Wettbewerb oder Wettkampf bezeichnet jeden Sportwettbewerb, jede Meisterschaft, jede Veranstaltung oder Spiel, die unter den sportlichen Verantwortungsbereich des DMSB oder einer Mitgliedsorganisation des DMSB fällt.

Artikel 3 Sportwette

Eine Sportwette ist eine kommerziell, über einen Wettanbieter/Buchmacher geschlossene Wette, bei der direkt oder indirekt Geld auf das Eintreten oder Nicht-Eintreten eines Sportergebnisses oder -ereignisses gesetzt wird, in der Hoffnung, durch die Vorhersage des Ergebnisses einer unvorhersagbaren zukünftigen Veranstaltung in Zusammenhang mit einem Wettbewerb eine Geldsumme zu gewinnen.

Artikel 4 Vorteil

Ein Vorteil ist jede auch nur vorübergehende Zuwendung materieller oder immaterieller Art (Gelder, Geschenke oder andere Nützlichkeiten, einschließlich potenzieller Gewinne als Ergebnis einer Sportwette), die nicht auf einem durchsetzbaren Rechtsanspruch beruht und die Situation des Empfängers wirtschaftlich, rechtlich und/oder persönlich verbessert.

Artikel 5 Insiderwissen

Insiderwissen umfasst Informationen, die im Zusammenhang mit einem Wettbewerb stehen und über die eine Person verfügt, welche diese ausschließlich aufgrund ihrer Position im Zusammenhang mit dem Motorsport oder eines Wettbewerbs erhalten hat. Kein Insiderwissen liegt vor, wenn diese Information bereits zuvor veröffentlicht oder öffentlich bekannt war, sie einer interessierten Öffentlichkeit leicht zugänglich ist oder sie in Übereinstimmung mit den Bestimmungen zu dem entsprechenden Wettbewerb offengelegt wurde.

Artikel 6 Verbot von Manipulation

Es ist untersagt, auf den Verlauf und/oder das Ergebnis eines Wettbewerbs in unsportlicher, wettbewerbswidriger und regelwidriger Weise einzuwirken oder durch wissentlich falsche Entscheidungen Einfluss zu nehmen. Der Wettbewerb oder einzelne Ereignisse des Wettbewerbs dürfen nicht vorsätzlich verfälscht werden, um sich oder Dritten einen monetären Vorteil zu verschaffen oder andere Gegenleistungen zu erhalten. Gleichermaßen verboten ist das Fordern, Sich-Versprechen-Lassen und Annehmen von Vorteilen als Gegenleistung für eine Manipulationshandlung mit Bezug zu einer oder mehreren Sportwetten.

Artikel 7 Verbot von Sportwetten

Für die Wahrung der Unabhängigkeit des sportlichen Wettbewerbs besteht ein Wettverbot.
Allen im Anwendungsbereich erläuterten Personengruppen unter Artikel 1 ist es untersagt, weder direkt noch über eine Mittelsperson, an Sportwetten in Zusammenhang mit einem Wettbewerb beteiligt zu sein, sofern dieser in den betreffenden Wettbewerb eingebunden ist, insbesondere durch Teilnahme oder wenn er auf irgendeine andere Art und Weise mit dem Wettbewerb in Verbindung steht.

Artikel 8 Verbot der Weitergabe von Insiderwissen

Nicht frei zugängliche Informationen oder Insiderwissen, wie unter Artikel 5 definiert, darf nicht an Dritte weitergegeben werden. Verboten ist zudem das Nutzen von Insiderwissen für eigene Zwecke, z.B. für Sportwetten, jegliche Form von Manipulation oder den Erhalt eines Vorteils durch die Gewährung von Sonderwissen an Dritte, die einem aufgrund einer Position oder Tätigkeit innerhalb des DMSB bekannt sind.

Artikel 9 Berichtspflicht

(1) Alle im Anwendungsbereich unter Artikel 1 erläuterten Personengruppen sind verpflichtet, dem DMSB für Wettbewerbe in seinem Zuständigkeitsbereich unverzüglich Bericht zu erstatten über irgendeine verdächtige Aktivität, einen verdächtigen Zwischenfall oder über irgendeinen Hinweis oder Versuch, der als ein Verstoß gegen die Bestimmungen zu der Manipulation von Wettbewerben angesehen werden könnte.

(2) Der DMSB muss gegebenenfalls die für den Kampf gegen die Manipulation von Wettbewerben zuständige nationalen Verwaltungsbehörden sowie gegebenenfalls die FIA, FIM und FIME informieren.

Artikel 10 Untersuchung von Verstößen

Die Person, der ein Vergehen gegen diese Regularien vorgeworfen wird, muss über die Verstöße, die begangen worden sein sollen - Einzelheiten zu den mutmaßlichen Handlungen und/oder Unterlassungen - sowie den Umfang möglicher Sanktionen informiert werden.

Artikel 11 Vertraulichkeit

Der Grundsatz der Vertraulichkeit muss vom DMSB während des gesamten Verfahrens strikt eingehalten werden. Informationen sollten nur mit Einrichtungen/Institutionen/Personengruppen getauscht werden, die erforderlich sind.

Artikel 12 Sanktionen

Jeder Verstoß oder versuchte Verstoß gegen die vorstehend aufgeführten Pflichten führen zu entsprechenden und angemessenen Sanktionen gem. Satzung und Rechts- und Verfahrensordnung. Bei der Festlegung der anwendbaren angemessenen Sanktionen berücksichtigt der DMSB alle erschwerenden und mildernden Umstände und legt in der schriftlichen Entscheidung die Auswirkungen solcher Umstände auf die endgültige Sanktion dar. Erhebliche Unterstützung, die zur Aufdeckung oder Feststellung eines zu ahndenden Verstoßes durch die eine andere Person führt, kann die zu verhängende Sanktion einer Person verringern.

DMSB-Ethikkodex

§ 1 Allgemeines

Der DMSB erkennt seine besondere Verantwortung für den Schutz der Integrität und des Rufs des Motorsports in Deutschland. Die im folgenden Ethikkodex definierten Werte und Grundsätze bestimmen das Verhalten und den Umgang innerhalb des DMSB und gegenüber Außenstehenden. Der DMSB-Ethikkodex ist für lizenzierte natürliche und bei juristischen Personen deren jeweiligen gesetzlichen Vertreter, Mitglieder der Organe und Kommissionen, haupt- und ehrenamtliche Mitarbeiter*innen sowie Mitglieder des DMSB verbindlich.

§ 2 Würde, Toleranz und Respekt

(1) Der Schutz der persönlichen Würde und der Persönlichkeitsrechte der Einzelperson ist ein grundlegender Anspruch des DMSB. Toleranz, loyales Verhalten und gegenseitige Wertschätzung sind die Grundlage für ein vertrauensvolles Miteinander.

(2) Rassistische Diskriminierung oder Diskriminierung auf Grund von Nationalität oder Migrationsgeschichte, sozialer Herkunft, Religion, Weltanschauung, Alter, Geschlecht und/oder geschlechtlichen Identität, sexuellen Identität oder Behinderung ist unzulässig. Belästigungen und physische, psychische oder sexualisierte Gewalt werden nicht toleriert.

(3) Handlungen, die in irgendeiner Form die physische oder psychische Integrität der Teilnehmer an Aktivitäten, die unter dem Dach des DMSB stattfinden, verletzen, werden nicht toleriert. Verstöße gegen die Anti-Doping-Bestimmungen des DMSB sind strikt verboten.

§ 3 Integrität

(1) Integrität setzt eine objektive und unabhängige Entscheidungsfindung voraus. Wenn Interessenkonflikte entstehen, sind diese von der betroffenen Person offenzulegen. Private Interessen und die Interessen des DMSB sind strikt zu trennen. Wenn persönliche Interessen im Rahmen einer Aufgaben- oder Entscheidungszuweisung berührt werden könnten, ist dies offenzulegen. Es wird dann eine und eine transparente Entscheidung herbeizuführen, ob die Zuweisung weiter möglich ist oder einer anderen Person übertragen wird.

(2) Geschenke und sonstige materielle und ideelle Vorteile dürfen nur im vorgegebenen Rahmen in transparenter Weise angenommen oder gewährt werden. Es muss sichergestellt sein, dass keine unzulässige Beeinflussung von Entscheidungsträgern erfolgt. Eine Annahme von Geldgeschenken ist grundsätzlich nicht erlaubt.
Einladungen jeglicher Art müssen angemessen sein und im Rahmen der üblichen Zusammenarbeit stattfinden. Entscheidend ist stets, dass die Einladung einem Geschäftszweck oder der Repräsentation dient und der Eindruck einer unzulässigen Beeinflussung ausgeschlossen ist.

§ 4 Nachhaltigkeit und Verantwortung für die Zukunft

Der DMSB verpflichtet sich im Interesse der Zukunftssicherung für nachfolgende Generationen zu einer nachhaltigen Verbandspolitik. Sie soll die Achtung der Umwelt, ökonomische Anforderungen und gesellschaftliche Aspekte angemessen in Ausgleich bringen.

§ 5 Regeltreue und Transparenz

(1) Regeltreue und Fairplay sind wesentliche Elemente im Motorsport. Geltende Gesetze sowie interne und externe Richtlinien und Regeln sind einzuhalten. Rechts- und Pflichtverstöße werden vom DMSB konsequent verfolgt und mit entsprechenden Maßnahmen geahndet.

(2) Alle für den DMSB und dessen Aufgaben relevanten Entscheidungsprozesse sowie die zugrunde gelegten Fakten werden mit größtmöglicher Transparenz und Sorgfalt behandelt. Dies betrifft insbesondere alle finanziellen und personellen Entscheidungen. Vertraulichkeit sowie datenschutzrechtliche Vorgaben sind dabei zu beachten.

§ 6 Ehrenamt

Das Ehrenamt ist für den Motorsport auf allen Vereinsebenen von unverzichtbarer Bedeutung, insbesondere im Breitensport und in der Nachwuchsarbeit. Die Organisation des Motorsports lebt vom Ehrenamt. Der DMSB fördert und unterstützt ehrenamtliches Engagement als maßgeblichen vereinskulturellen und ökonomischen Wertbeitrag für den Sport.

§ 7 Vertraulichkeit

Ehrenamtlich für den DMSB tätige Personen sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des DMSB sind gehalten, alle ihnen in Ausübung ihrer Funktion mitgeteilten Informationen als Ausdruck der Loyalität vertraulich oder geheim zu behandeln. Jede Weitergabe von Informationen oder Meinungen muss in Übereinstimmung mit den Grundsätzen und Anweisungen des DMSB erfolgen.

§ 8 Sanktionen

Jeder Verstoß gegen eine Rechtsvorschrift und/oder interne Richtlinien ist aufzugreifen, um eine konsequente Handhabung sicher zu stellen. Dabei kann in leichteren Fällen von einer Sanktion abgesehen werden, wenn ein bloßer Hinweis auf einen Verstoß als ausreichend für künftige Einhaltungen der Vorgabe erachtet wird.
Jede Sanktion muss dem Maßstab der Verhältnismäßigkeit genügen und sich an diesem messen lassen.

§ 9 Änderungen des Ethikkodex

Änderungen zu vorliegendem Ethikkodex können ausschließlich durch das DMSB-Präsidium beschlossen werden.

Stand: 01.01.2026

Handbuch MOTORRADSPORT 2026 – Roter Teil

Motorradsportgesetz, Lizenzbestimmungen und DMSB-Prädikate

INHALT

Deutsches Motorradsport-Gesetz (DMSG) des DMSB	Roter Teil Seite 2
DMSB-Motorradsport-Lizenzbestimmungen	Roter Teil Seite 42
DMSB-Motorradsport-Prädikate	Roter Teil Seite 71
Allgemeine Prädikatsbestimmungen	Roter Teil Seite 73
Straßensport	
IDM - Internationale Deutsche Motorradmeisterschaft	Roter Teil Seite 77
IDM - Internationale Deutsche Markenmeisterschaft	Roter Teil Seite 79
Deutsche Langstrecken Meisterschaft (DLM)/ Deutscher Langstrecken-Cup (DLC)	Roter Teil Seite 81
Deutsche Historische Motorrad-Meisterschaft (DHM)	Roter Teil Seite 87
dmsj – Deutsche Mini-Bike-Meisterschaft	Roter Teil Seite 92
dmsj – Deutsche Jugend Pocket-Bike-Meisterschaft	Roter Teil Seite 94
SuperMoto	
DMSB-SuperMoto-Prädikatsbestimmungen	Roter Teil Seite 96
dmsj – Deutsche Jugend-SuperMoto-Meisterschaft	Roter Teil Seite 100
Motocross	
DMSB-Motorcross-Prädikatsbestimmungen	Roter Teil Seite 103
dmsj – Deutsche Jugend Motocross Meisterschaft	Roter Teil Seite 109
Trial	
DMSB-Trial-Prädikatsbestimmungen	Roter Teil Seite 114
Deutscher Hallen-Trial-Pokal	Roter Teil Seite 118
dmsj- Deutsche Jugend-Trial-Meisterschaft	Roter Teil Seite 121
Enduro	
DMSB-Enduro-Prädikatsbestimmungen	Roter Teil Seite 124
Bahnsport	
Deutsche Speedway-Meisterschaft (DSP)	Roter Teil Seite 133
Deutsche Speedway-U21-Meisterschaft	Roter Teil Seite 135
Deutsche Speedway-Mannschaftsmeisterschaft 1. Bundesliga	Roter Teil Seite 137
Deutsche Ice-Speedway-Meisterschaft	Roter Teil Seite 142
Deutscher Speedway-Paar-Cup (SPC)	Roter Teil Seite 143
Deutscher Speedway-Mannschaftspokal 2. Bundesliga	Roter Teil Seite 144
Deutsche Langbahn-Meisterschaft Solo / Seitenwagen (LBM)	Roter Teil Seite 149
Deutscher Langbahn-Pokal Solo / Seitenwagen	Roter Teil Seite 153
dmsj – Deutsche Jugend-Bahnsport-Meisterschaft	Roter Teil Seite 156
Motoball	
Deutsche Motoball-Meisterschaft (DMM)	Roter Teil Seite 159
Deutsche Motoball-Meisterschaft Junioren (DMM)	Roter Teil Seite 176

Deutsches Motorrad-Sportgesetz (DMSG) des DMSB 2026

Stand: 07.01.2026

Inhalt:

I. Allgemeine Grundsätze – Sportbefugnisse
II. Bezeichnungen
III. Veranstaltungen – Wettbewerbe
IV. Durchführung von Wettbewerben
V. Rekorde
VI. Registrierung der Fahrer, Beifahrer und Bewerber
VII. Motorräder – Werbung
VIII. Sportwarte
IX. Ahndung von Verstößen, Strafmaßnahmen
X. Proteste, Berufungen

I. Allgemeine Grundsätze – Sportbefugnisse

Art. 1 Nationale Regelung des Motorradsportes

Der DMSB – Deutscher Motor Sport Bund e.V. übt die Sporthoheit für den Automobil- und Motorradsport in der Bundesrepublik Deutschland aus und vertritt den deutschen Automobil- und Motorradsport als Mitglied im DOSB (Deutscher Olympischer Sportbund), in der FIA (Fédération Internationale de l'Automobile), der FIM (Fédération Internationale de Motocyclisme) und der FIM-Europe.
Der DMSB hat das ausschließliche Recht, in allen Disziplinen des Motorradsports internationale und nationale Deutsche Meisterschaften, DMSB-Meisterschaften, DMSB-Pokale und DMSB-Cups auszuschreiben und diese Titel zu vergeben, sowie darüber zu entscheiden, welche Rennen die Voraussetzungen erfüllen, um als Wertungsläufe zu diesen Titeln, als auch zu Markenpokalen anerkannt und mit dem entsprechenden Prädikat versehen zu werden und diese zu genehmigen.
Diese Berechtigung hat der DMSB für den Motorradsport in Deutschland durch die FIM und die FIM-Europe durch Anerkennung verliehen bekommen.
Der DMSB ist Inhaber der Rechte an dem von ihm in den jeweiligen Motorradklassen ausgeschriebenen Prädikat „Internationale Deutsche Meisterschaft", „Deutsche Meisterschaft" sowie der oben aufgeführten Titel.
Das Recht über Medienrechte, d.h. Rundfunkrechte (Fernsehen, Hörfunk etc.) sowie über andere Bild- und Tonträger, künftige technische Einrichtungen jeder Art (Online, Internet etc.) und in jeder Programm- und Verwertungsform weltweit von Läufen, zu den vom DMSB ausgeschriebenen Deutschen Meisterschaften/DMSB-Meisterschaften/DMSB-Cups/DMSB-Pokalen Verträge zu schließen, steht dem DMSB zu. Dies gilt auch für alle anderen Serien mit DMSB-Prädikat, ausgenommen Serien denen gemäß § 2 Ziff. 4 d der Satzung des DMSB ein Prädikat des DMSB erteilt wird.
Diese Festlegungen gelten auch für Serienwettbewerbe und Läufe/Rennen zu Serienwettbewerben, die im Rahmen von durch den DMSB-genehmigten Veranstaltungen zur Durchführung kommen, soweit es sich hier nicht um Wettbewerbe bzw. Läufe/Rennen handelt, die von einem der Trägervereine ausgeschrieben wurden.
Die gleichen Festlegungen gelten für internationale Meisterschaftsläufe der FIM/ FIM-Europe, die dem DMSB von der FIM/FIM-Europe übertragen wurden, soweit für diese die Rechte von der FIM/ FIM-Europe nicht selbst wahrgenommen werden.
Unbeschadet der Rechte des DMSB haben die Trägervereine das Recht, in sämtlichen Klassen eigene Serien auszuschreiben, die nicht zu einem nationalen Meisterschaftstitel führen und deshalb auch nicht in Konkurrenz zu bestehenden DMSB-Prädikaten treten. Die TV- und Vermarktungsrechte an diesen Serien stehen ausschließlich dem ausschreibenden Trägerverein zu.
Die Tätigkeit des DMSB, seine Beziehungen zu den vorgenannten Organisationen, die Wahl bzw. Berufung der Mitglieder seiner Organe und Gremien beruhen auf der von der Mitgliederversammlung des DMSB verabschiedeten Satzung.

Art. 2 Deutsches Motorrad-Sportgesetz

Zur Ausübung seiner Vollmachten und Erfüllung seiner Aufgaben hat der DMSB das „Deutsche Motorrad-Sportgesetz“ auf der Grundlage des FIM-Sportgesetzes aufgestellt. Die sportgesetzlichen Bestimmungen, Verfahrensordnungen, Reglements und Umweltrichtlinien des DMSB sowie der FIM/FIM-Europe sind bei der Organisation der Motorradsportveranstaltungen zu beachten und müssen von allen am Motorradsport im Zuständigkeitsbereich des DMSB-Beteiligten eingehalten werden.
Soweit die Sportgesetze, Verfahrensordnungen, Reglements der FIM/FIM-Europe anzuwenden sind (FIM-/FIM-Europe Meisterschaften, Preiswettbewerbe, internationale Veranstaltungen etc.), gehen diese den Regelungen des DMSB vor.

Art. 3 Aufgaben und Befugnisse des DMSB

Die wesentlichen Aufgaben und Befugnissen des DMSB sind in der Satzung des DMSB und in dem FIM-Sporting Code dargestellt. Weitere wesentliche Aufgaben und Befugnisse sind:
Erstellung und Veröffentlichung des nationalen Motorradsport-Terminkalenders;
Ausschreibung von Prädikatswettbewerben in den verschiedenen Motorradsportdisziplinen auf nationaler Ebene sowie Genehmigung sonstiger Serien-Wettbewerbe;
Prüfung und Genehmigung der Veranstaltungsausschreibungen sowie das Versagen von Veranstaltungen bzw. Wettbewerben, die den sportgesetzlichen Bestimmungen nicht entsprechen;
Homologation von Renn- bzw. Wettbewerbsstrecken und Bahnen;
Prüfung und Bestätigung der bei Veranstaltungen bzw. Rekordversuchen erzielten Resultate;
Registrierung von Fahrern/Beifahrern, Bewerbern, Industrie- und Renndiensten, Offiziellen und Veranstaltern sowie sonstigen am Motorradsport direkt oder indirekt beteiligten Personen, Firmen und Organisationen, ggf. verbunden mit der Ausgabe von Lizenzen und/oder Ausweisen an diesen Personenkreis;
Erteilung der Erlaubnis zur Beteiligung an FIM- und FIM-Europe Prädikatswettbewerben sowie an Veranstaltungen im Ausland;
Regelung des Ausbildungswesens für Sportwarte;
Ausübung der nationalen Verbandsgerichtsbarkeit;
Erhebung von Gebühren (gemäß DMSB-/FIM-/ FIM-Europe Gebührenübersicht);
Entsenden von DMSB Observern sowie lizenzierten Sportwarten zur Überwachung und Prüfung der Einhaltung von Sicherheits- und Umweltauflagen sowie sonstiger Bestimmungen während Veranstaltungen;

Art. 4 Überwachungsrecht des DMSB

Der DMSB hat das Recht, alle Veranstaltungen, die nach dem Deutschen Motorrad-Sportgesetz organisiert sind, zu überwachen.
Die verantwortlichen Sportwarte sind gehalten, etwaigen Hinweisen des DMSB nachzugehen und die notwendigen Maßnahmen zu treffen.
Durch den DMSB autorisierte Personen weisen sich durch eine Lizenz des DMSB aus. Bei entsprechender Legitimation sind sie berechtigt, unter Beachtung und Einhaltung bestehender Sicherheitsbestimmungen sämtliche Absperrungen zu passieren und ungehindert jeden Platz (Rennbüro, abgesperrte Bahn, Rennstrecke, Fahrerlager, Boxen, Zeitnehmerhaus, Parkplätze, Tribünen usw.) zu betreten.

Art. 4.1 Unbemannte Fluggeräte

Aus Sicherheitsgründen ist der Einsatz von unbemannten Fluggeräten (z.B. Drohnen/Mikrokopter) im Rahmen von Motorsportveranstaltungen grundsätzlich verboten. Der DMSB behält sich bei Zuwiderhandlung eine Ahndung des Verstoßes durch das DMSB-Sportgericht vor.
Der Veranstalter kann eigenverantwortlich unter Berücksichtigung der gesetzlichen Anforderungen und Bestimmungen Ausnahmen erteilen. Die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung, zum Einsatz von unbemannten Fluggeräten soll grundsätzlich vor Veranstaltungsbeginn dem DMSB gegenüber schriftlich angezeigt werden.

II. Bezeichnungen

Art. 5 Abkürzungen

FIM	– Fédération Internationale de Motocyclisme (Internationaler Motorradverband)
FIM-Europe	– Fédération Internationale de Motocyclisme Europe (Europäischer Motorradverband)
FMN	– Fédération Motocyclisme National (Nationale Mitglieds-Föderation der FIM/ FIM-Europe)
FMNR	– Fédération Motocyclisme National Responsable (ausrichtende Nationale Mitglieds- Föderation der FIM/ FIM-Europe)

Organisationen und Kommissionen der FIM

BD	– Board of Directors / Präsidium
CAP	– Public Affaires Commission / Kommission für öffentl. Straßenverkehr und Straßensicherheit
CCI	– Internal Auditors / Internes Controling
CCR	– Commission of Circuit Racing/ Straßenrennsport-Kommission
CCP	– Track Racing Commission / Bahnsport-Kommission
CEN	– Enduro Commission / Enduro-Kommission
CFM	– Commission for Women in Motorcycling / Kommission für Frauen im Motorradsport
CID	– Internationial Sustainability Commission / Umwelt-Kommission
CJI	– International Commission of Judges / Juristische Kommission
CMI	– International Medical Commission/ Ärzte-Kommission
CMS	– Motocross Commission / Motocross-Kommission
CRT	– Cross-Country Rallies Commission
CTI	– International Technical Commision/ Technische Kommission
CTL	– Touring and Leisure Commission / Tourensport-Kommission
CTR	–Trial Commission / Trial-Kommission

Funktionen

FL	= Fahrtleiter
LRA	= Leitender Rennarzt
LS	= Leiter der Streckensicherung
PSK	= Pflicht-Sportkommissar
PTK	= Pflicht-Technischer Kommissar
RL	= Rennleiter
RD	= Race Director
SK	= Sportkommissar
SR	= Schiedsrichter
TK	= Technischer Kommissar
VS	= Veranstaltungssekretär
ZK	= Zeitnahme-Kommissar/Zeitnehmer
UB	= Umweltbeauftragter

Status von Veranstaltungen bzw. Klassen

CS	= Clubsport
E	= Europa-offen
EM	= Europameisterschaft
GP	= Grand Prix / Weltmeisterschaft
I	= International
N	= National
NB	= National B
WM	= Weltmeisterschaft

Art. 6 Motorrad

Ein Motorrad ist ein mechanisch angetriebenes Fahrzeug mit weniger als 4 Rädern, die alle mit dem Boden Berührung haben. Quads gelten jedoch auch als Motorrad i.S.d. Gesetzes. Die Klasseneinteilung ergibt sich aus den disziplinspezifischen Wettbewerbsbestimmungen.

Art. 7 Motorsportveranstaltungen

(1) Der DMSB-Motorradsport umfasst im Grundsatz folgenden Disziplinen/Veranstaltungen:
- Bahnsport
- Drag Racing
- E-Bike
- Enduro
- Mini Moto
- Motoball
- Motocross
- Straßensport
- SuperMoto
- Trial

(2) Als DMSB-genehmigungspflichtige Motorsportveranstaltungen gelten grundsätzlich Rennen jeder Art, Leistungsprüfungen, Rekordversuche und Motoballspiele, sofern sie nicht unter (4) oder (5) fallen.

(3) DMSB-genehmigungspflichtige Veranstaltungen bzw. verschiedene Klassen können wie folgt ausgeschrieben werden:
- International
- Europa-offen
- National
- National B

(4) Clubsport-Veranstaltungen
Der Clubsport ist an die DMSB-Trägervereine und die sonstigen Motorsportverbände und sonstigen Mitglieder delegiert. Veranstaltungen oder Disziplinen, deren Charakteristik ganz oder teilweise in den Wettbewerbsbestimmungen des DMSB geregelt ist, müssen im Grundsatz als Clubsport durchgeführt werden. Unabhängig von der Bezeichnung der Veranstaltung oder der Disziplin sind diese nach den entsprechenden Clubsport-Bestimmungen (DMSB-Rahmenausschreibung und Grundausschreibungen) durchzuführen. Clubsport Veranstaltungen sind lizenzpflichtig; ausschließlich DMSB-Lizenzen sind zulässig.

(5) Lizenzfreie Breitensport-Veranstaltungen
Der lizenzfreie Breitensport wird von den DMSB-Trägervereinen (ADAC, AvD und DMV), sonstigem Mitgliedsverband (ADMV), und sonstigen Mitgliedern (ACV, PCD, VFV) sowie fünfzehn Landesmotorsportfachverbänden geregelt.
Veranstaltungen oder Disziplinen, die in den Wettbewerbsbestimmungen des DMSB nicht geregelt sind, fallen in den Bereich des lizenzfreien Breitensports. Lizenzinhabern des DMSB ist eine Teilnahme am lizenzfreien Breitensport nicht untersagt (die Unfallversicherung der DMSB-Lizenz schließt den lizenzfreien Breitensport nicht ein).

Art. 8 International offene Veranstaltungen

Offen für Teilnehmer mit einer Lizenz einer FIM-Mitgliedsorganisation. Die Veranstaltung muss im FIM International Open Calendar und DMSB-Online-Motorsportkalender eingetragen sein. Sie kann zusätzlich auch im FIM Europe Open Calendar eingetragen werden.
Im Rahmen einer internationalen Veranstaltung können auch Europa-offene oder nationale Wettbewerbe/Klassen durchgeführt werden.
Die Einbeziehung der Bezeichnung „international“ in den Titel der Veranstaltung ist hier zulässig.

Art. 9 Europa-offene Veranstaltungen

Offen für Teilnehmer die im Besitz einer Lizenz und Startgenehmigung einer FIM-Mitgliedsorganisation oder CONU-Lizenz sind. Die Veranstaltung muss im FIM Europe Open Calendar und DMSB-Online-Motorsportkalender eingetragen sein.
Im Rahmen einer Europa-offenen Veranstaltung können auch nationale Wettbewerbe/Klassen durchgeführt werden.

Art. 10 Nationale Veranstaltung

Offen für Teilnehmer mit einer DMSB-Lizenz. Die Veranstaltung muss im nationalen Sportkalender des DMSB eingetragen sein.

Art. 11 Prädikatsveranstaltung

Prädikatsveranstaltungen können sein:

- FIM- (Weltmeisterschaft) oder FIM Europe (Europameisterschaft) Meisterschafts-Veranstaltungen. Hier sind zusätzlich zur DMSB-Lizenz entsprechende FIM- oder FIM Europe Meisterschaftslizenzen erforderlich.
- (Internationale) Deutsche Meisterschaften (Level 1)
- dmsj – Deutsche Jugend/ Junioren-Meisterschaften (dmsj-Level 1)
- Deutsche Cups (Level 2)
- dmsj – Deutsche Jugend-Cups (dmsj-Level 2)
- Deutsche Pokale (Level 3)

Art. 12 Reservierte nationale Veranstaltung

Eine reservierte nationale Veranstaltung ist ein Wettbewerb, an dem nur Inhaber einer vom DMSB ausgestellten Fahrer/Beifahrer-Lizenz teilnehmen können, die die besonderen Bedingungen der Ausschreibung erfüllen, z. B. reserviert für Mitglieder des veranstaltenden Clubs, für Privatfahrer, Werksfahrer oder für namentlich genannte Teilnehmer, usw.
Eine Genehmigung wird nur in Ausnahmefällen erteilt.

Art. 13 Veranstaltungstitel

Veranstaltungstitel sowie etwaige Untertitel müssen aus der Ausschreibung ersichtlich sein und bedürfen der Zustimmung des DMSB.
Die in Art. 8 aufgeführten Einschränkungen sind zu beachten.
Irreführende oder mit Prädikatsbezeichnungen kollidierende Titel oder Untertitel und / oder eine Propagierung unterschiedlicher Titel oder Untertitel auf den verschiedenen offiziellen Veranstaltungsunterlagen (Ausschreibung, Programm, Handzettel, Plakate etc.) sind nicht erlaubt.

Art. 14 Veranstalter

„Veranstalter“ ist ein FMN, oder eine andere motorsportliche Vereinigung, die eine Veranstaltung verantwortlich plant, organisiert und durchführt.

Art. 15 Genehmigung

Durch die Veranstaltungsgenehmigung wird dem Veranstalter gestattet, eine Sportveranstaltung entsprechend der von ihm erstellten Ausschreibung zu organisieren und durchzuführen.

Art. 16 Ausschreibung

Die Ausschreibung ist unter Beachtung der FIM- oder FIM-Europe Reglements bzw. DMSB-Bestimmungen und -Richtlinien zu erstellen. Sie darf erst nach Genehmigung durch den DMSB, die Trägervereine oder die Sportabteilung der Trägervereine herausgegeben werden.

Art. 17 Sportwarte

Es wird zwischen aufsichtsführenden (überwachend tätigen) und vollziehenden (exekutiv tätigen) Sportwarten unterschieden.
Zu den aufsichtsführenden Sportwarten gehören die Sportkommissare und die Technischen-Kommissare, wobei die Technischen-Kommissare und der Schiedsrichter auch exekutiv tätig werden können.
Zu den vollziehenden Sportwarten gehören der Renn-/Fahrtleiter und Race Director sowie alle Funktionäre, die ihnen unterstehen bzw. sie bei der Durchführung der Veranstaltung unterstützen, wie z. B. Leiter der Streckensicherung, lizenzierter Leitender Rennarzt, Zeitnehmer, lizenzierte Sportwarte der Streckensicherung und mit Einschränkungen die Technischen Kommissare
Eine über die vorstehenden Festlegungen hinausgehende Koppelung von Funktionen unterschiedlicher Bereiche (überwachend / exekutiv) im Rahmen einer Veranstaltung ist nicht statthaft.

Art. 18 Jury

Die Jury wird von den Sportkommissaren bzw. dem Sportkommissar im Zusammenwirken mit dem Schiedsrichter einer Veranstaltung gebildet.

Art. 19 Sportkommissar/Schiedsrichter

In den Artikeln des DMSG wird nur die Bezeichnung „Sportkommissar“ verwendet. Bei Veranstaltungen, für die ein Schiedsrichter eingesetzt wird, umfasst der Begriff „Sportkommissar“ auch den Begriff „Schiedsrichter“.

Art. 20 Renn-/ Fahrtleiter

Der Renn- / Fahrtleiter ist für die Durchführung einer Veranstaltung unter Einhaltung aller zutreffenden Richtlinien und Bestimmungen verantwortlich.

Art. 20.1 Race Director

Für die gesamte Dauer jedes DMSB-Prädikates kann ein Race Director vom DMSB benannt werden. Der Rennleiter arbeitet in permanenter Abstimmung mit dem Race Director. Die vom Race Director veranlassten Anweisungen an die Teilnehmer einer Veranstaltung sind für diese verbindlich.

Art. 21 Fahrer

Fahrer ist die Person, die ein Wettbewerbsmotorrad fährt, der Fahrer muss im Besitz einer gültigen Fahrerlizenz sein.
Diese Fahrerlizenz berechtigt ihn unter Beachtung der in den Veranstaltungsausschreibungen bzw. in den Lizenzbestimmungen getroffenen Festlegungen zur Abgabe von Nennungen für Sportveranstaltungen im Regelungsbereich des DMSB.
Für körperbehinderte Fahrer gelten folgende Bestimmungen: Unabhängig von der Lizenzstufe müssen sich die Fahrer neben der allgemeinen Untersuchung gemäß den Vorgaben der Lizenzbestimmungen des DMSB, einer Untersuchung durch den DMSB-Verbandsarzt oder durch einen vom DMSB-Verbandsarzt benannten Vertreter unterziehen.
In einem damit verbundenen Praxistest auf der Rennstrecke muss der betreffende Fahrer in Anwesenheit eines Rennleiters mit DMSB-Lizenz nachweisen, dass er sein Fahrzeug sicher beherrscht. Behindertengerechte Umbauten des Fahrzeugs müssen vom DMSB freigegeben sein.

Für den Erwerb und Besitz einer Fahrerlizenz sowie deren Nutzung gelten im Übrigen die Lizenzbestimmungen des DMSB.

Art. 21.1 Beifahrer

Beifahrer ist die Person, die im Seitenwagen mitfährt. Beifahrer benötigen ebenfalls eine gültige Lizenz. Im Übrigen gelten die Festlegungen gemäß Art. 21 auch für Beifahrer.

Art. 22 Bewerber

Bewerber ist jede natürliche oder juristische Person, die im Besitz einer Bewerber- oder Herstellerlizenz ist. Diese Bewerber- oder Herstellerlizenz berechtigt den Inhaber, unter Beachtung der zusätzlichen, für die Nutzung von Bewerberlizenzen maßgebenden Bestimmungen des DMSB, zur Abgabe von Nennungen für Fahrer, Beifahrer oder Teams, die unter seiner Bewerbung fahren.
Der Bewerber gilt als Teilnehmer der Veranstaltung.

Art. 23 Strecke bzw. Bahn

Eine Strecke bzw. Bahn ist eine für die Abhaltung von Motorsportveranstaltungen benutzte Anlage bzw. Fahrstrecke (bei Enduro und Trial). Für die Zulassung dieser Strecken bzw. Bahnen gelten die einschlägigen Bestimmungen des DMSB.

Art. 24 Rennen

Ein Rennen ist ein Wettbewerb, bei dem es auf die Erzielung der kürzesten Fahrzeit über eine festgelegte Distanz bzw. auf die Bewältigung der größten Distanz innerhalb einer festgelegten Fahrzeit ankommt.

Art. 25 Leistungsprüfung

Eine Leistungsprüfung ist ein Wettbewerb zur Prüfung der Leistung und Zuverlässigkeit des Motorrades sowie der Geschicklichkeit des Fahrers auf einer vorgeschriebenen Strecke und nach Bedingungen, die in der Ausschreibung festgelegt sein müssen.

Art. 26 Rekord

Ein Rekord ist eine unter Einhaltung der in den internationalen und nationalen Motorrad-Sportgesetzen festgelegten Bedingungen aufgestellte Höchstleistung.

Art. 27 Weltrekord

Ein Weltrekord ist eine innerhalb einer Klasse erzielte und von der FIM anerkannte internationale Höchstleistung.

Art. 28 Nationaler Rekord

Ein nationaler Rekord ist eine innerhalb einer Klasse in der Bundesrepublik Deutschland aufgestellte und vom DMSB anerkannte Höchstleistung, ohne Rücksicht darauf, welcher Nationalität der Bewerber/Fahrer ist.

Art. 29 Lokaler Rekord

Ein lokaler Rekord ist eine auf einer permanenten, vom DMSB zugelassenen Bahn oder Strecke aufgestellte und vom DMSB anerkannte Höchstleistung ohne Rücksicht darauf, welcher Nationalität der Bewerber/Fahrer ist.

Art. 30 Rekordhalter

Rekordhalter ist der oder sind die Fahrer des bei dem Rekord gefahrenen Motorrades.

Art. 31 Protest

Ein Protest ist die förmliche Beschwerde eines Teilnehmers hinsichtlich einer vermeintlichen Unregelmäßigkeit im Zusammenhang mit einer Veranstaltung.

Art. 32 Berufung

Berufung ist ein an das DMSB-Berufungsgericht gerichtetes Rechtsmittel, welches gegen eine Entscheidung der Sportkommissare, des Schiedsrichters, der Jury oder gegen eine Entscheidung des DMSB-Sportgerichtes statthaft ist.
Das Berufungsverfahren wird in Kapitel VII der Rechts- und Verfahrensordnung (RuVO) geregelt. Der in der RuVO verwandte Begriff Sportkommissare bezieht sich auch auf die Schiedsrichter und die Jury.

Art. 33 Disqualifikation

Unter Disqualifikation von der weiteren Teilnahme versteht man das Verbot für eine Person oder einen Kreis von Personen, an einer Veranstaltung, einem Wettbewerb bzw. einem Wettbewerbsteil (Lauf) teilzunehmen, oder das Verbot für ein oder mehrere Motorräder einer bestimmten Marke oder für ein Motorradzubehör, bei einer bestimmten Veranstaltung gefahren oder benutzt zu werden. Eine Disqualifikation kann auch nach Abschluss der Veranstaltung verfügt werden und zieht dann eine Disqualifikation aus dem Ergebnis nach sich.
Eingezahltes Nenngeld verfällt bei einer Disqualifikation dem Veranstalter.

Art. 34 Suspendierung

Suspendierung ist das Verbot für eine Person oder einen Personenkreis (Bewerber, Fahrer / Beifahrer, Helfer, Sportwart) in irgendeiner Eigenschaft an einer Motorrad-Veranstaltung teilzunehmen oder mitzuwirken bzw. eine Funktion im Motorradsport auszuüben oder das Verbot für ein oder mehrere Motorräder einer bestimmten Marke oder für ein Motorradzubehör bzw. für ein Teil der Fahrerausrüstung, bei einem Wettbewerb gefahren oder benutzt zu werden.
Eine Suspendierung macht alle für die Zeit der Suspendierung abgegebenen Nennungen ungültig.

Art. 35 Ausschluss

Der Ausschluss ist eine Suspendierung (Sperre) auf Lebenszeit, die den Verlust jeden Rechts, in irgendeiner Eigenschaft an einem motorsportlichen Wettbewerb teilzunehmen oder mitzuwirken, nach sich zieht.

Art. 36 Höhere Gewalt

Höhere Gewalt ist ein von außen kommendes, unabwendbares und unvorhersehbares Ereignis, das auch durch äußerste Sorgfalt des Betroffenen nicht verhindert werden kann und die Erfüllung vertraglicher Pflichten unmöglich macht, wie etwa Naturkatastrophen (z.B. Überschwemmungen, Erdbeben) oder menschliche Einwirkung (Kriege, Terror, Streik).

III. Veranstaltungen – Wettbewerbe

Art. 37 Veranstalterkreis

Veranstaltungen dürfen im Regelungsbereich des DMSB nur von dem DMSB, seinen Mitgliedsorganisationen, deren Regional- und Ortsclubs sowie von einer anderen durch den DMSB anerkannten motorsportlichen Vereinigung durchgeführt werden.

Art. 38 Pflichtvermerk

Ausschreibung und Programm einer Veranstaltung müssen den Vermerk tragen: „Genehmigt vom DMSB am ... unter DNMN. . .“, bei internationalen Veranstaltungen zusätzlich den Vermerk: „Genehmigt von der FIM bzw. der FIM-Europe unter NMN ...“

Art. 39 Kenntnis und Beachtung der Sportgesetze

Jede Vereinigung, die eine Motorradsportveranstaltung durchführt und jede natürliche oder juristische Person, die an ihr teilnimmt, verpflichten sich:
das Deutsche Motorrad-Sportgesetz sowie die einschlägigen Wettbewerbsbestimmungen und Richtlinien in der jeweils gültigen Fassung zu kennen,
sich diesen ohne Vorbehalt zu unterwerfen,
auf jede Anrufung von ordentlichen Gerichten zu verzichten, es sei denn, der in den sportgesetzlichen Bestimmungen und der Rechts- und Verfahrensordnung vorgesehene Rechtsweg ist ausgeschöpft.

Art. 40 Nicht genehmigte Wettbewerbe / Veranstaltungen

Jeder Motorradsportwettbewerb, der im Widerspruch zu den verfassten Grundsätzen und Regeln in Hinblick auf den Schutz der Integrität und regelkonforme Ausübung des Motorradsports steht, insbesondere in Hinblick auf die Anti-Doping-, Sicherheits- und Umweltbestimmungen des DMSB, der FIM und FIM-Europe, kann als nicht genehmigter Wettbewerb /Veranstaltung im Regelungsbereich des DMSB angesehen und durch den DMSB nicht genehmigt werden. Ist dieser Wettbewerb Teil einer Veranstaltung, für die eine Gesamtgenehmigung erteilt wurde, so wird die erteilte Gesamtgenehmigung ungültig.

Art. 41 Verlegung, Absage oder Abbruch einer Veranstaltung

Eine Veranstaltung kann nur nach Zustimmung der für die Genehmigung zuständigen Stelle (DMSB, bzw. bei Clubsport- oder DMSB-genehmigungsfreien Veranstaltungen, die betreffenden Trägervereine oder deren Sportabteilung) verlegt werden. Ausgenommen hiervon ist eine notwendig werdende, witterungsbedingte Verschiebung um bis zu 24 Stunden.
Im Falle der Verlegung oder Verschiebung um mehr als 24 Stunden einer Veranstaltung sind die Teilnehmer an die von ihnen abgegebene Nennung nicht mehr gebunden und können diese zurückziehen.
Bei Absage einer Veranstaltung vor dem 1. Veranstaltungstag (= 1. Trainingstag) sind sowohl der DMSB als auch die Fahrer, die eine Nennung abgegeben haben, kurzfristig in Kenntnis zu setzen.
Eine Absage zu Beginn des 1. Veranstaltungstages bzw. ein späterer Abbruch der Veranstaltung kann, im Gegensatz zum Abbruch eines Rennens / Wettbewerbs, der vom Renn- bzw. Fahrtleiter oder Race Director verfügt wird, nur durch die Sportkommissare oder Schiedsrichter in Fällen höherer Gewalt oder aus Sicherheitsgründen angeordnet werden.
In einem solchen Fall ist bezüglich einer eventuellen Rückzahlung des Nenngeldes Art. 54 DMSG zu beachten.

Art. 42 Aufgaben des Veranstalters

Der Veranstalter ist verantwortlich für:
- die rechtzeitige Anmeldung der beabsichtigten Veranstaltung beim DMSB im DMSBnet unter www.dmsbnet.de (Fristen gemäß DMSB-Reglement motorsportrechtliche Veranstaltungsgenehmigung) und die Beantragung der erforderlichen Genehmigungen, Strecken- oder Bahnabnahmen etc.,
- die Einholung der notwendigen behördlichen Genehmigungen und Einreichung beim DMSB 7 Tage vor der Veranstaltung
- die termingerechte Erstellung und Einreichung einer ordnungsmäßigen Ausschreibung gemäß den Bestimmungen des DMSB bzw. der FIM oder FIM-Europe sowie für deren Veröffentlichung nach ihrer Genehmigung durch den DMSB,
- die Einteilung der exekutiv tätigen Sportwarte und Anforderung der überwachend tätigen Sportwarte (soweit diese nicht vom DMSB eingesetzt werden),
- die Vorbereitung und Durchführung der Veranstaltung nach dem Motorrad-Sportgesetz (DMSG) des DMSB bzw. der FIM- oder FIM-Europe Richtlinien und deren einschlägigen Wettbewerbsbestimmungen
- die Prüfung der Lizenzen und Startgenehmigungen sowie, soweit vorgeschrieben, des Führerscheins der Teilnehmer und des Kfz.-Scheins der Wettbewerbsmotoräder
- den rechtzeitigen Abschluss der Veranstalterhaftpflichtversicherung, der Sporthaftpflichtversicherung für Teilnehmer und Fahrerhelfer, sowie der Haftpflichtversicherung für Sportkommissare und Sportwarte und anderer Personen die mit der Organisation und Durchführung der Veranstaltung beauftragt sind. Des Weiteren ist eine Unfallversicherung für Sportwarte, Fahrerhelfer und Zuschauer nach den vom DMSB erlassenen Bestimmungen (Veranstaltungsversicherungen, s.a. Art. 65, abzuschließen
- die Einreichung der Versicherungsbestätigung an den DMSB 7 Tage vor der Veranstaltung (ohne den Nachweis einer bestehenden Veranstaltungsversicherung darf die Veranstaltung nicht durchgeführt werden.)
- die Veröffentlichung des offiziellen Programms und der offiziellen Ergebnisse der Veranstaltung (Anm.: s.a. Art. 66)
- die Aushändigung der Preise und evtl. Ehrenpreise bzw. die Auszahlung evtl. ausgeschriebener Preisgelder und Reisekosten,
- die umgehende Übersendung der Ergebnisse (s. Art. 66) und der medizinischen Unfallberichte durch den behandelnden Lt. Rennarzt/behandelnden Rennarzt oder den Vorsitzenden Sportkommissar (s. Art. 121)

Bei verspäteter oder unvollständiger Einreichung der oben genannten Unterlagen werden Säumniszuschläge gemäß der DMSB-Gebührenordnung erhoben.

DMSB genehmigte Veranstaltungen sind vom Veranstalter gemäß den Bestimmungen Motorsportrechtliche Veranstaltungsgenehmigung Motorradsport (DMSB-Handbuch – Grüner Teil) über das DMSBnet (www.dmsbnet.de) organisatorisch zu verwalten.

Art. 43 Wettbewerb/Rahmenprogramm / Veranstaltung

(1) Im Rahmen von DMSB-genehmigten Motorradsportveranstaltungen besteht für Veranstalter die Möglichkeit, neben DMSB-genehmigten Veranstaltungsteilen gem. Veranstaltungsgenehmigung, Showprogrammpunkte durchzuführen, die eine motorsportähnliche (z.B. VIP-, Taxi- und ähnliche Sonderfahrten) oder motorsportfremde (z.B. Demonstration von Fallschirmspringern) Struktur aufweisen können und ohne Wertung (bspw. Zeitnahme) durchgeführt werden. Diese sog. Showprogrammpunkte sind generell gegenüber dem DMSB vor Durchführung der DMSB-genehmigten Motorradsportveranstaltungen anzeige- und registrierungspflichtig, aber nicht DMSB-genehmigter Veranstaltungsteil, in Folge wird die DMSB-genehmigte Motorradsportveranstaltungen für die Durchführung eines Showprogrammpunktes unterbrochen, demgemäß ist der Veranstalter verpflichtet Showprogrammpunkte seiner Veranstalterhaftversicherung, neben den DMSB-genehmigten Veranstaltungsteilen, als Showprogrammpunkte auszuweisen und ggf. separat zu versichern.

(2) Die Verantwortlichkeit, der für die DMSB-genehmigten Veranstaltungsteile eingesetzten Sportwarte erstreckt sich nicht auf die Unterbrechung der DMSB-genehmigten Motorradsportveranstaltungen

für Showprogrammpunkte, hier hat der Veranstalter -soweit notwendig -eigene Maßnahmen zu treffen.

(3) Soweit Lizenznehmer an Rahmenprogrammpunkten teilnehmen, entfällt der mit der Lizenz verbundene Grund- und Zusatzversicherung für diese Teilnahme (vgl. DMSB-Lizenzbestimmungen).

(4) Der Termin für eine Veranstaltung muss beim DMSB über den für den Veranstalter zuständigen Club oder Verband zu einem vom DMSB bestimmten Zeitpunkt angemeldet werden (s.a. DMSB Homepage). Die Veranstaltungsgenehmigung ist grundsätzlich mindestens zwei Monate vor dem Termin der Veranstaltung beim DMSB über den zuständigen Club oder Verband einzuholen.

(5) Die Höhe der Anmelde- bzw. Genehmigungsgebühr wird vom DMSB festgesetzt (s.a. DMSB-Gebührenliste).

(6) Der Veranstalter erteilt gegenüber dem DMSB seine Einwilligung, dass die im Rahmen von DMSB-genehmigten Veranstaltungen entstandenen Foto- und Filmaufnahmen, vom DMSB, verwendet und veröffentlicht werden dürfen.

Art. 44 Behördliche Genehmigung

Die Genehmigung einer Veranstaltung durch den DMSB gilt vorbehaltlich der öffentlich-rechtlichen Genehmigungen.

Art. 45 Inhalt der Ausschreibung

Jede Ausschreibung (ausgenommen Clubsport- oder genehmigungsfreie Veranstaltungen) muss auf dem vom DMSB/FIM oder FIME vorgegebenen Ausschreibungsformular erstellt werden.
Bei der Erstellung der Ausschreibungen für Clubsport- oder genehmigungsfreie Veranstaltungen sind die Wettbewerbsbestbestimmungen des DMSB sowie evtl. ergänzende Festlegungen der zuständigen Sportabteilungen zu beachten.

Art. 46 Bulletins

Der Veranstalter ist berechtigt, in Abstimmung mit dem DMSB bzw. mit der für die Genehmigung zuständigen Sportabteilung oder, wenn kurzfristig notwendig, mit den Sportkommissaren/dem Schiedsrichter, Bulletins zu der Ausschreibung herauszugeben.
Diese Bulletins werden Bestandteil der Ausschreibung. Durch sie dürfen jedoch der Charakter der Veranstaltung und die Wertungskriterien nicht geändert werden.
Die Bulletins müssen allen Teilnehmern schriftlich oder durch Aushang bekanntgegeben werden.

Art. 47 Auslegung der Ausschreibung/Bulletins

Die Auslegung der Ausschreibung und etwaiger Bulletins obliegt während der Veranstaltung allein den Sportkommissaren.

Art. 48 Nennungen, Nenngeld

(1) Eine Nennung muss zum festgelegten Nennschluss der in der Ausschreibung angegebenen Stelle zugegangen sein. Sie hat grundsätzlich auf dem offiziellen Nennformular oder Online-Nennsystem zu erfolgen und muss von den Nennenden (Bewerber, Fahrer, Beifahrer) eigenhändig, bei Minderjährigen von den/dem gesetzlichen Vertreter(n) unterschrieben sein.
Per Fax oder über das Online-Nennsystem eingereichte Nennungen müssen spätestens bei der Dokumentenprüfung mit der Original-Unterschrift versehen werden. Nicht auf dem Nennformular abgegebene schriftliche Nennungen müssen ebenfalls bis zu diesem Zeitpunkt auf ein offizielles Nennformular übertragen und unterschrieben werden.

Die Angabe eines Bewerbers im Nennformular bzw. die Abgabe einer Nennung durch einen Bewerber setzt den Besitz der entspr. Bewerber / Sponsor-Lizenz gemäß DMSB-Lizenzbestimmungen voraus.

(2) Sofern für die betreffende Wettbewerbsart Nenngeld erhoben wird, ist dieses in jedem Fall der Nennung zeitgleich mit der Nennung an den Veranstalter zu überweisen. In diesem Fall ist eine Kopie des Überweisungsbeleges der Nennung beizufügen.
Wurde das Nenngeld nicht zeitgleich mit der Nennung entrichtet, wird vom Veranstalter ein Nenngeldaufschlag in der im A-Teil der Ausschreibung für die jeweilige Wettbewerbsart festgelegten Höhe erhoben.
Für Nachnennungen, soweit diese vom Veranstalter akzeptiert wurden, ist – ausgenommen bei Veranstaltungslizenznehmern – neben dem o. g. Nenngeldaufschlag eine zusätzliche Bearbeitungsgebühr in der im A-Teil der Ausschreibung für die jeweilige Wettbewerbsart festgelegten Höhe zu entrichten.
Jede schriftlich, per Fax oder über das Online-Nennsystem eingegangene Nennung gilt im Übrigen auch ohne Zahlung des Nenngeldes als verbindlich abgegeben und verpflichtet grundsätzlich im Falle der Zurückziehung der Nennung nach Nennschluss bzw. der Nichtteilnahme zur Zahlung des Nenngeldes sowie des Nenngeldaufschlages und ggf. auch der zusätzlichen Bearbeitungsgebühr.
Eine Verpflichtung zur Rückzahlung oder zum Verzicht auf die Zahlung des Nenngeldes besteht nur gemäß Art. 54.

Art. 49

Gegenseitige Vollmacht und gemeinsame Haftung von Bewerber, Fahrer und Beifahrern

(1) Bewerber, Fahrer und Beifahrer bevollmächtigen sich gegenseitig, soweit sie nichts gegenteiliges bestimmen, mit der Abgabe der Nennung, den jeweils anderen in einem Sportstrafen-, Protest- oder Berufungsverfahren zu vertreten.
Sie bevollmächtigen sich insbesondere gegenseitig zur:
- Abgabe von Protesten und deren Rücknahme
- Ankündigung, Einlegung, Bestätigung, Rücknahme und Verzicht der Berufung
- Stellung aller im Rahmen des Sportstrafen-, Berufungsverfahren möglichen Anträge und der Abgabe bzw. Entgegennahme von Erklärungen

(2) Bewerber, Fahrer und Beifahrer haften für alle Verpflichtungen aus dem Nenn- und Lizenzvertrag als Gesamtschuldner.

(3) Bewerber, Fahrer und Beifahrer sind für Handlungen und Unterlassungen eines Teammitgliedes (Bewerber, Fahrer, Beifahrer, Mechaniker, Helfer usw.), oder sofern die Vertragsverhältnisse mit dem Veranstalter und dem DMSB betroffen sind oder einen Schadensersatzanspruch begründen, verantwortlich.

(4) Bei minderjährigen DMSB-Lizenznehmern bevollmächtigen sich die gesetzlichen Vertreter im Rahmen des Lizenzvertragsverhältnisses gegenseitig zur Abgabe und Entgegennahme aller Erklärungen und Vornahme aller Handlungen auch gegenüber den Veranstaltern (Nennvertrag) und Serienausschreibern (Einschreibung), so dass bei Abgabe von Nennverträgen für minderjährige Inhaber einer DMSB-Lizenz die Unterschrift eines gesetzlichen Vertreters ausreichend ist.

Art. 50 Nennungen von Lizenznehmern anderer Föderationen

Nennungen von Lizenznehmern anderer Föderationen müssen stets den Genehmigungsvermerk der für den betreffenden Fahrer zuständigen FMN tragen. Andernfalls ist eine separate Auslandsstartgenehmigung der betreffenden FMN vorzulegen, die vom Veranstalter im Original (bei Einzelstartgenehmigung) bzw. in Kopie (bei Dauerstartgenehmigung) einbehalten und der Nennung beigefügt wird.

Art. 51 Nennbestätigung / Ablehnung von Nennungen

Alle eingehenden Nennungen sollten möglichst kurzfristig, müssen jedoch – so weit nicht ausdrücklich in den Wettbewerbsbestimmungen etwas anderes festgelegt ist – spätestens innerhalb von 48 Stunden nach Nennschluss, bzw. im Falle von Nachnennungen, innerhalb von 48 Stunden nach Nenneingang schriftlich vom Veranstalter bestätigt oder abgelehnt werden.
Vom Veranstalter kann jede Nennung unter Angabe der Gründe abgelehnt werden. Nennungen zu Prädikatswettbewerben dürfen nur mit Zustimmung des DMSB abgelehnt werden.
Es dürfen nur die Namen der Teilnehmer (Fahrer, Beifahrer, Bewerber) veröffentlicht werden, die eine gültige Nennung abgegeben haben und deren Nennung vom Veranstalter bestätigt wurde.

Art. 52 Nennschluss

Nennschluss ist, soweit in der Ausschreibung nicht ausdrücklich etwas anderes festgelegt ist, 14 Tage vor der Veranstaltung. Soweit im Einzelfall nicht etwas anderes festgelegt ist, wird dem Veranstalter jedoch unabhängig von dem Nennschlusstermin die Annahme von Nachnennungen freigestellt.

Art. 53 Doppel-Nennungen

Hat ein Bewerber oder Fahrer seine Nennung für eine Motorradsport-Veranstaltung abgegeben und beteiligt er sich, ohne diese einzuhalten, am gleichen Tag an einer anderen Veranstaltung, so wird er durch das Sportgericht des DMSB wie folgt bestraft:
Erstmalige Verfehlung dieser Art:
Verwarnung und 4 Wochen Sperre (Suspendierung).
Im Wiederholungsfall: 8 Wochen Sperre (Suspendierung) und EUR 200 Geldstrafe.
Die Veranstalter müssen etwaige Meldungen bei gleichzeitiger Angabe des Termins der von ihnen verschickten Nennbestätigung direkt und sofort nach Bekanntwerden dem DMSB einreichen und die vom Fahrer abgegebene und unterschriebene Nennung im Original oder als Fotokopie beifügen.

Art. 54 Nenngeldrückzahlung/Zahlungsverzicht

Die Rückzahlung des Nenngeldes durch den Veranstalter bzw. der Verzicht des Veranstalters auf die Zahlung des Nenngeldes regelt sich wie folgt:

- wenn dies bei Erfüllung der Nennung in der Ausschreibung vorgesehen ist: 100 %
- wenn die Nennung vom Veranstalter nicht angenommen wird: 100 %.
- wenn der Fahrer infolge der Einbehaltung oder Einziehung der Lizenz (z. B. aufgrund eines bei einer vorangegangenen Motorradsport-Veranstaltung erlittenen Personenschadens oder aufgrund einer Suspendierung bzw. Ausschluss durch den DMSB bzw. die FIM / FIM-Europe) nicht in der Lage ist, seine Nennung zu erfüllen und dies dem Veranstalter bis spätestens 3 Tage vor Beginn der Veranstaltung schriftlich mitgeteilt hat: *50 %.* *).
- Telefonische oder nachträgliche Entschuldigungen können nur in besonderen Fällen und in der Regel nur mit Zustimmung des Veranstalters akzeptiert werden. In Streitfällen entscheidet der DMSB.
- wenn die Nennung schriftlich vor Nennschluss bzw., mit schriftlicher Zustimmung des Veranstalters, nach Nennschluss zurückgezogen wurde: 100 %. *).
- bei schriftlicher Absage nach Nennschluss: keine Rückzahlung. *).
- bei schriftlicher Absage nach Nennschluss bis drei Tage vor der Veranstaltung wegen Lizenzeinzugs oder nachgewiesener Krankheit, (Attestvorlage): 50 %. *).
- bei nur telefonischer oder mündlicher Absage vor oder nach Nennschluss: keine Rückzahlung.
- wenn die Veranstaltung verlegt oder abgesagt bzw. der Wettbewerb nicht durchgeführt wird: 100 %.
- Bei Absage der Veranstaltung/des Wettbewerbs am Trainings- oder Veranstaltungstag, aus Gründen höherer Gewalt, kann der Veranstalter eine anteilige Kostenpauschale in Höhe von bis zu 50 % des Nenngeldes einbehalten.
- Eine Rückzahlung von Bearbeitungsgebühren und/oder Nenngeldaufschlägen entfällt generell.
- *) Maßgebend ist das Eintreffen der Absage beim Veranstalter.

Art. 55 Unentschuldigtes Fernbleiben vom Start

Fahrer die, aus welchem Grund auch immer, die von ihnen abgegebene Nennung nicht erfüllen können, müssen dem Veranstalter in jedem Fall hierüber vor der Veranstaltung bzw., bei Rennen, spätestens vor Beginn des Trainings schriftlich (Post, Fax/E-Mail) oder, falls dies nicht möglich sein sollte, zusätzlich vorab telefonisch, unter Angabe der ggf. nachweisbaren Gründe, Mitteilung machen.
Wer zu Motorradsport-Veranstaltungen nennt und ohne begründete schriftliche Entschuldigung dem Start fernbleibt, wird vom Sportgericht des DMSB mit folgenden Strafen belegt:

1. Erstmaliges unentschuldigtes Fernbleiben:
   - Verwarnung und EUR 100 Geldstrafe
2. Im Wiederholungsfall:
   - Verwarnung und 4 Wochen Sperre (Suspendierung).

Die Veranstalter müssen Fälle unentschuldigten Fernbleibens, bei gleichzeitiger Angabe des Versandtermins der Nennbestätigung, der DMSB-Geschäftsstelle im Zusammenhang mit der Einreichung des Schlussberichtes unter Beifügung der vom Fahrer abgegebenen und unterschriebenen Nennung (Original oder Fotokopie) melden. In einem solchen Fall stehen dem Veranstalter das Nenngeld in voller Höhe sowie der in den Wettbewerbsbestimmungen festgelegte Nenngeldaufschlag zu.

Art. 56 Änderung der Ausschreibung und Nennänderung

(1) Die Ausschreibung darf grundsätzlich nur durch die genehmigende Stelle geändert werden.

(2) Ab Beginn der Veranstaltung (Dokumentenprüfung) können Änderungen in Form von Bulletins nur durch die Sportkommissare/Schiedsrichter der Veranstaltung vorgenommen werden, jedoch nur, wenn es aus Gründen der Sicherheit und / oder höherer Gewalt notwendig ist bzw. die in der Ausschreibung enthaltenen Angaben über Streckenlänge, Renndauer, Rundenzahl und Sportwarte oder offensichtliche Fehler in der Ausschreibung betrifft.

(3) Bulletins müssen datiert und fortlaufend nummeriert sein, sie werden am offiziellen Aushang bekannt gegeben.

(4) Die Bewerber sind verpflichtet, sich regelmäßig am offiziellen Aushang zu informieren.

(5) Sind vom Fahrer/Bewerber in der Nennung gemachte maßgebliche Angaben (z. B. Lizenzart, Hubraum oder Marke des Motorrades, Klasse, Name des Fahrers / Bewerbers etc.) zu ändern, so muss das Einverständnis des Renn- / Fahrtleiters schriftlich, vor Beginn der Veranstaltung, eingeholt werden.

Art. 57 Doppelstart

Der Start eines Fahrers in verschiedenen Klassen (Doppelstart) ist nur erlaubt, wenn in den für die jeweilige Veranstaltung maßgebenden Bestimmungen keine gegenteiligen Festlegungen getroffen wurden.
Ein und dasselbe Fahrzeug darf zu einer Veranstaltung nur in einer Hubraumklasse genannt werden. Als Hubraumklasse im Sinne dieser Vorschrift gilt auch eine Klasse mit besonderen technischen Vorschriften, wie z.B. SBK, SSP. Ausgenommen hiervon ist eine Markenpokal-Klasse.
Die Nennung des gleichen Fahrzeuges in einer Markenpokal-Klasse oder die Nennung des gleichen Fahrzeuges in verschiedenen Lizenzklassen mit gleichen Hubraumfestlegungen ist, soweit dem keine Wettbewerbsbestimmungen entgegenstehen, gestattet.
Alle sich aus der Ausschreibung oder den einschlägigen Bestimmungen ergebenden Verpflichtungen sind jedoch wie im Falle eines Einzelstarts zu erfüllen. Nicht vorhersehbare zeitliche Überschneidungen bzw. aus anderen Gründen ergebende Nachteile sind von dem / den betr. Fahrer(n) selbst zu vertreten.

Art. 58 Kostenersatz, Teilnahmevergütung für die Fahrer

Falls den Fahrern allgemein ein Kostenersatz oder eine Teilnahmevergütung gewährt wird, müssen Höhe und Bedingungen für die Auszahlung in der Ausschreibung angegeben werden.
Für die Höhe des Kostenersatzes bzw. der Teilnahmevergütung sind die Wettbewerbsbestimmungen des DMSB zu beachten.

Art. 59 Preise

Für Erfolge bei Motorradsport-Veranstaltungen können in der Regel Geldpreise, Ehrenpreise, Medaillen und Plaketten vergeben werden.
Die Ausschreibung muss bindende Angaben über die Höhe der Geldpreise, die Zahl der Ehrenpreise, der Medaillen und Plaketten enthalten.
Alle ausgesetzten Preise müssen vor Beginn der Veranstaltung verfügbar sein. Ist die Anzahl der verfügbaren Ehrenpreise, Medaillen und Plaketten vor Beginn der Veranstaltung nicht festzulegen, so genügt es, wenn der Veranstalter ein Muster dieser Preise bereithält.
Eine Liste der ausgesetzten Preise ist unter genauer Angabe der Zuordnung nach Platzierung und Klassen bzw. Wettbewerb, jeweils den Sportkommissaren/dem Schiedsrichter vor Beginn der Veranstaltung zu übergeben. Abweichungen oder Verschiebungen in der Preiszuteilung bedürfen der Genehmigung der Sportkommissare.

Art. 60 Anzahl der Ehrenpreise

Bei den verschiedenen Veranstaltungen müssen in jeder Klasse – so weit in den wettbewerbsspezifischen Bestimmungen nicht etwas anderes festgelegt ist – bei
- 2 Startenden mind. ein Ehrenpreis
- 3 bis 5 Startenden mind. zwei Ehrenpreise
- über 5 Startenden mind. drei Ehrenpreise

vergeben werden.

Art. 61 Beschränkung in der Zuteilung von Preisen

Die Zuteilung der Preise kann, sofern die Ersten einer höheren Klasse oder Wertungsgruppe die Geschwindigkeit der niedrigeren Klasse nicht erreicht haben, beschränkt werden, sofern ein entsprechender Hinweis in der Ausschreibung enthalten ist.

Art. 62 Wanderpreise

Den Veranstaltern ist es untersagt, Wanderpreise auszuschrieben. Ausnahmen bedürfen der ausdrücklichen Genehmigung des DMSB.

Art. 63 Wertung bei Abbruch von Wettbewerben

Muss ein Wettbewerb (Rennen etc.) infolge höherer Gewalt vor seiner Beendigung abgebrochen oder gekürzt werden, so erfolgt eine offizielle Wertung nur unter Beachtung der Wettbewerbsbestimmungen des DMSB bzw. unter Berücksichtigung des FIM- Sporting Codes.

Art. 64

DMSB-Logo, Inhalt des Programms und Anbringung von Fahnen/Bannern, Fernseh- und Rundfunkrechte

Der Veranstalter ist dem DMSB verantwortlich für die Herausgabe des Veranstaltungsprogramms und die Einhaltung nachstehender Bestimmungen.
Das vom Veranstalter herausgegebene Programm muss folgende Angaben enthalten:

- Titel sowie ggf. Untertitel gemäß genehmigter Ausschreibung; DMSB-Logo gemäß den Logorichtlinien des DMSB (s.a. Homepage des DMSB), evtl. Serientitel und offizielles Serienlogo,
- Name und Anschrift, Telefon und ggf. Fax des Veranstalters,
- Veranstaltungsort/Streckenbezeichnung,
- Namen der Sportkommissare bzw. des Schiedsrichters,
- Namen des Rennleiters / Fahrtleiters, ggfls Race Directors
- Namen des Obmannes der Zeitnahme und der Technischen Abnahme,
- Zeiteinteilung der Veranstaltung (Abnahmezeiten, Trainingszeiten, Startzeiten),
- Streckenlänge, ggf. Zahl der Sonderprüfungen oder Sektionen,
- Distanz bzw. Dauer der ausgeschriebenen Wettbewerbe/Klassen,
- Starterlisten mit Namen der Bewerber und Fahrer sowie ggf. Beifahrer, deren Wohnorte, ihre Startnummern, Lizenznummer mit zuständigem FMN, die Marke des von ihnen eingesetzten Motorrades,
- Beginn und Schluss der Veranstaltung, Ort und Zeit der Siegerehrung und Preisverteilung,
- Pflichtvermerk gemäß Art. 38

Das Programm darf keine Angaben enthalten, die den vom DMSB getroffenen Festlegungen widersprechen. Dies gilt auch für den Inhalt von Anzeigen.
Zusätzlich zum Veranstaltungsprogramm muss das Logo des DMSB auf allen weiteren Printmitteln (Pressemitteilungen, Ergebnislisten, Anzeigen, Plakaten, Handzetteln, etc.) abgebildet werden.
Bei Prädikatsveranstaltungen ist der Veranstalter verpflichtet, die DMSB-Fahne und/oder ein DMSB-Spannband im Start- und Zielbereich an für das Publikum gut sichtbarer Stelle zu hissen bzw. anzubringen.
Fahne und Spannband werden dem Veranstalter unentgeltlich zur Verfügung gestellt. Das DMSB-Logo kann auf der Homepage heruntergeladen werden.

Art. 64.1 Fernseh- und Rundfunkrechte

Das Recht, über Fernseh- und Rundfunkübertragungen von Läufen zu den vom DMSB ausgeschriebenen DM/Meisterschaften/Pokalen/Cups Verträge zu schließen, steht ausschließlich dem DMSB zu. Dies gilt auch für alle anderen Serien mit DMSB-Prädikat. Art. 42 gilt nicht für diejenigen Serien, denen gemäß § 2 Ziff. 4 d der Satzung des DMSB ein Prädikat des DMSB erteilt wird.

Art. 65 Versicherungen

(1) Der oder die Veranstalter ist/sind verpflichtet, für den gesamten Umfang der Veranstaltung angemessenen Versicherungsschutz zu besorgen bzw. sicherzustellen, mindestens aber die öffentlich-rechtlich und/oder sportrechtlich vorgeschriebenen Versicherungen abzuschließen. Der Mindestversicherungsumfang gilt im Rahmen dieses sportrechtlichen Reglements für sämtliche Veranstaltungen wie folgt vorgeschrieben:

a) Veranstaltungs-Haftpflichtversicherung
Versicherungssummen:
€ 10.000.000 für Personen-, Sach- und Vermögensschäden (pauschal)
oder
€ 10.000.000 für Personenschäden
€ 2.500.000 für Sachschäden
€ 100.000 für Vermögensschäden
Bei Personenschäden für die einzelne Person ohne weiteres Limit.

Wird eine Veranstaltungs-Haftpflichtversicherung über die vorstehenden Versicherungssummen hinausgehend abgeschlossen, so ist für Personenschäden für die einzelne Person mind. € 10.000.000 vorzusehen.
Mitversichert gilt mindestens die persönliche gesetzliche Haftpflicht sämtlicher motorsportlichen Teilnehmer und Helfer, ausgenommen medizinisches Personal in Ausübung ärztlicher Tätigkeit und Nebendienstleister wie z.B. Catering oder Unterhaltungsprogramm, soweit diese eine eigene Haftpflichtversicherung vorhalten.
Der Versicherungsschutz muss auch den Gebrauch von Kraftfahrzeugen umfassen, soweit diese nicht über eine Kfz-Haftpflichtversicherung versichert gelten.
Abhängig von den konkreten Risiken einer Veranstaltung können auch höhere Versicherungssummen zu empfehlen sein.

Wichtiger Hinweis: Der vorgeschriebene Versicherungsschutz besteht in der Regel nicht durch eine allgemeine (Vereins-) Haftpflichtversicherung. Wird die Veranstaltung nicht entsprechend dem ISG, den DMSB-Bestimmungen oder der Ausschreibung durchgeführt, läuft der Veranstalter Gefahr, neben einer sportgerichtlichen Ahndung auch für etwaige dadurch entstandenen Schäden von der Versicherung in Regress genommen zu werden.

b) Zuschauer-Unfall-Versicherung (zahlende oder nicht zahlende Personen soweit sich diese berechtigt als Zuschauer auf der Veranstaltung aufhalten);
€ 15.000,- für den Todesfall,
€ 30.000,- für den Invaliditätsfall (Kapitalzahlung je Person),
Hierbei muss sichergestellt sein, dass die Beträge der Unfallversicherung im Schadensfall ohne Berücksichtigung der Haftungsfrage an die Geschädigten gezahlt werden. In den Unfallversicherungsbedingungen ist den Zuschauern ein unmittelbarer Anspruch auf die Versicherungssumme gegen die Versicherungsgesellschaften einzuräumen.
Etwaige wirksam vereinbarte Haftungsverzichte bzw. Haftungsausschlüsse gelten auch im Rahmen der Haftpflichtversicherung. Die Haftpflichtansprüche der Bewerber, Fahrer, Beifahrer, Halter und Eigentümer untereinander müssen daher nicht versichert gelten, ausgenommen für solche Schäden, die vom Haftungsverzicht bzw. Haftungsausschluss nicht umfasst sind.
Soweit nicht bereits Versicherungsschutz über die vom DMSB eingerichteten Unfallversicherungen besteht, ist für die Sportwarte und Helfer eine Unfallversicherung mit folgenden Mindestversicherungssummen abzuschließen:
€ 15.000,- für den Todesfall
€ 30.000,– für den Invaliditätsfall (Kapitalzahlung je Person)

(2) Versicherungsschutz nach der Kraftfahrtversicherung
Nach den Allgemeinen Bedingungen für die Kraftfahrtversicherung (AKB) wird Versicherungsschutz nicht für Schäden gewährt, die bei Beteiligung an Fahrtveranstaltungen, bei denen es auf Erzielung einer Höchstgeschwindigkeit ankommt oder bei den dazugehörigen Übungsfahrten entstehen. Deshalb muss angemessener Versicherungsschutz im Sinne des Art. 35 (1) gegebenenfalls speziell vereinbart werden.

(3) Versicherung des Wettbewerbsfahrzeuges
Jeder Teilnehmer einer Motorsportveranstaltung, die ganz oder teilweise auf nichtabgesperrten Straßen (tatsächlich öffentlicher Verkehrsraum) durchgeführt wird, ist dafür verantwortlich, dass sein Fahrzeug ordnungsgemäß mit der durch die Verwaltungsvorschrift (VwV) zu § 29 StVO vorgeschriebenen Mindestversicherungssumme € 1.000.000 pauschal haftpflichtversichert ist.

Art. 66 Ergebnismeldung

Die Veranstalter haben die Auflage, die offiziellen Ergebnisse der verschiedenen Klassen sowie einer evtl. Mannschaftswertung (mit Vor- und Zunamen der Mannschaftsmitglieder) in aufsteigender Reihenfolge der Platzierungen der Fahrer (Mannschaften) unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Wettbewerbs- und Durchführungsformen (ggf. getrennt nach Läufen, Gesamtwertung, Fahrtagen, etc.) zu erstellen und noch am Veranstaltungstag, spätestens jedoch am 1. Werktag nach der Veranstaltung im DMSBnet hochzuladen.

IV. Durchführung von Wettbewerben

Art. 67 Durchführung von Wettbewerben

Die Durchführung von Straßenrennen, Mini- und Pocket-Bike-Rennen, Supermoto-Veranstaltungen, Gleichmäßigkeitsprüfungen, Drag Racing, Motocross- und Quad-Rennen, Enduro- u. Enduro-Rallye-Wettbewerben, Trials und Bahnrennen sowie Motoballspielen richtet sich nach den für diese Sportarten vom DMSB herausgegebenen Wettbewerbsbestimmungen.

Art. 68 Abnahme von Wettbewerbsstrecken / Einrichtungen

Voraussetzung für die Durchführung von Straßenrennen (Rundstrecken- und Bergrennen, Mini- und Pocket-Bike-Rennen), von Supermoto- und Motorrad-Seriensport-Veranstaltungen, Gleichmäßigkeitsprüfungen, Drag Racing, Motocross, Enduro-, Trial- und Bahnsport-Veranstaltungen ist die Abnahme der Strecke / Bahn / Sonderprüfungen (Enduro)/Sektionen (Trial) und der erforderlichen Einrichtungen durch den / die hierfür vom DMSB benannten Strecken- / Bahnabnahme-Kommissar(e) bzw. Sportkommissare. Für die Abnahme gelten die disziplinspezifischen Auflagen in den Wettbewerbsbestimmungen.

Art. 69 Startarten

Es wird zwischen den folgenden Startarten unterschieden:

(1) Massenstart
Beim Massenstart starten alle an dem betreffenden Wettbewerb beteiligten Fahrer von dem ihnen zugewiesenen Startplatz hinter der Startlinie. Unabhängig davon wird angenommen, dass alle Fahrer von der Startlinie gestartet sind.

(2) Guppenstart, bzw. Einzelstart
Beim Gruppen- oder Einzelstart wird in der Art verfahren, dass jede Gruppe bzw. jeder Einzelfahrer nacheinander von ein und derselben Stelle, und zwar direkt hinter der Startlinie gestartet wird.
Der Start kann stehend oder fliegend erfolgen.

(3) LeMans-Start
Beim LeMans-Start stellen die Teilnehmer ihre Fahrzeuge auf den zugewiesenen Startplatz an der Boxenmauer auf. Die Fahrer stehen am gegenüberliegenden Fahrbahnrand. Unabhängig davon wird angenommen, dass alle Fahrer von der Startlinie gestartet sind.

(4) Wellenstart
Beim Wellenstart stellen sich zwei Gruppen auf wobei zwischen dem Letzten der ersten Gruppe und dem Ersten der zweiten Gruppe eine Startreihe frei bleibt. Der Start erfolgt analog Art. 69 (2) zeitversetzt, abhängig von der Streckenlänge zwischen 10 bis 30 Sekunden pro Gruppe.
Der Start kann nur stehend erfolgen.

(5) Stehender Start
Wenn sich ein oder mehrere Fahrzeuge von ihrem Platz unmittelbar hinter der Startlinie aus dem Zustand völligen Stillstands auf das Startzeichen in Bewegung setzen, so spricht man von einem stehenden Start (laufender oder stehender Motor).

(6) Fliegender Start
Wird die Zeitmessung am Anfang der Rennstrecke durch ein Motorrad ausgelöst, das sich allein oder zusammen mit mehreren anderen Motorrädern von einem hinter der Startlinie – Mindestabstand 100 m – befindlichen Platz in Bewegung gesetzt hat, so spricht man von einem fliegenden Start.

Art. 70 Zeitnahme des Starts

Die Zeitmessung beginnt, ausgenommen bei fliegendem Start, in dem Augenblick, in dem das Startzeichen gegeben ist.

Art. 71 Aufstellung zum Start

Die Aufstellung zum Start erfolgt unter Beachtung der Wettbewerbsbestimmungen. Jeder Fahrer ist selbst dafür verantwortlich, dass er mit seinem Motorrad rechtzeitig zum Start erscheint.

Art. 72 Durchführung des Starts

Art und Durchführung des Starts sind in den Wettbewerbsbestimmungen (grüner Teil) festgelegt. Soweit dort keine weitergehenden Festlegungen getroffen sind, dürfen sich 1 Minute vor dem Start nur noch die teilnehmenden Fahrer und die erforderlichen Sportwarte auf dem Startplatz aufhalten.
Beim Start ist, soweit nicht ausdrücklich etwas anderes festgelegt ist, jede fremde Hilfe, wie zum Beispiel Anschieben, verboten.

Art. 73 Frühstart

Startet ein Teilnehmer bevor das offizielle Startzeichen gegeben ist, so wird er mit der in den Wettbewerbsbestimmungen festgesetzten Strafe belegt. Das Team / der Helfer des Fahrers ist von dieser Maßnahme umgehend in Kenntnis zu setzen.

Art. 74 Start außer Konkurrenz und Alleingang

„Start außer Konkurrenz“ und „Alleingang“ sind verboten.

Art. 75 Vorlauf und Entscheidungslauf

Zur Teilnahme an einem „Entscheidungslauf“ ist die vorherige Qualifizierung in etwaigen „Ausscheidungs- oder Vorläufen“ erforderlich.

Art. 76 Training

Zum Start von Rennen dürfen nur Fahrer zugelassen werden, die die Trainingsbedingungen entsprechend den jeweiligen Wettbewerbsbestimmungen erfüllt haben. Das Training ist nur während der hierfür festgesetzten Zeit und auf der hierfür vorgesehenen Strecke mit abgenommenem, der jeweiligen Klasse entsprechendem Motorrad, in vorschriftsmäßiger Kleidung (s.a. Art. 98) und mit zugelassenem Schutzhelm (DMSB-Schutzhelmbestimmungen, blauer Teil) gestattet.

Art. 77 Technische Abnahme / Dokumentenprüfung und Fahrerbesprechung

(1) Jeder Fahrer ist selbst dafür verantwortlich, dass von ihm zum Training und Wettbewerb nur Fahrzeuge, Fahrzeugteile und Ausrüstungsgegenstände (z. B. Schutzhelme) eingesetzt werden, die den Technischen Bestimmungen entsprechen und von der Technischen Abnahme abgenommen sowie, wenn vorgeschrieben, entsprechend gekennzeichnet worden sind.
Im Falle eines Unfalls muss der Fahrer vor der weiteren Teilnahme an den Wettbewerbsveranstaltungen sein Fahrzeug/Sicherheitsausrüstung erneut der Technischen Abnahme vorführen.
Die Entscheidung darüber, ob ein Motorrad bzw. die Ausrüstung des Fahrers / Beifahrers den Technischen Bestimmungen entspricht, liegt bei dem vom DMSB eingesetzten Technischen Pflichtkommissar bzw. dem Obmann der Technischen Abnahme.
(2) Im Rahmen der Technische Abnahme oder Schlusskontrolle im Zusammenhang mit einer technischen Überprüfung anfallende Montagekosten sind nicht erstattungsfähig.

Der Fahrer muss, soweit in den Wettbewerbsbestimmungen nicht anders vorgesehen, bei der Abnahme seines Motorrades persönlich anwesend sein.

(3) Zu Beginn der Veranstaltung werden die Dokumente der Teilnehmer und die Fahrzeuge durch den Veranstalter überprüft. Vor Beginn der Veranstaltung kann der Veranstalter eine zusätzliche Vorabprüfung der DMSB-Lizenzen über das DMSBnet vornehmen (geöffnet mittwochs vor dem Veranstaltungstermin). Nach erfolgreicher Dokumentenprüfung und Technischer Abnahme werden die Fahrzeuge mit einem Kontrollzeichen versehen.
Ohne erfolgreiche Dokumentenprüfung und Technische Abnahme darf am betreffenden Wettbewerb nicht teilgenommen werden. Nach erfolgreicher Technischen Abnahme darf das abgenommene Fahrzeug, für die Dauer der Veranstaltung, ausschließlich innerhalb genehmigter Wettbewerbsteile eingesetzt werden. Sollte das Fahrzeug außerhalb der genehmigten Veranstaltung bewegt werden, muss das Fahrzeug erneut den Technischen Kommissaren vorgeführt werden.

Zur Dokumentenprüfung haben die Teilnehmer nachzuweisen:
- Lizenzen von Fahrer/Beifahrer und ggf. Bewerber
- Auslandsstartgenehmigung bei Lizenznehmern anderer FMNs
- Ggf. Vorlage eines gültigen Führerscheines und KFZ-Scheines

(4) Jeder Fahrer / Beifahrer ist ferner verpflichtet an einer vom Veranstalter festgesetzten Fahrerbesprechung teilzunehmen.

Art. 78 Fremde Hilfe

Während einer Veranstaltung darf ein Motorrad seine Geschwindigkeit nur von seiner motorischen Kraft, durch die Muskelkraft seines Fahrers und ggf. seines Beifahrers sowie durch natürliche Ursachen, wie zum Beispiel Beschleunigung durch Gefälle, erhalten. Fremde Hilfe, soweit nach den Wettbewerbsbestimmungen unter bestimmten Voraussetzungen nicht ausdrücklich zugelassen, wird mit Disqualifikation bestraft.

Art. 79 Erlaubte Hilfe

Die im Einzelnen bei den Wettbewerben der verschiedenen Disziplinen zulässige Hilfe ist in den Wettbewerbsbestimmungen festgelegt.
Darüberhinausgehende Hilfeleistungen oder Missachtung der Vorschriften werden mit Disqualifikation bestraft.
Das Auftanken der Motorräder ist nur bei abgestelltem Motor in dafür vorgesehenen Bereichen gestattet.

Art. 80 Halten auf der Strecke

Ein Motorrad, das infolge eines Schadens im Verlaufe des Trainings oder des Rennens nicht mehr fahrbereit ist, ist sofort unter Beachtung der größtmöglichen Vorsicht auf dem schnellsten Wege von der Fahrbahn und aus der Sicherheitszone zu entfernen.
Jedes Anhalten im 200-m-Bereich einer Kurve ist verboten. Keinesfalls darf ein Motorrad auf der Fahrbahn oder im Sicherheitsbereich entgegen der Fahrtrichtung gefahren oder geschoben werden.
Sollte der Fahrer Hilfe benötigen, darf er sich, nachdem er sein Motorrad von der Strecke entfernt hat, außerhalb der Fahrbahn, entgegengesetzt zur Fahrtrichtung, zu Fuß bewegen, vorausgesetzt, dass er andere Fahrer nicht behindert oder gefährdet.

Art. 81 Aufgabe im Wettbewerb

Jeder aufgebende Fahrer darf, sofern er von einem Sportwart keine andere Anweisung erhält, sein Motorrad auf eigene Gefahr und ohne Behinderung oder Gefährdung der sich noch im Wettbewerb befindlichen Fahrer nur in Fahrtrichtung weiterfahren oder schieben.
Bis zum Abwinken mit der schwarz-weiß karierten Flagge darf in Training und Wettbewerb nur der für das Motorrad genannte Fahrer und ggfs. Beifahrer auf dem Motorrad teilnehmen. Zuwiderhandlungen werden mindestens mit einer Geldstrafe von EUR 250 belegt.

Art. 82 Technische Kontrolle/Schlussabnahme

Ein Motorrad sowie die Fahrerausrüstung können jederzeit während der Veranstaltung bzw. im Rahmen einer Schlussabnahme nach der Veranstaltung überprüft werden. Wenn sich herausstellt, dass die Werte des Motors anders sind als im Nennformular angegeben, unzulässige technische Änderungen vorgenommen wurden, das in den Wettbewerbsbestimmungen festgelegte Geräuschlimit (ggf. inklusive Toleranz) überschritten wird oder ein Teil der Ausrüstung (Schutzhelm, Bekleidung etc.) nicht den Vorschriften entspricht bzw. sich der Fahrer der angeordneten Kontrolle entzieht, wird der betroffene Bewerber und/oder Fahrer/Beifahrer bestraft. Die Disqualifikation ist dabei die Regelstrafe. In besonders gelagerten Fällen kann von einer geringeren Bestrafung Gebrauch gemacht werden. Bei Erreichen von Wettbewerbsvorteilen oder anderen schwerwiegenden Tatbestandsmerkmalen ist der Betroffene zur weiteren Bestrafung an die Rechtsabteilung des DMSB zu melden
Kein Fahrer hat offiziell eine Veranstaltung beendet, wenn sein Motorrad bzw. seine Ausrüstung einer ggf. verlangten oder vorgeschriebenen Schlussabnahme nicht unterzogen wurde.

Art. 83 Totes Rennen

Im Falle eines „Toten Rennens“ sind unter den gleichbewerteten Fahrern die ihnen zustehenden Geldpreise zu teilen.
Wenn zwei oder mehrere Fahrer Anspruch auf den gleichen Platz haben, verbleiben die nachfolgenden Fahrer unabhängig hiervon auf dem ihnen ursprünglich zustehenden Platz.

Art. 84 Beendigung eines Rennens (ausgenommen Bergrennen)

Ein Rennen wird durch Zeigen der schwarz-weiß-karierten Flagge beendet, sobald der Sieger die Ziellinie passiert hat. Maßgebend ist die in der Ausschreibung verlangte Rundenzahl.
Jeder Fahrer, der nach dem Sieger innerhalb einer ggf. vorgeschriebenen Zeit die Ziellinie passiert, wird im Grundsatz entsprechend der zurückgelegten Rundenzahl und bei gleicher Rundenzahl entsprechend der Durchfahrtsfolge platziert. Zu berücksichtigen sind jedoch die sich ggf. aus den Wettbewerbsbestimmungen ergebenden Strafen, die u. U. die Platzierung verändern können.
Ferner ist durch den Rennleiter unter Beachtung der Wettbewerbsbestimmungen in Verbindung mit dem Obmann der Zeitnahme eine Mindestrundenzahl festzusetzen, die ein Fahrer gefahren haben muss, um gewertet zu werden.

Art. 85 Siegerehrung/Verteilung der Preise

Die Siegerehrung ist Bestandteil der Veranstaltung. Für das Abspielen der Nationalhymne ist die Nationalität des Fahrers gem. Reisepass ausschlaggebend. Alle Preise müssen sofort, spätestens jedoch innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe der endgültigen Resultate ausgehändigt werden.

V. Rekorde

Art. 86 Antrag auf Genehmigung eines Rekordversuchs

Jede Person, die einen Rekordversuch unternehmen will, hat mindestens 2 Monate vor dem in Aussicht genommenen Termin einen entsprechenden Antrag an den DMSB einzureichen.
Begründete Ausnahmen sind nur mit Zustimmung des DMSB bzw., bei Weltrekordversuchen, mit Zustimmung der FIM möglich.
Der DMSB wird die Genehmigung eines Rekordversuches, der den Interessen des deutschen Motorradsports nicht dienlich ist, verweigern.

Art. 87 Kontrolle der Rekordversuche

Die Erlaubnis zum Rekordversuch wird vom DMSB erst erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass alle notwendigen Vorbereitungen getroffen sind, die Strecke, das Datum und die Zeit für den Rekordversuch festgelegt sind, ein oder mehrere anerkannte Zeitnehmer bestimmt und alle Kosten für Strecke, Zeitnehmer usw. beim Veranstalter einbezahlt sind.
Die FIM bzw. der DMSB benennen, wenn sie dem Antrag stattgegeben haben, die sport- und technischen Kommissare zur Überwachung.
Alle Fahrer, die einen Weltrekord aufstellen wollen, müssen im Besitz einer IL oder IML-Lizenz der FIM sein.
Die Kosten für die Kontrolle des Rekordes trägt der Anmeldende.

Art. 88 Weitere Bedingungen

Alle näheren Bedingungen für die Aufstellung von Weltrekorden sind in den FIM World Records Regulations veröffentlicht und finden uneingeschränkt Anwendung.

VI. REGISTRIERUNG DER Fahrer, Beifahrer und Bewerber

Art. 89 Registrierung der Fahrer, Beifahrer und Bewerber/Nationalität

(1) Jede Person, die sich an einer genehmigungspflichtigen Motorradsport-Veranstaltung im In- oder Ausland beteiligen will, muss im Besitz der entsprechenden Lizenz oder Race Card sein. Die Lizenz wird auf Antrag vom DMSB ausgestellt.
Für die Beantragung, Ausstellung und Nutzung von Lizenzen oder Race Cards gelten die Lizenzbestimmungen des DMSB.

(2) Als Angabe des Herkunftslandes eines Fahrers in den verschiedenen Veranstaltungsunterlagen ist immer die lizenzausstellende Föderation maßgebend. Die Nationalität der Teilnehmer richtet sich nach der lizenzausstellenden Föderation, d.h. Inhaber einer DMSB-Lizenz gelten als deutsche Teilnehmer, unabhängig von Ihrer Staatsbürgerschaft. Diese Regelung gilt nur für Einzelwettbewerbe.

Art. 90 Verweigerung und Entziehung der Lizenz

Der Antrag auf Abschluss des Lizenzvertrages wird abgelehnt, wenn die Erteilungsvoraussetzungen nicht gegeben sind bzw. eine Suspendierung durch den DMSB oder durch einen anderen FMN erfolgt ist. Er kann auch bei Vorliegen eines wichtigen Grundes abgelehnt werden. Ein wichtiger Grund ist gegeben, wenn Tatsachen vorliegen, auf Grund derer dem DMSB unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls und unter Abwägung der beiderseitigen Interessen der Abschluss des Vertrages nicht zugemutet werden kann. Hierzu gehören Aktivitäten des Lizenznehmers, welche gegen den Ethik Kodex des DMSB oder der FIM verstoßen oder ein Verhalten des Lizenznehmers das dem Ansehen des Motorsports in der Öffentlichkeit schadet.
Im Übrigen gelten die aktuellen DMSB-Lizenzbestimmungen.

Art. 91 Bewerberlizenz

(1) Jede natürliche oder juristische Person, die zu einer Motorradsport-Veranstaltung einen Fahrer/Beifahrer bzw. ein Motorrad nennen will – ohne selbst Fahrer zu sein – und damit das Recht hat in den offiziellen Teilnehmer- und Ergebnislisten aufgeführt zu werden, muss eine Bewerber- oder Hersteller-Lizenz besitzen. Der Antrag auf Ausstellung einer solchen Lizenz ist an den DMSB zu richten.
Der Bewerber hat das Recht, seinen Fahrer/Beifahrer, der im Besitz einer Fahrerlizenz sein muss, nach Nennschluss unter Beachtung von Art. 96 mit Zustimmung des Renn- oder Fahrtleiters auszutauschen. Der Inhaber einer Bewerber - bzw. Hersteller-Lizenz gilt als Teilnehmer und unterliegt wie der Fahrer/Beifahrer den Bestimmungen des Deutschen Motorrad-Sportgesetzes. Er kann für seinen Fahrer/Beifahrer Protest einlegen, aber auch wie dieser sportgesetzlich belangt werden.

(2) Eine Nationale oder Internationale Club-Bewerber-Lizenz kann nur ein eingetragener Verein (e.V.) beantragen. Sind die erwähnten Voraussetzungen nicht gegeben, so muss eine Nationale oder Internationale Firmen-Bewerber-Lizenz beantragt werden.
Die Teilnahme an Mannschafts-Prädikatswettbewerben des DMSB, der FIM oder FIM-Europe setzt den Besitz einer Nationalen oder Internationalen Club-Bewerber-Lizenz voraus.

(3) Der Inhaber einer Nationalen Bewerber -Lizenz des DMSB ist nur berechtigt, als Bewerber für Fahrer / Beifahrer aufzutreten, die ihre Fahrer / Beifahrer-Lizenz durch den DMSB erhalten haben. Der Gültigkeitsbereich dieser Lizenz beschränkt sich auf nationale Veranstaltungen bzw. auf national oder Europa-offen ausgeschriebene Klassen bei internationalen Veranstaltungen in der Bundesrepublik Deutschland.

(4) Der Inhaber einer vom DMSB ausgestellten Int. Bewerber -Lizenz ist berechtigt, uneingeschränkt als Bewerber für Fahrer/Beifahrer aufzutreten, die eine Fahrer/Beifahrer-Lizenz des DMSB oder eine Int. Lizenz der FIM, ausgestellt von einer der FIM angeschlossenen Föderation, erhalten haben. Der Gültigkeitsbereich dieser Bewerber-Lizenz erstreckt sich auf alle vom DMSB, der FIM oder FIM-Europe genehmigte Veranstaltungen im In- und Ausland (Einschränkende Regelungen siehe DMSB-Lizenzbestimmungen, roter Teil).

Art. 92 Lizenz-Gebühren und -Gültigkeit

Die Ausstellung der Lizenzen erfolgt grundsätzlich als Jahreslizenzen, für die der DMSB eine Jahresgebühr erhebt. Die Lizenzen sind bis zum 31.12. eines Kalenderjahres gültig.

Art. 93 entfällt

Art. 94 Start im Ausland

DMSB-Lizenzfahrer, die sich an Motorradsport-Veranstaltungen im Ausland beteiligen wollen, müssen ihre Nennung in jedem Falle beim DMSB mit dem Ersuchen um Startgenehmigung einreichen, es sei denn, sie sind im Besitz einer Dauerstartgenehmigung des DMSB, die jedoch für FIM- oder FIM-Europe-Prädikatsveranstaltungen keine Gültigkeit hat. Der DMSB ist berechtigt, Startgenehmigungen ohne Angabe von Gründen abzulehnen.

Art. 95 Pseudonym

Die Erlaubnis zum Gebrauch eines Pseudonyms muss beim DMSB beantragt werden. Im Falle der Genehmigung wird die Lizenz gegen eine jährliche Zusatzgebühr auf das Pseudonym ausgestellt. Solange der Antragsteller unter diesem Pseudonym geführt wird, darf er an Veranstaltungen weder unter seinem noch einem anderen Namen teilnehmen.
Jeder Wechsel des Pseudonyms unterliegt den gleichen Formalitäten und bedarf, wie die Wiederaufnahme des richtigen Namens, der Genehmigung des DMSB sowie einer Neuausstellung der Lizenz.

Art. 96 Umbenennung des Fahrers / Beifahrers

Ein Fahrer- / Beifahrerwechsel ist während einer Motorradsport-Veranstaltung, soweit in den Wettbewerbsbestimmungen nicht etwas anderes festgelegt ist, verboten.
Ein Bewerber kann einen genannten Fahrer / Beifahrer durch einen anderen Fahrer / Beifahrer nach Veröffentlichung des Programms mit Zustimmung des Renn- bzw. Fahrtleiters vor der Veranstaltung (d. h. bis zur Dokumenten Prüfung bzw. einen Beifahrer, unter Beachtung der Wettbewerbsbestimmungen, ggf. auch später) austauschen.
Dieser Fahrer / Beifahrer muss ebenfalls den Austragungsbedingungen sowie allen Bedingungen der Ausschreibung hinsichtlich des Trainings, der Abnahme usw. genügen. Der Austausch eines Beifahrers bedarf, soweit ein anderes Gespann hiervon betroffen ist, auch der Zustimmung des Fahrers dieses Gespanns.

Art. 97 Haftungsausschluss, Freistellung

(1) Die Teilnehmer (Bewerber, Fahrer, Beifahrer) nehmen auf eigene Gefahr an den Veranstaltungen teil. Sie tragen die alleinige zivil- und strafrechtliche Verantwortung für alle von ihnen oder dem von ihnen benutzten Fahrzeug verursachten Schäden, soweit kein Haftungsausschluss vereinbart wird.

(2) Die Teilnehmer erklären den Verzicht auf Ansprüche jeder Art für Schäden, die im Zusammenhang mit den Veranstaltungen entstehen, und zwar gegen
- den eigenen Teilnehmern (anderslautende Vereinbarungen zwischen den Teilnehmern gehen vor!) und Helfern,
- den jeweils anderen Teilnehmern, den Eigentümern und Haltern aller an der Veranstaltung teilnehmenden Fahrzeuge und deren Helfer,
- die FIM, die FIM-Europe, den DMSB, die Mitgliedsorganisationen des DMSB, deren Präsidenten, Organe, Geschäftsführer, Generalsekretäre
- den ADAC Regionalclubs, den ADAC Ortsclubs und den mit dem ADAC verbundenen Unternehmen, deren Präsidenten, Organen, Geschäftsführern, Generalsekretären,
- den Promotoren und Serienbetreibern,
- dem Veranstalter, den Sportwarten, den Rennstreckeneignern- / betreibern, den Rechtsträgern der Behörden, den Renndiensten und alle anderen Personen, die mit der Organisation der Veranstaltung in Verbindung stehen,
- den Straßenbaulastträger und
- den Erfüllungs- und Verrichtungsgehilfen, den haupt- und ehrenamtlichen Mitarbeitern aller zuvor genannten Personen und Stellen sowie deren Mitgliedern.

Der Haftungsverzicht gilt nicht für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, für sonstige Schäden, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung beruhen sowie nicht für Schäden aus der Verletzung einer wesentlichen Vertragspflicht durch den enthafteten Personenkreis. Bei Schäden, die auf einer leicht fahrlässigen Pflichtverletzung von wesentlichen Vertragspflichten beruhen ist die Haftung für Vermögens- und Sachschäden der Höhe nach auf den typischen, vorhersehbaren Schaden beschränkt.

Der Haftungsverzicht gilt für Ansprüche aus jeglichem Rechtsgrund, insbesondere sowohl für Schadensersatzansprüche aus vertraglicher als auch außervertraglicher Haftung und auch für Ansprüche aus unerlaubter Handlung.
Stillschweigende Haftungsausschlüsse bleiben von vorstehender Haftungsausschlussklausel unberührt.

(3) Mit Abgabe der Nennung nehmen die Teilnehmer davon Kenntnis, dass Versicherungsschutz im Rahmen der Kraftverkehrsversicherungen in der Regel (Kfz-Haftpflicht, Kasko- und Insassen-Unfall-Versicherung) für Schäden, die aus dem Gebrauch des Fahrzeugs bei einer Motorsportveranstaltung oder Motorsportaktivität, einschließlich Rennen, Wettbewerben, Trainings, Tests und Demonstrationen, wenn das Fahrzeug in einem hierfür abgegrenzten Gebiet mit Zugangsbeschränkung gebraucht wird und für diesen Gebrauch des Fahrzeugs eine Motorsporthaftpflichtversicherung nach Maßgabe des § 5d PflVG besteht, im Rahmen einer Veranstaltung, die auf die Erzielung von Höchstgeschwindigkeiten gerichtet ist, nicht gewährt wird.

Sie verpflichten sich, auch den Halter und den Eigentümer des eingesetzten Fahrzeugs davon zu unterrichten.

(4) Sofern die Teilnehmer nicht selbst Eigentümer des einzusetzenden Fahrzeuges sind, haben sie dafür zu sorgen, dass der Fahrzeugeigentümer, die auf dem Nennformular abgedruckte Haftungsverzichterklärung abgibt.
Für den Fall, dass die Erklärung entgegen dieser Verpflichtung nicht vom Fahrzeugeigentümer unterzeichnet wurde, stellen die Teilnehmer alle in Art. 97 (2) angeführten Personen und Stellen von jeglichen Ansprüchen des Fahrzeugeigentümers wegen Schäden die im Zusammenhang mit der Veranstaltung (= ungezeitetes und gezeitetes Training, Qualifikationstraining, Warm-up, Rennen, Wertungsläufe, Wertungs-/Dauerprüfungen) entstehen, frei.

Art. 98 Schutzhelme, Bekleidung

(1) Schutzhelme:
Alle Fahrer und Beifahrer müssen einen Schutzhelm tragen, der den gültigen FIM-Bestimmungen entspricht.
Die Schutzhelme müssen bei der Techn. Abnahme vorgeführt und entsprechend markiert worden sein (s.a. Art. 77). Der Fahrer/Beifahrer ist für das Vorhandensein dieser Markierung selbst verantwortlich.

(2) Bekleidung:
Alle Fahrer und Beifahrer dürfen nur in Bekleidung (einschl. Schuhwerk) am Training und am Wettbewerb teilnehmen, welche den gültigen FIM-Bestimmungen bzw spezifischen Wettbewerbsbestimmungen entsprechen.

Art. 99 Ärztliche Untersuchung

Der Renn- / Fahrtleiter bzw. Sportkommissar / Schiedsrichter kann von jedem Fahrer/Beifahrer verlangen, dass er sich einer ärztlichen Untersuchung unterzieht. Jeder Fahrer / Beifahrer, der eine entsprechende Anweisung nicht befolgt, kann ausgeschlossen und durch das Sportgericht ggf. weitergehend bestraft werden. Fahrer/Beifahrer, gegen deren Teilnahme der Arzt Bedenken äußert, sind nicht startberechtigt.

Art. 100 Alkohol- / Dopingverbot

Für Fahrer/Beifahrer besteht in jeder Trainingssession und im Rennen absolutes Alkoholverbot (0,0 gr/Ltr nach Abzug einer Toleranz von 0,02mg/Ltr). Die Anwendung verbotener Substanzen und Methoden ist nicht erlaubt.
Alkohol- / Dopingkontrollen werden auf Grund einer Auslosung der Fahrer / Beifahrer sowie bei Verdacht als Zielkontrolle durchgeführt.
Wird ein Verstoß festgestellt, ist der betreffende Fahrer/Beifahrer von den Sportkommissaren von der Wertung sowie von der weiteren Teilnahme an der Veranstaltung zu disqualifizieren und zur weiteren Bestrafung an den DMSB zu melden. Stehen die Kontrollergebnisse bei Veranstaltungsende nicht fest, sind die betroffenen Wettbewerbsergebnisse als vorläufig zu führen.

VII. Motorräder – Werbung

Art. 101 Einteilung der Motorräder

Die Motorräder werden in Kategorien, Gruppen und Klassen gemäß den Wettbewerbsbestimmungen und Technischen Bestimmungen des DMSB, der FIM oder FIM-Europe eingeteilt.

Art. 102 Klasseneinteilung

Die Klasseneinteilung ergibt sich, soweit in den Wettbewerbs-Bestimmungen nicht ausdrücklich etwas anderes festgelegt ist, aus den Technischen Bestimmungen der FIM.

Art. 103 Gefahrbringende Konstruktionen

Motorräder, deren Konstruktionen gefahrbringend erscheinen, können aus dem laufenden Wettbewerb genommen werden, den betreffenden Fahrer kann die weitere Teilnahme mit diesem Motorrad untersagt werden.

Art. 104 Ungeeignete Konstruktionen

Ist ein Fahrzeugtyp auf Grund seiner Ausstattung (z.B. ABS) nach Angaben des Herstellers für den Renneinsatz ungeeignet oder wird herstellerseits ausdrücklich von einem Einsatz mit dieser Ausstattung abgeraten und kann die Renntauglichkeit auch nicht durch erlaubte Änderungen hergestellt werden, ist dieser Fahrzeugtyp in Geschwindigkeitswettbewerben nicht zugelassen.

Hinweise des Herstellers zu Einschränkungen der Renntauglichkeit sind von Bewerber und Fahrer zu beachten.

Art. 105 Suspendierung einer Motorradmarke

Der DMSB kann in seinem Regelungsbereich Motorradmarken oder Motorradtypen suspendieren, wenn die sportgesetzlichen Bestimmungen durch den Hersteller oder einen seiner Vertreter gröblich verletzt worden sind. Kann jedoch ein Bewerber oder Fahrer nachweisen, dass das von ihm gemeldete Motorrad sein Eigentum ist und bereits vor der verhängten Suspendierung von ihm erworben wurde sowie die Abgabe seiner Nennung in vollständiger Unabhängigkeit vom Hersteller oder einem Vertreter der betreffenden Motorradmarke erfolgte, so darf er mit diesem Motorrad vorbehaltlich einer vorangegangenen technischen Abnahme an einem Wettbewerb teilnehmen.

Art. 106 Werbung an Motorrädern und auf der Fahrer-Bekleidung

Werbung an Motorrädern ist erlaubt, jedoch dürfen in keiner Weise die Startnummern verdeckt werden. Die Technischen Bestimmungen der FIM sowie die jeweiligen Wettbewerbsbestimmungen sind außerdem zu beachten.
Werbung darf ebenfalls auf der Kleidung des Fahrers und Beifahrers und auf dem Schutzhelm – solange dessen Schutzwirkung nicht beeinträchtigt wird – angebracht werden.

Art. 107 Werbung mit den Ergebnissen einer Veranstaltung / Veranstaltungsserie

Bewerber, Fahrer/Beifahrer oder Firmen, die Ergebnisse einer Veranstaltung/Veranstaltungsserie oder die Aufstellung von Rekorden zu Reklamezwecken auswerten, sind verpflichtet, nur das offizielle Ergebnis, sowie die Art und den genauen Titel der Veranstaltung/Veranstaltungsserie oder des Rekords, die Kategorie und Klasse des Motorrades genau anzugeben.

Art. 108 Verbotene Werbung

(1) Grundsätzlich verboten ist jede Werbung mit Ergebnissen von Rennen, Leistungsprüfungen oder sonstigen Fahrten, die ohne offizielle Genehmigung und ohne Überwachung durch den DMSB oder seine Beauftragten durchgeführt wurden sowie mit irgendwelchen Ergebnissen, die ein Fahrer während eines Trainings erzielt hat. Erst nach Bekanntgabe der offiziellen Resultate darf Werbung mit den Ergebnissen gemacht werden.

(2) Politische, religiöse, soziale oder beleidigende Werbung ist grundsätzlich verboten. Ebenso ist Werbung, die gegen geltende gesetzliche Bestimmungen verstößt, oder das Ansehen des Motorsports schädigt, nicht gestattet.

(3) Werbung für Tabak-Produkte nicht erlaubt. Diese Einschränkung hat sich die Tabak-Industrie in der Bundesrepublik Deutschland selbst auferlegt.

VIII. Sportwarte

Art. 109 Einteilung der Sportwarte

Die Leitung und Überwachung einer Veranstaltung obliegt den exekutiv und den überwachend tätigen Offiziellen; sie können sich zur Ausübung ihrer Tätigkeit Helfern bedienen.

Exekutive Offizielle sind:
- Renn-/Fahrtleiter
- Race Director
- Veranstaltungssekretär
- Schiedsrichter (auch überwachender Offizieller)
- Technische Kommissare (zeitlich eingeschränkt auch überwachende Offizielle)
- Zeitnahmekommissar/Zeitnehmer
- Leiter der Streckensicherung
- Startmarschall
- Zielmarschall
- Ärzte und Rettungsdienst
- Sportwarte und Sachrichter, die für die Sicherheit, das Auftanken, den Parc Fermé, die Markierung und Kontrolle der Strecke und den Informationsservice (Presse, Radio und Fernsehen) zuständig sind
- jede andere Person, die für eine ordnungsgemäße Durchführung der Veranstaltung erforderlich ist

Überwachende Offizielle sind:
- Jury-Präsident
- Schiedsrichter (auch exekutiver Offizieller)
- Sportkommissare (Jury-Mitglieder)
- Technische Kommissare (nur im Rahmen der Abnahme vor Beginn des Wettbewerbs)

Alle entscheidungs- oder weisungsbefugten Sportwarte müssen als solche deutlich erkennbar sein.

Art. 110 Entschädigung der Sportwarte

Die Sportwarte können für ihre Tätigkeit eine Entschädigung erhalten. Diese geht, soweit nicht ausdrücklich anders festgelegt, zu Lasten des Veranstalters.
Die Entschädigungssätze für Sportwarte werden sofern sie für den DMSB bzw. seinen Trägervereinen tätig werden auch von diesen festgelegt.

Art. 111 Unentbehrliche Sportwarte

Für jede Veranstaltung müssen die, gemäß Anhang 1 Lizenzbestimmungen vorgeschriebenen Mindestanzahl lizenzierter Sportwarte anwesend sein.

Art. 112 Berufung der Sportwarte

Die exekutiv tätigen Sportwarte werden in der Regel vom Veranstalter, die überwachend tätigen Sportwarte von den Trägervereinen oder dem DMSB bestimmt. Der DMSB hat das Recht, Pflichtkommissare zu benennen.

Art. 113 Lizenzierung der Sportwarte

Sportkommissare, Schiedsrichter, Renn- / Fahrtleiter, Race Director, Zeitnehmer, Technische Kommissare, lizenzierter Leitender Rennarzt (sofern vorgeschrieben) und Leiter der Streckensicherung müssen die für die Tätigkeit erforderliche Befähigung durch das Ablegen einer Prüfung nachweisen (ausgenommen Rennärzte und lizenzierte Leitende Rennärzte) und für ihren Einsatz im Besitz einer gültigen Lizenz sein.
Inhaber einer Sportwartlizenz sind verpflichtet, mindestens alle 3 Jahre an einem Fortbildungsseminar der betreffenden Disziplin/Lizenz teilzunehmen (ausgenommen Rennärzte Stufe C).
Die Zulassung zu einem FIM / FIM-Europe-Sportwart-Seminar und der Einsatz in einer solchen Funktion bei einem FIM / FIM-Europe-Prädikat setzt eine gültige DMSB-Sportwartlizenz Stufe A der betreffenden Disziplin voraus (ausgenommen Motoball; Stufe B, Rennärzte: Stufe B oder C).

Art. 114 Einsetzung eines Obmannes

Größere Veranstaltungen machen es erforderlich, einzelne Bereiche (z. B. Technische Abnahme oder Zeitnahme etc.) mit mehreren Sportwarten zu besetzen. In diesem Fall muss der Veranstalter einen der in dem betreffenden Bereich eingesetzten Sportwarte zum Obmann bestellen.
Der Obmann ist für das ihm zugewiesene Gesamttätigkeitsgebiet gegenüber dem Renn- bzw. Fahrtleiter verantwortlich.

Art. 115 Verbotene Tätigkeit / Unvereinbarkeit

Kein Sportwart darf im Verlauf einer Veranstaltung mehrere lizenzpflichtige Funktionen übernehmen oder andere Aufgaben erfüllen als die, die ihm zugeteilt wurden.
Ein Wechsel von einer exekutiven Funktion in eine überwachende Funktion (s. Art. 109) oder umgekehrt nach Beginn einer Veranstaltung ist ebenfalls nicht gestattet. Der Einsatz als Sportwart bei einer Veranstaltung schließt eine Teilnahme als Fahrer, Beifahrer oder Bewerber bei dieser Veranstaltung aus.

Art. 116 Pflichten der Sportkommissare

Die Aufgaben und Pflichten der Sportkommissare ihre Befugnisse, ihre Strafgewalt usw. ergeben sich aus den im DMSG getroffenen Festlegungen und den Richtlinien für Sportkommissare. Die Sportkommissare einer Veranstaltung sind in keiner Weise für die Organisation dieser Veranstaltung verantwortlich und dürfen keine Funktion ausüben, die damit in Verbindung steht. Sie sind nur gegenüber dem DMSB verantwortlich. Pflicht der Sportkommissare ist es, dafür zu sorgen, dass das DMSG sowie die Bestimmungen der Ausschreibung und alle sonstigen Bestimmungen und Richtlinien eingehalten werden.
Die Sportkommissare müssen mindestens vom Beginn der Dokumentenprüfung bis zum Ablauf der Protest- und Berufungsfrist nach Abschluss des Wettbewerbs anwesend, mindestens jedoch jederzeit vor Ort kurzfristig erreichbar sein.

Art. 117 Protestentscheidung

Allein die Sportkommissare sind befugt, über Proteste, die sich aus der Veranstaltung ergeben, zu entscheiden. Die Entscheidungen sind dem Protestführer und dem Protestbetroffenen schriftlich (unter Verwendung des DMSB-Formblattes- Homepage des DMSB) bekanntzugeben und dem DMSB unmittelbar nach Abschluss der Veranstaltung unter Beifügung aller übrigen Unterlagen im DMSBnet hochzuladen und ggf. zusätzlich zu übersenden.

Art. 118 Bestrafungen

Die Sportkommissare können Fahrer, Beifahrer, Bewerber sowie jeden vom DMSB lizenzierten, bei der Veranstaltung eingesetzten Sportwart, dessen Verhalten sie aufgrund eigener Wahrnehmungen oder aufgrund einer Meldung eines anderen Sportwartes als strafwürdig ansehen, mit einer Verwarnung, einer Geldstrafe, Nichtzulassung oder Disqualifikation bestrafen. Die einzelnen Strafen können auch kombiniert festgesetzt werden.
Außerdem können die Sportkommissare auch von der dem Rennleiter/Fahrtleiter zustehenden Strafbefugnis (Art. 144) Gebrauch machen.
Die Höhe einer von den Sportkommissaren zu verhängende Geldstrafe ist, soweit für bestimmte Verstöße die Höhe der Geldstrafe nicht ausdrücklich höher festgelegt ist, im Einzelfall auf EUR 12.000 international bzw. Europa-offen EUR 6.000, national auf EUR 3.000 begrenzt.
Bei Verstößen, die nach Auffassung der Sportkommissare eine weitere Bestrafung notwendig machen, müssen sie den Betreffenden zur Bestrafung oder weitergehenden Bestrafung dem DMSB melden. Eine weitere Bestrafung kann auch ohne diese Meldung erfolgen.
Eine Disqualifikation kann jederzeit, d. h. sowohl während als auch nach der Veranstaltung, ausgesprochen werden.
Der Betroffene ist vor einer Entscheidung anzuhören. Er muss Gelegenheit haben, sich zu den gegen ihn erhobenen Vorwürfen zu äußern und Zeugen zu benennen.
Nimmt der Betroffene die Gelegenheit nicht wahr, so kann auch ohne seine Anhörung eine Entscheidung getroffen werden.
Die von den Sportkommissaren festgesetzten Strafen können mit der Berufung angefochten werden (Art. 163 ff).
Entscheidungen sind dem Betroffenen schriftlich (unter Verwendung des DMSB-Formblattes) bekanntzugeben und unmittelbar nach der Veranstaltung im DMSBnet hochzuladen und ggf. dem DMSB zusätzlich zu übersenden.

Die Sportkommissare können Videomaterial und jede geeignete Videoanlage oder jedes geeignete elektronische System mit Aufnahmefunktion als Entscheidungshilfe verwenden.
Dem Sportkommissar ist es unbenommen für seine Entscheidungsfindung entsprechende Videomaterialen/-anlagen oder andere elektronische Systeme von Teilnehmern oder anderen Personen einzusehen und sollte es erforderlich sein, die Anordnung zur Einsichtnahme zu treffen.
Für den Fall, dass ein Teilnehmer sich weigert der Anordnung nachzukommen, wird von dem Sportkommissar/Schiedsrichter eine Geldstrafe bis EUR 250 gegen den sich weigernden Teilnehmer verhängt und der Vorfall dem Sportgericht gemeldet.

Veröffentlichungen von Lizenznehmern in den Sozialen Medien, in denen das Ansehen des Motorsports, des DMSB, seinen Organen, seinen haupt- und ehrenamtlich tätigen Mitarbeitern, seiner Veranstalter, seinen Mitgliedsorganisationen, und ganz allgemein dem Interesse des Motorsports und den von dem DMSB vertretenen Werten, moralisch oder materiellen Schaden zugefügt wird: Verwarnung bis Suspendierung (Sportkommissare, Sportgericht)

Art. 119 Sonstige Regelungsbefugnisse der Sportkommissare

In Fällen höherer Gewalt oder aus Sicherheitsgründen sind die Sportkommissare berechtigt, auf Grund eigener Initiative oder auf Antrag des Renn- oder Fahrtleiters oder Race Directors den Beginn einer Veranstaltung oder den Start eines Wettbewerbs zu verschieben, die Strecke bzw. Sektionen zu ändern, die Veranstaltung oder Teile einer Veranstaltung frühzeitig abzubrechen oder ganz abzusagen. Eine solche Entscheidung kann zunächst mündlich, muss jedoch dann unmittelbar nachfolgend auch schriftlich bekanntgegeben und dem DMSB unter detaillierter Angabe der Gründe für die vorgenommenen Änderungen ebenfalls schriftlich mitgeteilt werden.

Art. 120 Vertreterbestellung

Fällt während einer Veranstaltung, bei der die Anwesenheit von zwei Sportkommissaren vorgeschrieben ist, fällt ein Sportkommissar aus bzw. ist zu Beginn nur ein Sportkommissar anwesend, so ist zur Sicherstellung der in der Regel für jede Veranstaltung vorgeschriebenen Anwesenheit von mindestens zwei Sportkommissaren von dem verbleibenden Sportkommissar sofort ein Vertreter zu bestellen. Vorrangig berücksichtigt werden sollten in einem solchen Fall Personen, die ebenfalls im Besitz der entsprechenden DMSB-Sportwartlizenz sind. Ein aus einem der vorgenannten Gründe bestellter

Vertreter bleibt auch dann bis zum Abschluss der Veranstaltung, ggf. zusätzlich, im Amt, wenn der ursprünglich bestellte Sportkommissar wieder bzw. verspätet zur Verfügung steht.
Fällt bei einer Veranstaltung, für die nur ein Sportkommissar vorgesehen ist, dieser Sportwart aus, so ist sinngemäß zu verfahren. Bei Ausfall eines Schiedsrichters ist jedoch, soweit kein Vertreter mit der entsprechenden Sportwarte-Lizenz gefunden werden kann, dieses Amt vom anwesenden Sportkommissar zu übernehmen und ein Vertreter für die vakant gewordene Sportkommissars-Funktion zu nominieren. In einem solchen Fall sind auch die Festlegungen gemäß Art.126 zu beachten.

Art. 121

Berichtspflicht des Sportkommissars/Schiedsrichters/der Jury und medizinische Unfallberichte

Unmittelbar nach Ende der Veranstaltung müssen die Sportkommissare den Schlussbericht (Formblatt), sowie die Protestentscheidungen und Berufungsankündigungen über den Veranstalter, an den DMSB übermitteln (über www.dmsbnet.de). Die Protestentscheidungen und Berufungsankündigungen müssen nach Aufforderung des DMSB zusätzlich im Original an die DMSB-Geschäftsstelle gesendet werden und im Schlussbericht zusammen mit den Strafentscheidungen des Rennleiters und der Sportkommissare Erwähnung finden.
Im Falle von mehreren Wettbewerben/Serien innerhalb einer Veranstaltung stimmen sich die zuständigen Vorsitzenden der Sportkommissare untereinander ab, welcher von ihnen den Schlussbericht für die Gesamtveranstaltung erstellt und dem Veranstalter übermittelt.

Die Medizinischen Unfallberichte müssen
vom Lt. Rennarzt/behandelnden Rennarzt sofort (spätestens am nächsten Werktag) durch den Lt. Rennarzt/behandelnden Rennarzt oder den Vorsitzenden Sportkommissar ausschließlich per E-Mail an unfallmeldung@dmsb.de gesendet werden. Nach dem Versand per E- Mail sind die Berichte zu vernichten (ausgenommen bei dem vor Ort behandelnden Rennarzt).

Bei Unfällen mit Todesfolge oder Unfälle deren Ausgang nicht abschätzbar ist, muss vom Leiter der Streckensicherung bei Straßensport- und Supermoto-Wettbewerben, in den übrigen Disziplinen vom Renn/Fahrtleiter, ein Incident-Report ausgefüllt werden.

Art. 122 Mitteilungspflicht nach Unfällen

Bei einer Verletzung von DMSB-Lizenznehmern aufgrund eines Unfalls, die gemäß der Entscheidung des medizinischen Delegierten oder eines beim Wettbewerb eingesetzten Arztes eine weitere Teilnahme an Motorradsport-Wettbewerben vorerst ausschließt, ist der Renn-/Fahrtleiter entsprechend darüber zu informieren. Der Renn-/Fahrtleiter ist folglich dafür verantwortlich, eine entsprechende Mitteilung an den DMSB zu übersenden.
Sobald ein Arzt die Wettbewerbstauglichkeit des Teilnehmers mit Attest gegenüber dem DMSB bestätigt, wird die Lizenz wieder freigegeben.
Die Unfall-Meldung hat von der versicherten Person per Online-Unfallanzeige über die DMSB-Homepage www.dmsb.de/de/lizenzen/online-unfallmeldung zu erfolgen.

Art. 123 Pflichten des Renn- bzw. Fahrtleiters

Dem Renn- bzw. Fahrtleiter unterstehen die exekutiv tätigen Offiziellen der Veranstaltung.

Art. 124 Verantwortlichkeit Renn-/Fahrtleiter

Der Renn- bzw. Fahrtleiter ist für die ordnungsgemäße Abwicklung der Veranstaltung entsprechend der Ausschreibung verantwortlich.

Art. 125 Sicherheit und Ordnung

Der Renn- bzw. Fahrtleiter hat für die Aufrechterhaltung der Ordnung auf dem Veranstaltungsgelände Sorge zu tragen. Insbesondere hat der Renn- bzw. Fahrtleiter sicherzustellen, dass das Publikum durch wirksame Maßnahmen von der Strecke / Bahn ferngehalten wird.

Art. 126 Ersatzbestellung

Der Renn- bzw. Fahrtleiter hat sich zu vergewissern, dass alle exekutiv tätigen Sportwarte, Helfer etc. auf ihrem Posten sind. Fehlt eine dieser Personen auf ihrem Platz, so hat er sofort für Ersatz zu sorgen. Sind zu Beginn einer Veranstaltung für die Überwachung verantwortlichen Sportwarte (Sportkommissare) nicht anwesend, ist der Renn- /Fahrtleiter verpflichtet, sofort einen Sportkommissar als Vertreter zu bestellen, der dann gemäß Art. 120 ggf. für die Berufung des evtl. notwendigen weiteren, überwachend tätigen Sportwartes zuständig ist.

Art. 127 Überprüfung der Sportwartlizenzen

Der Renn- bzw. Fahrtleiter hat sich zu überzeugen, dass alle exekutiv oder überwachend tätigen Sportwarte im Besitz der für die Ausübung ihrer Tätigkeit notwendigen Lizenzen sind (ausgenommen von dieser Überprüfung sind nur die vom DMSB eingesetzten Pflichtkommissare).

Art. 128 Maßnahmen und Entscheidungen

Der Renn- bzw. Fahrtleiter hat die Bewerber bzw. Fahrer / Beifahrer und Helfer etc. hinsichtlich der Beachtung und Einhaltung der sportrechtlichen Bestimmungen zu überwachen und bei Verstößen die in diesen Bestimmungen vorgesehenen Maßnahmen zu ergreifen. Bei Einsatz eines Race Directors erfordern die Maßnahmen und Entscheidungen des Renn- bzw. Fahrtleiters die Zustimmung des Race Directors. Zudem ist der Race Director befugt, Bestrafungen gegenüber Teilnehmern auszusprechen, sowie Teilnehmer, Teammitglieder oder Offizielle zur Bestrafung an die Sportkommissare zu melden. Gegen die Maßnahmen und Entscheidungen des Renn- bzw. Fahrtleiters und Race Directors können die Betroffenen Protest einlegen.
Der Renn- bzw. Fahrtleiter muss verhindern, dass ausgeschlossene, suspendierte oder disqualifizierte Bewerber oder Fahrer / Beifahrer an der Veranstaltung teilnehmen.

Art. 129 Ordnungsaufgaben

Der Renn- bzw Fahrtleiter hat sich davon zu überzeugen, dass, soweit vorgeschrieben, alle an der Veranstaltung teilnehmenden Fahrer und die von ihnen eingesetzten Fahrzeuge die entsprechenden Unterscheidungsmerkmale (Startnummernschilder o. ä) tragen. Er hat sich davon zu überzeugen, dass alle an der Veranstaltung teilnehmenden Fahrzeuge mit den gemeldeten Fahrern / Beifahrern besetzt sind.

Art. 130 Abbruch

Der Renn- bzw. Fahrtleiter entscheidet in Fällen von höherer Gewalt oder aus Sicherheitsgründen über den Abbruch eines Rennens oder einer Sonderprüfung, soweit in den Wettbewerbsbestimmungen (z. B. bei Einsatz eines Race Directors oder Schiedsrichters) keine abweichenden Festlegungen getroffen wurden.

Art. 131 Besondere Vorkommnisse, Verstöße

Der Renn- bzw. Fahrtleiter unterbreitet bei besonderen Vorkommnissen, wie z. B. Notwendigkeit der Abänderung des Programms, der Streckenführung oder des zeitlichen Ablaufs der Veranstaltung sowie u. U. auch bei Fehlern oder Verstößen, den Sportkommissaren entsprechende Vorschläge. Im Falle eines eingesetzten Race Directors obliegt diesem das Vorschlagsrecht in Abstimmung mit dem Renn- / Fahrtleiter.

Art. 132 Sammlung von Unterlagen

Der Renn- bzw. Fahrtleiter sammelt die Ergebnisse, die Protokolle der Technischen Kommissare, die Unfallmeldungen sowie alle sonstigen notwendigen Unterlagen für die Ausarbeitung des Schlussberichtes bzw. zur kurzfristigen Weiterleitung an den DMSB.

Art. 133 Pflichten des Sekretärs der Veranstaltung

Der Sekretär ist in Abstimmung und im Auftrag des Renn- bzw. Fahrtleiters für administrative Aufgaben zuständig.

Art. 134 Obmann der Zeitnahme / Zeitnehmer

Als Obmann der Zeitnahme darf, ausgenommen bei Trial- und Bahnsportwettbewerben sowie Gleichmäßigkeitsprüfungen, nur ein Zeitnahmekommissar Stufe A eingesetzt werden.
Bei o.g. Veranstaltungen / Wettbewerben kann die Funktion des Obmanns der Zeitnahme, soweit überhaupt eine Zeitnahme vorgeschrieben ist, auch von einem Zeitnahmekommissar Stufe B wahrgenommen werden.
Alle evtl. bei diesen Veranstaltungen zusätzlich zum Einsatz kommenden Zeitnehmer müssen mindestens im Besitz einer Zeitnehmer-Lizenz Stufe C (Anwärter) des DMSB sein.

Art. 135 Zuständigkeit der Zeitnehmer

Der Obmann der Zeitnahme bzw. die Zeitnehmer müssen die für ihre Aufgabe maßgebenden Wettbewerbsbestimmungen kennen und beachten. Sie müssen ihre Protokolle in eigener Verantwortung erstellen, unterzeichnen und unter Beifügung aller erforderlichen Unterlagen dem Renn- bzw. Fahrtleiter übergeben.

Art. 136 Verstöße der Zeitnahme

Jeder Zeitnehmer, der ein nicht von ihm selbst erstelltes Protokoll unterzeichnet oder wissentlich ein defektes Zeitnahmegerät benutzt, wird suspendiert.
Die Ergebnislisten sind gemäß den DMSB-Bestimmungen für offizielle Listen, Protokolle und Ergebnisse im Motorradsport vollständig vom Zeitnehmer zu erstellen, bei Nichtbeachtung kann eine Strafe ausgesprochen werden.

Art. 137 Leiter der Streckensicherung

Die Aufgaben und Befugnisse des Leiters der Streckensicherung ergeben sich in Absprache mit dem Renn-/Fahrtleiter aus den „Handlungsempfehlungen für Streckensicherung im Motorrad Straßensport “ (s.a. DMSBnet). Er ist dem Renn- bzw. Fahrleiter unterstellt.

Art. 138 Obmann der Technischen Abnahme / Technische Kommissare

Der Obmann der Technischen Abnahme sowie evtl. zusätzlich eingesetzte Technische Kommissare erhalten vor Beginn der Veranstaltung die notwendigen Anweisungen durch den Renn- bzw. Fahrtleiter. Die Beurteilung, ob die der Abnahme vor Beginn eines Wettbewerbes vorgeführten Fahrzeuge / Ausrüstung den Technischen Bestimmungen entsprechen, nehmen sie wie auch sonstige die Technik betreffende Fragen auf Grund ihrer Sachkunde nicht weisungsgebunden vor. Bei der Frage, welche Fahrzeuge nach Beendigung eines Laufes oder einer Schlussabnahme nach Abschluss eines Wettbewerbes zu untersuchen sind, sind sie, sollte die Ausschreibung oder andere Bestimmungen keine entsprechenden Vorgaben machen, gegenüber dem Renn- oder Fahrtleiter weisungsgebunden.
Der Obmann der Technischen Abnahme hat den Renn- oder Fahrtleiter sowie die Sportkommissare im Falle von Verstößen unmittelbar in schriftlicher Form zu informieren.

Art. 139 Ergebnisse der Überprüfungen

Die Ergebnisse der technischen Überprüfungen, die schriftlich niedergelegt sein müssen, werden vom Technischen Pflichtkommissar des DMSB bzw. dem Obmann der Technischen Abnahme nur dem Betroffenen sowie dem Renn- bzw. Fahrtleiter und den Sportkommissaren bekanntgegeben.

IX. Ahndung von Verstößen, Strafmaßnahmen

Art. 140 Strafbare Handlungen

Jeder Verstoß gegen die sportgesetzlichen oder Wettbewerbsbestimmungen, jede Missachtung der einschlägigen Vorschriften sowie jede betrügerische oder die Interessen des Motorradsports schädigende Handlung im Zusammenhang mit der direkten oder indirekten Beteiligung am Motorradsport kann zu einer Bestrafung führen.
Auch das Verhalten eines Fahrers, der offensichtlich seine Chancen in einem Wettbewerb nicht oder nicht ausreichend wahrnimmt und damit den sportlichen Ausgang des Wettbewerbs beeinflusst, kann als die Interessen des Motorradsports schädigende Handlungsweise angesehen und geahndet werden.

Art. 141 Strafgewalt

Unter Beachtung der verfahrensrechtlichen Bestimmungen (RuVO) können die zuständigen Sportwarte und das Verbandsgericht unter Beachtung der jeweiligen Strafgewalt Strafen aussprechen.
Soweit die Sportgesetze, Verfahrensordnungen oder Reglements der FIM / FIM-Europe anzuwenden sind, gelten deren Bestimmungen.

Art. 142 Befugnisse der Sportkommissare

Die Sportkommissare haben die Vollmacht, im Rahmen der Veranstaltung, für welche sie benannt wurden, die Beachtung des Sportgesetzes und der sonstigen Bestimmungen durchzusetzen. Sie können jede Angelegenheit klären, die sich bei der Veranstaltung ergeben könnte.

Im Rahmen ihrer Pflichten können sie elektronische Bildaufzeichnungen von Teilnehmern, die geeignet sind, dem Ansehen des Motorsports in der Öffentlichkeit zu schaden, insbesondere wenn die Integrität von anderen Teilnehmern betroffen ist, anfordern, einzusehen und den Ersteller auffordern die Aufnahmen zu löschen.

Veröffentlichungen von Lizenznehmern in den Sozialen Medien, in denen das Ansehen des Motorsports, des DMSB, seinen Organen, seinen haupt- und ehrenamtlich tätigen Mitarbeitern, seiner Serienausschreiber und/oder Veranstalter, seinen Mitgliedsorganisationen, und ganz allgemein dem Interesse des Motorsports und den von dem DMSB vertretenen Werten, moralisch oder materiellen Schaden zugefügt - kann mit einer Verwarnung bis zu einer Geldstrafe in Höhe von bis zu 1.000,- € durch die Sportkommissare und bei Veröffentlichungen nach Veranstaltungsende oder bei Vorliegen eines besonders schweren Verstoßes von dem Sportgericht, neben dem Strafmaß der Sportkommissare, mit einer Suspendierung von min. zwei Monaten bis zu zwei Jahren geahndet werden.

Art. 143 Verwarnung

Mit einer Verwarnung sollen von den Sportkommissaren/dem Schiedsrichter und der Verbandsgerichtsbarkeit leichtere Verstöße gegen die sportgesetzlichen Bestimmungen geahndet werden. Jede Verwarnung ist dem Betroffenen schriftlich mitzuteilen.

Art. 144 Strafbefugnis Rennleiter/Fahrtleiter/Race Director

(1) Verwarnung, Geldstrafen, Zeitstrafen, Rückversetzungen in den Ergebnissen, Wertungspunktabzüge, Nichtzulassung zum Start und Disqualifikationen können vom Renn- /

Fahrtleiter und Race Director festgesetzt werden, wenn dies in Wettbewerbsbestimmungen, Ausschreibungen, Austragungsbedingungen etc. ausdrücklich vorgesehen ist und die aufgeführten Strafen ohne Einhaltung eines besonderen Verfahrens auszusprechen sind. Jede Bestrafung ist dem Betroffenen schriftlich (Formblatt Bestrafung) mitzuteilen.

(2) Die Bestrafungen sind in der in den Wettbewerbsbestimmungen geregelten Art und Weise bekannt zu geben. Außerdem ist der Renn- / Fahrtleiter und Race Director verpflichtet, die Sportkommissare unverzüglich über die von ihm festgesetzten Strafen zu informieren.
Gegen die vom Renn- / Fahrtleiter und Race Director verhängten Strafen ist das Rechtsmittel des Protestes statthaft. Der Protest ist innerhalb von 30 Minuten nach Bekanntgabe einzulegen.

(3) Während des laufenden Wettbewerbs bekannt gegebene Bestrafungen sind innerhalb von 30 Minuten nach Aushang des Trainings- / Wettbewerbs- / Renn-Ergebnisses mit dem Protest anzufechten.
Die Sportkommissare sind bei der Überprüfung des Protestes nicht an die Entscheidung des Renn- / Fahrtleiters oder Race Directors gebunden und können diese auch zu Ungunsten des Betroffenen ändern und zusätzlich eine oder mehrere weitere Strafen festsetzen. Falls der der Strafe zugrundeliegende Sachverhalt die Festsetzung weiterer und / oder höherer Strafen rechtfertigt, können diese auch unabhängig von einem Protestverfahrens oder einer Entscheidung des Renn- / Fahrtleiters oder Race Directors von den Sportkommissaren und / oder dem Sportgericht festgesetzt werden.

Art. 145 Geldstrafen

Bei Geldstrafen haften Bewerber, Fahrer und Beifahrer gesamtschuldnerisch. Für Geldstrafen, die gegen einen vom Veranstalter eingesetzten exekutivtätigen Offiziellen verhängt wurden, haftet dieser und der Veranstalter ebenfalls gesamtschuldnerisch.
Geldstrafen sind innerhalb von 6 Tagen nach Rechtskraft zu zahlen. Die Überschreitung dieser Frist kann eine Suspendierung – mindestens bis zu dem Zeitpunkt der Bezahlung der Geldstrafe – nach sich ziehen.

Art. 146 Rückgabe der Lizenz

Jeder suspendierte Bewerber, Fahrer, Beifahrer oder Sportwart ist verpflichtet, seine Lizenz sofort nach Eintritt der Suspendierung an den DMSB zurückzugeben. Jede Verzögerung in der Rückgabe der Lizenz wird der Zeit der Suspendierung hinzugerechnet und kann zu weiteren Strafmaßnahmen führen. Die Wiederaushändigung der Lizenz durch den DMSB erfolgt frühestens nach Ablauf des Zeitraumes, für den die Suspendierung erfolgt ist.

Art. 147 Ausschluss

Besonders schwere Verfehlungen werden von der Verbandsgerichtsbarkeit durch Ausschluss bestraft. Der Ausschluss schließt den von ihr Betroffenen ein für alle Mal aus der Gemeinschaft des Motorsports (Automobil-, Motorradsport) aus und nimmt ihm das Recht zu jeder weiteren Beteiligung als Bewerber, Fahrer / Beifahrer oder Sportwart an Motorsport-Veranstaltungen.
Jeder ausgesprochene Ausschluss wird der FIM und FIM-Europe unter Angabe der Gründe, die zu dieser Bestrafung geführt haben, gemeldet. Die FIM / FIM-Europe wird alle ihr angeschlossenen FMNs und auch die anerkannten internationalen Gremien anderer Motorsportarten wie FIA (Automobile), FAI (Luftfahrt), UIM (Motorboote) über den Ausschluss unterrichten, die diese dann auch für ihren Zuständigkeitsbereich übernehmen.

Art. 148 Verlust von Preisen und Vergütungen

Wird ein Bewerber oder Fahrer / Beifahrer bei oder nach einer Veranstaltung disqualifiziert oder ausgeschlossen, so verliert er jedes Anrecht auf die ihm im Zusammenhang mit der Teilnahme an dieser Veranstaltung evtl. zustehenden Preise oder Vergütungen.
Bereits ausgegebene Ehren- oder Sachpreise, ausgezahlte Geldpreise oder Vergütungen sind sofort dem Veranstalter zurückzugeben bzw. zurückzuzahlen.

Art. 149 Änderung der Ergebnisse

Eine durch eine Bestrafung eintretende Änderung des Ergebnisses der Veranstaltung ist bekanntzugeben. Darüber hinaus ist zu entscheiden, ob an die Stelle des Bestraften, der ihm in der Wertung Nachfolgende tritt.
Die Nachfolgenden rücken im Ergebnis grundsätzlich nur dann auf, wenn durch den Verstoß das Ergebnis direkt oder indirekt beeinflusst wurde.

Art. 150 Veröffentlichung von Strafmaßnahmen

Der DMSB hat das Recht, jede Strafmaßnahme unter Angabe des Namens der Person, des Motorrades, der Motorradmarke, des Motorradzubehörs, gegen die sich die verhängte Strafmaßnahme richtet, öffentlich bekanntzugeben und / oder bekanntgeben zu lassen.
Diese Veröffentlichung darf nicht dazu benutzt werden, um gegen den DMSB oder dessen Beauftragte gerichtlich oder außergerichtlich vorzugehen.

X. Proteste, Berufungen

Art. 151 Protestrecht

(1) Teilnehmer (Bewerber, Fahrer und Beifahrer), die meinen, durch eine Entscheidung, Handlung oder Unterlassung seitens eines anderen Teilnehmers, des Veranstalters oder eines Sportwartes benachteiligt zu sein, haben das Recht zum Protest. Entscheidungen der Sportkommissare, der Jury oder eines Schiedsrichters sind hiervon ausgenommen. Deren Entscheidungen sind nur mit der Berufung anfechtbar, es sei denn, es ist ausdrücklich etwas anderes bestimmt.
Nicht zulässig sind Proteste gegen:
1. die Zeitnahme (Zeitmessung) – soweit diese durch vom DMSB lizenzierte Zeitnahme-Kommissare/Zeitnehmer erfolgte –
2. die Entscheidungen von Sachrichtern (ausgenommen im Falle eines vom Sachrichter begangenen Regelverstoßes)
3. Entscheidungen des Start- und Zielrichters
4. sowie Sammelproteste, diese werden von den Sportkommissaren kostenpflichtig zurückgewiesen

Ein Sammelprotest liegt vor, wenn:
- mehrere Bewerber einen Protest gemeinsam unterzeichnen und einreichen
- ein Bewerber einen Protest für oder gegen mehrere Fahrzeuge oder Teilnehmer einlegt, auch wenn es sich hierbei um die gleiche Begründung handelt
- ein Protest mit mehreren unterschiedlichen Sachverhalten begründet wird. Ein technischer Protest darf jedoch mehrere Einzelpositionen (Fahrzeugteile) umfassen.

(2) Das Protestrecht der Teilnehmer beginnt mit ihrer Anwesenheit bei der Dokumentenprüfung und endet (unabhängig von einem evtl. vorzeitigen Ausfall oder Disqualifikation) mit dem Ablauf der entsprechenden Protestfrist. Ein einmal eingereichter Protest kann ganz oder teilweise bis zu Beginn der Beweisaufnahme zurückgenommen werden, wobei grundsätzlich die Protestkaution verfallen ist und die entstandenen Kosten dem Protestführer angelastet werden. Mit Zustimmung des Protestbetroffenen und der Sportkommissare, Schiedsrichter oder Jury kann ein Protest auch nach Beginn der Beweisaufnahme noch zurückgenommen werden.

(3) Soweit die Sportgesetze, Verfahrensordnungen oder Reglements der FIM / FIM-Europe anzuwenden sind, gelten deren Bestimmungen zur Zulässigkeit eines Protestes und zum Protestverfahren insgesamt.

Art. 152 Einreichung des Protestes

Jeder Protest muss schriftlich eingereicht werden und von einer Protestkaution (gemäß DMSB-Gebührenliste, veröffentlicht auf der DMSB-Homepage und am Ende dieses Artikels) begleitet sein, deren Höhe alljährlich vom DMSB (oder von der FIM / FIM-Europe für ihre Meisterschaften, Cups, Trophies oder Challenges) festgelegt wird. Entgegengenommene Protestkautionen sind dem Protestführer zu quittieren.
Diese Kaution kann nur erstattet werden, wenn der Protest als begründet anerkannt wird.
Der Protestgegenstand muss eindeutig erkennbar sein und der Protestgrund ist konkret anzugeben.

DMSB-Protest-/Berufungskaution (nicht FIM und FIM-Europe-Prädikatsveranstaltung)

Berufungskaution International	500 €
Protestkaution International	250 €
Berufungskaution National/Europa-offen	350 €
Protestkaution National/Europa-offen	140 €

Protest-/Berufungskautionen sowie Geldstrafen sind mehrwertsteuerfrei.

Art. 153 Adressat des Protestes

Proteste, die sich auf Vorkommnisse bei einer Veranstaltung beziehen, sind schriftlich an die Sportkommissare/den Schiedsrichter/ die Jury zu richten. Sie können direkt oder dem Renn- bzw. Fahrtleiter sowie dem Sekretär der Veranstaltung zur Weiterleitung übergeben werden. Datum und Uhrzeit der Entgegennahme eines Protestes ist in Gegenwart des Protestführers auf dem Protestschreiben zu vermerken.

Art. 154 Kostenpauschale

Richtet sich der Protest gegen die Technik des Motorrades und werden dadurch Montagearbeiten erforderlich, so werden die Technischen Kommissare eine Kostenpauschale, aufbauend auf den nachstehenden Regelungen dafür festsetzen, die der Protestführer vor Durchführung der technischen Untersuchung zu hinterlegen hat. Für die Hinterlegung dieser Kostenpauschale muss dem Protestführer nach Bekanntgabe der Höhe der Pauschale eine Zahlungsfrist von mindestens 30 Minuten eingeräumt werden.
Diese sich unter Beachtung dieses Artikels ergebenden Montagekosten sind vom Protestunterlegenen zu tragen.
Im Falle eines Kraftstoffprotestes ist die Analysekostenpauschale (gemäß DMSB-Gebührenliste, veröffentlicht auf der DMSB-Homepage) vom Protestführer zu hinterlegen.
Die Einzahlung der Kostenpauschale sowie deren Auszahlung oder Rückzahlung ist durch entsprechende Quittungen zu belegen.
Die anfallende Kostenpauschale ist von den Technischen Kommissaren unter Beachtung nachstehender Festlegungen zu errechnen und auf dem DMSB-Formblatt den Sportkommissaren mitzuteilen:

1. Kosten pro Montagestunde = EUR 80 (Kosten für Verbrauchsmaterial (z. B. Dichtungen, Öl etc.) sind hiermit ebenfalls abgegolten).

2. Montagezeiten — Demontage und Montage — Ein- und Ausbau

Zweitaktmotoren	**Std.**	**Std.**
Einzylinder luftgekühlt	2	3
Einzylinder wassergekühlt	3	4
Mehrzylinder mit einzelnen Zylinderköpfen luftgekühlt	3	4
Mehrzylinder luftgekühlt mit durchgehenden Zyl.-Köpfen	4	4
Mehrzylinder wassergekühlt	5	5
Viertaktmotoren	**Std.**	**Std.**
Einzylinder ohv (ausgen. Bahnmotoren)	6	4
Einzylinder ohc (ausgen. Bahnmotoren)	8	4
Mehrzylinder mit einzelnen Zylinderköpfen ohv	6	4
Zweizylinder ohc	8	5
Dreizylinder ohc	9	5
Vierzylinder ohc	10	5
Sechszylinder ohc	11	5
Bahnmotoren (inkl. Schülerklassen im Bahnsport)	2	1

Weitergehende Kosten, gleich welcher Art, werden nicht erstattet. Zeitüber- oder unterschreitungen bleiben unberücksichtigt.
Die Kostenrechnung der Technischen-Kommissare sowie die entsprechenden Ein- und Auszahlungsbelege (ggf. Kopien) sind den Protestunterlagen beizufügen.

Art. 155 Ergebnisse, Protest

(1) Das vorläufige Ergebnis wird nach Beendigung des jeweiligen Wettbewerbs veröffentlicht.
Das Ergebnis ist nach Ablauf der Protest- und ggf. Berufungsfrist verbindlich.
Wird während einer Veranstaltung ein Dopingkontrollverfahren durchgeführt, ein Protest oder eine Berufung eingelegt, bleibt das Ergebnis bis zum Abschluss des gesamten Verfahrens vorläufig.
Der DMSB informiert den Veranstalter über das Ergebnis und den Abschluss des Verfahrens.

(2) Werden die Ergebnisse den Teilnehmern per Post zugesandt, endet die Protestfrist am 7. Tag, 24.00 Uhr, nach dem Versand der Ergebnisse. Der Poststempel (nicht Freistempler) ist maßgebend.

(3) In Fällen, in denen aufgrund eines offensichtlichen Versehens oder Irrtums nach Aushang der offiziellen Ergebnisse sich die Notwendigkeit zu einer nachträglichen Änderung ergibt, sind nur die Sportkommissare berechtigt, die Ergebnisse korrigieren zu lassen.
Die korrigierten Ergebnisse sind zu veröffentlichen oder zu versenden. Werden die Ergebnisse den Teilnehmern zugesandt gelten die Fristen gem. Abs.2.
Die Notwendigkeit der Maßnahme/n ist/sind gegenüber dem DMSB zu begründen.

Art. 156 Protestfristen

Ein Protest gegen die Zulassung eines genannten Fahrers, Beifahrers, Bewerbers oder Motorrades muss vor Beginn des offiziellen Trainings, ein Protest gegen eine Entscheidung der Technischen Abnahme muss von dem davon Betroffenen spätestens 30 Minuten nach Bekanntgabe schriftlich eingelegt werden.
Alle anderen Proteste müssen spätestens 30 Minuten nach Aushang des Ergebnisses des jeweiligen Wettbewerbs /der betreffenden Klasse eingelegt werden.

Besondere Fristenregelungen gehen diesen Festlegungen vor.

Art. 157 Protestentscheidung

Die Sportkommissare/die Jury /die Schiedsrichter sind für die Entscheidung eines Protestes zuständig.

Art. 158 Protestverfahren

Der Protestführer und die von einem Protest betroffene(/n) Person/(en) sind vorzuladen. Bei Minderjährigen muss mindestens (je) ein Erziehungsberechtigter oder eine von dem Erziehungsberechtigten bevollmächtigte Person mit anwesend sein. Die Anhörung des Protestführers und jede von dem Protest betroffene Person, soll so bald als möglich nach der Einreichung des Protestes erfolgen. Sie sind getrennt zu hören und haben das Recht Zeugen zu benennen. Erscheinen eine oder beide Protestparteien oder Zeugen nicht, kann das Urteil in Abwesenheit gefällt werden
Wenn das Urteil nicht unmittelbar nach der Vernehmung der Betroffenen verkündet werden kann, müssen Letztere von Ort und Stunde der Urteilsverkündung schriftlich in Kenntnis gesetzt werden.
Die Entscheidung der Sportkommissare ist mit Begründung schriftlich niederzulegen und den Beteiligten nach Verkündung zu übergeben bzw. per Übergabe-Einschreiben zu übersenden.

Art. 159 Zurückhaltung von Preisen

Ehren-, Sach- oder Geldpreise, der Fahrer, die von dem Ausgang des Protestverfahrens betroffen sind, sind bis zur endgültigen Entscheidung des Protestes zurückzuhalten.

Art. 160 Urteil

Alle Beteiligten müssen sich der Entscheidung der Sportkommissare, der Schiedsrichter oder der Jury unterwerfen.
Das Recht auf Einlegung von Rechtsmitteln bleibt hiervon unberührt.
Die Sportkommissare, die Schiedsrichter und die Jury haben das Recht, ihre Urteile unter Namensnennung der betroffenen Personen bei der Veranstaltung zu veröffentlichen bzw. veröffentlichen zu lassen.

Art. 161 Protestkaution und Kosten

Der im Protest Unterlegene hat grundsätzlich die Kosten des Verfahrens zu tragen. Im Falle der Zurückweisung verfällt grundsätzlich die eingezahlte Kaution.
Ergibt sich außerdem, dass der Protestführer aus böser Absicht gehandelt hat, so kann eine der im Sportgesetz vorgesehenen Strafen ausgesprochen werden.

Art. 162 Verbot der Wiederholung eines Wettbewerbs

Wegen eines Protestes darf grundsätzlich kein Wettbewerb wiederholt werden.

Art. 163 Recht auf Berufung bei FIM-Veranstaltungen

Für eine Berufung gegen Disziplinarmaßnahmen der FIM gelten folgende Regularien:
- Gegen Entscheidungen der Internationalen Jury bzw. des Schiedsrichters bei internationalen Veranstaltungen, mit Ausnahme von FIM-Meisterschaften, wird in erster Instanz Berufung beim DMSB-Berufungsgericht eingelegt.
- Gegen eine Entscheidung des DMSB wird Berufung beim CDI eingelegt, dessen Urteil bindend ist.
- Gegen die Entscheidungen der Internationalen Jury bzw. des Schiedsrichters bei Veranstaltungen, die zu FIM-Meisterschaften zählen oder gegen die Entscheidungen des DMSB-Berufungsgerichts wird Berufung beim CDI eingelegt.
- Gegen eine Entscheidung des CDI wird Berufung beim TIA eingelegt.

Die Entscheidungen des TIA oder des CDI sind endgültig, es sei denn, dass eine der von dem Fall betroffenen Parteien neue Dokumente oder Beweise vorbringen, die zum Zeitpunkt der ersten Verhandlung nicht berücksichtigt werden konnten, jedoch das Urteil hätten beeinflussen können.

Das Berufungsverfahren vor dem CDI und TAI regelt die Disziplinar- und Schiedsgerichtsordnung der FIM.
Straf-, Protest- und Berufungsverfahren betreffend FIM-Meisterschaftsläufe, FIM-Preiswettbewerbe werden durch das FIM-Sportgesetz, die Disziplinar- und Schiedsgerichtsordnung der FIM und auch die Reglements für bestimmte Disziplinen geregelt.

Art. 164 Recht auf Berufung bei FIM-Europe-Veranstaltungen

Für Berufungen gegen Disziplinar-Maßnahmen der FIM-Europe gelten folgende Regularien:
- Gegen die Entscheidung der FIM-Europe-Jury oder Schiedsrichter in Veranstaltungen, die für die FIM-Europe Meisterschaft oder Cups gewertet werden, an die FIM-Europe Disziplinar-Kommission.
- Gegen die Entscheidung der FIM-Europe Disziplinar-Kommission an das Berufungsgericht.

Soweit die FIM-Europe die Straf-, Protest- und Berufungsverfahren für ihren Zuständigkeitsbereich geregelt hat, gelten deren Gesetze, Verfahrensordnungen und Reglements.

Art. 165 Recht auf Berufung bei internationalen, Europa-offenen und nationalen DMSB-Veranstaltungen

(1) Bei internationalen, Europa-offenen und nationalen DMSB-Veranstaltungen (betrifft nicht FIM und FIME- Meisterschaften oder Serien) kann gegen Entscheidungen der Sportkommissare Berufung zum DMSB-Berufungsgericht eingelegt werden, soweit kein anderes Rechtsmittel statthaft ist.
(2) Bei Entscheidungen, die mündlich verkündet werden, müssen Berufungen innerhalb einer Stunde nach Verkündung schriftlich angekündigt und innerhalb von fünf Tagen bei der DMSB-Geschäftsstelle unter Beifügung der jährlich festgesetzten Berufungskaution schriftlich eingelegt werden. Bei Zustellung der Entscheidung auf schriftlichem Wege entfällt die schriftliche Ankündigung.
Die Berufung kann innerhalb der Frist per Fax oder jedem anderen elektronischen Kommunikationsmittel eingereicht werden, muss aber durch ein Schreiben vom selben Tag (Poststempel – nicht Freistempler) bestätigt werden. Die Berufungskaution muss diesem Schreiben beigefügt werden. Die Berufung muss später auch begründet werden. Die Frist für die Berufungsbegründung beträgt 10 Tage, sie beginnt mit der Einlegung der Berufung. Wird die Berufung nach Ankündigung nicht weiterverfolgt, ist die Berufungskaution mit der Ankündigung verfallen. Bei Weiterverfolgung der Berufung entscheidet das Berufungsgericht über das Verfallen der Kaution.
(3) Das Berufungsverfahren und alles Weitere regelt die Rechts- und Verfahrensordnung (RuVO) des DMSB.
(4) In der RuVO wird nur der Begriff „Sportkommissar verwendet. Soweit Schiedsrichter oder eine Jury bei Veranstaltungen eingesetzt sind, umfasst der Begriff „Sportkommissar“ auch diese Begriffe.

Art. 166 Berufungsrecht des DMSB

(1) Der DMSB kann gegen Entscheidungen der Sportkommissare, der Schiedsrichter und der Jury Berufung einlegen. Dieses Rechtsmittel kann als Berufung oder Anschlussberufung eingelegt und es muss den betroffenen Parteien bekannt gemacht werden.
(2) Die Frist für die Einlegung der Berufung des DMSB beträgt drei Wochen. Sie beginnt mit dem Eingang der schriftlichen Entscheidung bei der DMSB-Geschäftsstelle.

Art. 167 Aufschiebende Wirkung der Berufung

Die Entscheidung der Sportkommissare, der Schiedsrichter und der Jury wird ungeachtet einer Berufung sofort bindend, wenn Sicherheitsfragen oder Unregelmäßigkeiten in Zusammenhang mit der Nennung zur Teilnahme an einer Veranstaltung betroffen sind oder wenn im Verlauf der gleichen Veranstaltung ein weiterer Verstoß erfolgt, der den Ausschluss des betreffenden Teilnehmers rechtfertigt.
Wenn ein Teilnehmer eine Berufung führt, wird die Strafe im Sinne einer Vorsichtsmaßnahme ausgesetzt, wobei die vorgenannten Fälle ausgenommen sind, insbesondere zur Festlegung irgendwelcher Handicapregeln, die für die Teilnahme an einer späteren Veranstaltung wirksam sein

könnten. Bewerber und Fahrer dürfen jedoch weder an der Preisverleihung noch an der Siegerehrung teilnehmen. Bis ihre Berufung vor den Berufungsgerichten gewonnen und ihre Rechte wiederhergestellt sind, dürfen sie in den offiziellen Ergebnissen der Veranstaltung an keiner anderen Stelle als der sich aus der Umsetzung der Strafe ergebenden erscheinen.
Strafen bezüglich Fahrens oder Anhaltens in der Boxengasse sind einer Berufung nicht zugänglich.

Art. 168 Rechtswegausschluss und Haftungsbeschränkung

(1) Bei Entscheidungen der FIM, der FIM-Europe, des DMSB, deren Gerichtsbarkeiten, der Sportkommissare oder des Rennleiters/Fahrleiters als Preisrichter im Sinne des § 661 BGB ist der Rechtsweg ausgeschlossen.
(2) Aus Maßnahmen und Entscheidungen des DMSB bzw. seiner Sportgerichtsbarkeit sowie der Beauftragten des DMSB können keine Ersatzansprüche irgendwelcher Art hergeleitet werden, außer für Schäden an der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, die auf einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Pflichtverletzung – auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises – beruhen, außer für sonstige Schäden, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung – auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises – beruhen.
Stillschweigende Haftungsausschlüsse bleiben von vorstehender Haftungsausschlussklausel unberührt.

XI. Änderungen des Motorrad-Sportgesetzes (DMSG)

Art. 169 Änderungen, Ergänzungen, Bekanntgabe

Der DMSB hat das Recht, das Deutsche Motorrad-Sportgesetz sowie die wettbewerbsspezifischen Bestimmungen jederzeit abzuändern und/oder zu ergänzen.
Entsprechende Beschlüsse werden jeweils in den entsprechenden offiziellen Organen des DMSB bekanntgegeben.

DMSB-Lizenzbestimmungen Motorradsport 2026

Stand: 27.02.2026 – Ergänzung Artikel 35 Mindestanzahl lizenzierter Sportwarte

INHALTSVERZEICHNIS

A) LIZENZVERTRAG

Art. 1 Lizenzerteilung
Art. 2 Änderungsvorbehalt
Art. 3 Gebühren

B) FAHRER-LIZENZEN

I. ALLGEMEINES

Art. 4 Lizenzpflicht
Art. 5 Lizenzsystem
Art. 6 Räumlicher Geltungsbereich
Art. 7 Zeitlicher Geltungsbereich
Art. 8 Hochstufung, Rückstufung
Art. 9 Lizenz-Einbehaltung nach Unfällen
Art. 10 Antragstellende mit ausländischer Staatsangehörigkeit/Freigabe
Art. 11 Minderjährige Antragstellende
Art. 12 Medizinische Untersuchung
Art. 13 Fahrerlaubnis
Art. 14 Grund- und Zusatzversicherung

II. DMSB-LIZENZEN

Art. 15 DMSB-Veranstaltungslizenz (V-Lizenz)
Art. 16 C-Lizenz
Art. 17 Race Card
Art. 18 J-Lizenz
Art. 19 H-Lizenz
Art. 20 B-Lizenz
Art. 21 A-Lizenz

III. FIM UND FIM EUROPE LIZENZEN

Art. 22 FIM-/FIM Europe-Meisterschafts-Veranstaltungslizenz (One-event)
Art. 23 FIM-/FIM Europe Meisterschaftslizenz (Jahreslizenz)
Art. 24 FIM National Meeting open to Foreign Participation – NMFP (Jahreslizenz)
Art. 25 FIM National Meeting open to Foreign Participation – NMFP (One-event)

C) BEWERBER-LIZENZEN

Art. 26 Nationale Team-Bewerber-Lizenz für Clubs, Firmen
Art. 27 Int. Team-Bewerber-Lizenz
Art. 28 Pflichten der Veranstalter gegenüber den Bewerbern
Art. 29 Bewerber-Angaben

D) SPORTWARTLIZENZEN

Art. 30 FIM-/ FIM Europe Sportwartlizenzen
Art. 31 Lizenzpflicht für DMSB-Sportwarte
Art. 32 Funktionsbereiche
Art. 33 Zeitlicher Geltungsbereich
Art. 34 Räumlicher Geltungsbereich
Art. 35 Mindestanzahl lizenzierter Sportwarte
Art. 36 Grund- und Zusatzversicherung Sportwarte

E) ANERKENNUNG UND NUTZUNG VON LIZENZEN UND AUSWEISEN

F) FIM-PRESSEAUSWEIS

A) LIZENZVERTRAG

Im Folgenden wird aus Gründen der sprachlichen Vereinfachung nur die männliche Form verwendet. Die nachstehend gewählten männlichen Formulierungen gelten deshalb uneingeschränkt auch für die weiteren Geschlechter.

Für alle DMSB-Lizenzen gelten die Bestimmungen des DMSB-Anti-Doping-Code, siehe Handbuch, weißer Teil.

Art. 1 Lizenzerteilung

(1) Der Antragstellende (Lizenznehmer) erhält die Lizenz (digitale Lizenzkarte) bei Erfüllen der Erteilungsvoraussetzungen (gemäß Lizenzbestimmungen) durch Vertrag (Lizenzvertrag) mit dem DMSB. Die Lizenzen sind bis zum 31.12. eines jeden Jahres gültig, Sportwartlizenzen haben grundsätzlich eine Gültigkeit von drei Kalenderjahren Sonderlizenzen haben eine Gültigkeit von einem bis drei Kalenderjahren. Die Gültigkeitsdauer ist auf den Lizenzen angegeben.

(2) Anträge auf Erteilung einer Lizenz müssen auf dem vom DMSB vorgesehenen Lizenzantrag gestellt werden und müssen für Fahrer/Beifahrer/Bewerber online über das DMSB-Portal www.dmsbnet.de beantragt werden.

(3) Lizenznehmer, die im unmittelbar vorangegangenen Jahr (Folgebeantragung) bereits im Besitz einer Nationalen Lizenz Stufe C waren, können ihre Lizenz online verlängern. Ausgenommen von dieser Online-Verlängerung sind Lizenznehmer:
- eins anderen Heimat-FMN,
- die bei Antragstellung das 75. Lebensjahr vollendet haben oder
- minderjährig sind.

Die Online-Beantragung erfolgt über www.dmsbnet.de.

(4) Bei der Erstausstellung einer DMSB-Lizenz (ausgenommen: C-Lizenz, Sportwartlizenz) ist ein aktuelles Passbild in digitaler Form (Dateiformat: JPG oder PNG) hochzuladen. Das Bild muss frontal aufgenommen sein, neutraler Hintergrund, keine Kopfbedeckung und das Gesicht vollständig sichtbar sein.

(5) Eine Bearbeitung des Antrages durch den DMSB erfolgt erst nach Eingang aller erforderlichen Unterlagen, der fälligen Lizenzgebühr sowie ggfs. notwendiger Klassenergebnisse oder Qualifizierungsnachweise. Der DMSB behält sich im Einzelfall das Recht vor, von den Vorgaben zum Nachweis von Ergebnissen –aufgrund von alternativen und gleichzusetzenden Erfahrungsnachweisen– abzuweichen und die alternativen Nachweise als ausreichend zur Lizenzerteilung anzuerkennen.

(6) Anträge auf Ausstellung einer Fahrer-/Beifahrer-/Bewerberlizenz und einer Sportwartelizenz sind auch bei Mitgliedschaft im ADAC, AvD, DMV, ADMV, ACV, VfV oder einem der Korporativ-/Ortsclubs des AvD/DMV direkt beim DMSB einzureichen.

(7) Der Antrag auf Abschluss des Lizenzvertrages wird abgelehnt, wenn die Erteilungsvoraussetzungen nicht gegeben sind, eine Suspendierung durch den DMSB oder durch eine andere FMN erfolgt ist. Er kann auch bei Vorliegen eines wichtigen Grundes abgelehnt werden. Ein wichtiger Grund ist gegeben, wenn Tatsachen vorliegen, auf Grund derer dem DMSB unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls und unter Abwägung der beiderseitigen Interessen der Abschluss des Vertrages nicht zugemutet werden kann. Hierzu gehören Aktivitäten des Lizenznehmers, welche gegen den Ethikkodex des DMSB oder der FIM verstoßen oder dem Ansehen des Motorsports in der Öffentlichkeit schaden.

(8) Fällt eine zur Lizenzerteilung notwendige Voraussetzung nachträglich weg, wird die Lizenz ungültig. Die digitale Lizenz wird gesperrt.

(9) Sind alle Voraussetzungen erfüllt, wird die Lizenz erteilt. Der Lizenznehmer hat die Möglichkeit, im DMSBnet einen temporären Lizenzausdruck anzufordern. Dieser ist acht Tage gültig. Eine Nutzung des Lizenzausdrucks über die Gültigkeitsdauer hinaus ist nicht zulässig.

Art. 2 Änderungsvorbehalt

Der DMSB bzw. die FIM/FIM Europe behalten sich das Recht vor, die sportlichen Reglements und die sonstigen Bestimmungen jederzeit zu ändern und von Zeit zu Zeit ebenso die jeweiligen Anhänge neu zu fassen. Die Änderungen und Ergänzungen werden durch Veröffentlichung in den DMSB- bzw. FIM/FIM Europe-Online-Medien – unter Anmerkung des Zeitpunkts des Inkrafttretens – bekannt gegeben.

Art. 3 Gebühren

Für die Ausstellung jeder Lizenz wird eine Gebühr erhoben, die im Voraus zu entrichten ist. Für Bewerberlizenzen steht die Zahlart Kauf auf Rechnung zusätzlich zur Verfügung. Die Gebühren für Lizenzen gemäß DMSB-Gebührenordnung gelten für das gesamte laufende Kalenderjahr (bzw. bis zu 3 Kalenderjahre für Sportwarte- und Sonderlizenzen) und sind unabhängig vom Zeitpunkt der Lizenzbeantragung in voller Höhe zu entrichten. Für Rücklastschriften (z.B. bei Kontounterdeckung oder Widerspruch) oder zusätzliche Lizenzbestätigungen fallen zusätzliche Gebühren an, welche dem Antragstellenden in Rechnung gestellt werden. Die aktuelle Gebührenordnung ist auf der DMSB-Homepage unter www.dmsb.de jederzeit einsehbar. Eine Rückerstattung bereits entrichteter Lizenzgebühren ist grundsätzlich ausgeschlossen.

Die Teilnehmerunfallversicherung ist in der Lizenzgebühr enthalten und kann nicht anteilig erstattet werden.

B) FAHRER-LIZENZEN

I. ALLGEMEINES

Art. 4 Lizenzpflicht

Als Fahrer/Beifahrer darf an DMSB- oder durch seine Mitgliedsorganisationen genehmigten Veranstaltungen nur teilnehmen, wer im Besitz einer von einem FMN als Mitglied der FIM /FIM Europe ausgestellten und gültigen Fahrer-/Beifahrer- Lizenz ist.
Die Lizenzen sind nicht übertragbar und können bei Missbrauch, Verstoß gegen das Sportgesetz, die DMSB-Bestimmungen oder bei Eintritt von gesundheitlichen Schäden einbehalten bzw. entzogen werden.

Art. 5 Lizenzsystem

Der DMSB stellt FIM-/FIM Europe-Meisterschaftslizenzen, Internationale und Nationale Fahrer/Beifahrer-Lizenzen in verschiedenen Stufen aus. In keinem Fall hat die Ausstellung einer Lizenz die Bedeutung einer Eignungsbestätigung. Für Fahrer/Beifahrer kann grundsätzlich nur eine DMSB-Lizenz ausgestellt werden.

Der Lizenznehmer darf nicht gleichzeitig im Besitz von mehreren international und/oder europa-offen gültigen Jahreslizenzen Fahrer-/Beifahrer- verschiedener FMN sein.

Art. 6 Räumlicher Geltungsbereich

Die Lizenzen A-, B-, J- sowie H-Lizenz berechtigen grundsätzlich zur Teilnahme an

a) „International“ ausgeschriebenen Veranstaltungen, sofern diese im FIM-Terminkalender (National Meetings Open To Foreign Participation-Calendar) veröffentlicht sind,
b) „Europa-offen“ ausgeschriebenen Veranstaltungen, sofern diese im FIM Europe-Terminkalender (Open-Calendar) veröffentlicht sind,
c) nationalen Veranstaltungen in Deutschland, die im nationalen Sportkalender des DMSB eingetragen sind,
d) genehmigte Clubsport-Wettbewerbe der DMSB-Mitgliedsorganisationen.

Mit der Ausgabe der Lizenzen A, B, J und H erteilt der DMSB dem Lizenzinhaber für die Gültigkeitsdauer der Lizenz eine Dauerstartgenehmigung (Auslandsstartgenehmigung) für alle „International“ ausgeschriebenen Veranstaltungen im Ausland, sofern diese im FIM-Terminkalender (National Meetings Open To Foreign Participation-Calendar) veröffentlicht sind oder „Europa-offen“ ausgeschriebene Veranstaltungen im europäischen Ausland, jedoch nur soweit diese im FIM Europe-Terminkalender (Open-Calendar) eingetragen sind.
Die Dauerstartgenehmigung (Auslandsstartgenehmigung) befindet sich auf der Rückseite der Fahrer-/Beifahrer-Lizenz.

Der Geltungsbereich der C-Lizenz oder Race Card sowie der DMSB-Veranstaltungslizenz beschränkt sich grundsätzlich auf DMSB-genehmigte Wettbewerbe sowie genehmigte nationale Clubsport-Wettbewerbe der DMSB-Mitgliedsorganisationen.

Art. 7 Zeitlicher Geltungsbereich

Alle Lizenzen (ausgenommen Veranstaltungslizenzen, Race Cards) werden als Jahreslizenzen ausgegeben. Sie gelten jeweils vom Ausstellungsdatum bis zum 31.12. des betreffenden Kalenderjahres.

Die Race Card ist ausschließlich für den vom Antragstellenden angegebenen Zeitraum und Veranstaltung gültig, maximal jedoch für drei aufeinanderfolgende Kalendertage.

Wird die der Race Card zugrunde liegende Veranstaltung auf einen anderen Termin verschoben, behält die Race Card ihre Gültigkeit für eben diese Veranstaltung, sofern der ursprünglich angegebene Veranstaltungsname eindeutig zugeordnet werden kann. Ein zusätzlicher Antrag ist in diesem Fall nicht erforderlich.

Die V-Lizenz ist für den vom Antragstellenden beantragten Zeitraum und Veranstaltung (max. 3 Tage) gültig.

Art. 8 Hochstufung, Rückstufung

(1) Eine Hochstufung in eine höhere Lizenzklasse oder die zusätzliche Ausstellung einer FIM- oder FIM Europe-Meisterschaftslizenz ist nach Erfüllen der Voraussetzungen im laufenden Kalenderjahr einmal möglich, bedarf aber der gesonderten Antragstellung. Ist eine unterjährige Hochstufung erfolgt, ist für den Fahrer im selben Jahr keine Rückstufung mehr möglich.

Folgende Voraussetzungen müssen für die Hochstufung auf die höhere Lizenzstufe erfüllt und nachgewiesen werden:
- notwendige Klassenergebnisse oder Qualifizierungsnachweise
- Begleichung des Differenzbetrages zwischen den Lizenzpreisen (die Verrechnung mit der Race Card/V-Lizenz ist nicht möglich)
- ggfs. Nachweis der medizinischen Eignungsbestätigung auf dem neu erstellten Lizenzantrag (siehe Art. 11)

Für die Hochstufung auf eine höhere Lizenzstufe sind folgende Nachweise zu erbringen:
- Nachweis der erforderlichen Klassenergebnisse oder Qualifizierungsnachweise,
- Zahlung des Differenzbetrags zwischen der aktuell gültigen und der beantragten höheren Lizenzstufe (eine Verrechnung mit der Race Card/V-Lizenz ist ausgeschlossen),
- ggf. ärztliche Eignungsbestätigung auf dem Lizenzantrag gemäß Art. 12.

(2) Bei einer Rückstufung ist die Erstattung des Differenzbetrages ausgeschlossen.

Art. 9 Lizenz-Einbehaltung nach Unfällen

Bei einer Verletzung von DMSB-Lizenznehmern aufgrund eines Unfalls, die gemäß der Entscheidung des medizinischen Delegierten oder eines beim Wettbewerb eingesetzten Arztes eine weitere Teilnahme an Motorrad-Wettbewerben vorerst ausschließt, ist der Renn-/Fahrtleiter entsprechend

darüber zu informieren. Der Renn-/Fahrtleiter ist folglich dafür verantwortlich, die DMSB-Lizenz des Teilnehmers bzw. eine entsprechende Mitteilung an den DMSB zu übersenden.
Sobald ein Arzt die Wettbewerbstauglichkeit des Teilnehmers mit Attest gegenüber dem DMSB bestätigt, erhält der Lizenznehmer seine Lizenz zurück bzw. wird diese wieder im System freigegeben.
Die Unfall-Meldung hat von der versicherten Person per Online-Unfallanzeige über die DMSB-Homepage www.dmsb.de/de/lizenzen/online-unfallmeldung selbstständig zu erfolgen.

Art. 10 Antragstellende mit ausländischer Staatsagehörigkeit

(1) Ausländische Antragstellende haben gemäß dem FIM Sporting Code bei der Beantragung einer Fahrer- oder Beifahrer-Lizenz eine schriftliche Genehmigung (Rider's Release) ihrer zuständigen nationalen Föderation (FMN) vorzulegen, die den DMSB ausdrücklich zur Ausstellung der Lizenz berechtigt.
Aus der Freigabe muss eindeutig hervorgehen, ob eine nationale Fahrer-/Beifahrer-Lizenz und FIM/FIM Europe Meisterschaftslizenzen erteilt werden darf.
Die Vorlage dieser Freigabe ist auch dann erforderlich, wenn der Antragstellende bislang keine Lizenz bei seiner Heimat-Föderation (FMN) besessen hat.

(2) Ausländische Antragstellende mit Wohnsitz außerhalb Deutschlands müssen durch Vorlage einer aktuellen Versicherungspolice nachweisen, dass eine Krankenversicherung besteht, welche im Falle eines Rennunfalls in Deutschland sämtliche ambulanten und stationären Heil- und Behandlungskosten mit unbegrenzter Deckung übernimmt.

(3) Antragstellende mit deutscher Staatsangehörigkeit haben gemäß dem FIM Sporting Code bei Beantragung einer Fahrer- oder Beifahrer-Lizenz bei einer ausländischen Föderation (FMN) eine schriftliche Genehmigung (Rider's Release) des DMSB vorzulegen. Diese Genehmigung berechtigt die ausländische Föderation zur Ausstellung der auf dem Rider´s Release freigegebenen Lizenz.

Anträge auf Ausstellung eines Rider´s Release sind online über das DMSB-Portal www.dmsbnet.de zu beantragen.

Art. 11 Minderjährige Antragstellende

(1) Erteilungsvoraussetzung für minderjährige Antragstellende ist das Einverständnis der gesetzlichen Vertreter (beide Elternteile). Im Falle der alleinigen Vertretung des Minderjährigen ist ein entsprechendes aktuelles Nachweis-Dokument vorzulegen.

(2) Minderjährige Antragstellende haben bei Erstbeantragung einer Jahreslizenz Fahrer-/Beifahrer-Lizenz eine Kopie der Geburtsurkunde vorzulegen.

(3) Der Lizenzantrag ist von den gesetzlichen Vertretern zu unterschreiben sowie vom minderjährigen Antragstellende ab dem 7. Lebensjahr.

(4) Die Beantragung einer Race Card ist ab Vollendung des 8. Lebensjahres (Stichtagsregelung) möglich.

Art. 12 Medizinische Untersuchung

(1) Die Tauglichkeit zur Teilnahme an Wettbewerben ist durch eine medizinische Eignungsbestätigung auf dem Lizenzantrag nachzuweisen.

Sobald Antragstellende bei der Beantragung das 75. Lebensjahr vollendet hat (Stichtagsregelung), muss unabhängig von der beantragten Lizenzstufe jährlich eine ärztliche Bestätigung der Tauglichkeit zur Teilnahme an motorsportlichen Wettbewerben erfolgen. Bei gesundheitlichen Bedenken kann der untersuchende Arzt eine Freigabe durch den Verbandsarzt des DMSB oder durch einen vom DMSB-Verbandsarzt benannten Vertreter empfehlen. Dies ist auf dem Lizenzantrag zu vermerken.

Die Einschränkung der Gültigkeit der Lizenz bleibt dem DMSB vorbehalten.

Die Untersuchung muss von einem approbierten und in Deutschland niedergelassenen Arzt durchgeführt werden. Auf dem Lizenzantrag ist der Name des Arztes zu vermerken oder dieser geht aus dem Arzt-/Krankenhausstempel hervor.

(2) Bei Beantragung einer C-Lizenz oder Race Card, H-Lizenz sowie V-Lizenz muss bis zu dem Tag, an welchem Antragstellende das 75. Lebensjahr vollendet (Stichtagsregelung) keine medizinische Eignungsbestätigung zur Teilnahme an Wettbewerben vorgelegt werden. Diese Lizenznehmer müssen auf dem Nennformular eine Selbstauskunft zur Eignung unterschreiben (bei Minderjährigen die gesetzlichen Vertreter).

(3) Für Fahrer mit individueller Behinderung gelten die Bestimmungen des Anhang L zum ISG der FIA in Kapitel I, Art. 18. Hierzu gehört, dass der betreffende Fahrer nach einer Untersuchung durch den DMSB-Verbandsarzt oder durch einen vom DMSB-Verbandsarzt benannten Vertreter einen Eignungstest/-bestätigung (Praxistest inklusive Ausstieg im Notfall) gegenüber dem DMSB nachweist. Im Weiteren müssen die behindertengerechten Umbauten des Fahrzeugs vom DMSB abgenommen sein.

Art. 13 Fahrerlaubnis

(1) Für den Erwerb einer Fahrerlizenz ist der Besitz der Fahrerlaubnis in der Regel nicht erforderlich.

(2) Für bestimmte Disziplinen (z.B. Enduro) ist der Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis für das betreffende Fahrzeug grundsätzlich vorgeschrieben (vgl. hierzu die für die jeweilige Disziplin gültigen Reglements und Bestimmungen bzw. Veranstaltungsausschreibungen).

Art. 14 Grund- und Zusatzversicherung

(1) Der DMSB hat einen Gruppenunfallversicherungsvertrag (Vers.-Nr. 50115283725) mit der SV SparkassenVersicherung abgeschlossen. Im Rahmen der Allgemeine Bedingungen für die SV Unfallversicherung (SVAUB 2017) Fassung Oktober 2021, der Zusatzbedingungen für die Gruppen-Unfallversicherung (ZB Gruppen-UV) Fassung September 2014 und der Besondere Bedingungen für die Versicherung von Zusatzheilkosten in der Gruppenunfallversicherung (BB Zusatzheilkosten) und den nachfolgenden Bestimmungen wird damit weltweit Versicherungsschutz gegen die wirtschaftlichen Folgen körperlicher Unfälle, von denen die versicherten Personen (vgl. Abs. 2) bei der versicherten Tätigkeit (vgl. Abs. 3) betroffen werden, gewährt. Ein Anspruch auf Invaliditätsleistung besteht nur dann, wenn der Unfall zu einem nach Ziffer 2.1.2 und Ziffer 3 SVAUB 2017 ermittelten Invaliditätsgrad von mindestens 20 Prozent geführt hat.

(2) Versicherte Personen sind Motorsportler, die im Besitz einer vom DMSB ausgestellten gültigen Fahrer/Beifahrer-Lizenz (Jahres-, Veranstaltungslizenz oder Race Card) sind, sowie Motorsportler mit einer FIM/FIM Europe Lizenz und berechtigte Mitinsassen.

(3) Der Versicherungsschutz erstreckt sich auf Unfälle, welche die versicherten Personen bei der Teilnahme an den vom DMSB oder einer seiner Mitgliedsorganisationen gemäß § 5 Abs. 1 DMSB-Satzung, den ADAC Regionalclubs, bzw. FIA/FIM/FIME oder einer Mitgliedsföderation der FIA/FIM/FIME durchgeführten und genehmigten motorsportlichen Veranstaltungen, einschließlich des dazu gehörenden offiziellen Trainings, erleiden. Bei einer von der FIA/FIM/FIME oder einer Mitgliedsföderation der FIA/FIM/FIME durchgeführten und genehmigten motorsportlichen Veranstaltungen besteht nur dann Versicherungsschutz, wenn der DMSB entsprechend seiner Lizenzbestimmungen Unfall-Versicherungsschutz zugesagt hat. Versichert sind hierbei die Unfälle, von denen die Versicherten in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Gebrauch des Fahrzeuges oder sonstigem ursächlichen Zusammenhang mit der Motorsport-Veranstaltung betroffen werden.

(4) Versicherungsleistungen
Die Versicherungssummen betragen je versicherte Person:

Leistung bei Vollinvalidität	64.000 EUR
Grundsumme Invalidität (Progression 200 %)	32.000 EUR

Leistung bei Unfalltod	16.000 EUR
Heilkosten (subsidiär)	10.000 EUR
Krankenrückführungskosten (subsidiär)	4.000 EUR
Rückführungskosten im Todesfall	2.500 EUR
Kosmetische Operationen	30.000 EUR
Unfall-Serviceleistungen (Bergungskosten)	30.000 EUR
Kurkostenbeihilfe	25.000 EUR
Sofortleistung bei schweren Verletzungen	5.000 EUR

Mitwirkungsanteil von Vorerkrankungen und Gebrechen:
Abweichend von Ziffer 3 SVAUB 2017 mindert der Versicherer die Leistung erst dann, wenn der Mitwirkungsanteil mindestens 50 % beträgt.
Für Inhaber einer FIM-/FIM Europe-Lizenz gelten abweichend von den oben aufgeführten Versicherungssummen/-leistungen folgende Versicherungssummen/-leistungen:

Invalidität	50.000 EUR
Todesfall	50.000 EUR
Heilkosten (subsidiär)	14.000 EUR

(5) Sonderbestimmung zu den SVAUB 2017
In Abänderung von Ziffer 4.1.5 SVAUB 2017 sind Unfälle, die der versicherten Person dadurch zustoßen, dass sie sich als Fahrer, Beifahrer oder Insasse eines Motorfahrzeuges an Fahrtveranstaltungen einschließlich der dazugehörigen Übungsfahrten beteiligt, bei denen es auf die Erzielung von Höchstgeschwindigkeiten ankommt, versichert.

(6) Beschreibung der Leistungsarten
(Maßgeblich sind ausschließlich die Bestimmungen des Versicherungsvertrages!)

a) Invalidität
Eine Invalidität liegt vor, wenn unfallbedingt
- die körperliche oder geistige Leistungsfähigkeit
- dauerhaft (voraussichtlich länger als 3 Jahre und eine Änderung ist nicht zu erwarten) beeinträchtigt ist.

b) Todesfallleistung
Die versicherte Person stirbt unfallbedingt innerhalb eines Jahres ab dem Unfalltag.

c) Heilkosten (subsidiär)
Subsidiär bedeutet, dass die Ersatzpflicht anderweitiger Versicherungen, insbesondere von Krankenversicherungen, vorgeht. Voraussetzung ist, dass ein Dritter (zum Beispiel Krankenkasse, Haftpflichtversicherer) nicht zu einer Kostenerstattung verpflichtet ist oder seine Leistungspflicht bestreitet.
Es werden die zur Behebung der Unfallfolgen notwendigen Kosten des Heilverfahrens (Heilkosten) insgesamt bis zu dem im Versicherungsvertrag genannten Betrag erstattet. Als Nachweis werden die Originalrechnungen benötigt. Voraussetzungen für die Erstattung sind:
- Die Heilkosten sind innerhalb eines Jahres ab dem Unfalltag entstanden.
- Ein Dritter (zum Beispiel Krankenversicherung, Pflegeversicherung) ist nicht zur Kostenerstattung verpflichtet, bestreitet seine Leistungspflicht oder seine Leistungen reichen nicht zur Begleichung der Kosten aus.

Als Heilkosten gelten:
- Arzthonorare
- Kosten für künstliche Glieder
- Kosten für Arzneien und sonstige ärztlich verordnete Heilmittel oder angeordnete Anschaffungen
- Kosten für Verbandszeug
- Krankentransportkosten
- Kosten für stationäre Behandlung und Verpflegung, jedoch keine Kosten für zusätzliche Nahrungs- und Genussmittel
- Kosten für Röntgenaufnahmen

Erstattet werden keine Kosten für Bade- und Erholungsreisen oder Pflegeleistungen.

d) Rückführungskosten im Todesfall
Die Überführung eines durch Unfall Verstorbenen an seinen letzten ständigen Wohnsitz.

e) Kosmetische Operationen
Die versicherte Person hat sich einer kosmetischen Operation unterzogen, um eine unfallbedingte Beeinträchtigung des äußeren Erscheinungsbilds zu beheben. Soweit Zähne betroffen sind, gehören nur Schneide- und Eckzähne zum äußeren Erscheinungsbild.
Die kosmetische Operation erfolgt
- durch einen Arzt,
- nach Abschluss der Heilbehandlung und
- bei Erwachsenen innerhalb von 3 Jahren nach dem Unfall, bei Minderjährigen vor Vollendung des 21. Lebensjahres.

Voraussetzung ist auch, dass ein Dritter (zum Beispiel Krankenkasse, Haftpflichtversicherer) nicht zu einer Kostenerstattung verpflichtet ist oder seine Leistungspflicht bestreitet.

f) Unfall-Serviceleistungen (Bergungskosten inkl. Krankenrückführungskosten)
- Erstattet werden die Kosten für Such-, und Rettungs- oder Bergungseinsätze von öffentlich-rechtlich oder privatrechtliche organisierten Rettungsdiensten.
- Einem Unfall steht gleich, wenn ein solcher unmittelbar drohte oder nach den konkreten Umständen zu vermuten war.
- SV SparkassenVersicherung informiert Sie über die Möglichkeiten ärztlicher Versorgung und stellt auf Wunsch eine Verbindung zwischen dem Hausarzt der versicherten Person und dem behandelnden Arzt oder Krankenhaus her.
- Die Kosten für den ärztlich angeordneten Transport der versicherten Person zum Krankenhaus oder zu einer Spezialklink werden erstattet.
- Die durch die Rückkehr der versicherten Person zu Ihrem ständigen Wohnsitz entstandenen Mehrkosten, soweit diese auf ärztliche Anordnung zurückgehen oder nach der Verletzungsart unvermeidbar waren werden erstattet.

Soweit ein anderer Ersatzpflichtiger eintritt, kann der Erstattungsanspruch gegen den Unfallversicherer nur wegen der restlichen Kosten geltend gemacht werden. Bestreitet ein anderer Ersatzpflichtiger seine Leistungspflicht, so kann sich die versicherte Person unmittelbar an den Unfallversicherer halten.

g) Kurkostenbeihilfe
Es werden Kosten therapeutischer Anwendungen einer Kur insgesamt bis zu 25.000 EUR je Unfall erstattet. Als Nachweis werden die Originalrechnungen benötigt. Voraussetzungen für die Erstattung sind:
- Laut ärztlichem Attest ist eine Invalidität zu erwarten oder bereits eingetreten.
- Die ärztliche Behandlung ist abgeschlossen, die versicherte Person ist noch nicht vollständig wiederhergestellt und die Kur ist unfallbedingt medizinisch notwendig.
- Die Kur dauert ohne Unterbrechung mindestens 3 Wochen und wird innerhalb von 3 Jahren ab dem Unfalltag an einem anerkannten auswärtigen Kurort mit dortiger Übernachtung durchgeführt.

Nicht erstattet werden Kosten für Rehabilitationsmaßnahmen und stationäre Krankenhausaufenthalte, bei denen die ärztliche Behandlung im Vordergrund steht.

h) Sofortleistung bei schweren Verletzungen
Nach einem bedingungsgemäßen Unfall erbringt der Versicherer gemäß den nachstehenden Bestimmungen eine einmalige Sofortleistung in Höhe der hierfür vereinbarten Versicherungssumme bei folgenden schweren Verletzungen:
- Querschnittslähmung nach Schädigung des Rückenmarks
- Amputation mindestens eines ganzen Fußes oder einer ganzen Hand
- Schädel-Hirn-Verletzung mit zweifelsfrei nachgewiesener Hirnprellung (Contusion) oder Hirnblutung

- Schwere Mehrfachverletzungen/Polytrauma:
  - Fraktur langer Röhrenknochen an 2 unterschiedlichen Gliedmaßenabschnitten
  - gewebezerstörende Schäden an 2 inneren Organen
  - Kombination aus mindestens 2 der folgenden Verletzungen:
    - Fraktur eines langen Röhrenknochens
    - Fraktur des Beckens
    - Fraktur eines oder mehrerer Wirbelknochen
- gewebezerstörende Schäden eines inneren Organs
- Verbrennungen zweiten oder dritten Grades von mehr als 30 % der Körperoberfläche
- Erblindung oder hochgradige Sehbehinderung beider Augen; bei Sehbehinderung Sehschärfe je Auge nicht mehr als VISUS 0,05

Der Versicherte muss die schwere Verletzung innerhalb von 6 Monaten ab dem Unfalltag mit einem ärztlichen Attest nachweisen.
Stirbt die versicherte Person innerhalb von 2 Monaten ab dem Unfalltag, wird keine Sofortleistung gezahlt.

(7) Hinweise für den Versicherungsfall

1. Die versicherte Person hat seine Leistungsansprüche eigenverantwortlich wahrzunehmen. Insbesondere durch ordnungsgemäße Meldungen und Fristwahrung.
2. Die Obliegenheiten nach einem Unfall gemäß Ziffer 6 SVAUB 2017 sind zu beachten.
3. Die Unfall-Meldung ist unverzüglich durch die versicherte Person abzusetzen.
4. Todesfälle sind innerhalb 48 Std. an die SV SparkassenVersicherung zu melden.
5. Invalidität: Eine dauerhafte Beeinträchtigung der körperlichen oder geistigen Leistungsfähigkeit (Invalidität) als Unfallfolge muss innerhalb von 15 Monaten, vom Unfalltage an gerechnet, eingetreten sein und ärztlich festgestellt und geltend gemacht werden. Ergibt sich bereits früher die Gefahr eines Dauerschadens, so ist der Versicherer unverzüglich in Kenntnis zu setzen.
6. Die Unfall-Meldung hat **von der versicherten Person per Online-Unfallanzeige** über die Homepage des DMSB www.dmsb.de unter Online-Unfallmeldung zu erfolgen.
7. Alternativ und ausnahmsweise (z.B. bei Nichtverfügbarkeit der Online-Unfallmeldung) kann die Meldung über folgende Kontaktstellen mit Angabe der Versicherungsnummer(n) erfolgen:

   SV SparkassenVersicherung
   Bahnhofstraße 69
   65185 Wiesbaden

   E-Mail für Unfallmeldungen: service.schaden@sparkassenversicherung.de
   Schadenhotline: 0711 / 898-100
   Versicherungsnummer der DMSB Grundversicherung: 50115283725
   Versicherungsnummer der Zusatzversicherung A/B/C: 50115285033

(8) Zusatzversicherung (Vers.-Nr. 50115285033)

Im Anschluss an die Grundversicherung hat der DMSB eine Zusatzversicherung in eigenem Namen und für Rechnung / im Interesse der Motorsportler abgeschlossen, die im Besitz einer gültigen Fahrerlizenz oder Beifahrerlizenz sind und ihren Beitritt zu der Zusatzversicherung (Variante A oder B mit/ohne C) erklärt haben. Für Inhaber dieser Zusatzversicherung gelten die obigen Bedingungen mit folgenden zusätzlichen Versicherungsleistungen:

1. Sportunfall-Zusatzversicherung A:
   Die Versicherungssummen betragen je versicherte Person

Invalidität ohne Progression	150.000 EUR
Leistung bei Unfall-Tod	50.000 EUR

2. Sportunfall-Zusatzversicherung B:
   Die Versicherungssummen betragen je versicherte Person

Invalidität ohne Progression	75.000 EUR
Leistung bei Unfall-Tod	25.000 EUR

3. Sportunfall-Zusatzversicherung C (optional in Verbindung mit A oder B):

Der Versicherungsschutz im Rahmen der Versicherungssummen aus der Sportunfall-Zusatzversicherung A oder B gilt erweitert um Einzeltrainings, Trainingsveranstaltungen, sog. Trackdays oder auch Guided Laps.
Versichert sind sämtliche Aktivitäten im Einwirkungsbereich des Fahrzeugs oder von Fahrzeugen und des Trainingsbetriebs. Der Einwirkungsbereich eines Fahrzeugs betrifft neben dem Fahren/Führen/Mitfahren sämtliche Tätigkeiten am und um ein Fahrzeug im Rahmen des Trainingsbetriebs, z.B. Reifenwechsel, Reparaturen, Betanken, Einstellungen.
Der Einwirkungsbereich des Trainingsbetriebs betrifft sämtliche Tätigkeiten an einer und um eine Trainingsstrecke, einen Parcours oder ein Spielfeld, z.B. Begehungen, Präparationen, Bergungen, Zeitnahmen.

Geltungsbereich: weltweit

Es gelten die vereinbarten Leistungen im Rahmen und Umfang der Grundversicherung mitversichert, nicht aber zusätzlich die Versicherungssummen der Grundversicherung für Invalidität und Unfall-Tod.

4. Auslandsreisekrankenversicherung (integriert bei Abschluss einer Zusatzversicherung gem. Ziffer 1 oder 2):
   Diese Versicherung gilt auch für Privatreisen. Sie bietet Versicherungsschutz für alle Auslandsreisen bis zu 6 Wochen (unabhängig von dem benutzten Verkehrsmittel) wobei krankheits- oder unfallbedingt anfallende Krankheitskosten im Ausland zu 100 % übernommen werden. Ebenfalls beinhaltet sind die Mehrkosten einer ärztlich angeordneten medizinisch notwendigen Rückführung aus dem Ausland. Kann die Rückreise wegen Krankheit oder Unfallfolgen nicht bis zur Beendigung des sechswöchigen Versicherungsschutzes angetreten werden, verlängert sich die Leistungspflicht für den bereits eingetretenen Versicherungsfall so lange bis die Transportfähigkeit wieder besteht.

   Versicherer:
   DKV Deutsche Krankenversicherung AG
   50933 Köln, Aachener Straße 300
   Telefon: 0800 3746-444 (gebührenfrei)

Der **DKV-Notruf-Service** hilft Ihnen unter der Nummer +49 (0)221 / 57 89 40 05 gerne in sämtlichen Fragen der Leistungsabwicklung zur Beratung und Unterstützung weiter und das 24 Stunden am Tag an 365 Tagen im Jahr.
Bei Anrufen ist auf den bestehenden Gruppenvertrag des DMSB zu verweisen (Rahmenvertragsnummer **KV180189373**). Bitte geben Sie an, dass Sie Lizenznehmer des DMSB mit Zusatzversicherung sind, wodurch Sie zu den versicherten Personen zählen. Aufgrund von Verzögerungen im Datenabgleich sind Sie möglicherweise für den Notruf-Service nicht namentlich erkennbar. Sollte dem Versicherer eine Prüfung, ob Sie versicherte Person sind, nicht möglich sein, wenden Sie sich bitte an die DMSB-Geschäftsstelle oder direkt an motorsport@ekvm.de.
Hinweis: Maßgebend für Versicherungsleistungen sind grundsätzlich die vom DMSB mit den Versicherern abgeschlossenen Versicherungsverträge einschließlich Bedingungen.

Ausweichkontakt (zu Geschäftszeiten): **Nur** bei Problemen mit dem DKV-Notruf-Service können Sie sich im Notfall auch direkt wenden an:
Claus Schubert
Telefon: 0221 578-7470
Fax: 0180 578-6000
claus.schubert@ergo.de (DKV ist ein Unternehmen der ERGO)

II. DMSB-LIZENZEN

Folgende Lizenzarten bzw. Lizenzstufen können unter Beachtung der altersspezifischen Regelungen (siehe auch Wettbewerbsbestimmungen für die einzelnen Disziplinen bzw. der Qualifikationskriterien) beantragt werden:

Art. 15 DMSB-Veranstaltungslizenz (V-Lizenz)

(1) Die V-Lizenz kann grundsätzlich ab 18 Jahre (Stichtagsregelung) beantragt werden. Die Beantragung ist nur bis zu dem Tag möglich, an welchem der Antragstellende das 75. Lebensjahr vollendet (Stichtagsregelung).

(2) Die Ausgabe von V-Lizenzen liegt im Ermessen des DMSB und/oder des Veranstalters.

(3) Eine Wertung von V-Lizenznehmern für Prädikatswettbewerbe ist ausgeschlossen. Abgesehen von dieser Einschränkung haben V-Lizenznehmer nach erfolgter Lizenzausstellung bei der betreffenden Veranstaltung die gleichen Rechte/Pflichten wie die übrigen Lizenzinhaber.

(4) Antragstellende dürfen nicht im Besitz einer gültigen Fahrer-/Beifahrer- Lizenz sein, die vom DMSB oder die von einer anderen FMN der FIM/FIM Europe ausgestellt wurde (Ausnahme: C- Lizenz).

(5) Antragstellende für Klassen, in denen ausschließlich A-Lizenzen zulässig sind, müssen die Qualifikationskriterien für eine DMSB-A-Lizenz erfüllen.

(6) Für Antragstellende, die das 75. Lebensjahr vollendet haben (Stichtagsregelung), ist eine Beantragung der V-Lizenz nicht möglich.

Art. 16 C-Lizenz

(1) Die C-Lizenz kann grundsätzlich ab 6 Jahren (Stichtagsregelung) oder älter beantragt werden. Dabei sind die Bestimmungen der Disziplinen gemäß dem jeweiligen disziplinspezifischen Wettbewerbsreglement zu beachten.

(2) Die C-Lizenz berechtigt ausschließlich zur Teilnahme an DMSB-genehmigten Veranstaltungen/Serien und genehmigten Clubsport-Wettbewerben der DMSB-Mitgliedsorganisationen.

Art. 17 Race Card

(1) Der Antragstellende darf nicht im Besitz einer gültigen Fahrer-/Beifahrer-Lizenz sein, die vom DMSB oder von einer anderen der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN ausgestellt wurde. Die Ausstellung der Race Card erfolgt online über das DMSB-Portal www.dmsbnet.de.

(2) Der Geltungsbereich der Race Card entspricht der C-Lizenz mit der zeitlichen Begrenzung für eine Veranstaltung (max. 3 Tage)

(3) Neben der Race Card ist ein gültiger Lichtbildausweis bei der Dokumentenabnahme vorzulegen.

(4) Für minderjährige Antragstellende ist die Beantragung der Race Card ab Vollendung des 8. Lebensjahrs möglich.

(5) Für Antragstellende ist die Beantragung der Race Card nur bis zu dem Tag möglich, an welchem der Antragstellende das 75. Lebensjahr vollendet (Stichtagsregelung).

Art. 18 J-Lizenz

(1) Die J-Lizenz kann grundsätzlich ab 6 Jahre (Stichtagsregelung) bis zu dem Jahr, in dem der Antragstellende 18 Jahre wird (Jahrgangsregelung), beantragt werden. Dabei sind die Bestimmungen der Disziplinen gemäß dem jeweiligen disziplinspezifischen Wettbewerbsreglement zu beachten. Die J-Lizenz ist eingeschränkt auf Jugend-Wettbewerbe.

Art. 19 H-Lizenz

(1) Die H-Lizenz kann ab Jahrgang 2010 und älter beantragt werden.

(2) Die H-Lizenz gilt ausschließlich für die Teilnahme an Gleichmäßigkeitsläufen mit historischen Renn- und Sportmotorrädern.

Art. 20 B-Lizenz

(1) Die B-Lizenz kann grundsätzlich ab Jahrgang 2014 und älter beantragt werden.
Dabei sind die Bestimmungen der Disziplinen gemäß dem jeweiligen disziplinspezifischen Wettbewerbsreglement zu beachten.

(2) Bei Nachweis von ausreichenden Erfolgen in der betreffenden Disziplin aus dem C- oder J-Lizenzbereich ist auch eine Ausstellung der B-Lizenz an jüngere Antragsteller möglich, die das 7. Lebensjahr vollendet haben (Stichtagsregelung).

Falls der Fahrer in einer nicht als Jugendklasse deklarierten Klasse teilnehmen möchte, ist bei Nachweis von ausreichenden Erfolgen aus dem C- oder J-Lizenzbereich auch eine Ausstellung der B-Lizenz an jüngere Antragstellende möglich, die mind. das 7. Lebensjahr vollendet haben. In diesem Fall muss jedoch zusätzlich eine Freigabe durch den Verbandsarzt des DMSB oder durch einen von ihm benannten Arzt erfolgen.

Art. 21 A-Lizenz

(1) Die A-Lizenz kann grundsätzlich ab Jahrgang 2013 oder älter beantragt werden.
Dabei sind die Bestimmungen der Disziplinen gemäß dem jeweiligen disziplinspezifischen Wettbewerbsreglement zu beachten.

Bei Nachweis von ausreichenden Erfolgen ist auch eine Ausstellung der A-Lizenz an jüngere Antragstellende möglich.

(2) Die A-Lizenz kann nur erteilt werden, wenn der Antragstellende mindestens eine der folgenden Bedingungen erfüllt:

a) in der Vergangenheit im Besitz einer A-Lizenz war oder
b) innerhalb von 24 Monaten vor Antragstellung in der entsprechenden Disziplin an 3 genehmigten Wettbewerben des DMSB bzw. anderer FMNs oder der in Wertung teilgenommen hat und sich unter den ersten 50 % der gestarteten Teilnehmer in der Klasse platziert hat

(3) Die Lizenzausstellung erfolgt ausschließlich disziplinbezogen. Das Recht zur Abgabe einer Nennung als Fahrer in dieser Lizenzklasse beschränkt sich auf die aus der Lizenz ersichtliche(n) Disziplin/en.
In allen übrigen Disziplinen bzw. Wettbewerbsarten ist der Lizenzinhaber als Fahrer nur in der B-Lizenzklasse startberechtigt. Als Beifahrer ist er in allen Disziplinen/Lizenzklassen (d.h. A- und/oder B-Lizenzklasse) startberechtigt.

III. FIM UND FIM EUROPE LIZENZEN

Für die Teilnahme an FIM- und FIM-Europe Prädikatsveranstaltungen sind zusätzliche FIM-/FIM Europe-Lizenzen gemäß der von der FIM veröffentlichten „VALIDITY OF THE FIM RIDERS' LICENCES AS OF 01.01.2026" sowie von der FIM Europe veröffentlichen „Continental Championships Compatibility Matrix 2026" erforderlich.

Die Lizenzen müssen online über das DMSB-Portal www.dmsbnet.de beantragt werden und werden, nach Erfüllung der Voraussetzung, von der FIM ausgestellt und per E-Mail zugesendet.

Eine Umschreibung in eine andere FIM-/FIM-Europe-Meisterschafts-Jahreslizenz bzw. die Umschreibung einer FIM-/FIM-Europe-Meisterschafts-Jahreslizenz ist ausgeschlossen.

Art. 22 FIM-/FIM Europe-Meisterschafts-Veranstaltungslizenz (One-event)

FIM-/FIM Europe-Meisterschafts-Veranstaltungslizenzen werden auf Antrag, für jede vom Antragstellenden anzugebende FIM-/FIM Europe-Prädikats-Veranstaltung (eingetragen im FIM World Championship-Kalender oder FIM Europe Continental Championship-Kalender), ausgestellt. Voraussetzung ist, dass der Antragstellende die Teilnahmebedingungen an der jeweiligen Meisterschaft der FIM/FIM Europe gemäß dem jeweiligen sportlichen Reglement sowie folgende Kriterien erfüllt:

- Inhaber einer A-Lizenz für die betreffende Disziplin oder
- Inhaber einer B-Lizenz für Damen-Wettbewerbe, Senioren-Wettbewerbe bzw. Vintage-Klassen oder
- Inhaber einer B- oder J-Lizenz für Jugend-Wettbewerbe oder
- Inhaber einer C-Lizenz für E-Bike Enduro oder EX-Bike
- sowie ein für das Beantragungsjahr gültiges NADA-Zertifikat (www.gemeinsam-gegen-doping.de) gemäß der gültigen Anti-Doping-Bestimmungen nachweist

Mit der Ausstellung einer FIM-/FIM Europe-Meisterschafts-Veranstaltungslizenz ist gleichzeitig für die betreffende Veranstaltung ein Sportunfall-Versicherungsschutz in Höhe der für FIM-/FIM Europe-Meisterschafts-Jahreslizenznehmer maßgeblichen, erhöhten Versicherungssummen gewährleistet.

Art. 23 FIM-/FIM Europe Meisterschaftslizenz (Jahreslizenz)

FIM-/FIM Europe-Meisterschafts-Meisterschaftslizenzen werden auf Antrag, für jede vom Antragstellenden anzugebende FIM-/FIM Europe-Prädikats-Veranstaltung (eingetragen im FIM World Championship-Kalender oder FIM Europe Continental Championship-Kalender), ausgestellt. Voraussetzung ist, dass der Antragstellende die Teilnahmebedingungen an der jeweiligen Meisterschaft der FIM/FIM Europe gemäß dem jeweiligen sportlichen Reglement sowie folgende Kriterien erfüllt:

- Inhaber einer A-Lizenz für die betreffende Disziplin oder
- Inhaber einer B-Lizenz für Damen-Wettbewerbe, Senioren-Wettbewerbe bzw. Vintage-Klassen oder
- Inhaber einer B- oder J-Lizenz für Jugend-Wettbewerbe oder
- Inhaber einer C-Lizenz für E-Bike Enduro oder EX-Bike
- sowie ein für das Beantragungsjahr gültiges NADA-Zertifikat (www.gemeinsam-gegen-doping.de) gemäß der gültigen Anti-Doping-Bestimmungen nachweist.

Mit der Ausstellung einer FIM-/FIM Europe-Meisterschaftslizenz ist gleichzeitig ein Sportunfall-Versicherungsschutz in Höhe der für FIM-/FIM Europe-Meisterschafts-Jahreslizenznehmer vorgeschriebenen Versicherungssummen, gewährleistet.

Art. 24 FIM National Meeting open to Foreign Participation-NMFP (Jahreslizenz)

FIM National Meeting open to Foreign Participation – NMFP-Lizenzen werden auf Antrag, für jede vom Antragstellenden anzugebende Disziplin ohne FIM-/FIME-Prädikat (eingetragen im National Meetings Open To Foreign Participation-Calendar) ausgestellt. Voraussetzung ist, dass der Antragstellende die Teilnahmebedingungen an der jeweiligen Veranstaltung gemäß dem jeweiligen sportlichen Reglement erfüllt und folgende Kriterien erfüllt:

- Inhaber einer A-, B- oder J-Lizenz
- Inhaber einer C-Lizenz für E-Bike Enduro oder EX-Bike
- sowie ein für das Beantragungsjahr gültiges NADA-Zertifikat (www.gemeinsam-gegen-doping.de) gemäß der gültigen Anti-Doping-Bestimmungen nachweist.

Mit der Ausstellung einer FIM National Meeting open to Foreign Participation – NMFP-Lizenz ist gleichzeitig ein Sportunfall-Versicherungsschutz in Höhe der für FIM-/FIM Europe-Meisterschafts-Jahreslizenznehmer vorgeschriebenen Versicherungssummen, gewährleistet.

Art. 25 FIM National Meeting open to Foreign Participation-NMFP (One-event)

FIM National Meeting open to Foreign Participation – NMFP-Veranstaltungslizenzen werden auf Antrag, für jede vom Antragstellenden anzugebende Disziplin ohne FIM-/FIME-Prädikat (eingetragen im Antragstellende Meetings Open To Foreign Participation-Calendar) ausgestellt. Voraussetzung ist, dass der Antragstellende die Teilnahmebedingungen an der jeweiligen Veranstaltung gemäß dem jeweiligen sportlichen Reglement erfüllt und folgende Kriterien erfüllt:

- Inhaber einer A-, B- oder J-Lizenz
- Inhaber einer C-Lizenz für E-Bike Enduro oder EX-Bike
- sowie ein für das Beantragungsjahr gültiges NADA-Zertifikat (www.gemeinsam-gegen-doping.de) gemäß der gültigen Anti-Doping-Bestimmungen nachweist.

Mit der Ausstellung einer FIM National Meeting open to Foreign Participation-NMFP-Veranstaltungslizenz ist gleichzeitig ein Sportunfall-Versicherungsschutz in Höhe der für FIM-/FIM Europe-Meisterschafts-Jahreslizenznehmer vorgeschriebenen Versicherungssummen, gewährleistet.

C) BEWERBER-LIZENZEN

Art. 26 Nationale Team-Bewerber-Lizenz für Clubs, Firmen

(1) **Gültigkeit**
Die Nationale Team-Bewerber-Lizenz für Clubs/Firmen ist für „national“, „Europa-offen“ oder „international“ ausgeschriebene Klassen gültig, die vom DMSB genehmigt sind.

(2) **Voraussetzungen**

Nationale Team-Bewerberlizenz für Clubs:
Die Nationale Team-Bewerberlizenz für Clubs kann nur eingetragenen Vereinen erteilt werden. Dem Bewerbertitel sind die Buchstaben e. V. beizufügen. Bei erstmaliger Beantragung einer Nationalen Team-Bewerberlizenz Clubs ist der Vereinsregisterauszug nachzuweisen und bei folgenden Beantragungen muss ein Vereinsregisterauszug lediglich bei Änderungen der Eintragungen nachgewiesen werden.

Nationale Team-Bewerber-Lizenz für Firmen:
Die Nationale Team-Bewerber-Lizenz für Firmen ohne weitere Voraussetzungen erteilt werden. Die Nationale Team-Bewerber-Lizenz für Firmen wird an natürliche und juristische Personen, die im Handels- oder Gesellschaftsregister eingetragen sind, ausgegeben. Sie kann auch Gemeinschaften erteilt werden. Der DMSB behält sich vor, auf besonderen Antrag auch nicht eingetragenen Personen eine Nationale Team-Bewerber-Lizenz für Firmen zu erteilen. Antragstellende mit Hauptsitz im Ausland müssen den Nachweis über eine Firmen-Niederlassung in Deutschland erbringen.
Bei erstmaliger Beantragung einer Nationale Team-Bewerber-Lizenz für Firmen ist der Handelsregisterauszug oder Gewerbenachweis nachzuweisen und bei folgenden Beantragungen muss ein neuer Handelsregisterauszug oder Gewerbenachweis lediglich bei Änderungen der Eintragungen nachgewiesen werden.

Art. 27 Internationale/FIM Team-Bewerber-Lizenz

Die Lizenzen müssen online auf der Homepage des DMSB (www.dmsbnet.de) beantragt werden und werden von der FIM ausgestellt und per E-Mail versendet. Bei DMSB-genehmigten Veranstaltungen wird diese Lizenz nicht anerkannt. (Ausnahme: FIM-/FIM Europe-Prädikatveranstaltungen)

Art. 28 Pflichten der Veranstalter gegenüber den Bewerbern

Bei Eingang von Nennungen, auf denen ein Bewerber ausgewiesen ist, besteht für die Veranstalter in allen Disziplinen/Wettbewerbsarten die Verpflichtung, diesen Bewerber im Programmheft und auf allen Starter- und Ergebnislisten im Zusammenhang mit dem betreffenden Fahrer abzudrucken.
Diese Verpflichtung besteht nur, wenn eine Bewerberlizenz-Nummer auf der Nennung angegeben ist.
Bei unberechtigten oder unrichtigen Bewerber-Angaben wird der betreffende Fahrer hierfür zur Verantwortung gezogen, wenn ein solcher Verstoß festgestellt wird.
Zur Wahrnehmung der den Bewerbern zukommenden Rechte und Pflichten, sind dem Bewerber auf Anforderung alle hierfür notwendigen Veranstaltungsunterlagen, inklusive einer (1) Eintrittskarte mit Zugangsberechtigung zum Fahrerlager (Ausnahmen siehe Artikel E „Anerkennung und Nutzung von Lizenzen und Ausweisen“) auszuhändigen. Sofern der Bewerber ggf. im Zusammenhang mit der Dauernennung bei einer Serie bereits ein Permanent-Ticket erhalten hat, entfällt die Ausgabe einer Eintrittskarte durch den Veranstalter. Eine Aufrechnung mit den an den betreffenden Fahrer eventuell für Helfer oder Betreuer übergebenen Unterlagen ist nicht möglich.

Art. 29 Bewerber-Angaben

Teams bzw. Teilnehmer können nur dann einen Bewerber benennen, wenn dieser im Besitz einer der o.g. Lizenzen ist. Ist die Lizenz zum Zeitpunkt der Nennung beantragt bzw. vom DMSB noch nicht

ausgestellt, ist der Bewerber-Name dem Veranstalter anzugeben und die Lizenz spätestens bei der Dokumentenabnahme nachzureichen.
Für die Richtigkeit der Angaben sind das Team bzw. der Fahrer selbst verantwortlich.
Kann der Besitz der Bewerberlizenz zur Dokumentenabnahme nicht nachgewiesen werden, obwohl ein Bewerbername auf der Nennung angegeben wurde, ist der Veranstalter verpflichtet, den Bewerbernamen in allen Veranstaltungsunterlagen zu streichen und nicht zu veröffentlichen. In diesem Fall wird der Fahrer bzw. das Team mit einer Versäumnisgebühr von EUR 150, – durch den DMSB belegt.
Es kann nur ein Bewerber angegeben werden.

D) SPORTWARTLIZENZEN

Art. 30 FIM- /FIM Europe Sportwartlizenzen

Voraussetzung für die Erteilung einer FIM-/FIM Europe-Sportwartlizenz ist eine gültige DMSB-Sportwartlizenz Stufe A der betreffenden Disziplin und Funktion.
Diese Lizenz darf vom Inhaber nur bei den FIM-/FIM Europe -Prädikats-Veranstaltungen genutzt werden, bei denen er in der entsprechenden Sportwartfunktion tätig ist.
In einem solchen Fall ist ihm vom Veranstalter bei entsprechender Legitimation und Nominierung durch die FIM-/FIM Europe, FMN oder FMNR, ungehindert Zutritt zu allen Veranstaltungsbereichen zu gewähren.
Der Gültigkeitszeitraum ist auf die aus der Lizenz ersichtlichen Kalenderjahre beschränkt.

Art. 31 Lizenzpflicht für DMSB-Sportwarte

(1) Als Sportwart darf, an den im Sporthoheitsbereich des DMSB genehmigten Veranstaltungen nur teilnehmen, wer eine von einer FMN als Mitglied der FIM / FIM Europe ausgestellte und gültige Lizenz besitzt. Die Lizenzen sind nicht übertragbar und können bei Missbrauch, Verstoß gegen das Sportgesetz, die DMSB-Bestimmungen einbehalten bzw. entzogen werden.

Die Erteilung einer Sportwartlizenz setzt die Mitgliedschaft im ADAC, AvD, DMV, ADMV, ACV oder VFV voraus (ausgenommen: Sportwarte der Streckensicherung).

(2) Eine Sportwartlizenz kann grundsätzlich erhalten, wer die Erteilungsvoraussetzungen gemäß der Ausbildungs- und Prüfungsordnung (DMSB-APO) sowie der jeweiligen Ausbildungsrichtlinien erfüllt.
Erteilungsvoraussetzung bei minderjährigen Antragstellenden ist das Einverständnis der gesetzlichen Vertreter.

Sportwartlizenzen werden disziplinbezogen und/oder disziplinübergreifend in maximal 4 Stufen: A, B, C und D (Anwärter) unterteilt. Eine Übersicht der Sportwartlizenzen sind auch in den Ausbildungsrichtlinien aufgeführt.

Die Ausbildungs- und Prüfungsordnung sowie die Ausbildungsrichtlinien stehen auf der Homepage der DMSB Academy unter www.dmsb-academy.de zur Verfügung.

SPORTWARTLIZENZEN

Disziplin/Funktion	Lizenzstufen
Bahnsport	Rennleiter Bahnsport - Stufe A
	Rennleiter Bahnsport - Stufe B
	Rennleiter Bahnsport - Stufe D
	SchiRi / Sportkommisssar Bahnsport - Stufe A
	SchiRi / Sportkommissar Bahnsport - Stufe B
	Sportwartlizenz Bahnsport - Stufe C
Enduro / Trial	Fahrtleiter Enduro/Trial - Stufe A
	Fahrtleiter Enduro/Trial - Stufe B
	Sportkommissar Enduro/Trial - Stufe A
	LS Enduro Stufe B
	Sportwartlizenz Enduro/Trial - Stufe C
Motoball	SchiRi Motoball - Stufe B
	SchiRi Motoball - Stufe D

Disziplin/Funktion	Lizenzstufen
Motocross / SuperMoto	LS Offroad - Stufe A
	Rennleiter MX/SM - Stufe B
	Rennleiter MX/SM - Stufe A / SK - Stufe B
	Sportkommmissar MX/SM - Stufe A
	Sportwartlizenz MX/SM – Stufe C
Straßensport / SuperMoto	Sportkommissar Straße - Stufe A
	Rennleiter Straße - Stufe A / SK - Stufe B
	LS Straße - Stufe A
	LS Straße - Stufe D
	Sportwartlizenz Straße - Stufe C
Drag Racing	RL/ZNK/Starter Drag Racing - Stufe A
	RL/ZNK/Starter Drag Racing - Stufe D
	Techn. Kommissar Drag Racing - Stufe A
	Sportwartlizenz Drag Racing - Stufe C
Technische Kommissare	Techn. Kommissar - Stufe A
	Techn. Kommissar - Stufe B
	Techn. Kommissar - Stufe C
	Techn. Kommissar - Stufe D
Zeitnahmekommissare	Zeitnahmekommissar - Stufe A
	Zeitnahmekommissar - Stufe B
	Zeitnahmekommissar - Stufe C
	Zeitnahmekommissar - Stufe D

SONDERLIZENZEN

Disziplin/Funktion	Lizenzstufen
Veranstaltungssekretäre	Veranstaltungssekretär
Streckenabnahmekommissare	Streckenabnahmekommissar
Umwelt-/ Nachhaltigkeitsbeauftragte	Nachhaltigkeitsbeauftragter
	Umweltbeauftragter

Funktion für Rettungskräfte	Lizenzstufen
Leitender Rennarzt	Ltd. Rennarzt - Stufe A
	Ltd. Rennarzt - Stufe D
	Rennarzt
Sportwart der Streckensicherung	Sportwart der Streckensicherung
	Abschnittsleiter
Medizinischer Einsatzleiter (MEL)	MEL - Stufe A
	MEL - Stufe D

Zusatzbefugnis	Stufen
Zusatzbefugnis „alternative Antriebe“	Zusatzbefugnis Stufe „GRÜN“
	Zusatzbefugnis Stufe „GELB“
	Zusatzbefugnis Stufe „ORANGE“

Art. 32 Funktionsbereiche

Der Sportwart darf nur in dem Funktionsbereich tätig werden, für welchen er anerkannt und lizenziert ist. Der Gebrauch der Lizenz ist nur für die Veranstaltung gestattet, bei welcher der Sportwart eingesetzt ist. Auf Verlangen des Veranstalters hat der Sportwart sich dem Veranstalter gegenüber durch einen Lichtbildausweis auszuweisen.

Art. 33 Zeitlicher Geltungsbereich

Die Gültigkeit der Sportwartlizenz beträgt grundsätzlich drei Kalenderjahre und ist auf der Lizenz angegeben.

Die Gültigkeit der Sonderlizenz beträgt grundsätzlich ein bis drei Kalenderjahre und ist auf der Lizenz angegeben.

Art. 34 Räumlicher Geltungsbereich

(1) Die Sportwartlizenz Stufe C ist gültig für nationale Clubsport-Wettbewerbe der DMSB-Mitgliedsorganisationen.

(2) Die Gültigkeit (und Mindestanzahl) der Sportwartlizenz Stufe A, B und D ist im Anhang 1 zu den Lizenzbestimmungen geregelt.

(3) Auslandseinsätze: Sportwarte, die für eine Veranstaltung im Regelungsbereich eines anderen FMN bestellt werden, haben für den jeweiligen Einsatz vorab eine Auslandseinsatzgenehmigung des DMSB einzuholen. Anträge sind online über das DMSB-Portal www.dmsbnet.de zu beantragen.

(4) Die Sportwartlizenzen für Zeitnahme-Kommissare und Drag Racing sind auch im Automobilsport gültig.

(5) Für die Ausübung der Sportwartfunktion einer niedrigeren Lizenzstufe ist der Besitz der Lizenzkarte für die höhere Lizenzstufe ausreichend. In nachfolgender Tabelle ist die eingeschlossene Gültigkeit anderer Funktionsbereiche dargestellt:

Eingeschlossene Gültigkeit / **Sportwart-lizenz**	RL A / SK B Straße/SuMo	LS Straße/SuMo	SR B / SK B Bahnsport	RL A Bahnsport	RL B Bahnsport	FL A Enduro	FL B Enduro	RL A / SK B MX/SuMo	RL B MX/SuMo	LS A Offroad	TK B	Veranstaltungssekretär	ZK B	SdS	SdS-Abschnittsleiter
SK A Straße/SuMo	X	X										X		X	X
RL A / SK B Straße/SuMo		X										X		X	X
LS Straße/SuMo														X	X
SR A / SK A Bahnsport			X	X	X							X			
SR B / SK B Bahnsport				X	X							X			
RL A Bahnsport					X							X			
RL / ZK / Starter A Drag Racing												X	X		
SK A Enduro						X	X					X		X	X
FL A Enduro							X					X		X	X
LS B Enduro														X	X
SK A MX/SuMo								X	X	X		X		X	X
RL A / SK B MX/SuMo									X	X		X		X	X
RL B MX/SuMo										X		X		X	X
LS Offroad														X	X
TK A											X				
ZK A													X		

Ein Einsatz als Sportkommissar und anderen Funktionen mit eingeschlossenen Gültigkeiten in Personalunion bei einer Veranstaltung ist nicht zulässig.

Art. 35 Mindestanzahl lizenzierter Sportwarte

			Pflicht-Sportkommissar	Sportkommissar	Schiedsrichter/ Judge	Race Director	Rennleiter	Fahrtleiter	Veranstaltungssekretär	Leiter d. Streckensicherung	Nachhaltigkeitsbeauftragter[5]	Umweltbeauftragter	Pflicht-Technischer Kommissar	Technischer Kommissar	Zeitnahme-Kommissar [7]	Leitender Rennarzt
Straßensport	DHM			A				A	X	A	X			1xA/ 1xB	B	
	DLM / DLC			A			A		X	A	X			2xB	A	
	IDM		2xA	B		X	A [8]		X	A[10]	X		3xA	2xA/ 1xB	A	A
	Pokal/Cup			B			A		X	A		X		2xB	A	
	Prädikatfrei	International		A			A		X	A		X		2xA	A	
		EU-offen		B			A		X	A		X		2xA	A	
		National		B			A			A		X		2xB	A	
Mini Moto	Prädikatfrei	EU-offen		B			A		X			X		B		
		National		B			A					X		B		
Motocross	DM-Prädikate		A	A			A		X	LS Stufe A oder RL Stufe B	X	X		A [1]	A	
	Pokal/Cup		A	B			B		X			X		B [1]	A	
	Stadion/Hallencross				A	X	A					X		A [1]	A	
	Freestyle Motocross Prädikatfrei			1	4		A					X		A [1]	-	
	Freestyle Motocross Show				0		A					X		A [1]	-	
	Freestyle Motocross				3		A					X		A [1]	-	
	Prädikatfrei	International		1xA/ 1xB			A		X			X		A [1]	A	
		EU-offen		1xA/ 1xB			A		X			X		A [1]	A	
		National		B			B					X		B [1]	A	
SuperMoto	DM-Prädikate		A	B			A		X	A	X		A	1xA/ 1xB[1]	A	
	Pokal/Cup		A	B			A		X	A		X	A	1xA/ 1xB[1]	A	
	Prädikatfrei	International		A			A		X			X		A [1]	A	
		EU-offen		A			A		X			X		A [1]	A	
		National		B			B					X		B [1]	A	
	National B			B				B				X		B		
Enduro	DEM, International		A	2xA		A		A	X	B [6]	X		A	A [2]	A	
	DEC/Pokal/Cup			2xA				A	X	B [6]		X		A [2]	A	
	National B			B				B				X		B		

				Pflicht-Sportkommissar	Sportkommissar	Schiedsrichter/ Judge	Race Director	Rennleiter	Fahrtleiter	Veranstaltungssekretär	Leiter d. Streckensicherung	Nachhaltigkeitsbeauftragter[5]	Umweltbeauftragter	Pflicht-Technischer Kommissar	Technischer Kommissar	Zeitnahme-Kommissar [7]	Leitender Rennarzt
Bahnsport	Speedway/IceSpeedway	DM-Prädikate			A	A		A		X		X			A	A [4]	
		Pokal/Cup			A	A		A		X			X		A	A [4]	
		Prädikatfrei	International			A		A		X			X		A	A 4	
			EU-offen			B		B		X			X		B	B [4]	
			National			B		B					X		B	B [4]	
		1. Bundesliga			A [3]	A		A		X		X			A	A [4]	
		2. Bundesliga			A [3]	A		A		X			X		A	A [4]	
	Langbahn/Sonderkl	DM-Prädikate			A	A		A		X		X			A	A [4]	
		Pokal/Cup			A	A		A		X			X		A	A [4]	
		Prädikatfrei	International		A	A		A		X			X		A	A [4]	
			EU-offen		B	B		B		X			X		B	B [4]	
			National		B	B		B					X		B	B [4]	
Trial		DM-Prädikate		A					B	X		X			A		
		Pokal/Cup		A					B	X			X		A		
		Prädikatfrei			A				B	X			X		B		
Motoball		DM-Prädikate				2xB						X					
		Pokal/Cup				2xB							X				
		Prädikatfrei	EU-offen			2xB											
			National			2xB											
E-Bike		Prädikatfrei	International										X		A [9]		
			EU-offen										X		B [9]		
			National										X		B [9]		
Drag Racing		DM-Prädikate										X					
		Pokal/Cup			B			A		X	A		X		A	A	
		Prädikatfrei	EU-offen		B			A		X	A		X		A	A	
			National		B			A		X	B		X		A	A	

Die Sportwartlizenz Stufe D (Anwärter) wird disziplinbezogen ausgestellt. Eine Teilnahme zu Ausbildungszwecken kann unabhängig vom Status der Veranstaltung erfolgen. Die vorgenannten Mindestanzahl der Sportkommissare A und B ist zu wahren.

Legende:
[1] > 100 Teilnehmer = 3TK
< 100 Teilnehmer = 2TK
[2] > 200 Teilnehmer = 3TK
< 200 Teilnehmer = 2TK

[3] nur für Finale bzw. bei der Durchführung in einer Staffel ohne Finale bei den beiden letzten Veranstaltungen des Jahres.
[4] nur, wenn Zeitnahme eingesetzt wird
[5] ab 2026: Nachhaltigkeitsbeauftragter für Level-1-Prädikate empfohlen und ab 2027 obligatorisch
[6] WP-Leiter B Enduro
[7] auch FMN/FIM >Timekeeper< License
[8] auch FMN/FIM >Clerk of the Course< License
[9] mit Zusatzqualifikation "Technische Kontrollen an E-Bikes"
[10] auch FMN/FIM >Clerk of the Course< oder >FMN Safety Officer< License

Mindestanzahl der lizenzierten Sportwarte der Streckensicherung

Der Einsatz lizenzierter Sportwarte der Streckensicherung bei DMSB-genehmigten Veranstaltungen in Deutschland ist gemäß der nachstehenden Tabelle obligatorisch:

Bahnsport	Unterweisung nichtlizenzierter SdS durch den Schiedsrichter oder Rennleiter vor Ort verpflichtend
Enduro	Unterweisung nichtlizenzierter SdS durch den WP-Leiter vor Ort verpflichtend
Motoball	---
Motocross	Unterweisung nichtlizenzierter SdS durch den Leiter der Streckensicherung vor Ort verpflichtend
Straßensport/ MiniMoto	Alle SdS gemäß Streckenlizenz müssen im Besitz einer gültigen Lizenz sein. [1)]
SuperMoto	Alle SdS gemäß Streckenlizenz müssen im Besitz einer gültigen Lizenz sein. [1)]
Trial	---

Als lizenzpflichtige Sportwarte der Streckensicherung (SdS) im Sinne dieses Artikels gelten: Gemäß nachfolgender Definition:
- Streckenpostenleiter (a)
- Flaggenposten (b)
- Sportwart für die Steuerung der Light Panels (c)

Darüber hinaus sind die Bestimmungen der jeweiligen DMSB-Streckenlizenz zu beachten.

a) Streckenpostenleiter
Definition/Rolle
Der Leiter des jeweiligen Streckenpostens untersteht dem Leiter der Streckensicherung / Renn-/Fahrtleiter und ist für die Leitung des Teams am jeweiligen Streckenposten innerhalb eines bestimmten Abschnitts der Wettbewerbsstrecke und für die Durchführung bestimmter Sicherheitsmaßnahmen gemäß den festgelegten Verfahren verantwortlich.

Verantwortlichkeiten
Er gewährleistet jederzeit seine eigene Sicherheit und beaufsichtigt die persönliche Sicherheit und das Wohlergehen des Teams.
Sicherstellung, dass der Posten in Übereinstimmung mit dem Zeitplan der Veranstaltung voll einsatzfähig ist.
Sicherstellung, dass der Posten vor dem Wettbewerb über alle erforderlichen Ausrüstungen und Vorräte verfügt.
Er überwacht die Erfüllung der Aufgaben der Sportwarte der Streckensicherung während des Wettbewerbs.
Er leitet alle Aktivitäten in seinem Arbeitsbereich.
Sicherstellung einer funktionierenden Kommunikation zwischen dem Posten und der Rennleitung.
Er sorgt für eine angemessene und sichere Platzierung des Personals.
Er übernimmt die Kontrolle über die Abwicklung von Zwischenfällen in seinem Einsatzbereich.
Er bearbeitet die Berichterstattung und Dokumentation am Posten.
Überwachung von Verstößen der Fahrer, des Streckenzustands und -status und Meldung solcher

Vorfälle an die Rennleitung.
Er verhindert den Zugang von unbefugten Personen innerhalb des Postenbereichs.
Er trägt geeignete persönliche Schutzkleidung.

b) Flaggenposten
Definition/Rolle
Die Flaggenposten sind einem Leiter der Sportwarte der Streckensicherung (Renn-/Fahrtleiter) unterstellt und werden den Sportwarten der Streckensicherung zugewiesen, um den Fahrzeugen auf der Strecke mit entsprechenden Flaggen die Streckenbedingungen und die Rennbestimmungen mitzuteilen. Auf bestimmten Strecken können Lichtsignale als Ergänzung zu den Flaggensignalen verwendet werden.
Der Flaggenposten erteilt dem Fahrer eines Wettbewerbsfahrzeugs mit Hilfe entsprechender farbiger Flaggen (und/oder gleichwertiger elektronischer Geräte) Weisungen, Anordnungen oder kommuniziert mit ihm.

Verantwortlichkeiten
Er muss jederzeit für seine eigene Sicherheit und die der anderen Sportwarte der Streckensicherung sorgen.
Klare Kenntnis der für diese Aufgabe geltenden Regeln und Vorschriften.
Rechtzeitiges Reagieren auf Zwischenfälle und Bedingungen auf der Strecke mit dem entsprechenden Signal.
Rechtzeitiges Reagieren auf Anweisungen des Postenleiters.

c) Sportwart für die Steuerung der Light Panels (sofern vorhanden)
Definition/Rolle
Der Sportwart für die Leuchttafeln ist dafür verantwortlich, den Fahrern innerhalb der festgelegten Streckenabschnitte bei Bedarf und in Übereinstimmung mit den festgelegten Verfahren durch das Bedienen der digitalen Flaggen die notwendigen visuellen Signale zu übermitteln.

Verantwortlichkeiten
Gewährleistung der eigenen Sicherheit und Überwachung der Sicherheit der anderen Sportwarte der Streckensicherung zu jeder Zeit.
Er muss seine Kenntnisse der Regeln und Vorschriften in Bezug auf die Flaggenzeichen und die korrekte Arbeitsposition in Bezug auf den vorhergehenden und nachfolgenden Streckenposten umsetzen.
Unverzügliche Reaktion auf Streckenvorfälle und -bedingungen mit dem entsprechenden digitalen Lichtsignal.
Rechtzeitige Reaktion auf Anweisungen des Postenleiters.
Teilnahme an allen vorgeschriebenen Einweisungen in Bezug auf die Bedienung von Leuchttafeln.
Tragen von geeigneter persönlicher Schutzkleidung.

d) Renn-/Fahrtleiter (nachfolgend „Rennleiter“)
Der Renn-/Fahrtleiter trägt die Verantwortung dafür, dass alle Sportwarte auf ihren Posten sind und über die nötigen Anweisungen zur Ausübung ihrer Tätigkeit verfügen.
Für die (Dokumentation zur) Überprüfung der erforderlichen Nachweise von den im Einsatz befindlichen Sportwarten der Streckensicherung, kann sich der Rennleiter - zur Bestätigung der erfolgten Einweisung und soweit erforderlich zur Lizenzprüfung - Helfern des Veranstalters bedienen.
Daneben ist die schriftliche Bestätigung durch die Sportwarte der Streckensicherung zur Dokumentation der erfolgten Einweisung und, soweit Voraussetzung, zu der vorhandenen Lizenzierung oder der anerkannten äquivalenten Teilnahme an einer Ausbildungsmaßnahme vor Ort zur Lizenzierung (bspw. E-Learning) des Sportwarts der Streckensicherung über den Leiter der Sportwarte der Streckensicherung, Leiter des Streckenpostens oder Abschnittleiters möglich.

Art. 36 Grund- und Zusatzversicherung Sportwarte

(1) Der DMSB hat einen Gruppenunfallversicherungsvertrag (Vers.-Nr. 50115283725) mit der SV SparkassenVersicherung abgeschlossen. Im Rahmen der Allgemeine Bedingungen für die SV Unfallversicherung (SVAUB 2017) Fassung Oktober 2021, der Zusatzbedingungen für die Gruppen-Unfallversicherung (ZB Gruppen-UV) Fassung September 2014 und der Besondere

Bedingungen für die Versicherung von Zusatzheilkosten in der Gruppenunfallversicherung (BB Zusatzheilkosten) und den nachfolgenden Bestimmungen wird damit weltweit Versicherungsschutz gegen die wirtschaftlichen Folgen körperlicher Unfälle, von denen die versicherten Personen (vgl. Abs. 2) bei der versicherten Tätigkeit (vgl. Abs. 3) betroffen werden, gewährt. Ein Anspruch auf Invaliditätsleistung besteht nur dann, wenn der Unfall zu einem nach Ziffer 2.1.2 und Ziffer 3 SVAUB 2017 ermittelten Invaliditätsgrad von mindestens 20 Prozent geführt hat.

(2) Versicherte Personen sind sämtliche Sportwarte mit gültiger DMSB-Lizenz während ihres Einsatzes im zeitlichen und sachlichen Geltungsbereich einer im Rahmen der Grundversicherung (gem. Abs. 1) versicherten motorsportlichen Veranstaltung (vgl. Abs. 3).

(3) Der Versicherungsschutz erstreckt sich auf Unfälle, welche die versicherten Personen bei der Teilnahme an den vom DMSB oder einer seiner Mitgliedsorganisationen gemäß § 5 Abs. 1 DMSB-Satzung, den ADAC Regionalclubs, bzw. FIA/FIM/FIME oder einer Mitgliedsföderation der FIA/FIM/FIME durchgeführten und genehmigten motorsportlichen Veranstaltungen, einschließlich des dazu gehörenden offiziellen Trainings, erleiden. Bei einer von der FIA/FIM/FIME oder einer Mitgliedsföderation der FIA/FIM/FIME durchgeführten und genehmigten motorsportlichen Veranstaltungen besteht nur dann Versicherungsschutz, wenn der DMSB entsprechend seiner Lizenzbestimmungen Unfall-Versicherungsschutz zugesagt hat. Versichert sind hierbei die Unfälle, von denen die Versicherten in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Gebrauch des Fahrzeuges oder sonstigem ursächlichen Zusammenhang mit der Motorsport-Veranstaltung betroffen werden.

Das Wegerisiko (Anreise zur und Abreise von der Veranstaltung auf direktem Wege) gilt mitversichert.

(4) Versicherungsleistungen
Die Versicherungssummen betragen je versicherte Person:

Leistung bei Vollinvalidität	175.000 EUR
Grundsumme Invalidität (Progression 350 %)	50.000 EUR
Leistung bei Unfalltod	25.000 EUR
Unfall-Krankenhaustagegeld	25,00 EUR
Genesungsgeld	25,00 EUR
Heilkosten (subsidiär)	10.000 EUR
Krankenrückführungskosten (subsidiär)	4.000 EUR
Rückführungskosten im Todesfall	2.500 EUR
Kosmetische Operationen	30.000 EUR
Unfall-Serviceleistungen (Bergungskosten)	30.000 EUR
Kurkostenbeihilfe	25.000 EUR
Sofortleistung bei schweren Verletzungen	5.000 EUR

Mitwirkungsanteil von Vorerkrankungen und Gebrechen:
Abweichend von Ziffer 3 SVAUB 2017 mindert der Versicherer die Leistung erst dann, wenn der Mitwirkungsanteil mindestens 50 % beträgt.

(5) Sonderbestimmung zu den SVAUB 2017
In Abänderung von Ziffer 4.1.5 SVAUB 2017 sind Unfälle, die der versicherten Person dadurch zustoßen, dass sie sich als Fahrer, Beifahrer oder Insasse eines Motorfahrzeuges an Fahrtveranstaltungen einschließlich der dazugehörigen Übungsfahrten beteiligt, bei denen es auf die Erzielung von Höchstgeschwindigkeiten ankommt, versichert.

(6) Beschreibung der Leistungsarten
(Maßgeblich sind ausschließlich die Bestimmungen des Versicherungsvertrages!)

a) Invalidität
Eine Invalidität liegt vor, wenn unfallbedingt
- die körperliche oder geistige Leistungsfähigkeit
- dauerhaft (voraussichtlich länger als 3 Jahre und eine Änderung ist nicht zu erwarten) beeinträchtigt ist.

b) Todesfallleistung
Die versicherte Person stirbt unfallbedingt innerhalb eines Jahres ab dem Unfalltag.

c) Heilkosten (subsidiär)
Subsidiär bedeutet, dass die Ersatzpflicht anderweitiger Versicherungen, insbesondere von Krankenversicherungen, vorgeht. Voraussetzung ist, dass ein Dritter (zum Beispiel Krankenkasse, Haftpflichtversicherer) nicht zu einer Kostenerstattung verpflichtet ist oder seine Leistungspflicht bestreitet.

Es werden die zur Behebung der Unfallfolgen notwendigen Kosten des Heilverfahrens (Heilkosten) insgesamt bis zu dem im Versicherungsvertrag genannten Betrag erstattet. Als Nachweis werden die Originalrechnungen benötigt. Voraussetzungen für die Erstattung sind:
- Die Heilkosten sind innerhalb eines Jahres ab dem Unfalltag entstanden.
- Ein Dritter (zum Beispiel Krankenversicherung, Pflegeversicherung) ist nicht zur Kostenerstattung verpflichtet, bestreitet seine Leistungspflicht oder seine Leistungen reichen nicht zur Begleichung der Kosten aus.

Als Heilkosten gelten:
- Arzthonorare
- Kosten für künstliche Glieder
- Kosten für Arzneien und sonstige ärztlich verordnete Heilmittel oder angeordnete Anschaffungen
- Kosten für Verbandszeug
- Krankentransportkosten
- Kosten für stationäre Behandlung und Verpflegung, jedoch keine Kosten für zusätzliche Nahrungs- und Genussmittel
- Kosten für Röntgenaufnahmen

Erstattet werden keine Kosten für Bade- und Erholungsreisen oder Pflegeleistungen.

d) Rückführungskosten im Todesfall
Die Überführung eines durch Unfall Verstorbenen an seinen letzten ständigen Wohnsitz.

e) Kosmetische Operationen
Die versicherte Person hat sich einer kosmetischen Operation unterzogen, um eine unfallbedingte Beeinträchtigung des äußeren Erscheinungsbilds zu beheben. Soweit Zähne betroffen sind, gehören nur Schneide- und Eckzähne zum äußeren Erscheinungsbild.
Die kosmetische Operation erfolgt
- durch einen Arzt,
- nach Abschluss der Heilbehandlung und
- bei Erwachsenen innerhalb von 3 Jahren nach dem Unfall, bei Minderjährigen vor Vollendung des 21. Lebensjahres.

Voraussetzung ist auch, dass ein Dritter (zum Beispiel Krankenkasse, Haftpflichtversicherer) nicht zu einer Kostenerstattung verpflichtet ist oder seine Leistungspflicht bestreitet.

f) Unfall-Serviceleistungen (Bergungskosten inkl. Krankenrückführungskosten)
- Erstattet werden die Kosten für Such-, und Rettungs- oder Bergungseinsätze von öffentlich-rechtlich oder privatrechtliche organisierten Rettungsdiensten.
- Einem Unfall steht gleich, wenn ein solcher unmittelbar drohte oder nach den konkreten Umständen zu vermuten war.
- SV SparkassenVersicherung informiert Sie über die Möglichkeiten ärztlicher Versorgung und stellt auf Wunsch eine Verbindung zwischen dem Hausarzt der versicherten Person und dem behandelnden Arzt oder Krankenhaus her.
- Die Kosten für den ärztlich angeordneten Transport der versicherten Person zum Krankenhaus oder zu einer Spezialklink werden erstattet.
- Die durch die Rückkehr der versicherten Person zu Ihrem ständigen Wohnsitz entstandenen Mehrkosten, soweit diese auf ärztliche Anordnung zurückgehen oder nach der Verletzungsart unvermeidbar waren werden erstattet.

Soweit ein anderer Ersatzpflichtiger eintritt, kann der Erstattungsanspruch gegen den Unfallversicherer nur wegen der restlichen Kosten geltend gemacht werden. Bestreitet ein anderer Ersatzpflichtiger seine Leistungspflicht, so kann sich die versicherte Person unmittelbar an den Unfallversicherer halten.

g) Kurkostenbeihilfe
Es werden Kosten therapeutischer Anwendungen einer Kur insgesamt bis zu 25.000 EUR je Unfall erstattet. Als Nachweis werden die Originalrechnungen benötigt. Voraussetzungen für die Erstattung sind:

- Laut ärztlichem Attest ist eine Invalidität zu erwarten oder bereits eingetreten.
- Die ärztliche Behandlung ist abgeschlossen, die versicherte Person ist noch nicht vollständig wiederhergestellt und die Kur ist unfallbedingt medizinisch notwendig.
- Die Kur dauert ohne Unterbrechung mindestens 3 Wochen und wird innerhalb von 3 Jahren ab dem Unfalltag an einem anerkannten auswärtigen Kurort mit dortiger Übernachtung durchgeführt.

Nicht erstattet werden Kosten für Rehabilitationsmaßnahmen und stationäre Krankenhausaufenthalte, bei denen die ärztliche Behandlung im Vordergrund steht.

h) Sofortleistung bei schweren Verletzungen
Nach einem bedingungsgemäßen Unfall erbringt der Versicherer gemäß den nachstehenden Bestimmungen eine einmalige Sofortleistung in Höhe der hierfür vereinbarten Versicherungssumme bei folgenden schweren Verletzungen:

- Querschnittslähmung nach Schädigung des Rückenmarks
- Amputation mindestens eines ganzen Fußes oder einer ganzen Hand
- Schädel-Hirn-Verletzung mit zweifelsfrei nachgewiesener Hirnprellung (Contusion) oder Hirnblutung
- Schwere Mehrfachverletzungen/Polytrauma:
  - Fraktur langer Röhrenknochen an 2 unterschiedlichen Gliedmaßenabschnitten
  - gewebezerstörende Schäden an 2 inneren Organen
  - Kombination aus mindestens 2 der folgenden Verletzungen:
    - Fraktur eines langen Röhrenknochens
    - Fraktur des Beckens
    - Fraktur eines oder mehrerer Wirbelknochen
- gewebezerstörende Schäden eines inneren Organs
- Verbrennungen zweiten oder dritten Grades von mehr als 30 % der Körperoberfläche
- Erblindung oder hochgradige Sehbehinderung beider Augen; bei Sehbehinderung Sehschärfe je Auge nicht mehr als VISUS 0,05

Der Versicherte muss die schwere Verletzung innerhalb von 6 Monaten ab dem Unfalltag mit einem ärztlichen Attest nachweisen.
Stirbt die versicherte Person innerhalb von 2 Monaten ab dem Unfalltag, wird keine Sofortleistung gezahlt.

(7) Hinweise für den Versicherungsfall

1. Die versicherte Person hat seine Leistungsansprüche eigenverantwortlich wahrzunehmen. Insbesondere durch ordnungsgemäße Meldungen und Fristwahrung.
2. Die Obliegenheiten nach einem Unfall gemäß Ziffer 6 SVAUB 2017 sind zu beachten.
3. Die Unfall-Meldung ist unverzüglich durch die versicherte Person abzusetzen.
4. Todesfälle sind innerhalb 48 Std. an die SV SparkassenVersicherung zu melden.

5. Invalidität: Eine dauerhafte Beeinträchtigung der körperlichen oder geistigen Leistungsfähigkeit (Invalidität) als Unfallfolge muss innerhalb von 15 Monaten, vom Unfalltage angerechnet, eingetreten sein und ärztlich festgestellt und geltend gemacht werden. Ergibt sich bereits früher die Gefahr eines Dauerschadens, so ist der Versicherer unverzüglich in Kenntnis zu setzen.
6. Die Unfall-Meldung hat von der versicherten Person per Online-Unfallanzeige über die Homepage des DMSB www.dmsb.de unter Online-Unfallmeldung zu erfolgen.

7. Alternativ und ausnahmsweise (z.B. bei Nichtverfügbarkeit der Online-Unfallmeldung) kann die Meldung über folgende Kontaktstellen mit Angabe der Versicherungsnummer(n) erfolgen:

   SV SparkassenVersicherung
   Bahnhofstraße 69
   65185 Wiesbaden

   E-Mail für Unfallmeldungen: service.schaden@sparkassenversicherung.de
   Schadenhotline: 0711 / 898-100

   Versicherungsnummer der DMSB Grundversicherung: 50115283725

8. Auslandsreisekrankenversicherung (für Sportwarte mit Auslandseinsatzgenehmigung des DMSB):
   Diese Versicherung bietet Versicherungsschutz für alle Auslandsreisen bis zu 6 Wochen (unabhängig von dem benutzten Verkehrsmittel), wobei krankheits- oder unfallbedingt anfallende Krankheitskosten im Ausland zu 100 % übernommen werden. Ebenfalls beinhaltet sind die Mehrkosten einer ärztlich angeordneten medizinisch notwendigen Rückführung aus dem Ausland. Kann die Rückreise wegen Krankheit oder Unfallfolgen nicht bis zur Beendigung des sechswöchigen Versicherungsschutzes angetreten werden, verlängert sich die Leistungspflicht für den bereits eingetretenen Versicherungsfall so lange bis die Transportfähigkeit wieder besteht.

   Versicherer:
   DKV Deutsche Krankenversicherung AG
   50933 Köln, Aachener Straße 300
   Telefon: 0800 3746-444 (gebührenfrei)

Der **DKV-Notruf-Service** hilft Ihnen unter der Nummer +49 (0)221 / 57 89 40 05 gerne in sämtlichen Fragen der Leistungsabwicklung zur Beratung und Unterstützung weiter und das 24 Stunden am Tag an 365 Tagen im Jahr.
Bei Anrufen ist auf den bestehenden Gruppenvertrag des DMSB zu verweisen (Rahmenvertragsnummer **KV180189373**). Bitte geben Sie an, dass Sie DMSB-Sportwart mit Auslandseinsatzgenehmigung sind, wodurch Sie zu den versicherten Personen zählen. Aufgrund von Verzögerungen im Datenabgleich sind Sie möglicherweise für den Notruf-Service nicht namentlich erkennbar. Sollte dem Versicherer eine Prüfung, ob Sie versicherte Person sind, nicht möglich sein, wenden Sie sich bitte an die DMSB-Geschäftsstelle oder direkt an motorsport@ekvm.de.
Hinweis: Maßgebend für Versicherungsleistungen sind grundsätzlich die vom DMSB mit den Versicherern abgeschlossenen Versicherungsverträge einschließlich Bedingungen.

Ausweichkontakt (zu Geschäftszeiten): **Nur** bei Problemen mit dem DKV-Notruf-Service können Sie sich im Notfall auch direkt wenden an:
Claus Schubert
Telefon: 0221 578-7470
Fax: 0180 578-6000
claus.schubert@ergo.de (DKV ist ein Unternehmen der ERGO)

DMSB-Motorradsport-Prädikate 2026

Stand: 19.02.2026

DMSB-PRÄDIKATSSTUFEN

Level 1:	(Internationale) Deutsche Meisterschaft
dmsj-Level 1:	dmsj - Deutsche Jugend/Junioren-Meisterschaft
Level 2:	Deutscher Cup
dmsj-Level 2:	dmsj - Deutscher Jugend-Cup
Level 3:	Deutscher Pokal

ÜBERSICHT

Prädikate

I. Straßensport

IDM-Internationale Deutsche Motorradmeisterschaft Superbike	(Level 1)
IDM-Internationale Deutsche Motorradmeisterschaft Supersport	(Level 1)
IDM-Internationale Deutsche Motorradmeisterschaft Sportbike	(Level 1)
IDM-Internationale Deutsche Motorradmeisterschaft Supersport 300	(Level 1)
IDM-Internationale Deutsche Motorradmeisterschaft Sidecar	(Level 1)
IDM-Internationale Deutsche Markenmeisterschaft Superbike	(Level 1)
IDM-Internationale Deutsche Markenmeisterschaft Supersport	(Level 1)
IDM-Internationale Deutsche Markenmeisterschaft Sportbike	(Level 1)
IDM-Internationale Deutsche Markenmeisterschaft Supersport 300	(Level 1)
Deutsche-Langstrecken-Meisterschaft (DLM)	(Level 1)
Deutscher-Langstrecken-Cup (DLC)	(Level 3)
Deutscher-Rundstrecken-Cup (DRC)	(Level 3)
Deutsche Historische Motorrad-Meisterschaft	(Level 1)
Deutsche Historische Motorrad-Gespannmeisterschaft	(Level 1)
dmsj – Internationale Deutsche Junioren Meisterschaft Straßensport	

II. SuperMoto

Internationale Deutsche SuperMoto-Meisterschaft S1	DMSB-Level 1
Deutscher SuperMoto-Cup S2	DMSB-Level 2
Deutscher SuperMoto-Pokal S3	DMSB-Level 3
dmsj – Deutsche Jugend-SuperMoto-Meisterschaft Klasse Rookies	dmsj-Level 1
dmsj – Deutsche Jugend-SuperMoto-Meisterschaft Klasse Junioren	dmsj-Level 1

III. Motocross

Internationale Deutsche Motocross-Meisterschaft	DMSB-Level 1
Deutsche Motocross-Meisterschaft Open	DMSB-Level 1
Deutsche Motocross-Meisterschaft Damen	DMSB-Level 1
Deutsche Motocross-Junioren-Meisterschaft 250	DMSB-Level 1
Deutsche Motocross-Quad-Meisterschaft	DMSB-Level 1
Deutsche Motocross-Meisterschaft Seitenwagen	DMSB-Level 1
Deutscher Motocross-Pokal	DMSB-Level 3
Deutscher Motocross-Pokal Seitenwagen	DMSB-Level 3
Deutscher Motocross-Pokal Ladies	DMSB-Level 3
dmsj – Deutsche Jugend-Motocross-Meisterschaft Klasse 125ccm	dmsj-Level 1
dmsj – Deutsche Jugend-Motocross-Meisterschaft Klasse 85ccm	dmsj-Level 1
dmsj – Deutsche Jugend-Motocross-Meisterschaft Klasse 65ccm	dmsj-Level 1
dmsj – Deutsche Jugend-Motocross-Meisterschaft Klasse 50ccm	dmsj-Level 1

IV. Trial

Deutsche Trial-Meisterschaft	DMSB-Level 1
Deutsche Frauen-Trial-Meisterschaft	DMSB-Level 1
Deutscher Trial-Cup	DMSB-Level 2
Deutscher Trial-Pokal	DMSB-Level 3

Deutscher Trial-Senioren-Pokal	DMSB-Level 3
Deutscher Trial-Ü50-Senioren-Pokal	DMSB-Level 3
Deutscher Hallen-Trial-Pokal	DMSB-Level 3
dmsj – Deutsche Jugend-Trial-Meisterschaft	dmsj-Level 1
dmsj – Deutscher Jugend-Trial-Cup	dmsj-Level 2
dmsj – Deutscher Nachwuchs-Trial-Cup	dmsj-Level 2
dmsj – Deutscher Schüler-Trial-Cup	dmsj-Level 2

V. Enduro

Internationale Deutsche Enduro-Meisterschaft	DMSB-Level 1
Deutsche Enduro-Meisterschaft Klasse E1, E2 und E3	DMSB-Level 1
Deutsche Enduro-Mannschaftsmeisterschaft	DMSB-Level 1
Deutscher Enduro Cup E1 B, E2 B und E3 B	DMSB-Level 2
Deutscher Enduro-Senioren-Pokal	DMSB-Level 3
Deutscher Enduro-Super-Senioren-Pokal	DMSB-Level 3
Deutscher Enduro-Damen-Pokal	DMSB-Level 3
Deutscher Enduro-Mannschaftspokal	DMSB-Level 3
Deutscher Enduro Pokal Klassik	DMSB-Level 3
dmsj – Deutsche Enduro-Junioren-Meisterschaft	dmsj-Level 1
dmsj – Deutscher Enduro-Jugend-Cup	dmsj-Level 2

VI. Bahnsport

Deutsche Speedway-Meisterschaft	DMSB-Level 1
Deutsche Speedway-Mannschaftsmeisterschaft	DMSB-Level 1
Deutsche Speedway-U21-Meisterschaft	DMSB-Level 1
Deutsche Ice-Speedway Meisterschaft	DMSB-Level 1
Deutsche Langbahn-Meisterschaft Solo	DMSB-Level 1
Deutsche Langbahn-Meisterschaft Seitenwagen	DMSB-Level 1
Deutscher Speedway-Paar-Cup	DMSB-Level 2
Deutscher Speedway-Mannschaftspokal	DMSB-Level 3
Deutscher Langbahn-Pokal Solo	DMSB-Level 3
Deutscher Langbahn-Pokal Seitenwagen	DMSB-Level 3
dmsj – Deutsche Jugend-Bahnsport-Meisterschaft / Junior A	dmsj-Level 1
dmsj – Deutsche Jugend-Bahnsport-Meisterschaft / Junior A PW50	dmsj-Level 1
dmsj – Deutsche Jugend-Bahnsport-Meisterschaft / Junior B	dmsj-Level 1
dmsj – Deutsche Jugend-Bahnsport-Meisterschaft / Junior BII 85 ccm	dmsj-Level 1
dmsj – Deutsche Jugend-Bahnsport-Meisterschaft / Junior C	dmsj-Level 1
dmsj – Deutsche Jugend-Bahnsport-Meisterschaft / Junior D – 500R	dmsj-Level 1

VII. Motoball

Deutsche Motoball-Meisterschaft	DMSB-Level 1
dmsj - Deutsche Jugend-Motoball-Meisterschaft	dmsj-Level 1

VIII. MiniMoto

dmsj – Deutsche Mini-Bike-Meisterschaft Klasse Junior	dmsj-Level 1
dmsj – Deutsche Mini-Bike-Meisterschaft Klasse MotoMini 160	dmsj-Level 1
dmsj – Deutsche Mini-Bike-Meisterschaft Klasse MotoMini 190	dmsj-Level 1
dmsj – Deutsche Pocket-Bike Meisterschaft	dmsj-Level 1

IX. Drag Racing-Prädikate

Deutscher Drag-Racing-Pokal	DMSB-Level 3
dmsj – Deutscher-Junior-Drag-Racing-Cup	dmsj-Level 2

Allgemeine DMSB-Prädikatsbestimmungen Motorradsport 2026

Stand: 10.12.2025 - Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Allgemeines:

Im DMSB-Bereich gilt folgende Prädikatsstruktur:

Level 1: (Internationale) Deutsche Meisterschaft
dmsj-Level 1: dmsj - Deutsche Jugend/Junioren-Meisterschaft
Level 2: Deutscher Cup
dmsj-Level 2: dmsj - Deutscher Jugend-Cup
Level 3: Deutscher Pokal

1. Geltungsbereich *und Voraussetzungen*

Die Allgemeinen DMSB-Prädikatsbestimmungen Motorradsport gelten für alle vom DMSB ausgeschriebenen Prädikate, diese werden zusätzlich durch besondere Prädikatsbestimmungen sowie die disziplinbezogenen Bestimmungen weiter geregelt. Das DMSB-Präsidium ist für die Vergabe der DMSB-Prädikate inkl. der jeweiligen Einstufung (Level 1-*3*) auf Grundlage des Kriterienkataloges für DMSB-Prädikate im Motorradsport gemäß Anhang 1 zuständig. Das DMSB-Präsidium ist berechtigt, *die Durchführung der* Prädikate an Promotoren zu delegieren.
Der dmsj-Vorstand ist für die Vergabe der dmsj-Prädikate inkl. der jeweiligen Einstufung (Level 1-2) auf Grundlage des Kriterienkataloges für die dmsj-Prädikate im Motorradsport zuständig. Der dmsj-Vorstand ist berechtigt, die Durchführung der Prädikate an Promotoren zu delegieren.

2. Einschreibung

Ist eine Einschreibung nicht vorgeschrieben, erfolgt die Wertung aufgrund der Teilnahme an den einzelnen Prädikatsläufen sowie gemäß der Besonderen Prädikatsbestimmungen.

3. Fahrerwertung

(1) Die Prädikate werden für lizenzierte Fahrer/*Beifahrer* ausgeschrieben. *Die benötigten Lizenzstufen werden in den Besonderen Prädikatsbestimmungen geregelt.*
(2) Der DMSB behält sich vor, für seine Prädikate zusätzliche Wertungen auszuschreiben.
(3) An Prädikatsveranstaltungen können Fahrer/Beifahrer gemäß der jeweiligen Besonderen Prädikatsbestimmungen wertungs- und/ oder teilnahmeberechtigt teilnehmen. Wertungsberechtigt bedeutet, dass die erzielten Ergebnisse in die offizielle Prädikatswertung aufgenommen werden. Teilnahmeberechtigt bedeutet, dass der Teilnehmer in der Tageswertung am Wettbewerb/der Veranstaltung teilnehmen kann, aber die erzielten Ergebnisse nicht in die offizielle Prädikatswertung einfließen.

4. Fahrzeuge

(1) Eine Teilnahme an den Prädikatsläufen ist nur mit Fahrzeugen gestattet, die den technischen Bestimmungen der FIM/FIM Europe, des DMSB und/oder etwaigen besonderen technischen Vorschriften des jeweiligen Prädikats entsprechen.
(2) Parc Fermé: Für alle Prädikatsveranstaltungen gilt die Festlegung, dass unmittelbar nach Beendigung des jeweils letzten Laufes die Motorräder mind. 30 Minuten in Verwahrung zu nehmen sind.

5. Prädikatslauf

(1) Die Terminanmeldung für die Prädikatsläufe muss über DMSBnet unter www.dmsbnet.de erfolgen (Fristen siehe DMSB-Homepage). Die Veranstaltungsausschreibung sowie alle weiteren

Veranstaltungsunterlagen müssen ebenfalls im DMSBnet zur Verfügung gestellt werden. Weitere Informationen können im DMSB-Handbuch Motorradsport, Grüner Teil, DMSB-Bestimmungen für Motorsportrechtliche Veranstaltungsgenehmigung entnommen werden.

(2) Prädikate bestehen grundsätzlich aus einer bestimmten Anzahl von Wertungsläufen (Ausnahme Bahnsport). Der bei einer Veranstaltung durchgeführte Wertungslauf kann in einzelne Wettbewerbe mit einer Gesamtwertung unterteilt werden. Die einzelnen Wettbewerbe gelten in diesem Fall zusammengefasst als ein Wertungslauf des Prädikats. Bei einer Veranstaltung können aber auch mehrere separate Wertungsläufe mit Serieneinzelwertung durchgeführt werden.

(3) Der Veranstalter ist verpflichtet, den zugeteilten Prädikatslauf an dem von ihm angegebenen Veranstaltungsort und dem vom DMSB bestätigten Veranstaltungstermin durchzuführen. Falls die Veranstaltung oder der Veranstaltungsteil bereits ein Lauf der betreffenden Serie gewesen ist, hat der Veranstalter den Prädikatslauf – soweit nichts anderes vom DMSB bestimmt wird – in gleicher Weise wie den vorhergehenden Prädikatlauf zu organisieren und durchzuführen. Der DMSB behält sich vor, die Zuteilung des Prädikatslaufs zu widerrufen, falls der Veranstalter eine dieser Pflichten nicht erfüllt. Der Widerruf aus anderen Gründen und die gesetzlichen Bestimmungen bleiben davon unberührt.

(4) Die Termine für die DMSB-Prädikatsveranstaltungen sind auf der Homepage des DMSB veröffentlicht (www.dmsb.de).

(5) Für Prädikatsveranstaltungen besteht grundsätzlich ein regionaler Terminschutz gegenüber anderen nationalen Veranstaltungen der jeweiligen Disziplin.

6. Absage, Verlegung

(1) Der DMSB übernimmt keine Gewähr für die Durchführung des einzelnen Prädikatslaufes.

(2) Bei Terminverlegung eines Prädikatslaufes nach Verabschiedung des endgültigen Terminkalenders für das jeweilige Kalenderjahr entfällt grundsätzlich die Meisterschafts- oder Pokalwertung für diesen Wettbewerb.

(3) Wird jedoch wegen besonderer Umstände ein Termin verlegt, beantragt, so kann auf Entscheidung des DMSB bzw. Promotors das Prädikat für die Veranstaltung erhalten bleiben.

(4) Der DMSB bzw. Promotor ist berechtigt, Ersatzveranstaltungen unter Beibehaltung der Prädikatswertung zu benennen.

7. Abbruch von Wettbewerben

Wenn ein Wettbewerb aus zwingenden Gründen vorzeitig abgebrochen werden muss, erfolgt eine Wertung für das betreffende Prädikat nachfolgenden Kriterien:

Straßenrennsport (außer Langstrecke und IDM):
- mind. 50 % der vorgesehenen Gesamtdistanz: volle Punkte
- mind. 25 % der vorgesehenen Gesamtdistanz: 50 % der Punkte
- weniger als 25 % der vorgesehenen Gesamtdistanz: keine Punkte

Motocross (außer Freestyle):
- mind. 75 % der vorgesehenen Gesamtdistanz: volle Punkte
  mind. 50 % der vorgesehenen Gesamtdistanz: 50% der Punkte
- weniger als 50 % der vorgesehenen Gesamtdistanz: keine Punkte

SuperMoto:
- mind. 75 % der vorgesehenen Gesamtdistanz: volle Punkte
- mind. 50 % der vorgesehenen Gesamtdistanz: 50% der Punkte
- weniger als 50 % der vorgesehenen Gesamtdistanz: keine Punkte

Die Berechnung bezieht sich grundsätzlich auf die vom führenden Fahrzeug zurückgelegte Gesamtdistanz. Ist eine Renndistanz nach Laufzeit festgelegt, erfolgt die Berechnung ohne Folgerunden.

Enduro:
- am betreffenden Fahrtag mind. 4 gezeitete Sonderprüfungen á 3 km oder mind. 2 gezeitete Sonderprüfungen über mind. 12 km Gesamtdistanz: volle Punkte

- am Fahrtag mindestens 2 gezeitete Sonderprüfungen á 3 km oder mindestens 1 gezeitete Sonderprüfung über min. 6 km Gesamtdistanz: 50% der Punkte

Trial:
- mind. 50 % der vorgesehenen Sektionen: volle Punkte
- mind. 25 % der vorgesehenen Sektionen: 50% der Punkte

Bahnsport:
Es gelten die Festlegungen im Austragungsmodus.

8. Widerruf der ausgeschriebenen Prädikate

(1) Der DMSB behält sich vor, die ausgeschriebenen Prädikate bei Vorliegen besonderer Gründe nicht zu vergeben und/oder einzelne Prädikatsläufe nicht zu werten.
(2) Eine Titelvergabe entfällt, wenn nicht mehr als die Hälfte der vorgesehenen Prädikatsläufe zur Wertung herangezogen werden können.

9. Anzahl der gewerteten Ergebnisse

(1) Für die von dem DMSB ausgeschriebenen Meisterschaften, Cups und Pokale werden grundsätzlich alle Ergebnisse der Prädikatläufe gewertet.
(2) Abweichungen hiervon sind in den Prädikatsbestimmungen geregelt (z.B. Streichergebnisse).
(3) Wird ein Teilnehmer von der Wertung eines Prädikatlaufes ausgeschlossen, so kann dieser Lauf nicht als Streichergebnis gewertet werden.
(4) Eine Nichtteilnahme an einem Prädikatslauf kann als Streichergebnis herangezogen werden.
(5) Wird ein Prädikatslauf abgesagt und kein Ersatzlauf nominiert, kann nach der Entscheidung des DMSB bzw. Promotors der abgesagte Prädikatslauf als Streichergebnis herangezogen werden, sofern in den Besonderen Prädikatsbestimmungen keine abweichenden Regelungen getroffen sind.

10. Punktezuteilung

(1) Die Auswertung der Ergebnislisten und die Punktezuteilung erfolgt durch den DMSB bzw. Promotor gem. den Prädikatsbestimmungen. Der DMSB bzw. Promotor kann in Fällen eines offensichtlichen Irrtums auch nach Veröffentlichung die Punktezuteilung nachträglich ändern.
(2) Sollte ein Veranstalter ein Ergebnis erstellen, das nicht mit den Allgemeinen und/oder Besonderen Prädikatsbestimmungen der DMSB-Prädikate übereinstimmt, behält sich der DMSB bzw. Promotor vor, die Ergebnisliste entsprechend zu ändern und die Punktezuteilung nach den Bestimmungen vorzunehmen. Gegen die Entscheidung ist kein Rechtmittel möglich.
(3) Bei Zeitgleichheit mehrerer Fahrer (ex aequo) in einem Prädikatslauf erhalten diese die für ihre Platzierung vorgesehenen Punkte. Die nachfolgenden Fahrer erhalten die Punkte für ihre tatsächlich erreichte Platzierung (gilt nicht für Bahnsport).
(4) Abweichungen hiervon sind in den Besonderen Prädikatsbestimmungen geregelt.

11. Punktegleichheit, Vergabe des Titels

Besteht bei der Endauswertung der einzelnen DMSB-Prädikate Punktgleichheit zwischen mehreren Fahrern, so entscheidet die Mehrheit der besseren Plätze auf den Punkterängen. Wenn dann immer noch Gleichstand besteht, entscheidet der Vergleich der Wertungspunkte und somit die erste bessere Platzierung im letzten, vorletzten, drittletzten usw. Lauf (gilt nicht für Bahnsport).

12. Ablehnung von Nennungen

(1) Gültige Nennungen für DMSB-Prädikatsveranstaltungen dürfen nur mit Genehmigung des DMSB bzw. Promotors abgelehnt werden.

(2) Gültige Nennungen für DMSB-Prädikatsveranstaltungen sind grundsätzlich nicht abzulehnen, wenn der betreffende Fahrer mindestens 30 % der Punkte des im Prädikat führenden Fahrers erreicht hat.

13. Anwesenheit bei der Siegerehrung/Meisterehrung

Bei allen Läufen zu den Deutschen Meisterschaften, DMSB-Meisterschaften, Cups und Pokalen sind die jeweils 3 Erstplatzierten verpflichtet, an der Siegerehrung, die spätestens 24 Stunden nach Eintreffen des letzten Fahrzeuges im Ziel stattfindet, teilzunehmen. Die Verletzung dieser Pflicht kann mit einer Geldbuße in Höhe von EUR 600,- geahndet werden.
Die zu einer durch den DMSB bzw. Promotor einberufenen Meisterfeier/Ehrung eingeladenen Platzierten sind verpflichtet an der Meisterfeier/Ehrung am Saisonende teilzunehmen. Die Verletzung dieser Pflicht kann durch den DMSB geahndet werden.

14. Auslegung der Bestimmungen

(1) Die Auslegung der Allgemeinen und/oder Besonderen Prädikatsbestimmungen ist dem DMSB bzw. seiner Sportgerichtsbarkeit vorbehalten.
(2) Der DMSB kann zur Wahrung der Chancengleichheit, aus Sicherheitsgründen oder bei Erkennen von Lücken in den Allgemeinen und/oder Besonderen Prädikatsbestimmungen diese auch während der laufenden Saison ändern.

15. Sportwarte

Der DMSB bzw. Promotor behält sich das Recht vor, Sportwarte für Veranstaltungen mit DMSB-Prädikat zu benennen.
Die Veranstalter müssen, die vom DMSB bzw. Promotor benannten Sportwarte in der Einsatzplanung berücksichtigen und die entstandenen Kosten gemäß DMSB-Reisekostenordnung dem Sportwart vergüten, sofern keine andere Vereinbarung getroffen wurde.
Es wird empfohlen, für alle Veranstaltungen mit DMSB-Prädikat Sportwarte mit ausreichend Erfahrung in der jeweiligen Disziplin einzusetzen.

16. Fernseh- und Rundfunkrechte

Das Recht, über DMSB ausgeschriebene Prädikate, Film- und Fernsehausstrahlungen auf Bild- und Tonträgern – gleich welcher Art – vollständig oder in Ausschnitten aufzunehmen oder aufzuzeichnen, über sie zu berichten und Aufnahmen und Aufzeichnungen zeitlich, räumlich und inhaltlich unbeschränkt zu nutzen und entsprechende Verträge zu schließen, steht dem DMSB zu, dies gilt nicht für diejenigen Serien, denen gemäß § 2 Ziff. 3 d der Satzung des DMSB ein Prädikat des DMSB erteilt wird.

17. DMSB-Ausweis

Allen Inhabern eines DMSB-Ausweises, die dem Veranstalter vorab durch die DMSB-Geschäftsstelle namentlich mitgeteilt wurden, ist der kostenlose Zutritt zu allen öffentlich zugänglichen Bereichen inklusive – sofern vorhanden – dem Fahrerlager der Veranstaltung zu gewähren.

DMSB-Prädikatsbestimmungen IDM *2026*

Internationale Deutsche Motorradmeisterschaft

Stand: 05.03.2026 – Änderungen sind *kursiv* gedruckt.

Im Folgenden wird aus Gründen der sprachlichen Vereinfachung nur die männliche Form verwendet. Die nachstehend gewählten männlichen Formulierungen gelten deshalb uneingeschränkt auch für die weiteren Geschlechter.

1. Veranstaltung

Die Internationale Deutsche Motorradmeisterschaft wird vom DMSB in Zusammenarbeit mit dem ADAC e.V. und der Motor Presse Stuttgart GmbH & Co.KG nach Level 1 der Allgemeinen Prädikatsbestimmungen des DMSB mit dem Status International *im Rahmen der Serie EURO MOTO* ausgeschrieben.

Grundlage dieser Ausschreibung sind in der jeweiligen gültigen Fassung das Deutsche Motorrad-sportgesetz des DMSB (DMSG), das DMSB-Straßensportreglement, die DMSB-Bestimmungen für das Rettungswesen im Motorradsport (BRM), die DMSB-Lizenzbestimmungen, die Rechts- und Verfahrensordnung des DMSB (RuVO), Beschlüsse und Bestimmungen des DMSB, die Umweltrichtlinien des DMSB, die allgemeinen Prädikatsbestimmungen des DMSB, das Anti-Doping Regelwerk der nationalen und internationalen Anti-Doping Agentur (WADA/NADA-Code) sowie die Anti-Dopingbestimmungen der FIM, die Sportlichen und Technischen Serienbestimmungen *(EURO MOTO)* mit den vom DMSB genehmigten Änderungen und Ergänzungen (Bulletins), die Ausschreibungen der Veranstaltungen mit eventuellen Änderungen und Ergänzungen, dem Ethikkodex des DMSB sowie den sonstigen Bestimmungen der FIM und des DMSB.

2. Teilnehmer

Teilnahme- und wertungsberechtigt sind Fahrer, die im Besitz einer gültigen Fahrerlizenz laut Serienreglement oder eines anderen der FIM angeschlossenen Motorradsportverbandes (FMN) sind und in die Teilnehmerliste für *die Serie EURO MOTO* aufgenommen wurden.

3. Fahrzeuge

Es sind nur Fahrzeuge zugelassen, die jeweils uneingeschränkt die Vorgaben und Bestimmungen des Technischen Reglements *der Serie EURO MOTO* entsprechen.

4. Einschreibung

Einschreibungen der Fahrer können gemäß den Vorgaben der von der Motor Presse Stuttgart GmbH & Co.KG herausgegebenen Einschreibebedingungen vorgenommen werden. Für die Wertung zur Internationalen Deutschen Motorradmeisterschaft werden auch nicht permanent eingeschriebene Fahrer berücksichtigt.

5. Ablehungsvorbehalt

Die Motor Presse Stuttgart GmbH & Co.KG behält sich vor, Einschreibungen und Nennungen unter Angabe von Gründen abzulehnen.

6. Veranstaltungskalender

Die Termine werden auf der *EURO MOTO-* und DMSB-Homepage bekannt gegeben.

7. Punkteverteilung

Die Punkteverteilung für die Fahrer wird je Klasse (gemäß der Serienausschreibung) wie folgt vorgenommen:

Platzierung	Punkte
1	25
2	20
3	16
4	13
5	11
6	10
7	9
8	8
9	7
10	6
11	5
12	4
13	3
14	2
15	1

Bei einem Wechsel eines Fahrers von einer Klasse in eine andere ist die bereits von ihm erreichte Punktzahl nicht übertragbar.

8. Titel

Der Fahrer, der am Ende der Saison die höchste Punktzahl nach Durchführung aller Wertungsläufe *der Serie EURO MOTO* erreicht hat, erhält den Titel:

„Internationaler Deutscher Meister Superbike *2026*“

„Internationaler Deutscher Meister Supersport *2026*“

„Internationaler Deutscher Meister Sportbike *2026*“

DMSB Prädikatsbestimmungen

Internationale Deutsche Markenmeisterschaft *2026*

Stand: 05.03.2026 - Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

1. Ausschreibung

Der DMSB schreibt die Internationale Deutsche Markenmeisterschaft *(IDMM) in Zusammenarbeit mit der Motor Presse Stuttgart GmbH & Co.KG im Rahmen der Serie „EURO MOTO“* für die Klassen
- Superbike
- Supersport
- Sportbike

aus.

2. Teilnehmer

Für diese Meisterschaft werden Hersteller/Importeure gewertet, für die *mit dem* Serienorganisator *eine vertragliche Vereinbarung zur Teilnahme an der Serie „EURO MOTO“ besteht*.

3. Fahrzeuge

Zur Teilnahme zugelassen sind alle Fahrzeuge eines Herstellers, die dem
- Superbike-
- Supersport-
- Sportbike-

Reglement *der Serie „EURO MOTO“* entsprechen.

4. Veranstaltungskalender

Die Läufe zur *Serie „EURO MOTO“* sind aus dem Terminkalender des Serienorganisators bzw. dem DMSB-Motorradsport-Terminkalender ersichtlich.
Grundsätzlich erfolgt die Markenwertung nur *bei einer vertraglichen Vereinbarung* mit mindestens 3 Herstellern/Importeuren.
Der Hersteller/Importeur erhält maximal die Wertungspunkte von den zwei punktbesten Fahrern seiner Marke nach Addition der Meisterschaftspunkte am Ende des jeweiligen Wertungslaufs.
Es werden je Wertungslauf folgende Punkte vergeben:

Platz	Punkte
1	25
2	20
3	16
4	13
5	11
6	10
7	9
8	8
9	7
10	6
11	5
12	4
13	3
14	2
15	1

Hersteller/Importeure, die *keine vertragliche Vereinbarung haben*, werden bei der jeweiligen Punktevergabe nicht berücksichtigt. *Vertraglich vereinbarte Hersteller/Importeure* rücken für die Punktevergabe auf. Alle durchgeführten Wertungsläufe werden zur Gesamtwertung herangezogen.

5.Titel-Vergabe

Der Hersteller/Importeur, der nach Abschluss aller Wertungsläufe die höchste Gesamtpunktzahl erreicht hat, erringt den Titel:

„Internationaler Deutscher Markenmeister Superbike *2026*“

„Internationaler Deutscher Markenmeister Supersport *2026*“

„Internationaler Deutscher Markenmeister Sportbike ***2026***“

Deutsche Langstrecken Meisterschaft (DLM) *2026*

Deutscher Langstrecken Cup (DLC) *2026*

Stand: *10.11.2025* – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

1. Veranstaltung

Grundlage dieser Prädikatsbestimmungen ist das Straßensport-Reglement des DMSB. Die DMSB Langstrecken-Prädikate werden für einen offenen Teilnehmerkreis ausgeschrieben.

2. Klasseneinteilung / Lizenz

2.1 Klasse Endurance (DLM)

- Ein-Motorrad-Regelung
- über 500 ccm
- mind. 70 PS Antriebsleistung am Hinterrad
- Fahrer ab 17 Jahre

Teilnahme- und wertungsberechtigt sind Fahrer, die im Besitz einer A- oder B-Lizenz des DMSB sind, sowie Fahrer, die im Besitz einer A-Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation) sind. Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 17 Jahren (Stichtagsregelung).

Teilnahmeberechtigt, aber nicht wertungsberechtigt sind Fahrer, die im Besitz einer C- oder V-Lizenz des DMSB sind, sowie Fahrer, die im Besitz einer B-Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation) sind.

2.2 Klasse Superbike (DLC)

- über 750 ccm / mind. 4 Zyl.
- über 1000 ccm / 2 + 3 Zyl.
- mind. 90 PS Antriebsleistung am Hinterrad
- Fahrer ab 17 Jahre

Teilnahme- und wertungsberechtigt sind Fahrer, die im Besitz einer A-Lizenz, oder B-Lizenz des DMSB sind, sowie Fahrer, die im Besitz einer A- oder B-Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation) sind. Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 17 Jahren (Stichtagsregelung).

Teilnahmeberechtigt, aber nicht wertungsberechtigt sind Fahrer, die im Besitz einer C- oder V-Lizenz des DMSB sind.

2.3 Klasse Supersport (DLC)

- über 500 ccm bis 750 ccm / 4 Zyl.
- über 600 ccm bis 900 ccm / 3 Zyl.
- über 600 ccm bis 1000 ccm / 2 Zyl.
- Über 650 ccm 1 Zyl.
- mind. 70 PS Antriebsleistung am Hinterrad
- Fahrer ab 16 Jahre

Teilnahme- und wertungsberechtigt sind Fahrer, die im Besitz einer A-Lizenz, oder B-Lizenz des DMSB sind, sowie Fahrer, die im Besitz einer A- oder B-Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation) sind. Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 16 Jahren (Stichtagsregelung).

Teilnahmeberechtigt, aber nicht wertungsberechtigt sind Fahrer, die im Besitz einer C- oder V-Lizenz des DMSB sind.

2.4 Teams
Ein Team ist nur dann wertungsberechtigt, wenn alle Fahrer des Teams wertungsberechtigt sind und das Team eingeschrieben ist.
Bei Hubraum-unterschiedlichen Motorrädern je Team gibt das hubraumstärkste Motorrad die Klasse vor.
Zugelassen in Wertung sind nur 4-Takt-Motorräder, die aus einer Serienproduktion stammen.
Die Teilnahme von Prototypen außerhalb der Wertung ist gestattet.

In allen Teilnehmer- und Ergebnislisten wird der Bewerber mit dem Anfangsvermerk „BW“ kenntlich gemacht. Jeder Fahrer eines Teams ist vertretungsberechtigt. Jedes Team besteht aus 2 oder max. 3 Fahrern mit max. drei Motorrädern je Team.

2.5 Startnummernvergabe
Einmal vergebene Startnummern behalten für die laufende Saison ihre Gültigkeit und dürfen für die laufende Saison nicht mehr neu vergeben werden.

2.6 *Zugelassene Teilnehmer*
Unabhängig vom Nennungsschluss haben die Veranstalter das Recht, nicht mehr Nennungen anzunehmen, als laut Streckenlizenz zulässig sind. Freie Startplätze werden in der Reihenfolge des Nennungseingangs vergeben. Bei der Dokumentabnahme müssen alle Fahrer eines Teams anwesend sein, bei der Technischen Abnahme muss mindestens ein Fahrer anwesend sein.

3. Teilnehmer

3.1 Teams

In allen Teilnehmer- und Ergebnislisten wird der Bewerber mit dem Anfangsvermerk „BW“ kenntlich gemacht. Jedes Team besteht aus 2 oder max. 3 Fahrern mit max. drei Motorrädern je Team.

3.2 Fahrer

Unabhängig vom Nennungsschluss haben die Veranstalter das Recht, nicht mehr Nennungen anzunehmen, als laut Streckenlizenz zulässig sind. Freie Startplätze werden in der Reihenfolge des Nennungseingangs vergeben. Bei der Dokumentabnahme müssen alle Fahrer eines Teams anwesend sein, bei der Technischen Abnahme muss mindestens ein Fahrer anwesend sein.

4. Nennungen

4.1 Einzelnennung

Das Nenngeld wird jeweils in der Veranstaltungsausschreibung festgelegt (in Anlehnung an die Gesamtfahrzeit).

4.2 Einreichung der Nennungen

Nennungen sind schriftlich bzw. per Online-Formular an den Veranstalter oder Promotor einzureichen. Nennungen müssen von allen Fahrern unterschrieben sein. Bei Nennungen Minderjähriger ist außerdem die Unterschrift der gesetzlichen Vertreter, sowie dessen Anwesenheit oder die Anwesenheit eines volljährigen, bevollmächtigten Vertreters erforderlich.

4.3 Einschreibung

Für die Prädikatwertung sind nur eingeschriebene Teams punktberechtigt. Nicht eingeschriebene Teams gelten als Gaststarter und werden nur in die Veranstaltungswertung einbezogen. Die Modalitäten und Inhalte der Jahreseinschreibung regelt der Promotor (www.dlc-endurance.de). Einschreibungen können vom Promotor in Absprache mit dem DMSB unter Angabe von Gründen abgelehnt werden.

4.4 Nennungsschluss / Nennbestätigung

Der Veranstalter oder Promotor bestätigt nach Nennungsschluss die Annahme oder Ablehnung der eingegangenen Nennungen auf der Serienhomepage (www.dlc-endurance.de).

5. Training / Rennen

5.1 Zeittraining

Es wird ein Zeittraining von mind. 45 min Gesamtzeit festgelegt. Bei Teams mit mehreren Motorrädern muss beim Fahrerwechsel der Transponder mit gewechselt werden. Es darf sich zu jeder Zeit pro Team nur ein Fahrzeug mit zugehörigem Transponder auf der Strecke befinden. Bei Nichtbeachtung erfolgt eine Stopp & Go Strafe von 30 Sekunden. Die Qualifikation sowie die Startaufstellung richten sich nach der im Zeittraining erzielten Zeit des schnellsten Teams.

Generell nicht zugelassen werden Teams, die im Zeittraining nicht mindestens eine gezeitete Trainingsrunde absolviert haben. Die gleiche Einschränkung gilt für Teams, die die Qualifikationszeit der betreffenden Klasse (Durchschnitt der schnellsten Trainingszeit der drei schnellsten Teams + 20 %) nicht erfüllt haben. Fahreraustausch kann nur bis zum Beginn des Zeittrainings erfolgen. Die Teilnahme eines Fahrers in einem zweiten Team beim selben Rennen ist nicht zulässig.

5.2 Renndistanz / -dauer

Bei allen Veranstaltungen ist eine Renndistanz bzw. Renndauer von min. 4 Stunden oder min. 400 km vorgesehen. Die Festlegungen in den jeweiligen Veranstaltungsausschreibungen sind verbindlich.

5.3 Lights on

Sollte es im Training oder Rennen zu Sichtbehinderungen (Regen, Nebel o.ä.) kommen, wird an der Start-/Ziellinie sowie an der Boxenausfahrt ein Schild „Lights on“ gezeigt. Ab dem Zeitpunkt müssen alle Fahrer ihr Rücklicht einschalten. Ein Defekt des Rücklichts oder eine Nichtbeachtung muss spätestens beim nächsten Halt in der Boxengasse behoben werden.

5.4 Safety-Car

Sollte es während des Rennens zu unvorhergesehenen Vorkommnissen kommen, kann die Rennleitung den Einsatz eines Safety-Cars anordnen. Die Sportwarte der Streckensicherung zeigen die gelbe Flagge geschwenkt zusammen mit einem SC-Schild. Es gilt absolutes Überholverbot, alle Fahrer müssen sich hinter dem Safety-Car in einer Reihe hintereinander einreihen. Während das Safety-Car mit dem Fahrerfeld an der Boxenausfahrt vorbeifährt, ist die Ampel der Boxenausfahrt auf „ROT“ geschaltet. Die hinter dem Safety-Car gefahren Runden werden gewertet. Die Boxengasse wird nach jeder Vorbeifahrt das Safety-Car für ca. 10 Sekunden auf „GRÜN“ geschaltet, um die in der Boxengasse wartenden Fahrer auf die Strecke einfahren zu lassen. Die Fahrer reihen sich in das Fahrerfeld ein.

5.5 Fahrer- / Transponderwechsel

Der Fahrer- oder Transponderwechsel darf ausschließlich nur vor der dem Team zugewiesenen Box oder in dem vom Veranstalter festgelegten Bereich stattfinden.

5.6 Ein-Motorrad-Regelung

Für die Klasse Endurance (Ein-Motorrad-Regelung) kann ein zweites Motorrad für das Training zur technischen Abnahme vorgeführt werden. Spätestens eine Stunde vor Beginn des Rennens muss das Wettbewerbsmotorrad der Rennleitung gemeldet und das zweite Motorrad aus der Box entfernt werden.

6. Tanken / Reparaturen

Das Tanken ist während der Veranstaltung nur in der Boxengasse außerhalb der Boxen zulässig. Während des Tankvorgangs ist zu beachten:
1. der Motor muss ausgeschaltet sein, bzw. der Zündstromkreis unterbrochen sein
2. das Motorrad muss auf einer festen Standvorrichtung stehen
3. der Fahrer darf sich nicht auf dem Motorrad befinden
4. gleichzeitig dürfen keine anderen Arbeiten am Motorrad vorgenommen werden

Hierfür dürfen nur Schnelltankanlagen oder handelsübliche Benzinkanister unter Zuhilfenahme von Einfüllstutzen und Trichtern verwendet werden. Jegliche Art von Druckbetankung ist verboten. Die Bereitstellung eines 6-kg-Feuerlöschers pro Box ist vorgeschrieben.

Reifenwechsel und kleinere Einstellarbeiten sind in der Boxengasse außerhalb der Boxen zulässig. Reparaturen dürfen nur in den Boxen ausgeführt werden.

Die Geschwindigkeit in der Boxengasse beträgt zu jeder Zeit max. 60 km/h. Bei Missachtung wird das Team mit einer Stopp & Go Strafe von 30 Sekunden bestraft.

7. Startvorbereitungen / Start

7.1 Allgemeines

Der Start zur Besichtigungsrunde erfolgt aus der Boxengasse. Ca. 10 Min vor Start des Rennens wird die Boxengasse für die Besichtigungsrunde geöffnet. Die Fahrer nehmen ihre Startposition ein und bleiben dort auf dem Motorrad sitzen. Der Start zur Aufwärmrunde wird durch Schwenken der grünen Flagge freigegeben.

7.2 Le Mans-Start

Die Fahrer beziehen ihre Startposition nach der Aufwärmrunde und stellen die Fahrzeuge an der Boxenmauer im seitlichen Abstand von min. drei Metern im Winkel von ca. 30° zur Fahrtrichtung auf, die Motoren sind sofort abzustellen. Die Fahrzeuge werden von einem Helfer/Fahrer gehalten. Die Startfahrer stellen sich auf der gegenüberliegenden Fahrbahnseite auf. Der Start erfolgt mit dem Senken der Nationalflagge. Nur der Startfahrer darf das Motorrad starten, alles andere wird als Frühstart gewertet. Unabhängig der Wetterbedingungen wird das Rennen gestartet. Das Rennen wird aufgrund sich ändernder Wetterbedingungen nicht abgebrochen. Fahrer, die dann die Reifen wechseln möchten, müssen während des Rennens an die Box fahren und dort den Reifenwechsel vornehmen. Aufgrund klimatischer Bedingungen kann der Start auch hinter dem Safety-Car stattfinden.
Jedes Team, das einen Frühstart verursacht, wird mit einer Stopp & Go Strafe von 30 Sekunden belegt.

7.3 Stopp & Go Strafe

Zur Absolvierung der Strafe muss während des Rennens durch die Boxengasse gefahren und in einem vom Veranstalter festgelegten Bereich angehalten werden. Ein Sportwart signalisiert dem Fahrer das Ende der Standzeit.
Für das betreffende Team wird in Höhe der Ziellinie ein Schild mit der Aufschrift „Stopp & Go“ und der entsprechenden Startnummer gezeigt. Gegebenenfalls erfolgt eine Einblendung im Livetiming. Das Schild wird maximal fünf Runden gezeigt und das betreffende Team muss innerhalb dieser fünf Runden die Stopp & Go Strafe absolvieren. Wird die Bestrafung missachtet, erfolgt eine Disqualifikation des Fahrers mit schwarzer Flagge. Zudem muss der nächste Fahrer des Teams die Strafe antreten. Bei einer erneuten Missachtung erfolgt eine Disqualifikation des Teams mit schwarzer Flagge.
Die Absolvierung einer Stopp & Go Strafe darf nicht mit einem Halt an der Box des Teams und nicht mit Reparaturen, Tanken, Fahrer- oder Transponderwechsel kombiniert werden.
Sollte es der Rennleitung nicht möglich sein, die Stopp & Go Strafe bis zum Ende des Rennens durchzuführen, wird dem Team eine Runde im Gesamtergebnis abgezogen.

8. Ende des Rennens

Der Sieger sowie alle nachfolgenden Fahrer – diese ohne Rücksicht auf die von ihnen zurückgelegte Rundenzahl – werden beim Überfahren der Ziellinie mit der schwarz-weiß-karierten Flagge abgewinkt. Die Boxenausfahrt wird 30 Sekunden nach dem Abwinken des Siegers geschlossen.
Nach dem Abwinken fahren die Teilnehmer in verringertem Tempo bis zur Ausfahrt der Rennstrecke und verlassen sie dort in Richtung Boxengasse oder Box. Die Boxengasse und die Boxen sind nach Rennende Parc Fermé. Alle Fahrzeuge sind im Parc Fermé abzustellen und verbleiben dort bis zum Ablauf der Protestfrist. Während dieser Zeit dürfen keine Arbeiten an den Motorrädern durchgeführt werden.

Teams, die die Ziellinie auf der Strecke (nicht in der Boxengasse) nicht spätestens fünf Minuten nach dem (Gesamt-) Sieger passieren oder weniger als 75% der Distanz des Siegers ihrer Klasse zurückgelegt haben, werden nicht gewertet.

9. Unterbrechung eines Rennens

9.1 Unterbrechung und Wiederaufnahme eines Rennens

Sollte die Unterbrechung eines Rennens aufgrund eines besonderen Vorkommnisses oder klimatischer oder anderer Bedingungen unumgänglich sein, wird die rote Flagge gezeigt. Wird dieses Signal gezeigt, müssen die Fahrer sofort das Rennen abbrechen, langsam in die Boxengasse fahren und weitere Anweisungen abwarten, wobei ihre Platzierung im Rennen von ihrer Position nach Abschluss der ~~dem~~ der Unterbrechung vorangegangenen vollen Runde (letzte Zieldurchfahrt auf der Start-/Zielgeraden) bestimmt wird.
Wenn weniger als drei Runden zur Wertung herangezogen werden, wird der ursprüngliche Start für null und nichtig erklärt (alle Fahrer/ Teams, die am ersten Start beteiligt waren, sind für den erneuten Start teilnahmeberechtigt).
Der Re-Start erfolgt gem. Platzierung aus der Boxengasse heraus hinter dem Safety-Car. Es gilt Überholverbot. Mit überfahren der Start/Ziellinie und schwenken der grünen Flagge erfolgt der Re-Start.
Wird das Rennen in zwei Teilen durchgeführt, ergibt sich die Endplatzierung der Fahrer aus der Addition der von ihnen in beiden Läufen absolvierten Runden. Bei gleicher Rundenzahl entscheidet die bessere Gesamtfahrzeit. Ist auch diese gleich, die bessere Platzierung im zweiten Teil.

9.2 Unterbrechung ohne Wiederaufnahme eines Rennens

Ab dem Zeitpunkt, wenn die rote Flagge gezeigt wird, sind nur Teilnehmer qualifiziert, welche noch am Rennen aktiv teilgenommen haben und entsprechend der gewerteten Runde in Wertung waren. Fahrer, die nicht innerhalb von 5 Minuten mit ihrem Fahrzeug die Ziellinie (ggf. in der Boxengasse) passiert haben, werden nicht gewertet.

Weniger als 15% der vorgesehenen Distanz werden zur Wertung herangezogen: Das Rennen wird als ungültig erklärt und es erfolgt keine Punktewertung.
Mindestens 15%, aber weniger als 50% der vorgesehenen Distanz werden zur Wertung herangezogen: Das Rennen wird mit 50% der Punkte gewertet. Mindestens 50% der vorgesehenen Distanz werden zur Wertung herangezogen: Das Rennen wird mit vollen Punkten gewertet.

10. Wertung / Ergebnisse

Die Punktvergabe für die in Wertung teilnehmenden Teams erfolgt pro Klasse in folgender Abstufung:
Rennen mit weniger als 6h oder 750 km Renndistanz gemäß Ausschreibung:

Platz	Punkte	Platz	Punkte	Platz	Punkte
1	25	6	10	11	5
2	20	7	9	12	4
3	16	8	8	13	3
4	13	9	7	14	2
5	11	10	6	15	1

Rennen ab 6h oder 750 km Renndistanz gemäß Ausschreibung:

Platz	Punkte	Platz	Punkte	Platz	Punkte
1	37	6	15	11	7
2	30	7	13	12	6
3	24	8	12	13	4
4	19	9	10	14	3
5	16	10	9	15	2

Teams mit nicht wertungsberechtigten Fahrern und nicht eingeschriebene Teams werden in die Veranstaltungswertung, jedoch nicht in die Prädikatwertung einbezogen. Nachfolgende Teams rücken auf.

11. Preisgeld / Ehrenpreise

Für jede Klasse ist eine Siegerehrung durchzuführen. Ausschlaggebend für die Vergabe von Ehrenpreisen ist die Teilnehmerzahl bei Nennungsschluss.

12. Titel-Vergabe

Zur Wertung herangezogen werden nur Teams, die im Laufe der Saison max. 5 wertungsberechtigte Fahrer im Einsatz hatten. Das Team, das nach Abschluss der Saison die höchste Gesamtpunktzahl in seiner Klasse erreicht hat, erringt den Titel:

Klasse Endurance
„Deutscher Langstrecken-Meister *2026*“

Klasse Superbike
„Sieger DMSB-Langstrecken-Cup - Klasse Superbike *2026*“

Klasse Supersport
„Sieger DMSB-Langstrecken-Cup - Klasse Supersport *2026*“

Deutsche Historische Motorrad-Meisterschaft (DHM) *2026*

Stand: *06.11.2025* – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

1. Veranstaltung

Grundlage dieser Prädikatsbestimmungen ist das Straßensport Historik-Reglement des DMSB. Die DMSB Historischen Meisterschaftsprädikate werden für einen offenen Teilnehmerkreis ausgeschrieben und vom VFV organisiert.
Die Auswahl der Teilnehmer einer VFV-Veranstaltung liegt beim Veranstalter. Bei grober Falschangabe in der Nennung oder deutlicher Abweichung von den Angaben im Fahrzeugpass bzw. in den Registrierungsunterlagen kann eine Ablehnung bei der Abnahme erfolgen.
Die technische und historische Abnahme wird im Rahmen des Organisationsablaufes der jeweiligen Veranstaltung festgelegt. Sie beinhaltet die Prüfung der vorgeschriebenen Fahrerausrüstung, die Prüfung des technischen Zustandes des Motorrades, sowie die Prüfung auf Übereinstimmung des Motorrades mit dem zugehörigen Fahrzeugpass bzw. in den Registrierungsunterlagen.
Können Beanstandungen bis zum Ende der technischen Abnahme nicht behoben werden, erfolgt keine Zulassung zum Start.
Die Auslegung der technischen und historischen Richtlinien liegt im Zweifelsfall in den Händen der Technischen und Historischen Kommission des VFV. Insbesondere entscheidet die Historische Kommission über eine mögliche Klassenzuordnung, wenn das Fahrzeug historisch einwandfrei innerhalb der Baujahresgrenze nachgewiesen ist, in einzelnen Punkten aber vom technischen Reglement abweicht.

2. Klassen

Die Klasseneinteilung/-beschreibung ist in den Technischen Bestimmungen des DMSB für Historische Renn- und Supersportmotorräder festgelegt.

3. Teilnehmer

3.1 Fahrer / Beifahrer

Teilnahme- und wertungsberechtigt sind Fahrer, die im Besitz einer A-, B- oder H-Lizenz des DMSB sind, sowie Fahrer, die im Besitz einer A- oder B-Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation) sind. Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 16 Jahren (Stichtagsregelung).

Teilnahmeberechtigt, aber nicht wertungsberechtigt sind Fahrer, die mindestens im Besitz einer C- oder V-Lizenz des DMSB sind.

3.2 Bewerber

Der Bewerber muss Inhaber einer dem Status der Veranstaltung entsprechenden Bewerberlizenz sein.

4. Nennungen / Einschreibung

4.1 Abgabe der Nennung

Nennungen sind schriftlich an den jeweiligen Veranstalter einzusenden bzw. im Online-Nennportal vorzunehmen. Des Weiteren müssen – *falls vorhanden* - die Nummern des Fahrzeugpasses und ggf. des Transponders angegeben werden.
Teilnehmer ohne VFV-Fahrzeugpass bzw. mit nicht registrierten Motorrädern müssen der Nennung je ein links- und rechtsseitiges Foto (Mindestgröße 10x15cm) des Motorrades ohne Verkleidung beilegen.

Bei ausländischen Teilnehmern genügt der Hinweis auf das Vorhandensein eines Fahrzeugpasses ihrer FMN, welcher bei der historischen Abnahme vorzulegen ist und dessen Genehmigung bedarf.

4.2 Doppelstarter

Jeder Fahrer/Beifahrer kann als Doppelstarter teilnehmen. Dies ist allerdings nur zulässig, sofern die Fahrzeuge in verschiedenen Startergruppen (die von dem Veranstalter am Jahresanfang festgelegt werden) eingesetzt werden. Ein Doppelstart mit zwei Fahrzeugen in einer Wertungsklasse oder Startergruppe ist nicht möglich. Eine Nennung eines Fahrers/Beifahrers in mehr als zwei Klassen ist nicht zulässig.

4.3 Transponder / Leihtransponder

Bei auf Rundstrecken durchgeführten Gleichmäßigkeitsläufen erfolgt die Zeitmessung ausschließlich durch Transponder. Diese Transponder sind mit einer Ziffernfolge codiert, welche im Nennformular anzugeben ist. Ist der Fahrer nicht im Besitz eines für die Zeitmessung notwendigen Transponders, muss er im Nennformular für die gewünschte Teilnahme einen Leihtransponder beantragen. In diesem Fall muss „Leihtransponder“ in dem für die Transponder- Nummer vorgesehenen Feld vermerkt werden.

4.4 Nennungsschluss

Festgelegt ist ein Nennungsschluss von 21 Tagen vor der Veranstaltung (maßgebend ist das Vorliegen der Nennung beim Veranstalter). Dem Veranstalter ist es jedoch freigestellt, noch Nachnennungen anzunehmen, wenn diese ohne organisatorische Probleme berücksichtigt werden können. Im Falle einer Nennungsannahme nach Nennungsschluss kann der Veranstalter eine Nachnenngebühr von max. EUR 25,- erheben.

4.5 Nenngeld

Das Nenngeld ist zeitgleich mit der Nennung an den Veranstalter zu überweisen. Die fristgerechte Überweisung ist vor Ort zu belegen. Wird oder wurde das Nenngeld erst zu einem späteren Zeitpunkt entrichtet, kann der Veranstalter einen Nenngeldaufschlag von EUR 25,- erheben.

4.6 Nennbestätigung

Der Veranstalter bestätigt spätestens innerhalb von 14 Tagen nach Nennungsschluss bzw. im Falle von Nachnennungen rechtzeitig vor Veranstaltungsbeginn die Annahme oder Ablehnung der eingegangenen Nennungen und übersendet alle erforderlichen Unterlagen bei gleichzeitiger Startnummernangabe und - soweit in der Ausschreibung nicht bereits ausdrücklich festgelegt - unter Angabe der Abnahmezeit. Im Falle der Ablehnung der Nennung ist ein ggf. eingezahltes Nenngeld zum gleichen Zeitpunkt zurück zu überweisen.

4.7 Einschreibe- bzw. Grundgebühr / DHM-Teilnahme

Fahrer, die an der Deutschen Historischen Motorrad-Meisterschaft teilnehmen möchten, haben eine Einschreibgebühr von EUR 50,- bis spätestens 31.03. des Jahres an den VFV zu entrichten. Fahrer, die nicht an der DHM teilnehmen, zahlen eine einmalige Grundgebühr von EUR 50,-.

4.8 Zugelassene Motorräder

Zugelassen werden nur Motorräder, die den Technischen Bestimmungen des VFV/DMSB für historische Renn- und Supersportmotorräder entsprechen. Die Motorräder müssen mit einem VFV-Fahrzeugpass dokumentiert bzw. vom VFV registriert sein.

4.9 Klasseneinteilung der Motorräder

Im Rahmen einer Tageswertung bzw. einer Meisterschaftswertung ist es möglich, bestehende Klassen zu Wertungsgruppen zusammenzufassen. Unter Beibehaltung einer getrennten Wertung ist es möglich, im Sinne einer Streckenauslastung mehrere Klassen bzw. Wertungsgruppen in einem gemeinsamen Wertungslauf starten zu lassen. Ein gemeinsamer Start von Solo- und Seitenwagen- Motorrädern ist jedoch nicht zulässig.

5. Ablauf der Veranstaltung

5.1 Abnahme

5.1.1 Dokumentenabnahme

Die Dokumentenabnahme erfolgt vor der historischen und technischen Abnahme. Es sind vorzulegen bzw. abzugeben:

- Nennungsbestätigung
- Nennung und Haftungsverzicht
- Gültige Lizenz und ggf. Original oder Kopie der Bewerber-Lizenz.
- Startgenehmigung der jeweiligen FMN für Lizenznehmer anderer Föderationen

Falsche Angaben zum Fahrzeug führen zur Disqualifikation und ggf. weitergehender Bestrafung durch den DMSB.

5.1.2 Historische Abnahme

Die historische Abnahme soll vor der technischen Abnahme erfolgen. Es sind auf Nachfrage der VFV-Fahrzeugpass bzw. bei ausländischen Startern ein entsprechendes Dokument der jeweiligen FMN, oder der Nachweis einer Registration beim VFV vorzulegen.

5.1.3 Technische Abnahme

Bei der technischen Abnahme sind vorzulegen bzw. vorzuführen:

- Blatt 2 der Nennbestätigung/Technikblatt (wird im Regelfall mit der Nennbestätigung zugeschickt, spätestens aber bei der Dokumentenabnahme überreicht)
- Schutzhelm
- Das genannte, technisch einsatzbereite Motorrad in gereinigtem Zustand.

Eine Wiederholungsabnahme kann jederzeit, insbesondere beim Auftreten von Sicherheitsrisiken nach einem Unfall, verfügt werden.

5.1.4 Ersatzfahrzeug

Wird ein Fahrzeug als Folge eines technischen Defektes oder Sturzes während der Veranstaltung unbrauchbar, kann der Teilnehmer im Falle eines vorhandenen Ersatzfahrzeugs auf dieses zurückgreifen. Dazu ist eine technische Abnahme dieses Ersatzfahrzeugs notwendig, welche von einem während der Veranstaltung stets verfügbaren technischen Kommissar durchgeführt wird. Das Ersatzmotorrad darf nur von dem Teilnehmer eingesetzt werden, der dies genannt hat. Bei dem Ersatzmotorrad muss es sich um ein Motorrad des gleichen Typs mit gleicher Startnummer, zugelassen für die gleiche Klasse, handeln.

5.2 Beifahrertausch

Im Laufe einer Veranstaltung ist ein einmaliger Beifahrertausch möglich. Beifahrer können bis eine Stunde vor Beginn des letzten Zeittrainings mit Zustimmung des Rennleiters ausgetauscht werden.

5.3 Fahrerbesprechung

Die Teilnahme an der Fahrerbesprechung ist Pflicht.

5.4 Training

5.4.1 Rundstrecke
Das Training besteht aus einem oder zwei Trainingsläufen, wobei mind. 2 Runden und mind. 5 Minuten vorgeschrieben sind. Alle Fahrer/Beifahrer sind verpflichtet, mindestens 1 gezeitete Runde zu absolvieren, andernfalls werden sie zum Wertungslauf nicht zugelassen. Aus den erzielten Rundenzeiten im Training wird die Startaufstellung ermittelt.

5.4.2 Bergprüfung
Vorgeschrieben sind mindestens zwei Trainingsläufe. Fahrer, welche kein Training absolviert haben, werden zum Wettbewerb nicht zugelassen.

6. Wertung

6.1 Tageswertung

Die Tageswertung erfolgt klassenweise und / oder wertungsgruppenweise. Dabei bleibt dem Veranstalter freigestellt, inwieweit er die in den Technischen Bestimmungen aufgeführten Klassen einzeln wertet (auch wenn diese in der DHM zu Wertungsgruppen zusammengefasst sind) oder in eigene Wertungsgruppen zusammenfasst.
Wird ein DHM-Lauf durchgeführt, muss der Veranstalter unabhängig von der festgelegten Tageswertung die Ergebnisse für die Klassen und Wertungsgruppen in entsprechende Ergebnislisten des aktuellen DHM-Standes zusammenfassen und an den DMSB weitergeben.

6.2 Meisterschaftswertung

Für die klassenübergreifende Ermittlung eines Deutschen Historischen Meisters werden die Einzelergebnisse klassenbezogen addiert. Doppelstarter werden in der DHM-Wertung bis nach dem letzten Wertungslauf klassenbezogen gewertet. Für die DHM-Wertung ist das bessere Klassenergebnis entscheidend, das schlechtere Klassenergebnis wird gestrichen. Die Klassenwertung ist davon nicht betroffen.
Der jeweils aktuelle Meisterschaftsstand sowie das Endergebnis der DHM ergeben sich aus der Summe der insgesamt eingefahrenen Differenzzeiten eines Fahrers/Beifahrers aus allen ausgeschriebenen DHM-Läufen.
Die Strafpunkte betragen maximal 12 Sekunden für den Fall, dass ein Fahrer infolge von Ausfall bei einem Wertungslauf zu keinem Ergebnis kommt. Dies gilt auch für den Fall, dass die von ihm erfahrenen Strafsekunden mehr als 12 Sekunden betragen.
Soweit ein für die Deutsche Historische Motorrad- Meisterschaft eingeschriebener Fahrer für eine Veranstaltung keine form- und fristgerechte Nennung abgibt, erhält er 20 Strafsekunden im Falle der Nichtteilnahme an der Veranstaltung.

7. Titel

Zum Beginn der Saison, jedoch spätestens bis zum 31. März des Jahres, erfolgt die Festlegung der Läufe, die zur DHM-Wertung herangezogen werden. Diese sind aus dem VFV- bzw. DMSB-Terminkalender ersichtlich. Klassenübergreifend (getrennt nach Solo- und Gespannmotorrädern) erhalten der Fahrer bzw. bei Gespannen der Fahrer und der Beifahrer (wobei der Beifahrer mindestens 50 % aller Läufe mitgefahren sein muss), welche in ihrer Klasse bei den DHM-Prädikatläufen in der laufenden Saison die geringste Summe an Differenzzeiten eingefahren haben, den Titel:

„Deutscher Historischer Motorrad-Meister 2026“

und

„Deutscher Historischer Motorrad-Gespannmeister Fahrer 2026“

bzw.

„Deutscher Historischer Motorrad-Gespannmeister Beifahrer 2026“

Die weiteren Platzierungen ergeben sich klassenübergreifend (getrennt nach Solo und Gespannen) nach der ansteigenden Summe der Differenzzeiten. Bei Zeitgleichheit entscheidet das höhere Lebensalter des Fahrers.

III. BESONDERE MOTORRAD-PRÄDIKATSBESTIMMUNGEN

5. dmsj – Deutsche Mini-Bike-Meisterschaft *2026*

Die dmsj – deutsche motor sport jugend schreibt die „dmsj – Deutsche Mini-Bike-Meisterschaft *2026*“ aus:

Art. 1 Veranstaltungen

Alle Mini Bike-Veranstaltungen im Regelungsbereich der dmsj sind nach den Bestimmungen des DMSB durchzuführen. Soweit in den dmsj-Prädikatsbestimmungen nicht geregelt, gelten die Bestimmungen des DMSB und der Serienausschreibung des ADAC Minibike Cup. Die Prädikat-Wettbewerbe werden im Rahmen des ADAC Mini Bike Cup ausgetragen.

Art. 2 Teilnehmer*, Lizenzen und Klassen*

2.1 Klasse Junior

Teilnahme- und wertungsberechtigt sind Fahrer von 8 bis 14 Jahre, die im Besitz einer B-Lizenz oder J-Lizenz des DMSB sind.
(Bei der festgelegten Altersgrenze gilt für das Minimalalter die Stichtagsregelung, für das Maximalalter die Jahrgangsregelung.)

Teilnahme-, aber nicht wertungsberechtigt sind Fahrer von 8 bis 14 Jahre, die im Besitz einer Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation).
(Bei der festgelegten Altersgrenze gilt für das Minimalalter die Stichtagsregelung, für das Maximalalter die Jahrgangsregelung.)

2.2 Klasse MotoMini 160

Teilnahme- und wertungsberechtigt sind Fahrer von 10 bis 14 Jahre, die im Besitz einer B-Lizenz oder J-Lizenz des DMSB sind.
(Bei der festgelegten Altersgrenze gilt für das Minimalalter die Stichtagsregelung, für das Maximalalter die Jahrgangsregelung.)

Teilnahme-, aber nicht wertungsberechtigt sind Fahrer von 10 bis 14 Jahre, die im Besitz einer Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation).
(Bei der festgelegten Altersgrenze gilt für das Minimalalter die Stichtagsregelung, für das Maximalalter die Jahrgangsregelung.)

2.3 Klasse MotoMini 190

Teilnahme- und wertungsberechtigt sind Fahrer von 12 bis 16 Jahre, die im Besitz einer B-Lizenz oder J-Lizenz des DMSB sind.
(Bei der festgelegten Altersgrenze gilt für das Minimalalter die Stichtagsregelung, für das Maximalalter die Jahrgangsregelung.)

Teilnahme-, aber nicht wertungsberechtigt sind Fahrer von 12 bis 16 Jahre, die im Besitz einer Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation) sind.
(Bei der festgelegten Altersgrenze gilt für das Minimalalter die Stichtagsregelung, für das Maximalalter die Jahrgangsregelung.)

Art. 3 Meisterschaftsveranstaltungen

Alle zum ADAC Mini Bike Cup im Jahr *2026* durchgeführten Veranstaltungen werden gewertet. Für die **dmsj – Deutsche Mini-Bike-Meisterschaft *2026*** werden alle Ergebnisse der einzelnen Rennen berücksichtigt. In der Ohvale MiniGP Klasse gibt es kein Streichresultat.
In den Ohvale Junior Klassen gibt es zwei Streichresultate (zwei Veranstaltungen mit jeweils zwei Rennen). Diese Streichresultate beziehen sich auf eine komplette Veranstaltung. Eine Veranstaltung, bei der der Fahrer disqualifiziert wurde, kann nicht gestrichen werden. Bei weniger als sechs Veranstaltungen gibt es nur ein Streichresultat.

Art. 4 Wertung

Die Punktvergabe für die in Wertung an einem der Prädikat-Wettbewerbe teilnehmenden Fahrer erfolgt an DMSB-Lizenznehmer in folgender Abstufung:

Platz	Punkte	Platz	Punkte	Platz	Punkte
1	25	6	10	11	5
2	20	7	9	12	4
3	16	8	8	13	3
4	13	9	7	14	2
5	11	10	6	15	1

Bei Kürzung der Distanz oder Abbruch eines Rennens, soweit dieses nicht wieder aufgenommen wird, erhalten die Fahrer folgende Punkte:

- 50 % oder mehr der vorgeschriebenen Mindest-Distanz = 100 % Punkte
- 25 % bis weniger als 50% der vorgeschriebenen Mindest-Distanz = 50 % Punkte
- weniger als 25 % der vorgeschriebenen Mindest-Distanz = 0 % Punkte

Art. 5 Titel

Der Fahrer mit den meisten Punkten in der *Klasse Junior* erhält den Titel:

„dmsj – Deutscher Mini-Bike-Meister *Klasse Junior 2026*“

Der/Die Jugendliche mit den meisten Punkten in der *Klasse MotoMini 160* erhält den Titel:

„dmsj – Deutscher Mini-Bike-Meister *Klasse MotoMini 160 2026*“

Der/Die Jugendliche mit den meisten Punkten in der *Klasse MotoMini 190* erhält den Titel:

„dmsj – Deutscher Mini-Bike-Meister *Klasse MotoMini 190 2026*“

Bei Punktegleichheit entscheidet die Majorität der besseren Plätze auf den Punkterängen. Sofern dann noch Punktegleichheit besteht, entscheidet die bessere Platzierung im letzten Wertungslauf.

III. BESONDERE MOTORRAD-PRÄDIKATSBESTIMMUNGEN

5. dmsj – Deutsche Jugend Pocket-Bike-Meisterschaft *2026*

Die dmsj – deutsche motor sport jugend schreibt die „**dmsj – Deutsche Pocket-Bike-Meisterschaft** *2026*“ aus.

Art. 1 – Veranstaltungen

Alle Pocket Bike-Veranstaltungen im Regelungsbereich der dmsj sind nach den Bestimmungen des DMSB durchzuführen. Soweit in den dmsj-Prädikatsbestimmungen nicht geregelt, gelten die Bestimmungen des DMSB und der Serienausschreibung des ADAC Pocket Bike Cup. Die Prädikat-Wettbewerbe werden im Rahmen des ADAC Pocket Bike Cup ausgetragen.

Art. 2 – Teilnehmer, Lizenzen *und Klassen*

Art. 2.1 Klasse Pocket Bike

Teilnahme- und wertungsberechtigt sind Fahrer von 6 bis 10 Jahre, die im Besitz einer J-Lizenz des DMSB sind. (Bei der festgelegten Altersgrenze gilt für das Minimalalter die Stichtagsregelung, für das Maximalalter die Jahrgangsregelung.)

Teilnahme-, aber nicht wertungsberechtigt sind Fahrer von 6 bis 10 Jahre, die im Besitz einer Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation) sind.
(Bei der festgelegten Altersgrenze gilt für das Minimalalter die Stichtagsregelung, für das Maximalalter die Jahrgangsregelung.)

Art. 3 – Meisterschaftsveranstaltungen

Alle zum ADAC Pocket Bike Cup im Jahr *2026* durchgeführten Veranstaltungen werden gewertet. Für die **dmsj – Deutsche Pocket-Bike-Meisterschaft** *2026* werden alle Ergebnisse der einzelnen Rennen berücksichtigt. Es werden alle Rennen gewertet.

Art. 4 – Wertung

Die Punktvergabe für die in Wertung an einem der Prädikat-Wettbewerbe teilnehmenden Fahrer erfolgt an DMSB-Lizenznehmer in folgender Abstufung:

Platz	Punkte	Platz	Punkte	Platz	Punkte
1	25	6	10	11	5
2	20	7	9	12	4
3	16	8	8	13	3
4	13	9	7	14	2
5	11	10	6	15	1

Bei Kürzung der Distanz oder Abbruch eines Rennens, soweit dieses nicht wieder aufgenommen wird, erhalten die Fahrer folgende Punkte:

- 50 % oder mehr der vorgeschriebenen Mindest-Distanz = 100 % Punkte
- 25 % bis weniger als 50% der vorgeschriebenen Mindest-Distanz = 50 % Punkte
- weniger als 25 % der vorgeschriebenen Mindest-Distanz = 0 % Punkte

Art. 5 – Titel

Der Fahrer mit den meisten Punkten erhält den Titel:

„dmsj – Deutscher Pocket-Bike-Meister *2026*“

Bei Punktegleichheit entscheidet die Majorität der besseren Plätze auf den Punkterängen. Sofern dann noch Punktegleichheit besteht, entscheidet die bessere Platzierung im letzten Wertungslauf.

DMSB SuperMoto Prädikatsbestimmungen *2026*

Stand: *07.01.2026* – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

1. Allgemein

Grundlage dieser Prädikatsbestimmungen ist das SuperMoto-Reglement des DMSB. Für Veranstaltungen im Ausland gelten die Bestimmungen des entsprechenden SuperMoto-Reglements des jeweiligen FMN´s.
Die verschiedenen DMSB SuperMoto-Prädikate werden für einen offenen Teilnehmerkreis ausgeschrieben.
Alle Trainings- und Rennergebnisse sind kurzfristig nach Beendigung jedes Trainingsabschnittes bzw. Laufes nach Freigabe durch den Rennleiter durch Aushang bekannt zu geben und ausgedruckt oder online in ausreichender Zahl für Presse, Fahrer und Bewerber bereitzuhalten.

2. Teilnehmer, *Lizenzen,* Klasseneinteilung und Startnummern

Es dürfen nur Motorräder mit Zweitaktmotor über 85 ccm oder Viertaktmotor über 150 ccm verwendet werden.
Nur eingeschriebene Fahrer sind prädikatspunktberechtigt.
Vom Serien-Promotor können weitere Startplätze an Fahrer mit einer der Klasse entsprechenden Lizenz für eine andere Motorradsportart vergeben werden.
Doppelstarts sind verboten.

2.1 Klassen

Internationale Deutsche SuperMoto-Meisterschaft S1:
Teilnahme- und wertungsberechtigt sind Fahrer, die im Besitz einer A-Lizenz des DMSB sind, sowie Fahrer, die im Besitz einer A-Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation) sind. Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 14 Jahren (Stichtagsregelung).

Teilnahmeberechtigt, aber nicht wertungsberechtigt sind Fahrer, die mindestens im Besitz einer V-Lizenz des DMSB sind.

Deutscher-SuperMoto-Cup S2:

Teilnahme- und wertungsberechtigt sind Fahrer, die im Besitz einer A- oder B-Lizenz des DMSB sind, sowie Fahrer, die im Besitz einer A- oder B-Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation) sind. Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 14 Jahren (Stichtagsregelung).

Teilnahmeberechtigt, aber nicht wertungsberechtigt sind Fahrer, die mindestens im Besitz einer V-Lizenz des DMSB sind.

Deutscher-SuperMoto-Pokal S3:

Teilnahme- und wertungsberechtigt sind Fahrer, die im Besitz einer B-Lizenz des DMSB sind, sowie Fahrer, die im Besitz einer B-Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation) sind. Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 14 Jahren (Stichtagsregelung).

Teilnahmeberechtigt, aber nicht wertungsberechtigt sind Fahrer, die mindestens im Besitz einer V-Lizenz des DMSB sind.

Die Einteilung der Fahrer in die einzelnen Klassen wird vom DMSB festgelegt. Die aktuelle Liste der Klasseneinteilung ist auf der Homepage des DMSB (www.dmsb.de) veröffentlicht. In der Einteilungsliste der Fahrer ist festgelegt, welche DMSB-Lizenz einem Fahrer ausgestellt werden kann.

2.2 Startnummern
Die im aktuellen Prädikatpunktestand der jeweiligen Klasse Führenden können das Startnummernfeld ändern: roter Grund (wie RAL 3020).

3. Reifen

Ausgenommen von den folgenden Regelungen sind Regenreifen.
Klasse S1:
Im Zeittraining, Superpole sowie 1. und 2. Lauf dürfen pro Fahrer nur maximal vier Reifen verwendet werden.

Jeder Fahrer erhält bei der Dokumentenabnahme die entsprechende Zahl an Mepoletten (vulkanisierende Aufkleber mit Identifikationsnummer). Von diesem Zeitpunkt an ist der Fahrer allein verantwortlich für die Verwahrung und Verwendung der Aufkleber. Jeglicher Missbrauch führt zur Bestrafung.
Die Mepoletten der Klasse S1 gelten nur für eine Veranstaltung.

Die Aufkleber müssen vom Fahrer auf die Seitenwand des Reifens aufgeklebt werden. Ein Technischer Kommissar überprüft bei Auffahrt auf die Rennstrecke die Richtigkeit der Aufkleber.

4. Nennung

Die Fahrer müssen sich über die Homepage des Promoters einschreiben.
In diesem Zusammenhang können sie eine Blocknennung für die Veranstaltungen zur Internationalen Deutschen SuperMoto-Meisterschaft, zur DMSB SuperMoto-Meisterschaft bzw. zum DMSB SuperMoto-Pokal abgeben. Einschreibegebühr und Nenngeld sind an den Serien-Promotor zu entrichten. Weitere Details hierzu sind den Einschreibeunterlagen zu entnehmen. Der Serien-Promotor behält sich vor, Einschreibungen abzulehnen.
Gaststarts müssen vom Serien-Promotor genehmigt werden. Die entsprechende Nennung muss ebenfalls auf oben aufgeführter Internetseite erfolgen.

5. Rennstrecken

Die Strecken müssen einen Offroad-Anteil enthalten. Die Streckenlänge sollte maximal 2.000 m und nicht kürzer als 1.000 m sein.

6. Boxen

Jeder Fahrer hat Anspruch auf Zulassung von 2 Helfern. Fahrer und Helfer erhalten ggf. zur Kenntlichmachung ein besonderes Abzeichen (Ticket), das jederzeit sichtbar zu tragen ist.

7. Training

Es ist mindestens ein freies Training von insgesamt mindestens 15 Minuten Dauer durchzuführen. Zusätzlich ist ein Training mit Zeitnahme von mindestens 15 Minuten durchzuführen.

7.1 Superpole

Die jeweils sechs Bestplatzierten des Zeittrainings der Klassen S1 und S2 fahren unmittelbar im Anschluss an ihr Zeittraining im Rahmen der sog. „Superpole" die Startpositionen 1 bis 6 aus.
*Der Ablauf ist wie folgt: als erstes startet der Sechstplatzierte aus der Boxengasse in eine Warm-up-Lap (zählt ab Start-/Ziellinie) und von da aus fliegend in **eine** gezeitete Runde. Der Beginn der Zeitmessung wird an der Start-/Ziellinie durch die „1 Runden-Tafel" signalisiert. Ca. 30 Sekunden nachdem der Sechstplatzierte in seiner gezeiteten Runde die Boxenausfahrt passiert hat, wird der Fünftplatzierte in seine Warm-up-Lap geschickt. Der Sechstplatzierte wird an der Start/Ziel-Linie mit der Zielflagge abgewunken und fährt zügig und ohne Behinderung des folgenden Fahrers in die Boxengasse. Entsprechend wird bis zum Erstplatzierten verfahren.*
Der Fahrer mit der schnellsten Zeit steht auf der Pole Position, der mit der zweitschnellsten Zeit auf Startplatz 2 und so weiter. Sollten ein oder mehrere Fahrer nicht an der Superpole teilnehmen können oder keine Zeit vorweisen wird für die Startposition ihre Zeit aus dem Zeittraining herangezogen.
Sollte die Superpole nicht stattfinden können werden die Ergebnisse aus dem Zeittraining für die Startaufstellung herangezogen.

8. Start / Startaufstellung

Ergänzend zu dem Wettbewerbsreglement gelten für das Startprozedere der Klasse S1 – Internationale Deutsche SuperMoto-Meisterschaft folgende Bestimmungen:
Nach Freigabe durch den Rennleiter öffnet die Strecke. Die Fahrer nehmen ihren Startplatz ein (Motoren aus). Reifenwärmer sind im in der Startaufstellung erlaubt, als Stromquelle darf ein Aggregat verwendet werden. Reparaturen und ähnliches sind in der Startaufstellung erlaubt, jedoch nicht das Betanken.
5 Minuten vor Beginn der Sighting laps schließt der Vorstart.
3 Minuten vor Beginn der Sighting laps müssen alle außer dem Fahrer, einem Mechaniker und einem/r Schirmhalter/in inkl. Equipment (Reifenwärmer, Aggregate u.ä.) die Startaufstellung verlassen.
1 Minute vor Beginn der Sighting laps müssen Mechaniker und Schirmhalter die Startaufstellung verlassen haben. Erst jetzt darf der Motor gestartet werden. Hat der Fahrer ein mechanisches Problem oder kann das Motorrad nicht starten, muss er mit seinem Motorrad je nach Anweisung der Rennleitung in die Boxengasse oder in die Penalty-Reihe.

9. Rennen der Klasse S1 und S2

Werden die Rennen gemäß 10.1 des DMSB SuperMoto Reglement ausgetragen, so beträgt die Dauer des Finales 15 Minuten + 2 Runden. Sonst werden jeweils zwei Wertungsläufe von 15 Minuten Dauer + 2 Runden durchgeführt.

10. Ergebnisse

Die Fahrer erhalten anhand der offiziellen Ergebnisliste der Veranstalter für jede Teilnahme und Platzierung pro Wertungslauf Prädikatpunkte in folgender Abstufung:

1. Platz	25 Punkte	11. Platz	10 Punkte
2. Platz	22 Punkte	12. Platz	9 Punkte
3. Platz	20 Punkte	13. Platz	8 Punkte
4. Platz	18 Punkte	14. Platz	7 Punkte
5. Platz	16 Punkte	15. Platz	6 Punkte
6. Platz	15 Punkte	16. Platz	5 Punkte
7. Platz	14 Punkte	17. Platz	4 Punkte
8. Platz	13 Punkte	18. Platz	3 Punkte
9. Platz	12 Punkte	19. Platz	2 Punkte
10. Platz	11 Punkte	20. Platz	1 Punkt

Die Wertung erfolgt in allen Fällen nach Klassen getrennt. Erfolgt der Lauf einer Klasse über zwei Rennen verteilt, so wird eine Gesamtwertung über beide Rennen erstellt. Werden die Rennen gemäß

10.1 des DMSB Super- Moto Reglement ausgetragen, erhalten die Platzierten die doppelte Zahl an Prädikatpunkten.

11. Ehrenpreise

Die drei Erstplatzierten Fahrer der Finalläufe bzw. Wertungsläufe einer Klasse haben Anspruch auf einen Ehrenpreis.

12. Vergabe des Titels

Für die Jahresendwertung werden alle dafür ausgeschriebenen Veranstaltungen gewertet.
Der Fahrer mit der höchsten Gesamtpunktzahl erringt nachfolgende Titel

Klasse S1:

„Internationaler Deutscher SuperMoto-Meister S1 *2026*“

Klasse S2:

„Sieger Deutscher-SuperMoto-Cup S2 2026“

bzw. Klasse S3:

„Sieger Deutscher-SuperMoto-Pokal S3 2026“

III. BESONDERE MOTORRAD-PRÄDIKATSBESTIMMUNGEN

6. dmsj – Deutsche Jugend-SuperMoto-Meisterschaft 2026

Die dmsj – deutsche motor sport jugend schreibt die **„dmsj – Deutsche Jugend-SuperMoto-Meisterschaft 2026“** aus. Grundlage der Ausschreibung ist das DMSB SuperMoto Reglement.

Art. 1 – Veranstaltungen

Die Prädikatläufe der Klassen sind aus dem Terminkalender des Promotors der Int. Deutschen SuperMoto Meisterschaft bzw. den Termin-Veröffentlichungen der/s dmsj/DMSB ersichtlich. Bei Ausfall einer Veranstaltung behält sich der Promotor vor, eine Ersatzveranstaltung zu benennen. Die Ergebnisse werden auf supermotoidm.de veröffentlicht.

Art. 2 – Teilnehmer / Nennungen / Startnummer

Die **dmsj – Deutsche Jugend-SuperMoto-Meisterschaft 2026** wird in den Klassen Rookies und Junioren ausgeschrieben. Die Ausschreibung kann national oder Europa-offen erfolgen.

Rookies:
Teilnahme- und wertungsberechtigt sind Fahrer, die im Besitz einer B- oder J-Lizenz des DMSB sind. Das Alter der Teilnehmer liegt bei Jahrgang 2014-2018.

Teilnahmeberechtigt, aber nicht wertungsberechtigt sind Fahrer, die mindestens im Besitz einer C-Lizenz des DMSB sind, sowie Fahrer, die im Besitz einer Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation) sind. Das Alter der Teilnehmer liegt bei Jahrgang 2014-2018.

Junioren:
Teilnahme- und wertungsberechtigt sind Fahrer, die im Besitz einer B- oder J-Lizenz des DMSB sind. Das Alter der Teilnehmer liegt bei Jahrgang 2010-2016.

Teilnahmeberechtigt, aber nicht wertungsberechtigt sind Fahrer, die mindestens im Besitz einer C-Lizenz des DMSB sind, sowie Fahrer, die im Besitz einer Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation) sind. Das Alter der Teilnehmer liegt bei Jahrgang 2010-2016.

Die Fahrer müssen sich beim Promotor der Int. Deutschen SuperMoto Meisterschaft auf folgender Internetseite einschreiben und nennen: www.supermotoidm.de.

Die Einschreibung ist kostenlos, dass Nenngeld wird auf ~~65,00~~ *75* € / Veranstaltung festgelegt.

Art. 3 – Dauerstartnummern

Dauerstartnummern für die Klassen werden vom Promotor der Int. Deutschen SuperMoto Meisterschaft in Absprache mit der dmsj vergeben. Infos dazu werden auf www.supermotoidm.de veröffentlicht.

Art. 4 – Technische Bestimmungen / Technische Abnahme

Zugelassen in der Klasse Rookies sind Motorräder mit Zweitaktmotor über 50 ccm bis max. 65 ccm. und 19 PS bzw. Viertaktmotoren über 65ccm bis max. 82ccm und max. 19 PS, die den Techn. Bestimmungen der FIM / des DMSB entsprechen müssen.

Sonstige Sonderbestimmungen Rookies:

- Kein Mindestgewicht der Motorräder

- Keine Carbonfelgen
- freie Farbe der Startnummern

Zugelassen in der Klasse Junioren sind Motorräder mit Zweitaktmotor über 65 ccm bis max. 85 ccm und max. 29,5 PS bzw. Viertaktmotor über 85 ccm bis max. 150 ccm, die den Techn. Bestimmungen der FIM /des DMSB entsprechen müssen.
Sonstige Sonderbestimmungen Junioren:
- Kein Mindestgewicht der Motorräder
- Keine Carbonfelgen
- freie Farbe der Startnummern

Die Fahrerausrüstung muss den Vorschriften des DMSB SuperMoto-Reglement erfüllen.

Art. 5 – Fahrerbesprechung

Jeder Fahrer ist verpflichtet, an einer vom Veranstalter festgesetzten Fahrerbesprechung teilzunehmen.

Art. 6 – Boxen

Siehe Artikel ~~5~~ *4* DMSB SuperMoto Reglement

Art. 7 – Flaggen- bzw. Lichtzeichen

Siehe Artikel *5* DMSB SuperMoto Reglement

Art. 8 – Fahrregeln

Siehe Artikel *6* DMSB SuperMoto Reglement

Art. 9 – Training

In den Klassen Junioren und Rookies ist mindestens ein freies Training von insgesamt mindestens 15 Minuten Dauer durchzuführen. Die Trainings / Warm-Ups – auch einzelne – mehrerer Klassen können zusammengelegt werden. Zusätzlich ist ein Training mit Zeitnahme von mindestens ~~15~~ 10 Minuten durchzuführen.

Art. 10 – Zeittraining

Siehe Art. *7* DMSB SuperMoto Reglement

Art. 11 – Start / Startaufstellung

Siehe Artikel *8* DMSB SuperMoto Reglement
Zum Einrasten der Starthilfe ist die Unterstützung durch offizielle Helfer gestattet.

Art. 12 – Rennen

Siehe Art. *9* DMSB SuperMoto Reglement
Die beiden Wertungsläufe gehen über mind. 10 Minuten Dauer + 2 Runden.

Art. 13 – Ende des Rennens / Laufes / Ergebnisse und Wertung

Siehe Art. *10* DMSB SuperMoto Reglement

Art. 14 – Schlusskontrolle / Parc Fermé

Siehe Art. *11* DMSB SuperMoto Reglement

Art. 15 – Verhalten gegenüber der Rennleitung

Siehe Art. 12 DMSB SuperMoto Reglement

Art. 16 – Umweltmatten

Siehe Art. 13 DMSB SuperMoto Reglement

Art. *17* – Ergebnisse

Die Fahrer erhalten anhand der offiziellen Ergebnisliste der Veranstalter pro Wertungslauf Prädikatpunkte in folgender Abstufung:

1. Platz 25 Punkte	11. Platz 10 Punkte
2. Platz 22 Punkte	12. Platz 9 Punkte
3. Platz 20 Punkte	13. Platz 8 Punkte
4. Platz 18 Punkte	14. Platz 7 Punkte
5. Platz 16 Punkte	15. Platz 6 Punkte
6. Platz 15 Punkte	16. Platz 5 Punkte
7. Platz 14 Punkte	17. Platz 4 Punkte
8. Platz 13 Punkte	18. Platz 3 Punkte
9. Platz 12 Punkte	19. Platz 2 Punkte
10. Platz 11 Punkte	20. Platz 1 Punkt

Bei Kürzung der Distanz oder Abbruch eines Wertungslaufes, soweit er nach einer Unterbrechung nicht wieder aufgenommen werden kann, erhalten die Fahrer folgende Punkte, wenn mit der neuen Distanz nachstehende Prozentwerte erreicht wurden:

- über 75 % der vorgeschriebenen Laufzeit (gerechnet ohne 2 Folgerunden): volle Punkte
- über 50 % der vorgeschriebenen Laufzeit (gerechnet ohne 2 Folgerunden): 50% der Punkte
- bis 50 % der vorgeschriebenen Laufzeit (gerechnet ohne 2 Folgerunden): keine Punkte

Werden die Rennen der jeweiligen Klasse gemäß Punkt 10.1 des DMSB SuperMoto Reglement in einem Finale ausgetragen, erhalten die Platzierten die doppelte Zahl an Prädikatspunkten. Die Wertung erfolgt in allen Fällen nach Klassen getrennt. Erfolgt der Lauf einer Klasse über zwei Rennen verteilt, so wird eine Gesamtwertung über beide Rennen erstellt.

Art. *18* – Vergabe des Titels

In den Klassen Rookies und Junioren werden folgende Titel vergeben:

„dmsj – Deutscher Jugend-SuperMoto-Meister Klasse Rookies *2026*“

bzw.

„dmsj – Deutscher Jugend-SuperMoto-Meister Klasse Junioren *2026*“

Die Meisterehrungen finden im Rahmen der Finalveranstaltung statt.

DMSB-Motocross-Prädikatsbestimmungen *2026*

Stand: 07.01.2026 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

1. Allgemein

Grundlage dieser Prädikatsbestimmungen ist das Motocross-Reglement des DMSB. Die verschiedenen DMSB-Motocross-Prädikate werden für einen offenen Teilnehmerkreis ausgeschrieben. Die Prädikatbestimmungen der Internationalen Deutschen Motocross Meisterschaft, die im Rahmen der ADAC MX Masters Serie ausgetragen wird, sind auf der Webseite des ADAC https://www.adac-motorsport.de/adac-mx-masters veröffentlicht und werden den eingeschriebenen Fahrern vom Promotor zur Verfügung gestellt.
Bei Prädikatsläufen der Meisterschafts-Klassen sind eine Zeitnahme mit Computerauswertung sowie ein Ergebnismonitor im Helferraum oder ein Livetiming im Internet vorgeschrieben, bei allen anderen Prädikat-Klassen empfohlen. In allen Prädikatklassen ist eine Transponder- Zeitnahme vorgeschrieben, die Fahrer müssen eigene Transponder vorhalten. Alle Trainings- und Rennergebnisse sind kurzfristig nach Beendigung jedes Trainingsabschnittes bzw. jedes Laufes durch Aushang bekannt zu geben.

2. Teilnehmer, *Lizenzen* und Klasseneinteilung

2.1 Deutsche Motocross-Meisterschaft

Teilnahme- und wertungsberechtigt sind Fahrer, die im Besitz einer A-Lizenz, oder B-Lizenz des DMSB.

Teilnahmeberechtigt, aber nicht wertungsberechtigt sind Fahrer, die im Besitz einer V-Lizenz des DMSB sind, sowie Fahrer, die im Besitz einer Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation).

2.2 Deutsche Motocross-Junioren-Meisterschaft 250

Teilnahme- und wertungsberechtigt sind Fahrer, die im Besitz einer A-, B-, oder J-Lizenz des DMSB sind.

Teilnahmeberechtigt, aber nicht wertungsberechtigt sind Fahrer, die im Besitz einer V-Lizenz des DMSB sind, sowie Fahrer, die im Besitz einer Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation).

2.3 Deutsche Motocross Meisterschaft Damen

Teilnahme- und wertungsberechtigt sind Fahrerinnen, die im Besitz einer A-, B-, oder J-Lizenz des DMSB sind, sowie Fahrerinnen, die im Besitz einer Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation) sind.

Teilnahmeberechtigt, aber nicht wertungsberechtigt sind Fahrerinnen, die im Besitz einer V-Lizenz des DMSB sind.

2.4 Deutsche Motocross-Quad-Meisterschaft

Teilnahme- und wertungsberechtigt sind Fahrer, die im Besitz einer A-Lizenz, oder B-Lizenz des DMSB sind, sowie Fahrer, die im Besitz einer Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation) sind.

Teilnahmeberechtigt, aber nicht wertungsberechtigt sind Fahrer, die im Besitz einer V-Lizenz des DMSB sind.

2.5 Deutsche Motocross-Meisterschaft Seitenwagen

Teilnahme- und wertungsberechtigt sind Fahrer, die im Besitz einer A-Lizenz, oder B-Lizenz des DMSB sind, sowie Fahrer, die im Besitz einer Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation) sind.

Teilnahmeberechtigt, aber nicht wertungsberechtigt sind Fahrer, die im Besitz einer V-Lizenz des DMSB sind.

2.6 Deutscher-Motocross-Pokal Seitenwagen
Teilnahme- und wertungsberechtigt sind Fahrer, die im Besitz einer B-Lizenz des DMSB sind.
Teilnahmeberechtigt, aber nicht wertungsberechtigt sind Fahrer, die im Besitz einer J- oder V-Lizenz des DMSB sind.

2.7 Deutscher-Motocross-Pokal
Teilnahme- und wertungsberechtigt sind Fahrer, die im Besitz B-Lizenz des DMSB sind.

Teilnahmeberechtigt, aber nicht wertungsberechtigt sind Fahrer, die im Besitz einer A-, J- oder V-Lizenz des DMSB sind.

2.8 Deutscher-Motocross-Pokal Damen
Teilnahme- und wertungsberechtigt sind Fahrerinnen, die im Besitz einer B- oder J-Lizenz des DMSB sind.

Teilnahmeberechtigt, aber nicht wertungsberechtigt sind Fahrerinnen, die im Besitz einer C- oder V-Lizenz des DMSB sind.

Die Veranstalter sind verpflichtet, vorrangig alle form- und fristgerecht eingegangenen Nennungen von DMSB-Lizenznehmern zu bestätigen, soweit das Nennungsergebnis die gemäß Streckenabnahmeprotokoll zugelassene Starterzahl nicht um mehr als 100% überschreitet.

Der Promotor / Veranstalter ist berechtigt, ggf. die Teilnehmerzahl zu beschränken bzw. Nennungen mit Angabe von Gründen abzulehnen. Der Promotor / Veranstalter bestätigt nach Nennungsschluss die eingegangenen Nennungen und entscheidet in diesem Zusammenhang über deren Annahme oder Ablehnung. Teilnehmer, die in der laufenden Saison bereits an einer Veranstaltung zur Deutschen-Motocross-Meisterschaft teilgenommen haben und im Meisterschaftsstand aufgeführt sind, haben immer Vorrang und dürfen nur mit Zustimmung des Promoters abgelehnt werden. Nach Nennschluss veröffentlicht der Promotor / Veranstalter eine Liste mit den genannten und zugelassenen Teilnehmern der jeweiligen Klasse.

Generell dürfen Nennungen von nicht in Wertung teilnehmenden Fahrern bis zum Erreichen der maximalen Starterzahl nur dann bestätigt werden, wenn keine fristgerechten Nennungen oder vorrangig zu berücksichtigende Fahrer abgelehnt wurden.

3. Dauerstartnummern

Dauerstartnummern für die Klassen werden vom DMSB vergeben. Infos dazu werden auf www.adac-motorsport.de/deutsche-motocross-meisterschaft veröffentlicht. Beantragt ein Fahrer eine Dauerstartnummer, die er auf Grund seiner Teilnahme an Welt- oder Europa-Meisterschaftsläufen erhalten hat, werden diese Wünsche nach Möglichkeit vorrangig behandelt. Die Dauerstartnummern sind erst nach Veröffentlichung verbindlich. Bei Anbringung dieser Dauerstartnummer auf den Fahrerhemden sind die in den Techn. Bestimmungen des DMSB, getroffenen Festlegungen einzuhalten. Nimmt der Inhaber einer Dauerstartnummer an einer Veranstaltung nicht teil, so bleibt die Startnummer frei.

4. Technische Abnahme

Die Technische Abnahme des ersten Motorrades / Gespannes / Quads muss bis 30 Minuten vor Beginn des Zeittrainings der betreffenden Klasse abgeschlossen sein.

5. Training Solo & Quad

Für die verschiedenen Prädikat-Veranstaltungen ist ein vorläufiger Zeitplan zu erstellen und mit der Ausschreibung oder spätestens mit der Veröffentlichung der Teilnehmerliste bekannt zu geben. Vorgeschrieben in den DM-Klassen sind mindestens ein freies Training und ein Zeittraining von jeweils 25 Minuten. Vorgeschrieben in den Solo-Pokal bzw. Cup Klassen sind mindestens ein freies Training und ein Zeittraining von jeweils 20 Minuten.
Zwischen dem freien Training und dem Zeittraining bzw. zwischen dem Zeittraining und dem 1. Wertungslauf muss eine Pause von mindestens 60 Minuten liegen. Liegt die Teilnehmerzahl über dem laut dem Streckenabnahme-Protokoll für das Training zugelassenen Starterzahl, so ist das Zeittraining in zwei, so weit möglich gleich großen Gruppen, abzuwickeln. In einem solchen Fall erfolgt die Einteilung der Fahrer bei der ersten Meisterschaftsveranstaltung der Saison unter Berücksichtigung der Dauerstartnummern der anwesenden Fahrer in ständigem Wechsel in aufsteigender Reihenfolge, beginnend mit der Trainingsgruppe A sowie nachfolgend ebenfalls in ständigem Wechsel. Bei allen weiteren Veranstaltungen erfolgt die Gruppeneinteilung entsprechend dem aktuellen Meisterschaftsstand ebenfalls in ständigem Wechsel und Zulosen nicht platzierter Fahrer. Soweit notwendig ist eine Gruppeneinteilung unmittelbar nach Schluss der Techn. Abnahme vom Rennleiter unter Aufsicht der Sportkommissare vorzunehmen, eine Liste der beiden Trainingsgruppen zu erstellen und zu veröffentlichen. Eine Aufteilung der Fahrer in Trainingsgruppen beim freien Training ist nicht vorgeschrieben. Um zu den Wertungsläufen zugelassen zu werden, muss jeder Fahrer mindestens insgesamt 3 durch die Zeitnahme registrierte Runden in den Trainingsabschnitten absolviert haben. Ausgenommen bei freien Startplätzen, muss mind. eine dieser Runden im Zeittraining zurückgelegt worden sein. Die Auswahl und Startaufstellung der für das Rennen zugelassenen Fahrer, einschließlich der 2 Reservefahrer, erfolgt unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Zeittrainings. Bei Durchführung des Zeittrainings in Trainingsgruppen qualifizieren sich jeweils 50% der an den Wertungsläufen teilnahmeberechtigten Fahrer, zzgl. 1 Reservefahrer aus jeder der beiden Trainingsgruppen. Die Startaufstellung ergibt sich in diesem Fall unter Berücksichtigung der Platzierung der Fahrer in der jeweiligen Gruppe in ständigem Wechsel, beginnend mit dem zeitschnellsten Fahrer in einer dieser Gruppen.

5.1 Training Deutsche Motocross Meisterschaft Seitenwagen / Pokal Seitenwagen

Für die verschiedenen Prädikat-Veranstaltungen ist ein vorläufiger Zeitplan zu erstellen und mit der Ausschreibung oder spätestens mit der Veröffentlichung der Teilnehmerliste bekannt zu geben. Vorgeschrieben bei 2 Wertungsläufen sind mindestens ein freies Training und ein Zeittraining von jeweils 25 Minuten. Vorgeschrieben bei 3 Wertungsläufen sind mindestens ein freies Training von 25 Minuten und ein Zeittraining von jeweils 20 Minuten. Zwischen dem freien Training und dem Zeittraining bzw. zwischen dem Zeittraining und dem 1. Laufes muss eine Pause von mindestens 60 Minuten liegen. Liegt die Teilnehmerzahl über der laut Streckenabnahme- Protokoll für das Training zugelassenen Starterzahl, so ist das Zeittraining in zwei, so weit möglich gleich großen Gruppen, abzuwickeln. In einem solchen Fall erfolgt die Einteilung der Fahrer bei der ersten Meisterschaftsveranstaltung der Saison unter Berücksichtigung der Dauerstartnummern der anwesenden Fahrer in ständigem Wechsel in aufsteigender Reihenfolge, beginnend mit der Trainingsgruppe A sowie nachfolgend ebenfalls in ständigem Wechsel. Bei allen weiteren Veranstaltungen erfolgt die Gruppeneinteilung entsprechend dem aktuellen Meisterschaftsstand ebenfalls in ständigem Wechsel und Zulosen nicht platzierter Fahrer. Soweit notwendig ist eine Gruppeneinteilung unmittelbar nach Schluss der Techn. Abnahme vom Rennleiter unter Aufsicht der Sportkommissare vorzunehmen, eine Liste der beiden Trainingsgruppen zu erstellen und zu veröffentlichen. Ein Gruppenwechsel ist nicht erlaubt. Eine Aufteilung der Fahrer in Trainingsgruppen beim freien Training ist nicht vor-geschrieben. Um zu den Wertungsläufen zugelassen zu werden, muss jeder Fahrer mindestens insgesamt 3 durch die Zeitnahme registrierte Runden in den Trainingsabschnitten absolviert haben. Ausgenommen bei freien Startplätzen, muss mind. eine dieser Runden im Zeittraining zurückgelegt worden sein. Die Auswahl und Startaufstellung der für das Rennen zugelassenen Fahrer, einschließlich der 2 Reservefahrer, erfolgt unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Zeittrainings.
Bei Durchführung der Veranstaltung in 2 Läufen qualifizieren sich die zeitschnellsten 30 Teams + 2 Reserveteams für die Rennläufe.
Bei Durchführung in 3 Läufen qualifizieren sich Platz 1 – 15 jeder Zeittrainingsgruppe. Reservefahrer ist die Platzierung 16 aus jeder Zeittrainingsgruppe. Die Reservefahrer kommen folgender Reihen-folge zu Einsatz: z.B. 1. Reservefahrer Platz 16 der Gruppe A, 2. Reservefahrer Platz 16 der Gruppe B. 3.

Reservefahrer Platz 16 der Gruppe C. Der Reservefahrer der erst genannten Gruppe hat immer Vorrang.
In der Seitenwagenklasse ist bei Durchführung in 3 Läufen ein Zeittraining von 20 Minuten vorgeschrieben.

6. Durchführung

Die Zeittrainings und Wertungsläufe müssen in den DM-Klassen am selben Veranstaltungstag durchgeführt werden. Diese Regelung gilt nicht für die Int. Deutsche Motocross-Meisterschaft (ADAC MX Masters). Für die Klassen Quad und Seitenwagen kann vom DMSB bzw. Serienorganisator eine Ausnahmegenehmigung erteilt werden.

6.1 Deutsche Motocross-Junioren-Meisterschaft 250, -Open

Durchgeführt werden bei jeder Veranstaltung zwei Wertungsläufe über jeweils *25* Minuten plus 2 Runden. Zwischen den beiden Läufen ist in der Klasse 250 und Open ein Abstand von mindestens 75 Minuten. Wenn sich bei einem Lauf zur Deutschen Motocross- Meisterschaft Open mehr als 15 Fahrer nicht für die zwei Läufe qualifizieren (ohne die 2 Reservefahrer), wird für diese ein Sonderlauf von *15* Minuten plus 2 Runden durchgeführt. Die Startaufstellung erfolgt nach der Platzierung im Zeittraining. Die Pause beginnt, nachdem der erstplatzierte Fahrer die Ziellinie überfahren hat.

6.2 Deutsche Motocross Meisterschaft Damen, DMSB-Motocross-Pokal Open, -Damen

Durchgeführt werden bei jeder Veranstaltung zwei Wertungsläufe über jeweils 20 Minuten plus 2 Runden. Zwischen den beiden Läufen ist ein Abstand von mindestens 60 Minuten vorgeschrieben. Die Startaufstellung erfolgt nach der Platzierung im Zeittraining. Die Pause beginnt, nachdem der erstplatzierte Fahrer die Ziellinie überfahren hat.

6.3 Deutsche Motocross Meisterschaft Seitenwagen / Pokal Seitenwagen

Durchgeführt werden können die Rennen in zwei oder drei Wertungsläufen über jeweils 25 Minuten plus 2 Runden. Maßgebend dafür ist das Nennergebnis zum Nennschluss. Bis 36 Teams können 2 Wertungs-läufe, ab 37 bis xx Teams können drei Wertungsläufe über jeweils 25 Minuten plus 2 Runden durchgeführt werden. Die Durchführungsvariante wird nach der Starterzahl am Nennungsschluss vom Veranstalter entschieden. Eine Änderung dieser Austragungsbestimmung durch etwaige Teilnehmerabsagen oder Nachnennungen kann mit einer Ausführungsbestimmung durch den Pflichtsportkommissar bis 1 Tag vor der Veranstaltung erfolgen.
Zwischen den beiden Läufen ist in der Klasse Seitenwagen ein Abstand von mindestens 90 Minuten vorgeschrieben. Die Startaufstellung erfolgt nach der Platzierung im Zeittraining. Die Pause beginnt, nachdem der erstplatzierte Fahrer die Ziellinie überfahren hat. Bei der Durchführung in drei Wertungsläufen finden die Wertungsläufe in folgender Reihenfolge der ausgelosten Zeittrainingsgruppen statt.
1. Wertungslauf: Gruppe A – Gruppe B
2. Wertungslauf: Gruppe B – Gruppe C
3. Wertungslauf: Gruppe C – Gruppe A

6.4 Deutsche Motocross-Meisterschaft Quad

Durchgeführt werden bei jeder Veranstaltung zwei Wertungsläufe über jeweils 25 Minuten plus 2 Runden. Zwischen den beiden Läufen ein Abstand von mindestens 90 Minuten vorgeschrieben. Die Startaufstellung erfolgt nach der Platzierung im Zeittraining. Die Pause beginnt, nachdem der erstplatzierte Fahrer die Ziellinie überfahren hat.

7. Wertung Solo & Quad

Unabhängig von der Tageswertung erhalten die in Wertung an einem der Prädikat-Wettbewerbe teilnehmenden Fahrer bei jeder Veranstaltung unter Berücksichtigung der Platzierung im Lauf / den Läufen nachstehende Prädikatpunkte

Platz	Punkte	Platz	Punkte	Platz	Punkte	Platz	Punkte
1	25	6	15	11	10	16	5
2	22	7	14	12	9	17	4
3	20	8	13	13	8	18	3
4	18	9	12	14	7	19	2
5	16	10	11	15	6	20	1

Wird eine Prädikatveranstaltung, deren Durchführung laut Prädikatbestimmungen für 2 Wertungsläufe + 2 Runden vorgesehen war, aufgrund der tatsächlichen Starterzahl mit Halbfinale und Finale ausgetragen, so werden bei dieser Veranstaltung für das Finale die doppelte Anzahl der vorgenannten Punkte vergeben.
Bei Punktegleichheit in der Tagesswertung entscheidet die bessere Platzierung im letzten Lauf. Nicht für die Prädikatwertung zugelassene Fahrer bleiben bei der Erstellung des Prädikatsergebnisses unberücksichtigt. evtl. nachfolgende Fahrer rücken auf.

7.1 Wertung Deutsche Motocross Meisterschaft Seitenwagen

Unabhängig von der Tageswertung erhalten die teilnehmenden Seitenwagen-Teams der Prädikatswertung (DM und Pokal) bei jeder Veranstaltung unter Berücksichtigung der Platzierung in den Wertungsläufen Prädikatspunkte wie 7. Hierfür wird eine getrennte Prädikatswertung für die Deutsche Motocross-Meisterschaft Seitenwagen und den DMSB-Motocross-Pokal Seitenwagen erstellt. Bei Punktegleichheit in der Veranstaltungswertung entscheidet die bessere Platzierung in dem Lauf, indem die punktgleichen Gespanne gegeneinander gefahren sind. Nicht für die Prädikatwertung zugelassene Seitenwagen-Teams bleiben bei der Erstellung des Prädikatsergebnisses unberücksichtigt, evtl. nachfolgende Teams rücken auf. Für die Prädikatwertung in der Klasse Seitenwagen Pokal werden die Platzierungen aller B-Lizenz-Fahrer herangezogen.

8. Reisekostenvergütung / Punktgeld / Siegerehrung

Alle Angaben zu Reisekostenvergütung, Punktegeldern, Nenngeldern und Siegerehrungen werden in den jeweiligen Veranstaltungsausschreibung zur Deutschen Motocross Meisterschaft (DMX) veröffentlicht.

9. Titelvergabe

Für die Jahresendwertung werden alle dafür ausgeschriebenen Veranstaltungen gewertet. Der Fahrer/Beifahrer mit der höchsten Gesamtpunktzahl erringt nachfolgende Titel:

Klasse ADAC MX Masters
„Internationaler Deutscher Motocross-Meister *2026*"

Klasse Deutsche Motocross-Meisterschaft-Open
„Deutscher Motocross-Meister Open *2026*"

Klasse Deutsche Motocross-Junioren-Meisterschaft 250
„Deutscher Motocross-Junioren-Meister 250 *2026*"

Klasse Deutsche Motocross-Quad-Meisterschaft
„Deutscher Motocross Quad Meister *2026*“

Klasse Deutsche Motocross-Meisterschaft Seitenwagen
„Deutscher Motocross-Meister Seitenwagen Fahrer *2026*“

„Deutscher Motocross-Meister Seitenwagen Beifahrer *2026*“

Klasse Deutsche Motocross Meisterschaft Damen
„Deutsche Motocross Meisterin *2026*”

Klasse *Deutscher*-Motocross-Pokal
„Sieger Deutscher-Motocross-Pokal 2026“

Klasse *Deutscher*-Motocross-Pokal Damen
„Siegerin Deutscher-Motocross-Pokal 2026“

Klasse *Deutscher*-Motocross-Pokal Seitenwagen 2026
„Sieger Deutscher-Motocross-Pokal Seitenwagen Fahrer 2026“

„Sieger Deutscher-Motocross-Pokal Seitenwagen Beifahrer 2026“

III. BESONDERE MOTORRAD-PRÄDIKATSBESTIMMUNGEN

3. dmsj – Deutsche Jugend Motocross Meisterschaft *2026*

Stand: 07.01.2026 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Die dmsj – deutsche motor sport jugend schreibt die **„dmsj – Deutsche Jugend-Motocross-Meisterschaft 2026“** aus:

Art. 1 – Veranstaltungen

Die Prädikatläufe der Klassen sind aus dem Motorradsport-Terminkalender bzw. den ergänzenden Termin-Veröffentlichungen der/s dmsj/DMSB ersichtlich. Bei Ausfall einer Veranstaltung behält sich der DMSB vor, eine Ersatzveranstaltung zu benennen.

Art. 2 – Teilnehmer, *Lizenzen, Klassen,* Nennungen und Strafen

Die **dmsj – Deutsche Jugend-Motocross-Meisterschaft *2026*** wird in den Klassen 125 ccm, 85 ccm, 65 ccm und 50 ccm Europa-offen ausgeschrieben. Der DMSB behält sich vor einen Pflichtkommissar zu benennen.

Art. 2.1 Klassen

Klasse 125 ccm
Teilnahme- und wertungsberechtigt sind Fahrer *von 13 bis 18 Jahre (Jahrgangsregelung),* die im Besitz einer B- oder J-Lizenz des DMSB sind.
Teilnahmeberechtigt, aber nicht wertungsberechtigt sind Fahrer im Alter von 13 bis 18 Jahren, die im Besitz einer C-Lizenz des DMSB oder einer Lizenz und Startgenehmigung einer anderen, der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation) sind.

Klasse 85 ccm
Teilnahme- und wertungsberechtigt sind Fahrer *von 10 bis 15 Jahre (Jahrgangsregelung)*, die im Besitz einer B- oder J-Lizenz des DMSB sind.

Teilnahmeberechtigt, aber nicht wertungsberechtigt sind Fahrer im Alter von 10 bis 15 Jahren, die im Besitz einer C-Lizenz des DMSB oder einer Lizenz und Startgenehmigung einer anderen, der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation) sind.

Klasse 65 ccm
Teilnahme- und wertungsberechtigt sind Fahrer *von 8 bis 12 Jahre (Jahrgangsregelung),* die im Besitz einer B- oder J-Lizenz des DMSB sind.
Teilnahmeberechtigt, aber nicht wertungsberechtigt sind Fahrer im Alter von 8 bis 12 Jahren, die im Besitz einer C-Lizenz des DMSB oder einer Lizenz und Startgenehmigung einer anderen, der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation) sind.

Klasse 50 ccm
Teilnahme- und wertungsberechtigt sind Fahrer ab 6 Jahren (Stichtagsregelung) bis 9 Jahre (Jahrgangsregelung), die im Besitz einer B- oder J-Lizenz des DMSB sind.
Teilnahmeberechtigt, aber nicht wertungsberechtigt sind Fahrer ab 6 Jahren (Stichtagsregelung) bis 9 Jahre (Jahrgangsregelung), die im Besitz einer C-Lizenz des DMSB oder einer Lizenz und Startgenehmigung einer anderen, der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation) sind.

Art. 2.2 Nennungen

Alle Starter mit B/J-Lizenz des DMSB werden für die dmsj – Deutsche Jugend-Motocross Meisterschaft gewertet. Eine separate Einschreibung in die Meisterschaft ist nicht erforderlich.
Die Veranstalter sind verpflichtet, vorrangig alle form- und fristgerecht eingegangenen Nennungen von DMSB-Lizenznehmern zu bestätigen, soweit das Nennungsergebnis die gemäß Streckenabnahmeprotokoll zugelassene Starterzahl nicht um mehr als 100% überschreitet.

Der Promotor / Veranstalter ist berechtigt, ggf. die Teilnehmerzahl zu beschränken bzw. Nennungen mit Angabe von Gründen abzulehnen. Der Promotor / Veranstalter bestätigt nach Nennungsschluss die eingegangenen Nennungen und entscheidet in diesem Zusammenhang über deren Annahme oder Ablehnung. Teilnehmer, die im selben Jahr bereits an einer Veranstaltung zur dmsj - Deutsche Jugend-Motocross-Meisterschaft teilgenommen haben und im Meisterschaftsstand aufgeführt sind, haben immer Vorrang und dürfen nur mit Zustimmung des Promoters abgelehnt werden. Nach Nennschluss veröffentlicht der Promotor / Veranstalter eine Liste mit den genannten und zugelassenen Teilnehmern der jeweiligen Klasse.

Bei Ablehnung von Nennungen behält sich die dmsj ein Einspruchsrecht vor.

Außerhalb der Prädikatwertung können Fahrer teilnehmen, die im Besitz einer C-Lizenz des DMSB oder einer Lizenz und Startgenehmigung einer anderen, der FIM/FIM Europe angeschlossenen Motorsport-Föderation sind, sofern keine fristgerechten Nennungen wertungsberechtigter Fahrer abgelehnt wurden. Neben der Lizenz ist von Lizenznehmern anderer Föderationen eine für die Veranstaltung gültige Startgenehmigung vorzulegen, diese kann ggf. auch auf der Lizenz aufgedruckt sein.

Art. 2.3 Strafen

Bei Verstößen gegen die vorliegenden Bestimmungen, das Technische Reglement, Sonderbestimmungen, bei Unsportlichkeit, insbesondere unsportlicher Fahrweise wird der Strafenkatalog gemäß Punkt 11 des DMSB-Motocross-Reglements angewandt. Dieser dient als Orientierungshilfe. Die Strafen können nach Ermessen der Rennleiter bzw. Sportkommissare und je nach Situation geändert oder angepasst werden. Unabhängig von diesem Strafenkatalog können auch Verstöße, die hier nicht explizit aufgeführt sind, geahndet werden. Dem Rennleiter bzw. den Sportkommissaren stehen alle Sanktionsmöglichkeiten des DMSB zur Verfügung.

Art. 3 – Dauerstartnummern

Dauerstartnummern für die Klassen werden vom DMSB vergeben. Infos dazu werden auf www.adac-motorsport.de/deutsche-motocross-meisterschaft veröffentlicht. Teilnehmer der Europameisterschaften dürfen mit den Farben der jeweiligen Startnummern-Hintergründe und Startnummern teilnehmen.

Art. 4 – Technische Bestimmungen / Technische Abnahme

Klasse 125 ccm
Zugelassen sind Motorräder über 100 ccm bis 125ccm mit 2-Takt Motoren, die den Techn. Bestimmungen der FIM / des DMSB entsprechen müssen.

Klasse 85 ccm
Zugelassen sind Motorräder über 65 ccm bis 85ccm mit 2-Takt Motoren (Groß- od. Kleinrad), die den Techn. Bestimmungen der FIM /des DMSB entsprechen müssen. Ein Start mit einem modifizierten 65ccm Motorrad in der 85ccm Klasse ist nicht erlaubt.

Klasse 65 ccm

Zugelassen sind in der Klasse 65ccm Motorräder über 50 ccm bis 65ccm mit 2-Takt Motoren, die den Techn. Bestimmungen der FIM / des DMSB entsprechen müssen.

Klasse 50 ccm
Zugelassen sind in der Klasse 50ccm Motorräder bis 50 ccm mit 2-Takt Motoren und Elektromotorräder bis *max. 5kW* der Klasse A: (60V DC & 30V AC (rms) (pulsierend DC < 60V)), die den Techn. Bestimmungen der FIM / des DMSB entsprechen müssen.

Die Fahrerausrüstung muss ergänzend der Vorschriften gemäß Pkt. 5 des DMSB-Motocross-Reglement Hose, Jersey, Stiefel, handelsüblicher Brust-, Rücken-, Schulter-, Ellenbogen- und Knieschutz enthalten sowie die technischen Bestimmungen des DMSB erfüllen. Im Übrigen gelten die Festlegungen gemäß Pkt. 4 des DMSB-Motocross-Reglement.

Art. 5 – Training / Qualifikation / Startaufstellung

Das Training muss gemäß Pkt. 7.1 des DMSB-Motocross-Reglement erfolgen. Vorgeschrieben ist sowohl ein freies Training als auch ein Zeittraining von jeweils 20 Minuten für die Klassen 125 ccm, 85ccm und 15 Minuten für die Klasse 65ccm, 50ccm.
Zwischen dem freien Training und dem Zeittraining bzw. zwischen dem Zeittraining und dem 1. Wertungslauf muss eine Pause von mindestens 60 Minuten liegen.

In allen Freien- und Zeittrainingsabschnitten ergeben sich die maximal zulässigen Starterzahlen aus der Angabe in der Streckenlizenz.

Qualifikation und Startaufstellung für die Wertungsläufe ergibt sich aus Pkt. 8.8 sowie 8.9 bzw. 8.10 des DMSB-Motocross-Reglement.

Art. 6 – Durchführung

Klasse 125 ccm
Gemäß den Punkten 8 und 8.8 des DMSB-Motocross-Reglements sind bei den Veranstaltungen der Klasse 125 ccm zwei Wertungsläufe über jeweils 20 Minuten plus zwei Runden durchzuführen. Sollte die Zahl der Teilnehmer die im Zeittraining zugelassene Zahl überschreiten, sind gemäß Pkt. 8.9 des DMSB-Motocross-Reglements zwei Halbfinalläufe und ein Finale über jeweils 20 Minuten plus zwei Runden durchzuführen.

Klasse 85 ccm
Gemäß den Punkten 8 und 8.8 des DMSB-Motocross-Reglements sind bei den Veranstaltungen der Klasse 85 ccm zwei Wertungsläufe über jeweils 20 Minuten plus zwei Runden durchzuführen. Sollte die Zahl der Teilnehmer die im Zeittraining zugelassene Zahl überschreiten, sind gemäß Pkt. 8.9 des DMSB-Motocross-Reglements zwei Halbfinalläufe und ein Finale über jeweils 20 Minuten plus zwei Runden durchzuführen.

Klasse 65 ccm
Gemäß den Punkten 8 und 8.8 des DMSB-Motocross-Reglements sind bei den Veranstaltungen der Klasse 65 ccm zwei Wertungsläufe über jeweils 12 Minuten plus zwei Runden durchzuführen. Sollte die Zahl der Teilnehmer die im Zeittraining zugelassene Zahl überschreiten, sind gemäß Pkt. 8.9 des DMSB-Motocross-Reglements zwei Halbfinalläufe und ein Finale über jeweils 12 Minuten plus zwei Runden durchzuführen.

Klasse 50 ccm
Gemäß den Punkten 8 und 8.8 des DMSB-Motocross-Reglements sind bei den Veranstaltungen der Klasse 50 ccm zwei Wertungsläufe über jeweils 8 Minuten plus eine Runde durchzuführen. Sollte die Zahl der Teilnehmer die im Zeittraining zugelassene Zahl überschreiten, sind gemäß Pkt. 8.9 des DMSB-Motocross-Reglements zwei Halbfinalläufe und ein Finale über jeweils 8 Minuten plus eine Runde durchzuführen.

Zwischen den beiden Läufen ist ein Abstand von mindestens 60 Minuten einzuhalten.

Vor Beginn jedes Wertungslaufes ist eine Besichtigungsrunde durchzuführen. Bei extremer Witterung kann auf Entscheidung des Rennleiters von der Besichtigungsrunde abgesehen werden.
Die Teilnahme an dieser Besichtigungsrunde ist Pflicht. Fahrer, die daran nicht teilnehmen, werden zum Start dieses Wertungslaufes nicht zugelassen.

Art. 7 – Punktgeld/ Ehrenpreise

Alle Angaben zu Reisekostenvergütung, Punktegeldern, Nenngeldern und Siegerehrungen werden in der jeweiligen Veranstaltungsausschreibung zur Deutschen Motocross Meisterschaft (DMX) veröffentlicht.

Art. 8 – Wertung / Qualifikation / Prädikatswertung

Auf Grundlage der Tageswertung erhalten bei jeder Veranstaltung unter Berücksichtigung der Platzierung in den Wertungsläufen nachstehende Prädikatpunkte:

Platz	Punkte	Platz	Punkte	Platz	Punkte	Platz	Punkte
1	25	6	15	11	10	16	5
2	22	7	14	12	9	17	4
3	20	8	13	13	8	18	3
4	18	9	12	14	7	19	2
5	16	10	11	15	6	20	1

Wenn die Veranstaltung aufgrund der Teilnehmerzahl mit zwei Halbfinalläufen und ein Finale (gemäß Pkt. 8.9) durchgeführt wird, erhält der Teilnehmer für dieses Finale die doppelte Anzahl der in Art. 8 genannten Prädikatspunkte, um den Gesamtwert der Veranstaltung beizubehalten.

Bei Punktegleichheit in der Veranstaltungswertung entscheidet die bessere Platzierung im letzten Lauf. Bei Punktgleichheit in der Jahresendwertung entscheidet die Mehrheit der besseren Plätze. Wenn dann immer noch Gleichstand besteht, entscheiden die Wertungspunkte im letzten, vorletzten, drittletzten usw. Lauf.

Muss bei einer Veranstaltung ein Lauf gekürzt oder vorzeitig abgebrochen werden, so wird der Lauf nur gewertet, wenn zum Zeitpunkt des Abbruches mindestens 50% der ursprünglich festgelegten Laufzeit abgelaufen war. Bei einem Abbruch nach Ablauf von 50% ist das Ergebnis entsprechend den für die volle Laufzeit geltenden Festlegungen zu erstellen. Zugrunde gelegt werden dann jedoch die Platzierungen der Fahrer am Ende der dem Abbruch vorangegangenen Runde. Wird ein solcher Lauf zu einem früheren Zeitpunkt abgebrochen, so wird er für null und nichtig erklärt und sollte, wenn möglich, neu gestartet werden. Der Restart erfolgt – ausgenommen bei Abbruch aufgrund eines Fehlstarts – frühestens 30 Minuten nach Abbruch. Der genaue Zeitpunkt ist bekannt zu geben. Ist ein Restart nicht möglich, so wird der betr. Lauf ersatzlos gestrichen.

Art. 9 – Titel

Der Endstand der **dmsj – Deutsche Jugend-Motocross-Meisterschaft 2026** ergibt sich aus Addition der errungenen Meisterschaftspunkte bei den Veranstaltungen. Der Fahrer mit der höchsten Gesamtpunktzahl erringt den Titel:

„dmsj – Deutscher Jugend-Motocross-Meister Klasse 125ccm *2026*“

bzw.

„dmsj – Deutscher Jugend-Motocross-Meister Klasse 85ccm *2026*”

bzw.

„dmsj – Deutscher Jugend-Motocross-Meister Klasse 65ccm *2026*“

bzw.

„dmsj – Deutscher Jugend-Motocross-Meister Klasse 50ccm *2026*“

In allen Prädikatklassen ergibt sich die weitere Platzierung aus der Höhe der insgesamt erreichten Meisterschaftspunkte.

DMSB-Trial-Prädikatsbestimmungen 2026

Stand: 27.11.2025 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

1. Allgemein

Grundlage dieser Prädikatsbestimmungen ist das Trial-Reglement des DMSB.
Die verschiedenen DMSB-Trial-Prädikate werden für einen offenen Teilnehmerkreis ausgeschrieben (Ausnahme Klasse 1F: weibliches Geschlecht). Die Veranstaltungen sind mind. National auszuschreiben.

2. Teilnehmer *und Lizenzen*, Klasseneinteilung und Startnummern

1. *Teilnahme- und wertungsberechtigt sind Fahrer, die im Besitz einer A-Lizenz, B-Lizenz oder J-Lizenz des DMSB sind, gemäß der in der jeweiligen Klasse festgelegten Lizenzen.*

2. *Teilnahmeberechtigt, aber nicht wertungsberechtigt sind Fahrer, die im Besitz einer C-Lizenz oder V-Lizenz des DMSB sind, sowie Fahrer, die im Besitz einer Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation) sind, gemäß der in der jeweiligen Klasse festgelegten Lizenzen.*

3. *Nennungen von in Wertung teilnehmenden Fahrern werden bevorzugt, wenn diese form- und fristgerecht genannt haben.* Nennungen von nicht in Wertung teilnehmenden Fahrern werden nur bestätigt, wenn keine gültigen Nennungen wertungsberechtigter Fahrer abgelehnt wurden.

4. Fahrer, die im Laufe der Saison bereits Wertungspunkte in einer Prädikatsklasse erhalten haben, können in eine leistungsmäßig nachgeordnete Klasse wechseln, erhalten in dieser Klasse aber keine Wertungspunkte.

5. Der Wechsel in einen leistungsmäßig höher eingestuften Prädikat-Wettbewerb ist jederzeit möglich.

6. Jeder Fahrer erhält beim ersten Start für die gesamte Saison eine Start-Brust-/Rückennummer, die bei jeder Veranstaltung getragen werden muss. Nach dem letzten Lauf muss diese zurückgegeben werden.

7. Bei Veranstaltungen auf öffentlichem Gelände muss der Fahrer einen dem Hubraum entsprechenden Führerschein vorlegen.

8. Folgende Klassen werden ausgeschrieben:

   Klasse 1 - Deutsche Trial-Meisterschaft
   ab Jahrgang 2011 und älter mit A-/V-Lizenz
   Gelber Untergrund / schwarze oder weiße Ziffern, Startnummern 1-99

   Klasse 1F - Deutsche Frauen-Trial-Meisterschaft
   Fahrerinnen ab Jahrgang 2012 und älter mit A-/B-/V-Lizenz
   Pinkfarbener Untergrund schwarze Ziffern, Startnummern 101-199

   Klasse 2 – *Deutscher* Trial-Cup
   ab Jahrgang 2012 und älter mit A-/B-/J-/C-/V-Lizenz
   Weißer Untergrund / schwarze Ziffern, Startnummern 200-299

   Klasse 3 - *Deutscher* Trial-Pokal
   ab Jahrgang 2012 und älter mit A-/B-/J-/C-/V-Lizenz
   Fahrer unter 18 Jahren (Stichtagsregelung) mit einem Motorrad bis max. 125 ccm
   Blauer Untergrund / schwarze oder weiße Ziffern, Startnummern 300-399

   Klasse 4 - *Deutscher* Trial-Senioren-Pokal (Ü40)
   Fahrer ab Jahrgang 1986 und älter mit A-/B-/C-/V-Lizenz

Roter Untergrund / schwarze oder weiße Ziffern, Startnummern 400-499

Klasse 5 - *Deutscher* Trial-Ü50-Senioren-Pokal
Fahrer ab Jahrgang 1976 und älter mit A-/B-/C-/V-Lizenz
Grüner Untergrund / schwarze oder weiße Ziffern, Startnummern 500-599

3. Auf- und Abstiegsregelung

3.1 Aufstieg

3.1.1
Fahrer der Klasse 2, die im vorangegangenen Jahr durchschnittlich pro Teilnahme in Wertung 60 oder mehr Wertungspunkte erzielten, müssen in die Klasse 1 aufsteigen. Ausgenommen davon sind Fahrer, die schon in der Klasse 1 gefahren und abgestiegen sind. Ihnen ist der erneute Aufstieg freigestellt. Fahrern aus dem Jahrgang 2010 oder jünger ist es freigestellt, in die Klasse 1 aufzusteigen oder ein weiteres Jahr wertungsberechtigt in der Klasse 2 zu starten.

3.1.2
Fahrer der Klasse 3, die im vorangegangenen Jahr durchschnittlich pro Teilnahme in Wertung 60 oder mehr Wertungspunkte erzielten, müssen im darauffolgenden Jahr in die Klasse 2 aufsteigen.

3.1.3
Fahrer ab Jahrgang 1986 und älter, müssen nicht aufsteigen.

3.1.4
Fahrer, die in die nächsthöhere Klasse aufsteigen müssten, dies jedoch nicht wollen, können in der bisherigen Klasse verbleiben, werden jedoch für 1 Jahr nur für die Tageswertung gewertet. Davon ausgenommen sind nur Fahrer der Klasse 2, die erneut in die Klasse 1 aufsteigen müssen.

3.2. Abstieg

3.2.1
Fahrer, die im vorangegangenen Jahr durchschnittlich pro Teilnahme in Wertung 30 oder weniger Wertungspunkte in den Klassen 1 bzw. 2 erzielten, können im darauffolgenden Jahr in die nächstniedrigere Klasse absteigen.

4. Fahrerlager

Das Fahrerlager muss:
- über ausreichend Platz verfügen
- über freie Zufahrts- und Fahrwege verfügen, damit Fahrzeuge zu jeder Zeit das Fahrerlager verlassen können;
- über ein „schwarzes Brett“ (und/ „virtueller Aushang“) verfügen.

Das Fahrerlager sollte:
- über geeignete sanitäre Einrichtungen, inkl. Toiletten und Duschmöglichkeiten verfügen;
- zentrale Trinkwasserentnahmestelle bieten
- einen Waschplatz für Motorräder bieten (z. B. in einer nahegelegenen Tankstelle oder Werkstatt).

5. Sektions- und Rundenzahl

Bei jedem Prädikatlauf müssen folgende Anzahlen von Sektionen für jede Klasse gefahren werden:
2 Runden 15 - 18 Sektionen
oder
3 Runden 10 - 12 Sektionen

Für die Klasse 1F und Klasse 4 setzen sich die Sektionen wie folgt zusammen:

Bei Veranstaltungen bis max. 3 Runden mit 10-12 Sektionen:
Mind. 4 x Sektionen Klasse 5
Übrige Sektionen können vom Veranstalter zwischen Klasse 3 und Klasse 5 frei gewählt werden

Bei Veranstaltungen bis max. 2 Runden mit 15-18 Sektionen:
Mind. 6 x Sektionen Klasse 5
Übrige Sektionen können vom Veranstalter zwischen Klasse 3 und Klasse 5 frei gewählt werden

Anmerkung: Abweichungen zum Veranstaltungsformat sind grundsätzlich möglich, bedürfen aber der Zustimmung des DMSB bzw. Promotors.

Der Veranstalter hat die Möglichkeit, in Fahrerlagernähe ein Finale für die Klasse 1 und Klasse 1F am Samstagabend im Anschluss an den Wettbewerb auszuschreiben.
Für Veranstaltungen mit Finale gilt für die Klassen 1 + 1F:
2 Runden - 3 Sektionen
Für das Finale erfolgt eine separate Wertung. Die Wertungspunkte werden zum Meisterschaftsstand hinzugefügt.

6. Start

Der Start erfolgt einzeln im Abstand von 1 Minute bei folgender Startfolge:
1. Klasse 5
2. Klasse 4
3. Klasse 3
4. Klasse 2
5. Klasse 1F
6. Klasse 1

Sollten vom Veranstalter zusätzlich die Klassen 6 (Open-Klasse) *und 6F (Ladies-Open)* ausgeschrieben werden, starten diese vor den Prädikatsklassen *(Klasse 6, dann Klasse 6F).*

Bei Aufteilung der Klassen in zwei Startgruppen können zwei Fahrer gleichzeitig im Abstand von einer Minute starten, wenn:

- unterschiedliche Sektionen gefahren werden

oder

- innerhalb der Runde an verschiedenen Sektionen begonnen wird.

Der Veranstalter hat dafür Sorge zu tragen, dass in diesen Fällen der Start klassenweise in Abhängigkeit der Starterzahl ausgewogen erfolgt. Die Startfolge wird am Vorabend der Veranstaltung für alle Klassen ausgelost.

Findet ein Finale statt, so ergibt sich die Startreihenfolge aus dem Ergebnis der jeweiligen Tageswertung. Der Sieger startet an Sektion 1, Der Zweitplatzierte an Sektion 2, der Drittplatzierte an Sektion 3, der Vierplatzierte an Sektion 1, etc. Der Start zum Finale erfolgt zeitgleich an den drei Sektionen.

7. Fahrzeit

Die Fahrzeit richtet sich nach Artikel 8 des DMSB-Trial-Reglements. Die Individualfahrzeit für jeden Fahrer kann durch den Fahrtleiter, in Absprache mit dem Sportkommissar aus besonderen Gründen um bis zu eine Stunde verlängert werden.

Die Fahrzeit für das Finale beträgt eine Stunde.

8. Dokumentation der Strafpunkte

Bei Prädikat-Wettbewerben sind Punktekarten zu verwenden. Eine elektronische Übertragung der Strafpunkte dient lediglich zur Veranschaulichung der Live-Ergebnisse für Teilnehmer, Zuschauer und Interessierte.

9. Wertung

Die Punktvergabe für die in Wertung an einem der Prädikat-Wettbewerbe teilnehmenden Fahrer erfolgt in folgender Abstufung:

Platz	Punkte	Platz	Punkte	Platz	Punkte
1	100	12	22	23	5
2	85	13	20	24	4
3	70	14	18	25	3
4	60	15	16	26	2
5	55	16	14	27	1
6	50	17	12	28	1
7	45	18	10	29	1
8	40	19	9	30	1
9	35	20	8	31	1
10	30	21	7	32	1
11	25	22	6	etc.	etc.

Die Punktvergabe im Finale erfolgt in folgender Abstufung:

Platz	Punkte	Platz	Punkte	Platz	Punkte
1	20	6	10	11	5
2	17	7	9	12	4
3	15	8	8	13	3
4	13	9	7	14	2
5	11	10	6	15	1

Ab Platz 16: 0 Punkte

Außerhalb der Prädikatwertung teilnehmende Fahrer bleiben bei der Erstellung des Wertungsergebnisses unberücksichtigt. Nachfolgende Fahrer rücken auf.

10. Siegerehrung

Innerhalb jeder Klasse werden mindestens für die ersten drei Fahrer entsprechende Ehrenpreise (keine Sachpreise) vergeben. Die zusätzlich mögliche Vergabe von Sachpreisen bleibt von dieser Festlegung unberührt.

11. Titelvergabe

Für die Jahresendwertung werden alle dafür ausgeschriebenen Veranstaltungen gewertet.
Der Fahrer / die Fahrerin mit der höchsten Gesamtpunktzahl erringt nachfolgende Titel:

Klasse 1
„Deutscher Trial-Meister 2026"

Klasse 1F
„Deutsche Trial-Meisterin 2026"

Klasse 2
„Sieger *Deutscher* Trial-Cup 2026"

Klasse 3
„Sieger *Deutscher* Trial-Pokal 2026"

Klasse 4
„Sieger *Deutscher* Trial-Senioren-Pokal 2026"

Klasse 5
„Sieger *Deutscher* Trial-Ü50-Senioren-Pokal 2026"

Deutscher Hallen-Trial-Pokal 2026

Stand: 27.11.2025 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

1. Allgemein

Grundlage dieser Prädikatsbestimmungen ist das DMSB-Trial-Reglement.
Der DMSB-Hallen-Trial-Pokal wird mind. Europaoffen ausgeschrieben. Die Charakteristik dieser Hallen-Veranstaltungen ist darin begründet, dass die Sektionen „künstlich“ erbaut werden (Naturmaterialien sind zu empfehlen), die Teilnehmer fest benannt sind sowie eine gesonderte Bewertung mit Strafpunkten erfolgt.

2. Klasseneinteilung / Technische Festlegungen

Ausgeschrieben wird eine Klasse ohne Hubraumbeschränkung. Eine Zulassung der Motorräder zum öffentlichen Straßenverkehr sowie die damit verbundene Ausrüstung der Motorräder ist nicht erforderlich.
Im Falle eines technischen Defektes dürfen die Fahrer das Motorrad wechseln. Die Bedingungen für die Durchführung von Reparaturen sind in der Ausschreibung festgelegt.

3. Teilnehmer *und Lizenzen*

1. *Teilnahme- und wertungsberechtigt sind eingeschriebene Fahrer, die im Besitz einer A-Lizenz des DMSB sind.*

2. *Teilnahmeberechtigt, aber nicht wertungsberechtigt sind Fahrer, die im Besitz V-Lizenz des DMSB sind, sowie Fahrer, die im Besitz einer Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation) sind.*

3. Die Fahrer müssen sich zur Teilnahme in Wertung form- und fristgerecht einschreiben (Online-Einschreibung).

4. Für alle zur Prädikatserie zählenden Veranstaltungen werden folgende 4 Fahrer nominiert:
    1. drei Fahrer nach Platzierung der Deutschen Trial-Meisterschaft des Vorjahres
    2. der Hallen-Trial-Sieger des Vorjahres

5. Im Falle eines Verzichts oder einer Doppelnominierung rücken die nachfolgenden Fahrer der Deutschen Trial-Meisterschaft des Vorjahres auf (gilt nicht für die Hallen-Trial-Meisterschaft des Vorjahres).

6. Alle weiteren Startplätze für die jeweilige Veranstaltung werden vom betreffenden Veranstalter vergeben.

4. Fahrerbesprechung

Vor der Veranstaltung findet eine Fahrerbesprechung mit anschließender Sektionsbesichtigung statt.

5. Ausrichtung der Veranstaltung

Nachstehende Detailfestlegungen liegen in der Entscheidung des Veranstalters. Welche dieser Festlegungen Gültigkeit haben, ist in der Ausschreibung geregelt:
1. Die Veranstaltung besteht – abhängig von der Starterzahl – aus einer oder mehreren Qualifikations-runden sowie einen Endlauf
2. Zum Endlauf sind 4 Fahrer zugelassen
3. Ein „Hoffnungslauf“ für nicht für den Endlauf qualifizierte Fahrer kann durchgeführt werden.
4. Die Startreihenfolge wird entweder unter allen Fahrern oder einzelnen Fahrergruppen ausgelost.
5. Die Fahrer werden entweder einzeln oder gruppenweise gesetzt.

6. Die Fahrzeit kann entweder pro Sektion oder pro Runde festgelegt werden
   6.1. Wird eine Fahrzeit für eine Sektion vorgegeben, dürfen die Sektionen von 2 oder 3 Fahrern nach-einander gefahren werden.
   6.2. Wird eine Fahrzeit für eine Runde vorgegeben, muss die gesamte Runde von einem Fahrer allein gefahren werden.

6. Sektions- und Rundenzahl

Für den Vor- bzw. Endlauf sind mindestens 5 Sektionen + 1 Parallelsektion vorgeschrieben. Die Anzahl der Sektionen im Hoffnungslauf, deren Fahrspuren nicht dieselben wie im Endlauf sein dürfen, ist den Veranstaltern freigestellt, müssen aber in der Ausschreibung festgelegt werden. Die Sektionen dürfen von Runde zu Runde verändert werden. Werden Sektionen für die folgende(n) Runde(n) verändert, muss das bei der Fahrerbesprechung bekannt gegeben werden.

7. Strafpunkte / Definition

Durchfahren ohne Fuß oder Anlehnen	0 Strafpunkte
Ein Fehler (Fuß oder Anlehnen)	1 Strafpunkt
Zwei Fehler (Fuß oder Anlehnen)	2 Strafpunkte
Drei Fehler (Fuß oder Anlehnen)	3 Strafpunkte
Mehr als drei Fehler (Fuß oder Anlehnen)	5 Strafpunkte

Definition „Fuß“ oder „Anlehnen“
Berühren des Bodens oder Abstützen / Anlehnen an ein Hindernis, mit irgendeinem Teil des Körpers oder des Motorrades (mit Ausnahme der Reifen und des Unterbodenschutzes), gleichgültig ob sich das Motorrad vorwärts bewegt oder nicht.

Scheitern in der Sektion	5 Strafpunkte

8. Zeitstrafpunkte

Die Überschreitung der vorgegebenen Fahrzeit (pro Sektion oder pro Runde) wird mit einem Strafpunkt je angefangene 30 Sekunden gewertet.

9. Strafpunkte in der Parallelsektion

In der Parallelsektion fahren zwei Fahrer in identischen Fahrspuren gegeneinander. Die Wertung ist wie folgt:

1. Strafpunkte werden für jeden Fahrer nach dem Reglement vergeben.
2. Der Fahrer, der die Sektion als Zweiter beendet, bekommt zusätzlich einen Strafpunkt
3. Kommen beide Fahrer zur gleichen Zeit, mit der gleichen Fehlerzahl an, wird die Sektion wiederholt.
4. Kommen beide Fahrer zur gleichen Zeit, mit unterschiedlicher Fehlerzahl an, erhält kein Fahrer einen zusätzlichen Strafpunkt.
5. Erhalten beide Fahrer in dieser Sektion 5 Strafpunkte, erhält kein Fahrer einen zusätzlichen Strafpunkt.
6. Wird eine Parallelsektion zum weiteren Ablauf der Fahrfolge herangezogen, ist der Fahrer Sieger, der die Sektion mit den wenigsten Strafpunkten beendet hat.
7. Scheitern beide Fahrer in der Sektion ist der Fahrer Sieger, der sie am weitesten bewältigt hat.
8. Scheitern beide Fahrer an der gleichen Stelle, entscheidet das Los über die weitere Fahrfolge.
9. In jeder Sektion dürfen maximal (Strafpunkte plus Zeitstrafpunkte) 5 Strafpunkte vergeben werden.

10. Wertung

Bei Durchführung einer Veranstaltung in mehreren Runden (z. B. Vorlauf, Hoffnungslauf und/oder Endlauf) wird jede Runde getrennt gewertet. Der Fahrer mit der niedrigsten Strafpunktzahl im Endlauf ist Sieger, die weitere Platzierung ergibt sich sinngemäß.

1. Bei Punktgleichheit zwischen den beiden erst platzierten Fahrern, in welcher Runde auch immer, müssen diese Fahrer eine zusätzliche Sektion fahren, die ausgelost wird.
2. Wird die Sektion von beiden Fahrern mit 0 Punkten bewältigt, wird eine weitere Sektion gefahren. Die Startreihenfolge wird geändert.
3. Haben beide Fahrer am Ende der Sektion die gleiche Punktzahl (d.h. mehr als 0 Punkte), ist der Fahrer Sieger, der die Sektion am weitesten fehlerfrei bewältigt hat.
4. besteht immer noch Punktgleichheit, da beide den Strafpunkt an gleicher Stelle der Sektion erhielten, wird eine weitere Sektion gefahren.
5. Bei Punktgleichheit ab dem drittplatzierten Fahrer wird die größere Anzahl der 0,1,2,3er Sektionen gewertet. Besteht dann immer noch Punktgleichheit, wird die schnellere Fahrzeit in der Parallelsektion zur Wertung herangezogen.

Platz	Punkte	Platz	Punkte	Platz	Punkte
1	20	6	10	11	5
2	17	7	9	12	4
3	15	8	8	13	3
4	13	9	7	14	2
5	11	10	6	15	1

11. Titelvergabe

Der Fahrer, der die höchste Gesamtpunktzahl erreicht hat, erringt den Titel

"Sieger *Deutscher* Hallen-Trial-Pokal 2026"

dmsj- Deutsche Jugend-Trial-Meisterschaft 2026

Stand: 27.11.2025 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Die dmsj – deutsche motor sport jugend schreibt die „**dmsj – Deutsche Jugend-Trial-Meisterschaft 2026**“ aus:

Art. 1 Veranstaltungen

Alle Trial-Veranstaltungen im Regelungsbereich der dmsj sind nach den Bestimmungen des DMSB durchzuführen. Soweit in den dmsj-Prädikatsbestimmungen nicht geregelt, gelten die Bestimmungen des DMSB.

Die Prädikat-Wettbewerbe werden im Rahmen von zwei Doppel-Veranstaltungen ausgetragen. Die Veranstaltungen dürfen nur auf nicht öffentlichen Geländen stattfinden.

Art. 2 Teilnehmer *und Lizenzen*

Teilnahme- und wertungsberechtigt sind Fahrer von 8 bis 18 Jahre, die im Besitz einer Lizenz des DMSB sind, gemäß der in der jeweiligen Klasse festgelegten Lizenzen.

(Bei der angegebenen Altersangabe gilt für das Minimalalter die Stichtagsregelung, für das Maximalalter die Jahrgangsregelung.)

Nicht teilnahmeberechtigt sind Fahrer, die bei DMSB-Prädikat-Wettbewerben in der Klasse 1 starten.

Alle Teilnehmer für die verschiedenen Prädikat-Wettbewerbe werden von den Trägerverbänden des DMSB sowie dem ADMV spätestens 6 Wochen vor der Veranstaltung nominiert.

Die Zuordnung zu den einzelnen Leistungsklassen erfolgt unter Berücksichtigung der Kriterien dieser Verbände für die unterschiedlichen Leistungsklassen:

Klasse 2 = Deutsche Jugend-Trial-Meisterschaft
Fahrer mit DMSB A/B/J-Lizenz
Startnummernfarbe: Weißer Untergrund / schwarze Zahlen

Klasse 3 = Deutscher Jugend-Trial-Cup
Fahrer mit DMSB A/B/J-Lizenz.
Startnummernfarbe: Blauer Untergrund / weiße Zahlen

Klasse 4 = Deutscher *Nachwuchs*-Trial-*Cup*
Fahrer mit DMSB A/B/J/C-Lizenz.
Startnummernfarbe: Grüner Untergrund / weiße Zahlen

Klasse 5 = Deutscher Schüler-Trial-*Cup*
Fahrer mit DMSB B/J/C-Lizenz von 8 bis 14 Jahre (Bei der angegebenen Altersangabe gilt für das Minimalalter die Stichtagsregelung, für das Maximalalter die Jahrgangsregelung.) Nominierte Fahrer, die älter als 14 Jahre sind (Jahrgangsregelung) sind in Tageswertung startberechtigt.
Startnummernfarbe: Schwarzer Untergrund / weiße Zahlen

Art. 3 Aufstiegsregelung

Fahrer, die im vorangegangenen Jahr in der Endwertung der Klassen 3, 4, und 5 einen der Plätze 1 bis 3 belegt haben, müssen im darauffolgenden Jahr in der nächsthöheren Klasse starten.

Art. 4 Hubraum

Hubraum-Klasseneinteilung: Alle Fahrer/Innen der Klassen 3 – 5 müssen ein Motorrad mit maximal 125ccm einsetzen. Für alle Fahrer der Klasse 2 ist der Hubraum freigestellt.

Art. 5 Sektions- und Rundenzahl

Bei jedem Prädikatlauf müssen folgende Anzahlen von Sektionen für jede Klasse gefahren werden:

- 2 Runden min. 12 Sektionen oder
- 3 Runden min. 8 Sektionen

Bei weniger als 10 Sektionen müssen die doppelte Anzahl an Sektionen gebaut und die Klassen in zwei Startgruppen aufgeteilt werden.

Art. 6 Start

Der Start erfolgt einzeln im Abstand von 1 Minute bei folgender Startfolge:

- 1.: Klasse 5
- 2.: Klasse 4
- 3.: Klasse 3
- 4.: Klasse 2

Bei Aufteilung der Klassen in zwei Startgruppen mit unterschiedlich zu durchfahrenden Sektionen können zwei Fahrer gleichzeitig im Abstand von einer Minute starten.

Der Veranstalter hat dafür Sorge zu tragen, dass in diesen Fällen der Start klassenweise in Abhängigkeit der Starterzahl ausgewogen erfolgt.

Die Startfolge wird am Vorabend der Veranstaltung ausgelost.

Art. 7 Fahrzeit

Die Fahrzeit richtet sich nach Artikel 8 des DMSB-Trial-Reglements. Die Individualfahrzeit für jeden Fahrer kann durch den Fahrtleiter, in Absprache mit dem Sportkommissar aus besonderen Gründen um bis zu eine Stunde verlängert werden.

Art. 8 Wertung

Die Punktvergabe für die in Wertung an einem der Prädikat-Wettbewerbe teilnehmenden Fahrer erfolgt in folgender Abstufung:

Platz	Punkte	Platz	Punkte	Platz	Punkte
1	100	**12**	22	**23**	5
2	85	**13**	20	**24**	4
3	70	**14**	18	**25**	3
4	60	**15**	16	**26**	2
5	55	**16**	14	**27**	1
6	50	**17**	12	**28**	1
7	45	**18**	10	**29**	1
8	40	**19**	9	**30**	1
9	35	**20**	8	**31**	1
10	30	**21**	7	**32**	1
11	25	**22**	6	**etc.**	etc.

Bei Kürzungen der Distanz oder Abbruch der Veranstaltung erhalten die Fahrer nur dann entsprechende Prädikat-Punkte, wenn mindestens die nachstehende Prozentzahl von Sektionen absolviert wurde:

- über 50 % der Sektionen: volle Punktzahl
- über 25 bis 50 % der Sektionen: 50 % der Punkte
- bis 25 % der Sektionen: keine Punkte

Außerhalb der Prädikatwertung teilnehmende Fahrer bleiben bei der Erstellung des Wertungsergebnisses unberücksichtigt. Nachfolgende Fahrer rücken auf.

Art. 9 Siegerehrung

Innerhalb jeder Klasse werden mindestens für die ersten drei Fahrer entsprechende Ehrenpreise vergeben. Die zusätzlich mögliche Vergabe von Sachpreisen bleibt von dieser Festlegung unberührt.

Art. 10 Titel

Der Fahrer, der in der Klasse 2 die höchste Gesamtpunktzahl erreicht hat, erringt den Titel:

„dmsj – Deutscher Jugend-Trial-Meister 2026"

Der Fahrer, der in der Klasse 3 die höchste Gesamtpunktzahl erreicht hat, erringt den Titel:

„Sieger dmsj – Deutscher Jugend-Trial-Cup 2026"

Der Fahrer, der in der Klasse 4 die höchste Gesamtpunktzahl erreicht hat, erringt den Titel:

„Sieger dmsj – Deutscher *Nachwuchs*-Trial-*Cup* 2026"

Der Fahrer, der in der Klasse 5 die höchste Gesamtpunktzahl erreicht hat, erringt den Titel:

„Sieger dmsj – Deutscher Schüler-Trial-*Cup* 2026"

Die weitere Platzierung ergibt sich ebenfalls aus der Höhe der erreichten und gewerteten Punkte. Bei Punktgleichheit entscheidet:

(1) Die Majorität der besseren Plätze
(2) in nachstehender Reihenfolge die bessere Platzierung auf den Punkträngen im letzten, vorletzten, drittletzten usw. durchgeführten Lauf.

DMSB-Enduro-Prädikatsbestimmungen 2026

Stand: 15.12.2025 – Änderungen sind *kursiv* gedruckt.

Inhaltsverzeichnis

1 Allgemein ... 1
2 Klasseneinteilung und Kennzeichnung ... 1
2.1 Internationale Deutsche Enduro- Meisterschaft (DEM) ... 1
2.2 Deutscher Enduro-Cup (DEC) ... 2
2.3 Deutscher Enduro Pokal ... 2
2.4 Alle übrigen Prädikatsklassen ... 2
2.5 Team-Wettbewerbe ... 2
3 Teilnehmer und Lizenzen ... 2
3.1 Fahrerwertung ... 2
3.2 Mannschaftswertung ... 4
4 Dauerstartnummern ... 4
5 Startreihenfolge ... 5
6 Strecken-Vorschriften ... 5
7 Organisatorische Auflagen ... 5
8 Sonderprüfung(en) ... 6
9 Wertung ... 7
9.1 Klassenwertung ... 7
9.2 Championatswertung ... 7
9.3 Mannschaftswertung ... 7
9.4 Siegerehrung ... 8
9.5 Titelvergabe ... 8

1 Allgemein

Grundlage dieser Prädikatsbestimmungen ist das Enduro-Reglement des DMSB mit aktuellem Stand. Die verschiedenen DMSB-Enduro-Prädikate werden für einen offenen Teilnehmerkreis ausgeschrieben (keine Einschreibung erforderlich).

2 Klasseneinteilung und Kennzeichnung

Die Teilnehmer fahren gemeinsam, unabhängig von der späteren getrennten Klassenwertung, in folgenden drei Wertungskategorien:

2.1 Internationale Deutsche Enduro- Meisterschaft (DEM)

Klasse	Name	Startnummernkreis & Startnummernfarbe	Startberechtigte Motorräder
Klasse E1	Deutsche Enduro-Meisterschaft Klasse E1	Nr. 1 bis 299 (schwarzer Grund (RAL 9005) / weiße Zahlen (RAL 9010))	bis 250ccm 2T und 4T
Klasse E2	Deutsche Enduro-Meisterschaft Klasse E2	Nr. 1 bis 299 (roter Grund (RAL 3020) / weiße Zahlen (RAL 9010))	von 255ccm bis 450ccm 4T
Klasse E3	Deutsche Enduro-Meisterschaft Klasse E3	Nr. 1 bis 299 (gelber Grund (RAL 1003) / schwarze Zahlen (RAL 9005))	über 255 ccm 2T und über 455 ccm 4T
Klasse 4.1	dmsj-Deutsche-Enduro-Junioren-Meisterschaft J1	Nr. 1 bis 299 (Verkehrsgrün RAL 6024) / weiße Zahlen (RAL 9010)	ohne Hubraumbegrenzung
Klasse 4.2	dmsj-Deutsche-Enduro-Junioren-Meisterschaft J2	Nr. 1 bis 299 (weißer Grund (RAL 9010) / schwarze Zahlen (RAL 9005))	ohne Hubraumbegrenzung

2.2 Deutscher Enduro-Cup

Klasse	Name	Startnummernkreis & Startnummernfarbe	Startberechtigte Motorräder
Klasse E1 B	Deutscher Enduro-Cup Klasse E1 B	Nr. 301 bis 399 (weißer Grund (RAL 9010) / schwarze Zahlen (RAL 9005))	bis 250ccm 2T und 4T
Klasse E2 B	Deutscher Enduro-Cup Klasse E2 B	Nr. 401 bis 499 (weißer Grund (RAL 9010) / schwarze Zahlen (RAL 9005))	von 255ccm bis 450ccm 4T
Klasse E3 B	Deutscher Enduro-Cup Klasse E3 B	Nr. 501 bis 599 (weißer Grund (RAL 9010) / schwarze Zahlen (RAL 9005))	über 255 ccm 2T und über 455 ccm 4T
Klasse 5	dmsj-Deutscher-Enduro-Jugend-Cup	Nr. 601 bis 699 (Signalblau RAL 5005) / weiße Zahlen (RAL 9010))	Von 100 ccm bis 125 ccm 2T

2.3 Deutscher Enduro Pokal

Klasse	Name	Startnummernkreis & Startnummernfarbe	Startberechtigte Motorräder
Klasse 7	Deutscher-Enduro-Senioren-Pokal	Nr. 701 bis 799 (grüner Grund (Laubgrün RAL 6002) / weiße Zahlen (RAL 9010))	ohne Hubraumbegrenzung
Klasse 8	Deutscher-Enduro-Super-Senioren-Pokal	Nr. 801 bis 899 (grüner Grund (Laubgrün RAL 6002) / weiße Zahlen (RAL 9010))	ohne Hubraumbegrenzung
Klasse 9	Deutscher-Enduro-Damen-Pokal	Nr. 901 bis 950 (lila Grund (RAL 4006) / weiße Zahlen (RAL 9010))	ohne Hubraumbegrenzung

2.4 Alle übrigen Prädikatsklassen

Klasse	Name	Startnummerkreis & Startnummernfarbe	Startberechtigte Motorräder
Klasse 10	Deutscher-Enduro-Pokal Klassik	Nr. 951 bis 999 (blauer Grund (Enzianblau RAL 5010) / weiße Zahlen (RAL 9010))	s. Regelwerk Technik Enduro und ggfls. Ergänzungen

2.5 Team-Wettbewerbe

Weiterhin werden als Team-Wettbewerbe folgende Wertungen ausgeschrieben:

- Deutsche Enduro-Mannschaftsmeisterschaft
- Deutscher Enduro-Cup-Mannschaftsmeisterschaft

3 Teilnehmer und Lizenzen

Um teilnehmen zu können, ist *der vom Promoter gegen eine Überlassungsgebühr bereitgestellte Transponder erforderlich*. Die genauen Anforderungen dazu sind auf der Webseite www.enduro-dm.de zu finden.

3.1 Fahrerwertung

Internationale Deutsche Enduro-Meisterschaft (DEM)

Teilnahme- und wertungsberechtigt sind Fahrer, die im Besitz einer A- *oder J-Lizenz des* DMSB sind sowie Fahrer, die im Besitz einer *A- oder J-Lizenz* und Startgenehmigung einer anderen der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation) sind.

Teilnahmeberechtigt, aber nicht wertungsberechtigt sind Fahrer, die mindestens im Besitz einer V-Lizenz des DMSB sind, sowie Fahrer, die im Besitz einer gleichwertigen Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation).

Der Promoter legt fest, welche Fahrer aus dem Deutschen Enduro-Cup in die Internationale Deutsche Enduro-Meisterschaft aufsteigen müssen.

Startberechtigt in der Klasse 4.1 sind Fahrer, die in den letzten drei Jahren nicht unter den Top 10 der Klassen-Endwertung (E1, E2, E3) waren. Der Gesamtsieger dieser Klasse darf anschließend nicht mehr in Klasse 4.1 starten.

Startberechtigt in der Klasse 4.2, die in den letzten drei Jahren nicht unter den Top 10 der Klassen-Endwertung E1, E2, E3 und Klasse 4.1 waren. Der Gesamtsieger dieser Klasse darf anschließend nicht mehr in Klasse 4.2 starten.

Deutscher Enduro-Cup (DEC)

Teilnahme- und wertungsberechtigt sind Fahrer, die im Besitz einer B- oder J-Lizenz (Klasse 5) des DMSB sind.

Teilnahmeberechtigt, aber nicht wertungsberechtigt sind Fahrer, die mindestens im Besitz einer C-Lizenz des DMSB sind, sowie Fahrer, die im Besitz einer Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation) sind.

Der Promoter legt fest welche Fahrer aus dem Deutschen Enduro-Cup in die Internationale Deutsche Enduro-Meisterschaft aufsteigen müssen.

Deutscher Enduro-Pokal

Teilnahme- und wertungsberechtigt sind Fahrer, die im Besitz einer A- oder B-Lizenz des DMSB sind.

Teilnahmeberechtigt, aber nicht wertungsberechtigt sind Fahrer, die mindestens im Besitz einer C-Lizenz des DMSB sind, sowie Fahrer, die im Besitz einer Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation) sind.

3.4 DMSB-Enduro-Pokal-Klassik

Teilnahme- und wertungsberechtigt sind Fahrer, die im Besitz einer A-, oder B-Lizenz des DMSB sind.
Teilnahmeberechtigt, aber nicht wertungsberechtigt sind Fahrer, die mindestens im Besitz einer C-Lizenz des DMSB sind, sowie Fahrer, die im Besitz einer Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation) sind.

Klasse		ausgeschrieb-ener Status			Startberechtigte Lizenzen mit Wertung im **Tagesergebnis**								Startberechtigte Lizenzen mit Wertung im **Meisterschaftsstand**						
		International	Europa offen	National	FMN A	DMSB A eingeschränkt 4	DMSB J	FMN J	FMN B	DMSB C	DMSB V-Lizenz	Racecard	FMN A	DMSB A	DMSB A eingeschränkt 4	FMN J	DMSB J	FMN B	DMSB B
Internationale Deutsche Enduro-Meisterschaft (DEM)	E1	x			x						x		x	x					
	E2	x			x						x		x	x					
	E3	x			x						x		x	x					
	4.1.	x			x			x			x		x	x		x			
	4.2.	x				x	x				x				x		x		
Deutscher Enduro-Cup (DEC)	E1 B		x						x	x		x							x
	E2 B		x						x	x		x							x
	E3 B		x						x	x		x							x
	Klasse 5		x					x	x	x		x					x		x
Deutscher Enduro-Pokal	Klasse 7		x		x				x	x		x		x					x
	Klasse 8		x		x				x	x		x		x					x
	Klasse 9		x		x				x	x		x		x					x
Klasse 10			x		x				x	x		x		x					x

3.2 Mannschaftswertung

Deutsche Enduro-Mannschaftsmeisterschaft

Mannschaften können nur von Clubs gestellt werden, die eine gültige DMSB Club-Bewerber-/Sponsor-Lizenz besitzen. Eine Mannschaft besteht aus drei Fahrern *mit gültiger DMSB-Lizenz*, die in den Klassen der Deutschen Enduro Meisterschaft (E1, E2, E3, 4.1 oder 4.2) gewertet werden. Der Austausch von Fahrern ist während der Saison eingeschränkt möglich. Für die Endwertung zählen nur die Ergebnisse von maximal fünf Fahrern, die im Laufe der Saison für die Mannschaft gestartet sind. Werden mehr als fünf Fahrer eingesetzt, werden die zusätzlichen Ergebnisse nicht berücksichtigt, und die nächstplatzierten Mannschaften rücken auf.

Deutsche-Enduro-Cup-Mannschaftsmeisterschaft

Es gelten die Festlegungen wie bei der Deutschen Enduro-Mannschaftsmeisterschaft, jedoch besteht eine Mannschaft aus drei in Wertung am Deutschen Enduro-Cup (E1B, E2B, E3B und Klasse 5) teilnehmenden Fahrern.

4 Dauerstartnummern

Fahrer, die in der Meisterschaft gewertet werden (siehe Punkt 3), erhalten ihre Dauerstartnummer grundsätzlich basierend auf ihrer Platzierung im Vorjahr.
Alle anderen Fahrer (mit C-Lizenzen, Race Cards oder V-Lizenzen) bekommen ihre Startnummer bei der ersten Anmeldung vom Veranstalter. Der Veranstalter versucht, diese Nummer für das gesamte Jahr beizubehalten, kann dies aber nicht garantieren.
Jeder in der Meisterschaft wertungsberechtigte Fahrer kann eine Wunsch-Dauerstartnummer beantragen. Die Zuteilung erfolgt erst, wenn eine gültige Lizenz vorliegt, die zur Teilnahme an der Meisterschaft berechtigt. Die Startnummern werden vorrangig an Teilnehmer der Vorjahreswertung der jeweiligen Klassen vergeben und orientieren sich an den Platzierungen. Es besteht kein Anspruch auf eine Wunsch- oder Dauerstartnummer. Vergebene Dauerstartnummern gelten bei allen Veranstaltungen. Wenn ein Fahrer mit Dauerstartnummer nicht startet, bleibt die Nummer frei.

Dauerstartnummern, die bei den ersten zwei Veranstaltungen nicht genutzt werden, können bei Bedarf neu vergeben werden.

5 Startreihenfolge

Die Startreihenfolge ist grundsätzlich wie folgt:

1. *Internationale Deutsche Enduro-Meisterschaft*
2. *Deutscher Enduro-Cup*
3. *Deutscher Enduro-Pokal*
4. Sonstige

Wenn bestimmte Klassen nicht die volle Renndistanz fahren, können sie ans Ende des Starterfeldes verschoben werden. Zwischen den Kategorien ist ein Mindestabstand von 1 Minute einzuhalten.
Die Startreihenfolge innerhalb einer Kategorie (*Internationale Deutsche Enduro-Meisterschaft, Deutscher Enduro-Cup, Deutscher Enduro-Pokal)* oder einer Klasse basiert auf dem aktuellen Meisterschaftsstand der letzten Veranstaltung. Bei 2-Tagesfahrten gilt die Reihenfolge des vorherigen Fahrtags. Bei der ersten Veranstaltung eines Jahres richtet sich die Startreihenfolge nach der Endwertung des Vorjahres.
Bei der ersten Veranstaltung eines Jahres kann die Klasse Klassik von der Vorjahres-Regelung ausgenommen werden.

Für den Finallauf kann eine geänderte Startreihenfolge durch den Pflicht-Sportkommissar per Bulletin festgelegt werden.

6 Strecken-Vorschriften

Die Strecke einer Veranstaltung sollte pro Fahrtag mindestens 150 km betragen (ausgenommen *Deutscher Enduro-Pokal). Der Deutsche Enduro-Pokal fährt* grundsätzlich eine Runde weniger als die anderen Klassen. In begründeten Ausnahmefällen kann von dieser Regel abgewichen werden.
Bei Sprintrennen kann die Streckenlänge nach Rücksprache mit dem Pflicht-Sportkommissar unterschritten werden. Der Ablauf des Sprint-Rennens muss in einem Bulletin umfassend beschrieben sein. Dieses Bulletin ist dem Pflichtkommissar und dem DMSB mindestens 7 Tage vor der Veranstaltung zur Prüfung und Genehmigung vorzulegen.

Der Off-Road-Anteil der Strecke soll mindestens 60 % der Gesamtlänge ausmachen.

Die Transponder-Zeitnahme ist bei allen Prädikatsveranstaltungen verpflichtend. An den Zeitkontrollen („Gelbe Fahne“) müssen Funkuhren verwendet werden, die synchron zur Transponder-Zeitnahme laufen. Die Vorschriften für die Zeitnahme bei Sonderprüfungen sind ebenfalls einzuhalten.

Für *die Internationale Deutsche Enduro-Meisterschaft* beträgt die maximale Verspätung gegenüber der Sollankunftszeit an einer ZK maximal 15 Minuten. Für den *Deutschen Enduro-Cup, den Deutschen Enduro-Pokal* und Klasse 10 gelten maximal 20 Minuten Verspätungszeit.

7 Organisatorische Auflagen

Die organisatorischen Auflagen für den Veranstalter sind dem Workingbook des Promoters zu entnehmen und umzusetzen.

Vertraglichen Werbepartnern des DMSB oder des Promotors sind dem Veranstalter mitzuteilen, diesen ist kostenlos eine Präsentationsmöglichkeit im Veranstaltungsgelände einzuräumen.

8 Sonderprüfung(en)

Pro Fahrtag müssen mindestens zwei verschiedene Sonderprüfungsstrecken eingerichtet werden. Jede Sonderprüfung muss mindestens 3 km lang sein.
Eine Sonderprüfung sollte als Cross-Prüfung gestaltet sein. Die andere(n) Sonderprüfungsstrecke(n) kann/können wahlweise als weitere Cross-Prüfung(en), Enduroprüfung(en) oder Extremtest-Prüfung(en) angelegt werden.
Es gelten nachfolgende Mindestanforderungen je Fahrtag:

- *Internationale Deutsche Enduro-Meisterschaft:* (DEM) = mind. 6 gezeitete Sonderprüfungen
- *Deutscher Enduro-Cup*: (DEC) = mind. 4 gezeitete Sonderprüfungen
- *Deutscher Enduro-Pokal* und Klasse 10 und alle übrigen Klassen = mind. 3 gezeitete Sonderprüfungen

In Ausnahmefällen kann auf eine zweite Sonderprüfungsstrecke verzichtet werden, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:
In der Internationalen Deutschen Enduro Meisterschaft wird eine Sonderprüfung mindestens 4 Mal durchgeführt und die Gesamtdistanz der Sonderprüfungen beträgt am Ende des Fahrtages mindestens 24 km (4 x mind. 6 km).
Im Deutschen Enduro-Cup wird eine Sonderprüfung mindestens 3 Mal durchgeführt und die Gesamtdistanz der Sonderprüfungen beträgt am Ende des Fahrtages mindestens 18 km (3 x mind. 6 km).
Im Deutschen Enduro-Pokal und Klasse 10 wird eine Sonderprüfung mindestens 2 Mal durchgeführt und die Gesamtdistanz der Sonderprüfungen beträgt am Ende des Fahrtages mindestens 12 km (2 x mind. 6 km).

Die Zeitmessung erfolgt mit einer Genauigkeit von 1/100 Sekunde. Dafür müssen Transponder auf Aktiv-Basis eingesetzt werden. Als Backup ist ein zweites und unabhängig agierendes Zeitmesssystem einzusetzen. *Das zweite System kann digital oder händisch erfolgen.*
Die gefahrenen Zeiten der Sonderprüfungen müssen nach der Zieldurchfahrt des jeweiligen Fahrers über ein zweckdienliches Display angezeigt werden. Diese Anzeige muss für Betreuer und Zuschauer sichtbar sein.

Ein gezeiteter Prolog kann am Tag der technischen Abnahme durchgeführt werden. Der Prolog sollte frühestens 1 Stunde nach Ende der technischen Abnahme beginnen, bevorzugt zwischen 18:00 und 21:00 Uhr.
Die Sonderprüfungsdauer muss zwischen 2 und 5 Minuten liegen. Bei einem Parallelkurs sollte die Fahrzeit 3 Minuten nicht überschreiten. Für Prologe in der Dunkelheit muss der Veranstalter eine ausreichende Beleuchtung sicherstellen. Der Prolog kann als Sonderprüfung, Endurotest oder Extremtest gestaltet werden, wobei ein Parallelkurs empfohlen wird.
Wenn der Prolog wie eine normale Sonderprüfung (ohne oder mit wenigen künstlichen Hindernissen) angelegt ist, wird er als erste Prüfung des ersten Tages gewertet. Besteht der Prolog überwiegend aus künstlichen Hindernissen, erfolgt die Wertung nach den Regeln der Enduro-Weltmeisterschaft (Art. 62.61). Über die Art der Wertung entscheiden die Sportkommissare vor Beginn des Prologs. Diese Entscheidung wird bis spätestens zum Ende der Dokumentenabnahme per Bulletin bekannt gegeben.
Bei Vorfällen oder Regelverstößen gelten die Vorschriften der Enduro-Weltmeisterschaft (Art. 62.61).
Die Startreihenfolge richtet sich grundsätzlich nach dem Meisterschaftsstand der DEM nach der letzten Veranstaltung. Abweichungen (z. B. bei Parallelkursen oder Einzelstarts) sind mit dem Pflichtkommissar abzustimmen und per Bulletin bekanntzugeben.
Der Ablauf des Prologs muss in einem Bulletin umfassend beschrieben sein. Dieses Bulletin ist dem Pflichtkommissar mindestens 7 Tage vor der Veranstaltung zur Prüfung und Genehmigung vorzulegen.
Vor der Rückkehr ins Parc Fermé muss eine Zeitkontrolle mit 15 Minuten Arbeitszeit eingerichtet werden. Alternativ kann die Fahrzeit so bemessen sein, dass diese Arbeitszeit garantiert ist.

9 Wertung

9.1 Klassenwertung

Bei jeder Prädikatveranstaltung erhalten die in Wertung teilnehmenden Fahrer aller Klassen bzw. Mannschaften pro Fahrtag folgende Meisterschaftspunkte:

1. Platz 25 Punkte	11. Platz 10 Punkte
2. Platz 22 Punkte	12. Platz 9 Punkte
3. Platz 20 Punkte	13. Platz 8 Punkte
4. Platz 18 Punkte	14. Platz 7 Punkte
5. Platz 16 Punkte	15. Platz 6 Punkte
6. Platz 15 Punkte	16. Platz 5 Punkte
7. Platz 14 Punkte	17. Platz 4 Punkte
8. Platz 13 Punkte	18. Platz 3 Punkte
9. Platz 12 Punkte	19. Platz 2 Punkte
10. Platz 11 Punkte	20. Platz 1 Punkt

Fahrer, die den **1. Fahrtag** bei einer **2-Tages-Veranstaltung** nicht in Wertung beenden, können trotzdem am 2. Fahrtag teilnehmen, wenn sie ihr Motorrad innerhalb von 90 Minuten nach ihrer Soll-Ankunftszeit ordnungsgemäß zur technischen Abnahme vorführen (Restart).

9.2 Wertung

Die Wertung erfolgt getrennt für *Internationale Deutsche Enduro-Meisterschaft und Deutscher Enduro-Cup* nach folgendem Schlüssel:

- Der Erstplatzierte erhält die Punkte entsprechend der Anzahl der gestarteten Fahrer in seinem Championat.
- Jeder weitere Platzierte erhält jeweils einen Punkt weniger.

Zusätzlich erhalten die zwanzig Erstplatzierten der jeweiligen Championats-Kategorie neben den starterabhängigen Punkten noch feste Meisterschaftspunkte gemäß der oben angegebenen Tabelle. Die Vergabe der Punkte erfolgt in umgekehrter Richtung der Anzahl der Starter (z.B. 62 Starter = Sieger 62 Punkte +25 Pkt.= 87 Punkte, 2. = 61 Pkt. + 22 Pkt. = 83 Punkte. bis Platz 62 = 1 Punkt).

Bei Kürzung der Distanz oder Abbruch der Veranstaltung gelten für *die Internationale Deutsche Enduro-Meisterschaft* folgende Regelungen:

- Volle Punkte gibt es nur, wenn mindestens 4 Sonderprüfungen mit jeweils mindestens 3 km Länge gefahren wurden, oder wenn mindestens 2 Sonderprüfungen eine Gesamtstreckenlänge von mindestens 12 km haben.
- Bei nur 2 Sonderprüfungen von mindestens 3 km oder einer von mindestens 6 km wird nur 50 % der Punkte vergeben.
- Bei weitergehender Kürzung entfällt die Wertung für diesen Fahrtag.

Bei Kürzung der Distanz oder Abbruch der Veranstaltung gelten für *den Deutschen Enduro-Cup* sowie die *Klassen des Deutschen Enduro-Pokals* folgende Regelungen:

- Volle Punkte werden nur vergeben, wenn mindestens 2 Sonderprüfungen mit jeweils mindestens 3 km gefahren wurden.
- Bei nur einer Sonderprüfung mit mindestens 3 km werden nur 50 % der Punkte vergeben.
- Bei einer weiteren Kürzung entfällt die Wertung.

Fahrer, die nicht für die Prädikatwertung zugelassen sind, werden bei der Erstellung des Ergebnisberichts nicht berücksichtigt. Andere Fahrer rücken nach.

9.3 Mannschaftswertung

Die Wertung der Mannschaften erfolgt unter Beachtung von Pkt. 3 dieser Prädikatsbestimmungen und gemäß Punkt 3.3 des DMSB-Enduro-Reglements.

9.4 Siegerehrung

Die Ehrungen der Sieger und Platzierten der *Internationalen Deutschen Enduro-Meisterschaft, des Deutschen Enduro-Cups, des Deutschen Enduro-Pokals*, der Klasse 10 sowie weiterer Klassen sind zusammen und kurzfristig nach Eintreffen des letzten Fahrers der DEM-Klassen im Start/Zielwagen des Promotors *oder einem anderen geeigneten Ort* durchzuführen.

Bei Bedarf kann die Siegerehrung bestimmter Klassen oder Wertungen durch den Veranstalter nach vorn gezogen werden. Die genauen Siegerehrungszeiten *sowie der Ort* sind dem offiziellen Veranstaltungszeitplan am schwarzen Brett zu entnehmen.

Die Teilnahme an der Siegerehrung ist Pflicht. Das Fehlen ohne besonderen Grund kann mit einer Strafe von 100.-€ belegt werden. Die Präsentation der Platzierten in Fahrerbekleidung ist vorgeschrieben.

9.5 Titelvergabe

Der Fahrer, der in der Addition der Meisterschafts- bzw. Cup- oder Pokal- Punkte die höchste Gesamtpunktzahl erreicht hat, erringt den Titel:

in der Internationalen Deutschen Enduro-Meisterschaft:

„Internationaler Deutscher Enduro-Meister 2026“

Klasse E1

„Deutscher Enduro-Meister Klasse E1“

Klasse E2

„Deutscher Enduro-Meister Klasse E2“

Klasse E3

„Deutscher Enduro-Meister Klasse E3“

Klasse 4.1

„dmsj-Deutscher Enduro-Junioren-Meister J1“

Klasse 4.2

„dmsj-Deutscher Enduro-Junioren-Meister J2“

im Deutschen Enduro-Cup:

„Sieger Deutscher Enduro-Cup 2026“

Klasse E1 B

„Sieger Deutscher Enduro-Cup Klasse E1 B“

Klasse E2 B

„Sieger Deutscher Enduro-Cup Klasse E2 B“

Klasse E3 B

„Sieger Deutscher Enduro-Cup Klasse E3 B“

Klasse 5

„dmsj-Deutscher-Enduro-Jugend-Cup-Sieger“

Klasse 7

„Sieger Deutscher-Enduro-Senioren-Pokal“

Klasse 8

„Sieger Deutscher-Enduro-Super-Senioren-Pokal“

Klasse 9

„Siegerin Deutscher-Enduro-Damen-Pokal“

Klasse 10

„Sieger Deutscher-Enduro- Klassik-Pokal“

Die weiteren Platzierungen ergeben sich ebenfalls aus der Höhe der insgesamt erreichten Punkte. Mit einem weiteren Pokal werden nur Platz 2 und Platz 3 geehrt.

Die Mannschaft mit der höchsten Gesamtpunktzahl in der Internationalen Deutschen Enduro-Meisterschaft erringt den Titel

„Int. Deutscher Enduro-Mannschaftsmeister 2026“.

Die Mannschaft mit der höchsten Gesamtpunktzahl im Deutschen Enduro-Cup erringt den Titel

„Deutscher-Enduro-Cup-Mannschaftsmeister 2026“.

Deutsche Speedway-Meisterschaft *2026*

Stand: 26.11.2025 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

1. Die Deutsche Speedway-Meisterschaft (Level 1) wird in mindestens 3 und maximal 5 Veranstaltungen durchgeführt. Folgende eingeschriebene Fahrer sind teilnahmeberechtigt
   a) die *6* punktbesten Fahrer der Deutschen Speedway-Meisterschaft *2025, die 3 punktbesten Fahrer der DMSB-Speedway-U21-Meisterschaft 2025, die 3 besten Fahrer (Average) mit DMSB-Lizenz der 1. Bundesliga 2025.* Bei Verzicht, bzw. Nicht-Teilnahme eines Fahrers *sowie bei mehrfacher Qualifizierung eines Fahrers rücken* die Nachfolgenden auf.
   b) Promotor-Wildcard:*3* Fahrer, nominiert vom Promotor.
   c) Veranstalter-Wildcard: 1 Fahrer, nominiert vom Veranstalter bis spätestens 3 Wochen vor einer Veranstaltung.
   d) Reserve: 2 Fahrer, nominiert vom Veranstalter bis spätestens 3 Wochen vor einer Veranstaltung. Die Fahrer gemäß c) und d) müssen vom Promotor bestätigt werden.

2. *Teilnahme- und wertungsberechtigt sind Fahrer, die im Besitz einer A-Lizenz oder B-Lizenz des DMSB sind. Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 15 Jahren (Stichtagsregelung).*
   Fahrer müssen beim Promotor ihre Einschreibung auf dem vorgesehenen Formular bis zum 15.03. einreichen. Der Austragungsmodus und die Preisgeldaufteilung werden vor der ersten Veranstaltung veröffentlicht. Das Laufschema inkl. der Startnummern wird spätestens 2 Wochen vor einer Veranstaltung durch den Promotor festgelegt.
   Zugelassen sind Bahn-Motorräder mit einem Hubraum von 350 ccm bis max. 500 ccm. Sollte ein Veranstalter Fahrerwesten bereitstellen, sind diese zu tragen.

3. Allen an der jeweiligen Veranstaltung beteiligten Fahrern ist die Möglichkeit eines Trainings von mind. 2 x 2 Minuten einzuräumen. Die Form der Abwicklung ist dem Veranstalter freigestellt. Das Training kann am Vortag der Rennen oder am Veranstaltungstag durchgeführt werden. Die Teilnahme – Verpflichtung am Training ist auf B-Lizenzfahrer beschränkt.
   Die technische Abnahme muss spätestens 60 min. vor Rennbeginn abgeschlossen sein.
   Allen an der jeweiligen Veranstaltung beteiligten Fahrern ist die Möglichkeit einer Bahnbegehung von 15 min. vor dem Training sowie vor dem ersten Lauf einzuräumen.

4. Die Durchführung zusätzlicher Läufe ist nur vor Lauf 1 bzw. nach Lauf 4, 8, 12, 16 und 20 gestattet, wenn hierdurch die ordnungsgemäße Durchführung der Wertungsläufe nicht gefährdet wird.

5. Muss eine Veranstaltung vorzeitig abgebrochen werden, so erfolgt eine Wertung unter Berücksichtigung des Zeitpunktes des Abbruchs gemäß dem Zwischenstand nach Lauf 12 bzw. 16. Bei Abbruch vor Lauf 12 entfällt eine Wertung.

6. Das platzierungsabhängige Preisgeld beträgt bei allen Veranstaltungen jeweils *6.000,-€.*

7. Es gilt für die einzelnen Läufe einer Veranstaltung die folgende Punktwertung:

1. Platz	2. Platz	3. Platz	4. Platz
3 Punkte	2 Punkte	1 Punkt	0 Punkte

   Bei Punktgleichheit auf den Plätzen 1 – 3 einer Veranstaltung (Tageswertung) entscheidet ein Stechen der jeweiligen Fahrer.

   Ab Platz 4 entscheidet bei Punktgleichheit:
   1. Majorität der Plätze (zunächst 1. Plätze pro Heat, dann 2. Plätze usw.)
   2. direkter Vergleich
   3. das Los

8. *Bei einem Stechen werden die Helmfarben von den Fahrern gewählt. Die erste Wahl hat der Fahrer, der im Zwischenergebnis besser platziert ist. Für das Zwischenergebnis gilt bei Punktgleichheit: Majorität der Plätze (zunächst 1. Plätze pro Heat, dann 2. Plätze usw.), direkter Vergleich, das Los.*

9. Die aus einer Veranstaltung gesammelten Punkte werden für die Gesamtwertung (Meisterschaftswertung) berücksichtigt, wobei der Tagessieger einer Veranstaltung 1 Bonuspunkt erhält.

10. Sofern 4 bzw. 5 Veranstaltungen stattfinden werden in der Meisterschaftswertung 1 bzw. 2 Streichresultate vorgenommen (1 bzw. 2 schlechteste Ergebnisse eines Fahrers). Dies betrifft ausschließlich alle Fahrer die an mehr als 3 Veranstaltungen teilgenommen haben.

11. Der Fahrer mit der höchsten Gesamtpunktzahl in der Meisterschaftswertung erhält den Titel:

„Deutscher Speedway-Meister *2026*“

Bei Punktgleichheit auf den Plätzen 1 – 3 der Meisterschaftswertung entscheidet ein Stechen der jeweiligen Fahrer bei der letzten Veranstaltung der Meisterschaft.

Sollte ein Stechen über die Plätze 1 – 3 bei der letzten Veranstaltung der Meisterschaft aufgrund der Abwesenheit aller betreffenden Fahrer nicht möglich sein, entscheidet bei Punktgleichheit über die Plätze 1 – 3:

1. *Majorität der Platzierungen in den Tageswertungen der Veranstaltungen*
2. *direkter Vergleich der Platzierungen in den Tageswertungen der Veranstaltungen*
3. *bessere Platzierung in der Tageswertung der letzten Veranstaltung der Meisterschaft an denen alle betreffenden Fahrer teilgenommen haben*

Ab Platz 4 entscheidet bei Punktgleichheit:

4. Majorität der Platzierungen in den Tageswertungen der Veranstaltungen
5. direkter Vergleich der Platzierungen in den Tageswertungen der Veranstaltungen
6. bessere Platzierung in der Tageswertung der letzten Veranstaltung der Meisterschaft
7. das Los

12. *Die Endplatzierung im Ergebnis der Deutschen Speedwaymeisterschaft dient als Grundlage für die Nominierung der Startplätze für FIM- und FIM-Europe-Veranstaltungen des Folgejahres. In besonderen, zu begründenden Fällen kann der Promotor hiervon abweichen.*

13. *Zusätzliche Vorgaben an den Veranstalter:*
Bei allen DMSB-Prädikatsveranstaltungen ist der Einsatz von APDs gemäß der DMSB-Richtlinie für Bahnsportstrecken obligatorisch. Die in der Richtlinie vorgesehenen „Run-Off“-Sicherheitszonen als mögliche Alternative zu APDs sind für Prädikatsveranstaltungen nicht zulässig.

Deutsche Speedway-U21-Meisterschaft 2026

Stand: 26.11.2025 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

1. Die *Deutsche* Speedway-U21-Meisterschaft (Level *1*) wird in Vorlauf-Veranstaltungen im Rahmen regionaler Läufe (NBM/SBM) sowie einer Finalveranstaltung durchgeführt. Maßgebend für die Zuordnung der Fahrer und Veranstalter zu einer der regionalen Meisterschaften ist der auf dem Lizenzantrag des Fahrers vermerkte Wohnsitz bzw. die Mitgliedschaft des Veranstalters zur jeweiligen Regionalgruppe.
   In Zweifelsfällen bzw. auf Antrag behält sich der Promotor eine abschließende Entscheidung über die Zugehörigkeit eines Fahrers vor. Jeder Fahrer wird nur in der Regionalmeisterschaft seiner Region gewertet.

2. *Teilnahme- und wertungsberechtigt sind Fahrer von 15 bis 21 Jahre, die im Besitz einer A-Lizenz oder B-Lizenz des DMSB sind. Bei der festgelegten Altersgrenze gilt für das Minimalalter die Stichtagsregelung, für das Maximalalter die Jahrgangsregelung. Fahrer mit einer A-Lizenz sind vorrangig teilnahmeberechtigt*. Fahrer müssen beim Promotor ihre Einschreibung auf dem vorgesehenen Formular bis 6 Wochen vor der Veranstaltung einreichen. Zugelassen sind Bahn-Motorräder mit einem Hubraum von 350 ccm bis max. 500 ccm. Sollte der Veranstalter Fahrerwesten bereitstellen, sind diese zu tragen.

3. Die ersten 4 Fahrer des Vorjahres-Ergebnisses sind für die Finalveranstaltung gesetzt, sofern sie eingeschrieben sind und den Alterskriterien entsprechen. Vier weitere Fahrer können vom Promotor als Wild-Card Fahrer direkt nominiert werden. Der Endlauf-Veranstalter kann dem Promotor einen Wild-Card Fahrer vorschlagen, welcher der Zustimmung des Promotors bedarf.
   Die weiteren Teilnehmer an der Finalveranstaltung werden im Wesentlichen aufbauend auf den Ergebnissen der Läufe zur Norddeutschen Bahn-Meisterschaft bzw. Süddeutschen Bahn-Meisterschaft ermittelt.
   Der für die Endlauf-Qualifikation entscheidende Gesamtpunktstand ergibt sich aus der Addition der bis zum jeweiligen Stichtag erzielten 6 besten Vorlaufergebnisse im Rahmen der NBM bzw. SBM. Für die Wertung der Ergebnisse aus den regionalen Meisterschafts-Wettbewerben gilt als Stichtag 18 Tage vor der Endlaufveranstaltung. Die punktbesten Fahrer aus beiden Regionen sowie 2 Reservefahrer aus der jeweiligen Region des Veranstaltungsortes qualifizieren sich anteilsmäßig für den Endlauf.

4. Der Austragungsmodus, das Laufschema und die Preisgeldaufteilung werden spätestens 2 Wochen vor der Veranstaltung durch den Promotor festgelegt. Allen an der jeweiligen Veranstaltung beteiligten Fahrern ist die Möglichkeit eines Trainings von mind. 2 x 2 Minuten einzuräumen. Die Form der Abwicklung ist dem Veranstalter freigestellt. Die Teilnahme-Verpflichtung am Training ist auf B-Lizenzfahrer beschränkt. Die Durchführung zusätzlicher Läufe ist nur vor Lauf 1 bzw. nach Lauf 4, 8, 12, 16 und 20 gestattet, wenn hierdurch die ordnungsgemäße Durchführung der Wertungsläufe nicht gefährdet wird. Muss eine Veranstaltung vorzeitig abgebrochen werden, so erfolgt eine Wertung unter Berücksichtigung des Zeitpunktes des Abbruchs gemäß dem Zwischenstand nach Lauf 12 bzw. 16. Bei Abbruch vor Lauf 12 entfällt eine Wertung.

5. Das platzierungsabhängige Preisgeld beträgt insgesamt *2000,-€*

6. Es gilt für die einzelnen Läufe folgende Punktwertung:

1.	2.	3.	4. Platz
3	2	1	0 Punkte

   Der Fahrer mit der höchsten Gesamtpunktzahl in der Finalveranstaltung erhält den Titel:

„*Deutscher* Speedway-U21-Meister 2026“

Bei Punktgleichheit auf den Plätzen 1 – 3 entscheidet ein Stechen der jeweiligen Fahrer.
Ab Platz 4 entscheidet:
1. Majorität der Plätze (zunächst 1. Plätze pro Heat, dann 2. Plätze u. s. f.)
2. direkter Vergleich
3. das Los

7. Die Endplatzierung im Ergebnis der Deutschen Speedway-U21-Meisterschaft dient als Grundlage für die Nominierung der Startplätze für FIM- und FIM-Europe-Veranstaltungen des Folgejahres. In besonderen, zu begründenden Fällen kann der Promotor hiervon abweichen.

8. Zusätzliche Vorgaben an den Veranstalter:
Bei allen DMSB-Prädikatsveranstaltungen ist der Einsatz von APDs gemäß der DMSB-Richtlinie für Bahnsportstrecken obligatorisch. Die in der Richtlinie vorgesehenen „Run-Off"-Sicherheitszonen als mögliche Alternative zu APDs sind für Prädikatsveranstaltungen nicht zulässig

Deutsche Speedway Mannschaftsmeisterschaft 2026 (1. Bundesliga)

Stand: 26.11.2025 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

1. Die Deutsche Speedway Mannschaftsmeisterschaft (Level 1) ist europa-offen ausgeschrieben und wird als „1. Deutsche Speedway Bundesliga“ ausgetragen. An der Deutschen Speedway Mannschaftsmeisterschaft können alle Vereine teilnehmen, die im Besitz einer DMSB-Bewerber-Lizenz sind. Bis zum 15.02. des Jahres muss eine schriftliche Teilnahmeerklärung unter Angabe der bereits eingereichten Terminanmeldungen beim DMSB bzw. Promotor vorliegen. Pro Verein und Bewerber ist nur eine Mannschaft teilnahmeberechtigt.

   Auf Antrag und Beschluss des DMSB bzw. Promotors können Vereine/Bewerber anderer europäischer FMN ein Sonderteilnahmerecht erhalten, wobei alle Prädikatsbestimmungen zur Deutschen Speedway Mannschaftsmeisterschaft sinngemäß anzuwenden sind. Bewerber, die an Wettbewerben (Prädikatsserien) anderer FMN teilnehmen, sind auf Antrag berechtigt, an der Meisterschaft teilzunehmen. Bei einer Teilnahme dieses Bewerbers, ist durch diesem die Teilnahme an der Deutschen Speedway Bundesliga Vorrang einzuräumen.

2. Verzichtet ein Bewerber nach Abgabe seiner Teilnahme-Erklärung auf eine Teilnahme, so werden vom DMSB bzw. Promotor alle notwendigen Maßnahmen ergriffen, um den Ablauf der Ligarunde sicher zu stellen. Ist dies nicht möglich oder zumutbar oder erscheint dies als nicht sinnvoll, so ist die Ligarunde abzusagen. Der verzichtende Bewerber wird mit einer Gebühr von € 2.000,- belegt. Als Verzicht gilt auch Nichtantreten bei einer Veranstaltung. Der verzichtende Bewerber kann in der nachfolgenden Saison von der Teilnahme an der Deutschen Speedway Mannschaftsmeisterschaft ausgeschlossen werden.

3. *Teilnahme- und wertungsberechtigt sind Fahrer einer Mannschaft, die im Besitz einer A-Lizenz oder B-Lizenz des DMSB sind, sowie Fahrer, die im Besitz einer Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation) sind*. Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 15 Jahren (Stichtagsregelung). Im Rahmen der Deutschen Speedway Mannschaftsmeisterschaft ist die Trainingspflicht für alle Fahrer aufgehoben.
   Die Teilnahme von Fahrern, die permanent für den Speedway Grand Prix 2026 nominiert sind, ist nicht zulässig (ausgenommen Fahrer mit DMSB-Lizenz).

4. *Teilnahme- und wertungsberechtigt sind Mannschaften, die im Besitz einer Nationalen Team-Bewerber-Lizenz für Clubs oder Firmen des DMSB sind,* sowie Mannschaften, die im Besitz einer Bewerber-Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation) sind.
   Jede Mannschaft (Jahresmeldung) besteht aus mindestens 5 und maximal 14 Fahrern. Die namentliche Meldung dieser Mannschaftsfahrer muss dem DMSB bzw. Promotor bis zum 28.02. des Jahres auf dem hierfür vorgesehenen Formblatt vorliegen. Nach diesem Termin können weitere Fahrer, unter Beachtung und Gültigkeit der maximalen Anzahl von zu meldenden Fahrern im Jahr, dem DMSB bzw. Promotor (ggf. auch dem Schiedsrichter oder Sportkommissar der Veranstaltung) bis zwei Stunden vor dem geplanten Einsatz benannt werden. Die aktuelle Mannschaftsmeldeliste wird am letzten Werktag vor den Veranstaltungen veröffentlicht. Alle gemeldeten Fahrer müssen vorab eine Eingruppierung erhalten (Average). Die Daten werden bis zum 15.01.2026 veröffentlicht. Die Mannschaftsaufstellung für die beiden möglichen Finals darf nur solche Fahrer enthalten, die bis zum Ablauf der Vorrunde beim DMSB bzw. Promotor namentlich und formell gemeldet wurden.

5. Die Deutsche Speedway Mannschaftsmeisterschaft hat für jeden DMSB-Lizenzinhaber Vorrang vor anderen Rennen. Wird ein Fahrer für ein Rennen zur Deutschen Speedway-Mannschaftsmeisterschaft vom Mannschaftsleiter genannt, ist an diesem Tag ein Start bei einer anderen Veranstaltung nicht möglich. Vorgenannte Festlegungen gelten nicht für FIM/FIM Europe Prädikate. Ist ein Fahrer vom DMSB bzw. Promotor für ein FIM/FIM Europe Prädikat nominiert, dass mit einem Termin zur Deutsche Speedway Mannschaftsmeisterschaft kollidiert, so ergibt sich eine Startverpflichtung für den FIM bzw. FIM Europe Lauf.

6. Die Deutsche Speedway Mannschaftsmeisterschaft wird mit mindestens drei Mannschaften ausgetragen. Bei einer Bewerbermeldung von maximal 4 Teams wird die Meisterschaft im direkten Vergleich Team gegen Team in Vor- und Rückrunde (ohne Finalrunde) ausgetragen. Ab einer Bewerbermeldung von minimal 5 Teams wird diese Meisterschaft mit zwei regionalen Vorrunden (Staffel) und zwei Finalveranstaltungen ausgetragen. Im Verlauf der Vorrunde bei Minimum 5 Teams hat jede Mannschaft zweimal Heimrecht und muss zweimal auswärts antreten. Bei der Teilnahme von 3 Teams, wird es nach dem direkten Vergleich (Vor- und Rückrunde) eine Finalpaarung geben. Das Finale wird von den ersten beiden Mannschaften in der Tabelle ausgetragen. Der Tabellenzweite wird das erste Finale, und der Tabellenerste das zweite Finale austragen.

   Für eine Wertung der Meisterschaft (Pkt.12) wird bei einer Teilnahme von 3 Bewerbern wie nachfolgend entschieden:

   1. Gesamtanzahl der Matchpunkte
   2. das bessere Laufpunktverhältnis (Differenz +/-)
   3. Anzahl der Laufpunkte aller Heats
   4. der direkte Vergleich der betreffenden Mannschaften
   5. Majorität der Plätze aller gefahrenen Heats (zunächst 1. Plätze, dann 2. Plätze usw.)

   Für eine Wertung der Meisterschaft (Pkt.12) wird bei einer Teilnahme von 4 Bewerbern wie nachfolgend entschieden:

   1. Gesamtanzahl der Matchpunkte
   2. das bessere Laufpunktverhältnis (Differenz +/-)
   3. Anzahl der Laufpunkte aller Heats
   4. der direkte Vergleich der betreffenden Mannschaften
   5. Majorität der Plätze aller gefahrenen Heats (zunächst 1. Plätze, dann 2. Plätze usw.)

   Über die Berechtigung der Finalteilnahme bei der Nennung von 5 Teams (zwei Staffeln) entscheidet:

   1. Gesamtanzahl der Matchpunkte
   2. das bessere Laufpunktverhältnis (Differenz +/-)
   3. Anzahl der Laufpunkte aller Heats
   4. der direkte Vergleich der betreffenden Mannschaften
   5. Majorität der Plätze aller gefahrenen Heats (zunächst 1. Plätze, dann 2. Plätze usw.)

   Die Deutsche Speedway-Mannschaftsmeisterschaft wird bei einer Teilnahme von Minimum 5 Teams zwischen den Mannschaften auf Platz 1 jeder Staffel nach Abschluss der Vorrunde in einem Hin- und Rückkampf ausgetragen. Das 2. Finale findet beim Punktbesten aus beiden Staffeln statt. Der Rückkampf sollte am 3. Oktober des Jahres ausgetragen werden. Kann eine Veranstaltung zur Meisterschaft (inkl. Finalveranstaltung) nicht am angemeldeten Kalendertag durchgeführt werden, ist ein Nachholtermin unter beiden Mannschaften mit beiderseitiger Zustimmung und Beachtung vorgenannter Termineinschränkungen neu festzulegen.
   Fahrer, die Mannschaftsmeldungen bei verschiedenen Bewerbern unterschreiben, werden von der [weiteren] Teilnahme an der Deutsche Speedway Mannschaftsmeisterschaft für die Saison ausgeschlossen. Vorstehende Festlegungen gelten nicht bei Verzicht eines Bewerbers nach Abgabe seiner Teilnahmeerklärung und abgegebener Mannschaftsmeldung.

7. Die Mannschaftsaufstellungen einschließlich des Mannschaftsleiters müssen, unabhängig von der bereits gegenüber dem DMSB bzw. Promotor abgegebenen namentlichen Jahresmeldung, jeweils spätestens 5 Tage vor der Veranstaltung dem DMSB bzw. Promotor und der gegnerischen Mannschaft in schriftlicher Form mitgeteilt werden. Eine Umbesetzung der Mannschaftsaufstellung ist bis 2 Stunden vor dem in der Ausschreibung festgelegten Start des 1. Laufs möglich. Mannschaftsleiter müssen im Besitz einer DMSB-Sportwartlizenz als Rennleiter (mind.) Stufe B sein.

8. Vor Beginn und nach der Veranstaltung ist eine Besprechung durchzuführen, an der mind. folgende Personen teilnehmen: Schiedsrichter/Sportkommissar, Rennleiter, Mannschaftsleiter. Des Weiteren

wird jedem Team ein Bahntest (1,5min / 2 Fahrer) zugestanden welcher 30 min vor dem Start stattfindet. (Gast zuerst)

9. Die Rennen der Deutschen Speedway Mannschaftmeisterschaft werden nach dem unten aufgeführten Laufschema ausgetragen. Tritt ein Fahrer oder eine Mannschaft zu einem oder mehreren Läufen nicht an, oder wird der Fahrer ausgeschlossen, so bleibt bei diesem Lauf der entsprechende Startplatz frei. Jeder Fahrer kann maximal *6x* in den Läufen 1- 12 eingesetzt werden. Verletzt sich ein Fahrer beim Training oder Rennen und der Rennarzt bestätigt, dass eine weitere Teilnahme am Rennen nicht mehr möglich ist, kann der verletzte Fahrer jeweils einmal von einem der gemeldeten Fahrer ersetzt werden. Liegt eine Mannschaft 6 Laufpunkte oder mehr zurück, kann die zurückliegende Mannschaft *einmalig* eine taktische Reserve setzten. Jeder Fahrer kann nur einmal als taktische Reserve eingesetzt werden. *Es besteht für die Teams die Möglichkeit einen optionalen Reservefahrer zu nennen. Ist ein Reservefahrer benannt, so ist dieser zwingend für den Ersatz einzusetzen und die Möglichkeit nach „Punkt 9 / Satz 4“ entfällt. Bei den letzten beiden Veranstaltungen des Jahres wird zusätzlich ein Sportkommissar eingesetzt*.

10. Die Startnummern-Vergabe ergibt sich wie folgt:
    - Heim-Mannschaft H =Start-Nr. 1 – 6, Helmfarben Rot + Blau
    - Gast-Mannschaft G =Start-Nr. 11 –16, Helmfarben Weiß + Gelb

    Die Mannschaften müssen wie folgt zusammengesetzt sein:
    Start-Nr. 1, 11: Fahrer mit dem höchsten Average
    Start-Nr. 2, 12
    Start-Nr. 3, 13
    Start-Nr. 4, 14
    Start-Nr. 5, 15
    Start-Nr. 6, 16 – optionaler Reservefahrer U21 (DMSB Lizenz)

    Die Summe der einzelnen Averages der Fahrer 1-*6* einer Mannschaft muss mindestens 3,000 und darf maximal 6,900 betragen.
    Die Verwendung der Average Liste bleibt wie gehabt bestehen, ergänzt um die folgenden Faktoren: Ein einzelner Sportler des Teams darf den Average von 1,700 nicht überschreiten. Ausgenommen hiervon sind Fahrer mit DMSB Lizenz. Diese können einen Average über 1,700 haben, welcher aber voll auf den Average der Mannschaft angerechnet wird.

    Mindestens ein Fahrer mit DMSB Lizenz ist in der Mannschaftszusammensetzung *auf den Start Nr. 1-5 oder 11-15* verpflichtend zu setzen. *Der optionale Reservefahrer U21 (Start Nr. 6 oder 16) muss ebenfalls im Besitz einer DMSB-Lizenz sein*.

    Die Fahrer dürfen ihre Startplätze mannschaftsintern tauschen, ein Tausch der Helmfarbe ist nicht zulässig. Der Fahrer mit der niedrigeren Startnummer einer Mannschaft trägt immer die Helmfarbe Rot bzw. Weiß. Ein Reservefahrer trägt immer die Helmfarbe des zu ersetzenden Fahrers. Von innen nach außen starten die Fahrer, soweit sie nicht durch einen anderen Fahrer ersetzt werden, mit folgenden Startnummern:

    Vorläufe in der Veranstaltung:

Lauf	Bahn 1 St.-Nr.	Bahn 2 St.-Nr.	Bahn 3 St.-Nr.	Bahn 4 St.-Nr.
1	*12 (gelb)*	*1 (rot)*	*11 (weis)*	*2 (blau)*
2	*5 (blau)*	*15 (gelb)*	*4 (rot)*	*14 (weiß)*
3	*1 (rot)*	*12 (weiß)*	*3 (blau)*	*13 (gelb)*
4	*11 (weiß)*	*5 (blau)*	*14 (gelb*	*2 (rot)*
5	*15 (gelb)*	*1 (rot)*	*12 (weiß)*	*4 (blau)*
6	*3 (blau)*	*11 (weiß)*	*2 (rot)*	*13 (gelb)*
7	*14 (gelb)*	*4 (blau)*	*13 (weiß)*	*3 (rot)*
8	*2 (rot)*	*12 (weiß)*	*5 (blau)*	*15 (gelb)*
9	*4 (blau)*	*13 (gelb)*	*1 (rot)*	*11 (weiß)*
10	*13 (weiß)*	*3 (rot)*	*15 (gelb)*	*5 (blau)*
11	*4 (blau)*	*14 (gelb)*	*2 (rot)*	*12 (weiß)*
12	*14 (gelb)*	*3 (blau)*	*11 (weiß)*	*1 (rot)*

Finalläufe in der Veranstaltung:
Die Fahrereinteilung für die Finalläufe ergibt sich aus dem Gesamtpunktergebnis *(inklusive des evtl. Fahrers auf Position 6)* der verschiedenen Mannschaften nach Abschluss der Vorläufe sowie aus der Nominierung durch den Mannschaftsleiter. Bei Punktgleichheit von Fahrern einer Mannschaft entscheidet der jeweilige Mannschaftsleiter über den Einsatz in den Finalläufen. Kann ein Fahrer aufgrund einer vom Rennarzt bestätigten Verletzung nicht an Lauf 13 *oder 14* teilnehmen, rücken die nachfolgend Platzierten auf.
Ein Fahrer kann in den Finalläufen 13 und 14 insgesamt nur einmal zum Einsatz kommen.

Lauf	Bahn 1	Bahn 2	Bahn 3	Bahn 4
13	*H (rot)*	*G (weiß)*	*H (blau)*	*G (gelb)*
	(Teamplatzierungen 2-6 frei wählbar)			
14	*G (weiß)*	*H (rot)*	*G (gelb)*	*H (blau)*
	(Teamplatzierungen 1 + Nominierung des Mannschaftsleiters)			

Laufwertung (kleine Punkte) 3 – 2 – 1 – 0

Die Matchpunkte bei den einzelnen Veranstaltungen ergeben sich unter Berücksichtigung der höheren Laufpunktzahl einer Mannschaft wie folgt:
− 1. Platz = 2 Punkte
− Unentschieden = 1 Punkt
− 2. Platz = 0 Punkte

Ein Team, welches den direkten Mannschaftsvergleich zweier Mannschaften (Heim- und Rückkampf zusammen) nach kleinen Punkten für sich entscheidet, erhält für die Gesamtwertung einen Bonusmatchpunkt.

Muss eine Veranstaltung abgebrochen werden, so wird sie nur dann gewertet, wenn mindestens 9 Läufe durchgeführt wurden. Unabhängig von der tatsächlich durchgeführten Anzahl von Läufen ist für die Mannschaftswertung die Laufpunktzahl nach Lauf 9 bzw. 12 maßgebend. Die nicht ausgefahrenen Heats werden mit 3:3 gewertet.

11. Das Tragen von zusätzlichen Teamkleidungsstücken über der Sicherheitsbekleidung (Kombi) ist zulässig. Diese dürfen aber die Funktion der Sicherheitsbekleidung nicht einschränken. Die Startnummern können auch direkt auf der Sicherheitskleidung angebracht sein. Zur besseren Unterscheidung der Teams wird eine einheitliche Teamkleidung empfohlen (Oberteil).

12. Die Mannschaft mit den meisten Matchpunkten (ggf. kleinen Punkten) nach Abschluss aller zur Meisterschaft zählenden Veranstaltungen ist

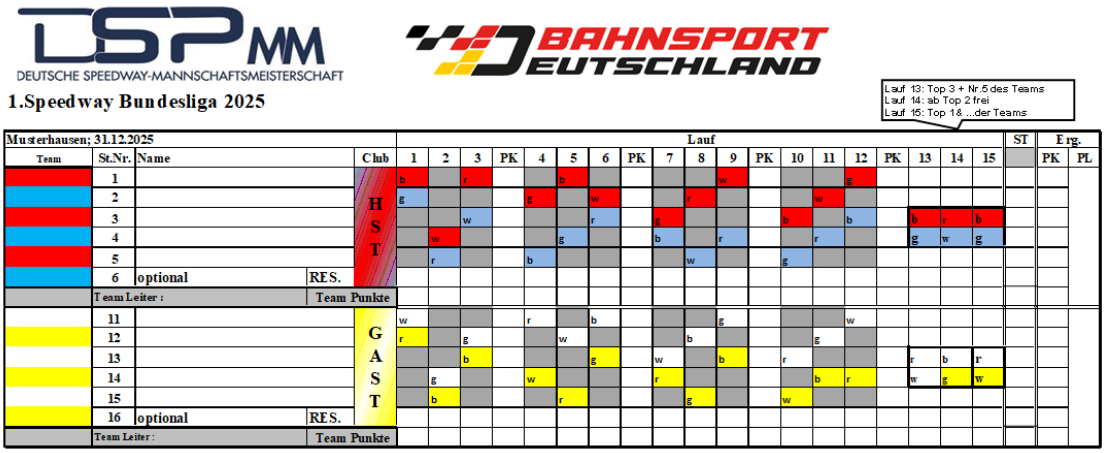
„Deutscher Speedway Mannschaftsmeister 2026“

Bei Laufpunktgleichheit im Finale 1 entscheidet ein Stechen mit je einem Fahrer über den Tagessieg. Dieses Stechen bekommt nur Gültigkeit auf die Meisterschaftswertung bei nicht Durchführung der zweiten Finalveranstaltung. Bei Match- und Laufpunktegleichheit nach Finale 2 entscheidet ein Stechen mit je einem Fahrer. Bei Punktgleichheit mit darauffolgendem Stechen werden die Fahrer vom Mannschaftsbetreuer benannt, die Startplatzauslosung nimmt der Sportkommissar in Anwesenheit der Mannschaftsleiter vor. Bei vorzeitigem Abbruch einer Finalveranstaltung mit der Möglichkeit, eine Wertung zu erstellen, werden die entsprechenden FIM-Bestimmungen herangezogen. Sollte die Austragung eines der beiden Finalläufe im vorgesehenen Zeitrahmen nicht möglich sein, entscheidet das durchgeführte Rennen über die Meisterschaft.

13. *Zusätzliche Vorgaben an den Veranstalter:*
Bei allen DMSB-Prädikatsveranstaltungen ist der Einsatz von APDs gemäß der DMSB-Richtlinie für Bahnsportstrecken obligatorisch. Die in der Richtlinie vorgesehenen „Run-Off“-Sicherheitszonen als mögliche Alternative zu APDs sind für Prädikatsveranstaltungen nicht zulässig.

Bei Veranstaltungen der 1. Bundesliga ist zusätzlich die Klasse Junior C/D auszuschreiben, wobei die letzten beiden Läufe dieser Klasse nach Lauf 11 und 12 zu starten sind. Alle anderen Läufe dieser Klasse sind vor Lauf 1 der 1. Bundesliga zu starten.

Anlage 1: Laufeinteilung - Muster



Musterhausen; 31.12.2025

Team	St.Nr.	Name		Club	Lauf 1	2	3	PK	4	5	6	PK	7	8	9	PK	10	11	12	PK	13	14	15	ST	Erg. PK	PL
	1			HST	b		r			b					w				g							
	2				g				g		w			r				w								
	3						w				r		g				b		b		b	r	b			
	4					w				g			b		r			r			g	w	g			
	5					r			b					w			g									
	6	optional	RES.																							
	Team Leiter:		Team Punkte																							
	11			GAST	w				r		b				g				w							
	12				r		g			w				b				g								
	13						b				g		w		b		r				r	b	r			
	14					g			w				r					b	r		w	g	w			
	15					b				r				g			w									
	16	optional	RES.																							
	Team Leiter:		Team Punkte																							

Anlage 2: Average-Liste
(siehe Homepage des DMSB bzw. Promotors und gültig für die 1. & 2. BL)

Deutsche Ice-Speedway-Meisterschaft 2026

Stand: 26.11.2025 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

1. Die *Deutsche* Ice-Speedway-Meisterschaft (Level *1*) wird in einer Finalveranstaltung, ggf. im Rahmen eines Europa- offenen/Internationalen Rennens durchgeführt. Der Austragungsmodus und das Laufschema werden spätestens 2 Wochen vor der Veranstaltung durch den Promotor festgelegt.

2. *Teilnahme- und wertungsberechtigt sind Fahrer, die im Besitz einer A-Lizenz, oder B-Lizenz des DMSB sind. Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 16 Jahren (Stichtagsregelung).*
   Teilnahmeberechtigt, aber nicht wertungsberechtigt sind Fahrer, die im Besitz einer Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation) sind. Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 16 Jahren (Stichtagsregelung).
   Zugelassen sind Bahn-Motorräder mit einem Hubraum von 350 ccm bis max. 500 ccm. Sollte der Veranstalter Fahrerwesten bereitstellen, sind diese zu tragen

3. Allen an der jeweiligen Veranstaltung beteiligten Fahrern ist die Möglichkeit eines Trainings von mind. 1 x 1.5 Minuten + ein Start und eine Runde einzuräumen. Die Form der Abwicklung (incl. Bandstart) ist dem Veranstalter freigestellt.
   Das Training kann am Vortag der Rennen oder am Veranstaltungstag durchgeführt werden. Die Teilnahme-Verpflichtung am Training ist auf B- Lizenzfahrer beschränkt.

4. Die Durchführung zusätzlicher Läufe ist nur vor Lauf 1 bzw. nach Lauf 4, 8, 12, 16 und 20 gestattet, wenn hierdurch die ordnungsgemäße Durchführung der Wertungsläufe nicht gefährdet wird.

5. Es gilt für die einzelnen Läufe folgende Punktwertung:

1.	2.	3.	4. Platz
3	2	1	0 Punkte

   Der wertungsberechtigte Fahrer mit der höchsten Gesamtpunktzahl erhält den Titel

„*Deutscher* Ice-Speedway-Meister 2026“

   Bei Punktgleichheit auf den Plätzen 1 – 3 entscheidet ein Stechen der jeweiligen Fahrer.
   Ab Platz 4 entscheidet:
   1. Majorität der Plätze (zunächst 1. Plätze pro Heat,
   dann 2. Plätze u. s. f.)
   2. direkter Vergleich
   3. das Los

6. *Die Endplatzierung im Ergebnis der Deutschen Ice-Speedwaymeisterschaft dient als Grundlage für die Nominierung der Startplätze für FIM- und FIM-Europe-Veranstaltungen des Folgejahres. In besonderen, zu begründenden Fällen kann der Promotor hiervon abweichen.*

Deutscher Speedway-Paar-Cup 2026

Stand: 26.11.2025 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

1. Der *Deutscher* Speedway-Paar-Cup (SPC, Level *2*) wird in einer Finalveranstaltung mit *minimal 6 und maximal 8 Teams* in max. *28 Läufen* durchgeführt.
   Teilnahme- und wertungsberechtigt sind Teams, die im Besitz einer Nationalen Team-Bewerber-Lizenz für Clubs oder Firmen des DMSB sind. Für Teams können maximal 3 Fahrern genannt werden, die im Besitz einer A-Lizenz oder B-Lizenz des DMSB sind. Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 15 Jahren (Stichtagsregelung). Vereine oder Bewerber, die am SPC teilnehmen möchten, müssen bis 15.03. des aktuellen Jahres ihre Einschreibung auf dem vorgesehenen Formular beim DMSB bzw. Promotor einreichen. Nach diesem Termin wird der DMSB in Abhängigkeit vom Einschreibeergebnis die Teamnominierungen, die Startnummern- und Laufeinteilungen bekannt geben.

2. Die namentliche Meldung der Fahrer muss dem DMSB bzw. Promotor bis 6 Wochen vor der Veranstaltung unter Nachweis der gültigen Bewerberlizenz auf dem hierfür vorgesehenen Online-Formular vorliegen. Die Meldung eines Fahrers für mehrere Bewerber im gleichen Jahr ist nicht zulässig; ein Start ist nur unter dem zuerst benannten Bewerber zulässig. Umbesetzungen von Fahrern, bzw. die Benennung eines Reservefahrers durch den Bewerber ist bis zum Ende der Dokumentenabnahme vor Ort möglich.
   Die formgerechte Nennung der Fahrer muss mind. 14 Tage vor der Veranstaltung erfolgen.
   Zugelassen sind Bahn-Motorräder mit einem Hubraum von 350 ccm bis max. 500 ccm.
   Sollte der Veranstalter Fahrerwesten bereitstellen, sind diese zu tragen.

3. Allen an der jeweiligen Veranstaltung beteiligten Fahrern ist die Möglichkeit eines Trainings von 2 x 2 Minuten einzuräumen. Die Form der Abwicklung ist dem Veranstalter freigestellt.

4. Das platzierungsabhängige Preisgeld beträgt insgesamt *4000,-€*

5. Der Austragungsmodus, das Laufschema und die Preisgeldaufteilung werden spätestens 2 Wochen vor der Veranstaltung durch den DMSB festgelegt. Es gilt für die einzelnen Läufe folgende Punktwertung:

1.	2.	3.	4. Platz
4	3	2	0 Punkte

   Die bei der Finalveranstaltung errungen Punkte des Bewerbers werden addiert. Der Bewerber mit der höchsten Gesamtpunktzahl erhält den Titel

„Sieger *Deutscher* Speedway-Paar-Cup 2026“

Bei Punktgleichheit auf den Plätzen 1 – 3 entscheidet ein Stechen zwischen je einen Fahrer der Paare. Die Fahrer werden vom Mannschaftsleiter benannt, die Startplatzauslosung nimmt der Sportkommissar in Anwesenheit der Mannschaftsleiter vor.
Ab Platz 4 entscheidet:
1. Majorität der Plätze aller gefahren Heats
(zunächst 1. Plätze pro Heat, dann 2. Plätze u. s. f.)
2. direkter Vergleich der betreffenden Bewerber
3. das Los

6. *Zusätzliche Vorgaben an den Veranstalter:*
   Bei allen DMSB-Prädikatsveranstaltungen ist der Einsatz von APDs gemäß der DMSB-Richtlinie für Bahnsportstrecken obligatorisch. Die in der Richtlinie vorgesehenen „Run-Off“-Sicherheitszonen als mögliche Alternative zu APDs sind für Prädikatsveranstaltungen nicht zulässig

Deutscher Speedway-Mannschaftspokal 2026 (2. Bundesliga)

Stand: 26.11.2025 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

1. Der *Deutsche* Speedway-Mannschaftspokal (Level *3*) ist europa-offen ausgeschrieben und wird als „2. Deutsche Speedway Bundesliga“ ausgetragen. Bis zum 28.02. des Jahres muss eine schriftliche Teilnahmeerklärung unter Angabe der bereits eingereichten Terminanmeldungen beim DMSB bzw. Promotor vorliegen. Pro Verein ist nur eine Mannschaft teilnahmeberechtigt.

2. Verzichtet ein Verein nach Abgabe seiner Teilnahme-Erklärung auf eine Teilnahme, so werden vom DMSB bzw. Promotor alle notwendigen Maßnahmen ergriffen, um den Ablauf der Ligarunde sicher zu stellen. Ist dies nicht möglich oder zumutbar oder erscheint dies als nicht sinnvoll, so ist die Ligarunde abzusagen. Der verzichtende Verein wird mit einer Gebühr von € 2.000,- belegt. Als Verzicht gilt auch Nichtantreten bei einer Veranstaltung. Der verzichtende Verein kann in der nachfolgenden Saison von der Teilnahme an der Deutschen Speedway Mannschaftsmeisterschaft & DMSB-Speedway-Mannschaftspokal ausgeschlossen werden.

3. *Teilnahme- und wertungsberechtigt sind Fahrer für Mannschaften, die im Besitz einer A-Lizenz, B-Lizenz oder J-Lizenz des DMSB sind. Fahrer anderer Föderationen sind teilnahme- und wertungsberechtigt, wenn sie unter 21 Jahre alt und im Besitz einer Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation) sind.*
   Das Mindestalter der Teilnehmer auf den Mannschafts-Positionen 1,2,3 und 5 der Klasse 500 liegt bei 15 Jahren (Stichtagsregelung). Für Teilnehmer auf den Mannschafts-Positionen 4 und 6 der Klassen 250/500R gelten die Altersgrenzen der Juniorklassen C und D.
   Im Rahmen des DMSB-Speedway-Mannschaftspokal ist die Trainingspflicht für A-Lizenz Fahrer aufgehoben.
   Die Teilnahme von Fahrern, die permanent für den Speedway Grand Prix 2026 nominiert sind, ist nicht zulässig.

4. *Teilnahme- und wertungsberechtigt sind Mannschaften, die im Besitz einer Nationalen Team-Bewerber-Lizenz für Clubs oder Firmen des DMSB sind, sowie Mannschaften, die im Besitz einer Bewerber-Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation) sind. Für den Mannschaftsleiter wird der Besitz einer DMSB - Sportwartlizenz für Rennleiter empfohlen.*
   Jede Mannschaft (Jahresmeldung) besteht aus mindestens 4 und maximal 14 Fahrern. Die namentliche Meldung dieser Mannschaftsfahrer muss dem DMSB bzw. Promotor bis zum 15.03. des Jahres auf dem hierfür vorgesehenen Formblatt vorliegen. Nach diesem Termin können weitere Fahrer, unter Beachtung und Gültigkeit der maximalen Anzahl von zu meldenden Fahrern im Jahr, dem DMSB bzw. Promotor (ggf. auch dem Schiedsrichter oder Sportkommissar der Veranstaltung) bis zwei Stunden vor dem geplanten Einsatz benannt werden. Die aktuelle Mannschaftsmeldeliste wird am letzten Werktag vor den Veranstaltungen veröffentlicht. Alle gemeldeten Fahrer müssen vorab eine Eingruppierung erhalten A/B oder C Gruppe; die Daten hierzu werden bis zum 08.03.2026 veröffentlicht.

5. Der DMSB-Speedway-Mannschaftspokal hat für jeden DMSB-Lizenzinhaber Vorrang vor anderen Rennen aber nachrangig der Deutschen Mannschaftsmeisterschaft und der Deutschen Einzelmeisterschaft. Wird ein Fahrer für ein Rennen zum DMSB-Speedway-Mannschaftspokal vom Mannschaftsleiter genannt, ist an diesem Tag ein Start bei einer anderen Veranstaltung nicht möglich. Vorgenannte Festlegungen gelten nicht für FIM/FIM Europe Prädikate und höhere deutsche Prädikate. Ist ein Fahrer vom DMSB bzw. Promotor für ein FIM/FIM Europe Prädikat nominiert, dass mit einem Termin zur Deutschen Speedway Mannschaftsmeisterschaft oder DMSB-Speedway-Mannschaftspokal kollidiert, so ergibt sich eine Startverpflichtung für den FIM bzw. FIM Europe Lauf.

6. Meisterschaftsrunde der 2. Bundesliga:
   Die 2. Bundesliga wird in Meisterschaftsläufen mit jeweils 4 Mannschaften ausgetragen. Für jeden Meisterschaftslauf werden Matchpunkte (3-2-1-0) vergeben. Nach Abschluss aller Meisterschaftsläufe ergibt sich die Platzierung nach Punkt 7 & ggf. 16.

7. Für eine Wertung der Meisterschaft wird bei einer Teilnahme von Minimum 4 Mannschaften wie nachfolgend entschieden:

   1. Gesamtanzahl der Matchpunkte
   2. Anzahl der Laufpunkte aller Heats
   3. der direkte Vergleich der betreffenden Mannschaften
   4. Majorität der Plätze aller gefahrenen Heats (zunächst 1. Plätze, dann 2. Plätze usw.)

   Die Rennen um die 2. Bundesliga werden unter Beteiligung von jeweils 4 Mannschaften in 16 Vorläufen sowie 4 Finalläufen entsprechend der festgelegten Lauf-Reihenfolge/Startaufstellung durchgeführt.

   In jedem Lauf geht jeweils 1 Fahrer der beteiligten Mannschaften an den Start.
   Tritt ein Fahrer oder eine Mannschaft zu einem oder mehreren Läufen nicht an, oder wird der Fahrer ausgeschlossen, so bleibt bei diesem Lauf der entsprechende Startplatz frei. Die Rennläufe gehen in allen Klassen über 4 Runden.
   Entscheidend für den Ausgang eines Mannschaftskampfes ist die Gesamtzahl der im Rahmen dieses Mannschaftskampfes errungenen Laufpunkte.

   Die Mannschaftswertung bei den einzelnen Veranstaltungen ergibt sich unter Berücksichtigung der höheren Laufpunktzahl wie folgt:
   1. Platz = 3 Punkte, 2. Platz = 2 Punkte, 3. Platz = 1 Punkt, 4. Platz = 0 Punkte
   Bei Laufpunkt-Gleichheit nach Abschluss aller Läufe nach einer Veranstaltung wird ein Stechen mit jeweils einem Fahrer der punktgleichen Mannschaften gefahren. Die an diesem Stechen beteiligten Fahrer werden von den zuständigen Mannschaftsführern nominiert. Die Startplätze für das Stechen werden vom Rennleiter in Anwesenheit der Mannschaftsführer der punktgleichen Mannschaften ausgelost und dem Schiedsrichter umgehend mitgeteilt.

   Muss eine Veranstaltung aufgrund höherer Gewalt abgebrochen oder gekürzt werden, so wird sie nur dann gewertet, wenn mindestens 12 Läufe durchgeführt wurden. In diesem Fall werden die noch zu vergebenen Laufpunkte zu gleichen Teilen an die beteiligten Mannschaften verteilt.
   Unabhängig von der tatsächlich durchgeführten Zahl von Läufen ist in einem solchen Fall dann auch für die Mannschaftswertung die Laufpunktzahl nach Lauf 12 bzw. 16 maßgebend.

   Sollte eine Veranstaltung zur 2.Bundesliga nicht durchgeführt und nicht nachgeholt werden können, wird ein Streichergebnis eingeführt. Hierbei wird das jeweils schlechteste Mannschaftsergebnis eines Teams aus der Jahreswertung gestrichen, so dass alle zu wertenden Teams die gleiche Anzahl von zu wertenden Veranstaltungen aufweist.

   Fahrer, die Mannschaftsmeldungen bei verschiedenen Vereinen unterschreiben, werden von der [weiteren] Teilnahme an der 2. Bundesliga für die Saison ausgeschlossen. Vorstehende Festlegungen gelten nicht bei Verzicht eines Vereins nach Abgabe seiner Teilnahmeerklärung und abgegebener Mannschaftsmeldung.

8. Die Mannschaftsaufstellungen einschließlich des Mannschaftsleiters müssen, unabhängig von der bereits gegenüber dem DMSB bzw. Promotor abgegebenen namentlichen Jahresmeldung, jeweils spätestens 5 Tage vor der Veranstaltung dem DMSB bzw. Promotor und der gegnerischen Mannschaft in schriftlicher Form mitgeteilt werden. Eine Umbesetzung der Mannschaftsaufstellung ist bis 2 Stunden vor dem in der Ausschreibung festgelegten Start des 1. Laufs möglich. Der Besitz einer DMSB-Sportwartlizenz als Rennleiter (mind.) Stufe B wird für Mannschaftsleiter empfohlen.

9. Die Rennen der 2. Bundesliga – DMSB-Speedway-Mannschaftspokal werden nach dem unten aufgeführten Laufschema ausgetragen. Tritt ein Fahrer oder eine Mannschaft zu einem oder mehreren Läufen nicht an, oder wird der Fahrer ausgeschlossen, so bleibt bei diesem Lauf der entsprechende Startplatz frei. Verletzt sich ein Fahrer beim Training oder Rennen und der Rennarzt bestätigt, dass eine weitere Teilnahme am Rennen nicht mehr möglich ist, kann der verletzte Fahrer jeweils einmal von einem der gemeldeten Fahrer ersetzt werden oder der Reserve Fahrer eingesetzt werden

10. Die Startnummern-Vergabe ergibt sich wie folgt:

Mannschaft A (Gastgeber, rot) = Start-Nr. 1 – 4 +17 +21
Mannschaft B (blau) = Start-Nr. 5 – 8 +18 +22
Mannschaft C (weiß) = Start-Nr. 9 – 12 +19 +23
Mannschaft D (gelb) = Start-Nr. 13 – 16 +20 +24

Von innen nach außen starten die Fahrer, soweit sie nicht durch einen Reservefahrer ersetzt werden, mit folgenden Startnummern:

Vorläufe	Bahn 1	Bahn 2	Bahn 3	Bahn 4
Lauf 1	4	8	12	16
Lauf 2	3	7	11	15
Lauf 3	2	6	10	14
Lauf 4	1	5	9	13
Lauf 5	8	16	4	12
Lauf 6	5	15	1	11
Lauf 7	7	14	3	10
Lauf 8	6	13	2	9
Lauf 9	16	12	8	4
Lauf 10	14	9	6	1
Lauf 11	15	10	7	2
Lauf 12	13	11	5	3
Lauf 13	12	4	16	8
Lauf 14	11	1	13	7
Lauf 15	10	3	15	6
Lauf 16	9	2	14	5

Ein Fahrerwechsel muss dem Schiedsrichter vom Mannschaftsführer mitgeteilt werden, bevor die Fahrer für den betreffenden Lauf das Fahrerlager verlassen. Ein Reservefahrer kann jederzeit einen Fahrer seiner Klasse ersetzen, wobei er bis Lauf 16 max. 4-mal eingesetzt werden darf.

Die Fahrereinteilung für die Finalläufe ergibt sich aus dem Gesamtpunktergebnis jedes Fahrers der verschiedenen Mannschaften nach Abschluss der Vorläufe.

Ein vom Rennarzt als fahrunfähig attestierter Fahrer kann in seinem Finallauf entweder von einem Reservefahrer oder durch Nachrücken ersetzt werden bzw. der Platz kann frei gelassen werden. Ein Fahrer darf nur in einem der 4 Finalläufe starten.

Bei Punktgleichheit von Fahrern einer Mannschaft entscheidet der jeweilige Mannschaftsführer über den Einsatz in den Finalläufen.

Finalläufe	Bahn 1	Bahn 2	Bahn 3	Bahn 4
Finale D	JunC/D Team D	JunC/D Team A	JunC/D Team B	JunC/D Team C
Finale C	3. Team B	3. Team C	3. Team D	3. Team A
Finale B	2. Team C	2. Team D	2. Team A	2. Team B
Finale A	1. Team A	1. Team B	1. Team C	1. Team D

11. Die Mannschaftszusammensetzung jedes Teams besteht aus 4 Fahrern auf den Positionen 1 bis 4 und ggf. Reservefahrern auf den Positionen 5 und 6. Für die jeweiligen Positionen gelten folgende Bestimmungen:

    Alle Fahrer mit DMSB Lizenz für die Positionen 1 bis 3 werden in drei Kategorien (A, B, C, siehe Anlage) eingeteilt.

    Position 1: Fahrer Klasse 500 ccm mit DMSB Lizenz ohne Altersbeschränkung der Kategorien A, B oder C oder ausländische Fahrer unter 21 Jahre (laut FIM Wettbewerbsbestimmungen - Jahrgangsregelung)
    Startnummern 1,5,9,13

    Position 2: Fahrer Klasse 500 ccm mit DMSB Lizenz A, B oder J ohne Altersbeschränkung der Kategorien B oder C.

Startnummern 2,6,10,14

Position 3: Fahrer Klasse 500 ccm mit DMSB Lizenz A, B oder J ohne Altersbeschränkung der Kategorie C.
Startnummern 3,7,11,15

Position 4: Fahrer Klasse 250/500R ccm mit DMSB Lizenz A, B oder J bis max. 17 Jahre (Junior C/D).
Startnummern 4,8,12,16

Position 5: Reservefahrer Klasse 500 ccm. Startnummern 17,18,19,20
Ein Reservefahrer kann nur Fahrer der gleichen oder höheren Kategorie ersetzen.

Position 6: Reservefahrer Klasse 250/500R ccm mit DMSB Lizenz A, B oder J bis 17 Jahre (Junior C/D). Startnummern 21,22,23,24

Der Einsatz von Fahrern aus der 1. Deutschen Speedway Bundesliga oder anderen Mannschaftswettbewerben ist (auch clubübergreifend) und unter Beachtung von o.g. Regeln zulässig.
Fahrer, die für einen Saison-Mannschaftskader gemeldet sind, können mit schriftlichem Einverständnis des abgebenden Clubs als Gaststarter einer anderen Mannschaft eingesetzt werden. Pro Renntag und Team beträgt die Anzahl max. 2 Fahrer.

Pro Fahrer sind 2 Gaststarts pro Saison erlaubt. Ein Gaststart ist erst möglich, wenn Fahrer der gleichen Kategorie im gemeldeten Saison-Mannschaftskader zum Zeitpunkt der Meldung ausgeschöpft sind.

12. Training **-** allen an der Veranstaltung beteiligten Fahrern ist die Möglichkeit eines Trainings von mindestens *1 x 2 Minuten* pro Mannschaft einzuräumen. Das Training der Klasse der 250 ccm/500R muss separat durchgeführt werden.
    Die Teilnahme am Training ist nur mit abgenommenem Motorrad möglich. Die Teilnahme an mindestens einem Training ist mit Ausnahme der A-Lizenzfahrer Pflicht.
    Pro Team sind für das Rennen 12 Speedway-Hinterreifen-Seiten erlaubt. Die Reifen-Seiten werden bei der Technischen Abnahme mit einer Farbe je Mannschaft markiert.

13. Die Durchführung zusätzlicher Läufe ist nur vor Lauf 1 bzw. nach Lauf 4, 8, 12, 16 und Finale A gestattet, wenn hierdurch die ordnungsgemäße Abwicklung der Wertungsläufe nicht gefährdet wird.
    Ein Bahndienst ist jeweils nach den obengenannten Läufen bzw. nach den entsprechenden Zusatzläufen durchzuführen.

14. Bei Frühstart (Bandberührung oder Bandzerreißen) hat der betreffende Fahrer die Möglichkeit am 2. Start teilzunehmen. Er muss jedoch 15 m hinter der Startlinie zurückversetzt in seinem Startbereich starten. Bei erneutem Frühstart wird der betreffende Fahrer von diesem Lauf ausgeschlossen. Bei Rollstart erhält der Verursacher eine Verwarnung. Bei wiederholtem Rollstart erfolgt die Disqualifikation. Die Verwarnung gilt für die komplette Veranstaltung

15. Das Tragen von zusätzlichen Teamkleidungsstücken über der Sicherheitsbekleidung (Kombi) ist zulässig. Diese dürfen aber die Funktion der Sicherheitsbekleidung nicht einschränken. Die Startnummern können auch direkt auf der Sicherheitskleidung angebracht sein. Zur besseren Unterscheidung der Teams wird eine einheitliche Teamkleidung empfohlen (Oberteil).

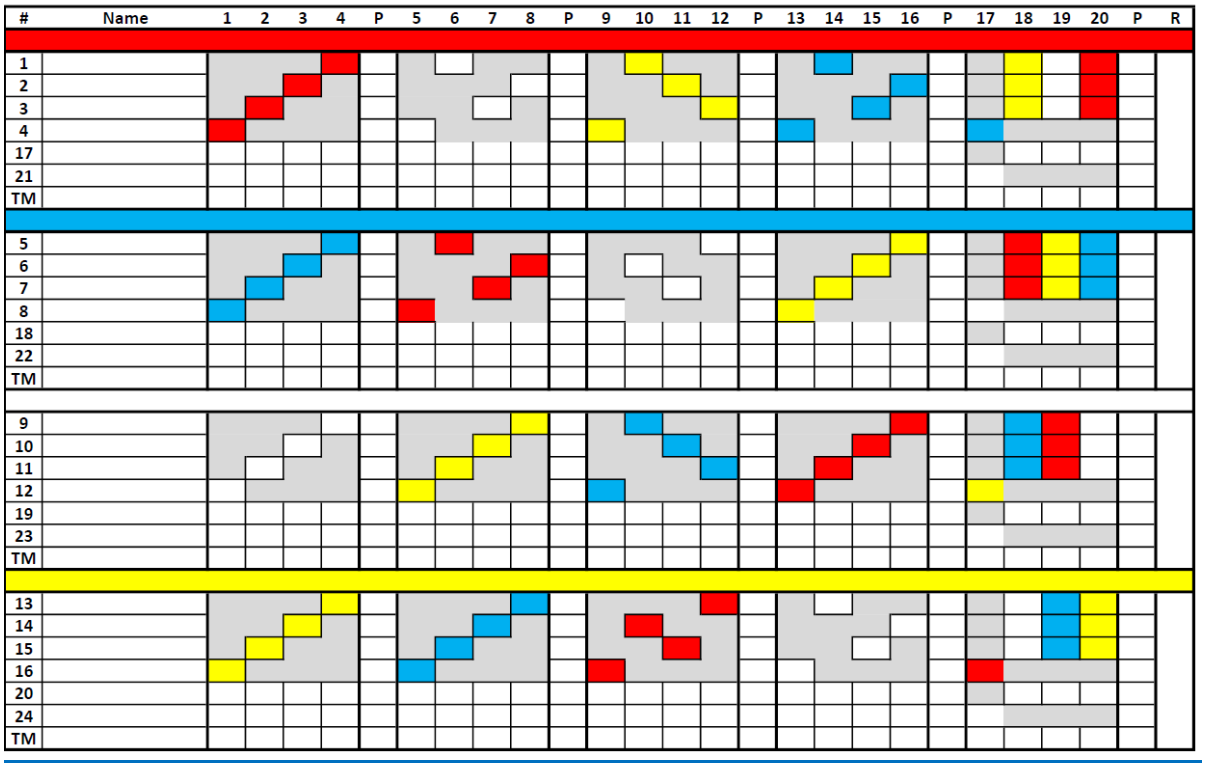
16. Die Mannschaft mit den meisten Matchpunkten (ggf. kleinen Punkten) nach Abschluss der Serie ist

„*Deutscher* Speedway-Mannschaftspokal Sieger 2026“

17. *Zusätzliche Vorgaben an den Veranstalter:*
Bei allen DMSB-Prädikatsveranstaltungen ist der Einsatz von APDs gemäß der DMSB-Richtlinie für Bahnsportstrecken obligatorisch. Die in der Richtlinie vorgesehenen „Run-Off"-Sicherheitszonen als mögliche Alternative zu APDs sind für Prädikatsveranstaltungen nicht zulässig

Anlage 1: **Laufeinteilung – Muster**

2. Bundesliga Ort, Datum



Anlage 2: Fahrerliste Einteilung (A/B/C)
(siehe Homepage des Promotors)

Deutsche Langbahn-Meisterschaft Solo 2026

Stand: 26.11.2025 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

1. Die Deutsche Langbahn-Meisterschaft der Soloklasse (Level 1) wird in Vorlauf-Veranstaltungen im Rahmen regionaler Läufe (NBM/SBM) sowie in einer Endlauf-Veranstaltung durchgeführt. Maßgebend für die Zuordnung der Fahrer und Veranstalter zu einer der regionalen Meisterschaften ist der auf dem Lizenzantrag des Fahrers vermerkte Wohnsitz bzw. die Mitgliedschaft des Veranstalters zur jeweiligen Regionalgruppe.
   In Zweifelsfällen bzw. auf Antrag behält sich der DMSB bzw. Promotor eine abschließende Entscheidung über die Zugehörigkeit eines Fahrers vor. Jeder Fahrer wird nur in der Regionalmeisterschaft seiner Region gewertet. Die einzelnen Veranstaltungen können sowohl auf Sand- als auch auf Grasbahnen stattfinden.

2. *Teilnahme- und wertungsberechtigt sind Fahrer, die im Besitz einer A-Lizenz oder B-Lizenz des DMSB sind. Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 15 Jahren (Stichtagsregelung). Fahrer mit einer A-Lizenz sind vorrangig teilnahmeberechtigt.*

   Teilnahmeberechtigt, aber nicht wertungsberechtigt sind Fahrer, die im Besitz einer Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation) sind. Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 15 Jahren (Stichtagsregelung). Fahrer mit einer DMSB-Lizenz sind vorrangig teilnahmeberechtigt.

   Zugelassen sind Bahn-Motorräder mit einem Hubraum von 350 ccm bis max. 500 ccm. Sollte der Veranstalter Fahrerwesten bereitstellen, sind diese zu tragen.

3. Die Mindestlänge der Bahn beträgt 426 m. Die Distanz der einzelnen Läufe beträgt 4 Runden.

4. Die Teilnehmer am Endlauf werden im Wesentlichen aufbauend auf den Ergebnissen der Regionalmeisterschaften ermittelt.
   Der für die Endlauf-Qualifikation entscheidende Gesamtpunktestand ergibt sich aus der Addition der bis zum jeweiligen Stichtag im Rahmen der NBM bzw. SBM erzielten 6 besten Vorlaufergebnisse einschließlich evtl. Bonuspunkte, die an WM und EM-Teilnehmer vergeben werden. Bonuspunkte erhalten Fahrer bzw. Reservefahrer für die WM- oder EM-Einsätze, die entweder zum Termin eines NBM- bzw. SBM- Laufes oder einen Tag vor bzw. nach einem für sie maßgebenden regionalen Meisterschaftslauf stattfinden, und an dem sie aus diesem Grund nicht teilnehmen konnten. Für jeden dieser WM-, bzw. EM-Einsätze werden 2 Bonuspunkte an die betreffenden Fahrer vergeben (bei der Ermittlung des Endstandes der jeweiligen regionalen Meisterschaft bleiben diese Bonuspunkte jedoch unberücksichtigt).
   Für die Wertung der Ergebnisse aus den Regionalmeisterschaften gilt als Stichtag 18 Tage vor der Endlaufveranstaltung. Für den Endlauf qualifizieren sich anteilsmäßig die punktbesten Fahrer der NBM und SBM sowie 2 Reservefahrer. Der DMSB bzw. Promotor kann 2 weitere Fahrer nominieren, unabhängig von ihrer Zugehörigkeit, zu den Regionalmeisterschaften, sowie ggf. die leistungsstärksten DMSB-B-Lizenz-Fahrer des betreffenden Jahres.
   Der Endlauf-Veranstalter kann dem DMSB bzw. Promotor einen Wild-Card Fahrer vorschlagen, welcher der Zustimmung des DMSB bzw. Promotors bedarf.
   Der Einsatz der Reservefahrer bzw. deren Wertung beim Endlauf regelt sich nach den Wettbewerbsbestimmungen der FIM für Bahnsport. Der Veranstalter ist berechtigt, in Absprache mit dem Promotor das Fahrerfeld mit Lizenznehmern anderer Föderationen aufzufüllen. Mindestens 2/3 der Teilnehmer sollen DMSB-Lizenznehmer sein.

5. Für die Endlauf-Veranstaltung werden Startnummern vom DMSB bzw. Promotor vergeben bzw. behalten die DMSB-Dauerstartnummern ihre Gültigkeit.
   Der Austragungsmodus, das Laufschema, die Punkteverteilung und die Preisgeldaufteilung sowie die Möglichkeit zusätzlicher Läufe werden spätestens 2 Wochen vor der Veranstaltung durch den DMSB festgelegt.

6. Das platzierungsabhängige Gesamtpreisgeld bei der Endlaufveranstaltung berechnet sich aus der Multiplikation von 500,-- € mit der Anzahl der teilnehmenden Fahrer. Die detaillierte Platzgeldtabelle wird zusammen mit der Starterliste vom DMSB bzw. dem Promotor erstellt.

7. Die von einem Fahrer bei der Endlauf-Veranstaltung in den Vor- und Semifinalläufen sowie im Finallauf errungenen Punkte werden addiert.
   Der Fahrer mit der auf diese Weise ermittelten höchsten Gesamtpunktzahl erringt den Titel

„Deutscher Langbahn-Meister 2026“

Bei Punktgleichheit entscheidet:
1. die Majorität der besseren Plätze
2. das bessere Ergebnis beim direkten Aufeinandertreffen der punktgleichen Fahrer
3. das Los

Bei Punktgleichheit auf den Plätzen 1 bis 3 in der Prädikatwertung wird ein Stechen gefahren.
Ist in der Tageswertung ein Lizenznehmer einer anderen Föderation auf den Plätzen 1-3 platziert, müssen für die Tageswertung und für die Prädikatswertung zwei separate Siegerehrungen durchgeführt werden.

8. *Die Endplatzierung im Ergebnis der Deutschen Langbahn-Meisterschaft-Solo dient als Grundlage für die Nominierung der Startplätze für FIM- und FIM-Europe-Veranstaltungen des Folgejahres. In besonderen, zu begründenden Fällen kann der Promotor hiervon abweichen.*

9. *Zusätzliche Vorgaben an den Veranstalter:*
   Bei allen DMSB-Prädikatsveranstaltungen ist der Einsatz von APDs gemäß der DMSB-Richtlinie für Bahnsportstrecken obligatorisch. Die in der Richtlinie vorgesehenen „Run-Off“-Sicherheitszonen als mögliche Alternative zu APDs sind für Prädikatsveranstaltungen nicht zulässig

Deutsche Langbahn-Meisterschaft Seitenwagen 2026

Stand: 26.11.2025 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

1. Die Deutsche Langbahn-Meisterschaft Seitenwagen (Level 1) wird in Vorlauf-Veranstaltungen im Rahmen regionaler Läufe (NBM/SBM) sowie in einer Endlauf-Veranstaltung durchgeführt. Maßgebend für die Zuordnung der Fahrer und Veranstalter zu einer der regionalen Meisterschaften ist der auf dem Lizenzantrag des Fahrers vermerkte Wohnsitz bzw. die Mitgliedschaft des Veranstalters zur jeweiligen Regionalgruppe.
   In Zweifelsfällen bzw. auf Antrag behält sich der DMSB bzw. Promotor eine abschließende Entscheidung über die Zugehörigkeit eines Fahrers vor. Jeder Fahrer wird nur in der Regionalmeisterschaft seiner Region gewertet. Die einzelnen Veranstaltungen können sowohl auf Sand- als auch auf Grasbahnen stattfinden.

2. *Teilnahme- und wertungsberechtigt sind Fahrer, die im Besitz einer A-Lizenz oder B-Lizenz des DMSB sind. Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 16 Jahren (Stichtagsregelung). Fahrer mit einer A-Lizenz sind vorrangig teilnahmeberechtigt.*

   Teilnahmeberechtigt, aber nicht wertungsberechtigt sind Fahrer, die im Besitz einer Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation) sind. Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 16 Jahren (Stichtagsregelung). Fahrer mit einer DMSB-Lizenz sind vorrangig teilnahmeberechtigt.

   Zugelassen sind Bahn-Motorräder mit einem Hubraum von 350 ccm bis max. 500 ccm. Sollte der Veranstalter Fahrerwesten bereitstellen, sind diese zu tragen.

3. Die Mindestlänge der Bahn beträgt 426 m. Die Distanz der einzelnen Läufe beträgt 4 Runden.

4. Die Teilnehmer am Endlauf werden im Wesentlichen aufbauend auf den Ergebnissen der Regionalmeisterschaften ermittelt. Der für die Endlauf-Qualifikation entscheidende Gesamtpunktestand ergibt sich aus der Addition der zum jeweiligen Stichtag erzielten 6 besten Vorlaufergebnisse im Rahmen der NBM bzw. SBM. Für die Wertung der Ergebnisse aus den Regionalmeisterschaften gilt als Stichtag 18 Tage vor der Endlaufveranstaltung. Die punktbesten Fahrer aus beiden Regionen sowie 2 Reservefahrer qualifizieren sich anteilsmäßig für den Endlauf. Der DMSB bzw. Promotor kann 2 weitere Fahrer nominieren, unabhängig von ihrer Zugehörigkeit zu den Regionalmeisterschaften, sowie ggf. die leistungsstärksten DMSB-B-Lizenz-Fahrer des betreffenden Jahres.
   Der Einsatz der Reservefahrer bzw. deren Wertung regelt sich nach den Wettbewerbsbestimmungen der FIM für den Bahnsport.
   Der Veranstalter ist berechtigt, in Absprache mit dem Promotor das Fahrerfeld mit Lizenznehmern anderer Föderationen aufzufüllen. Mindestens 2/3 der Teilnehmer sollen DMSB-Lizenznehmer sein.

5. Für die Endlauf-Veranstaltung werden die Startnummern vom DMSB bzw. Promotor vergeben bzw. behalten die DMSB-Dauerstartnummern ihre Gültigkeit.
   Der Austragungsmodus, das Laufschema, die Punkteverteilung und die Preisgeldaufteilung sowie die Möglichkeit zusätzlicher Läufe werden spätestens 2 Wochen vor der Veranstaltung durch den DMSB bzw. Promotor festgelegt.

6. Das platzierungsabhängige Gesamtpreisgeld bei der Endlaufveranstaltung berechnet sich aus der Multiplikation von 500,-- € mit der Anzahl der teilnehmenden Fahrer. Die detaillierte Platzgeldtabelle wird zusammen mit der Starterliste vom DMSB bzw. dem Promotor erstellt.

7. Die von einem Fahrer bei der Endlauf-Veranstaltung in den Vor- und Semifinalläufen, sowie im Finallauf errungenen Punkte werden addiert. Der Fahrer/Beifahrer mit der auf diese Weise ermittelten höchsten Gesamtpunktzahl erhält den Titel

„Deutscher Langbahn-Meister Seitenwagen / Fahrer 2026“

bzw.

„Deutscher Langbahn-Meister Seitenwagen / Beifahrer 2026“

Die weiteren Platzierungen ergeben sich sinngemäß.
Bei Punktgleichheit entscheidet:
1. die Majorität der besseren Plätze
2. das bessere Ergebnis beim direkten Aufeinandertreffen der punktgleichen Fahrer
3. das Los

Bei Punktgleichheit auf den Plätzen 1 bis 3 in der Prädikatwertung wird ein Stechen gefahren.
Ist in der Tageswertung ein Lizenznehmer einer anderen Föderation auf den Plätzen 1-3 platziert, müssen für die Tageswertung und für die Prädikatswertung zwei separate Siegerehrungen durchgeführt werden.

8. *Die Endplatzierung im Ergebnis der Deutschen Speedwaymeisterschaft dient als Grundlage für die Nominierung der Startplätze für FIM- und FIM-Europe-Veranstaltungen des Folgejahres. In besonderen, zu begründenden Fällen kann der Promotor hiervon abweichen.*

9. *Zusätzliche Vorgaben an den Veranstalter:*
Bei allen DMSB-Prädikatsveranstaltungen ist der Einsatz von APDs gemäß der DMSB-Richtlinie für Bahnsportstrecken obligatorisch. Die in der Richtlinie vorgesehenen „Run-Off“-Sicherheitszonen als mögliche Alternative zu APDs sind für Prädikatsveranstaltungen nicht zulässig

Deutscher Langbahn-Pokal Solo 2026

Stand: 26.11.2025 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

1. Der *Deutscher* Langbahn-Pokal der Soloklasse (Level *3*) wird in Vorlauf-Veranstaltungen im Rahmen regionaler Läufe (NBM/SBM) sowie in einer Endlauf-Veranstaltung durchgeführt. Maßgebend für die Zuordnung der Fahrer und Veranstalter zu einer der regionalen Meisterschaften ist der auf dem Lizenzantrag des Fahrers vermerkte Wohnsitz bzw. die Mitgliedschaft des Veranstalters zur jeweiligen Regionalgruppe.
   In Zweifelsfällen bzw. auf Antrag behält sich der DMSB bzw. Promotor eine abschließende Entscheidung über die Zugehörigkeit eines Fahrers vor. Jeder Fahrer wird nur in der Regionalmeisterschaft seiner Region gewertet. Die einzelnen Veranstaltungen können sowohl auf Sand- als auch auf Grasbahnen stattfinden.

2. *Teilnahme- und wertungsberechtigt sind Fahrer, die im Besitz einer B-Lizenz des DMSB sind. Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 15 Jahren (Stichtagsregelung).*
   Zugelassen sind Bahn-Motorräder mit einem Hubraum von 350 ccm bis max. 500 ccm. Sollte der Veranstalter Fahrerwesten bereitstellen, sind diese zu tragen.

3. Die Mindestlänge der Bahn beträgt 426 m. Die Distanz der einzelnen Läufe beträgt 4 Runden.

4. Die Teilnehmer am Endlauf zum DMSB Langbahn- Pokal werden aufbauend auf den Ergebnissen der Läufe zum Norddeutschen Bahn-Pokal (NBP) bzw. Süddeutschen Bahn-Pokal (SBP) ermittelt. Der für die Endlauf-Qualifikation entscheidende Gesamtpunktstand ergibt sich aus der Addition der bis zum jeweiligen Stichtag erzielten 6 besten Vorlaufergebnisse im Rahmen des NBP bzw. SBP. Für die Wertung der Ergebnisse aus den regionalen Meisterschafts-Wettbewerben gilt als Stichtag 18 Tage vor der Endlaufveranstaltung.
   Die punktbesten Fahrer aus beiden Regionen sowie 2 Reservefahrer aus der jeweiligen Region des Veranstaltungsortes qualifizieren sich anteilsmäßig für den Endlauf.
   Der Einsatz der Reservefahrer bzw. deren Wertung beim Endlauf regelt sich nach den Wettbewerbsbestimmungen der FIM für Bahnsport.

5. Für die Endlauf-Veranstaltung werden die Startnummern vom DMSB bzw. Promotor vergeben bzw. behalten die DMSB-Dauerstartnummern ihre Gültigkeit.
   Der Austragungsmodus, das Laufschema, die Punkteverteilung und die Preisgeldaufteilung sowie die Möglichkeit zusätzlicher Läufe werden spätestens 2 Wochen vor der Veranstaltung durch den DMSB festgelegt.

6. Das platzierungsabhängige Gesamtpreisgeld bei der Endlaufveranstaltung berechnet sich aus der Multiplikation von 250,-- € mit der Anzahl der teilnehmenden Fahrer. Die detaillierte Platzgeldtabelle wird zusammen mit der Starterliste vom DMSB bzw. dem Promotor erstellt.

7. Die von einem Fahrer bei der Endlauf-Veranstaltung in den Vor- und Semifinalläufen sowie im Finallauf errungenen Punkte werden addiert.
   Der Fahrer mit der auf diese Weise ermittelten höchsten Gesamtpunktzahl erringt den Titel

„Sieger *Deutscher* Langbahn-Pokal Solo 2026“.

Bei Punktgleichheit entscheidet:
1. die Majorität der besseren Plätze
2. das bessere Ergebnis beim direkten Aufeinandertreffen der punktgleichen Fahrer
3. das Los

Bei Punktgleichheit auf den Plätzen 1 bis 3 wird ein Stechen gefahren.

8. *Zusätzliche Vorgaben an den Veranstalter:*
   Bei allen DMSB-Prädikatsveranstaltungen ist der Einsatz von APDs gemäß der DMSB-Richtlinie für Bahnsportstrecken obligatorisch. Die in der Richtlinie vorgesehenen „Run-Off“-Sicherheitszonen als mögliche Alternative zu APDs sind für Prädikatsveranstaltungen nicht zulässig

Deutscher Langbahn-Pokal Seitenwagen 2026

Stand: 26.11.2025 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

1. Der *Deutscher* Langbahn-Pokal Seitenwagen (Level *3*) wird in Vorlauf-Veranstaltungen im Rahmen regionaler Läufe (NBM/SBM) sowie in einer Endlauf-Veranstaltung durchgeführt. Maßgebend für die Zuordnung der Fahrer und Veranstalter zu einer der regionalen Meisterschaften ist der auf dem Lizenzantrag des Fahrers vermerkte Wohnsitz bzw. die Mitgliedschaft des Veranstalters zur jeweiligen Regionalgruppe.
   In Zweifelsfällen bzw. auf Antrag behält sich der DMSB bzw. Promotor eine abschließende Entscheidung über die Zugehörigkeit eines Fahrers vor. Jeder Fahrer wird nur in der Regionalmeisterschaft seiner Region gewertet. Die einzelnen Veranstaltungen können sowohl auf Sand- als auch auf Grasbahnen stattfinden.

2. *Teilnahme- und wertungsberechtigt sind Fahrer und Beifahrer, die im Besitz einer B-Lizenz des DMSB sind. Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 16 Jahren (Stichtagsregelung).*
   Zugelassen sind Bahn-Motorräder mit einem Hubraum von 350 ccm bis max. 500 ccm. Sollte der Veranstalter Fahrerwesten bereitstellen, sind diese zu tragen.

3. Die Mindestlänge der Bahn beträgt 426 m. Die Distanz der einzelnen Läufe beträgt 4 Runden.

4. Die Teilnehmer am Endlauf zum DMSB Langbahn-Pokal, werden aufbauend auf den Ergebnissen der Läufe im Rahmen der Nord- bzw. Süddeutschen Bahn-Meisterschaft ermittelt.
   Der für die Endlauf-Qualifikation entscheidende Gesamtpunktstand ergibt sich aus der Addition der bis zum jeweiligen Stichtag erzielten 6 besten Vorlaufergebnisse im Rahmen des NBP bzw. SBP. Für die Wertung der Ergebnisse aus den regionalen Meisterschafts-Wettbewerben gilt als Stichtag 18 Tage vor der Endlaufveranstaltung.
   Die punktbesten Fahrer aus beiden Regionen sowie 2 Reservefahrer aus der jeweiligen Region des Veranstaltungsortes qualifizieren sich anteilsmäßig für den Endlauf.
   Der Einsatz der Reserve-Gespanne bzw. deren Wertung regelt sich nach den Wettbewerbsbestimmungen der FIM für den Bahnsport.

5. Für die Endlauf-Veranstaltung werden die Startnummern vom DMSB bzw. Promotor vergeben bzw. behalten die DMSB-Dauerstartnummern ihre Gültigkeit.
   Der Austragungsmodus, das Laufschema, die Punkteverteilung und die Preisgeldaufteilung sowie die Möglichkeit zusätzlicher Läufe werden spätestens 2 Wochen vor der Veranstaltung durch den DMSB bzw. Promotor festgelegt.

6. Das platzierungsabhängige Gesamtpreisgeld bei der Endlaufveranstaltung berechnet sich aus der Multiplikation von 250,-- € mit der Anzahl der teilnehmenden Fahrer. Die detaillierte Platzgeldtabelle wird zusammen mit der Starterliste vom DMSB bzw. dem Promotor erstellt.

7. Die von einem Fahrer bei der Endlauf-Veranstaltung in den Vor- und Semifinalläufen, sowie im Finallauf errungenen Punkte werden addiert. Der Fahrer/Beifahrer mit der auf diese Weise ermittelten höchsten Gesamtpunktzahl erhält den Titel

„Sieger *Deutscher* Langbahn-Pokal –Seitenwagen / Fahrer 2026“

bzw.

„Sieger *Deutscher* Langbahn-Pokal –Seitenwagen / Beifahrer 2026“

Die weiteren Platzierungen ergeben sich sinngemäß. Bei Punktgleichheit entscheidet:
1. die Majorität der besseren Plätze
2. das bessere Ergebnis beim direkten Aufeinandertreffen der punktgleichen Fahrer
3. das Los

Bei Punktgleichheit auf den Plätzen 1 bis 3 wird ein Stechen gefahren.

8. Zusätzliche Vorgaben an den Veranstalter:
Bei allen DMSB-Prädikatsveranstaltungen ist der Einsatz von APDs gemäß der DMSB-Richtlinie für Bahnsportstrecken obligatorisch. Die in der Richtlinie vorgesehenen „Run-Off"-Sicherheitszonen als mögliche Alternative zu APDs sind für Prädikatsveranstaltungen nicht zulässig

dmsj – Deutsche Jugend-Bahnsport-Meisterschaft 2026

Stand: 26.11.2025 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

1. Qualifikation und Einschreibung

Die dmsj – Deutsche Jugend-Bahnsport-Meisterschaften & Cups 2026 werden in Vorlauf-Veranstaltungen im Rahmen der Regionalmeisterschaften von SBM/NBM sowie das Finale in einer oder mehreren Endlaufveranstaltung(en) durchgeführt. Die dmsj und der Promotor behält sich vor Qualifikationsrennen vor dem Endlauf vorzunehmen. Die Teilnehmer müssen sich bis spätestens 4 Wochen vor dem Termin der Meisterschaft über das Online-Einschreibungs-Formular der dmsj für die Meisterschaft einschreiben.

2. Streckenlänge

Die Endlaufveranstaltung(en) können auf einer Sand-, Gras- oder Speedwaybahn stattfinden mit einer Maximallänge von 700 Meter.

3. Fahrzeuge

Zugelassen werden nur Motorräder, die den technischen Bestimmungen der FIM bzw. Bestimmungen des DMSB entsprechen.

4. Teilnehmer und Klasseneinteilung

Teilnahme- und wertungsberechtigt sind Fahrer die im Besitz einer A-Lizenz, B-Lizenz oder J-Lizenz des DMSB sind, gemäß der in der jeweiligen Klasse festgelegten Altersgrenzen.

Folgende Klassen werden ausgeschrieben:

- Junior A / U11: 6 – 11 Jahre
- Junior A PW 50 / U11: 6 – 11 Jahre
- Junior B / U16: 10 – 16 Jahre
- Junior B II / U16: 10 – 16 Jahre
- Junior C / U17: 12 – 17 Jahre
- Junior D / U17: 12 – 17 Jahre (500ccmR)

Bei den *festgelegten Altersgrenzen* gilt für das Minimalalter die Stichtagsregelung, für das Maximalalter die Jahrgangsregelung.

5. Teilnahme am Endlauf

Die Teilnehmer am Endlauf zur dmsj – Deutsche Jugend Bahnsport Meisterschaft werden aufbauend auf den Ergebnissen der Läufe zur Norddeutschen Bahnmeisterschaft (NBM) bzw. Süddeutschen Bahnmeisterschaft (SBM) ermittelt. Der für die Endlauf-Qualifikation entscheidende Gesamtpunktstand ergibt sich aus der Addition der bis zum jeweiligen Stichtag erzielten 6 besten Vorlaufergebnisse im Rahmen der NBM bzw. SBM. Für die Wertung der Ergebnisse aus den regionalen Meisterschafts-Wettbewerben gilt als Stichtag 18 Tage vor der Endlaufveranstaltung. Bei Punktgleichheit in der SBM oder NBM-Wertung gilt

(1) die Majorität der besseren Plätze

(2) das bessere Ergebnis beim direkten Aufeinandertreffen der punktgleichen Fahrer

Die eingeschriebenen Teilnehmer an der/den Endlaufveranstaltung(en) werden fristgerecht, 18 Tage vor der Endlaufveranstaltung informiert. Die Nennung ist an den jeweiligen Veranstalter einzureichen. Jeder Fahrer kann nur in einer Klasse der dmsj – Deutsche Jugend Bahnsport 2026 teilnehmen.

Für den Endlauf qualifizieren sich aus der NBM bzw. SBM insgesamt anteilmäßig zwischen 10-18 Fahrer sowie 2 Reservefahrer (diese aus der jeweiligen Veranstalterregion) je Klasse. Die finale Anzahl an Finalteilnehmern wird die dmsj anhand der zur dmsj Meisterschaft eingeschriebenen Fahrer der SBM und NBM vornehmen.

Für die Endlauf-Veranstaltung behalten die NBM/SBM-Dauerstartnummern ihre Gültigkeit. Der Austragungsmodus und das Laufschema spätestens 2 Wochen vor der Veranstaltung durch die dmsj unter Abstimmung mit dem Promotor festgelegt.

Der Veranstalter eines Finales in einer Klasse hat das Recht auf Benennung einer Wildcard, die er 6 Wochen vor der Veranstaltung dem Bahnsportbüro des Promotors mitteilen muss. Der Wildcard Sportler muss mindestens bei einem NBM/SBM Qualifikationsrennen des laufenden Jahres gestartet sein.

6. Reifen

Alle Teilnehmer dürfen maximal zwei Reifenseiten für das Rennen kennzeichnen lassen. Es dürfen dann ausschließlich diese gekennzeichneten Seiten verwendet werden. Ausgenommen sind die Teilnehmer der Junioren A, hier gilt keine Beschränkung der Reifenseiten.

7. Training im Endlauf

Allen an der Veranstaltung beteiligten Fahrern ist die Möglichkeit eines Trainings von mind. 1 x 3 Minuten einzuräumen. Jeder Teilnehmer muss mindestens 3 Runden als Pflichttraining absolvieren. Die Form der Abwicklung ist dem Veranstalter freigestellt. Ein Startbandtraining kann vom Veranstalter angeboten werden.

8. Durchführung des Endlaufes

Jeder Fahrer darf pro Veranstaltungstag an max. 5 Läufen (in Summe) teilnehmen. Zusätzlich erlaubt ist ein Stechen bei Punktgleichheit auf den Plätzen 1-3. Alle Läufe gehen über eine Distanz von: Junior A/B: 3 Runden Junior B II/C: max. 4 Runden. Im Falle eines Finallaufs, darf der Fahrer mit der höchsten Punktzahl nach den Vorläufen als erstes seinen Startplatz auswählen.

9. Endplatzierung

Über die Endplatzierung entscheidet die Gesamtpunktzahl aus allen gefahrenen Läufen. Bei Punktgleichheit auf den Plätzen 1 – 3 entscheidet ein Stechen der jeweiligen Fahrer. Ab Platz 4 entscheidet:

(1) die Majorität der besseren Plätze

(2) das bessere Ergebnis beim direkten Aufeinandertreffen der punktgleichen Fahrer

Bei vorzeitigem Abbruch erfolgt eine Wertung unter Berücksichtigung des Zeitpunktes des Abbruchs, gemäß dem Zwischenstand nach 3 bzw. 4 Durchgängen.

Wenn die Veranstaltung ausfällt, bzw. vor Abschluss von 50% der geplanten Läufe für die Teilnehmer nicht weitergeführt werden kann, entscheidet der Promotor in Abstimmung mit dem DMSB über eine Wiederholung.

10. Veranstalter und Ort

Der Veranstaltungstag bzw. die Veranstaltungstage werden rechtzeitig auf www.dmsj.org veröffentlicht. Die dmsj und der Promotor behalten sich in jedem Fall eine Terminanpassung nach Veröffentlichung der FIM bzw. FIME Terminkalender vor.

11. Titel

Der unter Beachtung der vorstehenden Festlegungen erstplatzierte Fahrer erhält den Titel

„dmsj – Deutscher Jugend-Bahnsport-Meister 2026 / Junior A“

bzw.

„dmsj – Deutscher Jugend-Bahnsport-Meister 2026/ Junior A PW 50“

bzw.

„dmsj – Deutscher Jugend-Bahnsport-Meister 2026/ Junior B“

bzw.

„dmsj – Deutscher Jugend-Bahnsport-Meister 2026/ Junior B II“

bzw.

„dmsj – Deutscher Jugend-Bahnsport-Meister 2026/ Junior C“

bzw.

„dmsj – Deutscher Jugend-Bahnsport-Meister 2026/ Junior D“

Die weiteren Platzierungen ergeben sich ebenfalls aus den vorgenannten Regelungen.

12. Zusätzliche Vorgaben an den Veranstalter:

Bei allen DMSB-Prädikatsveranstaltungen ist der Einsatz von APDs gemäß der DMSB-Richtlinie für Bahnsportstrecken obligatorisch. Die in der Richtlinie vorgesehenen „Run-Off“-Sicherheitszonen als mögliche Alternative zu APDs sind für Prädikatsveranstaltungen nicht zulässig

Deutsche Motoball-Meisterschaft (DMM) *2026*

Stand: *06.11.2025*

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeines
2. Leitlinie Motoball
3. Verantwortlichkeit im Motoball
4. Dokumentationen
   4.1 Regularien
   4.2 Motoball-Regelwerk und Motoballanweisungen
   4.3 Spielberichtsbogen
   4.4 Unfallbericht
5. Lizenzvoraussetzungen zur Teilnahme an der DMM
   5.1 Verein
   5,2 Spieler
   5.3 Schiedsrichter
6. Erweiterter Offizieller Personenkreis einer Motoballveranstaltung im Rahmen der DMM
   6.1 Mitarbeiter des VM / Promotor
   6.2 Mannschaftsleiter
   6.3 Spielbeobachter
   6.4 Schiedsrichter/ Sportkommissare
   6.5 Offizieller Personenkreis der Gastmannschaft
7. Teilnahmeberechtigung und -voraussetzung zur DMM
   7.1 Einschreibung / Stichtag
   7.2 Terminanmeldung / Spielanmeldung
   7.3 Versicherung
   7.4 Haftungsausschluss, Freistellung, Datenschutz
   7.5 Reisekosten-Fond
   7.6 Verstöße gegen die Teilnahmevoraussetzungen zur DMM
   7.7 Erteilung der Teilnahmeberechtigung
8. Spieler- und Vereinszugehörigkeit
   8.1 Mindestanzahl Spieler
   8.2 Vereinszugehörigkeit von Spielern
   8.3 Gastspieler
   8.4 Freundschaftsspiele
9. Wechselfristen
   9.1 Wechselfristen für Spieler
   9.2 Zeitpunkt der Spielberechtigung eines Spielers
   9.3 Vereinswechsel während dem Meisterschafts-Spielbetrieb
   9.4 Verweigerung einer Spielberechtigung für Spieler
10. Schiedsrichter, Sanktionen, Spielstrafen-, Sperren und Proteste
    10.1 Allgemeines
    10.2 Schiedsrichtereinsatz
    10.3 Linienrichter
    10.4 Fehlende / verspätete Schiedsrichter
    10.5 Verletzung eines Schiedsrichters während eines Einsatzes
    10.6 Reisekostenvergütung
    10.7 Rechte und Pflichten der Schiedsrichter
11. Sanktionen, Spielstrafen, Spielsperren
    11.1 Definition

11.2 Sanktionen
11.3 Sanktionenkatalog
11.4 Spielstrafe, Spielsperre, Platzverweis
11.5 Proteste
12. Spielabsagen, Spielverlegungen
12.1 Spielabsagen
12.2 Spielverlegung
13. Endspiel
14. Ablauf der Deutschen Motoball-Meisterschaft
14.1 Ligaeinteilung
14.2 Spielmodus
14.3 Spielplan
14.4 Veranstaltungsbeginn
14.5 Spielbeginn
14.6 Spielwertung, Tabellenerstellung
14.7 Play-Off-Spiele, Platzierungsspiele
14.8 Elfmeterschießen
14.9 Spielabbruch
15. Platzierungsspiele und Endspiel Platz 9
16. Play-Off-Spiele und Endspiel DMM
17. Titel- bzw. Pokalvergabe
18. Salvatorische Klausel

1. Allgemeines

Die Deutsche Motoball-Meisterschaft (DMM) wird, im Rahmen der Motoball Bundesliga, Europa offen ausgeschrieben. Der DMSB setzt hierfür einen Promotor für den Bereich Motoball ein. Die Austragung erfolgt gemäß den Bestimmungen des Deutschen Motorrad Sportgesetzes des DMSB, dem Wettbewerbsreglement des DMSB für Motoball und deren Motoballanweisungen, sowie diesen Prädikatsbestimmungen. Eventuelle Änderungen und/oder Ergänzungen von Seiten des DMSB bleiben, nach Absprache mit dem Promotor, vorbehalten.
Ergänzende Regelungen finden sich im Motoball-Reglement (DMSB-Handbuch *2026* – Grüner Teil) und den Technischen Bestimmungen für Motoball (DMSB-Handbuch *2026* – Oranger Teil). Zusätzliche detailliertere Vorgaben werden in den Motoballanweisungen und in den dmsj-Prädikatsbestimmungen für den Jugendbereich dokumentiert. Die Zusammenarbeit zwischen DMSB und Promotor sind in separaten Vereinbarungen geregelt.

2. Leitlinie Motoball

Bewerber, Vereine und deren Vorsitzende sind für das Verhalten ihrer Spieler, Offiziellen, Mitarbeiter, Anhänger, Zuschauer und weiteren Personen, die im Auftrag des Bewerbers / Vereins eine Funktion ausüben, verantwortlich. Bewerber/ Vereine, Spieler, Offizielle erkennen die besondere Verantwortung für den Schutz der Integrität und des Rufs des Motoballs in Deutschland an. Die im folgenden DMSB-Ethikkodex definierten Werte und Grundsätze bestimmen das Verhalten und den Umgang innerhalb der Disziplin und gegenüber Außenstehenden.
Der DMSB-Ethikkodex ist für ehrenamtlich tätige Personen, lizenzierte Personen, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Mitglieder des DMSB verbindlich. Veröffentlichungen von Lizenznehmern in den Sozialen Medien, in denen das Ansehen des Motoballs, des DMSB, des Promotors, seinen Organen, der Vereine, seinen haupt- und ehrenamtlich tätigen Mitarbeitern, seiner Veranstalter, seinen Mitgliedsorganisationen, und ganz allgemein dem Interesse des Motorsports und den von dem DMSB vertretenen Werten, moralisch oder materiellen Schaden zugefügt wird, werden vom Sportgericht mit einer Verwarnung bis Suspendierung geahndet.

3. Verantwortlichkeit im Motoball

Der Deutsche Motor Sport Bund (DMSB) ist für die Überwachung des Motoball-Spielbetriebs zuständig. Der DMSB setzt hierfür einen Promoter für den Bereich Motoball ein.
Der Promoter beauftragt in seinem Namen einen Verantwortlichen Motoball (im weiteren Verlauf als VM bezeichnet) und wird durch diesen vertreten. Alle Nennungen des VM schließt den Promoter automatisch ein. Der VM handelt im Auftrag des Promotors und hat u.a. folgende Aufgaben:

1. Vertretung und Weiterentwicklung der Interessen im Motoball
2. Zusammenarbeit und Abstimmung mit DMSB, Promotor, FIM und den Vereinen Motoball
3. Leitung, Lenkung, Kontrolle und Beratung von Motoballveranstaltungen
4. Erarbeitung von Wettbewerbsreglement, Prädikatsbestimmungen, Regelwerk, Technischen Bestimmungen und Motoballanweisungen
5. Protestanalyse, Protestbearbeitung, Erteilung von Sanktionen
6. Öffentlichkeitsarbeit im In- und Ausland zur Förderung der Motoballsports
7. Saison- und Spielplanung
8. Schiedsrichterwesen
9. Jugendarbeit
10. Nationalmannschaften
11. Verwaltung und Dokumentation

Der VM kann – zur Unterstützung bei der Bearbeitung seiner Aufgaben – weitere Personen benennen und einzelne Themen und Aufgaben an diese Personen delegieren. Der VM ist gegenüber diesen Personen weisungsbefugt.

4. Dokumentationen

4.1 Regularien

Maßgebend für die Genehmigung und Durchführung von Motoballspielen im Rahmen der DMM sind:

- die Einschreibung der Vereine Motoball
- die für Meisterschaftsspiele zusätzlich erlassenen Prädikatsbestimmungen
- das Wettbewerbsreglement für Motoball des DMSB
- Motoballanweisungen
- die Technischen Bestimmungen des DMSB
- die für Motoball anwendbaren Bestimmungen des Deutschen Motorrad-Sportgesetzes
- Für den internationalen Spielbetrieb haben die internationalen Vereinbarungen der FIME-Gültigkeit, es sei denn, es konnte mit dem Spielpartner eine Vereinbarung getroffen werden, wonach die vorliegenden DMSB-Regeln Gültigkeit haben.

4.2 Motoball-Regelwerk und Motoballanweisungen

Das Motoball-Regelwerk ist die Grundlage für Motoballveranstaltungen (jeweils die aktuelle online gestellten Version jüngsten Datums).
Die Regeln beruhen auf den jeweiligen gültigen und online gestellten Bestimmungen, Richtlinien und Satzungen der Fédération Internationale de Motocyclisme Europe (FIME), und des Deutschen Motor Sport Bund (DMSB). Ausführungen, die in den Motoballregeln nicht explizit beschrieben sind, können in den einschlägigen Bestimmungen, Richtlinien oder Satzungen der einzelnen aufgeführten Organisationen detailliert beschrieben sein. Motoballanweisungen sind schriftlich detaillierte Verfahrens- und Auslegungsanweisungen zu den schriftlichen Dokumenten und Regularien. Bei Verstoß gegen Regeln und Bestimmungen können – in entsprechender Form – Sanktionen vom VM, vom Promotor oder ggf. durch die DMSB-Sportgerichtsbarkeit verhängt werden.

4.3 Spielberichtsbogen

Der Spielberichtsbogen ist der schriftliche Nachweis einer Motoballveranstaltung. In ihm werden alle veranstaltungsbezogenen mitwirkenden Personen, Daten und sonstige Informationen festgehalten - einschließlich der Einbeziehung weiterer Dokumente wie Zusatzbericht, Unfallmeldungen, Protestmeldungen oder sonstige Dokumente. Der Spielberichtsbogen ist der offizielle Nachweis für den Promotor, den VM, sowie die Sportsgerichtbarkeit des DMSB. Personen und Ereignisse, die nicht auf den Spielberichtsbogen erscheinen, gelten als nicht existent und können im Spiel nicht eingesetzt werden.
Nach Spielende / Veranstaltungsende ist der Spielberichtsbogen durch den Schiedsrichter unmittelbar an den VM zu übermitteln.
Unrichtige Angaben und Meldungen an den VM werden sportrechtlich geahndet.

4.4. Unfallbericht

Der Unfallbericht dient als verbindlicher Nachweis für Leistungen aus der Sport-Unfallversicherung. Jeder DMSB-Lizenznehmer ist nach FIM-Vorschriften während genehmigter DMSB- bzw. DMSB-TV-Veranstaltungen unfallversichert. Nur bei fristgerechter Einreichung des Berichts werden Folgeschäden offiziell anerkannt.

Meldepflicht

Jeder Teilnehmer, der sich bei einer genehmigten Veranstaltung verletzt, ist verpflichtet, einen Unfallbericht zu erstellen. Unfälle bei Trainings außerhalb offizieller Events sind nicht versichert und daher nicht meldepflichtig. Die Verletzungsart ist im Formular eindeutig mit den vorgegebenen Buchstabenkombinationen zu kennzeichnen.

Meldezeitpunkt

Der vollständig ausgefüllte Unfallbericht muss unverzüglich, spätestens am nächsten Werktag nach dem Unfall, beim DMSB und gleichzeitig beim zuständigen VM eingereicht werden. Verspätete Meldungen führen zum Ausschluss von Versicherungsansprüchen.

Einreichung ausschließlich per E-Mail an: unfallmeldung@dmsb.de; mbl@motoball.de

Alternativ, bei technischen Problemen, sind in älteren Formularen Faxnummern oder Postadresse vorhanden, aber ab 2025 ist E-Mail Standard.

Formular

Verwenden Sie ausschließlich das Formblatt „DMSB - Medizinischer Unfallbericht AUTOMOBIL und MOTORRAD“. Da bei Motoball-Veranstaltungen kein Arzt vorgeschrieben ist, trägt der Sportkommissar oder Schiedsrichter die vorläufige Diagnose des anwesenden medizinischen Personals im Bericht ein. Das Formular kann als PDF-Datei heruntergeladen und digital oder handschriftlich ausgefüllt werden.

Versicherungsleistungen

Heilbehandlungskosten werden zunächst von der gesetzlichen Krankenversicherung übernommen. Übersteigende Aufwendungen deckt die Sport-Unfallversicherung gemäß den DMSB-Lizenz- und Versicherungsbestimmungen. Nur nach Vorlage des Unfallberichts erfolgt die endgültige Kostenübernahme.

Lizenzeinzug

Die Lizenz wird nur eingezogen, wenn eine weitere Teilnahme aufgrund der Verletzung ausgeschlossen ist, etwa bei Abtransport im Krankenwagen, Knochenbrüchen oder Schädel-Hirn-Traumata. Kleinere Verletzungen wie versorgte Platzwunden ohne Knochenbeteiligung sind zu dokumentieren, führen jedoch nicht zum Entzug der Lizenz.

Sanktionen

Verweigert der Betroffene die Erstellung des Unfallberichts, erlöschen alle Ansprüche gegenüber dem Versicherer. Der Veranstalter haftet für mögliche Schadenersatzforderungen, erhält eine offizielle Verwarnung durch den DMSB und wird mit einer Versäumnisgebühr von 268 € zzgl. MwSt. belastet.

5. Lizenzvoraussetzung zur Teilnahme an der DMM

Voraussetzung für die Beteiligung eines Clubs / Bewerber, Spieler oder Schiedsrichter an der DMM ist der Nachweis einer gültigen Lizenz eines FMN.

Beantragung

Die Lizenzbeantragung erfolgt über das DMSB-Onlineportal. Bei der Registrierung wählt der Antragsteller zwischen der Onlinelizenz (Handysymbol) und der Lizenzkarte im Papierformat. Die Onlinelizenz ist vorrangig zu nutzen; das Kartenformat bleibt nur in Ausnahmefällen (z. B. Jugend) zulässig.

Lizenzformat & Mitführung

Jeder Spieler muss die Onlinelizenz auf einem geeigneten Medium mitführen und sie auf Verlangen von Schiedsrichtern oder Sportkommissaren im Original vorzeigen. Alternativ kann eine vom Vereinsvorsitzenden beglaubigte Papierkopie (mit Stempel und Unterschrift) mitgeführt werden.

Lizenzkontrolle

Vor Veranstaltungsbeginn prüfen die Schiedsrichter anhand des Spielberichtsbogens Lizenznummer, Trikotnummer, Helmnummer und Motorradnummer auf Übereinstimmung mit der vorgelegten Onlinelizenz oder beglaubigten Kopie. Bis 30 Minuten nach Spielende kann der Schiedsrichter die Vorlage der Original-Onlinelizenz erneut verlangen.

Sanktionen

Das Nichtvorzeigen der Original-Onlinelizenz oder der beglaubigten Kopie stellt einen Verstoß gegen den Straf- und Sanktionskatalog dar und wird gemäß den dort festgelegten Bestimmungen sanktioniert.

5.1 Verein (Clubs / Bewerber / Veranstalter)

Teilnahme- und wertungsberechtigt sind Vereine, die durch die jeweils zuständige FMN anerkannt sind und die im Besitz einer Nationalen Team-Bewerber-Lizenz für Clubs des DMSB sowie einer Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation) sind.

5.2 Spieler

Teilnahme- und wertungsberechtigt sind Spieler, die im Besitz einer B-Lizenz des DMSB sind, sowie Spieler, die im Besitz einer Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation). Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 16 Jahren (Stichtagsregelung).

5.3 Schiedsrichter (Sportkommissare)

Zugelassen zur DMM sind nur Schiedsrichter / (Sportkommissare), die mindestens das 17. Lebensjahr vollendet haben und im Besitz einer vom DMSB ausgestellten Sportwartlizenz für Schiedsrichter im Motoball sind.
Um eine Lizenz zu erhalten, muss ein Anwärter an einem Ausbildungslehrgang mit Abschlussprüfung teilnehmen. Um seine erworbene Lizenz aufrechtzuerhalten, muss ein lizensierter Schiedsrichter jährlich min. zwei Fortbildungslehrgänge nachweisen, sowie alle 3 Jahre ein Fortbildungslehrgang mit Zwischenprüfung ablegen, um die vorhandene Lizenz zu verlängern.

Ausbildung
Die Ausbildung von Schiedsrichter und Anwärter wird durch die Referenten der DMSB Academy durchgeführt. Dazu bedient sich die Academy, Ausbilder von Motoball Deutschland. Die Ausbildung gliedert sich in einen Neulings Lehrgang, sowie Fortbildungslehrgänge in Präsenz- oder Onlineform.

Erstlizenz
Um eine erste Schiedsrichterlizenz zu erhalten, muss ein Anwärter an einem Neulings Lehrgang teilnehmen. Dauer: Zwei Tage mit Abschlussprüfung nach bestandener Abschlussprüfung erhält der Anwärter seine Lizenz

Prüfung
Dauer zwischen 60min. und 120 min. Eventuelle mündliche Nachprüfung

Beantragung
Durch das DMSB Onlineportal (Erstlehrgang)
Durch den Motoball Deutschland (Fortbildungslehrgang)

Fortbildung
Jährlich min. 2 Lehrgänge die in Präsenz oder Online durchgeführt werden

Fortbildungslehrgang zur Verlängerung der Lizenz
Alle 3 Jahre mit 60 min. Prüfung

Gültigkeit einer Lizenz
3 Jahre

Rechtsgrundlagen
Ausbildungsrichtlinien des DMSB
Prädikatsbedingungen und Motoballreglement

6. Erweiterter Offizieller Personenkreis einer Motoballveranstaltung in der DMM

6.1 VM / Mitarbeiter des VM / Sportleiter Promotor

Bei einer Motoballveranstaltung hat der VM, die offiziell benannten Mitarbeiter des VM und der Sportleiter des Promotors nach entsprechender Legitimation freien Eintritt zur Platzanlage. Sie sind im Rahmen der Veranstaltung nicht weisungsbefugt, üben jedoch eine Observer-Funktion aus und sind seitens des Veranstalters zu unterstützen.

6.2 Mannschaftsleiter

Während einer Motoballveranstaltung ist der Mannschaftsleiter der alleinige Vertreter des Vereins und gegenüber den Schiedsrichtern und Sportkommissaren aussage- und vertretungsberechtigt. Er trägt die Verantwortung für das Einhalten aller in den Prädikatsbestimmungen aufgeführten Bestimmungen.

6.3 Spielbeobachter

Zu Motoballveranstaltungen können durch den VM-Spielbeobachter benannt werden, die dem VM alle Vorkommnisse einer Motoballveranstaltung berichten. Sie haben nach entsprechender Legitimation

freien Eintritt zur Platzanlage. Ihre Aufgabe besteht ausschließlich im Beobachten des Veranstalters und des Verhaltens der eingesetzten Schiedsrichter. Beratende Hilfestellung für die Schiedsrichter über Verhaltensmaßnahmen sind während der Viertelpausen nur in der Schiedsrichterkabine gestattet. Spielbeobachter haben keine disziplinarischen oder anderweitige Befugnisse während ihrem Einsatz.

6.4 Schiedsrichter/ Sportkommissare

Bei einer Motoballveranstaltung haben Schiedsrichter und Sportkommissare, die mindestens das 17. Lebensjahr vollendet haben und im Besitz einer vom DMSB ausgestellten Sportwartlizenz für Schiedsrichter sind, freien Eintritt zur Platzanlage. Schiedsrichter müssen sich mit der aktuell vom DMSB ausgestellten Schiedsrichterlizenz an der Kasse ausweisen. Diese Regelung gilt zusätzlich für eine Begleitperson. Sie gilt jedoch nicht, wenn der Schiedsrichter oder Sportkommissar am Spieltag eine andere Funktion als die des Schieds- oder Linienrichters gemäß dem Spielberichtsbogen ausübt.

6.5 Offizieller Personenkreis der Gastmannschaft

Zur Motoballveranstaltung ist die Heimmannschaft verpflichtet, den von der Gastmannschaft benannten 20 Personen freien Eintritt zu gewähren. Dieser Personenkreis umfasst die offiziell benannten Funktionäre gemäß dem Spielberichtsbogen. Zum Ausweisen an der Kasse stellt die Gastmannschaft den Personen Eintrittskarten zur Verfügung oder hinterlegt eine Namensliste. Bei der Namensliste ist der Eintritt nur mit amtlichem Lichtbildausweis möglich.

7. Teilnahmeberechtigung und -voraussetzung zur DMM

Teilnahmeberechtigt an der Deutschen Motoball-Meisterschaft sind lizenzierte Mannschaften der DMSB angeschlossenen Mitgliedsorganisationen, die sich zur DMM einschreiben. Die Teilnahme an der DMM ist gebührenpflichtig und wird vom DMSB in Rechnung gestellt. (Prädikatsgebühr)

7.1 Einschreibung / Stichtag

Die Einschreibung erfolgt mittels Einschreibeformular des VM und ist pro Saison neu zu erstellen. Die Einschreibung ist die Voraussetzung und verbindliche Zusage des Vereins zur Teilnahme an den Prädikaten im Junioren- und Seniorenbereich sowie dem ADAC-Pokal. Fehlerhafte Einschreibungen bedürfen der Korrektur und sind unter Umständen mit Kosten verbunden, die dem Promoter zufallen.

Stichtag Einschreibung *2026*: ***28.02.2026; 23:59 Uhr***

7.2 Terminanmeldung / Spielanmeldung

Unabhängig von der Einschreibung muss der teilnehmende Verein auf dem DMSB Online Portal einmalig eine kostenpflichtige Terminanmeldung abgeben. Erst nach erfolgter und von der zuständigen Sportabteilung genehmigter Terminanmeldung, sowie Zahlung der Gebühren, wird eine Teilnahmeberechtigung an den VM übermittelt.
Jeder Verein muss seine Spiele – gemäß veröffentlichtem Spielplan – im Veranstaltungskalender des DMSB eintragen

7.3 Versicherung

Jeder Motoball-Club / Veranstalter ist verpflichtet, seine Veranstaltungen gemäß den DMSB-Vorgaben zu versichern. Die Mindest-Versicherungssummen sind im Motorradsport Handbuch abgedruckt. (DMSG Artikel 65).

7.4 Haftungsausschluss, Freistellung, Datenschutz

Jeder Spieler muss vor dem ersten Spiel der Saison einen ausgefüllten und unterzeichneten Haftungsausschluss vorlegen. Aus den Angaben bezüglich der Spieltermine muss hervorgehen, dass

dieser für alle Spiele gemäß dem Terminkalender gültig ist. Der Haftungsausschluss wird durch die persönliche Unterschrift und Vereinsunterschrift wirksam. Die Erklärung zu den Datenschutzbestimmungen ist allen Personen, die gemäß Einschreibung gemeldet sind oder nachträglich gemeldet werden, zu unterzeichnen und vorzulegen. Alle Dokumente sind ständig mitzuführen und auf Verlangen dem Schiedsrichter vorzulegen.

7.5 Reisekosten-Fond

Unter Berücksichtigung der sich aus der Ligaeinteilung ergebenden sehr unterschiedlichen Reisekostenbelastung für die an der DMM teilnehmenden Vereine wird, zur Sicherstellung der Meisterschaftsrunde, ein Reisekosten-Fond gebildet. Dieser Reisekosten-Fond wird durch *den Motoball Deutschland e.V.* geregelt und verwaltet.

7.6 Verstöße gegen die Teilnahmevoraussetzungen zur DMM

Bei fehlerhaften oder fehlenden Angaben gegen die unter Punkt 7ff aufgeführten Voraussetzungen, kann der Verein, aufgrund Verstoßes gegen diese Teilnahmevoraussetzungen, einen Punktabzug von bis zu 6 Punkten, sowie die Aufforderung zur Nachbesserung erhalten. Eine Teilnahmeberechtigung wird dennoch erteilt.
Bei einer verspäteten Einschreibung ist eine Teilnahme an der DMM nicht möglich.

7.7. Erteilung der Teilnahmeberechtigung

Nach Prüfung aller Unterlagen erteilt der VM schriftlich dem Bewerber die Teilnahmeberechtigung für die DMM *2026*.

8. Spieler und Vereinszugehörigkeit

8.1 Mindestanzahl Spieler

Vereine, die an der DMM teilnehmen wollen, müssen mindestens 7 Spieler – mit für den Zeitraum gültigen Lizenz – in der Einschreibung melden und vorlegen.

8.2 Vereinszugehörigkeit von Spielern

Spieler, die an Motoballveranstaltungen im Rahmen der DMM teilnehmen möchten, sind in Vereinen organisiert. Sie werden durch den Verein in der Einschreibung registriert und sind diesem für den eingeschriebenen Zeitraum und Wettbewerb zugeordnet und verpflichtet. Ein Wechsel oder Einsatz in einem anderen Verein ist für einen eingeschriebenen Spieler während einer Saison nicht möglich. Besonderheiten sind unter den Punkten 8.3 und 8.4 geregelt.

8.3 Gastspieler

Sollte ein Motoballclub nicht in der Lage sein, zu Beginn der Saison eine komplette Mannschaft zu melden, kann der VM nach entsprechender Prüfung im Einzelfall dem Club gestatten, seine Mannschaft mit Gastspielern, deren Freigabe vorliegt, zu ergänzen, um an der Meisterschaftsrunde teilzunehmen. Diese Spieler sind beim abgebenden Verein in der Einschreibung mit dem Vermerk „Gastspieler bei (Vereinsname)“ zu listen. Der Gastverein listet den Spieler ebenfalls in seiner Einschreibung mit dem Vermerk „Gastspieler von (Vereinsname)“. Hat ein Gastspieler einen Spieleinsatz gehabt, kann er in der laufenden Saison für keinen anderen Verein eingesetzt werden. Ausnahme: Sollte sich der Gastverein, während des laufenden Wettbewerbes aus der DMM abmelden, so ist der eingesetzte Gastspieler nur in seinem abgebenden Verein sofort spielberechtigt.

Sondergenehmigung Gastspieler
Der Wechsel eines Spielers als Gastspieler in einem anderen Verein ist einmalig innerhalb der Saison nur dann möglich, wenn dies zum Erhalt der Teilnahme des aufnehmenden Vereins an der DMM dient. Neben der Zustimmung beider Vereine bedarf es der expliziten Genehmigung des VM.

8.4 Freundschaftsspiele

Ein Spieler kann in einem Freundschaftsspiel eines anderen Vereins mitwirken, wenn eine schriftliche Einverständniserklärung seines Vereins dem Schiedsrichter vor Spielbeginn übergeben wird.

9. Wechselfristen

9.1 Wechselfristen für Spieler
Die Wechselfrist für Spieler zur Saison *2026* beginnt formell nach dem Endspiel zur DMM *2025* und endet am *31.12.2025*. Der Wechsel ist durch den Spieler schriftlich an den VM unter Angabe des abgebenden und des neuen Vereins anzuzeigen. Nur eine verbindliche Zusage des VM bestätigt den Wechsel und macht ihn rechtskräftig.

9.2 Zeitpunkt der Spielberechtigung eines Spielers

- Spieler ohne Lizenz in der abgelaufenen Saison **sofort**
- Spieler mit Lizenz in der abgelaufenen Saison, ohne Vereinswechsel **sofort**
- Spieler mit Lizenz in der abgelaufenen Saison, nach Vereinswechsel innerhalb der Wechselfrist **sofort**
- Spieler mit Lizenz in der abgelaufenen Saison, nach Vereinswechsel
- außerhalb der Wechselfrist **in der nachfolgenden Saison**

9.3 Vereinswechsel während dem Meisterschafts-Spielbetrieb

Eine Spielberechtigung bei einem Vereinswechsel (innerhalb der an der DMM teilnehmenden Vereine und aus anderen FMN) während dem Meisterschaftsspielbetrieb ist nicht möglich. Der Spieler, der einen Verein wechselt, ist erst zur neuen Saison spielberechtigt.

9.4 Verweigerung einer Spielberechtigung für Spieler

Eine Verweigerung der Spielberechtigung für die gesamte Saison bleibt unabhängig vom Antragstermin dem VM oder dem DMSB vorbehalten, sofern berechtigte Gründe des abgebenden Vereins vorliegen.

10. Schiedsrichter, Sanktionen, Spielstrafen, Spielsperren und Proteste

10.1 Allgemeines
Zwei lizenzierte Schiedsrichter leiten ein Motoballspiel - je ein Schiedsrichter auf jeder Platzseite, - und verschaffen den Motoballregeln Geltung. Ihr disziplinarischer Einsatz erstreckt sich von 60 Minuten vor Veranstaltungsbeginn bis 30 Minuten nach Spielende (Abpfiff**).**
Alle spielrelevanten Informationen sind durch die Schiedsrichter auf den entsprechenden Formularen zu dokumentieren.
Jeder Verein *soll* mindestens 2 Schiedsrichter für eine Saison melden. (Aktive Spieler als Schiedsrichter sind möglich, jedoch nur als zusätzliche Ergänzung). *Ein Schiedsrichter muss jedoch immer frei verfügbar sein.* Sofern ein Verein nur einen verfügbaren Schiedsrichter für die Saison melden kann, ist mindestens ein weiterer Schiedsrichter-Anwärter zum nächstmöglichen Schiedsrichterlehrgang anzumelden. *Ist dies nicht der Fall wird der entsprechende Verein mit einer Geldstrafe von 500€, diese ist innerhalb von 14 Tagen nach Prüfung und Bekanntgabe auf das Konto des MBD e.V. zu überweisen.*
Alle anfallenden Kosten die aufgrund von Aus- und Fortbildungen, Ausrüstungen etc. entstehen, werden durch den Verein getragen. Eine nachträgliche Kostenbeteiligung kann, nach Antrag durch den Verein beim VM und nach Abstimmung mit dem Promotor, erfolgen.

Jeder lizensierte Schiedsrichter ist verpflichtet, die nötigen Voraussetzungen zum Einsatz seiner Tätigkeit in eigener Verantwortung zu erbringen, aufrecht zu erhalten oder sich weiterzubilden, Dabei sind die Vorgaben des VM für ihn bindend und bestimmend.
Sollte ein Schiedsrichter nicht gemäß Meldung seines Vereins an den VM seinen Verpflichtungen und Spieleinteilungen nachkommen, wird der Verein sportrechtlich zur Verantwortung gezogen.

10.2 Schiedsrichtereinsatz

Schiedsrichter werden durch den VM oder durch von ihm benannte Personen eingesetzt. Es können nur lizensierte Schiedsrichter eingesetzt werden.

10.3 Linienrichter

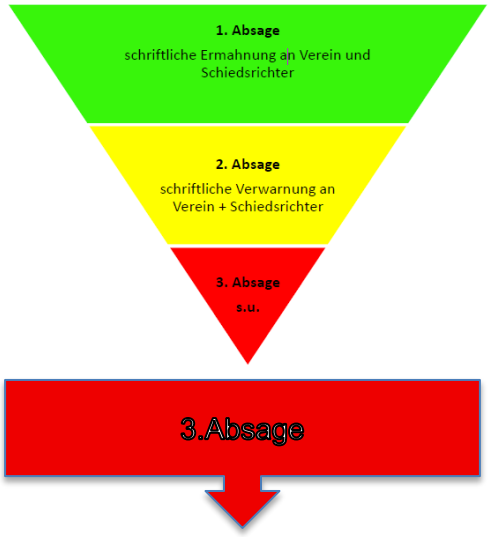
In den Vorrundenspielen, den Play-Off-Spielen bis zum Halbfinale und in den Platzierungsspielen um Platz 9 der DMM werden die Linienrichter durch die Vereine gestellt, die *60* Minuten vor Veranstaltungsbeginn den Schiedsrichtern bekanntzugeben sind.
Im Halbfinale DMM und im Endspiel DMM werden lizenzierte Schiedsrichter als Linienrichter sowie ein lizenzierter Schiedsrichter für den Sanktionsraum eingesetzt. Hierbei haben die Linienrichter die gleichen Rechte und Pflichten wie die spielleitenden Schiedsrichter. Detaillierte Vorgaben hierzu werden *im Grüner Teil DMSB-Motoball-Reglement* beschrieben.

10.4 Fehlende / verspätete / Absage von Schiedsrichter

Bei Ausbleiben der angesetzten Schiedsrichter müssen sich die Mannschaften *unverzüglich beim VM/Leiter Schiedsrichterwesen (LSW) melden. Danach kann sich nach Absprache mit dem VM/LSW* auf anwesende vereinsneutrale Schiedsrichter geinigt *werden*, wenn diese entsprechend lizenziert sind. Falls keine vereinsneutralen Schiedsrichter anwesend sind, müssen sich die Vereine auf andere Schiedsrichter einigen.

Sind vor Ort keine lizenzierten Schiedsrichter als Ersatz vorhanden, ist der VM/*LSW* zu verständigen. Der Spielbeginn kann sich, bis zur Klärung vorhandener Schiedsrichter, entsprechend verzögern. Bei einem derart notwendigen Schiedsrichterwechsel wird der Spielbericht um einen Zusatzbericht ergänzt. Bei außergewöhnlichen Umständen wird zeitnah durch den VM/*LSW* entschieden.

Eine Absage eines Einsatzes ist berufs-, oder krankheitsbedingt möglich, dabei muss die Information rechtzeitig vorliegen. (Rechtzeitig = 48 Std; Urlaub min. 3 Wochen vor Einsatz) Besondere Umstände sind nur durch Motoball Deutschland zu genehmigen (Die Möglichkeit eines Schiedsrichters oder Vereins für Ersatz zu sorgen bleibt bestehen.)
Sollte ein bereits bestätigter Schiedsrichtereinsatz ungeachtet dieser Prädikatsbestimmungen missachtet werden wird folgender Eskalationsprozess verfolgt:





10.5 Verletzung eines Schiedsrichters während eines Einsatzes

Sollte sich ein SR während eines Einsatzes verletzen/o.ä. so ist zunächst der Linienrichter (in den Play Off´s, und Endspiel) einzusetzen. In einem Meisterschaftsspiel ist ein SR, der sich auf der Platzanlage /oder näherer Umgebung zu suchen, der das Spiel fortführt. Motoball Deutschland ist zu informieren und auf dem Spielberichtsbogen zu vermerken. Das Spiel wird dann mit der gewohnten Objektivität und Fairness durch die SR geleitet.

10.6 Aufwandsentschädigung

Der Schiedsrichter erhält für seine Tätigkeit eine Vergütung für:
Seniorenspiele: Meisterschaft- oder Pokalspiel EUR 75,-
Jugendspiele: Meisterschaft EUR 50,-
Die Spielteilnehmer erstatten die Vergütung gegen Quittung. Bei einem einzelnen Fahrtweg über 250km erhöht sich die Vergütung automatisch um 25€ zusätzlich wird der Fahrtweg mit einer Kilometerpauschale in Höhe von 0,38€/km vergütet.

Der Sanktionsraumschiedsrichter (Play-Off Halbfinale, Endspiel) erhält eine Aufwandsentschädigung gem. obenstehender Regelung. Sie ist gem. bestehendem Verfahren mit den Schiedsrichtern einzureichen und abzurechnen.

10.7 Rechte und Pflichten der Schiedsrichter

Die Aufgaben, Rechte und Pflichten von Schiedsrichtern und Linienrichtern während einer Motoball-Veranstaltung sind im Detail im DMSB-Motoball-Reglement *2026* – Grüner Teil unter Regel 5 und 6 beschrieben.

11. Sanktionen, Spielstrafen, Spielsperren

11.1 Definition

Es wird zwischen Sanktionen und Spielstrafen unterschieden.
Sanktionen sind vom VM auszusprechen. Sanktionen werden bei Verstößen gegen die DMSB – Regelwerke und Bestimmungen ausgesprochen. Sie können durch den VM in Abstimmung mit dem Promotor oder durch die Sportgerichtsbarkeit des DMSB auch nachträglich geahndet werden. Spielstrafen sind immer Tatsachenentscheidungen des Schiedsrichters, gegen die kein Protest zulässig ist. Sie können temporäre (grüne, gelbe Karten) oder auch endgültige Spielsperren (gelb/rote oder rote Karte = Platzverweis) beinhalten.

11.2 Sanktionen

Sanktionen sind Maßnahmen, die in Form von Verwarnungen, Geldstrafen und auch Versäumnisgebühren, unabhängig von weitergehenden Maßnahmen der Sportgerichtsbarkeit des DMSB, durch den VM ausgesprochen werden.
Sie ergeben sich,

a) aus Protesten der an einem Spiel beteiligten Mannschaftsleiter
b) aus Meldungen der bei einem Spiel eingesetzten Offiziellen an den Schiedsrichter, den VM oder den DMSB
c) aus Nichtbeachtung der DMSB – Regelwerke, Bestimmungen und Richtlinien
d) Geldstrafen und Versäumnisgebühren werden vom DMSB oder durch den Promotor / VM nach Abstimmung in Rechnung gestellt

Die Beurteilung und Ahndung von Vergehen liegt in der Zuständigkeit des MDe.V. als oberstem Organ des Motoballsports. Die Entscheidung erfolgt ausschließlich auf Basis schriftlicher Regelwerke und Dokumentationen.
Alle ausgesprochenen Geldstrafen sind an den MDe.V. zu entrichten und kommen unmittelbar dem Motoballsport zugute.

11.3 Sanktionenkatalog

Verstöße gegen die Einschreibung zur DMM

Die Nichteinhaltung der Einschreibungsrichtlinien gemäß Artikel 4.8 der Prädikatsbestimmungen wird wie folgt sanktioniert:
- Unvollständige, fehlerhafte oder verspätete Einschreibung: 500€
- Versäumte Nachbesserung: 250€
- Spielberichtsbogen: Wertung 0 Punkte Tore 0 zu 5; oder tatsächlicher Spielstand, wenn höher ausfällt
- Spielabbruch Verursacher: in der Meisterschaft 1000 Euro; in den Play Off´s 2000 Euro
- Spielabsage Verursacher: in der Meisterschaft/ Pokal 2000 Euro; Pokalendspiel 2500 Euro; Meisterschaftsendspiel 3000 Euro

- Entschädigung in der Meisterschaft: für Veranstalter 3000 Euro; für anreisenden Verein 1500 Euro
- Entschädigung im Pokalendspiel: für Veranstalter 7500 Euro; für anreisenden Verein/e 1500 Euro
- Entschädigung im Meisterschaftsendspiel: für Veranstalter 15.000 Euro; für anreisenden Verein/e 1500 Euro

Begriffsbestimmungen

- Unsportliches Verhalten: ist störendes Verhalten, dass die Sicherheit, den Wettbewerbsgedanken, die Freude oder die Integrität eines Spiels auf deutlich negative Weise beeinflusst.
- Rücksichtslosigkeit: liegt vor, wenn ein Spieler ohne Rücksicht auf die Gefahr oder die Folgen seines Handelns für seinen Gegner vorgeht
- Übermäßige Härte: liegt vor, wenn ein Spieler vorsätzlich/brutal in einen Zweikampf geht oder seine Maschine dazu benutzt, um einen Gegenspieler zu gefährden, verletzen oder die Gefährdung und Verletzung billigend in Kauf nimmt.
- Tätlichkeit: bezeichnet man ein stark regelwidriges Verhalten gegen den Körper eines Gegners ohne die Aussicht, in den Besitz des Spielgerätes zu gelangen. Tätlichkeiten können das Schlagen oder Treten eines Gegners oder dessen Maschine oder das Nachtreten gegen diesen sein, sowie das Wegschieben oder Stoßen.
- Beleidigung: liegt vor, wenn ein rechtswidriger Angriff auf die Ehre eines anderen durch vorsätzliche Kundgebung der Missachtung oder Missbilligung erfolgt. Sie kann wörtlich oder symbolisch oder durch entsprechende Handlungen (Handzeichen) begangen werden.
- Vorsatz: liegt vor, wenn ein Spieler das Wissen und das Wollen für ein Foulspiel hat

Sanktionsmaß bei Roter Karte

Kennung	*Verstoß Beschreibung*	*Sanktionsmaß*
U1	*Unsportlichkeit*	*1*
U2	*Rücksichtslosigkeit/ übertriebene Härte*	*2*
U3	*vorsätzliche übertriebene Härte*	*3*
B1	*obszöne Handbewegungen*	*1*
B2	*Beleidigung gegen Spieler, Offizielle und Zuschauer*	*2*
B3	*Beleidigung gegen Schiedsrichter*	*3*
T1	*Tätlichkeit gegen Spieler*	*3*
T2	*Tätlichkeit gegen Offizielle und Zuschauer*	*4*
T3	*Tätlichkeit gegen Schiedsrichter*	*5*
A1	*anderer Tatbestand*	*individuell*

11.4 Spielstrafe / Spielsperre / Platzverweis

Ein Platzverweis zieht für den Betreffenden eine automatische Mindestsperre für das nächste offizielle Meisterschaftsspiel nach sich. Platzverweise und ihre Auswirkungen (Spielsperren) sind immer Personen und nicht funktionsbezogen. Offizielle oder Spieler sind für die Dauer einer Spielsperre, im gesperrten Wettbewerb, in keiner auf dem Spielberichtsbogen benannten Funktion einsatzberechtigt. Sie dürfen sich während offiziellen Spielen nicht im Fahrerlager oder auf der Ersatzbank aufhalten und keinerlei Einfluss auf das Spiel nehmen.
Das sich aus einem Platzverweis ergebende endgültige Strafmaß wird unter Beachtung der Zuständigkeiten, der vorhandenen Unterlagen (Zusatzbericht des Schiedsrichters, eventuell vorhandenes Videomaterial) vom VM / Promotor festgesetzt und gilt saisonübergreifend. Der durch einen Platzverweis sanktionierte Spieler (rote Karte) hat die Möglichkeit innerhalb 48 Stunden – frühestens nach Ablauf einer Nacht – eine schriftliche Stellungnahme an den VM einzureichen.
Ein Verein kann in begründbaren Fällen Widerspruch gegen ein vom VM / Promotor festgelegtes Strafmaß bei der Sportgerichtsbarkeit des DMSB einreichen. *Der entsprechende Verein erhält spätestens nach weiteren 48 Stunden eine schriftliche Mitteilung über die ausgesprochene Sanktion.*
Versuchte Einflussnahme (z.B. Stimmungsmache) auf den MDe.V. durch Dritte (Unbeteiligte), wird gem. 2.3 Motoballreglement geahndet.

11.5 Proteste

Proteste können nur schriftlich vor, während und bis 30 Minuten nach einem Motoballspiel unter Angabe des Protestgrundes und gleichzeitiger Einzahlung der Protestgebühr (siehe DMSB-Gebührenliste) durch den Mannschaftsleiter beim Schiedsrichter eingelegt werden. Die Protestgebühr wird dem Protestführer zurückerstattet, wenn der Protest durch den VM als begründet anerkannt wird. Wird ein Protest zurückgezogen oder verworfen, so verfällt die Protestgebühr. Proteste gegen eine Tatsachenentscheidung eines Schiedsrichters, sowie Schiedsrichtereinteilung und Spielansetzungen sind ausgeschlossen und nicht zulässig.

12. Spielabsagen, Spielverlegungen, Spielabbruch (DMM)

12.1 Spielabsagen *(z.B.: durch Unbespielbarkeit des Platzes)*

Ein terminiertes Motoballspiel im Rahmen der DMM kann nicht abgesagt oder verlegt werden. Der Spielplan ist bindend.
Ein angesetztes Motoballspiel kann nur von den Schiedsrichtern oder durch den VM abgesagt werden. Eine Entschädigung für die Gastmannschaft ist durch den Veranstalter nur zu entrichten, wenn dem Veranstalter ein fahrlässiges oder vorsätzliches Verschulden nachzuweisen ist.

12.2 Spielverlegung

Ein angesetztes Motoballspiel kann nur bei rechtzeitig und bei besonderen Gründen durch den VM verlegt werden. Eine Verlegung ist im Einzelfall zu entscheiden.

13. Endspiel

Die Kriterien für die Ausrichtung eines Endspiels werden im Endspielkatalog (aktueller Fassung). geregelt und ist beim VM anzufordern

14. Ablauf der Deutschen Motoball-Meisterschaft

14.1 Ligaeinteilung

Aufgrund der geographischen Lage der Vereine, wird die Bundesliga in zwei regionale Ligen eingeteilt. Die Einteilung erfolgt nach Bundesländern. Andere Einteilungskonstellationen sind nicht möglich.

Gruppe Nord
Berlin, Brandenburg, Bremen, Hamburg, Hessen, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Nordrhein- Westfalen, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Schleswig- Holstein, Thüringen.

Gruppe Süd
Bayern, Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz, Saarland, Niederlande.

14.2 Spielmodus

Der deutsche Motoballmeister wird in einer Vor- und Rückrunde sowie in einer „Play-off-Runde“ (bestehend aus Viertelfinale, Halbfinale) und Endspiel ermittelt.
Innerhalb der jeweiligen Bundesligagruppen spielen die Mannschaften nach dem veröffentlichten Terminplan in Vor- und Rückrundenspielen gegeneinander. Gespielt wird in 4 Vierteln à 20 Minuten zuzüglich Nachspielzeit und eventuell genommener Auszeit.
Nach Abschluss der Vor- und Rückrunde erreichen jeweils die vier punktbesten Mannschaften jeder Bundesligagruppe die Play-off-Runde. Die Plätze 9 bis 14 werden in Platzierungsspielen ausgetragen.

14.3 Spielplan

Der VM erstellt den verbindlichen Veranstaltungskalender/Spielplan. Bei unvorhersehbaren Ereignissen kann der VM den Spielplan ändern.

14.4 Veranstaltungsbeginn

Grundsätzlich ist der Veranstaltungsbeginn der Zeitpunkt, ab dem das Warmfahren durch die Schiedsrichter gestattet ist. Das Warmfahren beinhaltet, dass ausgebildete Sanitäter anwesend sind. Das Warmfahren sollte 10 min. nicht überschreiten.

14.5 Spielbeginn

Der Spielbeginn ist der Zeitpunkt, an dem der Schiedsrichter das Motoballspiel durch den Anpfiff freigibt. Der Spielbeginn muss spätestens 30 Minuten nach Veranstaltungsbeginn erfolgen. Ausnahmen sind fehlende / verspätete Schiedsrichter oder Mannschaften.

14.6 Spielwertung/ Tabellenerstellung

Eine Siegermannschaft erhält 3 Punkte. Bei einem unentschiedenen Spielausgang erhalten beide Mannschaften jeweils 1 Punkt. Die unterlegene Mannschaft erhält keinen Punkt. Anhand der erzielten Punkte wird eine Tabelle erstellt.
In der Tabelle ist der Verein mit den meisten Punkten ist Erster. Der Verein mit den zweitmeisten Punkten ist Zweiter, usw. Bei Punktgleichheit entscheidet der direkte Vergleich beider Mannschaften, besteht danach immer noch Gleichheit, so entscheidet die insgesamt bessere Tordifferenz, danach die mehr erzielten Tore.
Für den Fall, dass sich aus diesen Vorgaben kein Ergebnis in der Tabelle erzielen lässt, entscheidet das Los.

14.7 Play-Off-Spiele, Platzierungsspiele

Die Play-Offs und Platzierungsspiele Platz 9 werden, bis auf die Endspiele, in Hin- und Rückspiel ausgetragen. Während der Play-Off-Spiele werden gleichzeitig die Platzierungsspiele gespielt (siehe Skizze).
Bei Punktgleichheit nach dem Rückspiel entscheidet die bessere Tordifferenz, danach die mehr erzielten Tore. Besteht immer noch Gleichstand zwischen den Mannschaften, wird die Spielentscheidung wie folgt herbeigeführt:

1. 2 x 10 Minuten Verlängerung
2. Elfmeterschießen

14.8 Elfmeterschießen

Kommt es zu einem Elfmeterschießen aufgrund Feststellung zur Ermittlung eines Siegers, so ist die Anzahl der beim Elfmeterschießen auf 4 Spieler begrenzt. Alle vier Schützen schießen in einer selbst vorbestimmten Reihenfolge abwechselnd einen Elfmeter. Das Team, welches die meisten Elfmeter verwandelt hat, ist der Sieger. Steht nach den vier geschossenen Elfmetern noch kein Sieger fest, beginnen die gleichen vier Spieler in gleicher Reihenfolge von vorne – diesmal jedoch immer nur ein Schütze. Dieses Verfahren wird so lange durchgeführt, bis ein Schütze kein Tor erzielt.

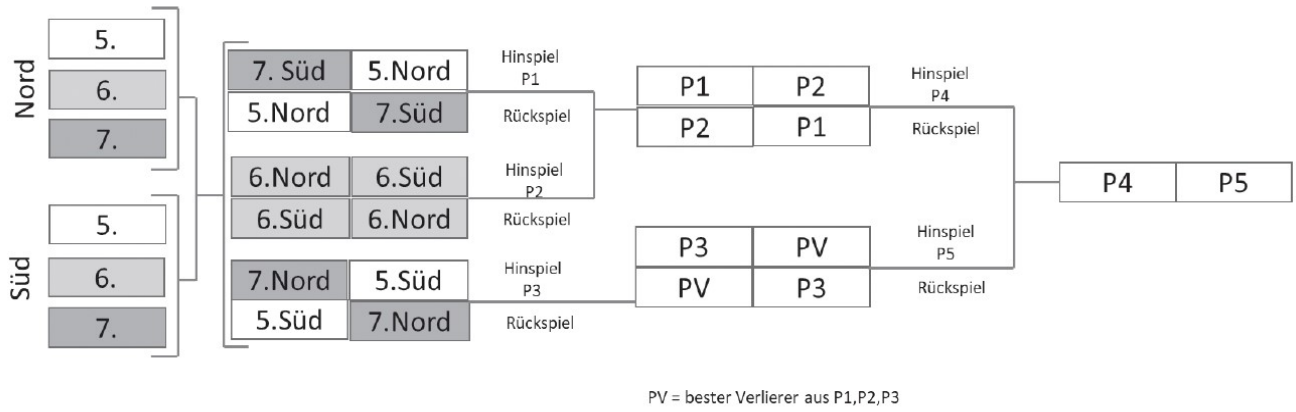
14.9 Spielabbruch

a) wenn eine Mannschaft weniger als zwei Feldspieler und einen Torwart auf dem Feld hat, wird das Spiel mit 0:5 Toren und 0:3 Punkten gegen die verursachende Mannschaft gewertet. Sollte der aktuelle Spielstand zum abbrechenden Zeitpunkt für die nicht verursachende Mannschaft höher sein, so wird dieser gewertet.
b) wird in den Play-Off-Spielen / Platzierungsspiele ein Spielabbruch verursacht, so ist die verursachende Mannschaft von allen weiteren Spielen im laufenden Wettbewerb auszuschließen und gemäß dem Strafen- und Sanktionskatalog zu ahnden.
c) witterungsbedingt durch Schiedsrichter (Spielwertung: Nach der Hälfte der Spielzeit mit dem aktuellen Spielstand; vor der Halbzeit = Neuansetzung)

Vereine, die einer Spielverpflichtung nicht nachkommen oder einen Spielabbruch durch Spieler, Offizielle oder zuordenbarer Zuschauer herbeiführen, werden gemäß Strafen- und Sanktionskatalog sanktioniert.

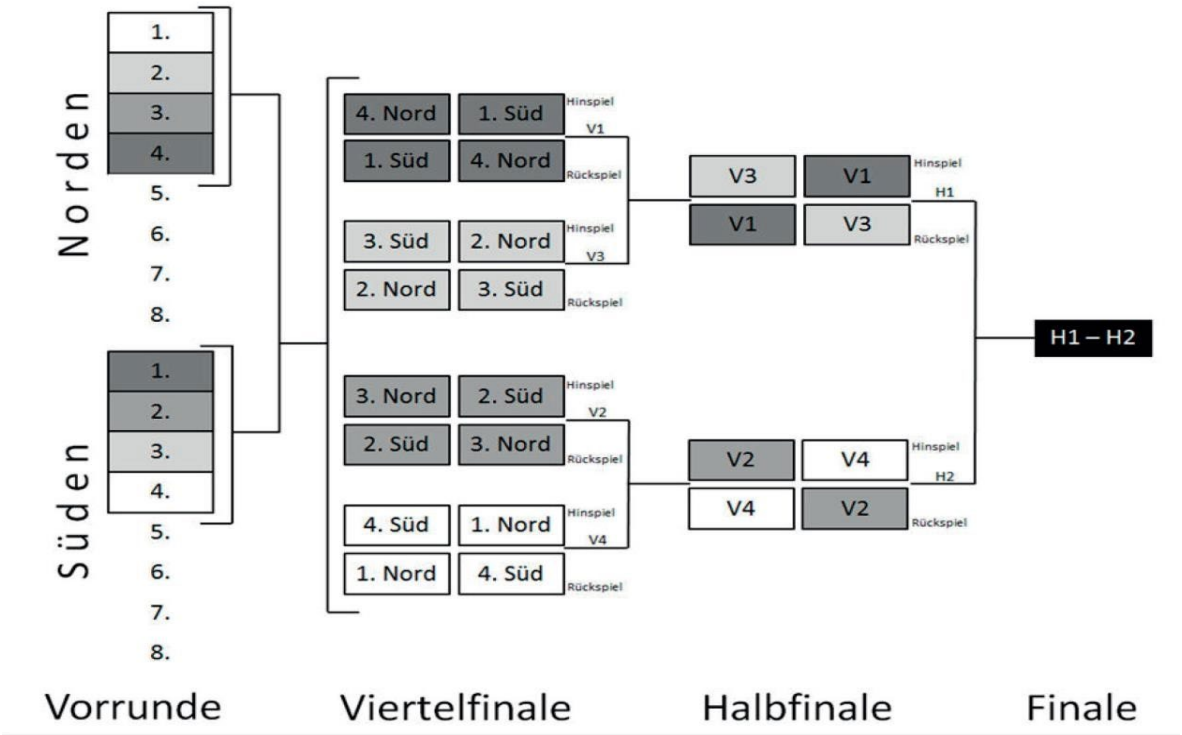
Bei Ausschreitungen von Offiziellen, Spielern, Zuschauern kann eine Motoballveranstaltung durch die Schiedsrichter unterbrochen oder abgebrochen werden. In diesen und hier nicht aufgeführten, jedoch möglichen Fällen (siehe 18. Salvatorische Klausel), entscheidet der VM in Abstimmung mit dem Promotor die Spielwertung nach Sichtung entsprechender Berichte nachträglich.

15. Platzierungsspiele und Endspiel Platz 9



Der PV (bester Verlierer) ergibt sich aus den Spielen P1, P2 und P3. Bei Punktegleichstand gelten die mehr erzielten Tore, danach entscheidet das Los. Endgültige Festlegung des PV erfolgt bei Unstimmigkeiten durch den VM.
Das Platzierungsspiel um Platz 9 wird zwischen den Siegern aus P4 und P5 ausgetragen. Im Spiel um Platz 9 wird der, in der nachfolgenden Skizze P4 genannte Club, als "Heimmannschaft" und P5 als Gastmannschaft bezeichnet. Die Heimmannschaft hat die Wahl der Trikotfarbe. Das Fahrerlager wird durch den Veranstalter bestimmt.
P4 und P5 können sich bezüglich des Austragungsortes für das Endspiel um Platz 9 einigen. Ergibt sich keine Einigung, wird die Entscheidung durch den VM getroffen.

16. Play-Off-Spiele und Endspiel DMM



Ergibt sich aus dem Viertelfinal- oder Halbfinalspielen, dass die Endspielteilnehmer aus einer Bundesligagruppe kommen, dann ergeben sich die Platzierungen der jeweiligen Liga-Abschlusstabelle Halbfinale 4 gegen 1 und 3 gegen 2.

Das Endspiel wird zwischen den Siegern der beiden Halbfinals ausgetragen. Im Endspiel wird der, in der nachfolgenden Skizze H1 genannt Club, als "Heimmannschaft" und H2 als Gastmannschaft bezeichnet. Die Heimmannschaft hat die Wahl der Trikotfarbe. Das Fahrerlager wird durch den Veranstalter des Endspieles (Endspielkatalog) bestimmt. Bei Unstimmigkeiten der Endspielteilnehmer entscheidet der VM.
Bei einem unentschiedenen Spielausgang wird der Deutsche Motoball-Meister wie folgt ermittelt:

1) 2 x 10 Minuten Verlängerung
2) Elfmeterschießen

17.Titel- bzw. Pokalvergabe

Im ausgeschriebenen Prädikat erringt die Mannschaft, die als Sieger des Finales hervorgeht den Titel:

„Deutscher Motoball-Meister *2026*"

18. Salvatorische Klausel

Sollten einzelne Bestimmungen oder Fälle eintreten, die in diesen Prädikatsbestimmungen, dem Motoballreglement, den Motoballanweisungen oder in sonstigen Reglements lückenhaft, unwirksam, undurchführbar oder nicht geregelt sind bzw. nach Inkrafttreten der Prädikatsbestimmungen, dem Motoballreglement, den Motoballanweisungen oder sonstiger Regularien lückenhaft, unwirksam, undurchführbar werden oder nicht geregelt sind, so bleibt davon die Wirksamkeit der vorgenannten Bestimmungen im Übrigen unberührt. Anstelle der lückenhaften, unwirksamen, undurchführbaren, oder nicht vorhandenen Bestimmungen, entscheidet der VM / Promotor nach Abstimmung mit dem DMSB.
Alle Motoballanweisungen die vor dem Stichtag *01.01.2026* veröffentlicht wurden sind mit der Veröffentlichung dieses Prädikates unwirksam.

Deutsche Motoball-Meisterschaft Junioren (DMM) 2026

Stand: *06.11.2025*

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeines

2. Teilnahmebedingungen

2.1 Allgemeines
2.2 Einschreibung
2.3 Lizenzen
2.4 Belehrung Regelwerk
2.5 Spielergemeinschaft
2.6 Jahrgangsregelung

3. Durchführungsbestimmungen

4. Haftungsverzicht

5. Vereinswechsel / Spielberechtigung

5.1 Vereinswechsel mit J-Lizenz
5.2 Vereinswechsel mit B-Lizenz
5.3 Neue Spieler

6. B-Lizenz

7. Spielereinsatz / Leihspieler

8. Technische Bestimmungen

8.1 Allgemeines
8.2 Technische Prüfung vor dem Endspiel
8.3 E-Motorrad

9. Schutzkleidung

10. Austragungsmodus

10.1 Durchführung Play-Off-Turnier
10.2 Wertung der Spiele
10.3 Spielplan / Spieldauer
10.4 Schiedsrichter
10.5 Linienrichter
10.6 Ergebnisse

11. Strafen / Platzverweis

11.1 Strafen
11.2 Platzverweis

12. Titel

13. Salvatorische Klausel

1. Allgemeines

Grundsätzlich gelten die DMSB-Prädikatsbestimmungen *2026* Roter Teil und Grüner Teil sowie die Technischen Bestimmungen. Davon abweichende Regelungen sind in diesen Prädikatsbestimmungen Motoball Junioren ergänzend hinterlegt. Der durch den Promotor eingesetzte Verantwortliche Motoball wird im Folgenden mit VM bezeichnet.
Die dmsj schreibt die „Deutsche Jugend-Motoball-Meisterschaft *2026*“ aus.

2. Teilnehmer und Lizenzen

2.1 Verein (Clubs / Bewerber / Veranstalter)

Teilnahme- und wertungsberechtigt sind Vereine mit einer Jugendgruppe, die im Besitz einer Nationalen Team-Bewerber-Lizenz für Clubs des DMSB sowie das Team des MBV Budel, Niederlande mit einer Lizenz und Startgenehmigung des KNMV sind.

Sollte ein Verein zwei Jugendmannschaften melden, so sind die Spieler für jede Mannschaft separat zu melden und aufzulisten. Ein Wechsel von Mannschaft A zu Mannschaft B eines Vereins ist wie unter Art. 5 beschrieben möglich.

2.2 Spieler und Lizenzen

Teilnahme- und wertungsberechtigt sind Spieler, die im Besitz einer B- oder J-Lizenz des DMSB sowie Spieler MBV Budel, die im Besitz einer Lizenz „Districtlicentie“ und Startgenehmigung des KMNV sind. Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 12-18 Jahren (Stichtagsregelung).

2.3 Einschreibung

Alle an einer Saison teilnehmenden Spieler eines Vereins (Senioren, Junioren) werden über das Formular Einschreibung schriftlich an den Verantwortlichen Motoball (VM) gemeldet (gemeinsames Formular zur Einschreibung Deutsche Motoballmeisterschaft / Deutsche Jugend-Motoballmeisterschaft / ADAC Pokal).
Meldeschluss und Stichtag der Einschreibung zur Teilnahme einer Jugendmannschaft an der dmsj - Deutsche Jugend-Motoball-Meisterschaft *2026* ist der

28.02.*2026*, 23:59 Uhr.

Mit dem Formular Einschreibung bestätigen die Vereine, dass alle bei den Vereinen verbleibenden Formulare korrekt ausgefüllt und unterschrieben sind. Der dmsj und/oder der VM behalten sich eine stichprobenartige Prüfung bei den einzelnen Jugendspielen vor.

2.4 Belehrung Regelwerk

Die Jugendleiter der Vereine müssen dem Fachberater Junioren spätestens 2 Wochen vor Saisonbeginn schriftlich bestätigen, dass die Jugendspieler an einer Einweisung und Belehrung über das Regelwerk und der Ausschreibung der dmsj - Deutschen Jugend-Motoball-Meisterschaft *2026* teilgenommen haben.

2.5 Spielergemeinschaft

Mehrere Vereine können eine Spielergemeinschaft bilden. Die Meldung der Jugendlichen erfolgt – trotz Spielteilnahme an einer Spielgemeinschaft – über das Formular Einschreibung des jeweiligen Vereins.

2.6 Jahrgangsregelung

Erreicht ein Jugendspieler innerhalb einer laufenden Saison das 18. Lebensjahr, ist dieser Spieler bis zum Ende der Saison spielberechtigt.

3. Durchführungsbestimmungen

Die Grundlage für die Durchführung der dmsj - Deutschen Jugend-Motoball-Meisterschaft sind die Bestimmungen des Deutschen Motorrad-Sport-Gesetzes des DMSB und die DMSB-Motoball-Regeln (DMSB-Handbuch *2026* Prädikatsbestimmungen Motoball / Motoball-Reglement / Technische Bestimmungen), die Austragungsbedingungen für die Deutsche Motoball Meisterschaft, soweit in dieser Ausschreibung keine Abweichungen hiervon festgelegt sind.

4. Haftungsverzicht

Siehe Deutsches Motorrad-Sport-Gesetz (Art.97). Eine entsprechende Haftungsverzichtserklärung *2026* ist im Anmeldeformular integriert und muss von den Erziehungsberichtigten unterschrieben werden.
Der ordnungsgemäß unterschriebene und vorhandene Haftungsverzicht *2026* verbleibt beim Verein. Mit dem Formular Einschreibung erfolgt die Bestätigung des Vereins auf Korrektheit der Haftungsverzichte.

5. Vereinswechsel / Spielberechtigung

Bei einem geplanten Vereinswechsel wird unterschieden, ob der Jugendspieler eine J-Lizenz oder eine B-Lizenz besitzt.

5.1 Vereinswechsel mit J-Lizenz

Ein einmaliger Vereinswechsel innerhalb der laufenden Saison ist jederzeit möglich.
Ein Jugendspieler, der seinen Verein verlassen bzw. für diesen nicht mehr spielen will, muss dies dem bisherigen Verein schriftlich mitteilen. Der betreffende Jugendspieler reicht das Kündigungsschreiben bei seinem alten Verein ein. Der Verein informiert darüber schriftlich den Fachberater Junioren. Der neue Verein meldet den Jugendspieler schriftlich beim Fachberater Junioren an.
Für das nächste auf den Vereinswechsel folgende Spiel bleibt der Jugendspieler gesperrt.
Befindet sich diese Spielsperre innerhalb der Vorrunde (Hin- / Rückspiele in den Gruppen), erteilt der Fachberater Junioren die Freigabe für das übernächste Spiel. Ein neuer Lizenzantrag muss nicht gestellt werden.
Kommt diese Spielsperre erst in den Play-Off-Spielen oder beim Endspiel zum Tragen, bleibt der Jugendspieler bis zum Ende der laufenden Saison gesperrt.

5.2 Vereinswechsel mit B-Lizenz

Für einen Jugendspieler mit B-Lizenz besteht innerhalb der laufenden Saison keine Wechselmöglichkeit des Vereins. Hier gelten die vorgegebenen Wechselfenster bzw. Wechselfristen analog den Spielern der 1.Mannschaften zum Ende der Saison.
Der Jugendspieler und die Erziehungsberechtigten sind von dieser Nicht-Wechselmöglichkeit innerhalb einer laufenden Saison vom jeweiligen Jugendleiter des Vereins – vor Beantragung einer B-Lizenz – zu informieren. Ebenso müssen Jugendspieler und Erziehungsberechtigte im entsprechenden Formular „Einverständniserklärung B-Lizenz“ das Einverständnis hierzu durch ihre Unterschriften bestätigen.

5.3 Neue Spieler

Spieler, die in der vorangegangenen Saison oder überhaupt noch nicht im Besitz einer J-/B-Lizenz sind/waren, können diese jederzeit beantragen. Die Einschreibung muss durch den betreffenden Verein erfolgen (siehe Art.2 Teilnahmebedingungen Einschreibung).
Die Spielberechtigung des Jugendspielers für den betreffenden Verein erteilt der Fachberater Junioren sobald ihm die entsprechend notwendigen Formulare ordnungsgemäß vorliegen (Einschreibung, Lizenz, Belehrung Regelwerk)

6. B-Lizenz

Ab dem 16. Lebensjahr kann ein Jugendspieler / Verein eine B-Lizenz beantragen. Damit erhält dieser Spieler sowohl die Spielberechtigung in der Jugendmannschaft als auch in der 1. Mannschaft.
Es gibt für einen Verein keine Begrenzung bei der Anzahl der beantragten B-lizenzierten Jugendspielern. B-lizenzierte Jugendspieler können – ebenfalls ohne Begrenzung der Anzahl – bei der 1. Mannschaft eingesetzt werden.
Zusätzlich notwendig sind – bei jedem Antrag einer B-Lizenz – alle Unterschriften im Formular Einverständniserklärung B-Lizenz. Folgende Unterschriften müssen vollständig vorhanden sein:

- Jugendspieler
- Eltern / Erziehungsberechtigte,
- Trainer Jugendmannschaft
- Trainer 1. Mannschaft
- Jugendleiter
- Sportleiter Verein
- 1. Vorsitzender Verein inklusiv Vereinsstempel

Mit der jeweiligen Unterschrift wird die Zustimmung zur Beantragung einer B-Lizenz und den besonderen Wechselmodalitäten bestätigt. Gleichzeitig übernehmen die unterschreibenden Personen eine Fürsorgepflicht über die gesamte Saison hinweg, dass der B-lizenzierte Spieler sowohl die physischen als auch psychischen Anforderungen erfüllen kann.
Erfolgt ein Einsatz eines B-lizenzierten Spielers an einem Tag sowohl in der Jugendmannschaft als auch in der 1.Mannschaft, sollte der Jugendspieler eine 90minütige Pause zwischen den Spieleinsätzen erhalten. Des Weiteren sollte der Jugendspieler an nicht mehr als 2 Spielen pro Tag teilnehmen.

7. Spielereinsatz / Leihspieler

Um einen Spielausfall zu vermeiden, kann im Jugendbereich eine Mannschaft im Notfall (z.B. bei mehreren Verletzungen) vor Beginn eines Spiels und während des Spiels einen Spieler / Torwart einer anderen Mannschaft ausleihen. Sollte dies der Fall sein, wird das Spiel nur als Freundschaftsspiel gewertet. Wertung siehe Punkt 1 (Wertung der Spiele).

8. Technische Bestimmungen

8.1 Allgemeines

Siehe DMSB-Motorrad-Handbuch „Technische Bestimmungen Motoball“. Es dürfen nur Motorräder eingesetzt werden, die mit homologierten Motoren ausgerüstet sind.
Zugelassen sind Motoren der Klasse 80 gemäß Art. 01.07 der Techn. Bestimmungen Motoball, mit einer Leistung von max. 15 PS, sowie der Motor „AX 100 K2“ der Fa. Mallon mit einer Leistung von max. 9 PS, die alle durch Einzelnachweis nachgewiesen haben, dass die vorgegebene Höchstleistung nicht überschritten wird.
Die Motorräder müssen den Technischen Bestimmungen (Bsp. Maschinendrossel) entsprechen. Eine Überprüfung der Einhaltung dieser Vorgaben kann unangekündigt und ohne Wissen durch den VM angeordnet werden. Vorsätzliche Zuwiderhandlungen werden gemäß Sanktionskatalog sanktioniert.

Die Homologation ist von jedem Verein eigenständig im Original per Post zu senden an:

Deutscher Motor Sport Bund e.V.
z.H. dmsj
Hahnstraße 70
D-60528 Frankfurt

Es dürfen keine Motorräder zum Einsatz kommen, für die keine gültige Homologation vorhanden ist. Die Homologation muss vor dem 1. Spieleinsatz erstellt sein.

8.2 Technische Prüfung vor dem Endspiel

Vor dem Endspiel zur Deutschen Jugendmeisterschaft werden Motorräder und Ausrüstung beider Finalisten durch einen Technischen Kommissar geprüft. Näheres wird in einer Motoball-Anweisung geregelt.

8.3 E-Motorrad

In einem Pilotprojekt *2026* soll im Bereich Jugend der Einsatz von E-Motorrädern in den Spielen um die Deutsche-Jugend-Motoball-Meisterschaft erprobt werden.
Bei den Jugendspielen ist – je Jugendmannschaft eines Vereins – maximal ein E-Motorrad zulässig. Die E-Motorräder müssen, leistungstechnisch gesehen, den konventionellen Motorrädern entsprechen. Ein entsprechendes Regelwerk zur Zulassung der jeweiligen E-Motorräder wird in Zusammenarbeit mit einem Technischen Kommissar erstellt. Die E-Motorräder müssen vor Saisonbeginn, jedoch spätestens vor dem ersten Einsatz, durch einen Technischen Kommissar abgenommen werden. Die endgültige Freigabe zum Einsatz bei den Jugendspielen erteilt der VM.

9. Schutzkleidung

Neben zugelassenem Schutzhelm (s. DMSB-Schutzhelmbestimmungen); knöchelhohen, stabilen Schuhen, Motocross-Hose aus strapazierfähigem Material und Handschuhen, sind für den Jugendbereich Protektoren für Ellbogen, Knie, Unterschenkel sowie ein Hartschalen-Brustpanzer für den fahrenden Spieler vorgeschrieben.
Die komplette Schutzkleidung ist grundsätzlich vom Jugendspieler im Training und im Spielbetrieb zu tragen.

10. Austragungsmodus

Der Prädikat-Wettbewerb erfolgt nach dem durch den vom VM festgelegten Spielplan. Dieser Spielplan erfolgt in der Vorrunde bei den Jugendmannschaften in der SÜD-Liga analog dem Spielplan der Senioren. In der NORD-Liga wird, aufgrund der besonderen Umstände in *2026*, im Turnier-Modus gespielt. Die Play-Off-Spiele Jugend Viertel- und Halbfinale erfolgen an einem durch den VM festgelegten Turnierwochenende. Die Begegnungen der Play-Off-Spiele sind abhängig von der jeweiligen Platzierung in der Vorrunde. Das Finale um die dmsj - Deutsche Jugend-Motoball-Meisterschaft findet am gleichen Tag wie das Finale der 1.Mannschaften als Vorspiel im gleichen Stadion statt.

10.1 Durchführung Play-Off-*Wochenende*

Die Vereine können sich für die Austragung des Play-Off-*Wochenende* beim VM bewerben. Die Bewerbungsfrist hierfür endet am

31.03.2026, 23:59 Uhr.

Folgende Voraussetzungen müssen durch die Vereine erfüllt und nachgewiesen werden:

- Hartplatz / ggf. Flutlicht
- Organisatorische und logistische Befähigung zur Durchführung eines Wochenend-Turniers müssen gewährleistet sein
- Unterstützung bei der Organisation von Übernachtungsmöglichkeiten (kein Zeltlager)
- Eventmöglichkeiten für die Teilnehmer (Bsp. Abendliches Grillen als Abschluss Tag 1 *oder* gemeinsames Frühstück Tag 2) auf der Platzanlage
- *Eine Informationssammlung mit mindestens folgenden Informationen muss bis spätestens 01.08.26 an alle an der Juniorenrunde teilnehmenden Vereine verschickt werden.*
    - *Anfahrt zur Platzanlage mit Übersichtsskizze*
    - *Zeitlicher Ablauf des Wochenendes*
    - *Übersicht der Übernachtungsmöglichkeiten*
    - *Übersicht der Ansprechpartner mit Kontaktmöglichkeit*

Am Play-Off-Wochenende selbst hat der Ausrichter die gleichen organisatorischen Aufgaben zu übernehmen, die ein Heimverein hat. (z.B. Organisation des Sanitätsdienstes, Stellung der Spielberichtsbögen, …).

Der VM entscheidet, in Abstimmung mit dem Promotor, über die Vergabe des Play-Off-Turniers.

10.2 Wertung der Spiele

Die Wertung der einzelnen Spiele erfolgt gemäß Punkt 14.6 der DMSB-Prädikatsbestimmungen Motoball. Sollte eine Mannschaft mit Hilfe von Leihspielern angetreten sein, so wird dieses Spiel nur als Freundschaftsspiel angesehen. Das Spiel wird dann mit 5:0 Toren und 3:0 Punkten für den Gegner gewertet. Die gleiche Spielwertung gilt auch bei nicht Antreten einer Mannschaft zu einem Spiel.

10.3 Spielplan / Spieldauer

Der VM erstellt einen Spielplan, der für alle teilnehmenden Mannschaften bindend ist. Die Dauer der einzelnen Spiele inklusiv der Play-Off-Spiele und des Endspiels ist auf 4 x 15 Minuten festgelegt. Im Übrigen gelten die Vorgaben aus dem Motoball-Reglement Regel 7 (Spielzeit).

10.4 – Schiedsrichter

Die Schiedsrichter für alle stattfindenden Jugendspiele der Meisterschaft werden vom VM oder einer von ihm beauftragten Person eingeteilt. Die Vergütung des Schiedsrichtereinsatzes wird durch den Promotor geregelt.

10.5 Linienrichter

Linienrichter können durch die nicht am Spiel beteiligten Jugendlichen (ab 16 Jahre) oder durch Personen der jeweils nicht am Spiel beteiligten Mannschaften, die Erfahrung im Motoball-Sport als Spieler, Schiedsrichter oder Offizieller nachweisen können, gestellt werden. Für das Play-Off-Turnier und das Finale werden die Linienrichter durch den VM oder einer von ihm beauftragten Person eingeteilt.
Die am Spiel beteiligten Linienrichter müssen – sofern diese keine Schiedsrichter-Lizenz besitzen – vor Beginn der Veranstaltung einen entsprechenden Haftungsverzicht unterschreiben. Bei minderjährigen Linienrichtern müssen die Eltern / Erziehungsberechtigten den Haftungsverzicht unterschreiben.

10.6 Ergebnisse

Das jeweilige Spielergebnis einer Begegnung ist unverzüglich nach Spielende vom Schiedsrichter an den Fachberater Junioren / VM zu übermitteln (Kopie Spielberichtsbogen und ggf. Zusatzbericht per Handy ist ausreichend).

11. Strafen / Platzverweis

11.1 Strafen

Sollte eine Jugendmannschaft nach erfolgter Meldung zur dmsj - Deutschen Jugend-Motoball-Meisterschaft *2026* oder zu einem der Spiele nicht antreten, wird von dem betreffenden Bewerber ein Strafgeld in Höhe von 800 € erhoben. Das Strafgeld ist innerhalb von 14 Tagen nach Nichtantritt auf das Konto des Motoball Deutschland e.V. Zahlbar.
Sollte dem geschädigten Verein aufgrund der Spielabsage bereits zusätzliche Kosten entstanden sein (Bsp. Werbung, Einkäufe, Organisation, etc.), wird analog der festgelegten Vorgehensweise bei den Senioren verfahren.

11.2 Platzverweis

Ein Platzverweis mittels „roter Karte“ zieht für den betreffenden Jugendlichen automatisch eine Spielstrafe von mindestens einem Meisterschaftsspiel nach sich. Weitere Verfahrensweise nach Punkt 11.3 der DMSB-Prädikatsbestimmungen. Sperren gelten saisonübergreifend.

12. Titel

Die Siegermannschaft des Finalspiels erhält einen Pokal, sowie eine Medaille für den 1.Platz und den Titel:

„dmsj – Deutscher Jugend-Motoball-Meister *2026*“

Der Verlierer des Finalspiels erhält eine Medaille für den 2. Platz.

13. Salvatorische Klausel

Sollten einzelne Bestimmungen oder Fälle eintreten, die in diesen Prädikatsbestimmungen, dem Motoballreglement, den Motoballanweisungen oder in sonstigen Reglements lückenhaft, unwirksam, undurchführbar oder nicht geregelt sind bzw. nach Inkrafttreten der Prädikatsbestimmungen, dem Motoballreglement, den Motoballanweisungen oder sonstiger Regularien lückenhaft, unwirksam, undurchführbar werden oder nicht geregelt sind, so bleibt davon die Wirksamkeit der vorgenannten Bestimmungen im Übrigen unberührt. Anstelle der lückenhaften, unwirksamen, undurchführbaren, oder nicht vorhandenen Bestimmungen, entscheidet der VM / Promotor nach Abstimmung mit dem DMSB.

Handbuch MOTORRADSPORT 2026 – Grüner Teil

DMSB-Wettbewerbsreglements

INHALT

Motorsportrechtliche Veranstaltungsgenehmigung Motorradsport	Grüner Teil Seite 2
Lizenzpflicht – Motorradsport Veranstaltungen	Grüner Teil Seite 7
DMSB-Bestimmungen für das Rettungswesen im Motorradsport (BRM)	Grüner Teil Seite 10
DMSB-Bestimmungen Zeitnahme Motorradsport	Grüner Teil Seite 18
DMSB-Straßensport-Reglement	Grüner Teil Seite 19
DMSB-Straßensport-Klassik-Reglement	Grüner Teil Seite 35
DMSB-Straßensport-Historik-Reglement	Grüner Teil Seite 37
DMSB-Berg-Reglement	Grüner Teil Seite 41
DMSB-Minimoto-Reglement	Grüner Teil Seite 42
DMSB-Motocross-Reglement	Grüner Teil Seite 50
DMSB-Freestyle-Motocross-Reglement	Grüner Teil Seite 63
DMSB-Indoor-Supercross-Reglement	Grüner Teil Seite 72
DMSB-Outdoor-Supercross-Reglement	Grüner Teil Seite 77
DMSB-SuperMoto-Reglement	Grüner Teil Seite 81
DMSB SuperMoto-Reglement Anhang 1 Basissport	Grüner Teil Seite 89
DMSB-Trial-Reglement	Grüner Teil Seite 94
DMSB-Enduro-Reglement	Grüner Teil Seite 105
DMSB Enduro-Reglement 2024 Anhang 1 Basissport	Grüner Teil Seite 125
DMSB Enduro-Reglement 2024 Anhang 2	Grüner Teil Seite 132
DMSB-Bahnsport-Reglement	Grüner Teil Seite 142
DMSB-Motoball-Reglement	Grüner Teil Seite 156
DMSB-E-Bike-Enduro-Reglement	Grüner Teil Seite 176
DMSB-EX-Bike-Reglement	Grüner Teil Seite 181

Motorsportrechtliche Veranstaltungsgenehmigung

Motorradsport 2026

Stand: 02.12.2025 – Änderungen sind *kursiv* gedruckt

Inhaltsverzeichnis

Art. 1 Präambel
Art. 2 Veranstaltungsstatus
Art. 3 Veranstaltungsgenehmigung
Art. 4 Einreichung von Veranstaltungsunterlagen
Art. 5 Ausschreibung einer ausländischen Fahrzeugklasse
Art. 6 Rahmenprogramm
Art. 7 DMSB-Delegate

1. Präambel

Der DMSB – Deutscher Motor Sport Bund e.V von der FIM als alleiniger Träger der Sporthoheit (FMN-Fédération Motocyclisme National) anerkannt und ist berechtigt, das Sportgesetz in seinem nationalen Territorium zur Anwendung zu bringen und den Motorradsport in allen unter der Autorität seines eigenen Landes liegenden Gebieten zu überwachen.
Der DMSB übt die Sporthoheit für den Motorradsport für das gesamte Gebiet der Bundesrepublik Deutschland aus.

Wettbewerbe des internationalen und nationalen Lizenzsports in Deutschland müssen über eine Veranstaltungsgenehmigung des DMSB verfügen.

Für die motorsportrechtliche Genehmigung hat der Veranstaltungsausschreiber die Ausschreibungsunterlagen gemäß DMSB-Vorgaben fristgerecht zur Prüfung an den DMSB einzureichen. Der DMSB hat im Rahmen des Genehmigungsverfahrens seine Sporthoheit in Bezug auf die Reglements unter Beachtung der allgemeinen Bedingungen zur Anwendung des Sportgesetzes auszuüben und die Ausschreibungen zu den Veranstaltungen entsprechend zu genehmigen. Sollte der DMSB feststellen, dass die zur motorsportrechtlichen Genehmigung eingereichte Ausschreibung einer Veranstaltung nicht den Bestimmungen entspricht, hat er ebenso das Recht die Veranstaltung unter Auflagen zu genehmigen oder die motorsportrechtliche Genehmigung einer Veranstaltung unter Angaben von Gründen zu verweigern.
Die motorsportrechtliche Genehmigung einer Veranstaltung erfolgt grundsätzlich nur an Clubs der DMSB-Mitgliedsorganisationen sowie andere qualifizierte sportliche Gruppierungen.
Die Genehmigung der Veranstaltungsausschreibung stellt keine Überprüfung der Berechtigung zur Führung von ggf. urheberrechtlich geschützten Markennamen dar.

2. Veranstaltungsstatus

Der DMSB genehmigt Wettbewerbe im Rahmen einer Veranstaltung mit folgenden Status:
- Status International
- Status Europa-offen
- Status National
- Status National B

Für die nachfolgenden Veranstaltungen ist gemäß DMSB-Positionspapier die Genehmigungsbefugnis - soweit ein Veranstalter keine DMSB-Genehmigung beantragt - an die DMSB-Mitgliedsorganisationen delegiert:
- Status lizenzpflichtiger Clubsport

Veranstaltungen mit dem Status Clubsport, die von den DMSB-Mitgliedsorganisationen genehmigt wurden, dürfen in der Veranstaltungsausschreibung nicht gemeinsam mit Veranstaltungen aufgeführt werden, die vom DMSB genehmigt wurden.

Status International
Bahnsport
Enduro
E-Bike
EX-Bike
MiniMoto
Motocross
Straßensport
SuperMoto
Trial

Offen für Teilnehmer, die im Besitz einer Nationalen Lizenz und Startgenehmigung des DMSB oder einer anderen der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN oder einer NMFP-Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN sind. Die Veranstaltung muss im FIM National Meetings Open To Foreign Participation-Calendar eingetragen sein. Sie kann zusätzlich auch im FIM Europe Open Calendar eingetragen werden.

Status Europa-offen
Bahnsport
Drag Racing
E-Bike
EX-Bike
Enduro
MiniMoto
Motoball
Motocross
Straßensport
SuperMoto
Trial

Offen für Teilnehmer, die im Besitz einer Nationalen Lizenz und Startgenehmigung des DMSB oder einer anderen der FIM Europe angeschlossenen FMN sind. Die Veranstaltung muss im FIM Europe Open Calendar eingetragen sein.

Status National B
Elektro Effizienz Challenge
Enduro
SuperMoto

Offen für Teilnehmer, die im Besitz einer Nationalen Lizenz und Startgenehmigung des DMSB oder einer anderen der FIM Europe angeschlossenen FMN sind. Die Veranstaltung muss im nationalen Sportkalender des DMSB und im FIM Europe Open Calendar eingetragen sein.

Status National
Bahnsport
Drag Racing
E-Bike
EX-Bike
Enduro
MiniMoto
Motoball
Motocross
Straßensport
SuperMoto
Trial

Offen für Teilnehmer, die im Besitz einer Lizenz des DMSB sind. Die Veranstaltung muss im nationalen Sportkalender des DMSB eingetragen sein.

3. Veranstaltungsgenehmigung

Terminanmeldung

Bis zu den unten genannten Fristen muss eine Online-Anmeldung der Veranstaltung im DMSBnet erfolgen:

FIM- oder *FIM Europe* Prädikatsveranstaltungen:
Anmeldung bis *15. Februar des Vorjahres**
*(*vorbehaltlich besonderer Festlegungen durch die FIM/FIM Europe)*

Motorradsport-Termine mit DMSB-Prädikat:
Anmeldung bis 15. September des Vorjahres

Motorradsport-Termine ohne DMSB-Prädikat:
Anmeldung bis 1. November des Vorjahres

Der DMSB bestätigt und veröffentlicht nach abschließender Prüfung den Termin.

Genehmigungsvoraussetzungen

Für eine motorsportrechtliche Genehmigung muss die Ausschreibung einer Veranstaltung grundsätzlich die folgenden Informationen enthalten, um eine motorsportrechtliche Genehmigung seitens des DMSB zu ermöglichen:

- Name, Art und Beschreibung der oder des geplanten Wettbewerbe(s).
- Ort und Datum der Veranstaltung.
- Status der Veranstaltung
- Die Bezeichnung der oder des Veranstalter(s).
- Die Zusammensetzung des Organisationskomitees unter Angabe der dem Organisationskomitee zugehörigen Personen und dessen Anschrift.
- Eine ausführliche Beschreibung der geplanten Wettbewerbe (Länge und Fahrtrichtung der Strecke, Kategorien und Klassen der zugelassenen Motorräder, Kraftstoff, gegebenenfalls Begrenzung der Nennungen und/oder der Anzahl der zum Start zugelassenen Motorräder.)
- Alle die Nennungen betreffenden zweckdienlichen Angaben: Adresse für die Zusendung, Datum und Uhrzeit des Nennbeginns und des Nennschlusses, gegebenenfalls die Höhe der Nenngelder.
- Datum, Uhrzeit und Art des Starts.
- Der Ort der Offiziellen Aushangtafel oder der elektronischen Aushangtafel.
- Eine ausführliche Aufstellung der Preise.
- Die Namen der Sportkommissare und anderer Offizieller.
- Einen Vermerk, dass die Veranstaltung den Bestimmungen des Sportgesetzes und für den Fall, dass ein solches vorhanden ist, den Bestimmungen des Nationalen Sportreglements unterliegt.
- Erinnerung an die Bestimmungen des Sportgesetzes im Hinblick auf Proteste.
- Die erforderlichen Lizenzen.
- Die Art, wie die Wertung erfolgt.
- Ort und Zeitpunkt für die Veröffentlichung der vorläufigen und endgültigen Ergebnisse.
- Alle zweckdienlichen Angaben über die Versicherung.
- Eine Bestimmung zur eventuellen Verlegung oder Absage eines Wettbewerbs.

Um die Einhaltung der Vorgaben zu gewährleisten, stellt der DMSB entsprechende wettbewerbsspezifische Ausschreibungsformulare für Veranstaltungen zur Verfügung.

Das Ausschreibungsformular ist vom Veranstalter min. 30 Tage vor der Veranstaltung im DMSBnet hochzuladen. Sollten in der Veranstaltungsausschreibung die vom DMSB vorgegebenen Angaben unvollständig oder fehlerhaft sein, so können diese Änderungen bis max. 14 Tag vor der Veranstaltung

nachgereicht werden. Sollten diese notwendige Angaben nach Ablauf der Frist eingereicht werden, so behält sich der DMSB grundsätzlich vor eine Veranstaltungsgenehmigung nicht zu erteilen.
Zusätzlich werden ggf. folgende Einverständniserklärungen benötigt:

- eine schriftliche Einverständniserklärung des Reglementeigentümers bei Nutzung von sportlichen und/oder technischen Bestimmungen von Dritten
- eine schriftliche Einverständniserklärung des Serienausschreibers bei Nutzung der Ergebnisse/Wertungen von Dritten

In DMSB-genehmigten Veranstaltungs-Ausschreibungen werden grundsätzlich nur DMSB oder eines anderen der FIA angeschlossenen FMN genehmigte Serien aufgeführt.
Hiervon ausgenommen sind Serien/Wertungen der DMSB-Trägervereine, der sonstigen Motorsportverbände des DMSB und sonstigen Mitglieder des DMSB, sofern die aktuellen DMSB-Bestimmungen eingehalten werden.
Serien/Wertungen mit dem Status Clubsport können nicht in DMSB genehmigten Veranstaltungs-Ausschreibungen aufgeführt werden.

Genehmigungsprozess

Der DMSB erteilt nach motorsportrechtlicher Prüfung die Veranstaltungsgenehmigung (motorsportrechtliches Genehmigungsschreiben) und vergibt eine disziplinspezifische Genehmigungsnummer *(DNMN= DMSB National Meeting Number)* für die Veranstaltung bestehend aus dem Kürzel der Disziplin, der spezifischen Nummer der Veranstaltung und der aktuellen Jahreszahl.

Erst nach der erfolgten motorsportrechtlichen Genehmigung durch den DMSB darf die Veranstaltungs-Ausschreibung in der sportrechtlich genehmigten Fassung durch den Veranstalter veröffentlicht werden.

Nach Veröffentlichung der motorsportrechtlich genehmigten Veranstaltungsausschreibung sind Änderungen, nur noch mit einem vom DMSB genehmigten Bulletin möglich.

Der DMSB erhebt nach motorsportrechtlicher Prüfung der Veranstaltungsausschreibung die Veranstaltungsgebühr gemäß aktueller Preisliste. Eine Absage der Veranstaltung nach bereits erfolgter Genehmigung hat keine Erstattung der Veranstaltungsgebühr zur Folge.

Hinweis: Nach der motorsportrechtlichen Genehmigung sind die erforderlichen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen/Erlaubnisse für die geplante Veranstaltung einzuholen. Die Strecke, auf der die Veranstaltung (Wettbewerb) durchgeführt wird, muss die vom DMSB festgesetzten disziplinbezogenen Sicherheitskriterien (inkl. DMSB-Streckenlizenz, falls für die Disziplin erforderlich) erfüllen.
Die Prüfpflicht, ob die Strecke zum Zeitpunkt der Veranstaltung über eine gültige Streckenlizenz verfügt, obliegt dem Antragsteller/Veranstalter.

Ausnahmen von den Bestimmungen sind nur mit vorheriger Zustimmung des DMSB möglich. Es besteht keine Verpflichtung des DMSB zur motorsportrechtlichen Genehmigung einer Veranstaltung, wenn diese nicht den Vorgaben und/oder den Bestimmungen des DMSB entspricht.

4. Einreichung von Veranstaltungsunterlagen

Bis zu den unten genannten Fristen müssen die geforderten Unterlagen der Veranstaltung schriftlich an den DMSB übermittelt werden

- Protestentscheidungen und Berufungsankündigungen müssen *nach Aufforderung des DMSB zusätzlich* im Original postalisch an die DMSB-Geschäftsstelle gesendet werden.
- Der Medizinische Unfallbericht ist 1 Tag nach der Veranstaltung durch den vor Ort behandelnden Rennarzt oder den Vorsitzenden Sportkommissar ausschließlich per E-Mail an unfallmeldung@dmsb.de zu senden.

Diese Unterlagen sind durch den Veranstalter im DMSBnet hochzuladen:

- Versicherungsbestätigung und ggf. behördliche Erlaubnis: 7 Tage vor der Veranstaltung
- Schlussbericht: unmittelbar nach der Veranstaltung
- *Protestentscheidungen und Berufungsankündigungen: unmittelbar nach der Veranstaltung*

- Offizielle Ergebnisse: 1 Tag nach der Veranstaltung
- Incident Report 10 Tage nach der Veranstaltung

Ohne den Nachweis einer bestehenden Veranstaltungsversicherung und der behördlichen Erlaubnis darf die Veranstaltung nicht durchgeführt werden. Die Mindestversicherungsdeckungssummen sind im DMSB-Handbuch, grüner Teil aufgeführt. Der Abschluss höherer Versicherungssummen wird empfohlen.

Sollten diese Unterlagen vor der Veranstaltung nicht fristgerecht beim DMSB eingehen, behält sich der DMSB das Recht vor die Veranstaltungsgenehmigung zu widerrufen.

5. Ausschreibung einer ausländischen Fahrzeugklasse

Für eine Veranstaltung sind ausschließlich Fahrzeugklassen zulässig, die vom DMSB, von der FIM oder einem ausländischen FMN für das betreffende Jahr genehmigt wurden. DMSB-Ausnahmeregelungen, z.B. Verbote sind zu beachten.

Handelt es sich um eine Fahrzeugklasse eines ausländischen FMN, so muss in der Veranstaltungs-Ausschreibung ein Technischer Kommissar für die Klasse aus dem betreffenden Land benannt werden, sowie die zugehörigen technischen Bestimmungen in deutscher oder englischer Sprache inkl. dem Terminkalender beigelegt werden. Die Klasse muss von einem FMN genehmigt sein. Diese FMN-Genehmigung ist dem DMSB nachzuweisen.
Die Genehmigung von Klassen durch einen anderen FMN zieht jedoch keine generelle Startgenehmigung der entsprechenden Klasse bei Veranstaltungen in Deutschland nach sich. Der DMSB behält sich das Recht vor, Klassen unter Angabe von Gründen abzuweisen.
Insbesondere die FIM- und DMSB-Sicherheitsbestimmungen für Fahrzeuge und Fahrerbekleidung, sowie die FIM-Geräuschbestimmungen müssen eingehalten werden.

6. Rahmenprogramm

Im Rahmen von DMSB-genehmigten Veranstaltungen sind zusätzliche Programmpunkte, wie z.B. VIP-, Taxi-, Show- und ähnliche Sonderfahrten, kein Bestandteil der motorsportrechtlich genehmigten Veranstaltung und sie müssen separat versichert werden.

Nehmen Lizenznehmer an diesen Rahmenprogrammpunkten teil, entfällt der mit der Lizenz verbundene Sportunfall-Versicherungsschutz für diese Teilnahme (siehe DMSB-Lizenzbestimmungen).
Bei Paraden und Demonstrationen sind die aktuellen DMSB-Bestimmungen, insbesondere die FIM- und DMSB-Sicherheitsbestimmungen für Fahrzeuge und Fahrerbekleidung, sowie die FIM-Geräuschbestimmungen einzuhalten.

Lizenzpflicht für Motorradsport Veranstaltungen 2026

Stand: 10.12.2025

FIM und FIM Europe Prädikatsveranstaltungen

Bahnsport
E-Bike
EX-Bike
Enduro
MiniMoto
Motocross
Straßensport
SuperMoto
Trial

Veranstaltungen eingetragen im FIM World Championship-Calendar oder FIM Europe Continental Championship-Calendar
Für die Teilnahme an FIM- und FIM-Europe Prädikatsveranstaltungen sind zusätzliche FIM-/FIM Europe-Lizenzen gemäß der von der FIM veröffentlichten „VALIDITY OF THE FIM RIDERS' LICENCES AS OF 01.01.2026" sowie von der FIM Europe veröffentlichen „Continental Championships Compatibility Matrix 2026" erforderlich.

Die FIM- und FIM-Europe Prädikatsveranstaltung muss im FIM World Championship-Kalender oder FIM Europe Continental Championship-Kalender eingetragen sein.

Voraussetzung für den Erhalt der FIM-/FIM Europe-Lizenzen ist eine Nationale Lizenz des DMSB:
- A-Lizenz für die betreffende Disziplin
- B-Lizenz für Damen-Wettbewerbe, Senioren-Wettbewerbe bzw. Vintage-Klassen
- B- oder J-Lizenz für Jugend-Wettbewerbe oder
- C-Lizenz für E-Bike Enduro oder EX-Bike

FIM National Meeting Open To Foreign Participation – NMFP

Bahnsport
Enduro
E-Bike
EX-Bike
MiniMoto
Motocross
Straßensport
SuperMoto
Trial

Veranstaltungen eingetragen im FIM National Meetings Open To Foreign Participation-Calendar. Die Veranstaltungen können zusätzlich auch im FIM Europe Open Calendar eingetragen werden.
Für die Teilnahme an Veranstaltungen mit dem Status „International" müssen die Teilnehmer im Besitz
- einer Nationalen Lizenz und Startgenehmigung des DMSB oder
- einer Nationalen Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN oder
- einer NMFP-Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN

Diese Veranstaltungen sind mit dem Status „International" ausgeschrieben und im FIM-Terminkalender (National Meetings Open To Foreign Participation-Calendar) veröffentlicht.

Voraussetzung für den Erhalt der NMFP-Lizenzen ist eine Nationale Lizenz des DMSB:
- A-, B- oder J-Lizenz
- C-Lizenz für E-Bike Enduro oder EX-Bike

FIM Europe Europa-offen

Bahnsport
Drag Racing
E-Bike
EX-Bike
Enduro
MiniMoto
Motoball
Motocross
Straßensport
SuperMoto
Trial

Veranstaltungen eingetragen im FIM Europe Open Calendar
Diese Veranstaltungen können als Europa-offene Veranstaltung ausgeschrieben werden. Die Veranstaltung muss im FIM Europe Open Calendar eingetragen sein.

Die Teilnehmer müssen im Besitz
- einer Nationalen Lizenz und Startgenehmigung des DMSB oder
- einer Nationalen Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM Europe angeschlossenen FMN

DMSB Nationaler Status

Bahnsport
Drag Racing
E-Bike
EX-Bike
Enduro
MiniMoto
Motoball
Motocross
Straßensport
SuperMoto
Trial

Veranstaltungen eingetragen im Nationalen Sportkalender des DMSB
Diese Veranstaltungen können als Nationale Veranstaltungen ausgeschrieben werden. Die Veranstaltung muss im nationalen Sportkalender des DMSB eingetragen sein. Teilnehmer müssen im Besitz einer Lizenz des DMSB sein.
Der Nationale Lizenzsport liegt vollständig in der Verantwortung des DMSB.

DMSB Nationaler Status B

Elektro Effizienz Challenge
Enduro
SuperMoto

Veranstaltungen eingetragen im Nationalen Sportkalender des DMSB und FIM Europe Open Calendar
Diese Veranstaltungen können als Nationale B Veranstaltungen ausgeschrieben werden. Die Veranstaltung muss im nationalen Sportkalender des DMSB und im FIM Europe Open Calendar eingetragen sein. Der Nationale B Lizenzsport liegt vollständig in der Verantwortung des DMSB.

Die Teilnehmer müssen im Besitz
- einer Nationalen Lizenz und Startgenehmigung des DMSB oder
- einer Nationalen Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM Europe angeschlossenen FMN

Clubsport

- Bahnsport
- Drag Racing (Junior Drag Bike, E.T. Bike, Super Gas Bike, Super Comp Bike)
- Street Legal Racing (straßenzugelassene Fahrzeuge bis 9.00 Sek. ¼ Meile)
- Enduro
- Straßensport
- Motoball
- Motocross
- SuperMoto
- Trial

Teilnehmer müssen im Besitz einer Lizenz des DMSB sein. Clubsport-Wettbewerbe obliegen grundsätzlich der Zuständigkeit der DMSB-Mitgliedsorganisationen.

Lizenzfreier Breitensport

Für Breitensport-Veranstaltungen sowie Veranstaltungen der Motorrad-Touristik sind keine Lizenzen vorgeschrieben. Sie werden vom DMSB nicht reglementiert. Der lizenzfreie Breitensport wird von den DMSB-Mitgliedsorganisationen geregelt. Die Unfallversicherung der DMSB-Lizenz hat keine Gültigkeit bei einer Teilnahme an lizenzfreien Breitensportveranstaltungen.

Auslandsstartgenehmigung für DMSB-Lizenzinhaber

Gemäß FIM Sporting Code benötigen Fahrer, die an Veranstaltungen im Ausland teilnehmen möchten, eine Startgenehmigung Ihres FMN.

Mit der Ausgabe der Lizenzen A, B, J und H erteilt der DMSB dem Lizenzinhaber für die Gültigkeitsdauer der Lizenz eine Dauerstartgenehmigung (Auslandsstartgenehmigung) für alle „International“ ausgeschriebenen Veranstaltungen im Ausland, sofern diese im FIM-Terminkalender (National Meetings Open To Foreign Participation-Calendar) veröffentlicht sind oder für „Europa-offen“ ausgeschriebene Veranstaltungen im europäischen Ausland, jedoch nur soweit diese im FIM Europe-Terminkalender (Open-Calendar) eingetragen sind.
Die Dauerstartgenehmigung (Auslandsstartgenehmigung) befindet sich auf der Rückseite der Fahrer-/Beifahrer-Lizenz.

Der Geltungsbereich der C-Lizenz oder Race Card sowie der DMSB-Veranstaltungslizenz beschränkt sich grundsätzlich auf DMSB-genehmigte Wettbewerbe sowie nationale Clubsport-Wettbewerbe der DMSB-Mitgliedsorganisationen.

DMSB-Bestimmungen für das Rettungswesen im Motorradsport (BRM) 2026

Stand: 28.11.2025 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

1. Organisation

2. Definition der Rettungsmittel und -einrichtungen

3. Mindestanforderungen

4. Rettungswesen

Vorbemerkung

Die DMSB-Bestimmungen für das Rettungswesen regeln unter Berücksichtigung des MEDICAL CODE der FIM die medizinische Versorgung von Motorradsportveranstaltungen. Diese Bestimmungen haben für alle vom DMSB genehmigten Veranstaltungen Gültigkeit. Die in diesen Bestimmungen vorgesehenen Vorgaben zur Streckensicherung sind als Mindestanforderungen zu verstehen, der Veranstalter muss im Einzelfall prüfen, ob aufgrund der individuellen Umstände der konkreten Motorsportveranstaltung ggf. noch weitere Maßnahmen zu treffen sind.

1. Organisation

1.1

Der Rennleiter (RL) ist für die Einhaltung dieser BRM verantwortlich.

1.2.

Der RL ist verpflichtet, die Voraussetzungen der personellen und materiellen Mindestanforderungen entsprechend dieser BRM durch schriftliche Vereinbarung mit dem leitenden Rennarzt (LRA), einzuhalten und umzusetzen.

1.3

Bei Vertragsabschluss mit der Rettungsdienstorganisation sollte darauf geachtet werden, ob Fahrzeuge für den öffentlichen Rettungsdienst während der Veranstaltung abgezogen werden können, gegebenenfalls sind mehr Rettungsmittel zu bestellen.

1.4

Die Funktion des LRA ist vom RL bei Auftragserteilung mit dem dafür vorgesehenen Arzt abzusprechen und festzulegen, wobei diese Funktion auch ein auf einem Fahrzeug eingesetzter Arzt ausüben kann – ausgenommen Veranstaltungen, bei denen ein lizenzierter LRA vorgeschrieben ist.

1.5

Dem LRA müssen bei Auftragserteilung bzw. so bald als möglich, nachfolgende Unterlagen zur Verfügung gestellt werden:
- Schriftliche Auftragsbestätigung
- Ausschreibung
- Streckenlizenz
- Zeitplan
- Ansprechpartner Veranstalter und Rettungsdienst

1.6

Bei einer Veranstaltung kann nur ein LRA eingesetzt werden. Möchten oder sollen sich 2 Ärzte diese Aufgabe teilen, so erklärt sich einer der Ärzte zu dem verantwortliche LRA, der zweite anwesende Arzt ist somit sein Stellvertreter.

1.7

Der LRA ist in organisatorischen Fragen direkt dem RL unterstellt und muss sich in erreichbarer Nähe aufhalten, sofern er nicht seine Aufgaben als Arzt auf einem Einsatzfahrzeug erfüllt. Er ist in direkten Sicherheitsfragen dem LS unterstellt, sofern ein LS vorgesehen ist, und diesem bezüglich der Fahrzeugbewegungen im Streckenbereich weisungsgebunden.

1.8

Die ärztliche Einsatzleitung liegt beim LRA. Nur dieser entscheidet, ob ein Teilnehmer weiter an der Veranstaltung teilnehmen kann.

1.9

Die medizinische Versorgung auf dem Gelände der Veranstaltung muss an jedem Veranstaltungstag, 1 Stunde vor Beginn des 1. Trainings/Rennens bis 1 Stunde nach dem letzten Training/Rennen, sichergestellt sein und ist für Inhaber einer FMN-Lizenz kostenfrei, wenn sie im Zusammenhang mit der Durchführung der Wettbewerbe notwendig wird.

1.10

Der RL sollte sich vor Beginn der Veranstaltung vom LRA bestätigen lassen, dass die angeforderten Ärzte und das Personal des Rettungsdienstes anwesend sind.

1.11

Die Sportkommissare und RL/FL sind bei Unfällen mit Verletzten durch den LRA zu informieren. Die Information der Zuschauer, Presse, Rundfunk und Fernsehen obliegt ausschließlich dem RL. Der LRA informiert nur die Angehörigen.

1.12

Der Medizinische Unfallbericht ist sofort, spätestens jedoch am nächsten Werktag durch den behandelnden Rennarzt/Leitenden Rennarzt oder den Vorsitzenden Sportkommissar ausschließlich per E-Mail an unfallmeldung@dmsb.de zu senden.

1.13

Eine Inspektion durch den LRA vor Schließung der Strecke an jedem Veranstaltungstag zur Überprüfung der medizinischen Ausstattung ist obligatorisch. Sie sollte im Zeitplan/Minutenplan der Veranstaltung aufgeführt sein, die Regularien der Inspektionsrunde vorher, evtl. auch mit dem RL/FL, abgesprochen werden.

1.14

Während des Zeittrainings bzw. Rennens muss die in der Streckenlizenz festgelegte Anzahl der Rettungsmittel einschließlich Personal einsatzbereit sein. Ist einer der in den Mindestanforderungen vorgeschriebenen Ärzte im Einsatz, führt das nicht automatisch zu einem Abbruch des Zeittrainings oder Rennens. Dies gilt nicht, wenn insgesamt nur ein Arzt vor Ort ist oder der LRA begründete

Einwände hat. Dem Veranstalter bleibt es unbenommen, zusätzliche Ärzte und Rettungsmittel einzusetzen.

1.15

Der Incident Report (veröffentlicht auf der Homepage des DMSB) ist auszufüllen bei einem tödlichen Unfall bzw. bei einem Unfall, der möglicherweise tödlich ausgehen könnte (Prognose durch den LRA), sowie bei manifester Querschnittlähmung bzw. nicht auszuschließenden neurologischen Ausfällen, die zu einer Querschnittslähmung führen können.
Für die Erstellung des Incident Reportes ist der RL verantwortlich. Diese Aufgabe kann delegiert werden, vorzugsweise an den LS, sofern dieser vorgesehen ist.

1.16 Ärztliche Untersuchung

Der Renn- / Fahrtleiter bzw. Sportkommissar / Schiedsrichter kann von jedem Fahrer/Beifahrer verlangen, dass er sich einer ärztlichen Untersuchung unterzieht. Jeder Fahrer / Beifahrer, der eine entsprechende Anweisung nicht befolgt, kann ausgeschlossen und durch das Sportgericht ggf. weitergehend bestraft werden. Fahrer/Beifahrer, gegen deren Teilnahme der Arzt Bedenken äußert, sind nicht startberechtigt.

2. Definition der Rettungsmittel und -einrichtungen

2.1 Medical Car

Einsatzfahrzeug für die schnelle Intervention um unmittelbar Hilfe zu leisten, z. B. NEF (DIN 75079), personelle Besetzung entsprechend dem für das Bundesland gültigen Landesrettungsdienstgesetz (i.d.R. 1 Arzt mit Fachkunde Rettungsdienst oder Zusatzbezeichnung Notfallmedizin und 1 NotSan) oder ein ausreichend motorisierter PKW, ebenfalls personell besetzt lt. Landesrettungs- dienstgesetz, mit Kennleuchte mit gelbem oder blauem Blinklicht, mit medizinischer Ausrüstung gemäß DIN 75079 Abs. 4.7.1 lfd. Nr. 1,3 und 4. Letzteres Fahrzeug ist mit „DOCTOR“ in deutlich lesbaren Buchstaben zu kennzeichnen.
Bei Motocross und Enduro kommen schnelle Fahrzeuge zum Einsatz, die nicht der EN-Norm entsprechen. Diese Fahrzeuge werden als Fast Medical Vehicle (FMV) bezeichnet. Geländefahrzeuge mit Allradantrieb, ein Motorrad oder ein Quad sind z. B. geeignete FMV, um den Rennarzt zur Unfallstelle zu bringen. Zur med. Ausrüstung dieser FMV ist mindestens ein Notfallkoffer/Rucksack (DIN 13232) und eine fernmeldetechnische Ausstattung erforderlich. Sollten keine FMV oder Fahrzeuge eines offiziellen Rettungsdienstes zum Einsatz kommen, ist darauf zu achten, dass ein ausreichender Versicherungsschutz während der Veranstaltung besteht.

2.2 RTW

Rettungswagen (EN 1789) mit med.-techn. Ausstattung und personeller Besetzung entsprechend dem Landesrettungsdienstgesetz (i.d.R. 1 NotSan und 1 RS)
Das Fahrzeug kann zusätzlich mit einem Arzt besetzt werden.

2.3 KTW

Krankentransportwagen Typ A2 (EN 1789) mit erweiterter med.-techn. Ausrüstung: geeignet für den Transport eines oder mehrerer Patienten und personeller Besetzung entsprechend dem Landesrettungsdienstgesetz (i.d.R. 2 RS).

2.4 RTH

Ein Rettungshubschrauber (RTH) vor Ort ist i.d.R. nicht vorgeschrieben.
Ein notwendiger Transport erfolgt nach Alarmierung des RTH über die Rettungsleitstelle. Wenn die Wetterbedingungen oder andere Faktoren den Einsatz eines RTH nicht erlauben, kann in Abstimmung mit dem LRA das Training bzw. Rennen fortgeführt werden, wenn ein bodengebundener Transport in eine Klinik der Akut-oder Maximalversorgung nicht länger als 45 min. in Anspruch nimmt. Dies gilt auch für verletzte Fahrer mit Verbrennungen, da zunächst die Stabilisierung und der Wärmeerhalt im Vordergrund stehen. Wird eine voraussichtliche Fahrzeit von 45 min. bei einem bodengebundenen Transport überschritten, darf im Straßensport Kategorie IDM und Langstrecke/Sprint weder das Training noch das Rennen gestartet werden. Für alle anderen Veranstaltungen wird dieses Vorgehen empfohlen.

2.5 Medical Centre

A) Medical Centre, permanent (Straßensport; Kat. IDM):
2 Behandlungsplätze, bei denen die medizinische Ausstattung jeweils mindestens der eines RTW entsprechen muss.
Personelle Besetzung: 1 Arzt, 2 NotSan und ausreichendes Medizinisches Personal.

B) Medical Centre, permanent (Straßensport; Kat. Langstrecke/Sprint):
1 Behandlungsplatz, bei dem die medizinische Ausstattung mindestens der eines RTW entsprechen muss.
Personelle Besetzung: 1 Arzt, 1 NotSan und ausreichendes medizinisches Personal.

C) Medical Centre, nicht permanent oder Sanitätsgestell (z.Bsp. internationale Veranstaltungen Off Road und Bahnsport):
2 Behandlungsplätze, bei denen die medizinische Ausstattung jeweils mindestens der eines RTW entsprechen muss.
Personelle Besetzung: 1 Arzt, 1 NotSan und ausreichendes medizinisches Personal.

D) Medical Centre, nicht permanent oder Sanitätsgestell (z.Bsp. nationale Veranstaltungen Off Road und Bahnsport - Kat. C):
1 Behandlungsplatz, bei dem die medizinische Ausstattung mindestens der eines RTW entsprechen muss.
Personelle Besetzung: 1 NotSan und ausreichendes medizinisches Personal.

2.6 Erste Hilfe Stationen – Sanitätsraum oder Sanitätsgestell

A) Motocross Kat B:
Minimum 2 Behandlungsplätze, medizinische Ausstattung entsprechend einem KTW. Personenelle Besetzung: 1 NotSan und 1 RS und ausreichendes medizinisches Personal.

B) SuperMoto:
Medizinische Ausstattung entsprechend eines KTW, zusätzlich, sofern nicht in der erweiterten med.-techn. Ausstattung enthalten, ein Notfallkoffer/ -Rucksack nach DIN 13232, StifNeck® oder vergleichbares und 1 Schaufeltrage/ Spine Board.
Personelle Besetzung: 1 NotSan und ausreichendes medizinisches Personal.

2.7 Zelt

Z. B. SG 20 (Sanitätsgestell mit 20 m ² Grundfläche).

2.8 Pit Lane Ground Post

1 Arzt, 1 NotSan mit Ferno®-Trage/ Spine Board oder vergleichbares – kompatibel zu den Rettungsmitteln, Notarztkoffer/ -Rucksack nach DIN 13232, Vakuummatratze und einen Satz StifNeck® oder vergleichbares. Meldeeinrichtung: Funk/ Telefon.

2.9 Ground Post

1 Arzt oder 1 NotSan und 1 Sanitäter/ Rettungshelfer mit Notarztkoffer/-rucksack nach DIN 13232, 1 Satz StifNeck® oder vergleichbares und Schaufeltrage/ Spine Board. Meldeeinrichtung: Funk/ Telefon.

2.10 Sanitätsposten

2 Sanitäter mit abgeschlossener Sanitätsausbildung mit Notfalltasche, 1 Satz StifNeck® oder vergleichbares und Schaufeltrage/ Spine Board. Meldeeinrichtung: Funk/ Telefon.
Transport von Verletzten vom Unfallort zum Rettungsfahrzeug ist ausschließlich mit Schaufeltrage oder Spine Board erlaubt.

3. Mindestanforderungen

3.1 Straßensport

A) Veranstaltungen IDM:
• Strecken bis 3,5 km
1 Medical Car, 1 RTW = Minimum 2 Ärzte auf den Fahrzeugen
Lizenzierter LRA oder MEL in Race Control zusätzlich
• Strecken bis 6 km
1 Medical Car, 2 RTW oder 2 Medical Car, 1 RTW = Minimum 3 Ärzte auf den Fahrzeugen
Lizenzierter LRA oder MEL in Race Control zusätzlich
• Strecken über 6 km
2 Medical Car, 2 RTW oder 3 Medical Car, 1 RTW = Minimum 4 Ärzte auf den Fahrzeugen
Lizenzierter LRA oder MEL in Race Control zusätzlich

Ein IDM-Medical Director kann zusätzlich vom Serienorganisator eingesetzt werden. Der IDM-Medical Director verfügt über eine Lizenz „Leitender Rennarzt“ und ist nicht in der laut Streckenlizenz vorgeschriebenen Mindestanzahl Ärzte mitzuzählen.

B) Veranstaltungen Langstrecke/Sprint:
• Strecken bis 6 km
1 Medical Car, 1 RTW = Minimum 2 Ärzte auf den Fahrzeugen
• Strecken über 6 km
1 Medical Car, 2 RTW oder 2 Medical Car, 1 RTW = Minimum 3 Ärzte auf den Fahrzeugen

C) Veranstaltungen Historik/Klassik:
• Strecken bis 3,5 km
1 RTW mit Arzt
• Strecken bis 6 km
1 Medical Car, 1 RTW oder 2 RTW = Minimum 1 Arzt auf einem Fahrzeug
• Strecken über 6 km
2 Medical Car, 2 RTW oder 1 Medical Car, 3 RTW, oder 4 RTW = Minimum 2 Ärzte auf den Fahrzeugen

D) Veranstaltungen Bergrennen / -gleichmäßigkeit:
1 RTW mit Arzt für jede angefangenen 1000 m

E) Veranstaltungen Mini Moto / Roller-Rennen:
1 RTW mit Arzt

3.2 Motocross

A) Veranstaltungen Kat. A (MX Masters und andere Int. Veranstaltungen):
1 FMV, 2 RTW oder 2 RTW,1 KTW, Sanitäts- und/oder Groundposts = Minimum 2 Ärzte

B) Veranstaltungen Kat. B (nationale Veranstaltungen):

2 RTW, Sanitäts- und/oder Groundposts = Minimum 2 Ärzte

C) Veranstaltungen Kat. C:
1 RTW, 1 KTW, Sanitäts- und/oder Groundposts = Minimum 1 Arzt

D) Stadion- und Hallencross, Freestyle:
1 RTW mit Arzt, 1 KTW

3.3 SuperMoto

1 RTW mit Arzt, 1 KTW, Sanitätsposten

3.4 Enduro

1 FMV, 1 RTW mit Arzt an jeder Sonderprüfung

3.5 Trial

A) Gelände-Trial:
1 RTW

B) Hallen-Trial:
1 RTW mit Arzt

3.6 Bahnsport

1 RTW mit Arzt, 1 KTW

3.7 Motoball

1 Sanitätsposten

4. Rettungswesen

4.1

Das zum Einsatz kommende medizinische Personal muss entsprechend seiner Aufgaben/Funktion aufgrund der im Rettungsdienst üblichen Kleiderordnung, erkennbar sein. Qualifikation und Ausrüstung müssen den Normenvorgaben und den Rettungsdienstgesetzen des jeweiligen Bundeslands entsprechen.

4.2

Die zum Einsatz kommenden Ärzte müssen im Besitz des Fachkundenachweises „Rettungsdienst“ oder der Zusatzbezeichnung „Notfallmedizin“ sein.
Der LRA muss neben dem Fachkundenachweis oder der Zusatzbezeichnung praktische Erfahrung im Rettungsdienst haben (eigenverantwortliche Einsätze).
Der stellv. LRA soll in die Vorbereitung der Veranstaltung eingebunden sein.
Der Assistent (Anwärter - gemäß der Ausbildungsrichtlinie) des LRA soll sich in unmittelbarer Nähe des LRA aufhalten und ihn unterstützen.

4.3

Die für die betreffende Veranstaltung abgeschlossenen Versicherungen kann der Arzt aus den Veranstaltungspolicen ersehen, welche ihm auf Verlangen vom Veranstalter vorzulegen sind. Trägt der

Veranstalter vor, dass er bevorzugt eine pauschale Versicherung über seinen Verband abgeschlossen hat, sollte sich der Arzt durch den Veranstalter die Gültigkeit für die entsprechende Veranstaltung und auch für Sportwarte, die nicht Mitglieder des entsprechenden Verbandes sind, schriftlich bestätigen lassen.
Neben der vorgeschriebenen Veranstalterhaftpflichtversicherung wird dem Arzt dringend empfohlen, eine zusätzliche Ärztehaftpflichtversicherung, unter Angabe des Risikos bei Motorsportveranstaltungen, abzuschließen.

4.4

Der LRA soll vor Beginn der Veranstaltung überprüfen ob:
- eine eventuell erforderlich werdende weitergehende ambulante oder stationäre Behandlung in einer geeigneten Arztpraxis oder Krankenhaus gewährleistet ist.
- die angeforderten/ bzw. in der Streckenlizenz als Mindestanzahl festgelegten Rettungsmittel, Pit Lane-und Ground Posts sowie Sanitätsposten und ggf. Erste Hilfe-Stationen, Zelte an den in der Streckenlizenz festgelegten Standplätzen einsatzbereit sind.
- ein eventueller Einsatz eines Rettungshubschraubers (RTH) durch Sicherstellung eines Landeplatzes am Medical Centre möglich ist (soweit vorhanden). Die Bereitstellung eines RTH aufgrund der Streckenlizenz kann vorgeschrieben werden. Ist die Bereitstellung eines RTH vorgesehen, hat diese 1 Stunde vor Beginn des 1.Trainings zu erfolgen.
- die zuständige Rettungsleitstelle (RLST) und ggf. das Krankenhaus/die Krankenhäuser von der Veranstaltung in Kenntnis gesetzt sind.

4.5 Briefing

Vor Beginn der Veranstaltung hat der LRA mit den medizinischen Einsatzkräften eine Einsatzbesprechung durchzuführen, die mindestens zu nachfolgenden Punkten Stellung nimmt:
- Form der Unfallmeldung
- Fahrzeugbewegungen nur nach Anweisung, auf der Strecke nur in Rennrichtung
- Information über vorhandene Rettungswege und Abfahrtsmöglichkeiten
- Information zu den Anfahrtswegen bei einem Transport von Verletzten in ein Krankenhaus
- Einsätze mit Sondersignal (i.d.R. nur visuell, nicht akustisch)
- Information über einen gegebenenfalls notwendigen RTH-Einsatz
- Bestimmung des Transportzieles durch den LRA in Abstimmung mit der RLST
- Bekanntgabe der einheitlichen Funkfrequenz für Rettungsmittel, Pit Lane- und Ground-Posts sowie Sanitätsposten einschließlich Erste Hilfe-Stationen und -Zelte, soweit vorhanden.
- Erstellung einer Mobilfunk-Nummern-Liste der Posten/Fahrzeuge für die Einsatzleitung. Sie ersetzen nicht den Funk mit einheitlicher Frequenz.

4.6

Die in der DMSB-Streckenlizenz festgelegten Mindestanforderungen für das Rettungswesen sind verbindlich. Weitergehende medizinische Ausstattungen sind zulässig. Wenn die in den Streckenlizenzen für den Bereich des Rettungswesens gemachten Auflagen die Mindestanforderungen in den BRM unterschreiten, so sind die weitergehenden und spezifizierten Anforderungen in den BRM-Bestimmungen anzuwenden.

4.7.1 Lizenzierte Rennärzte im Motorradsport

Lizenz Rennarzt/Anwärter LRA/ Leitender Rennarzt im Motorradsport
Voraussetzungen: siehe DMSB-Ausbildungsrichtlinie >Rettungsdienst<

4.7.2 Lizenzierte medizinische Einsatzleiter (MEL)

Lizenz medizinischer Einsatzleiter
Voraussetzungen: siehe DMSB-Ausbildungsrichtlinie >Rettungsdienst<

4.8 Medizinische Mindestausstattung

Für die verschiedenen Wettbewerbsarten gelten unterschiedliche Anforderungen, die in jedem Fall verbindlich sind.
Der Ausschreibung ist zu entnehmen, in welcher Kategorie entsprechend der Streckenlizenz die Veranstaltung einzuordnen ist. Dies ist entscheidend für die medizinische Mindestausstattung. Beim Freien Training kann diese geringer sein, darf aber die Kategorie C nicht unterschreiten.

4.9 Krisenintervention/Notfallseelsorge

Der Veranstalter sollte sich vor Beginn der Veranstaltung darüber informieren, welche Organisationen (z.B. Feuerwehr, Öffentlicher Rettungsdienst) im Falle eines Unfalls mit tödlichem Ausgang bzw. bei akut traumatisierenden Unfällen ein Kriseninterventions-Team bzw. eine Notfallseelsorge vorhalten und die erforderlichen Kontaktdaten bereitstellen. Die Anforderung erfolgt i.d.R. über die zuständige Rettungsleitstelle.

DMSB-Bestimmungen Zeitnahme Motorradsport

Stand 19.11.2025 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Die DMSB-Bestimmungen Zeitnahme Motorradsport werden auf der Homepage des DMSB veröffentlicht.

https://www.dmsb.de

DMSB Straßensport-Reglement *2026*

Stand: 08.01.2026 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

INHALTSVERZEICHNIS

1. Veranstaltung
2. Teilnehmer, *Lizenzen* und Klassen
3. Nennungen
4. Abnahme
5. Zugelassene Motorräder
6. Streckeninspektion
7. Flaggen- und Lichtzeichen
8. Training und Startberechtigung
9. Start
10. Ende des Rennens
11. Unterbrechung eines Rennens
12. Fahrregeln (Rennen / Training)
13. Boxen
14. Parc Fermé
15. Zusatzgebühren
16. Allgemeine Festlegungen
17. Anhänge Strafenkataloge

1. Veranstaltung

Alle Straßensport-Veranstaltungen im Regelungsbereich des DMSB sind nach den Bestimmungen des DMSB durchzuführen. Soweit in den DMSB-Bestimmungen nicht geregelt, gelten die Bestimmungen der FIM/FIME. Alle Veranstaltungen *in Deutschland* kommen ausschließlich auf vom DMSB abgenommenen Strecken zur Durchführung. *Alle Veranstaltungen im Ausland kommen ausschließlich auf von der FIM Europe oder/und der jeweiligen FMN abgenommenen Strecken zur Durchführung.*

2. Teilnehmer, *Lizenzen* und Klassen

2.1 Geltende Bestimmungen

Es gelten die DMSB-Lizenzbestimmungen und die Bestimmungen Lizenzpflicht für Motorradsport Veranstaltungen. Für DMSB-Prädikate gelten besondere Bestimmungen gemäß allgemeinen DMSB-Prädikatsbestimmungen sowie disziplinbezogenen Prädikatsbestimmungen.

2.2 Teilnahmebedingungen

Gemäß dem Status des Wettbewerbs gelten die folgenden Teilnahmebedingungen:
Status National: Teilnahmeberechtigt sind Teilnehmer, die im Besitz einer Lizenz des DMSB sind.
Status Europa-offen: Teilnahmeberechtigt sind Teilnehmer, die im Besitz einer Lizenz des DMSB oder einer Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation) sind.
Status International: Teilnahmeberechtigt sind Teilnehmer, die im Besitz einer Lizenz des DMSB oder einer Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation) sind.

2.3 Klassen

Für die Teilnahme an einem Straßensport-Wettbewerb sind die in der jeweiligen Klasse festgelegten Lizenzen erforderlich.

Folgende Klassen können ausgeschrieben werden:

Klasse Superbike / *Superstock 1000* / Superbike Klassik + Historik
Über 650 ccm / 4 Zyl 4T
Über 1000ccm / 2 + 3 Zyl 4T
A-/B-/C-/V-Lizenz

Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 16 Jahren (Stichtagsregelung).

Klasse Supersport / *Superstock 600* / Sportbike / Twin / Klassik + Historik
Über 500 ccm bis 750 ccm / 4 Zyl. 4T
Über 600 ccm bis 1000 ccm / 2 + 3 Zyl. 4T
A-/B-/C-/J-/V-Lizenz
Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 15 Jahren (Stichtagsregelung).

Klasse Supersport 300 / Klassik + Historik
Über 290 ccm bis 499ccm / 1 + 2 Zyl. 4T
Ab 13 Jahre
Bis 250 ccm / 2 Zyl. 2T
Bis 400 ccm / 4 Zyl. 4T
A-/B-/C-/J-/V-Lizenz
Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 14 Jahren (Stichtagsregelung).

Klasse *Moto 4* / Moto3 / Pre Moto3 / *Jugend-Straßensport*
Bis 125 ccm / 1 Zyl. 2T
Bis 250 ccm / 1 Zyl. 4T
A-/B-/C-/J-/V-Lizenz
Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 13 Jahren (Stichtagsregelung).

Klasse Roller
von 50 ccm bis 70 ccm
Ab 12 Jahre
über 70 ccm und Elektroroller
A-/B-/C-/J-/V-Lizenz
Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 14 Jahren (Stichtagsregelung).

Klasse Seitenwagen / Seitenwagen Klassik + Historik
A-/B-/C-/V-Lizenz
Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 16 Jahren (Stichtagsregelung).

2.4 Tausch von Fahrern/Beifahrern
Fahrer/Beifahrer können bis eine Stunde vor Beginn des Zeittrainings mit Zustimmung der Sportkommissare ausgetauscht werden.

2.5 Klasseneinteilung
Die Klasseneinteilung/-beschreibung ist i. d. R. in der Ausschreibung festgelegt. Sowohl die Einteilung der Klassen als auch eventuelle Zusammenlegungen müssen harmonisieren. Klassenzusammenlegungen beim Rennen müssen analog zum Training erfolgen.

3. Nennungen

3.1 Nennungen

Nennungen sind an den Veranstalter einzureichen. Bei Nennungen Minderjähriger ist die Unterschrift des/der gesetzlichen Vertreter(s), sowie die Anwesenheit oder die Anwesenheit eines volljährigen, bevollmächtigten Vertreters erforderlich. *Die Vollmacht des Vertreters muss in deutscher oder englischer Sprache formuliert sein.* Unvollständig ausgefüllte bzw. formlos, schriftlich oder per E-Mail eingereichte Nennungen müssen vor Ort ergänzt, bzw. auf ein offizielles Formular übertragen werden.

3.2 Mehrfach-Nennungen

Der Start eines Fahrers bei einer Veranstaltung in zwei Klassen ist gestattet. Die zusätzliche Nennung des gleichen Motorrades in verschiedenen Lizenzklassen mit gleichen Hubraumfestlegungen und techn. Reglement ist im Prinzip möglich, soweit dem keine anderen wettbewerbsspezifischen Bestimmungen

entgegenstehen. Evtl. sich aus zeitlichen Überschneidungen bzw. aus anderen Gründen ergebende Nachteile sind von dem/den betreffenden Teilnehmer(n) in jedem Fall allein zu vertreten.

3.3 Nenngeld

Das Nenngeld ist in der Veranstaltungsausschreibung festgelegt. Das Nenngeld muss zeitgleich mit der Nennung an den Veranstalter beglichen werden.

3.4 Nennschluss / Nennbestätigung

Für alle Veranstaltungen ist ein einheitlicher Nennschluss von 14 Tagen vor der Veranstaltung festgelegt. Dem Veranstalter ist es jedoch freigestellt, Nachnennungen anzunehmen. Für Nachnennungen, soweit diese vom Veranstalter akzeptiert wurden, kann eine zusätzliche Bearbeitungsgebühr von max. *50*,-€ erhoben werden. Der Veranstalter bestätigt spätestens innerhalb von 72 Stunden nach Nennschluss bzw. im Falle von Nachnennungen innerhalb von 72 Stunden nach Nenneingang die Annahme oder Ablehnung der eingegangenen Nennungen und übersendet alle erforderlichen Unterlagen.

Der Veranstalter ist berechtigt, ggf. die Teilnehmerzahl zu beschränken. Nennungen können nach Nennschluss unter Angabe von Gründen abgelehnt werden.

4. Abnahme

4.1 Dokumentenabnahme

Bei der Abnahme, die aus Dokumenten- und Technischer Abnahme besteht, müssen die Fahrer anwesend sein. Bei der Dokumentenabnahme sind vorzulegen bzw. abzugeben:
- Nennbestätigung
- Fahrer-/Beifahrerlizenz, ggf. Bewerber-Lizenz
- Startgenehmigung der jeweiligen FMN für Lizenznehmer anderer Föderationen

4.2 Technische Abnahme und technischer Zustand

Zur Technischen Abnahme müssen die Fahrer oder von ihnen beauftragte Personen mit dem einsatzbereiten Wettbewerbsfahrzeug in gereinigtem Zustand und ordnungsgemäß angebrachter Startnummer erscheinen. Wenn bei der Technischen Abnahme festgestellt wird, dass ein Fahrzeug, so wie es vorgeführt wurde, nicht der Klasse entspricht, für die es genannt wurde, kann dieses Fahrzeug nach Vorschlag der Technischen Kommissare durch eine Entscheidung der Sportkommissare abgelehnt oder in die entsprechend korrekte Klasse umgestuft werden.
Die zum Einsatz kommenden Schutzhelme müssen ebenfalls vorgelegt werden.
Wenn Fahrzeuge nach der Technischen Abnahme beschädigt worden sind, darf das nach der Beschädigung instandgesetzte Fahrzeug nur nach Begutachtung und Freigabe durch einen Technischen Kommissar weiter eingesetzt werden.
Die Wettbewerbsfahrzeuge dürfen nur in technisch einwandfreiem Zustand eingesetzt werden. Sie müssen in allen Teilen den technischen Bestimmungen entsprechen, die Nachweispflicht hierfür liegt bei dem Teilnehmer. Dies gilt für alle Teile des Wettbewerbs. Die Teilnehmer sind verpflichtet, ihr Fahrzeug jederzeit für die angeordneten technischen Untersuchungen zur Verfügung zu stellen. Um die technische Übereinstimmung des Fahrzeuges mit dem Reglement zu überprüfen, können nach dem Wettbewerb Schlussabnahmen stattfinden, die auch eine Demontage einschließen können.

5. Zugelassene Motorräder

Zugelassen werden nur Motorräder, die den Technischen Bestimmungen entsprechen und unter dem Namen des betreffenden Fahrers abgenommen wurden. Soll ein Motorrad in verschiedenen Rennen von demselben Fahrer oder verschiedenen Fahrern eingesetzt werden, so muss dies dem Rennleiter vor der Technischen Abnahme bekannt gegeben werden. Führt ein Fahrer der Techn. Abnahme für ein

Rennen mehrere Motorräder vor, so kann er diese, falls nichts anderes festgelegt ist, im Training oder auch beim erneuten Start eines abgebrochenen Rennens (Laufes) nach seiner Wahl einsetzen.

5.1 Kennzeichnung der Motorräder

Startnummern müssen an der Front und auf jeder Seite am Motorrad deutlich lesbar angebracht sein. Ziffernhöhe vorne: 140 – 160 mm Ziffernhöhe hinten/seitlich: 120 – 140 mm. Scharfer Kontrast von Untergrund und Ziffernfarbe muss an allen Startnummernfeldern in gleicher Kombination gegeben sein. Das Startnummernfeld muss deutlich erkenntlich und die Ziffern dürfen nicht schattiert sein. Die Beurteilung über Einhaltung und Richtigkeit vorstehender Festlegungen obliegt den Technischen Kommissaren.

5.2 Sicherheits-Rücklicht

Jedes Motorrad muss mit einem Sicherheits-Rücklicht gemäß den technischen Bestimmungen am Heck des Motorrads ausgestattet sein. Dieses ist einzuschalten, sobald Regenreifen montiert sind. Das Sicherheits-Rücklicht muss für nachfolgende Fahrer gut sichtbar sein.

6. Streckeninspektion

Es ist ca. 30 Min vor Beginn der Veranstaltung eine Inspektionsrunde durchzuführen. Dabei sind vom Sportkommissar die Festlegungen und ggf. Auflagen gemäß Streckenlizenz stichprobenartig zu prüfen. Im Anschluss daran wird die Strecke geschlossen.

7. Flaggen- und Lichtzeichen

Die Mindestgrößen für Flaggen betragen 80 cm x 100 cm. *Alle Flaggen werden grundsätzlich geschwenkt.*
Flaggensignale werden grundsätzlich an den dafür vorgesehenen Posten gemäß der Streckenlizenz gezeigt. Zusätzlich oder anstelle von Flaggen können Lichtzeichenanlagen für die Signalgebung eingesetzt werden. Somit gelten die nachfolgenden Flaggen-Bestimmungen gleichermaßen für Lichtzeichen.

7.1 Nationalflagge:

Diese Flagge kann verwendet werden, um das Rennen zu starten. Das Startsignal wird durch Senken der Flagge gegeben.

7.2 Rote Flagge

Wenn das Rennen oder Training unterbrochen wird, wird an jedem Flaggenposten die rote Flagge geschwenkt und die roten Lichter rund um die Strecke werden eingeschaltet. Die Fahrer müssen langsam zur Box zurückkehren.
Wenn die Boxenausfahrt geschlossen ist, wird das rote Licht eingeschaltet und die rote Flagge kann in Verbindung mit dem offiziellen roten Lichtsignal verwendet werden. Den Fahrern ist es nicht gestattet, die Boxengasse zu verlassen.
Am Ende der Aufwärmrunde wird die rote Flagge stillgehalten an der Startlinie in der Startaufstellung gezeigt.
Die rote Flagge kann auch zur Streckenschließung verwendet werden.
Die roten Lichter werden vor dem Startsignal an der Startlinie zwischen 2 und 5 Sekunden lang eingeschaltet.

7.3 **Schwarze Flagge** in Verbindung mit Start-Nr. auf Signaltafel

Die Flagge dient zum Übermitteln von Anweisungen an einen Fahrer und wird in Verbindung mit der Startnummer i.d.R. an den Flaggenposten geschwenkt. Der Fahrer muss am Ende der aktuellen Runde an der Box anhalten und auf weitere Anweisungen vom Rennleiter / Race Director warten.

Ein Neustart im betreffenden Wettbewerbsteil ist ausgeschlossen, wenn dieses Flaggenzeichen auf eine Strafe zurückzuführen ist.
Diese Flagge kann einem Fahrer auch aus einem anderen Grund als einer Strafe gezeigt werden, z. Bsp. um ein ungefährliches technisches Problem, wie etwa einen nicht funktionierenden Transponder, zu beheben.

7.4 Schwarze Flagge mit orangener Kreisfläche in Verbindung mit Start-Nr. auf Signaltafel

Die Flagge dient zum Übermitteln von Anweisungen an einen Fahrer und wird in Verbindung mit der Startnummer i.d.R. an den Flaggenposten geschwenkt. Mit dieser Flagge wird der Fahrer darüber informiert, dass sein Motorrad technische Probleme hat, die ihn oder andere gefährden könnten und dass er die Strecke sofort verlassen muss.

7.5 Weiße Flagge

Diese Flagge wird verwendet, wenn sich Rettungs- oder Sicherheitsfahrzeuge im nachfolgenden Streckenabschnitt auf der Strecke bewegen. Es ist einem Teilnehmer verboten, einen anderen Teilnehmer zu überholen, solange die weiße Flagge gezeigt wird. Das Vorbeifahren an dem Rettungs- oder Sicherheitsfahrzeug ist erlaubt. Hält das Fahrzeug an, wird in diesem Bereich zusätzlich eine gelbe Flagge geschwenkt

7.6 Gelbe Flaggen

Eine einzelne gelbe Flagge zeigt im nächsten Streckenabschnitt eine Gefahr neben der Fahrbahn an. Zwei gelbe Flaggen zusammen zeigen im nächsten Streckenabschnitt eine Gefahr an, welche die Fahrbahn ganz oder teilweise blockiert.

Die Geschwindigkeit ist zu reduzieren, um die Sicherheit des Einsatzpersonals und der anderen Fahrer zu gewährleisten. Überholen ist bis zum Passieren der grünen Flagge verboten.

In der Startaufstellung signalisieren gelbe Flaggen Startprobleme eines oder mehrerer Fahrer.
Bei Streckenschließung muss die gelbe Flagge geschwenkt als Zeichen der Einsatzbereitschaft genau an dem Platz gezeigt werden, an dem der Sportwart der Streckensicherung postiert ist.

7.7 Gelbe Flagge mit zwei senkrechten roten Streifen

Die Haftung auf diesem Streckenabschnitt kann durch andere Gründe als Regen beeinträchtigt werden, was zu unerwarteten Oberflächenbedingungen führen kann. Dazu können vereinzelte feuchte Stellen auf einer trockenen Strecke sowie Öl, Kies, Gras oder andere Ablagerungen gehören.

7.8 Weiße Flagge mit rotem diagonalem Kreuz

Erste Regentropfen bzw. einsetzender Regen sowie veränderte Streckenbedingungen durch Regenwasser im nachfolgenden Streckenabschnitt.
Hinweis: Linienstärke des roten Kreuzes 10 - 13 cm.

7.9 Blaue Flagge

Überholvorgang oder Überrundung durch aufschließende(n), schnellere(n) Fahrer steht bevor.
Während des Trainings muss der betreffende Fahrer langsames Fahren auf der Ideallinie vermeiden, um den aufschließenden Fahrer nicht zu behindern.
Während des Rennens muss der betreffende Fahrer den überrundenden Fahrer bei der ersten Gelegenheit überholen lassen. Das Überholen innerhalb einer Gruppe überrundeter Fahrer ist beim Zeigen der blauen Flagge verboten.

An der Boxenausfahrt signalisiert ein blaues Blinklicht oder/und eine blaue Flagge, dass sich andere Fahrer auf der Strecke der Boxenausfahrt nähern. Der Fahrer, der die Boxengasse verlässt, muss die Streckenauffahrt ohne Behinderung der Fahrer auf der Strecke unter Vorsicht passieren.

7.10 Grüne Flagge

Strecke frei. Sie wird am Ende des Streckenabschnitts gezeigt, in dem aufgrund der gezeigten gelben Flagge Überholverbot bestand. Diese Flagge wird außerdem während der ersten Runde jedes Trainings, während der Besichtigungsrunde und während der Aufwärmrunde gezeigt. Der Start zur Aufwärmrunde wird vom Starter mit dieser Flagge angezeigt. Wenn die Boxenausfahrt geöffnet wird, wird das grüne Licht eingeschaltet und die grüne Flagge kann in Verbindung mit dem offiziellen grünen Lichtsignal verwendet werden.

7.11 Schwarz-weiß karierte Flagge

Diese Flagge zeigt das Ende des Wettbewerbsteils an.

7.11.1 Schwarz-weiß karierte Flagge in Verbindung mit blauer Flagge

wird gezeigt, wenn sich ein Fahrer kurz vor dem abzuwinkenden Führenden befindet. Dies bedeutet, der zu überrundende Fahrer muss, falls dieser erst nach der Ziellinie überholt wird, noch eine volle Runde zurücklegen.

7.12 Strafmaßnahmen bei gemeldeter Missachtung von Flaggen- und Lichtzeichen

7.12.1 Überholen bei weißer oder gelber Flagge:

Für jeden überholten Fahrer = Rückversetzung des Überholenden im Endklassement des Rennens um jeweils drei Plätze, sowie Geldstrafe einmalig in Höhe von 130,-€, bzw. bei Missachtung im freien Training, Zeittraining oder Warm-Up Rückversetzung um jeweils drei Plätze in der Startaufstellung sowie Geldstrafe einmalig in Höhe von 130,-€. Gilt die Startaufstellung für zwei aufeinanderfolgende Rennen bei einer Veranstaltung, ist die Strafe für beide Rennen anzuwenden. Bei einer, nach Auffassung des Rennleiters / Race Directors und / oder der Sportkommissare im Zusammenhang mit einem solchen Überholvorgang eingetretenen zusätzlichen Behinderung oder maßgeblicher Gefährdung oder wiederholter Missachtung, bleibt an Stelle der Rückversetzung die Disqualifikation vorbehalten. Von den vorgenannten Strafen kann nur in Ausnahmefällen abgesehen werden, wenn der Fahrer glaubhaft machen kann, dass der Überholvorgang aus sicherheits- oder fahrtechnischen Gründen bzw. aufgrund techn. Probleme des/der Überholten unvermeidbar war und er den/die überholten Fahrer unmittelbar nach Passieren des Überholverbotsabschnittes bei gleichzeitiger Reduzierung seiner Geschwindigkeit im Rennen wieder an sich vorbeiziehen ließ, soweit der Überholvorgang nicht im Zusammenhang mit techn. Problemen des/der Überholten stand und diese dadurch zurückgefallen sind.

7.12.2

Überholen bei weißer oder gelber Flagge - nur Langstrecke:
Für jedes Vergehen wird das Team für das Rennen mit einer Stopp-and-Go-Strafe von 30 Sekunden bestraft, sowie jeweils eine Geldstrafe in Höhe von 130,-€. Je überholten Fahrer im Training = Rückversetzung des Überholenden im Endklassement (Qualifikation) um jeweils fünf Plätze, sowie Geldstrafe einmalig in Höhe von 130,-€.

7.12.3

Missachtung der schwarzen Flagge in Verbindung mit Start-Nr. auf Signaltafel:
Erstmalige Missachtung (d.h. kein Halt nach Abschluss der Runde, unabhängig von einer eventuell eintretenden Disqualifikation): Geldstrafe in Höhe von 60,-€. Wiederholte Missachtung (d.h. mehrmaliges Überfahren der schwarzen Flagge): Disqualifikation, Geldstrafe in Höhe von 260,-€ sowie Meldung an den DMSB zu einer weitergehenden, möglichen Bestrafung.

7.12.4

Missachtung der schwarzen Flagge mit orangener Kreisfläche in Verbindung mit Start-Nr. auf Signaltafel:

Bei Missachtung (kein sofortiges Anhalten) erfolgt mindestens Disqualifikation, Geldstrafe in Höhe von 260,-€ sowie Meldung an den DMSB zu einer weitergehenden, möglichen Bestrafung.

7.12.5
Missachtung der roten Flagge bei Start/Ziel nach vorhergegangenen Zeigen an der Strecke oder Missachtung der geschlossenen Boxenausfahrt bei rotem Licht:
Es erfolgt mindestens Disqualifikation, Geldstrafe in Höhe von 260,-€ sowie Meldung an den DMSB zu einer weitergehenden, möglichen Bestrafung.

8. Training und Startberechtigung

Die Qualifikation sowie die Startaufstellung richten sich unter Einhaltung bzw. zusätzlicher Beachtung der nachstehenden Festlegungen nach den im Training erzielten Zeiten oder nach der Platzierung in evtl. zusätzlich zum Training durchgeführten Qualifikationsrennen. Bei gleicher Trainingszeit wird die zweitbeste Zeit herangezogen.

Nicht zugelassen *zum Rennen* werden Fahrer, die im *Zeit*training nicht mindestens eine *vollständige* gezeitete Runde absolviert haben. *Sollte ein Fahrer nur im Freien Training diese Qualifikationsbedingung erreichen, kann er auf Antrag an den Rennleiter / Race Director vom Ende der Startaufstellung ins Rennen starten. Sind mehr als ein Fahrer von dieser Maßnahme betroffen, entscheidet der Rennleiter / Race Director über die einzunehmenden Startplätze am Ende der Startaufstellung.*

Die Aufstellung der Fahrer in ein und derselben Startreihe erfolgt versetzt (Echelon) und, bezogen auf die Aufstellung der Fahrer in der davor liegenden Startreihe, auf Lücke. Die für das Rennen zuzulassenden Fahrer werden nach den Ergebnissen des Zeittrainings ermittelt, die in der Regel auch für die Startaufstellung maßgebend sind.

Doppelstarter müssen die vorgeschriebenen Qualifikationskriterien in jeder Klasse, für die sie genannt haben, absolvieren.
Übersteigt die Teilnehmerzahl in einer Klasse die für das Training gemäß Streckenlizenz zulässige Starterzahl, so muss das Training in mehreren, zahlen- und leistungsmäßig weitgehend gleichen Gruppen durchgeführt werden. Wird das Training einer Klasse in verschiedenen Trainingsgruppen abgewickelt, kann der Rennleiter / Race Director in Abstimmung mit den Sportkommissaren bei unterschiedlichen Witterungsverhältnissen die Qualifikation und Startaufstellung zum Rennen – unter Berücksichtigung der Platzierung in diesen Trainingsgruppen, abgeleitet aus den Trainingszeiten in der jeweiligen Gruppe und unter Beachtung einer in diesem Fall für jede Gruppe getrennt ermittelten Qualifikationszeit – festlegen. In einem solchen Fall werden die Startplätze zu je 50 % in ständigem Wechsel an die trainingsschnellsten Fahrer beider Gruppen vergeben. Können jedoch unter Beachtung der generell gültigen Zulassungskriterien nicht alle Startplätze einer der beiden Gruppen vergeben werden, so werden diese an die qualifizierten Fahrer der anderen Gruppe vergeben.

Die Trainingsergebnisse, aus denen die Qualifikation der Fahrer ersichtlich ist, werden spätestens innerhalb 1 Stunde nach Beendigung des Trainings bekannt gegeben. Die Veröffentlichung der endgültigen Startaufstellungen erfolgt spätestens eine Stunde vor dem jeweiligen Rennen.
Die Qualifikation und Startaufstellung ergibt sich in der Regel aus dem Ergebnis der Zeittrainings.

Bei unterschiedlichen Wetterbedingungen, wie beispielsweise Training „trocken“ und Rennen „Regen“, müssen den Fahrern vor Beginn des offiziellen Startablaufes, ein oder zwei zusätzliche Aufwärmrunden gestattet werden. Die Renndistanz wird entsprechend reduziert.

9. Start

9.1 Allgemeines

Die Startvorbereitungen und der Start zum Rennen erfolgen klassenweise, stehend. Man unterscheidet zwischen Trockenrennen (Dry Race) und Regenrennen (Wet Race). Stuft der Rennleiter / Race Director bei nasser oder feuchter Fahrbahn bzw. wechselhafter Witterung das bevorstehende Rennen als Regenrennen ein, wird diese Entscheidung den Fahrern 10 Minuten vor Beginn des Rennens durch

Zeigen eines Schildes mit der Aufschrift „Wet Race“, bekannt gegeben. Die Fahrer haben dann die Möglichkeit, vor der Aufwärmrunde die Reifen zu wechseln, ohne dass sich hieraus eine Startverzögerung ergibt. Während eines Regenrennens muss das Sicherheits-Rücklicht permanent eingeschaltet sein. Als Regenrennen eingestufte Rennen werden aufgrund sich später ändernder Wetterbedingungen nicht mehr unterbrochen, Reifenwechsel während des Rennens in der Boxengasse sind erlaubt. Trockenrennen werden vom Rennleiter / Race Director nur dann (und auch nur einmal) unterbrochen, wenn er der Auffassung ist, dass die herrschenden bzw. aktuell eingetretenen Wetterbedingungen die Griffigkeit des Streckenbelages so beeinflussen, dass die Fahrer die Reifen wechseln möchten bzw. müssen. In diesem Fall ist der 2. Teil des Rennens automatisch ein Regenrennen.

9.2 Startverzögerung

Jeder Fahrer, dessen Motor auf dem Startplatz abstirbt, oder der andere Probleme hat, muss mit seinem Motorrad auf seinem Startplatz stehen bleiben und einen Arm heben. Der Starter entscheidet dann über eine Startverzögerung. Wird trotz Hinweis eines Fahrers der Start nicht verzögert, so muss der Fahrer auch dann mit erhobenem Arm in absoluter Ruhestellung an seinem Startplatz bleiben, bis der Start erfolgt ist. Der Fahrer darf u. U. mit Hilfe der Sportwarte nachstarten. Sollte das Motorrad trotz entsprechender Versuche kurzfristig nicht anspringen, wird es von den Sportwarten in die Boxengasse geschoben. Der Teilnehmer kann dann aus der Boxengasse nachstarten.
Sollte es auf dem Startplatz nach Meinung des Starters ein Problem geben, welches die Sicherheit des Starts in Frage stellt, kann der Starter veranlassen, dass eine rote Flagge geschwenkt wird (und das ggf. bereits eingeschaltete Rotlicht nicht erlischt). Zudem wird die Tafel „Start Delayed“ gezeigt und gelbe Flaggen von den Sportwarten an der Boxenmauer geschwenkt.
Die Fahrer müssen die Motoren abstellen, und ein Mechaniker je Fahrer darf auf den Startplatz, um seinem Fahrer zu helfen. Fahrer, die mit ihrem Fahrzeug in die Boxengasse eingefahren sind, bzw. deren Fahrzeug zur Reparatur an die Box geschoben wurde, dürfen ihren Startplatz nicht mehr einnehmen und haben sich nach Öffnen der Boxengasse (nach der erneuten Aufwärmrunde) am Ende des Starterfeldes aufzustellen.
Der Startvorgang wird, nach Behebung des Problems, mit dem Zeigen der „1-Minute“-Tafel wieder aufgenommen.
Eine zusätzliche Aufwärmrunde wird gefahren und die Renndistanz um mindestens eine Runde gekürzt.
Es ist verboten, den Start vorsätzlich auf irgendeine Art zu verzögern oder zu behindern.

9.3 Frühstart

Das Motorrad muss zum Zeitpunkt des Ausschaltens der roten Lichter stillstehen. Ein Frühstart ist erfolgt, wenn sich das Motorrad zum Zeitpunkt des Ausschaltens der roten Lichter vorwärtsbewegt. Im Falle einer geringfügigen Bewegung und eines anschließenden Stopps bei eingeschalteten roten Lichtern entscheidet der Rennleiter / Race Director darüber, ob ein Vorteil erlangt wurde.
Jeder Fahrer, der einen Frühstart verursacht, wird für das Rennen mit einer Zeitstrafe, zwei „Long Lap Penalties“ (falls vorhanden) gemäß Art. 9.4 oder einer Durchfahrtsstrafe („ride through“) gemäß Art. 9.5 belegt. Das Strafmaß für einen Frühstart wird in der Ausschreibung und/oder Fahrerbesprechung bekanntgegeben.
Die Einnahme eines falschen Startplatzes mit Vorteilnahme am Ende der Aufwärmrunde wird vom Rennleiter / Race Director unter entsprechender Berücksichtigung des erlangten Vorteils bestraft.
Neben den Sportwarten mit den Startreihen-Tafeln können zusätzliche Sportwarte zur Überwachung des Starts als Sachrichter eingesetzt werden; hierbei sind mindestens zwei Personen zur Beobachtung der Ampel und der Startreihe bzw. eine Person bei gleichzeitig installierten Startreihenampeln einzusetzen. Diese Sachrichter sind verpflichtet, von ihnen registrierte Frühstarts schriftlich, mit Angabe der Startreihe und der Startnummer des betreffenden Fahrers, an den Rennleiter zu melden. Der Rennleiter / Race Director entscheidet, ob eine Strafe verhängt wird und hat dafür zu sorgen, dass der Fahrer sowie das Team des bestraften Fahrers möglichst schnell davon informiert werden. Gegen eine Bestrafung resultierend aus einem Frühstart, ist kein Protest und keine Berufung möglich.

9.4 Long Lap Penalty (LLP)

Während eines Rennens kann ein Fahrer angewiesen werden, die LLP zu absolvieren. Der Fahrer muss dann eine vordefinierte Strafzone durchfahren, die in einer asphaltierten Auslaufzone auf der Strecke

markiert ist. Ihm wird maximal 3 Runden lang ein Schild mit seiner Startnummer an der Start-/Ziellinie gezeigt und zusätzlich eine Information auf dem Zeitmonitor angezeigt. Innerhalb dieser maximal drei Runden hat der Teilnehmer die Möglichkeit, die Strafe zu absolvieren. Missachtet er die Bestrafung, erhöht sich die Strafe auf 2 x LLP. Im Falle von festgelegten 2 x LLP wird maximal 5 Runden lang das Schild gezeigt. Innerhalb dieser maximal fünf Runden hat der Teilnehmer die Möglichkeit, die Strafe zu absolvieren. Missachtet er die Bestrafung, wird eine Durchfahrtsstrafe (Ride Through) verhängt.
Der Fahrer muss beim Durchfahren der Strafzone zwischen den beiden markierten Linien rechts und links bleiben. Verstöße führen zu einer Wiederholung der LLP. Der Fahrer ist bei der Ein- und Ausfahrt der Strafzone dafür verantwortlich, keine anderen Fahrer zu behindern oder zu gefährden. Während der Durchfahrt der Strafzone darf nicht überholt werden. Verstöße gegen eine sichere Absolvierung der Strafzone werden vom Rennleiter / Race Director bestraft.
Die LLP darf nicht absolviert werden, wenn im betroffenen Streckenteil der Strafzone gelbe Flaggen geschwenkt werden. In diesem Falle wird die Anzahl Runden zur Absolvierung der LLP hinzugerechnet, in denen das Durchfahren der Strafzone aufgrund gelber Flaggen nicht möglich war und das Schild für die hinzugerechneten Runden weiter angezeigt.
Sollte es der Rennleitung nicht möglich sein, die LLP bis zum Ende des Rennens *anzuzeigen*, werden die betroffenen Fahrer mit einer Zeitstrafe oder einer Ersatzstrafe durch den Rennleiter / Race Director belegt. Im Falle einer Unterbrechung des Rennens vor Absolvierung der LLP ist diese im zweiten Teil des Rennens zu absolvieren.
Der Streckenbereich, welcher die Strafzone enthält, sowie die Ersatz-Zeitstrafe und das Layout des Schildes werden in der Fahrerbesprechung bekanntgegeben.

9.5 Durchfahrtsstrafe (ride through)

Im Falle einer Durchfahrtsstrafe wird dem Teilnehmer ein gelbes Schild (100 x 80 cm) mit seiner Startnummer an der Start-/Ziellinie gezeigt und zusätzlich auf dem Zeitmonitor angezeigt. Innerhalb von drei Runden hat der Teilnehmer die Möglichkeit die Strafe zu absolvieren. Missachtet er die Bestrafung erfolgt eine Disqualifikation mit schwarzer Flagge.
Sollte es der Rennleitung nicht möglich sein, die Durchfahrtsstrafe bis zum Ende des Rennens *anzuzeigen*, werden die betroffenen Fahrer mit einer Zeitstrafe oder einer Ersatzstrafe durch den Rennleiter / Race Director belegt. Im Falle einer Unterbrechung des Rennens nach mindestens drei gewerteten Runden vor Ausführung der Durchfahrtsstrafe wird sie im zweiten Teil des Rennens durchgeführt.
In Abhängigkeit der Rennstrecke und Boxengasse können statt Durchfahrtsstrafen auch „Stopp and Go“ Strafen verhängt werden.

10. Ende des Rennens

Der Sieger sowie alle nachfolgenden Fahrer werden beim Überfahren der Ziellinie mit der schwarzweiß - karierten Flagge abgewinkt.
Damit ist das betreffende Rennen beendet.

Sieger eines Wertungslaufes ist der Teilnehmer, der die gefahrene Distanz mit seinem Fahrzeug in der kürzesten Zeit unter Berücksichtigung aller Strafen zurückgelegt hat.

Im Falle eines Fotofinishs zwischen zwei oder mehreren Fahrern wird zugunsten des Fahrers entschieden, dessen Vorderkante des Motorrads zuerst die Ziellinie überquert.
Bei Gleichstand werden die betroffenen Fahrer in der Reihenfolge der besten während des Rennens gefahrenen Rundenzeiten platziert.

Fahrer, die nicht mindestens 75 % der vom Sieger gefahrenen Distanz zurückgelegt haben, oder Fahrer, die das Ziel nicht spätestens fünf Minuten nach ihm passieren, werden nicht gewertet.

Sollte der Fahrer beim Überqueren der Ziellinie nicht in Kontakt mit seinem Motorrad sein, zählt als gültiger Zieleinlauf der vorderste Teil des Fahrers oder Motorrads, je nachdem, was als Letztes die Ziellinie überquert.

Nach dem Abwinken fahren die Teilnehmer in verringertem Tempo bis zur Ausfahrt der Rennstrecke und verlassen sie dort in Richtung Fahrerlager, bzw. Parc Fermé.

Der Veranstalter hat das Recht, nach Beendigung der Rennen jedes Motorrad einer Schlusskontrolle zu unterziehen. Fahrer, die eine solche Überprüfung verweigern oder ihr Motorrad durch vorzeitigen Abtransport (d.h. vor Ablauf der Protestfrist) einer Kontrolle entziehen, werden von der Wertung ausgeschlossen.

Alle Motorräder, die das Rennen in Wertung beendet haben, verbleiben bis zum Ende der Protestfrist im Fahrerlager. Während dieser Zeit dürfen keine Arbeiten an den Motorrädern durchgeführt werden; es gelten die Bestimmungen des Parc Fermé.
Die Technischen Kommissare können darüber hinaus eine definierte Fläche als Parc Fermé deklarieren und das Abstellen der Wettbewerbsfahrzeuge in dieser Fläche erwirken.

11. Unterbrechung eines Rennens

Sollte die Unterbrechung eines Rennens unumgänglich sein, wird an der Start- und Ziellinie auf Anweisung des Rennleiters / Race Directors die rote Flagge gezeigt. Die Sportwarte zeigen nachfolgend ebenfalls die rote Flagge bzw. rote Lichtzeichen rund um die Strecke werden aktiviert. Wird dieses Signal gezeigt, müssen die Fahrer sofort das Rennen abbrechen und langsam sowie vorsichtig in die Boxen zurückkehren, wobei ihre Platzierung im Rennen von ihrer Position nach Abschluss der der Unterbrechung vorangegangenen vollen Runde (letzte Zieldurchfahrt auf der Start-/Zielgeraden durch den Führenden) bestimmt wird.
Die Entscheidung, das Rennen zu unterbrechen, kann nur der Rennleiter / Race Director oder – im Falle seiner Verhinderung – sein Stellvertreter fällen.
Im Einzelnen gelten für den evtl. erneuten Start eines unterbrochenen Rennens folgende zusätzliche Regelungen:

11.1

Weniger als drei Runden werden zur Wertung herangezogen:
Der ursprüngliche Start wird für null und nichtig erklärt. Alle Fahrer, die am ersten Start beteiligt waren, sind für den erneuten Start teilnahmeberechtigt, entweder auf dem ursprünglich eingesetzten Motorrad oder auf einem anderen Motorrad, vorausgesetzt, dass dieses den Technischen Kommissaren unter ihrem Namen vorgeführt und abgenommen wurde (ausgenommen Klassen mit Ein-Motorrad-Regelung). Arbeiten an den Motorrädern sowie das Nachtanken ist erlaubt. Das wieder aufgenommene Rennen geht – soweit vor dem Restart nicht ausdrücklich anders festgelegt – über die volle Renndistanz, wobei die ursprüngliche Startaufstellung herangezogen wird. Der Platz des Fahrers, der nicht am erneuten Start teilnehmen kann, bleibt leer. Eventuell vorangegangene Bestrafungen in Bezug auf die Startposition eines Fahrers bleiben bestehen.

11.2

Mindestens drei Runden, aber weniger als 2/3 der festgelegten Rundenzahl werden zur Wertung herangezogen (abgerundet zur nächstniedrigeren vollen Runde, Beispiel: 19 Runden sind ausgeschrieben bzw. festgelegt; davon 2/3 = 12,67 Runden müssen erreicht sein, abgerundet 12. Rennunterbrechung in der 12. Runde = 11 volle Runden, d.h. 2/3 = 12 Runden sind nicht erreicht):
Der Rennleiter / Race Director entscheidet, ob das Rennen erneut gestartet werden kann. Die Wertung für den ersten Teil richtet sich nach der Position, die die Fahrer am Ende der letzten vollen Runde des Führenden vor der Unterbrechung innehatten. Die Distanz des erneut gestarteten Rennens ist ähnlich der, die zur Erreichung der ausgeschriebenen bzw. ggf. geänderten Gesamtrundenzahl des Rennens benötigt wird. Die Startaufstellung für den erneuten Start wird auf Grundlage der Wertung nach dem 1. Teil erstellt. Nur die Fahrer sind erneut startberechtigt, die im Ergebnis des ersten Teils platziert waren. Motorräder können repariert oder vor dem Restart ausgetauscht werden (Voraussetzung für einen Austausch ist, dass das zum Einsatz kommende Motorrad ebenfalls unter dem Namen des betreffenden Fahrers von den Technischen Kommissaren abgenommen wurde; ausgenommen Klassen mit Ein-Motorrad-Regelung), das Nachtanken ist erlaubt. Wird das Rennen in mehreren Teilen durchgeführt, ergibt sich die Endplatzierung der Fahrer nur aus dem letzten Teil. Kann der zweite Teil des Rennens nicht mehr durchgeführt werden, gelten die Platzierungen des ersten Teils als Endplatzierung.

11.3

Mehr als 2/3, abgerundet zur nächstniedrigeren vollen Runde der festgelegten Rundenzahl werden zur Wertung herangezogen:
Dieses Rennen wird in jedem Fall als volles Rennen gewertet. Die Wertung erfolgt aufgrund der Positionen, die die Fahrer am Ende der letzten vollen Runde des Führenden vor der Unterbrechung innehatten. Fahrer, die nicht mindestens 75 % der vom Führenden gefahrenen Distanz zurückgelegt haben, werden nicht gewertet.

11.4

Unterbrechung nach dem Zeigen der schwarz-weiß karierten Flagge:
Es wird ein Teilergebnis für die Fahrer erstellt, die vor der Unterbrechung bereits mit der schwarz-weiß karierten Flagge abgewunken worden sind. Für alle anderen Fahrer wird ein Teilergebnis gemäß ihrer Platzierung in der vorangegangenen Runde erstellt. Die Gesamtwertung ergibt sich durch die Kombination der beiden Teilergebnisse.

12. Fahrregeln (Rennen / Training)

Bei Flüssigkeitsverlust des Motorrades muss der Fahrer die Strecke sofort verlassen. Jeder Fahrer muss nach einem Sturz oder technischem Defekt sein Motorrad vor der Weiterfahrt gründlich auf Flüssigkeitsverlust überprüfen.

Fahrer, die auf der Strecke anhalten, müssen ihr Motorrad sofort auf dem kürzesten Weg und unter größtmöglicher Vorsicht außerhalb der Rennstrecke abstellen. Das Überqueren der Strecke zu Fuß ist nur nach Absprache mit den Sportwarten der Streckensicherung zulässig.

Jedes Anhalten innerhalb bzw. unmittelbar vor oder nach einer Kurve ist verboten. Es ist untersagt, ein Motorrad entgegen oder quer zur Fahrtrichtung zu fahren (einschl. Boxengasse), es sei denn, dies wäre aus Sicherheitsgründen unumgänglich. Falls ein Fahrer, aus welchem Grund auch immer, die Strecke verlässt, muss er, um das Rennen wieder aufzunehmen, ohne fremde Hilfe (ausgenommen durch Sportwarte) sowie ohne Gefährdung und Benachteiligung Dritter, mit verminderter Geschwindigkeit wieder an dem in Fahrtrichtung liegenden, nächstmöglichen Punkt auf die Strecke fahren.

Nach der Zieldurchfahrt ist das abrupte Reduzieren der Geschwindigkeit zu vermeiden. Ein Anhalten vor der nächsten Kurve ist nicht zulässig.
Fahrer und ggf. Beifahrer sowie das Motorrad bilden eine Einheit, die während des Wettbewerbs – ausgenommen, während eines freiwilligen oder unfreiwilligen Stopps – bestehen muss.

Auslassen oder Nichterfüllen von Schikanen oder Bremskurven wird mit Strafzeiten belegt, die der Fahrzeit zugerechnet werden. Wiederholungsfälle werden mit Disqualifikation bestraft. Statt einer Strafzeit können auch Long Lap Penalties oder Durchfahrtsstrafen verhängt werden. Der Rennleiter / Race Director kann auf eine Bestrafung verzichten, bzw. die Sportkommissare können solche Strafzeiten aufheben, wenn der Fahrer nicht durch leichtfertige Fahrweise zum Auslassen der Schikanen oder Bremskurven beigetragen und sich hierdurch keinen Vorteil verschafft hat, bzw. aus Sicherheitsgründen dazu gezwungen wurde. Für jedes Auslassen oder Nichterfüllen von Schikanen oder Bremskurven im Training kann dem Fahrer die jeweils beste Trainingszeit der betreffenden Trainingsperiode gestrichen und nicht gewertet werden. Eine Wertung der betreffenden Runde ist in jedem Fall ausgeschlossen.

Das Befahren der Rennstrecke während der Veranstaltung außerhalb des offiziellen Zeitplans mit motorisierten Fahrzeugen ist verboten.

Ein Rennen, bzw. Session beginnt mit Öffnen der Boxengasse. Die Definition trifft auf alle Regeln in Bezug auf „ein Rennen“ zu.

13. Boxen

Kraftstoffversorgung, Reparaturen, Auswechseln von Rädern oder Reifen wie auch alle übrigen erlaubten Arbeiten dürfen im Verlauf des Rennens nur an den Boxen von den Fahrern und den zugelassenen Helfern durchgeführt werden.

Aus Sicherheitsgründen ist das Anlassen und Laufenlassen des Motors von Rennmotorrädern innerhalb der Box zu keiner Zeit gestattet. Motoren müssen in der Boxengasse oder an einem Ort außerhalb der Box gestartet werden. Das Motorrad muss sich dabei vollständig außerhalb der Box befinden.

Das Nachfüllen von Kraftstoff darf nur bei ausgeschalteter Zündung und, soweit aus besonderen Gründen (z.B. im Falle einer Rennunterbrechung) vom Rennleiter / Race Director nicht ausdrücklich gestattet, nur an den Boxen erfolgen. Die Missachtung dieser Bestimmung führt zur Disqualifikation.
Im Boxenbereich besteht absolutes Rauchverbot.

Der Boxenbereich umfasst die Fläche von Boxeneinfahrt bis Boxenausfahrt sowie die Boxen selbst und wird an der Vorderfront durch die Absperrung zur Rennstrecke oder eine zusätzliche Linie begrenzt.

Fahrer, die in die Boxengasse einfahren wollen, müssen sich frühzeitig unter Beachtung der nachfolgenden Fahrzeuge entsprechend einordnen, die Rennstrecke in Richtung Boxengasse verlassen und hierbei die Geschwindigkeit so herabsetzen, dass sie ihr Fahrzeug ohne Gefährdung anderer an der entsprechenden Box zum Halten bringen.

In der Boxengasse haben die Fahrzeuge auf der Fahrspur („Fast lane“) Vorfahrt gegenüber den Fahrzeugen auf der Arbeitsspur („Working lane“). Ein Arbeiten an den Fahrzeugen ist ausschließlich auf der Arbeitsspur erlaubt.

Nach Beendigung des Boxenaufenthaltes darf der Fahrer erst am Ende der Boxenstraße unter Beachtung der Signal- oder Flaggenzeichen wieder auf die Rennstrecke einfahren.

Die Geschwindigkeit in der Boxengasse beträgt zu jeder Zeit max. 60 km/h. Die Geschwindigkeitsbegrenzung gilt ab dem 60 km/h Schild und endet mit der Aufhebung Ende der Boxengasse. Jeder Verstoß *im Training* wird mit einer Geldstrafe von 75,-€ geahndet. *Verstöße während des Rennens werden mit zwei „Long Lap Penalties“ (falls vorhanden) gemäß Art. 9.4 oder einer Durchfahrtsstrafe („ride through“) gemäß Art. 9.5 belegt. Eine erneute Überschreitung der Geschwindigkeit im Rennen wird dann mit Disqualifikation geahndet.*

14. Parc Fermé

Die Motorräder stehen gegebenenfalls nach Beendigung des Wettbewerbs im Parc Fermé unter Verschluss des Veranstalters. Das Betreten des Parc Fermé ist nur zum Hineinbringen und Herausholen der Motorräder gestattet. Jedem Teilnehmer ist es verboten, an seinem Motorrad irgendwelche Reparaturen oder sonstige Arbeiten vorzunehmen.

15. Zusatzgebühren

Es ist dem Veranstalter freigestellt, zusätzliche Gebühren für Energie und Umweltbelange zu erheben. Hierbei ist zu beachten, dass dies jedem Teilnehmer in der Ausschreibung und mit der Nennungsbestätigung mitgeteilt wird. Kurzfristig angeordnete Gebühren sind unzulässig. Der Teilnehmer hat dann das Recht, nach Angabe der Gebühr in der Nennungsbestätigung von seiner Nennung zurückzutreten. Dabei muss der Veranstalter das Nenngeld abweichend von Art. 54 DMSG unter Abzug einer ggf. fälligen Bearbeitungsgebühr von max. 10,- € zurückzahlen.

16. Allgemeine Festlegungen

16.1 Ärztliche Untersuchung

Der Rennleiter / Race Director *bzw. Sportkommissar* ist berechtigt, von jedem Fahrer zu jedem Zeitpunkt eine ärztliche Untersuchung beim LRA zu verlangen. Bei ungünstigem ärztlichem Befund kann der Fahrer vom Wettbewerb ausgeschlossen werden.

16.2 Ehrenpreise

In allen Klassen, soweit keine abweichenden Festlegungen getroffen sind, haben die drei Erstplatzierten Fahrer Anspruch auf einen Ehrenpreis. Alle Ehrenpreise sind im Rahmen einer Siegerehrung zu vergeben.

17. Anhänge Strafenkatalog

Neben den in den Anhängen vorgesehenen Strafen, können weitere Strafen - gem. DMSG und § 27 Rechts- und Verfahrensordnung - verhängt werden.

Anhang 1 zum Straßensportreglement (Allgemein)

Verstöße gegen die folgenden Wettbewerbsbestimmungen werden vom Race Director, Rennleiter oder den Sportkommissaren bestraft:

SSR	5.2	Sicherheitsrücklicht nicht eingeschaltet	Rückversetzung / Geldstrafe
SSR	7.11	Missachtung schwarz/weiß karierte Flagge	Verwarnung / Rückversetzung / Geldstrafe
SSR	7.12.1	Missachtung gelbe/weiße Flagge	Rückversetzung / Geldstrafe 130€ / Disqualifikation
SSR	7.12.3	Missachtung schwarze Flagge	Geldstrafe 60€ / 260€ / Disqualifikation, Meldung DMSB
SSR	7.12.4	Missachtung schwarze Flagge mit orangenem Kreis	Geldstrafe 260€ / Disqualifikation / Meldung DMSB
SSR	7.12.5	Missachtung rote Flagge	Geldstrafe 260€ / Disqualifikation / Meldung DMSB
SSR	9.3	Frühstart + Einnahme eines falschen Startplatzes mit Vorteilnahme	LLPx2 / Ride Through
SSR	9.4	Missachtung der Long Lap Penalty	LLPx2
SSR	9.4	Missachtung der LLPx2	Ride Through
SSR	9.4	Inkorrekte Ausführung der Long Lap Penalty	Wiederholung der Long Lap Penalty
SSR	9.4	Gefährdung anderer Teilnehmer beim Ausführen der Long Lap Penalty	LLPx2 / Ride Through / Disqualifikation
SSR	9.5	Missachtung der Ride Through	Disqualifikation
SSR	12	Inanspruchnahme fremder Hilfe	Disqualifikation
SSR	12	Auslassen und Nichterfüllen von Streckenteilen mit Vorteil	Verwarnung / Streichung von Runden / Strafzeiten / Rückversetzung / Long Lap Penalty / LLPx2 / Ride Through
SSR	*13*	*Motor in Box starten*	*Verwarnung / Geldstrafe*
SSR	13	Verstöße beim Nachtanken	Disqualifikation
SSR	13	Rauchen in der Boxengasse	Disqualifikation / Platzverweis / Geldstrafe
SSR	13	Geschwindigkeitsübertretung in der Boxengasse - *Training*	Geldstrafe 75€
SSR	*13*	*Geschwindigkeitsübertretung in der Boxengasse - Rennen*	*LLPx2 / Ride Through / Disqualifikation*

Verstöße gegen die folgenden Wettbewerbsbestimmungen werden von den Sportkommissaren bestraft:

SSR	10	Missachtung der Parc Fermé – Regel	Disqualifikation
SSR	12	Weiterfahrt bei Flüssigkeitsverlust	Verwarnung / Geldstrafe / Disqualifikation
SSR	12	Fahren entgegen der Rennrichtung inkl. Boxengasse	Verwarnung / Geldstrafe / Disqualifikation
SSR	12	Befahren der Rennstrecke außerhalb des Zeitplanes mit motorisierten Fahrzeugen	Verwarnung / Geldstrafe / Disqualifikation
SSR	13	Arbeiten am Motorrad in der Boxengasse und Missachtung der Working Lane	Verwarnung / Geldstrafe / Disqualifikation

Anhang 2 zum Straßensportreglement (IDM)

Verstöße gegen die folgenden Wettbewerbsbestimmungen werden vom Race Director, Rennleiter oder den Sportkommissaren bestraft:

IDM PB	5	Laufenlassen Motoren in der Box	Verwarnung / Geldstrafe
IDM PB	9	Kein oder nicht funktionierender Transponder installiert	Verwarnung / Geldstrafe
IDM PB	12	Startübung falsch ausgeführt	Verwarnung / Long Lap Penalty / LLPx2 / Rückversetzung / Ride Through
IDM PB	13.1	Geschwindigkeitsübertretung in der Boxengasse im Training	Verwarnung / Geldstrafe / Rückversetzung
IDM PB	13.1	Geschwindigkeitsübertretung in der Boxengasse im Rennen	LLPx2 / Disqualifikation
IDM PB	13.2	Missachtung Boxenausfahrtslinie	Verwarnung / Rückversetzung / Long Lap Penalty / LLPx2
IDM PB	15.2	Startposition nicht akkurat eingenommen	Long Lap Penalty / LLPx2
IDM PB	15.2	Arbeiten im Grid nach der 3min-Tafel	Long Lap Penalty / LLPx2 / Ride Through
DMSG	140	Gefährliche Fahrweise mit Gefährdung / Benachteiligung anderer Teilnehmer	Long Lap Penalty / LLPx2 / Ride Through / Rückversetzung / Disqualifikation

Verstöße gegen die folgenden Wettbewerbsbestimmungen werden von den Sportkommissaren bestraft:

IDM PB	4.8	Fernbleiben von der Fahrerbesprechung	Geldstrafe
IDM PB	5	Ungenehmigtes Öffnen von Motorplomben	Start vom letzten Platz in Startaufstellung beim nächsten Rennen / Disqualifikation für alle Rennen, bei denen der Motor im Einsatz war
IDM PB	5	Verstoß Motorenlimitierung	Je Motor: Start vom letzten Platz in der Startaufstellung bei den nächsten zwei Rennen
IDM PB	6.1	Verstoß Reifenstickerpflicht Training	Rückversetzung um 3 Positionen in der nächsten Startaufstellung
IDM PB	6.1	Verstoß Reifenstickerpflicht Rennen	Rückversetzung um 3 Positionen im Ergebnis
IDM PB	6.1	Wiederholter Verstoß Reifenstickerpflicht	Disqualifikation
IDM PB	6.1	Verstoß Reifenlimitierung	Disqualifikation
IDM PB	8	Verstoß gegen das Trainingsverbot	Rückversetzung / Pit Lane Start
IDM PB	9	Verstoß OnBoard-Kameras	Geldstrafe 200€ / Rückversetzung
IDM PB	15+17	Mehr Helfer als erlaubt in der Startaufstellung	Verwarnung / Geldstrafe / Zeitstrafe / Rückversetzung
IDM PB	16	Technischer Verstoß ohne Vorteil	Rückversetzung

Anhang 3 zum Straßensportreglement (DLM/DLC)

Verstöße gegen die folgenden Wettbewerbsbestimmungen werden vom Rennleiter oder den Sportkommissaren bestraft:

SSR	7.12.2	Missachtung gelbe/weiße Flagge im Training	Rückversetzung Startaufstellung 5 Plätze + Geldstrafe 130€
SSR	7.12.2	Missachtung gelbe/weiße Flagge im Rennen	Stopp+Go-Strafe + Geldstrafe 130€
DLM	5.1	Mehr als ein Teamfahrer gleichzeitig auf der Strecke	Stopp+Go-Strafe
DLM	6	Geschwindigkeitsübertretung in der Boxengasse	Stopp+Go-Strafe
DLM	7.2	Frühstart	Stopp+Go-Strafe
DLM	7.3	Missachtung der Stopp+Go-Strafe	Disqualifikation des betreffenden Teamfahrers, Stopp+Go-Strafe für nächsten Teamfahrer

Anhang 4 zum Straßensportreglement (DHM)

Verstöße gegen die folgenden Wettbewerbsbestimmungen werden vom Rennleiter oder den Sportkommissaren bestraft:

SHR	5.1	Missachtung gelbe/weiße Flagge im Training	Rückversetzung 5 Plätze im Trainingsergebnis / Disqualifikation
SHR	5.1	Missachtung gelbe/weiße Flagge im Rennen	500 Strafpunkte für Ergebnis Wertungslauf / Disqualifikation
SHR	6.1	Frühstart	Verwarnung, 500 Strafpunkte / Disqualifikation
SHR	9	Verstoß gegen die Fahrregeln	Disqualifikation

DMSB-Straßensport-Klassik-Reglement *2026*

Stand: *07.11.2025* - Änderungen sind *kursiv* abgedruckt.

1. Veranstaltung

Ergänzend zu dem DMSB-Straßensport-Reglement gelten für Klassik-Veranstaltungen nachfolgende Festlegungen: Die Veranstaltungen sind Renn- oder Gleichmäßigkeitsveranstaltungen mit klassischen Motorrädern und Gespannen. Diese sollen denen der Renn- und Sportmotorräder sowie Eigenbaurennmaschinen der damaligen Epoche entsprechen und sich für den Einsatz auf der Rennstrecke eignen.

2. Klassen

Die Klasseneinteilung/-beschreibung ist in der Ausschreibung festgelegt.

3. Teilnehmer *und Lizenzen*

3.1 Lizenzen und Mindestalter

Für die Teilnahme an einem Straßensport-Klassik-Wettbewerb ist eine A-, B-, C-, V-Lizenz erforderlich. Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 14 Jahren (Stichtagsregelung).

3.2 Einschränkungen Mindestalter

Einschränkungen für Teilnehmer unter 16 Jahre (Stichtagsregelung):
Die Teilnehmer sind ausschließlich mit Motorrädern bis max. 250 ccm (2-Takt) bzw. 400 ccm (4-Takt) startberechtigt.

4. Fahrerausrüstung

Folgende Fahrerausrüstung ist obligatorisch:
Schutzhelm gem. DMSB-Helmbestimmungen sowie einteilige Lederkombi (Rennkombi). Sofern eine zweiteilige Kombi oder Lederjacke und Lederhose benutzt wird, muss eine Verbindung zwischen Jacke und Hose durch einen umgehenden Reißverschluss gegeben sein.
Handschuhe und Stiefel (Beifahrer ggf. Sportschuhe)
Die Verwendung eines Rückenprotektors und einer Airbag-Weste wird empfohlen.

5. Klasseneinteilungen

Grundsätzlich gilt das Klassik-Reglement des DMSB für Motorräder bis Baujahr *2005*. Entscheidend für die Einstufung hinsichtlich des Baujahres/Bauepoche ist das Jahr, in dem das Modell erstmals auf den Markt kam, und nicht die Folgejahre, in denen das Modell mit Verbesserungen (Update) weiter produziert wurde.
Beispiel: Wurde ein Modell 1983 neu auf den Markt gebracht und dieses Basismodell bis 1987 weiter mit leichten Verbesserungen produziert, gilt 1983 als Baujahr für die Einstufung. Grundsätzlich muss die Optik der eingesetzten Motorräder der einer Rennmaschine entsprechen. Die Silhouette (Tank, Sitzbank, Verkleidung, Sonstiges) umgebauter Serienmaschinen ist der einer Rennmaschine anzupassen. Motorräder, an denen abgeklebte Leuchten, Hinterradabdeckung etc. noch vorhanden sind, werden nicht zum Start zugelassen. Alle diese Anbauteile für den Serienbetrieb sind zu entfernen. Es gilt das technische Reglement der jeweiligen Veranstaltung. Es sind technische Freiheiten erlaubt, sofern in der jeweiligen Rubrik der technischen Bestimmungen nichts anderes angegeben ist. Alle Sonderkonstruktionen, Eigenbauten oder Veränderungen, die nicht der Einteilung entsprechen, werden nach Prüfung in eine entsprechende Gruppe eingeteilt. Im Hinblick auf die heute begrenzt verfügbaren Reifengrößen, sind diese einschl. der Felgen hinsichtlich der Dimension freigestellt.
Aufgrund der begrenzten Lärmemissionen an den Rennstrecken wird ein Geräuschlimit festgelegt, ggf. auch nach der Messmethode der jeweiligen Rennstrecke. Um dieses Geräuschlimit einzuhalten, sind Airboxen generell erlaubt, auch wenn diese im Original nicht vorgesehen waren.

Die Einteilung der 4-Takt-Klassen erfolgt teilweise in Anlehnung an das anerkannte Reglement für historische Motorräder bzw. das für historische Supersport/Superbike- Motorräder bis zur Baujahresgrenze gültige Reglement. Die Einteilung der 2-Takt-Klassen erfolgt in Anlehnung an das damalige internationale Hubraum-Reglement.
Das Kraftstoff-Aufbereitungssystem (Vergaser, Einspritzung) muss in allen Klassen dem der in der Serie ausgeliefertem Modell entsprechen.
Eigenbau-Fahrwerke, ausgerüstet mit Motoren von Serienherstellern, sind erlaubt, sofern sie den technischen Anforderungen entsprechen.

DMSB Straßensport Historik-Reglement *2026*

Stand: *07.11.2025* – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

INHALTSVERZEICHNIS

1. Veranstaltung
2. Klassen
3. Teilnehmer
4. Fahrerausrüstung
5. Flaggen- und Lichtzeichen
6. Start
7. Startaufstellung
8. Wertung
9. Fahrregeln
10. Unerlaubte Hilfsmittel
11. Unterbrechung und Wiederaufnahme eines Laufes

1. Veranstaltung

Ergänzend zu dem DMSB Straßensport-Reglement gelten für Historik-Veranstaltungen nachfolgende Festlegungen: Die Veranstaltungen sind Gleichmäßigkeitsveranstaltungen mit historischen Motorrädern und Gespannen. Sinn der Gleichmäßigkeitsläufe ist es, Renn- und Supersportmotorräder sowie historische Eigenbaurennmaschinen aus der ehemaligen Sport- und Rennszene in zeitgemäßer Form einzusetzen und vorzuführen. Darüber hinaus wird Eigenbaurennmaschinen, welche mit historischer Technik neu aufgebaut wurden, in gleicher Weise eine Fahrmöglichkeit geboten. Diese Art des Fahrens soll sicherstellen, dass unersetzliches historisches Material erhalten bleibt und nicht unter Rennbedingungen verschlissen wird.

2. Klassen

Die Klasseneinteilung/-beschreibung ist in der Ausschreibung bzw. in den Technischen Bestimmungen des DMSB festgelegt.

3. Teilnehmer *und Lizenzen*

3.1 Lizenzen und Mindestalter

Für die Teilnahme an einem Straßensport-Historik-Wettbewerb ist eine A-, B-, C-, H-, V-Lizenz erforderlich. Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 14 Jahren (Stichtagsregelung).

3.2 Einschränkungen Mindestalter

Einschränkungen für Teilnehmer unter 16 Jahre (Stichtagsregelung):
Die Teilnehmer sind ausschließlich in den Klassen „H“ und „L“ startberechtigt.

4. Fahrerausrüstung

Folgende Fahrerausrüstung ist obligatorisch:
Schutzhelm gem. DMSB-Helmbestimmungen (Halbschalenhelme sind nicht zugelassen).
Geeignete Rennkombi. Sofern eine zweiteilige Kombi (mit entsprechenden Protektoren) benutzt wird, muss eine Verbindung zwischen Ober- und Unterteil durch einen umgehenden Reißverschluss gegeben sein.
Geeignete Protektoren-Handschuhe und -stiefel (Beifahrer ggf. knöchelhohe Sportschuhe)
Die Verwendung eines Rückenprotektors wird empfohlen.

5. Flaggen- und Lichtzeichen

Flaggen- und Lichtzeichen werden entsprechend dem DMSB Straßensport-Reglement eingesetzt. Strafmaßnahmen bei gemeldeter Missachtung von Flaggen- oder Lichtzeichen:

5.1 Überholen bei weißer oder gelber Flagge

Der Teilnehmer erhält 500 Strafpunkte im Endklassement des Wertungslaufes. Im Training erfolgt für jeden überholten Fahrer die Rückversetzung des Überholenden im Endklassement des gesamten Trainings um jeweils fünf Plätze. Bei einer, nach Auffassung des Fahrtleiters und/ oder der Sportkommissare im Zusammenhang mit einem solchen Überholvorgang eingetretenen zusätzlichen Behinderung oder maßgeblicher Gefährdung oder wiederholter Missachtung, bleibt an Stelle der Strafpunkte/Rückversetzung die Disqualifikation vorbehalten. Von den vorgenannten Strafen kann nur in Ausnahmefällen abgesehen werden, wenn der Fahrer glaubhaft machen kann, dass der Überholvorgang aus sicherheits- oder fahrtechnischen Gründen bzw. aufgrund techn. Probleme des/der Überholten unvermeidbar war.

5.2 Missachtung der schwarzen Flagge in Verbindung mit Start-Nr. auf Signaltafel

Bei der erstmaligen Missachtung (d. h. kein Halt nach Abschluss der Runde, unabhängig von einer eventuell eintretenden Disqualifikation) kann eine Geldstrafe bis 60,-€ ausgesprochen werden. Wiederholte Missachtung (d. h. mehrmaliges Überfahren der schwarzen Flagge): Disqualifikation, ggf. Geldstrafe bis 260,-€.

5.3 Missachtung der schwarzen Flagge mit orangener Kreisfläche in Verbindung mit Start-Nr. auf Signaltafel

Bei Missachtung (kein sofortiges Verlassen der Strecke) erfolgt Disqualifikation, ggf. Geldstrafe bis 260,- €.

5.4 Missachtung der roten Flagge bei Start/Ziel nach vorhergegangenen Zeigen an der Strecke

Es erfolgt Disqualifikation, ggf. Geldstrafe bis 260,- €.

6. Start

6.1 Rundstrecke

Das Motorrad muss bis spätestens 5 Minuten vor der im gültigen Zeitplan vorgesehenen Startzeit der jeweiligen Trainings- oder Wertungsläufe in den Vorstartbereich eingebracht werden. Der Start zu Gleichmäßigkeitsläufen erfolgt in der Regel mit laufendem Motor. Spätestens eine Minute vor dem Start haben die Helfer den Startplatz zu räumen. Bei der Klasse N kann ein Start mit stehendem Motor (Schiebestart) erfolgen. Fahrer, die im Falle eines Schiebestarts ihr Motorrad nicht selbst anschieben können, starten mit Abstand nach Freigabe des Feldes aus der Boxengasse. Aus Sicherheitsgründen kann der Start auch einzeln aus der Boxengasse erfolgen oder als Fliegender Start durchgeführt werden. Wird anders als mit laufendem Motor gestartet, wird dies rechtzeitig bekannt gegeben. Bei Frühstart erhält der Fahrer eine Verwarnung, bei grober Missachtung des Startzeichens erhält der Fahrer auf sein Ergebnis eine Strafe von 500 Strafpunkten. Ist der Frühstart mit einer Gefährdung Dritter verbunden, erfolgt Disqualifikation.

6.2 Bergprüfung

Der Start erfolgt einzeln, stehend und mit laufendem Motor in einem Mindestabstand von 20 Sekunden durch Senken der Startflagge bzw. bei Ampelstart durch Aufleuchten des grünen Lichtes. Mit dem Senken der Startflagge bzw. Aufleuchten des grünen Lichtes gilt das Fahrzeug als gestartet. Eine Wiederholung des Starts ist grundsätzlich nicht gestattet.

7. Startaufstellung

Die Startaufstellung bei Rundstrecken bzw. Startreihenfolge bei Bergprüfungen wird vom Fahrtleiter festgelegt und ist rechtzeitig durch Aushang bekannt zu geben. Bei Rundstrecken wird aus Sicherheitsgründen empfohlen, die Startaufstellung nach der im Training gefahrenen schnellsten Rundenzeit vorzunehmen. Dies sollte – bei mehreren gleichzeitig startenden Klassen - klassenübergreifend geschehen. Bei großen Starterfeldern und geeigneter Rundenlänge empfiehlt es sich, dieses Feld in zwei oder mehreren Gruppen zeitversetzt starten zu lassen.

8. Wertung

8.1 Rundstrecke

Die Gesamtdistanz (Rundenzahl) bzw. die Fahrzeit von Gleichmäßigkeitsprüfungen werden in der Ausschreibung oder mit der Nennbestätigung bekanntgegeben. Es gelten folgende Wertungskriterien: Ausgehend von der Zeit der 2.Runde (Richtzeit) der Gleichmäßigkeitsprüfung werden die direkt darauffolgenden Runden gewertet. Die Anzahl der Wertungsrunden richtet sich nach der Streckenlänge, sie beträgt
bei einer Streckenlänge bis 2 km = 6 Runden,
bei einer Streckenlänge über 2 km aber weniger als 3 km = 4 Runden,
bei einer Streckenlänge über 3 km aber weniger als 4 km = 3 Runden
bei einer Streckenlänge über 4 km = 2 Runden.
Aufgrund besonderer Vorkommnisse (z. B. Witterung, Streckensicherung) kann die Anzahl der Wertungsrunden (auch für die bereits beendeten Wertungsläufe) reduziert werden. Mit dem Schwenken der schwarz-weiß-karierten Flagge bei Überfahren der Ziellinie ist der jeweilige Lauf beendet. Es wird nur der Zieleinlauf auf der Strecke gewertet, die Boxengasse gilt nicht als Strecke. Fahrer, die nach dem Abwinken des ersten Fahrers nicht innerhalb von 5 Minuten die Ziellinie passieren und nicht mit der Zielflagge abgewinkt werden, werden nicht gewertet. Die Reihenfolge in den Ergebnislisten richtet sich nach der geringsten Differenzsumme, gebildet aus der Zeitdifferenz der Wertungsrunden zu der 2. Runde. In der Ergebnisliste müssen die Zeiten der 2.Runde sowie die Zeiten der Wertungsrunden und die Differenzzeiten sowie die Summe der Differenzzeiten aufgeführt sein. Weiter müssen in der Ergebnisliste Platz, Startnummer, Name, Lizenznummer mit FMN, Nationalität, Wohnort, Fahrzeug und Baujahr des Fahrzeugs angegeben sein. Die Zeitmessung erfolgt ausschließlich mit Transpondern und erfasst die gefahrenen Zeiten auf 1/1000 Sekunde.

8.2 Bergprüfung

Bergprüfungen sind in mindestens 2 Läufen durchzuführen. Maßgebend ist die in der Ausschreibung angegebene Laufzahl. Fahrer, die diese Laufzahl nicht absolvieren, werden nicht gewertet. Richtzeit für die Wertung ist die Zeit des 1. Laufes. Die Zeit für den jeweiligen Fahrer wird in dem Moment gemessen, in dem der vorderste Teil des Fahrzeugs die Start- bzw. Ziellinie passiert. Die Zeitmessung erfolgt per Lichtschranke, und die Zeit wird auf 1/1000 Sekunde gemessen. Für Reihenfolge und Ergebnisliste gelten die Kriterien der Rundstrecke.

9. Fahrregeln

Während des Trainings und der Gleichmäßigkeitsprüfung darf links und rechts überholt werden. Fahrer, die überrundet werden, müssen dem Überholenden sofort Platz machen und ggf. die Ideallinie freigeben. Jedes Drängen nach innen oder außen ist untersagt. Fahrer, die durch ihre Fahrweise während des Trainings oder der Gleichmäßigkeitsprüfung andere Teilnehmer behindern oder gefährden oder sich den Anforderungen der Veranstaltung nicht gewachsen zeigen, werden von einer weiteren Teilnahme ausgeschlossen. Reparaturen dürfen außerhalb des Boxenbereichs während eines Trainings / Wertungslaufes nur vom Fahrer und ggf. Beifahrer mit den an Bord befindlichen Mitteln durchgeführt werden. Die Inanspruchnahme fremder Hilfe wird mit Disqualifikation geahndet.

10. Unerlaubte Hilfsmittel

Während der gesamten Dauer einer Veranstaltung ist es untersagt, technische Geräte am Fahrer oder Fahrzeug mitzuführen, welche geeignet sind, bei einer Gleichmäßigkeitsprüfung Hilfe zu leisten.

11. Unterbrechung und Wiederaufnahme eines Laufes

Sollte die Unterbrechung eines Laufes aufgrund eines besonderen Vorkommnisses oder klimatischer oder anderer Bedingungen unumgänglich sein, wird die rote Flagge gezeigt. Dann sind alle Fahrer verpflichtet, in die Boxengasse bzw. in den Startaufstellungsbereich zurückzukehren. Fahrer, welche in diesem Fall ins Fahrerlager zurückkehren, fallen aus der Wertung. Die Wiederaufnahme eines unterbrochenen Trainings ist dann notwendig, wenn das geforderte Training nicht von allen zu Trainingsbeginn gestarteten und nicht vorzeitig ausgeschiedenen Teilnehmern erfüllt wurde. Die Wiederaufnahme eines Wertungslaufes ist dann notwendig, wenn die gestarteten und nicht vorzeitig ausgeschiedenen Teilnehmer ihre vorgesehenen Wertungsrunden nicht komplett absolviert haben. Dabei gilt dann die erste, aus der Boxengasse gestartete Runde, als Einführungsrunde. Es erfolgt sodann kein stehender Start, sondern der Wertungslauf wird mit der Nationalflagge als Fliegender Start freigegeben. Darüber hinaus hat der Teilnehmer keinen Anspruch auf die vorgesehenen Fahrzeiten bzw. –runden gemäß der Ausschreibung.

DMSB Straßensport Berg-Reglement *2026*

Stand: *07.11.2025* – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Ergänzend zu dem DMSB-Straßensport-Reglement gelten für den Bergsport nachfolgende Festlegungen:

1. Teilnehmer und Lizenzen

1.1 Lizenzen und Mindestalter

Für die Teilnahme an einem Straßensport-Berg-Wettbewerb ist eine A-, B-, C-, H-, V-Lizenz erforderlich. Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 14 Jahren (Stichtagsregelung).

1.2 Einschränkungen Mindestalter

Einschränkungen für Teilnehmer unter 16 Jahre (Stichtagsregelung):
Die Teilnehmer sind ausschließlich mit Motorrädern bis max. 250 ccm (2-Takt) bzw. 400 ccm (4-Takt) startberechtigt.

2. Strecken und Distanzen

Alle Läufe kommen ausschließlich auf vom DMSB lizenzierten Bergstrecken zur Durchführung. Eine Mindest- oder Maximaldistanz ist nicht vorgeschrieben. Es sollten pro Veranstaltung mindestens zwei Wertungsläufe durchgeführt werden. Nach Abschluss der Läufe entscheidet entweder

a) Rennen:
die schnellere Fahrzeit in einem der durchgeführten Läufe. Bei Zeitgleichheit zwischen zwei oder mehreren Fahrern entscheidet die schnellere Fahrzeit des zweitbesten Laufes usw. Gewertet werden unabhängig von den vorstehenden Festlegungen jedoch nur Fahrer, die zu beiden Läufen gestartet sind.
oder

b) Gleichmäßigkeit:
die geringste Zeitabweichung, bzw. Differenzsumme aller durchgeführten Läufe. Gewertet werden nur Fahrer, die zu allen Läufen gestartet sind.

3. Training und Wertungsläufe

Die Qualifikation sowie die Startreihenfolge richten sich nach den im Training erzielten Zeiten. Bei gleicher Trainingszeit wird die zweitbeste Zeit herangezogen. Generell nicht zugelassen werden Fahrer, die im Training nicht mindestens einen gezeiteten Trainingslauf absolviert haben. Vorgeschrieben sind mindestens 3 Trainingsläufe, davon mindestens 2 mit Zeitnahme. Zwischen den Trainingsläufen sollte für den Fahrer nach der Rückführung eine Pause von mindestens 1 Stunde liegen.
Der Start erfolgt einzeln, stehend und mit laufendem Motor in einem Mindestabstand von 15 Sekunden durch Senken der Startflagge bzw. bei Ampelstart durch grünes Licht. Mit dem Senken der Startflagge bzw. mit Aufleuchten der Startampel gilt das Fahrzeug als gestartet. Eine Wiederholung des Starts ist grundsätzlich nicht gestattet. Ausnahmen bedürfen der ausdrücklichen Anordnung durch den Rennleiter.
Das gekennzeichnete Ziel ist fliegend zu durchfahren; unmittelbar nach der Zieldurchfahrt ist die Geschwindigkeit herabzusetzen und das Motorrad auf Anweisung abzustellen. Gewertet werden nur die in den verschiedenen Klassen komplett durchgeführten Läufe. Eventuelle Unterbrechungen bei der Durchführung eines Laufes haben keinen Einfluss auf die Wertung.

DMSB Mini Moto-Reglement *2026*

Stand: 25.11.2025 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

INHALTSVERZEICHNIS

1. Veranstaltung
2. Klassen
3. Teilnehmer
4. Nennungen
5. Abnahme
6. Zugelassene Motorräder
7. Flaggen- und Lichtzeichen
8. Training und Startberechtigung
9. Start
10. Ende des Rennens
11. Unterbrechung eines Rennens
12. Fahrregeln (Rennen / Training)
13. Wertung
14. Allgemeine Festlegungen

1. Veranstaltung

Mini Moto fasst alle sportlichen Wettbewerbe zusammen, bei denen Klein-Motorräder wie Pocketbikes, Minibikes oder Pitbikes zum Einsatz kommen.
Alle Mini Moto - Veranstaltungen kommen ausschließlich auf vom DMSB genehmigten Kartbahnen, permanenten oder nicht permanenten Strecken zur Durchführung. Eine Mindest- oder Maximaldistanz ist nicht vorgeschrieben.

2. Klassen

Die Klasseneinteilung/-beschreibung ist in der Ausschreibung festgelegt. Sowohl die Einteilung der Klassen als auch eventuelle Zusammenlegungen müssen harmonisieren. Klassenzusammenlegungen beim Rennen müssen analog zum Training erfolgen.

3. Teilnehmer *und Lizenzen*

3.1 Geltende Bestimmungen

Es gelten die DMSB-Lizenzbestimmungen und die Bestimmungen Lizenzpflicht für Motorradsport Veranstaltungen. Für DMSB-Prädikate gelten besondere Bestimmungen gemäß allgemeinen DMSB-Prädikatsbestimmungen sowie disziplinbezogenen Prädikatsbestimmungen.

3.2 Teilnahmebedingungen

Gemäß dem Status des Wettbewerbs gelten die folgenden Teilnahmebedingungen:
Status National: Teilnahmeberechtigt sind Teilnehmer, die im Besitz einer Lizenz des DMSB sind.
Status Europa-offen: Teilnahmeberechtigt sind Teilnehmer, die im Besitz einer Lizenz des DMSB oder einer Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation) sind.
Status International: Teilnahmeberechtigt sind Teilnehmer, die im Besitz einer Lizenz des DMSB oder einer Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation) sind.

3.3 Klassen

Für die Teilnahme an einem MiniMoto-Wettbewerb sind die in der jeweiligen Klasse festgelegten Lizenzen erforderlich.

Folgende Klassen können ausgeschrieben werden:

Pocket Bike
A-/B-/C-/J-/V-Lizenz
Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 6 Jahren (Stichtagsregelung).

Mini Bike
A-/B-/C-/J-/V-Lizenz
Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 8 Jahren (Stichtagsregelung).

Pitbike
A-/B-/C-/J-/V-Lizenz
Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 8 Jahren (Stichtagsregelung).

3.4 Team-, Sponsor- oder Clubbezeichnungen

Der Veranstalter kann Team-, Sponsor- oder Clubbezeichnungen in die offiziellen Publikationen zu den Fahrern aufführen – die aufgeführten Team-, Sponsoren- oder Clubbezeichnungen haben keine sportrechtlichen Bewerberrechte und -pflichten.

4. Nennungen

4.1 Nennungen

Nennungen sind gemäß der Ausschreibung einzureichen, das Nenngeld ist gemäß der Ausschreibung zu entrichten. Bei Nennungen Minderjähriger ist die Unterschrift des/der gesetzlichen Vertreter(s), sowie die Anwesenheit oder die Anwesenheit eines volljährigen, bevollmächtigten Vertreters erforderlich. Die Vollmacht des Vertreters muss in deutscher oder englischer Sprache formuliert sein.

4.2 Mehrfach-Nennungen

Der Start eines Fahrers bei einer Veranstaltung in mehreren Klassen ist nicht gestattet.

4.3 Nennungsschluss / Nennbestätigung

Für alle Veranstaltungen ist ein einheitlicher Nennschluss von 14 Tagen vor der Veranstaltung festgelegt. Dem Veranstalter ist es jedoch freigestellt, Nachnennungen anzunehmen. Der Veranstalter bestätigt spätestens innerhalb von 72 Stunden nach Nennschluss bzw. im Falle von Nachnennungen innerhalb von 72 Stunden nach Nenneingang die Annahme oder Ablehnung der eingegangenen Nennungen und übersendet alle erforderlichen Unterlagen.

4.4 Beschränkung/Ablehnung von Nennungen

Der Veranstalter ist berechtigt, ggf. die Teilnehmerzahl zu beschränken. Nennungen können nach Nennschluss mit Angabe von Gründen abgelehnt werden

5. Abnahme

5.1 Dokumentenabnahme

Bei der Abnahme, die aus Dokumenten- und Technischer Abnahme besteht, muss der Fahrer persönlich anwesend sein. Bei der Dokumentenabnahme sind vorzulegen bzw. abzugeben:
- Nennbestätigung
- gültige Fahrerlizenz / Race Card
- Startgenehmigung der jeweiligen FMN für Lizenznehmer anderer Föderationen

- Vollmacht für die vertretungsberechtigte Person, sofern der gesetzliche Vertreter selbst nicht anwesend ist.

5.2 Technische Abnahme

Zur Technischen Abnahme muss jedes Motorrad in technisch einwandfreiem und gereinigtem Zustand vorgeführt werden. Eine Wiederholungsabnahme kann jederzeit, insbesondere aber beim Auftreten von Sicherheitsrisiken nach einem Unfall, verfügt werden. Die zum Einsatz kommenden Schutzhelme und Fahrerausrüstungen müssen ebenfalls vorgelegt werden. Es darf bei jeder Veranstaltung von jedem Teilnehmer nur ein Motorrad verwendet und der technischen Abnahme vorgeführt werden. Ausnahmen hierzu können vom Technischen Kommissar in Abstimmung mit dem Sportkommissar erteilt werden (z.B. Rahmenschaden).

6. Zugelassene Motorräder

Zugelassen werden nur Motorräder, die den Technischen Bestimmungen entsprechen und unter dem Namen des betreffenden Fahrers abgenommen wurden.

7. Flaggen- und Lichtzeichen

Flaggensignale werden grundsätzlich an den dafür vorgesehenen Posten gezeigt. Zudem können Lichtzeichenanlagen für die Signalgebung eingesetzt werden. Somit gelten die nachfolgenden Flaggen-Bestimmungen gleichermaßen für Lichtzeichen.

7.1 Rote Flagge (geschwenkt):

Rennen / Wertungslauf / Training ist unterbrochen. Langsam und mit größter Vorsicht bis in die Boxengasse einfahren.
Rotes Lichtzeichen an der Start-Ziel-Linie: Start steht unmittelbar bevor.

7.2 Gelbe Flagge(n) (geschwenkt)

Gelbe Flagge (doppelt geschwenkt) Große Gefahr im nachfolgenden Streckenabschnitt direkt im Fahrbahnbereich; Geschwindigkeit reduzieren, äußerst vorsichtig fahren und auf einen Linienwechsel vorbereiten, Überholverbot!

Gelbe Flagge (einfach geschwenkt) Gefahr im nachfolgenden Streckenabschnitt neben der Fahrbahn; Geschwindigkeit reduzieren und vorsichtig fahren, Überholverbot!
Bei einer Missachtung der gelben Flagge(n) kann vom Rennleiter eine Zeitstrafe ausgesprochen werden.

7.3 Gelbe Flagge mit roten Streifen (stillgehalten):

Achtung Rutschgefahr! Auch in Verbindung mit erhobener Hand und Zeigefinger nach oben: einsetzender Regen.

7.4 Blaue Flagge (geschwenkt):

Überholvorgang oder Überrundung durch aufschließende(n), schnellere(n) Fahrer steht bevor.

7.5 Grüne Flagge (geschwenkt):

Strecke frei. Sie wird am Ende des Streckenabschnitts gezeigt, in dem aufgrund der gezeigten gelben Flagge Überholverbot bestand. Diese Flagge wird außerdem während der ersten Runde jedes Trainings, während der Besichtigungsrunde und während der Aufwärmrunde gezeigt werden.

7.6 Schwarz-weiß karierte Flagge (geschwenkt):

Diese Flagge zeigt das Ende des Wettbewerbsteils an.
Schwarz-weiß karierte Flagge (geschwenkt) in Verbindung mit blauer Flagge (geschwenkt): wird gezeigt, wenn sich ein Fahrer kurz vor dem abzuwinkenden Führenden befindet. Dies bedeutet, der zu überrundende Fahrer muss, falls dieser erst nach der Ziellinie überholt wird, noch eine volle Runde zurücklegen.

8. Training und Startberechtigung

Mindestens ein freies und zwei Zeittrainings werden getrennt nach Klassen durchgeführt. Nicht zum Rennen zugelassen werden Fahrer, die in einem Zeittraining nicht mindestens eine gezeitetete Runde absolviert haben. Bei einer 2-Tages-Veranstaltung sollte zusätzlich ein Warm-up durchgeführt werden. Die Startaufstellung erfolgt in der Reihenfolge der erreichten Ergebnisse aus den Zeittrainings. Der Trainingsschnellste belegt die Pole-Position, der Zweitschnellste den Startplatz zwei usw. Bei gleicher Trainingszeit wird die zweitbeste Zeit der zeitgleichen Fahrer herangezogen.
Finden zwei Wertungsläufe im Rahmen einer Veranstaltung statt, so erfolgt die Startaufstellung zum zweiten Lauf entsprechend dem Ergebnis des Zeittrainings oder nach dem Zielleinlauf des ersten Wertungslaufes, wobei nicht klassifizierte Fahrer aus Rennen 1 anhand ihres Trainingsergebnisses hintenangestellt werden.
In besonderen Fällen kann das Zeittraining durch ein Qualifikationsrennen ersetzt werden. Bei Durchführung von Qualifikationsrennen erfolgt die Startaufstellung in der Reihenfolge der bisher erreichten Ergebnisse. Die Startaufstellung für den Wertungslauf erfolgt unter Berücksichtigung der Platzierung in dem Qualifikationsrennen.
Der Veranstalter kann Qualifikationszeiten festlegen und die Rennen in A-/B- und C-Finale aufteilen. Im B- und C-Finale können Klassen zusammengelegt werden, wenn diese harmonisieren. Die Entscheidung hierzu trifft der Rennleiter in Abstimmung mit dem Sportkommissar.

9. Start

Die Startvorbereitungen und der Start zum Rennen erfolgen klassenweise, stehend. Die Aufstellung der Fahrer in ein und derselben Startreihe erfolgt versetzt (Echelon) und, bezogen auf die Aufstellung der Fahrer in der davor liegenden Startreihe, auf Lücke.
Nachdem alle Fahrer auf ihrer Startposition stehen, wird der Start zur Warm Up Lap mit Minutentafeln angekündigt. Der Start zur Warm Up Lap wird durch einen Sportwart reihenweise durch das Senken von zwei roten Flaggen freigegeben.

9.1 Frühstart

Jeder Fahrer, der einen Frühstart verursacht, wird für das Rennen mit einer Zeitstrafe belegt. Ein Frühstart ist dann gegeben, wenn während der Startrotlichtphase eine Vorwärtsbewegung des Motorrads erfolgt bzw. der Fahrer einen falschen Startplatz zu seinem Vorteil eingenommen hat. Der Rennleiter entscheidet, ob eine Strafe verhängt wird und hat dafür zu sorgen, dass der Fahrer möglichst schnell durch die Anzeige eines Boards davon informiert wird.

10. Ende des Rennens

10.1

Der Sieger sowie alle nachfolgenden Fahrer beim Überfahren der Ziellinie mit der schwarzweiß-karierten Flagge abgewinkt. Damit ist das betreffende Rennen beendet.

10.2

Nach dem Abwinken fahren die Teilnehmer in verringertem Tempo bis zur Ausfahrt der Rennstrecke und verlassen sie dort in Richtung Fahrerlager, bzw. Parc Fermé.

10.3

Der Veranstalter hat das Recht, nach Beendigung der Rennen jedes Motorrad einer Schlusskontrolle zu unterziehen. Fahrer, die eine solche Überprüfung verweigern oder ihr Motorrad durch vorzeitigen Abtransport (d.h. vor Ablauf der Protestfrist) einer Kontrolle entziehen, werden von der Wertung ausgeschlossen. Alle Motorräder verbleiben bis zum Ende der Protestfrist im Parc Fermé oder Fahrerlager. Während dieser Zeit dürfen keine Arbeiten an den Motorrädern durchgeführt werden.

10.4

Fahrer, die nicht mindestens 75 % der vom Sieger gefahrenen Distanz zurückgelegt haben, oder Fahrer, die das Ziel nicht spätestens fünf Minuten nach ihm passieren, werden nicht gewertet.

11. Unterbrechung eines Rennens

Sollte die Unterbrechung eines Rennens aufgrund eines besonderen Vorkommnisses oder klimatischer oder anderer Bedingungen unumgänglich sein, wird an der Start- und Ziellinie auf Anweisung des Rennleiters die rote Flagge gezeigt. Die Sportwarte zeigen nachfolgend ebenfalls die rote Flagge. Wird dieses Signal gezeigt, müssen die Fahrer sofort das Rennen abbrechen und vorsichtig in die Boxen zurückkehren, wobei ihre Platzierung im Rennen von ihrer Position nach Abschluss der der Unterbrechung vorangegangenen vollen Runde (letzte Zieldurchfahrt auf der Start-/Zielgeraden) bestimmt wird. Die Entscheidung, das Rennen zu unterbrechen, kann nur der Rennleiter oder – im Falle seiner Verhinderung – sein Stellvertreter fällen.

12. Fahrregeln (Rennen / Training)

12.1

Bei Flüssigkeitsverlust des Motorrades muss der Fahrer die Strecke sofort verlassen. Jeder Fahrer muss nach einem Sturz oder technischem Defekt sein Motorrad vor der Weiterfahrt gründlich auf Flüssigkeitsverlust überprüfen.

12.2

Fahrer, die auf der Strecke anhalten, müssen ihr Motorrad sofort auf dem kürzesten Weg und unter größtmöglicher Vorsicht außerhalb der Rennstrecke abstellen. Das Überqueren der Strecke zu Fuß ist nur nach Absprache mit den Sportwarten der Streckensicherung zulässig.

12.3

Jedes Anhalten innerhalb bzw. unmittelbar vor oder nach einer Kurve ist verboten. Es ist untersagt, ein Motorrad entgegen oder quer zur Fahrtrichtung zu fahren (einschl. Boxengasse), es sei denn, dies wäre aus Sicherheitsgründen unumgänglich. Falls ein Fahrer, aus welchem Grund auch immer, die Strecke verlässt, muss er, um das Rennen wieder aufzunehmen, ohne fremde Hilfe (ausgenommen durch Sportwarte) sowie ohne Gefährdung und Benachteiligung Dritter, mit verminderter Geschwindigkeit wieder an dem in Fahrtrichtung liegenden, nächstmöglichen Punkt auf die Strecke fahren. Ein Verlassen der Strecke außerhalb der Streckenführung inkl. der Boxengasse führt zur Bestrafung.

12.4

Nach der Zieldurchfahrt ist das abrupte Reduzieren der Geschwindigkeit zu vermeiden. Ein Anhalten vor der nächsten Kurve ist nicht zulässig.

12.5

Auslassen oder Nichterfüllen von Schikanen oder Bremskurven wird mit Strafzeiten belegt, die der Fahrzeit zugerechnet werden.

13. Wertung

Die Punktewertung wird in der Ausschreibung oder Serienausschreibung veröffentlicht.
Bei Abbruch eines Rennens, soweit es nicht nach einer Unterbrechung wieder aufgenommen wird, erhalten die Fahrer folgende Punkte, wenn Prozentwerte erreicht wurden:

- mind. 50 % der vorgesehenen Gesamtdistanz: volle Punkte
- mind. 25 % der vorgesehenen Gesamtdistanz: 50 % der Punkte
- weniger als 25 % der vorgesehenen Gesamtdistanz: keine Punkte

Bei Punktgleichheit entscheidet die Mehrheit der besseren Platzierungen in den Punkterängen. Wenn dann immer noch Gleichstand besteht, entscheidet der Vergleich der Wertungspunkte und somit die erste bessere Platzierung in den letzten, vorletzten, drittletzten und folgenden Läufen.

14. Allgemeine Festlegungen/Ärztliche Untersuchung

Der Rennleiter ist berechtigt, von jedem Fahrer zu jedem Zeitpunkt eine ärztliche Untersuchung beim Rennarzt zu verlangen. Bei ungünstigem ärztlichem Befund kann der Fahrer vom Wettbewerb ausgeschlossen werden. Für den ADAC Mini- und Pocketbike Cup gilt bzgl. Strafen die jeweilige Ausschreibung.

Anhang 1 zum ADAC Mini Bike Cup *2026*

Verstöße gegen die folgenden Wettbewerbsbestimmungen werden vom Race Director, Rennleiter oder den Sportkommissaren bestraft:

ADAC AB	5.3	Start in die Aufwärmrunde	Geldstrafe
ADAC AB	5.3	Schließung Boxengasse	Fahrer kann dem Feld nach Start nachstarten
ADAC AB	5.3	Frühstart + Einnahme eines falschen Startplatzes mit Vorteilnahme	Rückversetzung im Ergebnis
ADAC AB	7	Kein oder nicht funktionierender Transponder installiert	Kein Anspruch auf Wertung
DMSG	140	Gefährliche Fahrweise mit Gefährdung / Benachteiligung anderer Teilnehmer	Ride Through / Rückversetzung / Disqualifikation

Verstöße gegen die folgenden Wettbewerbsbestimmungen werden von den Sportkommissaren bestraft:

ADAC TB	§4 (5)	Fehlende Vollmacht	Veranstaltungsausschluss
ADAC TB	§8	Teilnehmerabsage	Geldstrafe
ADAC TB	§16	Fehlverhalten Minderjähriger	Veranstaltungsausschluss
ADAC AS	6.1.1	Fehlende Seriensponsorenaufkleber/ Sticker	Geldstrafe
ADAC AB	6.1.1	Verstoß Onboard-Kameras	Rückversetzung im Ergebnis
ADAC AB	8	Zu spät Erscheinen oder Fernbleiben von der Fahrerbesprechung	Geldstrafe
ADAC AB	8	Verstoß gegen das Trainingsverbot	Streichung des 1. Zeittrainings
ADAC STB	5.1	Verstoß Reifenstickerpflicht „Reifendienst“ Training	Disqualifikation
ADAC STB	5.1	Verstoß Reifenstickerpflicht „Reifendienst“ Rennen	Disqualifikation
ADAC STB	5.1	Verstoß Reifenstickerpflicht „Veranstaltung“ Training	Disqualifikation
ADAC STB	5.1	Verstoß Reifenstickerpflicht „Veranstaltung“ Rennen	Disqualifikation
ADAC STB	7	Technische Überprüfung	Disqualifikation/ Geldstrafe/ Suspendierung

ADAC TB = Teilnahmebedingungen
ADAC AB = Serienausschreibung Allgemeine Bestimmungen
ADAC STB = Serienausschreibung Technische Bestimmungen

Anhang 2 zum ADAC Pocket Bike Cup *2026*

Verstöße gegen die folgenden Wettbewerbsbestimmungen werden vom Race Director, Rennleiter oder den Sportkommissaren bestraft:

ADAC AB	5.3	Start in die Aufwärmrunde	Geldstrafe
ADAC AB	5.3	Schließung Boxengasse	Fahrer kann dem Feld nach Start nachstarten
ADAC AB	5.3	Frühstart + Einnahme eines falschen Startplatzes mit Vorteilnahme	Rückversetzung im Ergebnis
ADAC AB	7	Kein oder nicht funktionierender Transponder installiert	Kein Anspruch auf Wertung
DMSG	140	Gefährliche Fahrweise mit Gefährdung / Benachteiligung anderer Teilnehmer	Ride Through / Rückversetzung / Disqualifikation

Verstöße gegen die folgenden Wettbewerbsbestimmungen werden von den Sportkommissaren bestraft:

ADAC TB	§4 (5)	Fehlende Vollmacht	Veranstaltungsausschluss
ADAC TB	§8	Teilnehmerabsage	Geldstrafe
ADAC TB	§16	Fehlverhalten Minderjähriger	Veranstaltungsausschluss
ADAC AB	6.1.	Fehlende Seriensponsorenaufkleber/ Sticker	Geldstrafe
ADAC AB	6.1.	Verstoß Onboard-Kameras	Rückversetzung im Ergebnis
ADAC AB	8	Zu spät Erscheinen oder Fernbleiben von der Fahrerbesprechung	Geldstrafe
ADAC STB	5	Reifen	Wertungsausschluss
ADAC STB	7	Technische Überprüfung	Disqualifikation/ Geldstrafe/ Suspendierung

ADAC TB = Teilnahmebedingungen
ADAC AB = Serienausschreibung Allgemeine Bestimmungen
ADAC STB = Serienausschreibung Technische Bestimmungen

DMSB-Motocross-Reglement *2026*

Stand: 07.01.2026 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

INHALTSVERZEICHNIS

1. Veranstaltung
2. Teilnehmer und Klasseneinteilung
3. Nennung
4. Technische Bestimmungen
5. Fahrerausrüstung
6. Abnahme
7. Durchführung der Veranstaltung
8. Rennen, Qualifikation, Distanzen und Wertung
9. Strecke
10. Flaggenzeichen

1. Veranstaltung

Alle Motocross-Veranstaltungen im Regelungsbereich des DMSB sind nach den Bestimmungen des DMSB bzw., soweit nicht ausdrücklich etwas anderes festgelegt ist, nach den Bestimmungen der FIM/FIM Europe durchzuführen. Alle Veranstaltungen kommen ausschließlich auf vom DMSB abgenommenen Strecken mit DMSB-Streckenlizenz zur Durchführung.

2. Teilnehmer, *Lizenzen* und Klasseneinteilung

2.1 Geltende Bestimmungen

Es gelten die DMSB-Lizenzbestimmungen und die Bestimmungen Lizenzpflicht für Motorradsport Veranstaltungen. Für DMSB-Prädikate gelten besondere Bestimmungen gemäß allgemeinen DMSB-Prädikatsbestimmungen sowie disziplinbezogenen Prädikatsbestimmungen.

2.2 Teilnahmebedingungen

Gemäß dem Status des Wettbewerbs gelten die folgenden Teilnahmebedingungen:
Status National: Teilnahmeberechtigt sind Teilnehmer, die im Besitz einer Lizenz des DMSB sind.
Status Europa-offen: Teilnahmeberechtigt sind Teilnehmer, die im Besitz einer Lizenz des DMSB oder einer Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation) sind.
Status International: Teilnahmeberechtigt sind Teilnehmer, die im Besitz einer Lizenz des DMSB oder einer Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation) sind.

2.3 Klassen

Für die Teilnahme an einem Motocross-Wettbewerb sind die in der jeweiligen Klasse festgelegten Lizenzen erforderlich.
Folgende Klassen können ausgeschrieben werden:

Klasse 50
DMSB B-/J-/C-Lizenz
bis 50 ccm 2T und Elektromotorräder bis max. 5kW der Klasse A
Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 6 Jahren (Stichtagsregelung). Das Maximalalter liegt bei 9 Jahren (Jahrgangsregelung).

Klasse 65
DMSB B-/J-/C-Lizenz
Über 50 ccm - 65 ccm 2-T.
Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 8 Jahren (Jahrgangsregelung). Das Maximalalter liegt bei 12 Jahren (Jahrgangsregelung).
Klasse 85
DMSB B-/J-/C-Lizenz
Über 65 ccm - 85 ccm 2-T, Groß- und Kleinrad.
Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 10 Jahren (Jahrgangsregelung). Das Maximalalter liegt bei 15 Jahren (Jahrgangsregelung).

Klasse 125
DMSB A-/B-/J-/C-/V-Lizenz
Über 100 ccm - 125 ccm 2-T.
Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 13 Jahren (Jahrgangsregelung). Das Maximalalter liegt bei 18 Jahren (Jahrgangsregelung).

Klasse 250
DMSB A-/B-/J-/C-/V-Lizenz
Über 100 ccm - 250 ccm 2/4-T.
Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 13 Jahren (Jahrgangsregelung) bis max. 125 ccm 2T.
Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 14 Jahren (Jahrgangsregelung) bis max. 250 ccm 2/4T.

Klasse Open
DMSB A-/B-/J-/C-/V-Lizenz
Über 100 ccm - 650 ccm 2/4-T.
Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 13 Jahren (Jahrgangsregelung) bis max. 125 ccm 2T.
Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 14 Jahren (Jahrgangsregelung) bis max. 250 ccm 2/4T.
Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 16 Jahren (Jahrgangsregelung) bis max. 650 ccm 2/4T.

Klasse Damen
DMSB A-/B-/J-/C-/V-Lizenz
Über 65 ccm - 85 ccm 2-T, über 100 ccm - 450 ccm 2/4-T.
Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 13 Jahren (Jahrgangsregelung) bis max. 125 ccm 2T.
Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 14 Jahren (Jahrgangsregelung) bis max. 250 ccm 2/4T.
Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 16 Jahren (Jahrgangsregelung) bis max. 450 ccm 2/4T.

Klasse Quad
DMSB A-/B-/J-/C-/V-Lizenz
Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 14 Jahren (Jahrgangsregelung) über 175 ccm bis max. 250 ccm 2T und über 290 ccm bis max. 450 ccm 4T.
Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 16 Jahren (Jahrgangsregelung) bis max. 750 ccm 2/4T.

Seitenwagen
DMSB A-/B-/J-/C-/V-Lizenz
Über 350 ccm - 750 ccm 2T, bis maximal 1.000 ccm 4T
max. 2 Zyl.
Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 16 Jahren (Jahrgangsregelung).

Alle Klassen können ohne Einschränkung auch gemeinsam für A- und B- / J-Lizenzfahrer ausgeschrieben werden. Ebenso können Klassen für B- / J- und C- Lizenzfahrer kombiniert ausgeschrieben werden. In Anlehnung an diese Regelung können in den im Grundsatz für B-Lizenzfahrer ausgeschriebenen Klassen eingeschränkt auch A-Lizenzfahrer zugelassen werden. Form, Größe, Anzahl und Anbringung der Startnummernschilder und deren Beschriftung müssen den Technischen Bestimmungen des DMSB entsprechen.

3. Nennungen

Bei jeder Veranstaltung darf ein Fahrer Nennungen nur für bis zu zwei Klassen abgeben. In den Klassen 50, 65, 85 und 125 ist ein Doppelstart nur dann gestattet, wenn die Rennen der betreffenden Klassen an zwei verschiedenen Tagen durchgeführt werden. Bei Nennungen von Minderjährigen ist die Unterschrift des/ der gesetzl. Vertreter(s) sowie seine/ihre Anwesenheit oder die Anwesenheit eines volljährigen, bevollmächtigten Vertreters erforderlich. Soweit dem Fahrer vom DMSB eine Dauerstartnummer zugeteilt wurde, so ist diese ebenfalls anzugeben. Die Höhe des Nenngeldes ist aus der Ausschreibung zu entnehmen. Das Nenngeld muss zeitgleich mit der Nennung an den Promotor / Veranstalter überwiesen werden. Wird oder wurde das Nenngeld nicht zeitgleich mit der Nennung entrichtet, kann vom Promotor / Veranstalter ein Nenngeldaufschlag von 15,00 € erhoben werden. Nennungsschluss ist 14 Tage vor der Veranstaltung. Dem Promotor / Veranstalter ist es freigestellt, Nachnennungen anzunehmen, wenn diese ohne organisatorische Probleme berücksichtigt werden können. In diesem Fall kann unabhängig von einem evtl. zu zahlenden Nenngeld eine Bearbeitungsgebühr von 15,00 € erhoben werden. Der Promotor / Veranstalter ist berechtigt, ggf. die Teilnehmerzahl zu beschränken bzw. Nennungen mit Angabe von Gründen abzulehnen. Der Promotor / Veranstalter bestätigt nach Nennungsschluss die eingegangenen Nennungen und entscheidet in diesem Zusammenhang über deren Annahme oder Ablehnung. Nach Nennschluss veröffentlicht der Promotor / Veranstalter eine Liste mit den genannten und zugelassenen Teilnehmern der jeweiligen Klasse. Fahrer können vom Bewerber bis zur Dokumentenabnahme, Beifahrer vom Bewerber oder Fahrer bis zum Beginn des Zeittrainings ausgetauscht werden. Fahrer/Beifahrer, deren Nennung vom Promotor / Veranstalter zuvor abgelehnt worden war, sind von dieser Regelung ausgeschlossen. Bewerber können generell nicht ausgetauscht werden. Unabhängig von den Pflichten des Promotors / Veranstalters gegenüber den Bewerbern, hat jeder Teilnehmer Anspruch auf eine Fahrerkarte (in der Seitenwagen- Klasse zwei Fahrerkarten), zwei Helferkarten und eine Gastkarte (in der Seitenwagen-Klasse zwei Gastkarten).

4. Technische Bestimmungen

Jeder Fahrer kann der Techn. Abnahme pro Klasse, für die er eine Nennung abgegeben hat, 2 Motorräder vorführen. Wenn er nur ein Motorrad vorführt, kann er sich bis spätestens 30 Minuten vor dem letzten Lauf, an dem er teilnimmt, beim Obmann der Technischen Abnahme melden und ein zweites Motorrad abnehmen lassen. Nur diese unter seinem Namen und seiner Startnummer abgenommenen Motorräder kann er sowohl im Training als auch bei den verschiedenen Läufen (Vorlauf, Halbfinale, Wertungslauf) wahlweise und unter Umständen wechselnd einsetzen. Eine Entscheidung darüber, welches Motorrad ein Fahrer in einem der Läufe einsetzen will, muss er jedoch jeweils vor dem Start, d. h. vor dem Einbringen des Motorrades in die Wartezone treffen. Ein späterer Motorradtausch für den bevorstehenden Lauf ist, ausgenommen vor dem Restart eines nicht aufgrund eines Fehlstarts abgebrochenen Laufes, nicht gestattet. Im Rahmen der technischen Abnahme kann jedes Motorrad einer Geräuschkontrolle unterzogen werden. Nach jedem Training/Lauf werden eventuell auffällige Maschinen nachgemessen, siehe auch orangener Teil Artikel 79.16. Die Geräuschkontrolle erfolgt entsprechend den Techn. Bestimmungen des DMSB für Motocross, zulässig sind *max. 113 dB(A)* für 2/4-Takt Motorräder. Bei Verlust oder Beschädigung der Auspuffanlage ist der Fahrer verpflichtet, diese innerhalb von 2 Runden nach Auftreten des Schadens in der Reparaturzone zu ersetzen bzw. zu reparieren. Erfolgt dies nicht, muss an dem Motorrad, nach Überfahren der Ziellinie, im schadhaften Zustand eine Geräuschmessung durchgeführt werden. Unabhängig davon können alle Motorräder nach jedem Lauf überprüft werden. Bei Überschreitung des max. Geräuschwertes um mehr als 2 dB(A) wird der Fahrer mit der Strafe einer Rückversetzung von 10 Plätzen belegt.

5. Fahrerausrüstung

Ein industriell hergestellter Brust- und Rückenschutz, der in seiner Ausführung nicht verändert werden darf, ist vorgeschrieben. Handschuhe und Schutzbrillen müssen beim Start eines jeden Trainings, Rennens und bei der Besichtigungsrunde getragen werden. Es dürfen nur unversehrte Schutzhelme eingesetzt werden. Helmkameras sowie Halterungen für Helmkameras sind verboten. Jeder Fahrer ist für seine Schutzausrüstung und das Einhalten der Vorschriften selbst verantwortlich.

6. Dokumenten- und Technische Abnahme

Bei der Abnahme, die aus Dokumenten- und Technischer Abnahme besteht, müssen die Fahrer/Beifahrer anwesend sein.
Bei der Dokumentenabnahme sind vorzulegen:
1. Gültige Fahrer-/Beifahrer-Lizenz, bzw. Bewerber- Lizenz.
2. Startgenehmigung bzw. Dauerstartgenehmigung der jeweiligen FMN für Lizenznehmer anderer Föderationen.

Jedes Motorrad muss der Techn. Abnahme in technisch einwandfreiem und gereinigtem Zustand vorgeführt werden. Eine Wiederholungsabnahme kann jederzeit verfügt werden. Bei der Techn. Abnahme ist der Rahmen der Motorräder von den Techn. Kommissaren mittels Plombe/ Siegel zu kennzeichnen. Der Rennleiter/Race Director ist berechtigt, von jedem Fahrer zu jedem Zeitpunkt eine ärztliche Untersuchung beim LRA zu verlangen. Bei ungünstigem ärztlichem Befund kann der Fahrer vom Wettbewerb ausgeschlossen werden.

7. Durchführung der Veranstaltung

7.1 Training

Das Training für die Fahrer der verschiedenen Klassen und/oder Gruppen muss mindestens 1 Stunde vor dem Start zu ihrem ersten Lauf (gemäß Ausschreibung = Vor-, Halbfinal- oder Wertungslauf) beendet sein. Soweit das freie Training einer Klasse in mehreren Trainingsabschnitten durchgeführt wird, so muss zwischen diesen Trainingsabschnitten eine Pause von mind. 30 Min. liegen. Eine Pause von mind. 1 Stunde ist zwischen dem freien Training und dem Zeittraining einer Klasse vorgeschrieben. Der Start der Fahrer zum Training erfolgt generell in Einzelstarts In allen Freien- und Zeittrainingsabschnitten ergeben sich die maximal zulässigen Starterzahlen aus der Angabe in der Streckenlizenz. Übersteigt die Teilnehmerzahl die nach den vorstehenden Festlegungen zulässige Starterzahl, so ist das Fahrerfeld in zahlenmäßig weitgehend gleichmäßig besetzte Trainingsgruppen einzuteilen. Die nachstehend vorgeschriebene Mindesttrainingszeit gilt dann für jede einzelne Trainingsgruppe. Die Aufteilung des Fahrerfeldes in Trainingsgruppen erfolgt durch Auslosung bzw., durch Zusammenfassung der Fahrer unter Berücksichtigung der bereits vorgenommenen Vorlauf-Einteilung. Ist eine Auslosung erforderlich, so wird diese vom Rennleiter/Race Director unter Aufsicht der Sportkommissare vor Beginn des 1. Trainings der betr. Klasse vorgenommen, auch wenn die Abnahme noch nicht beendet ist. Nach der Auslosung noch zur Abnahme erscheinende Fahrer werden in der Reihenfolge ihres Erscheinens den ausgelosten Gruppen zugeteilt. Fahrer, bzw. in der Seitenwagen-Klasse Teams, die innerhalb des freien Trainings und/oder Zeittrainings nicht insgesamt mindestens 3 von der Zeitnahme registrierte Runden absolviert haben, werden in keinem Fall zu einem Lauf (Vor-, Halbfinal- oder Wertungslauf) zugelassen. Wurde bei einer 2-Tage-Veranstaltung das gesamte Training und/oder ein Teil der Läufe (Vor-, Halbfinal- oder Wertungsläufe) einer Klasse bereits am 1. Veranstaltungstag absolviert, so ist der Veranstalter zur Durchführung eines Warm-ups von mindestens 10 Minuten für diese Klasse verpflichtet. An diesem oder auch an einem zusätzlich ausgeschriebenen freien Training am 2. Veranstaltungstag sind auch die Reservefahrer teilnahmeberechtigt. Im Zeittraining wird jede gefahrene Runde gezeitet. Die Teilnahme am Training ohne Zeitnahme ist freigestellt.

7.2 Starttraining

Wenn die Startrunde nicht identisch ist mit der normalen Streckenführung, muss ein Starttraining von je 5 Minuten pro Klasse/Gruppe durchgeführt werden. Andernfalls sollte ein Starttraining durchgeführt werden. In den Seitenwagenklassen muss ein evtl. Starttraining immer am Ende des jeweiligen Zeittrainings durchgeführt werden.

7.3 Überprüfung der Motorräder

Das Fahrerlager gilt als Parc Fermé. Alle beim Training eingesetzten Motorräder müssen für evtl. technische Überprüfungen nach Abschluss einer Trainingsperiode zur Verfügung stehen. Bis zum

Ablauf der für die entsprechende Trainingsperiode geltenden Protestfrist dürfen sie nur mit Zustimmung des Rennleiters/Race Directors aus dem Fahrerlager entfernt werden.

8. Rennen, Qualifikation, Distanzen und Wertung

Für die Durchführung, Qualifikation und Wertung sind die nachstehend aufgeführten unterschiedlichen Arten zulässig. Die Auswahl des Durchführungsmodus ergibt sich aus der nach dem Nennschluss feststehen Starterzahl. Soweit bei einer Durchführungsart Vorläufe bzw. Halbfinalläufe in einer Klasse vorgesehen sind, müssen diese jeweils zeitlich unmittelbar aufeinander folgend zur Durchführung kommen, d. h. Läufe anderer Klassen dürfen nur vor oder nach den Vorläufen bzw. vor oder nach den Halbfinalläufen durchgeführt werden. Zwischen den Läufen (Vor-, Halbfinale oder Wertungslauf bzw. Wertungsläufen), an denen ein und derselbe Fahrer teilnimmt, muss eine Pause von mindestens 60 Minuten liegen. Bei Prädikats- Wettbewerben sind die evtl. in den Prädikatsbestimmungen festgelegten weitergehenden Regelungen zu beachten.

8.1 Jugendwettbewerbe

siehe DMSB Handbuch Roter Teil dmsj – Deutsche Jugend Motocross Meisterschaft

8.2 Vorstart /Wartezone

Bei allen Läufen müssen die zum Einsatz kommenden Motorräder der startberechtigten Fahrer (inkl. Reservefahrer) bis spätestens 10 Minuten vor dem Start – maßgebend ist der vom Veranstalter veröffentlichte bzw. bekannt gegebene Zeitplan – im Vorstartraum/ Wartezone abgestellt werden. Jede Verspätung führt zur Nichtzulassung des betr. Fahrers in dem betr. Lauf. Er wird dann ggf. durch einen Reservefahrer ersetzt.

8.3 Besichtigungsrunde

Vor Beginn eines Laufes ist eine Besichtigungsrunde durchzuführen. *Die Besichtigungsrunde ist in den Klassen 50 / 65 / 85 / 125 verpflichtend. Für alle anderen Klassen ist die Teilnahme freigestellt.* Bei extremer Witterung kann auf Entscheidung des Rennleiters/Race Directors von der Besichtigungsrunde abgesehen werden. Ablauf: 10 min vor dem Start: Die Ausfahrt von der Wartezone zur Strecke ist geöffnet, die Fahrer dürfen die Besichtigungsrunde beginnen. 8 min vor dem Start: Die Ausfahrt von der Wartezone zur Strecke ist geschlossen, es darf keine Besichtigungsrunde mehr begonnen werden. 4 min vor dem Start: Die Einfahrt von der Strecke zur Wartezone ist geschlossen. Alle Fahrer sollten die Besichtigungsrunde beendet haben. Fahrer, die aufgrund von technischen Problemen oder aus anderen Gründen nicht rechtzeitig zurück in der Wartezone sind, werden nicht zum Start zugelassen. 3 min vor dem Start: Beginn der Startaufstellung. Der Einsatz der Reservefahrer kann bis zur Beendigung der Startaufstellung erfolgen.

8.4 Startbereich

Niemand außer den Fahrern, Sportwarten und Fotografen ist im Bereich der Startanlage zugelassen. Fahrer dürfen sich ausschließlich hinter dem Startgatter aufhalten. Sie dürfen dort den Bereich ihres Startplatzes nachbessern sofern keine Werkzeuge, und/oder Flüssigkeiten verwendet oder fremde Hilfe in Anspruch genommen wird. Eine Veränderung des Bereiches vor dem Startgatter ist nicht gestattet. Nach Eintreffen an der Startlinie und Wahl eines Startplatzes ist ein späterer Wechsel des Startplatzes ausgeschlossen. Bei Nichtbeachtung dieser Regel werden dem Fahrer 30 Sekunden zu seiner Gesamtfahrzeit hinzugerechnet.

8.5 Start

Der Start erfolgt mit laufendem Motor. Die Motorräder müssen zentriert hinter dem Startgatter stehen (mittig und im 90°-Winkel). Fahrer dürfen nicht seitlich versetzt starten. Mit Zeigen der >15 Sekunden<-Tafel müssen die Motorräder startbereit am Startgatter stehen und dürfen bis zum Fallen des Startgatters nur noch innerhalb des eingenommenen Startplatzes bewegt werden. Die hintere Begrenzung des Startplatzes ist die Barriere (Balken). Bei Nichtbeachtung dieser Regel werden dem Fahrer 30 Sekunden zu seiner Gesamtfahrzeit hinzugerechnet. Mit dem Beginn der Startaufstellung bis zum Zeitpunkt, zu dem alle Fahrer ihren Startplatz eingenommen haben, zeigt der Starter den Fahrern

zum Zeichen, dass sie seiner Kontrolle unterstehen, die grüne Flagge. Sollte der Start aus 2 Reihen erfolgen, wird die Aufstellung der 2. Reihe erst begonnen, wenn die erste Reihe vollständig gefüllt ist. Wenn alle Fahrer an der Startlinie stehen, zieht der Starter die grüne Flagge ein und zeigt den Fahrern für volle 15 Sekunden die >15 Sekunden<- Tafel". Nach Ablauf der 15 Sekunden zeigt er die >5 Sekunden<-Tafel. Nach dem Zeigen dieser Tafel wird das Startgatter frühestens nach 5 aber spätestens nach 10 Sekunden ausgelöst, ohne dass der Starter die >5 Sekunden<-Tafel" einzieht.

8.6 Starthilfe

Ausschließlich nach erfolgtem Start des übrigen Feldes dürfen Fahrer von einem Helfer technische Hilfe erhalten. Die Fahrer aller Klassen dürfen zum Start einen Klotz o.ä. zur Abstützung (Stehhilfe) benutzen, sofern der Start nur aus einer Reihe erfolgt.
Ausnahme Klasse Damen: In der Klasse Damen darf beim Start ein Klotz o.ä. zur Abstützung (Stehhilfe) benutzt werden, auch wenn eine zweite Startreihe vorhanden ist. Benutzt eine Teilnehmerin der Klasse Damen in der ersten Startreihe einen Klotz o.ä. zur Abstützung (Stehhilfe), darf der unmittelbar dahinter liegende Startplatz der zweiten Startreihe nicht belegt werden.

8.7 Fehlstart

Bei einem Fehlstart wird vom Rennleiter/Race Director oder einem von ihm Beauftragten durch Schwenken der roten Flagge angezeigt, dass das Rennen gestoppt ist. Die Fahrer kehren in diesem Fall unmittelbar in den vom Rennleiter/Race Director oder einem Beauftragten zugewiesenen Bereich zurück und der Start wird wiederholt.

8.8 Solo & Quad 2 oder 3 Wertungsläufe nach Zeit + 2 Runden

Qualifikation und Startaufstellung ergibt sich aus den im Zeittraining erzielten Zeiten. Der zeitschnellste Fahrer erhält den günstigsten Startplatz, usw. Die beiden zeitschnellsten, nicht qualifizierten Fahrer sind Reservefahrer. Sie dürfen nur nach besonderer Aufforderung zum Startplatz vorziehen und nehmen im Fall ihres Einsatzes den oder die beiden letzten Startplätze ein. Wurde das Zeittraining in zwei Trainingsgruppen durchgeführt, erfolgt die Startplatzverteilung unter Berücksichtigung der Platzierung des Fahrers bzw. Teams in diesen Trainingsgruppen in ständigem Wechsel, beginnend mit dem absolut zeitschnellsten Fahrer. Unter Beibehaltung des sich aus vorstehender Festlegung ergebenden Wechsels sind in diesem Fall die jeweils zeitschnellsten nicht qualifizierten Fahrer jeder Trainingsgruppe 1. bzw. 2. Reservefahrer. Die für die Preisgeld-/Punktgeld-Auszahlung maßgeblichen Platzierungen werden unabhängig von den festgelegten Wertungseinschränkungen auf folgender Basis festgelegt und im Ergebnis entsprechend ausgewiesen. 1. Alle Fahrer entsprechend ihrer Platzierung. 2. Ausgeschiedene Fahrer unter Berücksichtigung der von ihnen absolvierten Rundenzahl. Bei gleicher Rundenzahl entscheidet über die Einstufung dieser Fahrer die Reihenfolge ihrer letzten gewerteten Zieldurchfahrt.
Für die Erstellung der Gesamtwertung erhalten die 20 erstplatzierten Fahrer jedes Laufes Punkte in folgender Reihenfolge: 25 – 22 – 20 – 18 – 16 – 15 – 14 – 13 – 12 – 11 – 10 – 9 – 8 – 7 – 6 – 5 – 4 – 3 – 2 – 1 Die Gesamtwertung wird durch Addition der vorgenannten Punkte erstellt. Der Fahrer mit der höchsten Gesamtpunktzahl aus allen ausgeschriebenen Läufen ist Gesamtsieger seiner Klasse. Bei Gleichheit der Gesamtpunktzahl entscheidet die bessere Platzierung im letzten Lauf.

8.9 Solo & Quad 2 Halbfinale und nachfolgend 1 Wertungslauf nach Zeit + 2 Runden

Startberechtigt in den Halbfinalläufen ist die doppelte Anzahl der in der Veranstaltungsausschreibung angegebenen Höchststarterzahl. Qualifikation und Startaufstellung für die zwei Halbfinalläufe ergeben sich aus den Ergebnissen des Zeittrainings. Die Startplatzverteilung erfolgt unter Berücksichtigung der Platzierung der Fahrer in den beiden Trainingsgruppen. Die qualifizierten Fahrer der Trainingsgruppe A belegen die Startplätze in Halbfinale 1, die qualifizierten Fahrer der Trainingsgruppe B belegen die Startplätze im Halbfinale 2. Die zwei zeitschnellsten, nicht für das Halbfinale qualifizierten Fahrer jeder Trainingsgruppe, sind Reservefahrer. Sie dürfen nur nach besonderer Aufforderung zum Startplatz vorziehen und nehmen im Fall ihres Einsatzes den oder die beiden letzten Startplätze ein. Die Qualifikation und Startaufstellung für den Lauf ergeben sich aus den Ergebnissen der Halbfinalläufe, wobei sich aus jedem der beiden Halbfinale 50% der Fahrer qualifizieren. Der zeitschnellste Sieger eines Halbfinales erhält den günstigsten Startplatz, der Sieger des anderen Halbfinales den zweitbesten usw., in ständigem Wechsel unter Berücksichtigung der Platzierung in einem der Halbfinale bis zur

Höchststarterzahl. Unter Beibehaltung des sich aus vorstehender Festlegung ergebenden Wechsels sind die jeweils bestplatzierten nicht qualifizierten Fahrer jedes Halbfinales 1. bzw. 2. Reservefahrer. Sie dürfen nur nach besonderer Aufforderung zum Startplatz vorziehen und nehmen im Fall ihres Einsatzes den oder die beiden letzten Startplätze ein. Dem Veranstalter ist es freigestellt, Fahrer, die sich in den Halbfinalläufen nicht für den Lauf qualifiziert haben, in einem Sonderlauf mit eigener Wertung starten zu lassen. Für die Erstellung der Gesamtwertung erhalten die 20 erstplatzierten Fahrer des Laufes Punkte in folgender Reihenfolge: 25 – 22 – 20 – 18 – 16 – 15 – 14 – 13 – 12 – 11 – 10 – 9 – 8 – 7 – 6 – 5 – 4 – 3 – 2 – 1

8.10 Solo & Quad Vorläufe, 2 Halbfinalläufe und 1 nachfolgender Wertungslauf

Die notwendige Zahl der Vorläufe ergibt sich aus der Gesamtzahl der bestätigten Nennungen, unter Beachtung der Höchststarterzahl pro Lauf. Die sich evtl. ergebende Zahl von freien Startplätzen ist weitgehend gleichmäßig auf die verschiedenen Vorläufe zu verteilen. Die Startaufstellung der Vorläufe wird durch Auslosung des Vorlaufes bei der Dokumentenabnahme ermittelt; der zuerst für einen der Vorläufe ausgeloste Fahrer erhält den günstigsten Startplatz in diesem Vorlauf, usw. Die Auslosung ist – entsprechend der Anzahl der Vorläufe und der Höchststarterzahl – vorzubereiten und bei der Dokumentenabnahme durchzuführen. Die Dokumentenabnahme ist vom Fahrer selbst zu erledigen. Startberechtigt in den Halbfinalläufen ist die Anzahl von Fahrern, die – multipliziert mit der Anzahl der Vorläufe – die doppelte Höchststarterzahl ergibt. Der Einsatz von Reservefahrern in den Vor- bzw. Halbfinalläufen entfällt. Die Startaufstellung der Halbfinalläufe ergibt sich aus den Ergebnissen der Vorläufe z. B. wie folgt:

8.11 Solo & Quad Bei 3 Vorläufen

Die Teilnehmer am Halbfinallauf 1 ergeben sich aus den Vorläufen 1 und 2. Aus dem Vorlauf 2 kommen jedoch neben dem Sieger nur die Platzierten mit ungeraden Platzziffern (3, 5 usw.) in diesen Halbfinallauf. Die Teilnehmer am Halbfinallauf 2 ergeben sich aus den Vorläufen 2 und 3. Aus dem Vorlauf 2 kommen jedoch nur die Platzierten mit geraden Platzziffern (2, 4 usw.) in diesen Halbfinallauf. Halbfinallauf 1 Halbfinallauf 2 Sieger Vorlauf 1 Sieger Vorlauf 3 Sieger Vorlauf 2 2. Vorlauf 2 2. Vorlauf 1 2. Vorlauf 3 3. Vorlauf 1 3. Vorlauf 3 3. Vorlauf 2 4. Vorlauf 2 4. Vorlauf 1 4. Vorlauf 3 usw. unter Berücksichtigung der aufsteigenden Platzierung in den Vorläufen bis zur Höchststarterzahl.

8.12 Seitenwagen 2 Wertungsläufe nach Zeit + 2 Runden

Qualifikation und Startaufstellung ergibt sich aus den im Zeittraining erzielten Zeiten. Der zeitschnellste Fahrer erhält den günstigsten Startplatz, usw. Die beiden zeitschnellsten, nicht qualifizierten Fahrer sind Reservefahrer. Sie dürfen nur nach besonderer Aufforderung zum Startplatz vorziehen und nehmen im Fall ihres Einsatzes den oder die beiden letzten Startplätze ein. Wurde das Zeittraining in zwei Trainingsgruppen durchgeführt, erfolgt die Startplatzverteilung unter Berücksichtigung der Platzierung des Fahrers bzw. Teams in diesen Trainingsgruppen in ständigem Wechsel, beginnend mit dem absolut zeitschnellsten Fahrer. Unter Beibehaltung des sich aus vorstehender Festlegung ergebenden Wechsels sind in diesem Fall die jeweils zeitschnellsten nicht qualifizierten Fahrer jeder Trainingsgruppe 1. bzw. 2. Reservefahrer. Die für die Preisgeld-/Punktgeld-Auszahlung maßgeblichen Platzierungen werden unabhängig von den festgelegten Wertungseinschränkungen auf folgender Basis festgelegt und im Ergebnis entsprechend ausgewiesen. 1. Alle Fahrer entsprechend ihrer Platzierung. 2. Ausgeschiedene Fahrer unter Berücksichtigung der von ihnen absolvierten Rundenzahl. Bei gleicher Rundenzahl entscheidet über die Einstufung dieser Fahrer die Reihenfolge ihrer letzten gewerteten Zieldurchfahrt. Für die Erstellung der Gesamtwertung erhalten die 20 erstplatzierten Fahrer jedes Wertungslaufes Punkte in folgender Reihenfolge: 25 – 22 – 20 – 18 – 16 – 15 – 14 – 13 – 12 – 11 – 10 – 9 – 8 – 7 – 6 – 5 – 4 – 3 – 2 – 1 Die Gesamtwertung wird durch Addition der vorgenannten Punkte erstellt. Der Fahrer mit der höchsten Gesamtpunktzahl aus allen ausgeschriebenen Läufen ist Gesamtsieger seiner Klasse. Bei Gleichheit der Gesamtpunktzahl entscheidet die bessere Platzierung im letzten Lauf.

8.13 Seitenwagen bei 3 Wertungsläufen nach Zeit + 2 Runden

Qualifikation und Startaufstellung ergibt sich aus den im Zeittraining erzielten Zeiten. Bei Durchführung in 3 Wertungsläufen qualifizieren sich Platz 1 – 15 jeder Zeittrainingsgruppe. Reservefahrer sind die Platzierung 16 aus jeder Zeittrainingsgruppe. Die Reservefahrer kommen in folgender Reihenfolge zum Einsatz: z.B. 1. Reservefahrer Platz 16 der Gruppe A, 2. Reservefahrer Platz 16 der Gruppe B. 3. Reservefahrer Platz 16 der Gruppe C. Der Reservefahrer der erst genannten Gruppe hat immer Vorrang. Bei der Durchführung in 3 Wertungsläufen finden die Wertungsläufe in folgender Reihenfolge der ausgelosten Zeittrainingsgruppen statt. 1. Wertungslauf: Gruppe A – Gruppe B 2. Wertungslauf: Gruppe B – Gruppe C 3. Wertungslauf: Gruppe C – Gruppe A

8.14 Abbruch bzw. Zeit- oder Distanzkürzung oder Streichung eines Laufes

Sollte der Abbruch eines Laufes unumgänglich sein, wird an der Ziellinie, und nur dort, vom Rennleiter/Race Director oder einem von ihm Beauftragten die rote Flagge gezeigt. Wird dieses Signal gezeigt, müssen die Fahrer nach Passieren der Ziellinie, sofort das Rennen abbrechen aber noch so lange zügig weiterfahren bis sie das Schild „Ende der Zielzone“ erreicht haben. Danach kann der das Tempo verringert werden. Plötzliches Abbremsen oder Anhalten ist in diesem Bereich zwischen Ziellinie und dem Schild „Ende der Zielzone“ nicht gestattet, es sei denn es wird durch einen Sportwart angeordnet. Die Fahrer müssen entsprechend den Anweisungen des Rennleiters/Race Directors in das Fahrerlager (ausgenommen bei einem Fehlstart) zurückkehren. Gelbe Flaggen bzw. Weiße Flaggen mit diagonalem rotem Kreuz werden bei Abbruch mit der roten Flagge nur an der/den Gefahrenstellen gezeigt! Die Entscheidung, einen Lauf abzubrechen, kann nur der Rennleiter/Race Director treffen.

8.15 Bei einem Vor-, Halbfinallauf bzw. Wertungslauf

Muss bei einer Veranstaltung ein Lauf gekürzt oder vorzeitig abgebrochen werden, so wird der Lauf nur gewertet, wenn zum Zeitpunkt des Abbruches mindestens 50% der ursprünglich festgelegten Laufzeit abgelaufen war. Bei einem Abbruch nach Ablauf von 50% ist das Ergebnis entsprechend den für die volle Laufzeit geltenden Festlegungen zu erstellen. Zugrunde gelegt werden dann jedoch die Platzierungen der Fahrer am Ende der dem Abbruch vorangegangenen Runde. Wird ein solcher Lauf zu einem früheren Zeitpunkt abgebrochen, so wird er für null und nichtig erklärt und sollte, wenn möglich, neu gestartet werden. Der Restart erfolgt – ausgenommen bei Abbruch aufgrund eines Fehlstarts – frühestens 30 Minuten nach Abbruch. Der genaue Zeitpunkt ist bekannt zu geben. Ist ein Restart nicht möglich, so wird der betr. Lauf ersatzlos gestrichen. Sollte es sich bei dem Abbruch um einen Lauf handeln, gilt folgende Regelung: In einem solchen Fall regelt sich Wertung sowie Preis bzw. Punktgeldzahlung für diesen Lauf wie folgt: Bei Abbruch vor Ablauf von 50% der Laufzeit wird der Lauf für null und nichtig erklärt. Eine Wertung entfällt. Ist ein Preis-/Punktgeld ausgeschrieben, erhalten alle für diesen Lauf qualifizierten Fahrer, unabhängig von den vorstehenden Festlegungen, eine einheitliche Teilnehmerpauschale von mindestens 12,50 €. Bei Abbruch nach Ablauf von 50% der Laufzeit werden 50% der Laufpunkte vergeben und mindestens 50% des Preis-/ Punktgeldes ausgezahlt. Bei Prädikatwettbewerben sind auch hier vorrangig die in den Prädikatsbestimmungen festgelegten Regelungen zu beachten. Im Falle eines Abbruchs eines Laufes aufgrund eines Fehlstarts kehren die Fahrer den Anweisungen der Offiziellen folgend sofort in den Vorstartraum zurück. Der Lauf wird dann kurzfristig neu gestartet. Bei Kürzung eines Vorlaufes oder eines Halbfinallaufes sollte diese Kürzung, wenn noch möglich, auf alle vergleichbaren Läufe dieser Klasse ausgedehnt werden, um eine weitgehend einheitliche Durchführung sicherzustellen und eine Benachteiligung anderer Fahrer zu vermeiden. Zeitkürzungen müssen in jedem Fall vor dem Start des entsprechenden Laufes bekannt gegeben werden. Bei Ausfall oder Streichung eines solchen Laufes ist dessen vorgesehene Startaufstellung gleichzeitig als fiktives Ergebnis anzusehen, das für die Qualifikation und Startaufstellung nachfolgender Läufe (Halbfinalläufe und/oder Wertungsläufe) herangezogen wird. Fahrer, die einen Abbruch provozieren, können vom Wiederholungslauf ausgeschlossen oder bei der nachfolgenden Startaufstellung auf den letzten Platz gesetzt werden. Zeitkürzungen müssen vor dem Start eines Laufes bekannt gegeben werden und bedürfen der Zustimmung der Sportkommissare. Diese Kürzungen haben keinen Einfluss auf die Wertung bzw. Preisgeldauszahlung, wenn mind. 50% der ursprünglichen Laufzeit erreicht werden.

8.16 Ende des Laufes und Parc Fermé sowie Wertung und Ergebniserstellung

Mit dem Zeigen der schwarz-weiß-karierten Flagge bei Überfahren der Ziellinie ist der jeweilige Lauf beendet. Die Fahrer müssen aber noch so lange zügig weiterfahren bis sie das Schild „Ende der Zielzone“ erreicht haben. Danach kann das Tempo verringert werden. Plötzliches Abbremsen oder Anhalten ist in diesem Bereich zwischen Ziellinie und dem Schild „Ende der Zielzone“ nicht gestattet, es sei denn es wird durch einen Sportwart angeordnet. Anzeigepflicht für das bevorstehende Ende eines Laufes besteht für die letzten 2 Runden. Sieger ist der Fahrer mit der kürzesten Fahrzeit. Alle nachfolgenden Fahrer werden ohne Rücksicht auf die von ihnen zurückgelegte Rundenzahl abgewunken. Die Zeit für den jeweiligen Fahrer wird in dem Moment genommen (registriert), wenn der vorderste Teil seines Motorrades die Ziellinie überquert. Jeder gestartete Fahrer wird, unabhängig davon wieviel Runden er zurückgelegt hat, gewertet. Als gestartet gilt, wer das Startgatter mit Motorkraft überfahren hat. Das Rennen gilt spätestens 5 Minuten nach der Zieldurchfahrt des Erstplatzierten als beendet. Nach dem Passieren des Zieles hat jeder Fahrer in das Fahrerlager bzw. in den Parc Fermé einzufahren. Der Rennleiter/Race Director hat das Recht, nach Beendigung der Rennen jedes Motorrad einer Schlusskontrolle zu unterziehen. Fahrer, die eine solche Prüfung verweigern oder ihr Motorrad einer Kontrolle entziehen, werden von der Wertung ausgeschlossen. Die Motorräder der 3 erstplatzierten Fahrer des letzten Laufes ihrer Klasse sind im Parc Fermé abzustellen und verbleiben dort bis zum Ablauf der Protestfrist. Die Freigabe erfolgt nur durch den Rennleiter/Race Director. Alle anderen Motorräder, die den letzten Lauf in Wertung beendet haben, verbleiben bis zum Ende der Protestfrist im Fahrerlager. Während dieser Zeit dürfen auch hier, außer Reinigungsarbeiten, keine Arbeiten an den Motorrädern durchgeführt werden; es gelten die Bestimmungen des Parc Fermé.

8.17 Fahrregeln

Fahrer und ggf. Beifahrer sowie das Motorrad bilden eine Einheit, die während des Trainings und der einzelnen Läufe – ausgenommen, während eines freiwilligen oder unfreiwilligen Stopps – bestehen muss. Die Fahrer dürfen sich im Verlauf des Trainings und der einzelnen Läufe nur innerhalb der Streckenbegrenzung bewegen. Absichtliches Verlassen oder Abkürzen der gekennzeichneten Strecke, – hierzu zählt auch das Einfahren während des Rennens in das Fahrerlager und/oder das Durchfahren der Reparaturzone, ohne anzuhalten – sowie absichtliche Behinderung eines anderen Teilnehmers, haben in jedem Fall den Ausschluss aus der Wertung zur Folge. Falls ein Fahrer unabsichtlich die Strecke verlässt, muss er, um das Rennen wiederaufzunehmen, ohne fremde Hilfe sowie ohne Gefährdung und Benachteiligung Dritter, mit verminderter Geschwindigkeit wieder an dem in Fahrtrichtung liegenden nächstmöglichen Punkt auf die Strecke einfahren oder er muss das Rennen aufgeben. Verstöße ziehen die Disqualifikation nach sich. Unter Mitwirkung von max. 2 Helfern dürfen Reparaturen während des Rennens nur in der vom Veranstalter vorgesehenen Reparaturzone vorgenommen werden. Der Austausch aller Teile mit Ausnahme des Rahmens ist gestattet. Das Nachfüllen von Kraftstoff darf nur in der Reparaturzone und bei abgestelltem Motor erfolgen. Fremde Hilfe, ausgenommen solche, die durch Sportwarte aus Sicherheitsgründen gegeben wird, ist verboten und führt zur Disqualifikation. Unsportliches, aggressives oder rücksichtsloses Verhalten von Fahrern oder Teammitgliedern wird bestraft. In der Helferbox/Reparatur- und Wartezone besteht absolutes Rauchverbot. Während des Trainings und Rennens darf rechts und links überholt werden. Funksprechkontakt mit oder zwischen den Fahrern/Beifahrern ist verboten. Während des Trainings und des Rennens ist die Kontaktaufnahme zwischen Team Mitgliedern und Fahrern auf die vom Veranstalter eingerichtete Reparaturzone begrenzt. Die Kontaktaufnahme außerhalb dieser Zone wird als “Fremde Hilfe” angesehen und mit Disqualifikation bestraft. Bei evtl. Ausscheiden muss das Motorrad sofort von der Strecke entfernt werden. Es ist untersagt, ein Motorrad gegen die Fahrtrichtung zu bewegen. Zu keinem Zeitpunkt während des Trainings oder des Rennens dürfen mehr als ein Teilnehmer auf einem Solo-Motorrad/Quad oder mehr als zwei Teilnehmer auf einem Seitenwagen-Gespann die Rennstrecke befahren. Insbesondere ist der Transport eines liegengebliebenen oder verunfallten Teilnehmers in die Box oder ins Fahrerlager generell verboten. Zuwiderhandlungen werden mit Wertungsausschluss der beiden betroffenen Teilnehmer geahndet.

9. Strecke

9.1 Reparaturzone

Entlang der Strecke (möglichst in der Nähe des Startplatzes) muss für die Helfer eine für Zuschauer gesperrte Zone eingerichtet werden, in der sie evtl. Reparaturen an den Motorrädern vornehmen und den Fahrern evtl. notwendige Zeichen geben können. Die eingesetzten Helfer müssen mindestens 12 Jahre alt sein. In dieser Zone besteht Hunde- und Rauchverbot. Diese Zone muss für die Fahrer deutlich erkennbar sein und über eine Ein- und Ausfahrt verfügen.

9.2 Wartezone

In unmittelbarer Nähe des Startplatzes muss eine umzäunte, für Zuschauer gesperrte Wartezone eingerichtet werden, die groß genug und so ausgestattet ist, dass alle an einem Lauf beteiligten Fahrer ihre Motorräder ordnungsgemäß abstellen können.

9.3 Sicherheitsmaßnahmen

Alle Motocross Strecken müssen den zum Zeitpunkt der Abnahme gültigen DMSB-Richtlinien für die Zulassung von Motocross-Strecken entsprechen. Wenn es zur Verhinderung einer starken Staubentwicklung notwendig ist, muss die Strecke zur Sicherstellung eines ordnungsgemäßen und sicheren Rennablaufs in angemessener Zeit vor den einzelnen Rennen/ Läufen gewässert werden. Dies sollte jeweils so rechtzeitig geschehen, dass das Wasser in die Oberfläche einsickern kann und die Bildung von Schlammstellen weitgehend vermieden wird. Um den Fahrern während eines Laufes die erforderlichen Zeichen geben zu können bzw. zur Gewährleistung kurzfristig notwendig werdender Sicherheitsmaßnahmen, muss rund um die Strecke, die in der DMSB-Streckenlizenz vorgeschriebene Anzahl von Flaggen- bzw. Streckenposten eingerichtet werden. Diese Posten müssen klar gekennzeichnet und die Standorte so gewählt sein, dass die gegebenen Zeichen für die Fahrer deutlich erkennbar sind. Die Standorte müssen ein Höchstmaß an Sicherheit bieten und so angelegt sein, dass für die Sportwarte der Streckensicherung ein umfassender Blick auf die Strecke gewährleistet ist.

9.4 Zeitnahme

Die Transponder sind so anzubringen, wie der verantwortliche Sportwart dies für die jeweilige Veranstaltung festgelegt hat. Insbesondere ist darauf zu achten, dass die Befestigung so dauerhaft ist, dass ein Verrutschen während aller Wettbewerbsteile ausgeschlossen ist.

9.5 Fahrerlager

In der Nähe des Start- und Zielplatzes ist mit direktem Zugang zur Startzone das Fahrerlager zu errichten. Im Fahrerlager muss eine Lautsprecheranlage installiert sein, die von der zur Unterrichtung der Zuschauer vorhandenen Beschallungsanlage separat geschaltet und nutzbar sein sollte. In zentraler Lage innerhalb des Fahrerlagers muss eine Anschlagfläche zur Anbringung der notwendigen schriftlichen Informationen an die Fahrer vorhanden sein. Das Fahrerlager unterliegt der Aufsichtspflicht des Veranstalters und gilt als Parc Fermé

10. Flaggen- bzw. Lichtzeichen

Während des Trainings und des Rennens gelten folgende Flaggen- bzw. Lichtzeichen:

Nationalflagge (bzw. Startmaschine)
Start

Gelbe Flagge (stillgehalten) bzw. Gelbes Licht leuchtend
Gefahr, Achtung erhöhte Aufmerksamkeit

Gelbe Flagge (geschwenkt) bzw. Gelbes Licht blinkend
unmittelbare Gefahr, auf Halt vorbereiten, Überholverbot bis hinter die Gefahrenstelle.
Eine signifikante Verringerung der Geschwindigkeit muss sichtbar sein, aus diesem Grund dürfen Sprünge nicht versucht werden.

Strafmaßnahmen laut Strafenkatalog DMSB-Motocross Reglement, Punkt 11.
Bei einer nach Auffassung des Rennleiters/Race Directors und/ oder der Sportkommissare zusätzlichen Behinderung oder maßgeblichen Gefährdung des Strecken- oder Rettungspersonalen oder wiederholter Missachtung bleibt an Stelle der Rückversetzung die Disqualifikation vorbehalten.

Weiße- Flagge mit diagonalem rotem Kreuz (gehalten) bzw. Rot-Weiß blinkendes Licht:
Medizinisches Personal auf der Strecke, Weiterfahrt mit äußerster Vorsicht. Die Fahrer dürfen nicht springen und müssen die Sprünge im Rollen passieren. Überholverbot bis hinter die Unfallstelle.
Strafmaßnahmen laut Strafenkatalog DMSB-Motocross Reglement, Punkt 11.
Bei einer nach Auffassung des Rennleiters/Race Directors und/ oder der Sportkommissare zusätzlichen Behinderung oder maßgeblichen Gefährdung des Strecken- oder Rettungspersonalen oder wiederholter Missachtung bleibt an Stelle der Rückversetzung die Disqualifikation vorbehalten.

Rote Flagge (geschwenkt) bzw. Rot blinkendes Licht
Das Rennen/Training ist abgebrochen, langsam und mit größter Vorsicht und Aufmerksamkeit gemäß den Anweisungen des Rennleiters/Race Directors in das Fahrerlager bzw. in den Vorstartraum (im Falle eines Fehlstarts) zurückkehren.

Blaue Flagge (geschwenkt) bzw. Blau blinkendes Licht
Warnung, Überrundung steht in Kürze bevor.

Schwarze Flagge in Verbindung mit Start- Nr. auf Signaltafel
Halt für den Fahrer mit dieser Nummer bei Start und Ziel

Grüne Flagge bzw. Grün blinkendes Licht
Strecke frei (Flaggenzeichen nur an der Startanlage)

Schwarz-weiß-karierte Flagge
Ende des Laufes Die Flaggengröße sollte mind. 600 x 600 mm betragen

11. DMSB und *dmsj* Motocross Strafenkatalog

Der Strafenkatalog dient als Orientierungshilfe, die Strafen können nach Ermessen der Rennleiter/Sportkommissare und je nach Situation geändert oder angepasst werden. Unabhängig von diesem Strafenkatalog können auch hier nicht explizit aufgeführte Verstöße geahndet werden, dem Rennleiter/den Sportkommissaren stehen alle Sanktionsmöglichkeiten des DMSG zur Verfügung.

Vergehen:	**Strafe:**
Jederzeit während der Veranstaltung:	
Nichtbeachten der geschwenkten gelben und/oder weißen Flagge mit diagonalem rotem Kreuz / erster Verstoß während der Veranstaltung:	Rückversetzung des/der betreffenden Fahrer(s) im Endklassement des jeweiligen Trainings oder Rennens um 2 Positionen
Nichtbeachten der geschwenkten gelben und/oder weißen Flagge mit diagonalem rotem Kreuz / jeder weitere Verstoß während der Veranstaltung:	Rückversetzung des/der betreffenden Fahrer(s) im Endklassement des jeweiligen Trainings oder Rennens um 10 Positionen
Einfahrt in die Boxengasse an der Ausfahrt:	Disqualifikation für das jeweilige Training / Rennen
Einfahrt in die Boxengasse und nicht vollständig zum Stehen gekommen:	Disqualifikation für das jeweilige Training / Rennen
Nichtkonformität des Motorrads oder des Fahrers:	Disqualifikation für das jeweilige Training / Rennen
Funkkommunikation zwischen einem Fahrer und seinem Team / Betreuer:	Disqualifikation für das jeweilige Training / Rennen
Hilfe bei der Überprüfung, dem Neustart oder der Reparatur des Motorrads auf der Strecke (außer in der Boxengasse):	Disqualifikation für das jeweilige Training / Rennen
auf der Strecke Hilfe in Anspruch zu nehmen, es sei denn, dies geschieht aus Sicherheitsgründen durch einen Streckenposten (außer in der Boxengasse):	Disqualifikation für das jeweilige Training / Rennen
Betanken auf der Strecke:	Disqualifikation für das jeweilige Training / Rennen
Anzeigen von Signalen durch Betreuer oder Teammitglieder auf der Strecke (außer Boxengasse):	Disqualifikation für das jeweilige Training / Rennen
Anhalten, um sich mit anderen auf der Strecke zu verständigen (außer in der Boxengasse):	Disqualifikation für das jeweilige Training / Rennen
Nicht bestandene Geräuschmessung:	Rückversetzung des/der betreffenden Fahrer(s) im Endklassement des jeweiligen Trainings oder Rennens um 10 Positionen
Während des Freien- / Zeittrainings / Warm-Up:	
Behinderung oder Beeinträchtigung anderer Fahrer:	Verlust der schnellsten Rundenzeit im jeweiligen Freien Training / Zeittraining / Warm-Up
Die Strecke verlassen und sich einen Vorteil verschaffen:	Verlust der schnellsten Rundenzeit im jeweiligen Freien Training / Zeittraining / Warm-Up
Anhalten auf der Strecke ohne triftigen Grund:	Verlust der schnellsten Rundenzeit im jeweiligen Freien Training / Zeittraining / Warm-Up
Abkürzen der Strecke:	Verlust der schnellsten Rundenzeit im jeweiligen Freien Training / Zeittraining / Warm-Up
Im Vorstartbereich:	
Verspätetes Eintreffen im Vorstartbereich (Frist: 10 Minuten vor dem Start):	Disqualifikation vom jeweiligen Rennen
Rückkehr von der Besichtigungsrunde in den Vorstartbereich nach erfolgtem Start:	Disqualifikation vom jeweiligen Rennen

Während der Besichtigungsrunde:	
Einfahrt in die Boxengasse:	Disqualifikation vom jeweiligen Rennen
Bereitstellung eines Ersatzmotorrades in der Boxengasse:	Disqualifikation vom jeweiligen Rennen
Anhalten irgendwo auf der Strecke zur Durchführung eines Probestarts:	Zeitstrafe von 30 Sekunden
Während der Startvorbereitung:	
Verwendung von Werkzeugen oder Hilfsmitteln zur Vorbereitung des Startplatzes hinter dem Startgitter:	Zeitstrafe von 30 Sekunden
Berühren oder Fallenlassen des Startgatters bei der Präparierung der Startposition:	Zeitstrafe von 30 Sekunden
Bewässerung der Startspuren durch Fahrer und/oder Team / Betreuer:	Zeitstrafe von 30 Sekunden
Betreten des Bereiches vor dem Startgatter:	Zeitstrafe von 30 Sekunden
Wechsel der Position am Startgatter:	Zeitstrafe von 30 Sekunden
Missachtung der Anweisungen eines Offiziellen, nachdem die grüne Flagge gezeigt wurde (Fahrer mit mechanischen Problemen beim Start):	Zeitstrafe von 30 Sekunden
Hilfeleistung, nachdem eine Position hinter dem Startgatter eingenommen wurde und bevor das Startgatter gefallen ist:	Zeitstrafe von 30 Sekunden
Motorradwechsel nach dem Überfahren der hinteren Barriere hinter dem Startgatter:	Disqualifikation vom jeweiligen Rennen
Rückkehr von der Besichtigungsrunde in den Vorstartbereich nach erfolgtem Start:	Disqualifikation vom jeweiligen Rennen
Rückkehr in die Vorstartbereich, nachdem eine Position hinter dem Startgatter eingenommen wurde:	Disqualifikation vom jeweiligen Rennen
Während des Rennens:	
Abkürzen der Strecke:	Disqualifikation vom jeweiligen Rennen
Bereitstellung eines Ersatzmotorrades in der Boxengasse:	Disqualifikation vom jeweiligen Rennen
Verlassen des Streckenverlaufs und Verschaffen eines Vorteils, ohne eine Position zu gewinnen:	Rückversetzung des/der betreffenden Fahrer(s) im Endklassement im jeweiligen Rennen um 1 Position
Nichtbeachten der blauen Flagge:	Bei Vorteilnahme unter gezeigter blauer Flagge, Rückversetzung um die Anzahl der Plätze die dadurch gewonnen wurden.
Verlassen des Streckenverlaufs und Verschaffen eines Vorteils und/oder einer/mehrere Positionen(en):	Rückversetzung des/der betreffenden Fahrer(s) im Endklassement um 1 Position plus die Anzahl der gewonnenen Positionen in dem jeweiligen Rennen
Im Falle eines Neustarts:	
Es gelingt nicht, das Motorrad in die Vorstartbereich zu bringen:	Disqualifikation vom jeweiligen Rennen

DMSB FREESTYLE MOTOCROSS-Reglement *2026*

Stand: *10.11.2025* – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

INHALTSVERZEICHNIS

1. Allgemeines
2. Fahrer
3. Austragungsort
4. Ausstattung
5. Rettungsdienste
6. Sportwarte und Abläufe
7. Motorräder
8. Ausschreibung
9. Nennungen
10. Ablauf der Veranstaltung
11. Fremde Hilfe
12. Besondere Medizinische Untersuchung
13. Offizielle Zeichengebung
14. Ergebnisse
15. Ende einer Veranstaltung
16. Weltranglistenpunkte bei nationalen Veranstaltungen

1. Allgemeines

Internationale und nationale Freestyle Motocross Veranstaltungen dürfen nicht zum gleichen Termin wie Freestyle Motocross Weltmeisterschaftsläufe stattfinden, es sei denn, die FMNR hat die vorherige Genehmigung durch die FIM und dem Promotor erhalten.

1.1 Definition von Freestyle Motocross

Ein Freestyle Motocross Wettbewerb ist ein Einzelwettbewerb für Motorradfahrer, die unter Berücksichtigung von Distanz und Höhe auf künstlichen Hindernissen Luftfiguren und Kunststücke durchführen.

1.2 Wettbewerbe

Es gibt drei Arten von Freestyle Motocross- Wettbewerben:

1. Internationale Freestyle Motocross Veranstaltungen gemäß Sporting Code und dem FIM- Freestyle Reglement.
2. Internationale Freestyle Motocross Veranstaltungen gemäß Sporting Code und dem FIM Freestyle Reglement, die zusammen und in Partnerschaft mit dem Promotor durchgeführt werden. Die Ergebnisse der Fahrer, die an diesen Veranstaltungen teilnehmen, werden für die FIM-Weltrangliste gewertet.
3. Nationale Freestyle Motocross Veranstaltungen gemäß DMSB-Bestimmungen.

2. Fahrer

2.1 Lizenzen

Teilnahme- und wertungsberechtigt sind Fahrer, die im Besitz einer A- oder B-Lizenz des DMSB sind, sowie Fahrer, die im Besitz einer Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation) sind.
Eine Teilnahme mit DMSB-Veranstaltungslizenz ist möglich, wenn der Fahrer die Teilnahme an mehreren Freestyle Wettbewerben oder Showprogrammen nachweisen kann.

2.2 Alter der Fahrer

Das Mindestalter für die Teilnehmer beträgt 15 Jahre *(Stichtagsregelung).*

2.3 Ärztliches Formular

Um zur Teilnahme an einer Veranstaltung zugelassen zu werden, müssen die Fahrer dem Veranstalter gegenüber schriftlich erklären, dass sie zum Zeitpunkt der Veranstaltung keinerlei Erkrankungen oder Verletzungen haben, die eine uneingeschränkte Teilnahme an der Veranstaltung beeinträchtigen könnte.

2.4. Fahrerkleidung

Es liegt in der Verantwortung eines jeden Fahrers, eine Bekleidung auszuwählen, welche angemessenen Schutz bietet. Es wird jedoch dringend empfohlen, Schutzkleidung gemäß den Technischen Bestimmungen für Motocross zu tragen.

2.5. Gefährliche Fahrer, Fahrweise und gefährliches Verhalten

Der Schiedsrichter oder der Rennleiter können zu jeder Zeit während der Veranstaltung einen Fahrer, dessen körperlicher und/oder geistiger Zustand als Gefahrenquelle angesehen wird oder zu einer Gefahrenquelle werden könnte, ausschließen.

3. Austragungsort

3.1 Fahrerlager

Das Fahrerlager bei Freiluft- Veranstaltungen muss den Bestimmungen der Wettbewerbsbestimmungen für Motocross entsprechen. Bei Indoor- Veranstaltungen werden die nachfolgenden Bestimmungen empfohlen:

- Für jeden Fahrer muss ein Platz von mindestens 3m x 3m und zwei Stühle vorgesehen werden. Ein Tisch und ein Abfallbehälter werden empfohlen;
- Es muss so gesichert sein, dass der Zugang auf entsprechend zulässige Personen beschränkt werden kann;
- Es muss ein direkter Zugang zur Wartezone vorhanden sein.
-

3.2 Wartezone

Die Wartezone muss den Bestimmungen des Wettbewerbsreglements für Motocross entsprechen.
Es muss ein Eingang vorhanden sein, der den Bewerbern eine leichte Zu- und Abfahrt zur Strecke ermöglicht. Dieser Eingang muss durch ein Tor in eine Ein- und eine Ausfahrt abgetrennt sein. An dieser Stelle muss ein Sportwart der Streckensicherung die Ein- und Ausfahrt zur Strecke kontrollieren.

3.3 Spezifikation der Strecke

Der für die Strecke zu nutzende Bereich muss auf einer horizontalen Fläche mit festem Untergrund eingerichtet sein.
Die auf der Strecke verwendeten Materialien sollten natürlicher Art sein (Sand, Erde, usw.).
Bei der Vorbereitung der Streckenoberfläche muss auf einen festen Untergrund geachtet werden, der eine gute Traktion ermöglicht.
Die Verwendung von Beton oder einer anderen festen Oberfläche auf der Strecke ist verboten. Die Auffahrten auf die Rampen, sowie der Auslauf des Landehügels, können jedoch aus Beton oder einer anderen festen Oberfläche bestehen (Beispiel: Tunnelbau vom Stadion, auf die Strecke führend) oder Anfahrtsflächen zur Absprungrampe hin mit Gittereinbau.
Die Strecke kann Rampen und künstliche Hindernisse (Beispiel: „Wallrides“ und „Grindbox“) beinhalten.

Absprünge müssen eine Höhe von 2,50 bis 3,20 m aufweisen. Landehügel müssen 4,00 m hoch sein. Der Table auf dem Landehügel muss mindestens 1,50m x 2,50m groß sein. Die Sprungdistanz (Ende Absprungrampe bis Ende Table) ist abhängig von der verwendeten Rampe und liegt zwischen 10 bis 28m. Generell ist die Sprungdistanz von den verwendeten Rampen abhängig. Je kleiner der Radius der Rampe, des so kürzer ist die Sprungdistanz. Die lichte Höhe über einer Sprungzone muss mindestens 14,00 m betragen. Nach dem Sprung muss eine Auslaufzone mit einer Länge von mindestens 10m vorhanden sein, optimal sind 20 m.
Der Anlauf bis zu den Rampen ist abhängig von den verwendeten Rampen. Generell sollte ein Anlauf von mindestens 20m vorhanden sein bzw. muss der Anlauf so gewählt werden, dass der Fahrer ausreichend Geschwindigkeit erreichen kann, um die Distanz zu springen.
Hindernisse (Mauern, usw.) am Ende der Auslaufzone sollten durch eine in feuerfeste Behälter eingepackte Vorrichtung mit Sicherheitsschaum geschützt sein.
Die Strecke darf in keinem Bereich Wasser beinhalten, sie darf nicht felsig oder steinig sein und darf nicht durch ein Hindernis unterteilt sein (Baum, Fels, usw.).
Der Aufbau der Strecke sollte mit Hilfe der anwesenden Fahrer bestimmt werden.
Auf jeder Seite der Strecke muss eine neutrale Sicherheitszone eingerichtet werden, die für die Arbeit des ärztlichen Teams/Krankenwagen und der Offiziellen ausreichend breit ist.
Der Zuschauerbereich muss hinter einer neutralen Sicherheitszone platziert und durch einen Zaun oder eine Mauer auf Seite der Zuschauer abgetrennt sein.
Am Beginn der Startzone und in der Bremszone muss ein Flaggenposten positioniert sein.
Die Flaggenposten müssen entlang der Strecke so platziert sein, dass sie den gesamten Bereich, für den sie verantwortlich sind, überblicken können. Sie müssen außerdem in Sichtkontakt miteinander sein.
Es wird empfohlen, dass der Veranstalter und die Offiziellen vor und während des Wettbewerbes sich mit den Fahrern hinsichtlich der Anlage der Strecke und der Rampen beraten. Jeder Fahrer muss bestätigen, dass er mit der Anlage der Strecke und den Platzierungen der Rampe zufrieden ist und dass er selbst alle Risiken in Zusammenhang mit der Teilnahme trägt.

3.4 Schweres Gerät

Es muss angemessenes schweres Gerät für die Vorbereitung der Strecke zur Verfügung stehen.
Die dafür erforderlichen Bediener müssen während der Veranstaltung arbeitsbereit und auf Abruf an der Strecke zur Verfügung stehen.

3.5 Judging-Podium

Die nachfolgend aufgeführten Einrichtungen müssen für das Judging-Podium vorgesehen werden, sofern es sich um eine Veranstaltung handelt, bei der eine Wertung der Fahrer erfolgt (Mindestanforderungen):
Ein Arbeitsbereich mit Platz für 10 Sportwarte und Beobachter - Eine ausreichende Anzahl an Stühlen und Tischen für 10 Personen
Ausreichende Beleuchtung, Steckdosen und Stromversorgung, so dass das Jury-Podium jederzeit arbeitsbereit ist.
Das Judging-Podium muss so platziert sein, dass die Richter die gesamte Strecke beobachten können.
Das Jury-Podium muss während der Veranstaltung zugänglich sein.

3.6 Kontrollpodium

Die nachfolgend aufgeführten Einrichtungen müssen für das Kontrollpodium vorgesehen werden, sofern es sich um eine Veranstaltung handelt, bei der eine Wertung der Fahrer erfolgt (Mindestanforderungen):
- Ein Arbeitsbereich mit Platz für 6 Sportwarte und Beobachter;
- Eine ausreichende Anzahl an Stühlen und Tischen für 6 Personen;
- Ausreichende Beleuchtung, Steckdosen und Stromversorgung, so dass das Kontrollpodium jederzeit arbeitsbereit ist.
- Das Kontrollpodium muss in unmittelbarer Nähe des Judging-Podiums so installiert sein, dass die dort diensthabenden Offiziellen ein Überblick über die gesamte Strecke haben.

3.7 Organisationsbüro

Die nachfolgend aufgeführten Einrichtungen müssen für das Organisationsbüro vorgesehen werden, sofern es sich um eine Veranstaltung handelt, bei der eine Wertung der Fahrer erfolgt (Mindestanforderungen):
- Ein Arbeitsbereich mit Platz für Sportwarte und Beobachter;
- Eine ausreichende Anzahl an Stühlen und Tischen;
- Ausreichende Beleuchtung, Steckdosen und Stromversorgung, so dass das Organisationsbüro jederzeit arbeitsbereit ist.

4. Ausstattung

4.1 Lautsprecher

Ein kombiniertes Lautsprechersystem für die Fahrer und die Zuschauer muss aufgebaut sein. Für den gesamten öffentlichen Bereich müssen die Durchsagen gut hörbar sein.

4.2 Streckenbeleuchtung

Wenn die Veranstaltung am Abend/in der Nacht stattfindet, muss die komplette Strecke ausreichend beleuchtet sein. Es wird empfohlen, zwei separate Kreise mit sofortigem Stromwechsel für den Fall eines Defektes vor Ort zu haben.

4.3 Punktetafel und Uhr

Ein ausreichend große Punktetafel und Uhr sowie Anzeige der offiziellen Ergebnisse und der offiziellen Zeit muss für alle Personen entlang der Strecke gut sichtbar positioniert werden, sofern es sich um eine Veranstaltung handelt, bei der eine Wertung der Fahrer erfolgt. Bei Outdoorveranstaltungen mit Wertung kann auf die Punktetafel sowie Anzeige der offiziellen Ergebnisse verzichtet werden, eine für das Publikum und die Fahrer wirksame Ergebnismeldung muss aber durch Lautsprecher gewährleistet sein.
Die Anzeige muss Ziffern mit mindestens 3 Zahlen für die Bewertung anzeigen.

4.4 Punktetabelle

Aus praktischen Gründen wird ein elektronisches Datensystem empfohlen, sofern es sich um eine Veranstaltung handelt, bei der eine Wertung der Fahrer erfolgt.
Wenn eine internationale Veranstaltung jedoch gemeinsam mit dem Promotor durchgeführt wird, so ist das offiziell zu verwendende Punktesystem das Handgerät des EDV elektronischen Bewertungssystems.

5. Rettungsdienste

5.1 Ärztliche Dienste

Bei allen Veranstaltungen müssen unabhängig von behördlichen Auflagen, Rettungsmittel und Rettungsdienstpersonal gemäß den Bestimmungen für das Rettungswesen im Motorradsport /Stadion- und Hallencross vorgehalten werden.

5.2 Notfallplan

Für einen Notfall (Unfall, Feuer, usw.) müssen der Veranstalter und die Sicherheitsdienste vor der Veranstaltung einen wirksamen Notfallplan für die gesamte Rennstrecke (Einrichtungen und Strecke) erstellen.

6. Sportwarte und Abläufe

6.1 Allgemeines

Alle Offiziellen und Sportwarte der Streckensicherung müssen bis zum Ende der vorgesehenen Protestfrist mit ihrer kompletten Ausrüstung vor Ort an der Rennstrecke arbeitsbereit und zur Verfügung der Judges bleiben.

6.2 Rennleiter

Der Rennleiter ist verantwortlich für die Durchführung und den gut funktionierenden Ablauf der Veranstaltung. Er darf kein stimmberechtigtes Mitglied der Judges sein.

6.3 Technischer Kommissar

Der benannte Technische Kommissar muss die Motorräder und die Bekleidung auf Übereinstimmung mit den FIM- und den in diesem Reglement aufgeführten Bestimmungen hin überprüfen.

6.4 Judges

Sofern es sich um eine Veranstaltung handelt, bei der eine Wertung der Fahrer erfolgt, muss eine Jury, bestehend aus 5 Judges gebildet werden. Ein Mitglied der Judges muss der bei der Veranstaltung eingesetzte Schiedsrichter (Headjudge) sein. Dieser übernimmt dann die Position des Vorsitzenden der Judges. Bei Veranstaltungen ohne Wertung muss keine Jury gebildet werden.
Die Mitglieder der Jury können ehemalige Fahrer, Fahrer, die nicht an der Veranstaltung teilnehmen, oder andere kompetente Personen sein, deren Eignung und Integrität zur Ausübung der Aufgabe nachgewiesen werden kann.
Die Judges müssen die Vorstellung der Fahrer im Wettbewerb bewerten.

7. Motorräder

7.1.Motorräder

Zulässig zu Freestyle Motocross Veranstaltungen sind Motorräder gemäß Bestimmungen der Technischen Bestimmungen für Motocross des DMSB/ FIM, sowie gemäß nachfolgender Technischer Bestimmungen.

7.2. Set-Up der Motorräder

Der Fahrer kann sein Motorrad nach eigenem Ermessen anpassen, er ist jedoch alleine verantwortlich und alle Risiken liegen bei ihm.
Das Nachfolgende muss aber unbedingt beachtet werden:

- Die vorderen und hinteren Kotflügel können gekürzt werden, der hintere Kotflügel muss jedoch immer den Rahmen abdecken.
- Seitenplastikteile dürfen geändert oder teilweise abgeschnitten (Löcher) werden, so dass der Fahrer das Motorrad packen kann.
- Die vorderen und hinteren Kotflügel, Kühlerabdeckungen und Nummernschilder müssen aus biegsamen Materialien gefertigt sein.
- Die Verwendung von Kohlefaser-Verbundmaterial für die vorderen und hinteren Kotflügel, Kühlerabdeckungen und Nummernschilder ist verboten.
- Die Art und Ausführung des Lenkers ist freigestellt, jedoch ist das Technischen Reglements der FIM/des DMSB zu beachten
- Ein Schutzpolster für die Lenker wird empfohlen. Ein Zündunterbrecher gemäß Art. 37.03 der technischen Bestimmungen muss montiert sein, jedoch kann dieser an jeder beliebigen Stelle angebracht sein. - Es dürfen kurze Brems- und Kupplungshebel verwendet werden. Ein dauerhafter

Kugelabschluss, der integraler Teil des Hebels ist (Mindestdurchmesser von 16mm), wird jedoch empfohlen.
- Scharfe Kanten sind verboten.

Zu jedem Zeitpunkt während der Veranstaltung ist der Fahrer dafür verantwortlich, dass sein Motorrad und/oder die Ausrüstung den Bestimmungen entsprechen. Startnummern sind nicht vorgeschrieben.

7.3 Gefährliche Motorräder

Die betreffenden Offiziellen können zu jeder Zeit während der Veranstaltung ein Motorrad ausschließen, dessen Konstruktion oder Zustand als eine Gefahrenquelle angesehen wird oder eine Gefahrenquelle darstellen könnte.

8. Ausschreibung

Die Ausschreibung ist unter Beachtung des Art. 16 DMSG des DMSB zu erstellen. In der Veranstaltungsausschreibung muss die Anzahl der für die Qualifikationsläufe und den Finallauf zulässigen Fahrer aufgeführt sein. Das Wettbewerbsformat wird während der Fahrerbesprechung vor der Veranstaltung bekannt gegeben.

9. Nennungen

9.1 Allgemeines

Alle Nennungen sind bis spätestens 14 Tage vor der Veranstaltung beim Veranstalter einzureichen.

9.2 Nennformulare

Die DMSB- Nennformulare oder Online-Nennsysteme sind zu verwenden, Die Nennung muss von den Nennenden (Bewerber, Fahrer, Beifahrer) eigenhändig, bei Minderjährigen von den/dem gesetzlichen Vertreter(n) unterschrieben sein.

10. Ablauf der Veranstaltung

10.1 Fahrerbesprechung

Zwischen dem Rennleiter, dem Obmann der Technischen Kommissare, den Judges oder dem Headjudge und den Fahrern muss eine Fahrerbesprechung durchgeführt werden, normalerweise vor den Trainingsläufen. Falls erforderlich können mehrere Fahrerbesprechungen durchgeführt werden.
Die Judges, der Rennleiter, der Obmann der Flaggenposten, der Leitende Rennarzt, der Veranstalter und alle an der Veranstaltung teilnehmenden Fahrer müssen daran teilnehmen.
Während der Besprechung werden Punkte zur Strecke, zur Sicherheit, dem Wettbewerbsformat und dem Ablauf des Rennens besprochen.
Es liegt in der Verantwortung eines jeden Fahrers, an der Besprechung teilzunehmen und alle erteilten Informationen zur Kenntnis zu nehmen sowie alle erteilten Anweisungen zu beachten. Nach dem offiziellen Ende des Trainings gibt es ein weiteres kurzes Briefing, in dem der Headjudge den Fahrern die Länge des Qualifikations- und Finallaufs mitteilt. Ferner wird den Fahrern die Anzahl der Sprünge mitgeteilt, die Sie mindestens in Ihrem jeweiligen Lauf machen müssen.

10.2 Genehmigung der Strecke durch die Fahrer

Nach der ersten Fahrerbesprechung befragt der Rennleiter die Fahrer nach deren Einwilligung zum Streckenaufbau und zu den Platzierungen der Rampe. Auf Beantragung können Änderungen durchgeführt werden.

Wenn die Fahrer einmal mit der Strecke einverstanden sind, sind keine Änderungen mehr erlaubt, Sicherheitsgründe oder Gründe höherer Gewalt ausgenommen. Diese Änderungen dürfen nur geringfügig sein und müssen in Absprache mit den Fahrern durchgeführt werden.
Es wird angenommen, dass die Strecke in der Form, wie sie für die Veranstaltung aufgebaut ist, die gleiche ist wie die, für welche die Fahrer ihr Einverständnis erklärt haben.
Das Einverständnis der Fahrer zu einer Strecke ist nur gültig für und beschränkt auf die offiziellen Trainingsläufe und Läufe/Heats.
Wenn ein Fahrer sein Einverständnis für eine Strecke nicht erteilen kann, so kann er nicht gezwungen werden, an der Veranstaltung teilzunehmen und er darf seine Teilnahme absagen.

10.3 Allgemeines

Es wird empfohlen, dass sich jeweils nur ein Fahrer auf der Strecke befindet. Ein Fahrer darf nur nach Anweisung des an der Ausfahrt aus der Wartezone positionierten Sportwart in die Strecke einfahren.
Die Fahrer müssen die offiziellen Flaggenzeichen oder Anweisungen der Sportwarte beachten. Ein Fahrer kann eine Serie von Sprüngen nur innerhalb eines bestimmten Zeitrahmens absolvieren. Die Zeitspanne beginnt in dem Moment, in welchem der Fahrer die Rampe für den Absprung trifft und endet, nachdem die offizielle Uhr „0“ anzeigt, ausgenommen im Fall eines Doppelsprungs. Wenn die Strecke Anfahrtsflächen zu den Absprungrampen beinhaltet und das Vorderrad des Motorrads die Anfahrtsfläche innerhalb eines Teiles einer Sekunde vor Anzeige der „0“ trifft, so ist dies der letzte Sprung, der für das Ergebnis des Fahrers für diesen Lauf/Heat zählt, wie lang auch immer die Anfahrtsfläche ist.
Sollten keine Anfahrtsflächen in die Strecke integriert sein, zählt der letzte Sprung, wenn der Fahrer innerhalb des Zeitablaufs des Runs mit dem Vorderrad die Rampe berührt hat.
Letzter Absatz gilt nur bei Veranstaltungen, bei denen eine Wertung der Fahrer erfolgt. Ein Fahrer darf nicht versuchen, den Start zu verzögern, ausgenommen bei mechanischen Problemen.

10.4 Training

Um zu dem Qualifying/ den Läufen/ Heats zugelassen zu werden, müssen alle Fahrer mindestens am ersten offiziellen Training teilnehmen, unabhängig ob es sich um eine Eintages- oder Zweitagesveranstaltung handelt.

10.5 Wettbewerbsformat

Es ist den Veranstaltern freigestellt, ein Programm mit Qualifkationsläufen, Läufen, Heats und/oder einem Finallauf zusammenzustellen.
Grundsätzlich wird ein Vor-Qualifying streng empfohlen, wenn mehr als 12 Nennungen vorliegen. Ausnahmen zu diesem Grundsatz sind jedoch zulässig.
Das Wettbewerbsformat muss in der Veranstaltungsausschreibung veröffentlicht und vom DMSB genehmigt werden.

10.6 Abbruch einer Veranstaltung

Der Rennleiter hat das Recht, aus dringenden Sicherheitsgründen oder aus Gründen höherer Gewalt aus eigener Initiative ein Trainingslauf oder ein Qualifying, einen Lauf/Heat oder einen Finallauf vorzeitig zu beenden oder einen Teil der Veranstaltung bzw. die gesamte Veranstaltung abzusagen.

11. Fremde Hilfe

Während der Trainingsläufe oder des Qualifyings, der Läufe, Heats oder dem Finallauf ist jede fremde Hilfe auf der Strecke verboten, es sei denn, sie wurde von einem vom Veranstalter benannten Sportwart der Streckensicherung in Ausübung seiner Aufgaben und im Interesse der Sicherheit erteilt. Die Strafe für einen Verstoß gegen diese Bestimmung ist die Disqualifikation.
Funkverbindung mit den Fahrern ist verboten.

12. Besondere Medizinische Untersuchung

Auf Anweisung des Rennleiters, der Jury, eines offiziellen Arztes oder einem anderen, vom Leitenden Rennarzt benannten Arztes kann zu jeder Zeit während der Veranstaltung eine besondere medizinische Untersuchung durchgeführt werden.

13. Offizielle Zeichengebung

Die offizielle Zeichengebung sollte wie folgt mit Hilfe einer etwa 750 x 600 mm großen Flagge erfolgen.
Signal Bedeutung
Grüne Flagge Strecke ist frei für den Start des Laufes/Heats des Fahrers.
(Am Start wird die grüne Flagge durch ein Handzeichen des für die Wartezone zuständigen Sportwarte ersetzt)
Rote Flagge, Ende des Laufes/Heats des Fahrers. Der Fahrer kann einen weiteren Sprung vorführen und muss dann anhalten.
Die Sportwarte müssen durch einheitliche Hemden oder Lätzchen in einer neutralen Farbe gekennzeichnet sein, jedoch niemals in Grün oder rot, so dass eine Verwechslung mit den Flaggen ausgeschlossen werden kann.
Nach der Veranstaltung müssen die Sportwarte bis zum Ablauf der Protestfrist zur Verfügung stehen.

14. Ergebnisse

Soll für eine Veranstaltung eine Wertung erfolgen, ist nachstehendes Verfahren anzuwenden:
Die Jury vergibt an jeden Fahrer Punkte gemäß einer Tabelle von 1 bis 10 oder 1 bis 20.
Die Jury bewertet die Fahrer aufgrund der nachfolgenden Kriterien:

Individuelle Wertung der einzelnen Jumps in einem Lauf der Fahrer
- Abfolge der Sprünge (Jeder Sprung/Punkte von 1 bis 10);
- "Double up" (Einmalig/Punkte von 1 bis 20);
- Der "double up" sind die für den letzten Sprung vergebenen Punkte. Sie zählen doppelt (Bsp. Wenn ein Fahrer für den letzten Sprung 17 Punkte erhält, werden diese Punkte verdoppelt und es werden 34 Punkte gezählt).

Overall Bewertung
- Verwendung der Strecke durch den Fahrer (Einmalig/ Punkte von 1 bis 10);
- Vielfältigkeit der Sprünge (Einmalig/Punkte von 1 bis 10);
- Persönliche Bewertung (Einmalig/Punkte von 1 bis 20).

Alle Punkte zusammen addiert ergeben das Ergebnis eines jeden Judges.
Das Endergebnis der Fahrer ergibt sich wie folgt:
Das höchste und niedrigste Ergebnis der 5 Judges wird gestrichen. Die verbleibenden 3 Ergebnisse werden addiert und ergeben das Endergebnis des Fahrers.
Bei einer Veranstaltung mit einem Finallauf ist der Fahrer der Sieger der Veranstaltung, dem die Judges in dem Finallauf die höchste Punktezahl zuerkannt haben. Bei einer Veranstaltung, bei der verschiedene Läufe/ Heats durchgeführt werden, ist der Fahrer mit der höchsten Punktezahl der Sieger der Veranstaltung.
Bei Gleichstand wird das folgende Verfahren angewendet:
- Es werden die Qualifikationsergebnisse herangezogen;
- Sollte immer noch ein Gleichstand vorhanden sein, werden alle 5 Ergebnisse der Judges im Finallauf addiert.
- Sollte immer noch ein Gleichstand vorhanden sein, werden alle 5 Ergebnisse der Judges im Qualifikationslauf addiert.

Die Ergebnisse werden erst nach Ablauf der Protestfrist endgültig.
Fahrer, die Fragen zu den Ergebnissen an die Judges stellen möchten, müssen in Kontakt mit dem Rennleiter treten.

15. Ende einer Veranstaltung

Eine Veranstaltung gilt erst dann als beendet, wenn alle Protestfristen abgelaufen sind.

Wenn eine Berufung eingereicht wurde, können die Ergebnisse erst dann für endgültig erklärt werden, wenn eine endgültige Entscheidung getroffen wurde.
Die Fahrer auf den ersten drei Plätzen müssen an der eventuell geplanten offiziellen Siegerehrung teilnehmen, während der die Nationalhymne des Landes des Siegers (gemäß seinem Pass), gespielt werden kann.
Der Rennleiter, alle Offizielle und Sportwarte der Streckensicherung müssen bis zum Ende der vorgesehen Frist zur Einreichung von Protesten auf der Rennstrecke zur Verfügung der Judges verbleiben.

16. Weltranglistenpunkte bei nationalen Veranstaltungen

Bei nationalen Veranstaltungen in Zusammenarbeit mit dem Promotor können folgende Weltranglistenpunkte vergeben werden:

Platz 1: 6 Punkte
Platz 2: 5 Punkte
Platz 3: 4 Punkte
Platz 4: 3 Punkte
Platz 5: 2 Punkte
Platz 6: 1 Punkt

DMSB Indoor-Supercross-Reglement 2025/26

Stand: *10.11.2025* – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

INHALTSVERZEICHNIS

1. Allgemeines
2. Klassen
3. Teilnehmer
4. Durchführung
5. Flaggensignale
6. Wettbewerb

1.Allgemeines

1.1

Alle Stadioncross/Hallencross-Rennen im Regelungsbereich des DMSB sind nach den Bestimmungen des DMSB bzw., soweit nicht ausdrücklich etwas anderes festgelegt ist, nach den Bestimmungen der FIM/FIM Europe durchzuführen.

1.2

Bei diesen Rennen, die als Freiluft- oder Hallen-Veranstaltung durchgeführt werden können, darf die Fahrfläche ausschließlich aus natürlichen Materialien (Sand, Erde etc.) bestehen. Bei einem Hallencross kann sich die Fahrfläche auch aus unterschiedlichen künstlichen Materialien (Holz, Estrich, Beton, Asphalt etc.) zusammensetzen.

2. Klasseneinteilung

Ausgeschrieben werden können die Klassen

- SX1
  mit Solo- Motorrädern
  über 100 – 125 ccm 2T und über 175 – 250 ccm 4T,
  über 175 – 250 ccm 2T und über 290 ccm – 450 ccm 4T,
  über 290 – 500 ccm 2T und über 475 – 650 ccm 4T
- SX2
  mit Solo-Motorrädern über 100 – 125 ccm 2T und über 175 – 250 ccm 2T/4T
- SX125
  mit Solo-Motorrädern über 85 ccm bis 125ccm mit 2-Takt Motoren
- SX3
  mit Solo-Motorrädern über 65 ccm bis 85ccm mit 2-Takt Motoren (Groß- od. Kleinrad)
- SX4
  mit Solo-Motorrädern über 50 ccm bis 65ccm mit 2-Takt Motoren
- SX5
  mit Solo-Motorrädern mit Solo- Motorrädern bis 50 ccm mit 2-Takt Motoren und Elektromotorräder der Typen KTM SX-E5, Husqvarna EE-5 und GasGas MC-E5
  bis max. 10kW der Klasse A: (60V DC & 30V AC (rms) (pulsierend DC < 60V))

In den Klassen SX3, SX4, SX5 muss die Strecke dem Leistungsvermögen der Starter dieser Klasse angepasst sein. Außerdem kann ein Sprungverbot für einzelne Passagen vom Schiedsrichter erlassen werden.

3. Teilnehmer

Zugelassen werden Fahrer werden mit
- A-Lizenz (SX1, SX2)
- B-Lizenz (SX2, SX125, SX3)
- J- Lizenz Klassen (SX125, SX3, SX4, SX5)
- C-Lizenz Klassen (SX3, SX4, SX5)
- RaceCard Klassen (SX4, SX5)
  die nach den Trainingsläufen innerhalb von 120% der Rundenzeit des besten Fahrers der jeweiligen Klasse platziert sind.

In den Jugendklassen sind folgende Fahrer zugelassen:

- SX125 von 14 bis 18 Jahren
- SX3 von 12 bis 16 Jahren
- SX4 von 8 bis 13 Jahren
- SX5 von 6 (Stichtagsregelung) bis 10 Jahren

Sofern nach anders angegeben gilt jeweils die Jahrgangsregelung.

4. Durchführung

4.1. Streckenführung / Sicherheitseinrichtungen

4.1.1
Mindeststreckenlänge
- Indoor Supercross Veranstaltungen = 250 m

4.1.2
Befahrbare Mindestbreite
Ca. 4 m. Soweit sich jedoch bei Hallenveranstaltungen die Nutzung baulich vorgegebener engerer Passagen (Tore, Gänge etc.) nicht vermeiden lässt, kann die befahrbare Mindestbreite an diesen Stellen auf 2 m reduziert werden. Unabhängig hiervon darf die Strecke jedoch keine sich plötzlich verengenden Abschnitte enthalten.

4.1.3
Durchfahrtshöhe
Ca. 3 m. Bei Hallenveranstaltungen kann diese Durchfahrtshöhe auf 2 m reduziert werden, wenn sich die Nutzung baulich niedrigerer Passagen nicht vermeiden lässt. In diesen Fällen darf die Anfahrtsstrecke zu den niedrigeren Durchfahrten aber keinerlei Sprünge, Wellen oder sonstige Hindernisse aufweisen.

4.1.4
Startbereich
Vorgeschrieben ist ein Startgitter in einer Breite von mind. 10 m und max. 20 m.
Eine hintere Barriere ist vorgeschrieben.
Die Aufstellung der Fahrer in mehr als zwei Startreihen ist nicht gestattet.
Die Länge der Startgeraden sollte ca. 15 bis 40 m betragen.
Befindet sich die Startanlage im Streckenverlauf und wird im Trainings- oder Rennbetrieb überfahren, dürfen keine spitzen oder scharfkantigen Teile der Startanlage herausragen. Wenn dies aus konstruktiven Gründen nicht anders möglich ist, müssen diese Teile der Anlage so abgedeckt werden, dass keine Verletzungsgefahr besteht.

4.1.5
Ziellinie
Die Ziellinie wird mit Hilfe einer Flagge, einer Linie auf dem Boden oder einem Pfosten auf der der Zeitnahme/Rundenzählung gegenüberliegenden Seite kenntlich gemacht.

4.2 Strecke

Als Fahrbahnbegrenzung muss beidseitig eine ausreichende Kette von Ballen aus Stroh oder anderem stoßdämpfenden Material aufgestellt sein. Sollte die baulichen Gegebenheiten der Strecke dies erfordern, so kann der Schiedsrichter bei der Streckenbesichtigung Anpassungen in Teilsektionen anordnen.

4.2.1
Beleuchtung
Bei Nachtveranstaltungen sowie bei Hallenveranstaltungen ohne ausreichendes Tageslicht hat der Veranstalter dafür Sorge zu tragen, dass die gesamte Strecke mit mind. 100 Lux ausgeleuchtet ist. Für ausreichende Beleuchtung des Fahrerlagers sowie aller Organisationsräume und der organisatorischen Einrichtungen hat dieser ebenfalls Sorge zu tragen.

4.2.3
Be- und Entlüftung
Bei Hallenveranstaltungen muss der Veranstalter im Interesse der Zuschauer, der Fahrer und der Mitarbeiter der Organisation für notwendigen Be- und Entlüftung sorgen.

4.3 Sicherheitseinrichtungen für Zuschauer

Zwischen den Zuschauern und der Strecke muss sich eine Sicherheitszone von mindestens 3 m (Hallenveranstaltungen mind. 1,5 m) befinden. Diese Zone muss auf der Seite der Zuschauer durch einen ausreichend hohen, massiven und geschlossenen Zaun begrenzt sein. Wenn die erste Zuschauerreihe über dem Streckenniveau liegt und dadurch ein wirksamer Schutz für die Zuschauer besteht, kann auf die Sicherheitszone verzichtet werden. Die Sicherheit und die Abgrenzung der Zuschauer zur Strecke (baulich und überwachend) obliegt dem Veranstalter. Für ausreichenden Brandschutz im Fahrerlager und an der Strecke ist (insbesondere bei Hallenveranstaltungen) Sorge zu tragen.

4.4 Streckenabnahme

Soweit es sich um die Benutzung einer nicht-permanenten Strecke handelt, beschränkt sich die Abnahme auf eine Besichtigung, die vom DMSB eingesetzten Schiedsrichter der Veranstaltung in Begleitung des Rennleiters und, wenn möglich, eines erfahrenen Fahrers, mindestens 4 Stunden vor Trainingsbeginn durchgeführt wird.
Ggf. erforderliche Änderungen an der Strecke/Streckenführung müssen vor Trainingsbeginn abgeschlossen sein.

4.5 Technische Bestimmungen / Technische Abnahme

Jeder Fahrer kann der Technischen Abnahme im Rahmen einer Veranstaltung pro Wettbewerb 2 Motorräder der entsprechenden Klasse vorführen, die dann wahlweise von ihm eingesetzt werden können.
Ein Motorradtausch während eines Laufes, auch zwischen den Fahrern, ist nicht zulässig.

4.6 Sportwarte

Alle Veranstaltungen werden nach dem Schiedsrichtersystem organisiert und durchgeführt.
Für diese Veranstaltungen werden folgenden Personen eingesetzt:
- Schiedsrichter (Chief Referee)
- Renndirektor (Race Director)
- Rennleiter (Clerk of the Course),
- Leiter der Streckensicherung (Safety Officer)
- Es kann ein Obmann Flaggen- und Lichtzeichen (Safety Officer LightFlags) eingesetzt werden.

Der Schiedsrichter und der Renndirektor werden vom DMSB benannt. Der Renndirektor unterstützt den Schiedsrichter und Rennleiter in der Durchführung des sportlichen Ablaufs.

4.6.1
Chef Referee
Er ist das höchste Kontroll- und Entscheidungsorgan für den sportlichen Ablauf der Veranstaltung und dafür verantwortlich, dass alle Bestimmungen des DMSB eingehalten werden. Er ist jedoch nicht verantwortlich für die Organisation der Veranstaltung und hat nur die hier festgelegten exekutiven Pflichten.
Er muss mindestens 6 Stunden vor Trainingsbeginn bis zur Erledigung seiner Pflichten nach dem Abschluss des Trainings bzw. nach dem Ende der Veranstaltung anwesend sein.
Gemeinsam mit dem Rennleiter muss er vor Beginn des Trainings die Strecke inspizieren.
Er muss sicherstellen, dass der Rennleiter sofort über all seine Entscheidungen informiert wird, die den Ablauf des vorgesehenen Programms beeinflussen, z.B. Wiederholung eines Laufes, Ausschluss eines Fahrers, Verschiebung oder Abbruch der Veranstaltung etc.
Er muss u. U. alle weiteren Aktivitäten stoppen, bis seine Entscheidungen ausgeführt sind und sichergestellt ist, dass die Gründe für diese Entscheidungen und evtl. sich daraus ergebende Verzögerungen durch den Sprecher den Zuschauern bekannt gegeben wurden. Nur er kann einen Lauf abbrechen und u. U. eine Wiederholung anordnen sowie, falls notwendig, eine Veranstaltung unterbrechen oder verschieben bzw. veranlassen, dass diese abgesagt oder abgebrochen wird. Bevor er eine solche Entscheidung trifft, muss er den Rennleiter anhören, wenn Witterungseinflüsse maßgebend sind.
Er kann Fahrer, Bewerber sowie jeden vom DMSB lizenzierten und bei der Veranstaltung eingesetzten Sportwart, dessen Verhalten sie aufgrund eigener Wahrnehmungen oder aufgrund einer Meldung als strafwürdig ansehen, mit einer Verwarnung, Geldstrafe, Nichtzulassung, Wertungsstrafe, Ausschluss von der weiteren Teilnahme oder Wertungsausschluss bestrafen. Geldstrafen können ausgesprochen werden:
- bis zu EUR 1000,- in den Inter-/A-Lizenzklassen bzw.
- bis zu EUR 500,- in den B-, J- Lizenzklassen

Unsportliches, aggressives oder rücksichtsloses Verhalten von Fahrern oder Teammitgliedern gegenüber anderen Personen (Fahrern, Mechanikern, Teammitgliedern, Offiziellen, Organisatoren, Helfern, Zuschauern, Presse etc.) können mit den gleichen Strafmaßnahmen geahndet werden. Die einzelnen Strafen können auch kombiniert festgesetzt werden. Außerdem kann er auch von der dem Rennleiter zustehenden Strafbefugnis gem. DMSG-Gebrauch machen.

4.6.3
Proteste
Proteste müssen dem entweder dem Rennleiter, dem Renndirektor oder dem Rennsekretär übergeben werden.
Ein Protest, der sich auf einen Irrtum bezieht oder ein Vorkommnis betrifft, welches das Ergebnis eines Laufes beeinflussen kann, an dem der betreffende Fahrer beteiligt war oder teilnehmen soll, muss, bevor er oder evtl. andere beteiligte Fahrer die Wartezone für seinen / ihren nächsten Lauf verlassen, eingelegt werden. Sollte sich der Protest auf ein Ereignis im letzten Lauf eines Wettbewerbs beziehen, so muss er innerhalb von 10 Minuten nach Beendigung dieses Laufes eingelegt werden. Wird ein Protest zunächst mündlich eingereicht, so muss er spätestens innerhalb von 15 Minuten schriftlich bestätigt werden.

5. Flaggensignale / Lichtzeichen

Neben den im DMSB-Motocross-Reglement aufgeführten Flaggen und deren Gebrauch sind zusätzlich folgende Flaggen und deren Handhabung einzusetzen:
- Weiße Flagge:

Mit dieser Flagge stillgehalten wird die jeweils letzte Runde angezeigt.
Als Ersatz oder Ergänzung für Flaggen sind auch Lichtzeichenanlagen zulässig, die in Absprache mit dem Schiedsrichter eingesetzt werden.

6. Wettbewerb

6.1 Training

Vorgeschrieben sind ein freies Training und ein Zeittraining.

Um zum Rennen zugelassen zu werden, muss jeder Fahrer mindestens 3 Runden in einem der Trainings am Veranstaltungs-Wochenende gefahren haben. Wenn die Strecke im Laufe des Wettbewerbs verändert wurde, muss allen Fahrern die Möglichkeit zur Teilnahme an einer Besichtigungsrunde eingeräumt werden.

6.2 Startvorgang

Wenn sich alle Fahrer mit ihren Motorrädern an der Startlinie mit laufendem Motor aufgestellt haben, wird vom Starter für 10 Sekunden das >10-Sekunden<-Zeichen gezeigt. Nach Ablauf dieser Zeitspanne zeigt er das >5-Sekunden<- Zeichen und das Startgitter wird nach Ablauf von 5 – 10 Sekunden ausgelöst. Die Startauslösung darf für die Fahrer nicht wahrnehmbar sein.

6.3 Durchführungsschema

6.3.1
Die Wettbewerbe in der Klasse SX1 und SX2 werden gemäß dem Durchführungsschema in zwei Qualifikationsrennen, einem Hoffnungslauf und einem Finale durchgeführt. Die Starterzahlen und Qualifikationen müssen aus der Veranstaltungsausschreibung ersichtlich sein. Das genaue Durchführungsschema für die Klassen SX125, SX3, SX4 uns SX5 wird in der Veranstaltungsausschreibung festgelegt.

6.3.2
Bei der Durchführung muss in jedem Fall gewährleistet sein, dass Fahrer, die sich nicht direkt für die nachfolgende Runde qualifizieren, eine zweite Chance erhalten. Soweit dies sichergestellt ist und die gemäß Abnahmeprotokoll zulässige Starterzahl hierdurch nicht überschritten wird, kann für jeden Lauf einer nachfolgenden Runde eine so genannte „Wild Card“ an jeweils einen Fahrer vergeben werden, der sich in dem vorgenannten Lauf nicht für die nachfolgende Runde qualifizieren konnte. Die wiederholte Vergabe einer „Wild Card“ an den gleichen Fahrer im Verlauf des Wettbewerbs ist nicht gestattet.

DMSB-Outdoor-Supercross-Reglement *2026*

Stand: *10.11.2025* – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

INHALTSVERZEICHNIS

1. Allgemeines
2. Klassen
3. Teilnehmer
4. Durchführung
5. Flaggensignale
6. Wettbewerb

1.Allgemeines

1.1

Alle SX-Outdoor-Veranstaltungen im Regelungsbereich des DMSB sind nach den Bestimmungen des DMSB bzw., soweit nicht ausdrücklich etwas anderes festgelegt ist, nach den Bestimmungen der FIM/FIM Europe durchzuführen.

1.2

Bei diesen Rennen, die als Freiluft-Veranstaltung durchgeführt werden, darf die Fahrfläche ausschließlich aus natürlichen Materialien (Sand, Erde etc.) bestehen.

2. Klasseneinteilung

Ausgeschrieben werden können die Klassen

- SX1
  mit Solo- Motorrädern
  über 100 – 125 ccm 2T und über 175 – 250 ccm 4T,
  über 175 – 250 ccm 2T und über 290 ccm – 450 ccm 4T,
  über 290 – 500 ccm-2T und über 475 – 650 ccm 4T
- SX2
  mit Solo-Motorrädern über 100 – 125 ccm 2T und über 175 – 250 ccm 2T/4T
- SX125
  mit Solo-Motorrädern über 85 ccm bis 125ccm mit 2-Takt Motoren
- SX3
  mit Solo-Motorrädern über 65 ccm bis 85ccm mit 2-Takt Motoren (Groß- od. Kleinrad)
- SX4
  mit Solo-Motorrädern über 50 ccm bis 65ccm mit 2-Takt Motoren
- SX5
  mit Solo-Motorrädern mit Solo-Motorrädern bis 50 ccm mit 2-Takt Motoren und Elektromotorräder der Typen KTM SX-E5, Husqvarna EE-5 und GasGas MC-E5
  bis max. 10kW der Klasse A: (60V DC & 30V AC (rms) (pulsierend DC < 60V))

In den Klassen SX3, SX4, SX5 muss die Strecke dem Leistungsvermögen der Starter dieser Klasse angepasst sein. Außerdem kann ein Sprungverbot für einzelne Passagen vom Sportkommissar / Rennleiter erlassen werden.

3. Teilnehmer

Zugelassen werden Fahrer mit
- A-Lizenz (SX1, SX2)
- B-Lizenz (SX2, SX125, SX3)
- J- Lizenz Klassen (SX125, SX3, SX4, SX5)
- C- Lizenz Klassen (SX3, SX4, SX5)
- RaceCard Klassen (SX4, SX5)

die nach den Trainingsläufen innerhalb von 120% der Rundenzeit des besten Fahrers der jeweiligen Klasse platziert sind.

In den Jugendklassen sind folgende Fahrer zugelassen:

- SX125 von 14 bis 18 Jahren
- SX3 von 12 bis 16 Jahren
- SX4 von 8 bis 13 Jahren
- SX5 von 6 (Stichtagsregelung) bis 10 Jahren

Sofern nach anders angegeben gilt jeweils die Jahrgangsregelung.

4. Durchführung

4.1. Streckenführung / Sicherheitseinrichtungen

4.1.1 Mindeststreckenlänge
- Outdoor-Supercross Veranstaltungen = 300 - 700 m.

4.1.2 Befahrbare Mindestbreite
Ca. 4 m. Unabhängig hiervon darf die Strecke jedoch keine sich plötzlich verengenden Abschnitte enthalten.

4.1.3 Durchfahrtshöhe
Ca. 3 m.

4.1.4 Startbereich
Vorgeschrieben ist ein Startgitter in einer Breite von mind. 10 m und max. 30 m.
Eine hintere Barriere ist vorgeschrieben.
Die Aufstellung der Fahrer in mehr als zwei Startreihen ist nicht gestattet.
Die Länge der Startgeraden sollte ca. 15 bis 40 m betragen.
Befindet sich die Startanlage im Streckenverlauf und wird im Trainings- oder Rennbetrieb überfahren, dürfen keine spitzen oder scharfkantigen Teile der Startanlage herausragen. Wenn dies aus konstruktiven Gründen nicht anders möglich ist, müssen diese Teile der Anlage so abgedeckt werden, dass keine Verletzungsgefahr besteht.

4.1.5 Ziellinie
Die Ziellinie wird mit Hilfe einer Flagge, einer Linie auf dem Boden oder einem Pfosten auf der der Zeitnahme/Rundenzählung gegenüberliegenden Seite kenntlich gemacht.

4.2 Strecke

Als Fahrbahnbegrenzung muss beidseitig eine ausreichende Kette von Ballen aus Stroh oder anderem stoßdämpfenden Material aufgestellt sein. Sollte die baulichen Gegebenheiten der Strecke dies erfordern, so kann der Sportkommissar / Rennleiter bei der Streckenbesichtigung Anpassungen in Teilsektionen anordnen.

4.2.1 Beleuchtung
Bei Nachtveranstaltungen ohne ausreichendes Tageslicht hat der Veranstalter dafür Sorge zu tragen, dass die gesamte Strecke mit mind. 100 Lux ausgeleuchtet ist. Für ausreichende Beleuchtung des Fahrerlagers sowie aller Organisationsräume und der organisatorischen Einrichtungen hat dieser ebenfalls Sorge zu tragen.

4.3 Sicherheitseinrichtungen für Zuschauer

Zwischen den Zuschauern und der Strecke muss sich eine Sicherheitszone von mindestens 3 m befinden. Diese Zone muss auf der Seite der Zuschauer durch einen ausreichend hohen, massiven und geschlossenen Zaun begrenzt sein. Wenn die erste Zuschauerreihe über dem Streckenniveau liegt und dadurch ein wirksamer Schutz für die Zuschauer besteht, kann auf die Sicherheitszone verzichtet werden. Die Sicherheit und die Abgrenzung der Zuschauer zur Strecke (baulich und überwachend) obliegt dem Veranstalter. Für ausreichenden Brandschutz im Fahrerlager und an der Strecke ist Sorge zu tragen.

4.4 Streckenabnahme

Die Streckenabnahme erfolgt durch einen vom DMSB eingesetzten Streckenabnehmer. Ggf. erforderliche Änderungen an der Strecke/Streckenführung müssen vor Trainingsbeginn abgeschlossen sein.

4.5 Technische Bestimmungen / Technische Abnahme

Jeder Fahrer kann der Technischen Abnahme im Rahmen einer Veranstaltung pro Wettbewerb 2 Motorräder der entsprechenden Klasse vorführen, die dann wahlweise von ihm eingesetzt werden können.
Ein Motorradtausch während eines Laufes, auch zwischen den Fahrern, ist nicht zulässig.

4.6 Sportwarte

Alle Veranstaltungen werden nach dem Schiedsrichtersystem organisiert und durchgeführt.
Für diese Veranstaltungen werden folgenden Personen eingesetzt:
- Sportkommissar (Sporting Steward)
- Rennleiter (Clerk of the Course),
- Leiter der Streckensicherung (Safety Officer)
- Obmann Technik

Der Sportkommissar wird vom DMSB benannt.

4.6.1 Sportkommissar

Er ist das höchste Kontroll- und Entscheidungsorgan für den sportlichen Ablauf der Veranstaltung und dafür verantwortlich, dass alle Bestimmungen des DMSB eingehalten werden. Er ist jedoch nicht verantwortlich für die Organisation der Veranstaltung und hat nur die hier festgelegten exekutiven Pflichten.
Er muss mindestens 6 Stunden vor Trainingsbeginn bis zur Erledigung seiner Pflichten nach dem Abschluss des Trainings bzw. nach dem Ende der Veranstaltung anwesend sein.
Gemeinsam mit dem Rennleiter muss er vor Beginn des Trainings die Strecke inspizieren.
Er muss sicherstellen, dass der Rennleiter sofort über all seine Entscheidungen informiert wird, die den Ablauf des vorgesehenen Programms beeinflussen, z.B. Wiederholung eines Laufes, Ausschluss eines Fahrers, Verschiebung oder Abbruch der Veranstaltung etc.
Er muss u. U. alle weiteren Aktivitäten stoppen, bis seine Entscheidungen ausgeführt sind und sichergestellt ist, dass die Gründe für diese Entscheidungen und evtl. sich daraus ergebende Verzögerungen durch den Sprecher den Zuschauern bekannt gegeben wurden. Nur er kann einen Lauf abbrechen und u. U. eine Wiederholung anordnen sowie, falls notwendig, eine Veranstaltung unterbrechen oder verschieben bzw. veranlassen, dass diese abgesagt oder abgebrochen wird. Bevor er eine solche Entscheidung trifft, muss er den Rennleiter anhören, wenn Witterungseinflüsse maßgebend sind.
Er kann Fahrer, Bewerber sowie jeden vom DMSB lizenzierten und bei der Veranstaltung eingesetzten Sportwart, dessen Verhalten sie aufgrund eigener Wahrnehmungen oder aufgrund einer Meldung als strafwürdig ansehen, mit einer Verwarnung, Geldstrafe, Nichtzulassung, Wertungsstrafe, Ausschluss von der weiteren Teilnahme oder Wertungsausschluss bestrafen. Geldstrafen können ausgesprochen werden:
- bis zu EUR 1000,- in den A-Lizenzklassen bzw.
- bis zu EUR 500,- in den B-, J- Lizenzklassen

Unsportliches, aggressives oder rücksichtsloses Verhalten von Fahrern oder Teammitgliedern gegenüber anderen Personen (Fahrern, Mechanikern, Teammitgliedern, Offiziellen, Organisatoren, Helfern, Zuschauern, Presse etc.) können mit den gleichen Strafmaßnahmen geahndet werden. Die einzelnen Strafen können auch kombiniert festgesetzt werden. Außerdem kann er auch von der dem Rennleiter zustehenden Strafbefugnis gem. DMSG-Gebrauch machen.

4.6.3 Proteste

Proteste müssen entweder dem Rennleiter oder dem Rennsekretär übergeben werden.
Ein Protest, der sich auf einen Irrtum bezieht oder ein Vorkommnis betrifft, welches das Ergebnis eines Laufes beeinflussen kann, an dem der betreffende Fahrer beteiligt war oder teilnehmen soll, muss, bevor er oder evtl. andere beteiligte Fahrer die Wartezone für seinen / ihren nächsten Lauf verlassen, eingelegt werden. Sollte sich der Protest auf ein Ereignis im letzten Lauf eines Wettbewerbs beziehen, so muss er innerhalb von 10 Minuten nach Beendigung dieses Laufes eingelegt werden. Wird ein Protest zunächst mündlich eingereicht, so muss er spätestens innerhalb von 15 Minuten schriftlich bestätigt werden.

5. Flaggensignale / Lichtzeichen

Neben den im DMSB-Motocross-Reglement aufgeführten Flaggen und deren Gebrauch sind zusätzlich folgende Flaggen und deren Handhabung einzusetzen:

- Weiße Flagge:

Mit dieser Flagge stillgehalten wird die jeweils letzte Runde angezeigt.
Als Ersatz oder Ergänzung für Flaggen sind auch Lichtzeichenanlagen zulässig, die in Absprache mit dem Sportkommissar eingesetzt werden.

6. Wettbewerb

6.1 Training

Vorgeschrieben sind ein freies Training und ein Zeittraining.
Um zum Rennen zugelassen zu werden, muss jeder Fahrer mindestens 3 Runden in einem der Trainings am Veranstaltungs-Wochenende gefahren haben. Wenn die Strecke im Laufe des Wettbewerbs verändert wurde, muss allen Fahrern die Möglichkeit zur Teilnahme an einer Besichtigungsrunde eingeräumt werden.

6.2 Startvorgang

Wenn sich alle Fahrer mit ihren Motorrädern an der Startlinie mit laufendem Motor aufgestellt haben, wird vom Starter für 10 Sekunden das >10-Sekunden<-Zeichen gezeigt. Nach Ablauf dieser Zeitspanne zeigt er das >5-Sekunden<- Zeichen und das Startgitter wird nach Ablauf von 5 – 10 Sekunden ausgelöst. Die Startauslösung darf für die Fahrer nicht wahrnehmbar sein.

6.3 Durchführungsschema

6.3.1
Die Wettbewerbe in der Klasse SX1 und SX2 werden gemäß dem Durchführungsschema in zwei Qualifikationsrennen, einem Hoffnungslauf und einem Finale durchgeführt. Die Starterzahlen und Qualifikationen müssen aus der Veranstaltungsausschreibung ersichtlich sein. Das genaue Durchführungsschema für die Klassen SX125, SX3, SX4 uns SX5 wird in der Veranstaltungsausschreibung festgelegt.

6.3.2
Bei der Durchführung muss in jedem Fall gewährleistet sein, dass Fahrer, die sich nicht direkt für die nachfolgende Runde qualifizieren, eine zweite Chance erhalten. Soweit dies sichergestellt ist und die gemäß Abnahmeprotokoll zulässige Starterzahl hierdurch nicht überschritten wird, kann für jeden Lauf einer nachfolgenden Runde eine so genannte „Wild Card“ an jeweils einen Fahrer vergeben werden, der sich in dem vorgenannten Lauf nicht für die nachfolgende Runde qualifizieren konnte. Die wiederholte Vergabe einer „Wild Card“ an den gleichen Fahrer im Verlauf des Wettbewerbs ist nicht gestattet.

DMSB SuperMoto-Reglement *2026*

Stand: *07.01.2026* – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

INHALTSVERZEICHNIS

1. Veranstaltung
2. Klassen
3. Teilnehmer
4. Fahrerbesprechung
5. Boxen
6. Flaggen- bzw. Lichtzeichen
7. Fahrregeln
8. Training
9. Start
10. Rennen
11. Ende des Rennens / Ergebnisse und Wertung
12. Schlusskontrolle

1. Veranstaltung

Alle Super-Moto-Veranstaltungen im Regelungsbereich des DMSB sind nach den Bestimmungen des DMSB durchzuführen. Soweit in den DMSB-Bestimmungen nicht geregelt, gelten die Bestimmungen der FIM.
Bei allen Veranstaltungen ist eine Zeitnahme mit Transponder-Technik und Computerauswertung erforderlich.

2. *Teilnehmer, Lizenzen und* Klassen

2.1 Geltende Bestimmungen

Es gelten die DMSB-Lizenzbestimmungen und die Bestimmungen Lizenzpflicht für Motorradsport Veranstaltungen. Für DMSB-Prädikate gelten besondere Bestimmungen gemäß allgemeinen DMSB-Prädikatsbestimmungen sowie disziplinbezogenen Prädikatsbestimmungen.

2.2 Teilnahmebedingungen

Gemäß dem Status des Wettbewerbs gelten die folgenden Teilnahmebedingungen:
Status National: Teilnahmeberechtigt sind Teilnehmer, die im Besitz einer Lizenz des DMSB sind.
Status Europa-offen: Teilnahmeberechtigt sind Teilnehmer, die im Besitz einer Lizenz des DMSB oder einer Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation) sind.
Status International: Teilnahmeberechtigt sind Teilnehmer, die im Besitz einer Lizenz des DMSB oder einer Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation) sind.

2.3 Klassen

Für die Teilnahme an einem SuperMoto-Wettbewerb sind die in der jeweiligen Klasse festgelegten Lizenzen erforderlich.

Klasse S1
Motorräder mit Zweitaktmotor über 85 ccm oder Viertaktmotor über 150 ccm.
A-/V-Lizenz
Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 14 Jahren (Stichtagsregelung).

Klasse S2
Motorräder mit Zweitaktmotor über 85 ccm oder Viertaktmotor über 150 ccm.
A-/B-/V-Lizenz
Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 14 Jahren (Stichtagsregelung).

Klasse S3
Motorräder mit Zweitaktmotor über 85 ccm oder Viertaktmotor über 150 ccm.
B-/V-Lizenz
Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 14 Jahren (Stichtagsregelung).

Klassen S4 und S5
Motorräder mit Zweitaktmotor über 85 ccm oder Viertaktmotor über 150 ccm.
B-/C-/V-Lizenz
Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 14 Jahren (Stichtagsregelung).

Klasse Ü40
Motorräder mit Zweitaktmotor über 85 ccm oder Viertaktmotor über 150 ccm.
A-/B-/C-/V-Lizenz
Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei Jahrgang *1986*.

Nachwuchsklassen

K**lasse Youngster:**
Motorräder mit Zweitaktmotor über 85 ccm bis max. 150 ccm bzw. Viertaktmotor über 175 ccm bis max. 250 ccm.
A-/B-/J-/V-Lizenz
Fahrer der Jahrgänge *2008-2013*

Klasse Junioren:
Motorräder mit Zweitaktmotor über 65 ccm bis max. 85 ccm und max. 29,5 PS
Motorräder mit Viertaktmotor über 85 ccm bis max. 150 ccm und max. 29,5 PS
A-/B-/J-/V-Lizenz
Fahrer der Jahrgänge *2010-2016*

Klasse Rookies:
Motorräder mit Zweitaktmotor über 50 ccm bis max. 65 ccm und max. 19 PS
Motorräder mit Viertaktmotoren über 50 ccm und bis max. 82ccm und max. 19 PS
A-/B-/J-/V-Lizenz
Fahrer der Jahrgänge *2014-2018*

2.4 Bewerber

Bewerber müssen im Besitz einer Bewerberlizenz des DMSB oder einer Bewerberlizenz einer anderen der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation) sein.

3. Fahrerbesprechung

Jeder Fahrer ist verpflichtet, an einer vom Veranstalter festgesetzten Fahrerbesprechung teilzunehmen.

4. Boxen

Der Boxenbereich umfasst die Fläche von Boxeneinfahrt bis Boxenausfahrt sowie die Boxen selbst und wird an der Vorderfront durch die Absperrung zur Rennstrecke begrenzt.
Reparaturen, Auswechseln von Rädern oder Reifen wie auch alle übrigen erlaubten Arbeiten dürfen im Verlauf des Rennens nur an den Boxen von den Fahrern und den zugelassenen Helfern durchgeführt werden.
Reifenwärmer sind in der Boxengasse erlaubt. Als Stromquelle darf ein Aggregat verwendet werden.
Fahrer, die in die Boxengasse einfahren wollen, müssen sich frühzeitig entsprechend einordnen, die Rennstrecke in Richtung Boxengasse verlassen und hierbei die Geschwindigkeit so herabsetzen, dass sie ihr Fahrzeug ohne Gefährdung anderer an der entsprechenden Box zum Halten bringen. Nach Beendigung des Boxenaufenthaltes darf der Fahrer erst Ende der Boxenstraße unter Beachtung der Signal- oder Flaggenzeichen wieder auf die Rennstrecke einfahren.

Das Einbringen eines zweiten Wettbewerbsfahrzeugs vor bzw. während der Wertungsläufe ist nicht gestattet. Darüber hinaus ist der Aufenthalt von Kindern unter 12 Jahren (ausgenommen Teilnehmer) im Boxenbereich ebenso wenig erlaubt wie Rauchen und Alkoholkonsum.

5. Flaggen- bzw. Lichtzeichen

Während des Trainings und des Rennens gelten folgende Flaggenzeichen:
Nationalflagge (bzw. Startampel) = Start
Gelbe Flagge (stillgehalten) = Achtung: erhöhte Aufmerksamkeit
Gelbe Flagge (geschwenkt) = Achtung, unmittelbare Gefahr, Geschwindigkeit reduzieren, Überholverbot - Fahrer dürfen nicht springen und müssen Sprunghügel im Rollen passieren. Die Verringerung der Geschwindigkeit muss deutlich erkennbar sein. Das Überhol- und Sprungverbot gilt bis hinter die Unfallstelle.
Für jeden überholten Fahrer erfolgt eine Rückversetzung des Überholenden um fünf Plätze in der Startaufstellung (bei Verstoß im Training) bzw. im Endklassement (bei Verstoß im Wertungslauf Bei einer nach Auffassung des Rennleiters und/oder der Sportkommissare im Zusammenhang mit einem solchen Überholvorgang eingetretenen Behinderung oder Gefährdung des Strecken- oder Rettungspersonales bzw. des/der überholten Fahrer(s) oder wiederholter Missachtung bleibt an Stelle der Rückversetzung die Disqualifikation vorbehalten.
Gelbe Flagge mit roten Streifen (stillgehalten) = Achtung Rutschgefahr!
Auch in Verbindung mit erhobener Hand und Zeigefinger nach oben: einsetzender Regen.
Rote Flagge (gehalten oder geschwenkt) = Das Rennen/Training ist abgebrochen, nicht überholen, langsam und mit größter Vorsicht und Aufmerksamkeit gemäß den Anweisungen in die Boxengasse bzw. in den Vorstartraum zurückkehren.
Blaue Flagge (geschwenkt) = Warnung, Überrundung steht bevor
Schwarze Flagge (stillgehalten) in Verbindung mit Start-Nr. auf Signaltafel = Halt bei Start und Ziel (neben der Strecke)
Schwarz-weiß-karierte Flagge = Ende des Trainings/ Rennens

6. Fahrregeln

Im Verlauf des Trainings und des Rennens darf links und rechts überholt werden. Fahrer, die überrundet werden, müssen dem Überholenden Platz machen und ggf. die Ideallinie freigeben.
Fahrer, die auf der Strecke anhalten, müssen ihr Motorrad sofort auf dem kürzesten Weg und unter größtmöglicher Vorsicht außerhalb der Rennstrecke abstellen. Es ist untersagt, ein Motorrad entgegen oder quer zur Fahrtrichtung zu fahren.
Fahrer und Motorrad bilden eine Einheit, die während des Trainings und des Rennens – ausgenommen während eines freiwilligen oder unfreiwilligen Stopps – bestehen muss. Fremde Hilfe auf der Rennstrecke, ausgenommen solche, die durch Sportwarte aus Sicherheitsgründen gegeben wird, ist verboten. Falls ein Fahrer, aus welchem Grund auch immer, die Strecke verlässt, muss er, um den Wettbewerb wieder aufzunehmen, ohne fremde Hilfe sowie ohne Gefährdung und Benachteiligung Dritter, wieder an dem in Fahrtrichtung liegenden nächstmöglichen Punkt auf die Strecke einfahren.
Bei Missachtung dieser Vorschrift wird dem Fahrer im Ergebnis des Zeittrainings die schnellste Runde gestrichen bzw. wird er im Rennen um 5 Plätze zurückgestuft. Mit der gleichen Strafe werden Fahrer belegt, die sich durch Auslassen von Hindernissen oder Schikanen bzw. Kurven einen Vorteil verschaffen. Wiederholungsfälle werden mit Ausschluss bestraft.

7. Training

7.1 Freies Training

Die Trainings / Warm-Ups – auch einzelne – mehrerer Klassen können zusammengelegt werden.

7.2 Zeittraining

Fahrer, die im Verlauf aller Trainingsabschnitte (einschl. Warm-Ups) nicht insgesamt mindestens 3 Runden absolviert haben, werden nicht zum Rennen zugelassen. Bei Durchführung des Trainings einer Klasse in mehreren Gruppen ist ein Wechsel der Gruppen nicht zulässig. Findet das Zeittraining einer Klasse nicht am Tag des freien Trainings statt oder finden die Rennläufe einer Klasse nicht am Tag des Zeittrainings statt, so ist vor diesem ein Warm-Up von mindestens 10 Minuten durchzuführen. Dies gilt ebenfalls, wenn die Vorläufe nicht am Tag des Zeittrainings bzw. die Hoffnungs-, Halbfinal- oder Finalläufe nicht am Tag des im Qualifikationsschema jeweils vorhergehenden Laufes stattfinden.
In der Auslaufrunde nach Abwinken von Zeittraining und Warm-up kann an den dafür vorgesehenen, durch Schild und Linie markierten Stellen jeweils eine Startübung durchgeführt werden.

7.3 Maximale Starterzahl in Trainings und Rennen

In freiem und Zeittraining darf die in der Streckenlizenz als „maximale Starterzahl im Rennen“ festgelegte Teilnehmerzahl um maximal 20% überschritten werden.
Übersteigt die Zahl der Nennungen die in der Streckenlizenz festgelegte Streckenkapazität, entscheidet das Resultat des Zeittrainings über die für die Rennläufe qualifizierten Fahrer.

7.4 Ende der Zielzone / End of finish

Die Regelung zum „Ende der Zielzone“ (siehe Punkt 11) gilt auch für das Ende / Abwinken der Trainings

8. Start / Startaufstellung

8.1 Startprozedere

Das Motorrad muss bis spätestens 5 Minuten vor dem im gültigen Zeitplan vorgesehenen Startzeitpunkt des nächsten Laufes bzw., dessen Sighting laps in den Vorstartbereich eingebracht werden. Fahrer, die verspätet erscheinen, haben keinen Anspruch auf den ihnen zustehenden, dann aber freibleibenden Startplatz und werden in der Penalty-Reihe aufgestellt. Jeder Fahrer darf nur die für den Renneinsatz vorgesehene Maschine in den Vorstartbereich einbringen. Ein Wechsel des Motorrades ist nach Schließen des Vorstartbereiches nicht mehr erlaubt.
Reifenwärmer sind im Vorstart erlaubt. Als Stromquelle darf ein Aggregat verwendet werden.
Werden die Läufe in zwei Rennen ausgetragen, erfolgt die Startaufstellung für beide Läufe nach der Platzierung im Zeittraining, ggf. wechselweise bei verschiedenen Trainingsgruppen, beginnend mit dem jeweils Zeitschnellsten.
Werden die Wettbewerbe nach Qualifikationsschema u. a. mit Vorläufen ausgetragen, richtet sich die Startaufstellung nur für diese Vorläufe nach der Platzierung im Zeittraining, getrennt nach den jeweiligen Gruppen.
Die Startaufstellung für die Hoffnungs- bzw. Halbfinal- und Finalläufe erfolgt unter Berücksichtigung der Platzierungen der jeweils vorangegangenen Rennen.
Fahrer, die sich über einen Hoffnungslauf qualifizieren oder durch eine Wild-Card startberechtigt sind, erhalten in der entsprechenden Reihenfolge die letzten Startplätze. Eine freie Auswahlmöglichkeit des Startplatzes besteht nicht.
Bei ordnungsgemäßer Abmeldung eines Fahrers bis eine Stunde vor dem jeweiligen Wertungslauf rücken die nachfolgenden Fahrer auf – andernfalls bleibt der Startplatz leer.
Die so genannte Penalty-Reihe ist die Startreihe direkt hinter der letzten – laut Startaufstellung - besetzten Startreihe.
Nach Einnahme des zugeteilten Startplatzes darf dieser nicht mehr verlassen werden. Bei Zuwiderhandlung wird der Fahrer in die Penalty-Reihe versetzt.

Vor jedem Rennen ist die Durchführung mindestens einer Sighting lap vorgeschrieben. Der Start der einzelnen Klassen in eine fliegende Sighting lap erfolgt direkt aus dem Vorstart. Ausgenommen von dieser Regelung ist die Klasse S1.
Nach diesen Sighting laps haben die Fahrer zügig ihren Startplatz einzunehmen.
Fahrer, die an den Sighting laps nicht teilnehmen, müssen aus der Penalty-Reihe starten.
Helfer haben nach den Sighting laps keinen Zutritt zum Startplatz.
Fahrer, die zeitliche Verzögerungen des Startvorganges verursachen oder verspätet aus den Sighting laps erscheinen, haben keinen Anspruch auf den ihnen zustehenden, dann aber freibleibenden Startplatz und werden in die Penalty-Reihe versetzt.
Der Start erfolgt stehend als Gruppenstart mit laufendem Motor unter Anwendung nachfolgender Methode: –
Startampel ist ausgeschaltet –
Ein Sportwart steht mit roter Flagge auf der Startlinie –
Starterfeld formiert sich mit laufenden Motoren –
Nach Einnahme aller Startplätze schwenkt ein zweiter Sportwart hinter dem Feld die grüne Flagge –
Der Sportwart geht mit erhobener roter Flagge vor dem Feld und verlässt die Strecke –
Nach Verlassen der Strecke durch den Sportwart schaltet die Ampel auf Rot –
Nach 2–5 Sekunden schaltet die rote Ampel aus und der Start ist freigegeben.

8.2 Start aus der Boxengasse

Die Boxenausfahrt wird zum Beginn der Sighting laps geschlossen. Fahrer, die nach dem Start in die Sighting lap erscheinen, sowie Fahrer, die in den Sighting lap die Boxengasse aufsuchen müssen, können von hier aus hintereinander nachstarten. Die Freigabe erfolgt durch den Rennleiter.

8.3 Frühstart

Eine Frühstartüberwachung findet statt. Ein Frühstart ist dann gegeben, wenn während der Start-Rotlichtphase eine Vorwärtsbewegung des Motorrades bzw. des Vorderrades erfolgt. Ein Frühstart liegt auch dann vor, wenn der Fahrer seine Maschine noch in der Rotlichtphase zurückzieht und beim Umschalten der Ampel wieder von seiner Startmarkierung startet.
Fahrer, die einen Frühstart verursachen, werden mit einer Zeitstrafe von *10* Sekunden belegt, die am Ende des betreffenden Rennens zu ihrer Gesamtzeit hinzugezählt wird, unabhängig von der Anzahl der von ihnen absolvierten Runden.
Die betreffenden Fahrer erhalten eine Tafel mit der Aufschrift "FRÜHSTART/+ *10* SEKUNDEN" mit ihren Startnummern während 3 Runden an der Ziellinie *angezeigt.*

9. Rennen

9.1

Die Wettbewerbe werden in zwei oder drei Vorläufen, einem oder zwei Hoffnungsläufen, zwei Semifinalläufen, einem weiteren Hoffnungslauf und einem Finale durchgeführt.
Bei der Durchführung muss in jedem Fall gewährleistet sein, dass Fahrer, die sich nicht direkt für die nachfolgende Runde, d.h. das Semifinale oder Finale, qualifizieren, eine zweite Chance erhalten. Dies gilt auch, wenn ein Fahrer nicht an seinem, ihn betreffenden Vor- oder Halbfinallauf teilnehmen konnte.
Die Einteilung der Fahrer sowie das Qualifikationsschema werden vom Veranstalter unter Berücksichtigung des Nennungsergebnisses sowie der Streckenkapazität festgelegt. Der Start in einem anderen als in dem ursprünglich zugeordneten Vorlauf oder Halbfinale ist nicht möglich.
Ableitend aus dieser Festlegung ergibt sich im Grundsatz folgendes Qualifikationsschema, bei dem nachstehende Mindestlaufzeiten zu beachten sind:

Vorlauf	= 7 Minuten + 2 Runden
Hoffnungslauf	= 7 Minuten + 2 Runden
Halbfinale	= 9 Minuten + 2 Runden
Kleines Finale	= 7 Minuten + 2 Runden
Finale	= 12 Minuten + 2 Runden

9.2

Übersteigt das Nennungsergebnis die Streckenkapazität nicht, so können diese Rennen in zwei Wertungsläufe von mind. 12 Minuten Dauer + 2 Runden durchgeführt werden.

9.3

Die Läufe – auch einzelne – mehrerer Klassen können zusammengelegt werden. Ein Wertungslauf einer Klasse kann wiederum auf zwei Rennen aufgeteilt werden.
Die Aufteilung und Zusammenlegung der Klassen, das Qualifikationsschema, die Vergabe der Startplätze, sowie das Wertungsschema werden in der Ausschreibung festgelegt.

9.4

Sollte der Abbruch eines Laufes aufgrund eines besonderen Vorkommnisses oder klimatischer oder anderer Bedingungen unumgänglich sein, wird die rote Flagge gezeigt, um anzuzeigen, dass der Lauf abgebrochen ist. Wird dieses Signal gezeigt, müssen die Fahrer langsam fahren und den Anweisungen der Sportwarte folgen.
Für den evtl. erneuten Start eines abgebrochenen Laufes gelten folgende Regelungen:
A) Weniger als 50 % der Laufzeit (gerechnet ohne die 2 Folgerunden) waren absolviert:
Wird ein Lauf abgebrochen bevor der führende Fahrer 50 % der Laufzeit absolviert hat, so wird der ursprüngliche Start für null und nichtig erklärt. Alle Fahrer, die am ersten Start beteiligt waren, sind für den erneuten Start teilnahmeberechtigt, entweder auf dem ursprünglich eingesetzten Motorrad oder auf einem anderen Motorrad, vorausgesetzt, dass dieses den Technischen Kommissaren unter ihrem Namen bzw. dem ihres Bewerbers vorgeführt und abgenommen wurde. Der wiederaufgenommene Lauf geht – soweit vor dem Re-Start nicht ausdrücklich anders festgelegt – über die volle Distanz, wobei die ursprüngliche Startaufstellung benutzt wird. Der Platz jedes Fahrers, der nicht an dem erneuten Start teilnehmen kann, bleibt frei.
B) sonst:
Dieser Lauf wird in jedem Fall als Rennen gewertet. Die Wertung erfolgt aufgrund der Positionen, welche die Fahrer am Ende der letzten Runde vor dem Abbruch des Rennens innehatten.

10. Ende des Rennens / Laufes / Ergebnisse und Wertung

Nach Absolvierung der vorgesehenen Distanz wird der Führende sowie alle nachfolgenden Fahrer – diese ohne Rücksicht auf die von ihnen zurückgelegte Rundenzahl – beim Überfahren der Ziellinie mit der schwarz-weiß-karierten Flagge abgewunken. Damit ist das betreffende Rennen bzw. der Lauf beendet.
Die Durchfahrt für den jeweiligen Fahrer wird in dem Moment registriert, wenn der vorderste Teil seines Motorrades die Ziellinie überquert.
Die Fahrer müssen aber noch solange zügig weiterfahren bis sie das Schild „Ende der Zielzone“ erreicht haben. Danach kann das Tempo verringert werden. Plötzliches Abbremsen oder Anhalten ist in diesem Bereich zwischen Ziellinie und dem Schild „Ende der Zielzone“ nicht gestattet, es sei denn es wird durch einen Sportwart angeordnet. Ab dem Schild fahren die Teilnehmer in verringertem Tempo bis zur Ausfahrt der Rennstrecke und verlassen sie dort in Richtung Fahrerlager. Die Wertung erfolgt in der Reihenfolge der Zieldurchfahrt und nach Anzahl der absolvierten Runden. Fahrer, die nicht innerhalb von drei Minuten nach dem Sieger die Ziellinie überquert haben, werden gemäß ihrer letzten Zieldurchfahrt sowie der zurückgelegten Distanz gewertet. Fahrer, die zwar gestartet sind, aber keine Zieldurchfahrt aufweisen, werden mit null Runden gewertet. Sollte dies auf mehrere Teilnehmer zutreffen, entscheidet unter diesen die Position in der Startaufstellung.

10.1 Abbruch von Rennen

Bei Kürzung oder Abbruch der Wertungsläufe, soweit diese nicht wieder aufgenommen werden können, erhalten die Fahrer folgende Punkte:

- mindestens 75% der vorgesehenen Laufzeit: 100% der Punkte
- mindestens 50% der vorgesehenen Laufzeit: 50% der Punkte
- weniger als 50% der vorgesehenen Laufzeit: keine Punkte

Soweit möglich hat ein Neustart zu erfolgen. Die Laufzeit nach Neustart wird durch den Rennleiter in Abstimmung mit den Sportkommissaren festgelegt.

11. Schlusskontrolle / Parc Fermé

Der Rennleiter und der Technische Kommissar hat das Recht, nach Beendigung der Rennen jedes Motorrad einer Schlusskontrolle zu unterziehen.
Der Parc Fermé sollte sich in räumlicher Nähe des Zieles befinden.
Nehmen Fahrer, deren Motorräder o.g. Parc Fermé- Pflicht unterliegen, nach dem letzten Lauf ihrer Klasse mit diesem Motorrad an einer Show-Einlage teil, so gilt die Pflicht zur Überbringung des Motorrades in den Parc Fermé als erfüllt, wenn es während der Show-Einlage ohne Unterbrechung von den als Sachrichtern eingesetzten Sportwarten beobachtet werden kann. Nach der Show-Einlage muss das Motorrad unverzüglich in den Parc Fermé gebracht werden.
Alle anderen Motorräder, die das Rennen in Wertung beendet haben, verbleiben bis zum Ende der Protestfrist im Fahrerlager. Während dieser Zeit dürfen auch hier keine Arbeiten an den Motorrädern durchgeführt werden; es gelten die Bestimmungen des Parc Fermé.

12. Verhalten gegenüber der Rennleitung

Fahrer, Teammanager oder -mitglieder dürfen den Rennleiter oder seinen Vertreter bei der Ausübung seiner Tätigkeiten während der Trainings und Rennen nicht stören. Bei einem ersten Verstoß erfolgt eine mündliche Verwarnung, bei Wiederholung eine Geldstrafe.

13. Umweltmatten (Auszug aus den DMSB-Umweltrichtlinien)

Insbesondere muss auf unbefestigtem Gelände eine flüssigkeitsdichte reißfeste und vorzugsweise auch saugfähige Unterlage (die sogenannte Umweltmatte) zum Schutz des Bodens unter jedes Wettbewerbsfahrzeug gelegt werden, an dem Arbeiten durchgeführt werden. Soweit für einzelne Veranstaltungen spezifische Vorschriften z.B. über die Mindestgröße der Umweltmatte gelten, sind diese zu beachten.

14. Regelstrafen

- Missachtung der „gelb geschwenkten“ Flagge:
  im Training: Rückversetzung (je überholtem Fahrer) um -5- Plätze in der Startaufstellung
  im Rennen: Rückversetzung (je überholtem Fahrer) um -5- Plätze im Endklassement
    - zusätzliche Gefährdung: Wertungsausschluss
- unzulässige Startübungen (außerhalb ausgewiesener Örtlichkeit und Zeiten): Rückversetzung um -2- Plätze
- Missachtung der „End of finish“ / „Ende der Zielzone“: Rückversetzung um ~~-5-~~2- Plätze, bei zusätzlicher Gefährdung um -5- Plätze
- Auslassen von Hindernissen, Verlassen der Strecke etc. mit Vorteilsnahme: im Qualifying Streichen der schnellsten Runde(n), im Wertungslauf Rückversetzung um -5- Plätze
- im Wiederholungsfall: Wertungsausschluss
- Inanspruchnahme fremder Hilfe (Ausnahme: durch Sportwarte aus Sicherheitsgründen): Wertungsausschluss
- Frühstart: + 10 Sekunden zur Fahrzeit
- Nichtteilnahme an der Fahrerbesprechung: 50 Euro Geldstrafe
- Provokation eines Rennabbruches: Nichtzulassung zum Neustart
- Störung von Rennleiter oder Vertreter: bei Erstverstoß mündliche Verwarnung, bei Wiederholung 50 € Geldstrafe
- Bei durch Nachmessung festgestellter Überschreitung des Geräuschlimits erfolgt die Rückversetzung um -5- Plätze in der Startaufstellung (Überschreitung im Training) bzw, eine Zeitstrafe von 20 Sekunden

In begründeten Fällen kann von den v.g. Strafen abgewichen werden.

DMSB SuperMoto-Reglement *2026* Anhang 1 Basissport

Stand: *07.01.2026* – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Im Folgenden wird aus Gründen der sprachlichen Vereinfachung nur die männliche Form verwendet. Die nachstehend gewählten männlichen Formulierungen gelten deshalb uneingeschränkt auch für die weiteren Geschlechter.

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeine Bestimmungen / Grundlagen / Präambel
2. Veranstaltung und Veranstalter
3. Teilnehmer / Fahrer / Mannschaften
4. Nennungen / Nenngeld / Nennschluss
5. Klasseneinteilung
6. Technische Bestimmungen / Persönliche Schutzausrüstung
7. Dokumenten- und Technische Abnahme
8. Durchführung
9. Wertung
10. Wertungsstrafen
11. Rechtswegausschluss und Haftungsbeschränkung
12. Versicherung
13. Preise / Siegerehrung
14. Sachrichter / Sportwarte / Schiedsgericht / Strafen
15. Proteste

1. Allgemeine Bestimmungen / Grundlagen / Präambel

1.1

Supermoto-Rennen sind Wettbewerbe, die auf einem flachen bis hügeligen Rundkurs auf befestigter und/oder unbefestigter Fahrbahn ausgetragen werden.

Jeder Motorradfahrer kann mit einem handelsüblichen Supermoto-Motorrad ohne besondere Vorbereitungen daran teilnehmen, wenn er eine Nennung für die jeweilige Veranstaltung abgibt und diese vom Veranstalter akzeptiert wird, sowie sein Motorrad diesen Bestimmungen entspricht.

Die Veranstaltung ist ein DMSB-Basissport-Wettbewerb und wird nach dem vorliegenden Anhang 1 Basissport Reglement, den DMSB-Bestimmungen für das Rettungswesen im Motorradsport, der vom Veranstalter veröffentlichten Veranstaltungsausschreibung durchgeführt. Wenn in diesem Anhang keine abweichenden Bestimmungen aufgeführt sind, so gelten die Vorgaben des aktuellen DMSB SuperMoto-Reglement.

1.2

Die DMSB-Basissport-Wettbewerbe unterliegen den folgenden Bestimmungen in der aufgeführten Reihenfolge:

- DMSB SuperMoto-Reglement, Anhang 1 Basissport
- DMSB SuperMoto-Reglement
- Sportliches und Technisches Reglement der Serie
- DMSB-Veranstaltungsausschreibung und evtl. Bulletins
- DMSB-Motorrad-Sportgesetz
- DMSB-Umweltrichtlinien
- DMSB-Lizenzbestimmungen
- DMSB-Ethikkodex
- Technische Bestimmungen des DMSB
- den Anti-Doping Bestimmungen der WADA/NADA (NADC)

2. Veranstaltung und Veranstalter

2.1

Für die Veranstaltungsausschreibung ist die entsprechende DMSB-Vorlage zu verwenden.

Die Terminanmeldung einer DMSB-SuperMoto-Basissport-Veranstaltung erfolgt über das DMSBnet (www.dmsbnet.de)

Die jeweilige Ausschreibung ist im DMSBnet einzureichen und wird vom DMSB nach Rücksprache mit dem Promoter genehmigt.

Ein Veranstalter kann nach Freigabe durch den DMSB bei Veranstaltungen Elektro-Motorräder zulassen.

2.2

SuperMoto-Basissport-Veranstaltungen dürfen grundsätzlich nur auf DMSB abgenommenen SuperMoto-Strecken durchgeführt werden. DMSB-Streckenabnahmen im Basissport haben eine Gültigkeit von 3 Jahren zzgl. dem Abnahmejahr.

Die Streckenlänge für alle Klassen beträgt zwischen min. 600 m und max. 3000 m betragen. Ein Offroad-Teil ist nicht zwingend erforderlich.

3. Teilnehmer / Fahrer / Mannschaften

3.1

Zugelassen sind alle Fahrer, die im Besitz einer gültigen DMSB-Lizenz oder einer Lizenz eines der FIM Europe angeschlossenen FMN sind (inkl. Auslandsstartgenehmigung).

Des Weiteren sind auch nicht lizenzierte Fahrer mit einer Race Card startberechtigt.

4. Nennungen / Nenngeld / Nennschluss

4.1 Nennungen

Nennungen sind mittels offiziellem DMSB-Nennformular dem Veranstalter abzugeben. Dieses kann auch online erfolgen.
Alle Nennungen müssen vom Fahrer unterschrieben sein. Bei Nennungen von Minderjährigen ist außerdem die Unterschrift des gesetzlichen Vertreters erforderlich.

4.2 Nennschluss

Für alle Veranstaltungen ist ein einheitlicher Nennschluss von 7 Tagen (14 Tage bei Parallelveranstaltungen zu einem DMSB-Prädikat) vor der Veranstaltung (maßgebend ist das Vorliegen der Nennung beim Veranstalter) festgelegt.
Dem Veranstalter ist es jedoch freigestellt auch noch Nachnennungen anzunehmen, wenn diese ohne organisatorische Probleme berücksichtigt werden können.
In diesem Fall kann jedoch unabhängig von dem zu zahlenden Nenngeld eine Bearbeitungsgebühr erhoben werden.
Der Veranstalter ist berechtigt, ggf. die Teilnehmerzahl zu begrenzen bzw. Nennungen, mit Angabe von Gründen, abzulehnen. Im Falle der Ablehnung einer Nennung ist ein ggf. gezahltes Nenngeld zu erstatten.

Die genannten Fahrer werden nach Eingang des Nenngeldes im Internet veröffentlicht. Hierdurch entfällt die Nennbestätigung.

5. Klasseneinteilung

5.1

Bei den SuperMoto-Basissport-Veranstaltungen können unter Beachtung der altersspezifischen Bestimmungen nachfolgend genannte Klassen ausgeschrieben werden.
Ausschlaggebend für die Alterseinstufung in den Jugendklassen ist der Geburtsjahrgang. Die Teilnehmer müssen allerdings am Tage der Veranstaltung mindestens 6 Jahre alt sein.
Darüber hinaus ist es den Serien bzw. Veranstaltern freigestellt, andere Klasseneinteilungen vorzunehmen, wobei die alters- und hubraumspezifischen Bestimmungen in den Jugendklassen zu beachten sind.

5.2 Jugendklassen

Rookies:	*Jahrgänge 2014 - 2018*	Motorräder mit Zweitaktmotor über 50 ccm bis max. 65 ccm und max. 19 PS Motorräder mit Viertaktmotoren über 65ccm bis max. 82ccm und max. 19 PS
Junioren:	*Jahrgänge 2010 - 2016*	Motorräder mit Zweitaktmotor über 65 ccm bis max. 85 ccm und max.29,5 PS Motorräder mit Viertaktmotor über 85 ccm bis max. 150 ccm und max. 29,5 PS
Youngster:	*Jahrgang 2008 - 2013*	über 85 ccm bis max. 150 ccm-2T bzw. 175 ccm bis max. 250 ccm-4T

5.3 Basissportklassen

Ausgeschrieben werden können alle SuperMoto-Klassen (getrennt oder offen). Eine Einteilung nach Hubraumklassen ist möglich, jedoch nicht vorgeschrieben.

S4 (Amateure)	ab 14 Jahre
S5 (Einsteiger)	ab 14 Jahre
Ü40	ab 40 Jahre

5.4

Mögliche Klassenzusammenlegungen oder weitere Klassenspezifikationen obliegen dem Veranstalter oder Serienbetreiber.
Die Ausschreibung der einzelnen Klassen ist dem Veranstalter freigestellt. Die für die betreffende Veranstaltung ausgeschriebenen Klassen ergeben sich aus der jeweiligen Veranstaltungsausschreibung.

6. Technische Bestimmungen / Persönliche Schutzausrüstung

6.1 Fahrzeuge

Siehe - Technische Bestimmungen des DMSB für SuperMoto

Ergänzende Technische Bestimmungen:

Rookies:
- Kein Mindestgewicht der Motorräder
- Keine Carbonfelgen
- freie Farbe der Startnummern

Junioren:
- Kein Mindestgewicht der Motorräder
- Keine Carbonfelgen
- freie Farbe der Startnummern

Youngster:
- Kein Mindestgewicht der Motorräder
- Keine Carbonfelgen
- Felgengröße mind. 14 Zoll

Jeder Fahrer darf der Techn. Abnahme max. 1 Motorrad vorführen.

Bei einem größeren Fahrzeugschaden (der eine aufwendige Reparatur nach sich zieht) besteht die Möglichkeit, über den Technischen Pflichtkommissar ein Reservemotorrad nachträglich abnehmen zu lassen.
Der Einsatz eines Team-Motorrades muss dem Obmann der Technischen Abnahme oder dem Rennleiter unter Angabe von Namen und Start- Nummer des Fahrers formlos schriftlich vor der Einfahrt in den Vorstart zu den Trainings/Rennen bekannt gegeben werden.

7. Dokumenten- und Technische Abnahme

gemäß DMSB-Motorrad-Sportgesetz

8. Durchführung

Siehe DMSB SuperMoto-Reglement

9. Wertung

Siehe DMSB SuperMoto-Reglement sowie Prädikatsbestimmungen

10. Wertungsstrafen

Siehe DMSB SuperMoto-Reglement sowie DMSB-Motorrad-Sportgesetz

11. Rechtswegausschluss und Haftungsbeschränkung

siehe Deutsches Motorrad-Sportgesetz des DMSB (Artikel 65)

12. Versicherung

siehe Deutsches Motorrad-Sportgesetz des DMSB (Artikel 65)

13. Preise / Siegerehrung

Die Siegerehrung ist Bestandteil der Veranstaltung. Fahrer, die bei der Siegerehrung nicht anwesend sind, haben keinen Anspruch auf Aushändigung der Preise.

14. Strafen

Siehe DMSB SuperMoto-Reglement sowie DMSB-Motorrad-Sportgesetz.

15. Protest

Siehe DMSB SuperMoto-Reglement sowie DMSB-Motorrad-Sportgesetz.

DMSB-Trial-Reglement 2026

Stand: 27.11.2025 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

INHALTSVERZEICHNIS

1. Veranstaltung
2. Teilnehmer und Klasseneinteilung
3. Nennung
4. Abnahme
5. Durchführungsbestimmungen
6. Training
7. Start
8. Fahrzeit
9. Zeit und Durchfahrtskontrollen
10. Sektionen (Prüfungsabschnitte)
11. Sektionsbesichtigung/ -wertung
12. Strafpunkte
13. Disqualifikation
14. Allgemeine Verhaltensregeln
15. Allgemeine Wert

1. Veranstaltung

1.1

Alle Trial-Veranstaltungen im Regelungsbereich des DMSB sind nach den Bestimmungen des DMSB durchzuführen. Soweit in den DMSB-Bestimmungen nicht geregelt, gelten die Bestimmungen der FIM (FIM Trial Appendices und Technical Rules).

1.2

Für prädikatfreie Hallen-Trial Veranstaltungen gelten die entsprechenden Bestimmungen.

1.3

Bei Veranstaltungen, die weder einen reinen Indoor- noch Outdoor-Charakter haben, muss in der Ausschreibung festgelegt werden, nach welchem Reglement gewertet wird.

1.4

Die Sektionen müssen rechtzeitig fertiggestellt sein. Während der Sektionsbesichtigung durch den Sportkommissar muss der Fahrtleiter und/oder ein Sektionsverantwortlicher mit dem für evtl. Änderungen benötigten Material anwesend sein.

1.5

Eine nachträgliche Änderung der Streckenführungen und Sektionen darf -außer in Gefahrensituationen- nur mit Zustimmung des Sportkommissars vorgenommen werden.

2. Teilnehmer und Klasseneinteilung

2.1 *Teilnehmer und Lizenzen*

1. *Es gelten die DMSB-Lizenzbestimmungen und die Bestimmungen Lizenzpflicht für Motorradsport Veranstaltungen. Für DMSB-Prädikate gelten besondere Bestimmungen gemäß allgemeinen DMSB-Prädikatsbestimmungen sowie disziplinbezogenen Prädikatsbestimmungen.*

2. *Gemäß dem Status des Wettbewerbs gelten die folgenden Teilnahmebedingungen:*

   Status National: Teilnahmeberechtigt sind Teilnehmer, die im Besitz einer Lizenz des DMSB sind.

   Status Europa-offen: Teilnahmeberechtigt sind Teilnehmer, die im Besitz einer Lizenz des DMSB oder einer Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation) sind.

   Status International: Teilnahmeberechtigt sind Teilnehmer, die im Besitz einer Lizenz des DMSB oder einer Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation) sind.

3. Für die Teilnahme an einem Trial-Wettbewerb sind die in der jeweiligen Klasse festgelegten Lizenzen erforderlich.
   Folgende Klassen können ausgeschrieben werden:

   Klasse 1
   ab Jahrgang 2011 und älter mit A-/V-Lizenz

   Klasse 1F
   Fahrerinnen ab Jahrgang 2012 und älter mit A-/B-/V-Lizenz

   Klasse 2
   ab Jahrgang 2012 und älter mit A-/B-/J-/C-/V-Lizenz

   Klasse 3
   ab Jahrgang 2012 und älter mit A-/B-/J-/C-/V-Lizenz

   Klasse 4 (Ü40)
   Fahrer ab Jahrgang 1986 und älter mit A-/B-/C-/V-Lizenz

   Klasse 5 (Ü50)
   Fahrer ab Jahrgang 1976 und älter mit A-/B-/C-/V-Lizenz

   Klasse 6F (Ladies-Open)
   Fahrerinnen ab Jahrgang 2013 und älter mit B-/J-/C-/V-Lizenz

   Klasse 6 (Open)
   Fahrer ab Jahrgang 2013 und älter mit B-/J-/C-/V-Lizenz

   Weitere, ggf. nicht aufgeführte Klassen, sind in der Ausschreibung *der Veranstaltung* zu definieren.

   Fahrern ab Jahrgang 1985 und älter sowie Frauen ist die Wahl der Klasse freigestellt.

4. Einschränkungen für Teilnehmer unter 18 Jahre (Stichtagsregelung):
   Die Teilnehmer in den Klassen 3 und 6 sind ausschließlich mit Motorrädern bis max. 125 ccm startberechtigt.

5. Die Teilnahme mit Elektro-Motorrädern ist in allen Klassen grundsätzlich zulässig.

2.2 Helfer

Jeder Fahrer kann einen Helfer registrieren lassen, der mindestens 18 Jahre sein muss. Der Helfer darf sich nicht innerhalb der Sektionsbegrenzung aufhalten, es sei denn, dies wird ihm zu Sicherheit des Fahrers von einem Sportwart ausdrücklich gestattet (Helmtragepflicht). Der Helfer darf sich nicht mit dem Motorrad des Fahrers vor der Sektion anstellen (der Zugang zum Korridor darf wartenden Fahrern nicht versperrt werden). Die Streckenführung des Wettbewerbs ist auch für den Helfer bindend. Während des gesamten Wettbewerbs muss der Helfer eine Brust-/ Rückennummer tragen, die vom Veranstalter ausgegeben wird. *Die Nummer muss mit der des Fahrers korrespondieren. Ein Wechsel des Helfers während der Veranstaltung ist möglich. Dazu muss der neue Helfer im Nennbüro registriert werden.*

2.3 Bewerber

Inhaber einer dem Status der Veranstaltung entsprechenden Bewerber-Lizenz. Sofern im Nennformular kein besonderer Bewerber angegeben ist, gilt der Fahrer auch als Bewerber.

3. Nennung

3.1

Die Nennung hat über das vom Veranstalter genutzte Online-Nennportal stattzufinden. Es obliegt dem Veranstalter, Nennungen nach dem Nennschluss oder direkt am Veranstaltungstag anzunehmen. Online-Nennungen müssen ausgedruckt und unterschrieben zur Papierabnahme mitgebracht werden. Bei Doppelveranstaltungen reicht ein Formular, versehen mit beiden Daten.
Das ggf. fällige Nenngeld muss zeitgleich mit der Nennung an den Veranstalter überwiesen werden. Ausnahmen können vom Veranstalter festgelegt werden (z.B. Barzahlung/PayPal-Überweisung).

3.2

Für alle Veranstaltungen ist ein einheitlicher Nennschluss von 14 Tagen vor der Veranstaltung festgelegt. Dem Veranstalter ist es jedoch freigestellt, auch Nachnennungen anzunehmen. Für Nachnennungen kann eine zusätzliche Bearbeitungsgebühr von max. 25,- EUR verlangt werden.

3.3

Der Veranstalter bestätigt nach Nennschluss die Annahme oder Ablehnung der eingegangenen Nennungen und stellt die erforderlichen Unterlagen zur Verfügung.

4. Abnahme

4.1

Bei der Abnahme, die aus Dokumenten- und Technischer Abnahme besteht, müssen die Fahrer persönlich anwesend sein.
Bei der Dokumentenabnahme sind vorzuzeigen:

- Nennformular (ausgedruckt, ausgefüllt und unterschrieben vom Fahrer und den Erziehungsberechtigten bei minderjährigen Teilnehmern mitzubringen)
- Gültige Lizenz und ggf. Original oder Kopie der Bewerber-Lizenz.
- Startgenehmigung der jeweiligen FMN für Lizenznehmer anderer Föderationen.
- Vorlage des Führerscheins und der KFZ-Zulassung, falls vom Veranstalter gefordert bei Durchführung auf öffentlichem Gelände.

4.2

Zur Technischen Abnahme muss jedes Motorrad in technisch einwandfreiem und gereinigtem Zustand vorgeführt werden. Eine Abnahme kann jederzeit, insbesondere aber beim Auftreten von Sicherheitsrisiken nach einem Unfall, wiederholt / angeordnet werden. An der letzten Sektion der letzten Runde erfolgt eine Schlussabnahme des Motorrades. Ein Parc Fermé ist nicht erforderlich.
Das technische Datenblatt muss vom Fahrer ausgedruckt und ausgefüllt zur Papierabnahme mitgebracht werden. Beim Anstehen an der technischen Abnahme muss die Zündung grundsätzlich bis zur Aufforderung des Technischen Kommissars unterbrochen sein.

4.3

Die zum Einsatz kommenden Schutzhelme sind ebenfalls zur Kontrolle vorzulegen. Jeder Schutzhelm muss in einwandfreiem Zustand sein und das EC-Label am Kinnriemen muss gut lesbar sein.

4.4

Die rechte Steuerkopfseite des Motorrades wird markiert und mit der Startnummer versehen.

4.5

Für Motorräder mit Reifengrößen (vorne 21“ / hinten 18“) gelten die Bestimmungen des DMSB. Bei kleineren Reifengrößen (Durchmessern) ist die Wahl der Reifen freigestellt.

4.6

Bei Veranstaltungen, die ganz oder teilweise auf öffentlichem Gelände durchgeführt werden, gelten bezüglich der Ausstattung / Zulassung der Motorräder und der erforderlichen Führerscheine die gesonderten Bestimmungen des Veranstalters.

4.7

Fahrtleiter und/oder Sportkommissar sind berechtigt, von jedem Fahrer zu jedem Zeitpunkt eine ärztliche Untersuchung zu verlangen. Bei ungünstigem Befund kann der Fahrer zum Start nicht zugelassen werden bzw. von der weiteren Teilnahme ausgeschlossen werden.

5. Durchführungsbestimmungen

5.1

Die Strecke ist mit Richtungspfeilen und Sperrpunkten markiert. Muster davon sind am Startplatz aufgestellt. Die Strecke darf in nur einer Fahrtrichtung verlaufen. Sollte in Ausnahmefällen Gegenverkehr notwendig sein, müssen besondere Sicherheitsmaßnahmen, z. B. die Trennung der Fahrspuren bzw. Überwachung des Streckenteils durch Sportwarte vorgesehen werden. Ggf. sind an neuralgischen Streckenverläufen zusätzliche Hinweisschilder anzubringen oder auch Sportwarte zur Sicherung einzusetzen.

5.2

Es wird empfohlen, Informationen, welche die Veranstaltung betreffen, den Fahrern schriftlich mitzuteilen und diese rechtzeitig auf der Homepage zu veröffentlichen.

6. Training

6.1

Trainieren der Sektionen vor dem Wettbewerb ist untersagt. Ein Trainingsbereich soll jedoch eingerichtet werden und den Fahrern ab dem Vortag der Veranstaltung zur Verfügung stehen.

7. Start

7.1

Die Startfolge wird ausgelost und die Startzeiten am „Schwarzen Brett“ und im „virtuellen Aushang“ ausgehängt. Der Start erfolgt im Abstand von 1 Minute pro Fahrer. Bei Aufteilung der Klassen in zwei Startgruppen können zwei Fahrer gleichzeitig im Abstand von einer Minute starten, wenn:
- unterschiedliche Sektionen gefahren werden

oder
- innerhalb der Runde an verschiedenen Sektionen begonnen wird.

7.2.

Am Start und an der letzten Sektion der letzten Runde wird die Start- bzw. Ankunftszeit überprüft. Ist der Fahrer nach seiner persönlichen Start- bzw. Ankunftszeit an der Kontrollstelle, muss die genaue Zeit auf der Rückseite der Punktekarte und in der Kontrollliste vermerkt werden (hh:mm).
Erfolgt die Auswertung elektronisch ohne Punktekarte muss der Fahrer die verspätete Startzeit in der Kontrollliste gegenzeichnen. Ansonsten genügt es, den Teilnehmer in der Liste als korrekt gestartet bzw. als korrekt in der Zeit angekommen zu registrieren. Die Kontrolle der Zeitangabe liegt in der Verantwortung des Fahrers.

8. Fahrzeit

Die Fahrzeit richtet sich nach der Anzahl der Starter - bei unterschiedlichen Startgruppen nach der Anzahl der Starter in der Startgruppe.
a) bis zu 30 Sektionen, 5 ½ Stunden bis 80 Starter
b) über 30 Sektionen, 6 Stunden bis 80 Starter
Pro angefangene 20 Starter verlängert sich die Fahrzeit um je 30 min.
c) bei Veranstaltungen mit besonderen Austragungsbedingungen (bspw. nur ausgewählte Klassen) kann die Fahrzeit individuell festgelegt werden.
Die vorgeschriebene Fahrzeit muss spätestens mit Aushang der Startzeit bekannt gegeben. Ist aus bestimmten Gründen generell oder klassenbezogen eine Korrektur der ursprünglich festgelegten Sollfahrzeiten erforderlich, so muss diese immer zu Beginn einer Runde, spätestens jedoch zu Beginn der letzten Runde den betroffenen Fahrern bekannt gegeben werden. Eine nachträgliche Zeitzugabe ist nicht erlaubt.

9. Zeit und Durchfahrtskontrollen

9.1

Zeitkontrollen befinden sich am Start und unmittelbar nach der letzten Sektion der letzten Runde. Falls die Punktekarten hier nicht eingesammelt werden, muss der Fahrer sich in einer vorgegebenen Zeit zum Ziel begeben und seine Punktekarte dort abgeben.

9.2

An errichteten Durchfahrtskontrollen, die durch blaue Flaggen gekennzeichnet sind, wird den Fahrern lediglich die Durchfahrt bescheinigt.

9.3

An den Zeit- und Durchfahrtskontrollen werden Kontrolllisten geführt. Jeder Fahrer, der eine Kontrollstelle auslässt, wird mit Disqualifikation bestraft.

10. Sektionen (Prüfungsabschnitte)

10.1

Die Anzahl der Sektionen und die Rundenlänge muss in der Ausschreibung angegeben werden. Die einzelnen Sektionen in einer Runde sind durchlaufend nummeriert und müssen in der Reihenfolge der Nummerierung durchfahren werden. Die Reihenfolge ergibt sich aus der an der Veranstaltung zum Start festgelegten Sektion.

10.2

Die Länge einer Sektion sollte 60 m nicht überschreiten. Anfang und Ende der Sektionen werden durch A- und E-Schilder (Mindestmaß von 30x30cm) kenntlich gemacht. Jede Sektion ist durch Bänder oder natürliche Begrenzungen eindeutig markiert. Die Begrenzungszeichen/Absperrbänder sind in einer Höhe von mindestens 10 cm und höchstens 50 cm über dem Boden anzubringen.

10.3

Wird der Schwierigkeitsgrad vom Verlauf des Begrenzungsbandes beeinflusst, so muss das Band an den entscheidenden Stellen fixiert sein. Die Sektionen sind so ausgesucht bzw. evtl. vorgeschriebene Fahrspuren in den Sektionen sind so markiert, dass die Mindestbreite von 1,20 m überall gegeben sein sollte.

10.4

An der Einfahrt zu jeder Sektion muss ein ca. 1 m breiter Korridor eingerichtet werden, der mind. Platz für 2 Motorräder hintereinander bietet.

10.5

Sind bei einer Sektion für die verschiedenen Klassen unterschiedliche Einfahrten, Fahrspuren oder Ausfahrten vorgegeben und deutlich mit dem entsprechenden Klassenhinweis gekennzeichnet, so sind diese von den Fahrern der entsprechenden Klasse einzuhalten.
Jedes Klassentor hat nur eine klar definierte Fahrtrichtung. Maßgebend ist die Anbringung der Befestigung des Pfeils oder des Spannbandes. Ist dies nicht eindeutig erkennbar, ist der Fahrer verpflichtet sich beim Punktrichter zu informieren.

10.6

Erhalten in einer Sektion der gleichen Runde alle Fahrer einer Klasse 5 Strafpunkte, bzw. stellen sich bestimmte Abschnitte einer Sektion als gefährlich oder zu schwierig heraus, so kann diese Sektion für die folgenden Runden vom Fahrtleiter bzw. einem Beauftragten in Absprache mit dem Sportkommissar geändert oder ausgelassen werden.

10.7

Erweist es sich als notwendig, eine Sektion zu streichen, bevor alle Fahrer sie durchfahren haben, bekommt kein Fahrer Strafpunkte für diese Sektion. Die Gesamtfahrzeit für die Veranstaltung wird jedoch nicht geändert.

11. Sektionsbesichtigung/ -wertung

11.1

Die Besichtigung der Sektionen durch den Fahrer ist während der ganzen Veranstaltung möglich (Helmtragepflicht). Bei Besichtigung oder Begehen einer Sektion darf kein sich evtl. im Prüfungsabschnitt befindlicher Fahrer behindert werden. Die Motorräder müssen so abgestellt werden, dass die Zufahrt zur Sektion jederzeit gewährleistet ist.

11.2

Punktrichter sind im Sinne des DMSG Sachrichter, die von ihnen getroffenen Entscheidungen sind, ausgenommen im Falle eines von ihnen begangenen Regelverstoßes oder offensichtlichen Fehlern, endgültig.

11.5 Dokumentation der Strafpunkte

Punktekarte
Der Fahrer erhält vor Beginn jeder Runde eine Punktekarte. Am Ende jeder Sektion werden die Punkte in die Karte eingetragen. Der Fahrer muss dazu die Punktekarte persönlich vorzeigen. Wird eine Punktekarte falsch markiert, werden alle Felder dieser Sektion gelocht (ausgestrichen), das gültige Feld wird nicht markiert. Der Fahrer ist für die Karte verantwortlich. Bei Verlust der Karte erhält der Fahrer für jede Sektion der entsprechenden Runde 5 Strafpunkte.

Zur Kontrolle der Punktekarte kann der Veranstalter aus nachfolgenden Optionen wählen:

Kontrolllisten
An den Sektionen werden Kontrolllisten geführt. Die Strafpunkte werden in die Listen eingetragen.

Strafpunkte elektronisch übertragen
Die Strafpunkte werden elektronisch übertragen. Bei Differenzen zwischen den übertragenen Ergebnissen und den Angaben auf der Punktekarte ist immer die Angabe auf der Punktekarte ausschlaggebend.

12. Strafpunkte

Jede Sektion wird von einem Hauptpunktrichter verantwortlich beaufsichtigt, dessen Anweisungen jeder Fahrer unbedingt zu befolgen hat. Strafpunkte erfolgen auf Entscheidung des Hauptpunktrichters und sind Tatsachenentscheidungen.

Die Sektionswertung und Durchfahrzeit beginnen mit Überfahren der A-Linie und enden mit Überfahren der E-Linie. Maßgebend ist hier das Überqueren mit der Achse des Vorderrades.

Die Fahrzeit in der Sektion beträgt 90 Sekunden.

12.1 Zeitstrafpunkte:

- Überschreitung für jede angefangene Minute der vorgegebenen der Startzeit = 1 Strafpunkt
- Überschreitung der vorgegeben Startzeit um mehr als 20 Minuten = Disqualifikation
- Überschreitung für jede angefangene Minute der vorgegebenen der Zielzeit = 1 Strafpunkt
- Überschreitung der vorgegebenen Zielzeit um mehr als 20 Minuten = Disqualifikation.

12.2

Im Falle einer zusätzlichen Zeitvorgabe zwischen Zeitnahme nach der letzten Sektion der letzten Runde und der Abgabe der Punktekarte am Ziel:
- Überschreitung der vorgegeben Zeit = für jede angefangene Minute = 1 Strafpunkt;
- um mehr als 20 Minuten = Disqualifikation

12.3 Strafpunkte in der Sektion / Definition:

- Fehlerfreies Durchfahren der Sektion: 0 Strafpunkte
- Ein Fehler (insgesamt einmal „Fuß“): 1 Strafpunkt
- Zwei Fehler (insgesamt zweimal „Fuß“): 2 Strafpunkte
- Mehr als zwei Fehler (insgesamt dreimal „Fuß“) 3 Strafpunkte

Definition „Fuß“:
Berühren des Bodens oder Abstützen/Anlehnen an ein Hindernis (z. B. Baum, Felsen usw.) mit irgendeinem Teil des Körpers oder Motorrades, ausgenommen Unterbodenschutz, Fußraste und Reifen (das Streifen von Hindernissen, z. B. Baum, Felsen usw. während der Vorwärtsbewegung ist keine Bodenberührung).

Definition „Langer Fuß“:
Jedes Verschieben des Fußes nach Bodenberührung an eine andere Stelle; wird mit einem weiteren Strafpunkt gewertet.

- Scheitern in der Sektion: 5 Strafpunkte

Definition Scheitern:
- Überschreiten der Sektionsfahrzeit
- Rückwärtsbewegung mit Bodenberührung / Fuß
- Der Fahrer hat beide Füße am Boden, entweder auf einer Seite oder hinter dem Motorrad (Hinterradachse)
- Der Lenker berührt den Boden
- Befahren, Überfahren, Beschädigen oder Entfernen der Begrenzung (Band, Stichband, Pfosten oder *irgendeines* Pfeils) ganz oder teilweise
- *Der Fahrer oder Helfer verändert die Beschaffenheit der Sektion*
- Bodenkontakt mit einem Rad außerhalb der Sektionsbegrenzung.
- Auslassen, Nichtdurchfahren oder Durchfahren mit nur einer Achse eines Klassentores bzw. -umleitung
- Durchfahren eines klassenfremden Tores bzw. einer klassenfremden Umleitung
- *Durchfahren eines Tores oder einer Umleitung der eigenen Fahrspur, wenn dieses bereits durchfahren wurde*
- Überqueren klassenfremder Torlinien oder Umleitungen in beiden Richtungen
- Berühren des Fahrers oder Motorrades durch den Helfer oder Außenstehenden
- Hinausdrücken des Bandes oder eines natürlichen Hindernisses durch den Helfer
- Kreuzen der eigenen Fahrspur *mit einem Rad im Rahmen eines Vollkreises*. (Nach Rückwärtsbewegung ist das Befahren / Kreuzen der gleichen Spur erlaubt)
- Nichteinfahren in eine Sektion, sofern sich der Fahrer beim Punktrichter gemeldet und die Sektionsreihenfolge eingehalten hat
- Verlassen des Motorrades im Korridor (Verlassen des Korridors mit Motorrad und ein erneutes Anstellen ist erlaubt)
- Befährt ein Fahrer die Sektion ohne Kabelverbindung zum Zündunterbrecher (Abreißleine) ist er sofort anzuhalten und erhält 5 Strafpunkte. Dies kann durch den Punktrichter, Fahrtleiter oder Sportkommissar erfolgen.
- Wird das Fehlen des Kabels erst am Ende der Sektion bemerkt, erhält der Fahrer ebenfalls 5 Strafpunkte
- Auslassen einer Sektion bzw. Nichteinhalten der Sektionsreihenfolge 10 Strafpunkte

12.4

Zu den vom Fahrer in der Sektion erzielten Strafpunkten können zusätzlich vergeben werden:
- Der Helfer betritt den Korridor 5 Strafpunkte
- Der Helfer stellt sich mit dem Motorrad vor der Sektion an 5 Strafpunkte
- Jegliche Form von Hilfestellung am Motorrad im Korridor 5 Strafpunkte
- Nichteinhalten von Helmtragepflicht *in* der Sektion (Fahrer/Helfer) 5 Strafpunkte
- Der Helfer betritt die Sektion ohne Zustimmung des Punktrichters 5 Strafpunkte
- Nichtverlassen der Sektion nach Aufforderung durch den Punktrichter 5 Strafpunkte
- Missachtung bzw. Nichtbefolgung von Anweisungen von Sportwarten 5 Strafpunkte
- Ungebührliches Verhalten eines Fahrers/Helfers 5 Strafpunkte

13. Disqualifikation

Für nachfolgende Verstöße wird der Fahrer von der Wertung ausgeschlossen:
- Fahren des Motorrades ohne Helm
- Wechseln des Motorrades oder Fahrers während des Wettbewerbs
- Verwenden von nicht zulässigen Reifen
- Fehlen der Farbmarkierungen der technischen Abnahme am Motorrad
- Trainieren in den Sektionen
- Verlassen der vorgeschriebenen Strecke
- Auslassen einer Durchfahrtskontrolle
- Verstoß gegen die Fahrdisziplin
- Schwerwiegender Verstoß gegen die Umweltschutzbestimmungen (z. B. Nichtverwendung von sog. “Umweltschutzmatten“) und Tanken außerhalb des Fahrerlagers.
- Manipulation der Punktekarte
  Der Fahrer oder der Helfer nimmt eine weitere Person auf dem Motorrad mit

14. Allgemeine Verhaltensregeln

14.1

Alle Teilnehmer haben sich rücksichtsvoll, sportlich fair und einer Motorradsportveranstaltung angemessen zu verhalten. Zuwiderhandlungen können vom Fahrtleiter oder Sportkommissar bestraft werden.

14.2

Jeder Teilnehmer hat seine Chancen im Wettbewerb wahrzunehmen. Offensichtliches Verhalten der Nichtwahrnehmung seiner sportlichen Möglichkeiten im Sinne eines Wettbewerbes kann entsprechend bestraft werden.

14.3

Will ein Teilnehmer vor Ende des eigenen Wettbewerbs die Veranstaltung verlassen, so hat er sich bei dem Veranstaltungssekretär oder Fahrtleiter abzumelden.

15. Allgemeine Wertung

Der Fahrer mit der niedrigsten Strafpunktzahl ist Sieger seiner Klasse.
Bei Punktgleichheit entscheidet:
1. die größere Anzahl der Null-Fehler-Sektionen,
2. die größere Anzahl der Ein-Fehler-Sektionen usw.,
3. das bessere Ergebnis in der letzten, vorletzten Runde usw.
4. Lässt sich hierdurch keine Entscheidung herbeiführen, werden die punktgleichen Fahrer auf dem gleichen Platz gewertet. Die nachfolgenden Fahrer rücken nicht auf.

DMSB-Trial-Reglement 2026 – Anhang 1 Strafenkatalog

Stand: 27.11.2025 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

INHALTSVERZEICHNIS

Art. 1 Disqualifikation
Art. 2 Wertungsverlust
Art. 3 Zeitstrafpunkte
Art. 4 Strafpunkte in der Sektion
Art. 5 Zusätzliche Strafpunkte
Art. 6 Bestrafung durch Sportkommissare

Dieser Strafenkatalog ist eine unverbindliche Zusammenfassung der im Trial-Reglement aufgeführten Sanktionen und Strafen. Sportrechtlich verbindlich ist ausschließlich der Text im jeweils aktuellen Trial-Reglement.
Neben den in den Wettbewerbsbestimmungen und Anhängen zu Wettbewerbsbestimmungen vorgesehenen Strafen, können weitere Strafen - gem. DMSG und § 27 Rechts- und Verfahrensordnung - verhängt werden.
Alle im Trial-Reglement nicht explizit geregelten Verstöße werden von den Sportkommissaren im Einzelfall geprüft und entschieden. Die nachstehenden Tatbestände sind keine abschließende Aufzählung.

Art. 1 Disqualifikation

Verstöße gegen die folgenden Wettbewerbsbestimmungen werden mit einer Disqualifikation belegt – Ahndung durch den Fahrtleiter

TrR	Art. 12.1	Überschreitung der vorgegebenen Startzeit um mehr als 20 Minuten
TrR	Art. 12.1	Überschreitung der vorgegebenen Zielzeit um mehr als 20 Minuten
TrR	Art. 12.1	Im Falle einer zusätzlichen Zeitvorgabe zwischen Zeitnahme nach der letzten Sektion der letzten Runde und der Abgabe der Punktekarte am Ziel: Überschreitung um mehr als 20 Minuten

Art. 2 Wertungsverlust

Verstöße gegen die folgenden Wettbewerbsbestimmungen werden mit einem Wertungsverlust belegt – Ahndung durch den Fahrtleiter

TrR	Art. 13	Fahren des Motorrades ohne Helm
TrR	Art. 13	Wechseln des Motorrades oder Fahrers während des Wettbewerbs
TrR	Art. 13	Verwenden von nicht zulässigen Reifen
TrR	Art. 13	Fehlen der Farbmarkierungen der technischen Abnahme am Motorrad
TrR	Art. 13	Trainieren in den Sektionen
TrR	Art. 13	Verlassen der vorgeschriebenen Strecke
TrR	Art. 13	Auslassen einer Durchfahrtskontrolle
TrR	Art. 13	Verstoß gegen die Fahrdisziplin
TrR	Art. 13	Schwerwiegender Verstoß gegen die Umweltschutzbestimmungen (z. B. Nichtverwendung von sog. “Umweltschutzmatten“) und Tanken außerhalb des Fahrerlagers.
TrR	Art. 13	Manipulation der Punktekarte
TrR	Art. 13	Der Fahrer oder der Helfer nimmt eine weitere Person auf dem Motorrad mit

Art. 3 Zeitstrafpunkte

Folgende Verstöße werden mit Strafpunkten belegt - Ahndung durch Sachrichter/ Fahrtleiter

TrR	Art. 12.1	Überschreitung für jede angefangene Minute der vorgegebenen der Startzeit	1 Strafpunkt
TrR	Art. 12.1	Überschreitung für jede angefangene Minute der vorgegebenen der Zielzeit	1 Strafpunkt
TrR	Art. 12.2	Im Falle einer zusätzlichen Zeitvorgabe zwischen Zeitnahme nach der letzten Sektion der letzten Runde und der Abgabe der Punktekarte am Ziel: Überschreitung der vorgegeben Zeit = für jede angefangene Minute	1 Strafpunkt

Art. 4 Strafpunkte in der Sektion

Folgende Verstöße werden mit Strafpunkten belegt - Ahndung durch Sachrichter/ Fahrtleiter

TrR	Art. 12.3	Ein Fehler (insgesamt einmal „Fuß“)	1 Strafpunkt
TrR	Art. 12.3	Zwei Fehler (insgesamt zweimal „Fuß“)	2 Strafpunkte
TrR	Art. 12.3	Mehr als zwei Fehler (insgesamt dreimal „Fuß“)	3 Strafpunkte
TrR	Art. 12.3	Scheitern in der Sektion	5 Strafpunkte

Art. 5 Zusätzliche Strafpunkte

Folgende Verstöße werden mit Strafpunkten belegt - Ahndung durch Sachrichter/ Fahrtleiter

TrR	Art. 12.4	Der Helfer betritt den Korridor	5 Strafpunkte
TrR	Art. 12.4	Der Helfer stellt sich mit dem Motorrad vor der Sektion an	5 Strafpunkte
TrR	Art. 12.4	Jegliche Form von Hilfestellung am Motorrad im Korridor	5 Strafpunkte
TrR	Art. 12.4	Nichteinhalten von Helmtragepflicht in der Sektion (Fahrer/Helfer)	5 Strafpunkte
TrR	Art. 12.4	Der Helfer betritt die Sektion ohne Zustimmung des Punktrichters	5 Strafpunkte
TrR	Art. 12.4	Nichtverlassen der Sektion nach Aufforderung durch den Punktrichter	5 Strafpunkte
TrR	Art. 12.4	Missachtung bzw. Nichtbefolgung von Anweisungen von Sportwarten	5 Strafpunkte
TrR	Art. 12.4	Ungebührliches Verhalten eines Fahrers/Helfers	5 Strafpunkte

Art. 6 Bestrafung durch Sportkommissare

Verstöße gegen die folgenden Wettbewerbsbestimmungen werden mit einer Strafe gem. § 27 Abs. 1 RuVO belegt – Ahndung durch die Sportkommissare

TrR	Art. 14.1 + 14.2	Verstoß gegen die allgemeinen Verhaltensregeln
TrR	Art. 14.3	Nicht ordnungsgemäße Abmeldung vom Wettbewerb bei Aufgabe

DMSB-Enduro-Reglement 2026

Stand: 15.12.2025 – Änderungen sind *kursiv* gedruckt.

Inhaltsverzeichnis

DMSB Enduro-Reglement 2026 1
1. Veranstaltung 3
2. Klasseneinteilung und Kennzeichnung 3
2.1 Startnummern 3
2.2 Zugelassene Motorräder 3
2.3 Kennzeichen 4
3. Teilnehmer 4
3.1 Fahrer 4
3.2 Bewerber 5
3.3 Mannschaften 5
4. Nennungen 5
4.1 Einzelnennungen 5
4.1.1 Einreichung der Nennung 5
4.1.2 Nenngeld 6
4.1.3 Nennungsschluss / Nennbestätigung 6
4.1.4 Mannschaftsnennungen 6
5. Abnahme 6
5.1 Dokumentenabnahme 6
5.2 Technische Abnahme / Restart 7
5.3 Geräuschkontrolle 7
5.4 Reifen 7
5.5 Markierung 7
6. Fahrtunterlagen 8
7. Fahrdisziplin 8
7.1 Befahren der Strecke inkl. Sonderprüfungen vor einer Veranstaltung 8
7.2 Fahrer & ggf. Beifahrer 8
7.3 Einhalten der markierten Strecke 8
7.4 Einhaltung der StVO 9
7.5 Leisten von Erster Hilfe 9
7.6 Begleitung während der Veranstaltung 9
8. Parc Fermé 9
8.1 Abstellen von Motorrädern 9
8.2 Anforderungen an das Parc Fermé 9
8.3 Zugang zum Parc Fermé 10
8.4 Verbote im Parc Fermé 10
9. Startzone 10
10. Start, Startprüfung *und Zielwertung* 10
10.1 Startreihenfolge & Startzeit 10
10.2 Start des Motors 11
10.3 Überfahren der 20 m Linie 11
10.4 Zielwertung 11
11. Zuverlässigkeitsfahrt 11
12. Zeitkontrollen (ZK) & Tankzonen (TZ) 12
12.1 Orte von Zeitkontrollen 12
12.2 Markierung & Zeitanzeige (Aufbau) 12
12.3 Durchfahrtszeiten & Durchfahrt 12
12.4 Zeitkontrolle mit Service 13
12.5 Zeitkontrolle ohne Service 13
12.6 Tankzone 13
13. Durchfahrtskontrollen (DK) 13
13.1 Aufbau 13
13.2 Vorgehensweise 13
14. Sonderprüfungen 14

14.1 Art und Lage der Sonderprüfungen 14
14.2 Sportwarte & deren Kennzeichnung 14
14.3 Start zur Sonderprüfung 14
14.4 Verlassen der Fahrstrecke 14
14.5 Ziel der Sonderprüfung 14
14.6 Zeitmessung 15
15. Tanken, Reparatur und Fremde Hilfe 15
15.1 Tanken 15
15.2 Reparaturen 15
15.3 Fremde Hilfe 15
16. Strafliste 16
16.1 Strafzeiten 16
16.2 Disqualifikation oder eine andere im Motorradsportgesetz vorgesehene Bestrafung 17
16.3 Disqualifikation 17
17. Wertung 17
17.1 Einzelergebniswertung 17
17.2 Mannschaftswertung 18
Anhang 1: Strafenkatalog 19

1. Veranstaltung

Alle Enduro-Veranstaltungen im Regelungsbereich des DMSB sind nach den Bestimmungen des DMSB bzw., soweit nicht ausdrücklich etwas anderes festgelegt ist, nach den Bestimmungen der FIM od. FIM Europe durchzuführen.

2. Klasseneinteilung und Kennzeichnung

Es können folgende Klassen ausgeschrieben werden:

Klasse	Name	Startnummernfarbe	Startberechtigte Motorräder	Startberechtigte Teilnehmer
Klasse E1	Enduro 1	schwarzer Grund (RAL 9005) / weiße Zahlen (RAL 9010)	bis 250ccm 2T und 4T	
Klasse E2	Enduro 2	roter Grund (RAL 3020) / weiße Zahlen (RAL 9010)	von 255ccm bis 450ccm 4T	
Klasse E3	Enduro 3	gelber Grund (RAL 1003) / schwarze Zahlen (RAL 9005)	über 255 ccm 2T und über 455 ccm 4T	
Klasse E1 B	Enduro 1 B	weißer Grund (RAL 9010) / schwarze Zahlen (RAL 9005)	bis 250ccm 2T und 4T	
Klasse E2 B	Enduro 2 B	weißer Grund (RAL 9010) / schwarze Zahlen (RAL 9005)	von 255ccm bis 450ccm 4T	
Klasse E3 B	Enduro 3 B	weißer Grund (RAL 9010) / schwarze Zahlen (RAL 9005)	über 255 ccm 2T und über 455 ccm 4T	
Klasse 4	Junioren	Verkehrsgrün RAL 6024) / weiße Zahlen (RAL 9010)	ohne Hubraumbegrenzung	jünger als 23 Jahre zum 1.1. des Jahres
Klasse 5	Jugend	Signalblau RAL 5005) / weiße Zahlen (RAL 9010)	von 100ccm bis 125ccm 2-Takt	jünger als 21 Jahre zum 1.1. des Jahres
Klasse 7	Senioren	grüner Grund (Laubgrün RAL 6002) / weiße Zahlen (RAL 9010)	ohne Hubraumbegrenzung	mind. 40 Jahre zum 1.1. des Jahres
Klasse 8	Super-Senioren	grüner Grund (Laubgrün RAL 6002) / weiße Zahlen (RAL 9010)	ohne Hubraumbegrenzung	mind. 50 Jahre zum 1.1. des Jahres
Klasse 9	Damen	lila Grund (RAL 4006) / weiße Zahlen (RAL 9010)	ohne Hubraumbegrenzung	
Klasse 10	Klassik	blauer Grund (Enzianblau RAL 5010) / weiße Zahlen (RAL 9010)	ohne Hubraumbegrenzung	
Klasse 11	Seitenwagen	weißer Grund (RAL 9010) / schwarze Zahlen (RAL 9005)	ohne Hubraumbegrenzung	
Klasse 12	Quads / ATVs	weißer Grund (RAL 9010) / schwarze Zahlen (RAL 9005)	ohne Hubraumbegrenzung	
Klasse 13	*Elektro*	*weißer Grund (RAL 9010) / schwarze Zahlen (RAL 9005)*	*gem. besonderen techn.Bestimmungen*	

2.1 Startnummern

Für die Startnummernschilder müssen matte RAL-Farben verwendet werden. Form, Größe, Anzahl, Beschriftung und Befestigung der Schilder müssen den Technischen Bestimmungen der FIM für Enduro (Art. 01.55) entsprechen. Im DMSB-Bereich müssen die Startnummern mindestens 10 cm hoch sein.

2.2 Zugelassene Motorräder

Teilnehmen dürfen nur Motorräder, die behördlich zugelassen sind und – sofern nicht anders angegeben – den Technischen Bestimmungen der FIM, des DMSB sowie der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) oder bei im Ausland zugelassenen Motorrädern der Wiener Konvention von 1968 und den EU-Zulassungsbestimmungen entsprechen.

Ausländische Teilnehmer mit einer DMSB-Lizenz dürfen im Ausland zugelassene Motorräder verwenden. Deutsche Staatsangehörige dürfen keine Motorräder nutzen, die in einem Nicht-EU-Land zugelassen sind.
Für im Ausland zugelassene Motorräder, die von Lizenznehmern anderer Föderationen genutzt werden, gelten die Zulassungsbestimmungen des jeweiligen Landes, sofern in der Veranstaltungsausschreibung oder in Bulletins keine ergänzenden Vorgaben gemacht wurden. Eine Überprüfung der Einhaltung dieser Bestimmungen kann jederzeit erfolgen.

Motorräder mit Kurzzeit-, Ausfuhr- oder sogenannten 06er-Kennzeichen sind nicht zugelassen.

2.3 Kennzeichen

Es sind mindestens geprägte oder gedruckte Kennzeichen vorgeschrieben, die mindestens laminiert sein müssen und mindestens die Größe eines Versicherungskennzeichens (13 x 10,5 cm) haben. Dies ist jedoch nur zulässig, wenn für die jeweilige Veranstaltung eine entsprechende Ausnahmegenehmigung vorliegt oder diese Kennzeichengröße in den Fahrzeugpapieren des Motorrads eingetragen ist.

3. Teilnehmer

3.1 Fahrer

Es gelten die DMSB-Lizenzbestimmungen und die Bestimmungen Lizenzpflicht für Motorradsport Veranstaltungen. Für DMSB-Prädikate gelten besondere Bestimmungen gemäß allgemeinen DMSB-Prädikatsbestimmungen sowie disziplinbezogenen Prädikatsbestimmungen.

Gemäß dem Status des Wettbewerbs gelten die folgenden Teilnahmebedingungen:
Status National: Teilnahmeberechtigt sind Teilnehmer, die im Besitz einer Lizenz des DMSB sind.
Status Europa-offen: Teilnahmeberechtigt sind Teilnehmer, die im Besitz einer Lizenz des DMSB oder einer Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation) sind.
Status International: Teilnahmeberechtigt sind Teilnehmer, die im Besitz einer Lizenz des DMSB oder einer Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation) sind.

Für die Teilnahme an einem Enduro-Wettbewerb sind die in der jeweiligen Klasse festgelegten Lizenzen erforderlich.

Folgende Klassen können ausgeschrieben werden:

Klasse	Name	Mindestalter	Lizenz
Klasse E1	Enduro 1	ab 16 Jahre oder Führerschein für das eingesetzte Motorrad	A-Lizenz, V-Lizenz
Klasse E2	Enduro 2	ab 16 Jahre oder Führerschein für das eingesetzte Motorrad	A-Lizenz, V-Lizenz
Klasse E3	Enduro 3	ab 16 Jahre oder Führerschein für das eingesetzte Motorrad	A-Lizenz, V-Lizenz
Klasse E1 B	Enduro 1 B	ab 16 Jahre oder Führerschein für das eingesetzte Motorrad	B-Lizenz, C-Lizenz
Klasse E2 B	Enduro 2 B	ab 16 Jahre oder Führerschein für das eingesetzte Motorrad	B-Lizenz, C-Lizenz

Klasse E3 B	*Enduro 3 B*	*ab 16 Jahre oder Führerschein für das eingesetzte Motorrad*	*B-Lizenz, C-Lizenz*
Klasse 4	*Junioren*	*jünger als 23 Jahre zum 1.1. des Jahres*	A-Lizenz, J-Lizenz, V-Lizenz (ab 18 Jahre)
Klasse 5	*Jugend*	*jünger als 21 Jahre zum 1.1. des Jahres*	*B-Lizenz, J-Lizenz, C-Lizenz*
Klasse 7	*Senioren*	*mind. 40 Jahre zum 1.1. des Jahres*	*A-Lizenz, B-Lizenz, C-Lizenz*
Klasse 8	*Super-Senioren*	*mind. 50 Jahre zum 1.1. des Jahres*	*A-Lizenz, B-Lizenz, C-Lizenz*
Klasse 9	*Damen*	*ab 16 Jahre oder Führerschein für das eingesetzte Motorrad*	*A-Lizenz, B-Lizenz, C-Lizenz*
Klasse 10	*Klassik*	*ab 16 Jahre oder Führerschein für das eingesetzte Motorrad*	*A-Lizenz, B-Lizenz, C-Lizenz*
Klasse 11	*Seitenwagen*	*ab 16 Jahre oder Führerschein für das eingesetzte Motorrad*	*A-Lizenz, B-Lizenz, C-Lizenz*
Klasse 12	*Quads / ATVs*	*ab 16 Jahre oder Führerschein für das eingesetzte Motorrad*	*A-Lizenz, B-Lizenz, C-Lizenz*
Klasse 13	*Elektro*	*ab 16 Jahre oder Führerschein für das eingesetzte Motorrad*	*A-Lizenz, B-Lizenz, C-Lizenz*

Teilnahmeberechtigt sind Starter nur, wenn der Lizenzinhaber den erforderlichen Führerschein für das eingesetzte Motorrad vorweisen kann.

3.2 Bewerber

Bewerber müssen eine zum Status der Veranstaltung passende Bewerber-, Sponsor- oder Herstellerlizenz besitzen. Ist im Nennformular kein spezieller Bewerber angegeben, wird der Fahrer automatisch als Bewerber betrachtet.

3.3 Mannschaften

Eine Mannschaft besteht immer aus drei Fahrern. Ein Fahrer darf nicht in mehreren Mannschaften derselben Veranstaltung gemeldet werden. Mannschaften können Teams von Landes-Motorsport-Fachverbänden des DMSB, ADAC-Regionalclubs, AvD-, DMV- oder ADMV-Landesgruppen sowie ADAC-, AvD-, DMV- oder ADMV-Ortsclubs sein. Auch Teams von eingetragenen Vereinen mit einer Nationalen Club-Bewerber-/Sponsor-Lizenz können als Bewerber auftreten. Fahrer, die unterschiedliche Distanzen fahren, dürfen nicht in derselben Mannschaft gemeldet werden.

4. Nennungen

4.1 Einzelnennungen

4.1.1 Einreichung der Nennung

Nennungen müssen schriftlich erfolgen, in der Regel mit dem aktuellen und vollständig ausgefüllten DMSB-Nennformular oder, falls vorgeschrieben, über ein Online-Nennungsportal.

Bei Nutzung eines Online-Nennungsportals müssen Fahrer den persönlich unterschriebenen Haftungsverzicht zusammen mit dem technischen Datenblatt bei der technischen Abnahme vorlegen oder den Haftungsverzicht bei der Dokumentenabnahme digital unterschreiben.
Für Minderjährige ist zusätzlich die Unterschrift der gesetzlichen Vertreter erforderlich. Dessen Anwesenheit oder die eines/einer volljährigen, bevollmächtigten Vertreters/in ist notwendig. Bei

Minderjährigen-Nennungen über ein Online-Portal muss die Unterschrift bei der Dokumentenabnahme vorgelegt oder digital geleistet werden.

Jeder Fahrer ist selbst für die Pflege seiner Daten im Online-Nennportal verantwortlich. Änderungen vor Ort sind möglich, es kann jedoch eine Bearbeitungsgebühr von 15 € erhoben werden.

4.1.2 Nenngeld

Die Höhe des Nenngeldes wird in der Veranstaltungsausschreibung festgelegt.

Das Nenngeld ist vom Teilnehmer unmittelbar nach Abgabe der Nennung an den Veranstalter zu zahlen. Erfolgt die Zahlung nicht bis spätestens 7 Tage vor der Veranstaltung, wird ein Nenngeldaufschlag von 10,00 € durch den Veranstalter erhoben.

4.1.3 Nennungsschluss / Nennbestätigung

Für alle Veranstaltungen ist der Nennungsschluss einheitlich auf 7 Tage vor der Veranstaltung festgelegt. Der Veranstalter kann jedoch Nachnennungen annehmen, sofern diese ohne organisatorische Probleme berücksichtigt werden können. Für Nachnennungen fällt eine zusätzliche Bearbeitungsgebühr von 15,00 € an.

Der Veranstalter bestätigt die Annahme oder Ablehnung der Nennungen spätestens 48 Stunden nach Nennungsschluss bzw. bei Nachnennungen innerhalb von 48 Stunden nach deren Eingang. Dabei werden alle notwendigen Unterlagen übersandt.

Die Veröffentlichung der Starterliste auf der Website des Veranstalters, der Serie oder im Online-Nennsystem gilt als Bestätigung der Nennung. In diesem Fall entfällt eine separate Bestätigung.

4.1.4 Mannschaftsnennungen

Der Nennungsschluss ist das Ende der Papierabnahme bei der jeweiligen Veranstaltung.
Die in der Nennung aufgeführten Fahrer müssen ausdrücklich mit ihrer Nominierung einverstanden sein. Sie müssen eine ordnungsgemäße Einzelnennung abgegeben haben und vom Veranstalter akzeptiert worden sein.

Der Austausch von Fahrern in einer Mannschaft kann vom Bewerber *bis eine Stunde vor dem Start des ersten Teilnehmers* vorgenommen werden, unter Beachtung der oben genannten Regelungen.

Der Veranstalter ist verpflichtet, die endgültige Nennungsliste, einschließlich der Namen der Mannschaftsmitglieder, unmittelbar nach Ablauf dieser Frist auszuhängen oder im Online-Nennportal zu veröffentlichen.

Bei einer Zweitagesfahrt können Mannschaftsmitglieder für den zweiten Fahrtag bis eine Stunde vor Start des ersten Teilnehmers am zweiten Fahrtag ausgetauscht werden.

5. Abnahme

5.1 Dokumentenabnahme

Bei der Dokumentenabnahme sind folgende Unterlagen vorzulegen oder abzugeben:

- Führerschein*, außer bei Sprint-Enduros im geschlossenen Gelände*
- Behördliche Kfz-Zulassung (Zulassungsbescheinigung Teil 1 für in Deutschland zugelassene Fahrzeuge – bei außerhalb der EU zugelassenen Fahrzeugen zusätzlich einen Nachweis der Haftpflichtversicherung – Green Card)
- Fahrer-/Beifahrer-Lizenz oder FIM/DMSB-Veranstaltungslizenz (V-Liz.) sowie ggf. Bewerber-/Sponsor-Lizenz
- Startgenehmigung bzw. Dauerstartgenehmigung der jeweiligen FMN für Lizenznehmer anderer Föderationen
- Ein funktionierender Transponder muss beim Zeitnehmer registriert oder gegen Gebühr beim Zeitnehmer ausgeliehen werden und ab dem Zeitpunkt der technischen Abnahme fest mit dem

Motorrad verbunden sein. Die Nichteinhaltung der Vorgaben kann mit einer Zeitstrafe von 20 Sekunden bestraft werden.

Die Dokumentenabnahme kann auch über ein digitales System erfolgen, das den entsprechenden rechtlichen Anforderungen entspricht.

5.2 Technische Abnahme / Restart

Bei der Technischen Abnahme müssen die Fahrer/Beifahrer persönlich anwesend sein. Sie kann entweder am Vortag des Wettbewerbs oder am Fahrtag durchgeführt werden und muss mindestens 1 Stunde vor dem Start des ersten Teilnehmers abgeschlossen sein.

Bei 2-Tagesveranstaltungen haben Fahrer, die am 1. Fahrtag ausgefallen sind, unter bestimmten Voraussetzungen die Möglichkeit, am 2. Fahrtag trotzdem in Wertung teilzunehmen. Sie müssen ihr ursprünglich abgenommenes Motorrad, ggf. nach Reparatur oder Austausch markierter Teile (außer dem Hauptteil des Rahmens), innerhalb von 90 Minuten nach Ablauf ihrer Original-Soll-Ankunftszeit erneut der Technischen Abnahme vorführen. Dieser sogenannte „Restart“ muss jedoch dem Obmann der Technischen Abnahme bis zur originalen Soll-Ankunftszeit angezeigt werden. Das Motorrad wird dann einer vollständigen technischen Überprüfung unterzogen, wie zu Beginn der Veranstaltung. Eine erneute Abnahme außerhalb dieser Zeitspanne ist nicht gestattet.

Bei einer 2x 1-Tagesveranstaltung gelten grundsätzlich die gleichen Regeln wie bei einer 2-Tagesveranstaltung, wobei die erneute technische Überprüfung mindestens 1 Stunde vor dem Start des ersten Teilnehmers am 2. Tag abgeschlossen sein muss.

5.3 Geräuschkontrolle

Im Rahmen der Technischen Abnahme muss jedes Motorrad gemäß den Technischen Bestimmungen der FIM (Art. 01.79, FIM Sound Regulations) einer Geräuschkontrolle unterzogen werden. Motorräder, die das festgelegte Geräuschlimit überschreiten, werden nicht zugelassen.

Während der gesamten Veranstaltung kann der Obmann der technischen Kommissare jedes Motorrad einer Geräuschkontrolle unterziehen. Sollte das Motorrad das Geräuschlimit überschreiten, erhält der Fahrer 30 Strafsekunden. Wird das Geräuschlimit bei einer weiteren Messung im Verlauf des Fahrtages erneut überschritten, werden dem Fahrer weitere 60 Strafsekunden hinzugefügt. Überschreitet das Motorrad bei einer dritten Messung im Verlauf des Fahrtages erneut das Geräuschlimit, wird der Fahrer disqualifiziert.

Wenn ein Motorrad den Geräuschtest nicht ohne Bestrafung besteht, muss das Problem vor der nächsten Zeitkontrolle behoben und dem Zeitnehmer (ZK) bei Wechsel des markierten Endschalldämpfers zur vorläufigen Markierung gemeldet werden.

5.4 Reifen

Die Reifen müssen den Technischen Bestimmungen der FIM für Enduro, Art. 01.49, entsprechen. Für Klassik-Motorräder sind auch Reifen zugelassen, die keine „DOT“- oder „E“-Kennzeichnung haben, jedoch in den Fahrzeugpapieren eingetragen sein müssen.

5.5 Markierung

Es werden die nachstehenden Teile gekennzeichnet:

Teile	Markierung	Anzahl	Stelle und Art
Rahmen (Hauptteil)	Farbe oder * / **	1	rechte Seite des Steuerkopfes
Schalldämpfer	Farbe	1	
Radnaben v./h.	Farbe oder **	2	1 pro Radnabe

*oder durch einen nicht unzerstörbar ablösbaren Aufkleber

** oder durch eine registrierbare / auslesbare Plombe (z.B. Barcode, RFID-Chip – bei (1) erfolgt die Anbringung an der rechten Seite des Hauptrahmens)

Jeder Fahrer ist selbst dafür verantwortlich, die Anzahl der Markierungen zu überprüfen und die Richtigkeit der Zahlen durch seine Unterschrift auf dem Abnahmeformular (kann auch digital erfolgen) zu bestätigen. Die markierten Teile (mit Ausnahme des Schalldämpfers) müssen während des gesamten Fahrtages verwendet werden und an denselben Stellen bei der Schlussabnahme am Ende des Fahrtages vorliegen. Verstöße werden mit Disqualifikation bestraft (vgl. Art. 16.3). Nach der Technischen Abnahme ist der Austausch eines Motorrads nicht mehr gestattet.

6. Fahrtunterlagen

Die Streckenführung, Startzeiten, Entfernungen zwischen den einzelnen Kontrollen, vorgeschriebene Fahrzeiten (Sollzeiten), die Lage der Zeit- und nichtgeheimen Durchfahrtskontrollen sowie der Streckencharakter werden den Teilnehmern rechtzeitig durch eine Fahrerinformation und einen „Time-Table“ bekannt gegeben, der im Online-Nennsystem oder am „schwarzen Brett“ veröffentlicht wird.

7. Fahrdisziplin

7.1 Befahren der Strecke inkl. Sonderprüfungen vor einer Veranstaltung

Das Befahren von nicht für den öffentlichen Straßenverkehr zugelassenen Streckenteilen und/oder das Trainieren auf Sonderprüfungsstrecken außerhalb des Wettbewerbs ist untersagt. Ebenso ist das Befahren und Trainieren auf Geländeabschnitten, die für Sonderprüfungen vorgesehen sind, und/oder Teilen davon, 4 Wochen vor dem Veranstaltungstag untersagt. Dies gilt auch für permanente Motocross- oder Trainingsstrecken, wenn diese Teil einer Sonderprüfung werden sollen. Bei gemeldeten Verstößen wird der Fahrer nach Artikel 16.2 bestraft.

7.2 Fahrer & ggf. Beifahrer

Fahrer und ggf. Beifahrer sowie das Motorrad bilden eine Einheit, die während der gesamten Veranstaltung – ausgenommen während eines freiwilligen oder unfreiwilligen Stopps – zusammenbleiben muss. Andernfalls erfolgt eine Disqualifikation.

Fahrer, die aufgegeben haben, dürfen die Strecke nicht zusammen mit einem anderen Teilnehmer oder in der Nähe eines anderen Teilnehmers weiterbefahren. Ein Verstoß gegen diese Regelung kann zur Disqualifikation des begleiteten Fahrers führen. Nach dem Ausscheiden aus dem Wettbewerb sind die Startnummernschilder zu entfernen oder abzudecken.

7.3 Einhalten der markierten Strecke

Die Strecke wird klar markiert. Zur Markierung werden Streckenpfeile, Sperrpunktschilder und Trassierband verwendet. Detaillierte Informationen zu Farbe und Layout der Markierungen sind in der Fahrerinformation zu finden, die im Online-Nennsystem oder am „schwarzen Brett“ veröffentlicht wird.

Zur Überwachung der Streckenführung und ihrer Kennzeichnung während des Wettbewerbs setzt der Veranstalter Sportwarte als Sachrichter ein, die besonders gekennzeichnet sind.

Es ist nicht zulässig, entgegen der markierten Streckenführung zu fahren. Bei Zuwiderhandlungen erfolgt eine Disqualifikation. Die Teilnehmer müssen sich, mit Ausnahme auf den Sonderprüfungen, auf Gegenverkehr einstellen.

Die durch Streckenpfeile oder Punkte im Rahmen einer Veranstaltung ausgewiesenen Wege, Gräben oder Pfade sind durch ihre natürliche Führung begrenzt und dürfen nicht verlassen werden. Wenn natürliche Streckenführungen nicht gegeben sind, wird die gewünschte Fahrspur durch sich gegenüberliegende Tore gekennzeichnet. Solche Strecken müssen von Tor zu Tor in direkter Linie befahren werden.

Randstreifen von als Strecke gekennzeichneten befestigten Straßen oder Wegen dürfen nur dann benutzt oder überfahren werden, wenn dies gemäß der Streckenmarkierung ausdrücklich vorgeschrieben ist. Das absichtliche Verlassen der natürlichen oder gekennzeichneten Streckenführung oder das Abkürzen der vorgeschriebenen Strecke kann bestraft werden, es sei denn, der Fahrer kehrt unverzüglich an den Punkt zurück, an dem er die Strecke verlassen hat.

Bei nachgewiesenen Flurschäden kann eine Schadensersatzforderung an den Verursacher gestellt werden.

7.4 Einhaltung der StVO

Die Vorschriften der StVO müssen – außer auf den Sonderprüfungen – während der gesamten Fahrt eingehalten werden. Im gesamten Verlauf der Veranstaltung muss mit Abblend- bzw. Fernlicht gefahren werden. Sollte die Lichtanlage während der Veranstaltung defekt sein, muss dieser Defekt spätestens im Rundenziel vor Einfahrt in die nächste Runde behoben werden.

Mit der Abgabe der Nennung erklären sich die Teilnehmer einverstanden, dass die Polizei Verstöße gegen die StVO dem Veranstalter meldet, damit die vorgesehenen Maßnahmen ergriffen werden können.

7.5 Leisten von Erster Hilfe

Bei Unfällen, an denen Teilnehmer beteiligt sind, oder wenn Menschenleben in Gefahr sind, muss Hilfe geleistet werden. Es liegt in der Verantwortung des Teilnehmers, eine glaubhafte Bestätigung des Zeitverlustes aufgrund der Hilfeleistung zu beschaffen.
Der Teilnehmer hat nach dem Leisten von Erster Hilfe Anrecht auf eine faire Zeit, die vom Fahrtleiter bestimmt wird.

7.6 Begleitung während der Veranstaltung

Es ist den Fahrern verboten, sich auf der Fahrstrecke von einem nicht offiziell anerkannten Fahrzeug begleiten zu lassen. Verstöße führen zur Disqualifikation. (vgl. Art. 16.3)

Betreuerfahrzeuge sind nur ohne Startnummernschilder zugelassen. Das Befahren der Strecke durch diese Fahrzeuge ist jedoch untersagt.

Strafmaßnahmen werden in diesem Fall gegen den oder die betreuten Fahrer bzw. Bewerber verhängt. (vgl. Art. 16.2)

8. Parc Fermé

8.1 Abstellen von Motorrädern

Nach der Abnahme bzw. am Ende des ersten Fahrtages sind die Motorräder in den Parc Fermé zu bringen und zu sichern. Die Motorräder müssen im Parc Fermé ohne jegliche Schutzabdeckung abgestellt werden. Vor Beginn eines Fahrtages erhalten die Fahrer 5 Minuten vor ihrer Startzeit Zutritt zum Parc Fermé, ausschließlich zum Zweck, ihre Motorräder zum Warteraum zu schieben.

Ein Parc Fermé am Ende des letzten Fahrtages ist nicht vorgeschrieben.

8.2 Anforderungen an das Parc Fermé

Der Parc Fermé ist ein abgesperrtes und von entsprechend gekennzeichneten Offiziellen bewachtes Gelände, das bei Dunkelheit vollständig ausgeleuchtet sein muss. Das Gelände ist von einer Umzäunung umgeben, die ausreichend dimensioniert sein muss, um einen unerlaubten Zutritt von außen zu verhindern.

Zwischen der Umzäunung und den Motorrädern muss rund um den Parc Fermé ein Freiraum von min. 1,50 Meter Breite bestehen. Die Bewachung muss ununterbrochen gewährleistet sein.

Der Parc Fermé hat nur einen Eingang und einen Ausgang (zum Warteraum). Ein- und Ausgang sind deutlich markiert.

8.3 Zugang zum Parc Fermé

Der Zutritt zum Parc Fermé ist nur dem Fahrtleiter, dem Race Director, den Sportkommissaren, den Technischen Kommissaren und bestimmten, vom Fahrtleiter autorisierten Offiziellen sowie den Fahrern zum Hinein- und Hinausschieben ihrer Motorräder gestattet.

8.4 Verbote im Parc Fermé

Im Parc Fermé ist den Fahrern verboten:
- das Motorrad eines anderen Fahrers zu berühren
- das eigene Motorrad zu berühren, außer zum Sichern und Entsichern sowie zum Hinein- oder Hinausschieben
- den Motor anzulassen
- zu rauchen (gilt auch für sogenannte E-Zigaretten)
- zu tanken oder Reparaturen am Motorrad durchzuführen
- den Transponder zu demontieren

9. Startzone

Die Startzone besteht aus:
- dem vorstehend beschriebenen Parc Fermé
- dem Warteraum
- dem Startplatz mit der Startlinie

Der Warteraum grenzt direkt an den Parc Fermé an oder ist mit diesem durch eine kurze abgeschlossene Strecke verbunden und hat nur einen Ausgang zum Startplatz.
Am Ende des Startplatzes befindet sich die Startlinie, an der die Fahrer das Startsignal abwarten.

In der Startzone dürfen bis zur Abgabe des Startsignals keine Arbeiten am Motorrad durchgeführt werden. Alle Reparaturen, Einstellarbeiten, Reinigungsarbeiten, Tankvorgänge usw. sind hier verboten. Lediglich das Anbringen der Zeitstreifen durch den Fahrer selbst ist hier gestattet. Verstöße gegen diese Bestimmung werden mit einer Strafe gemäß Artikel 16.2 geahndet.

Das Starten des Motorrades im Warteraum wird mit 60 Sekunden bestraft.

10. Start, Startprüfung *und Zielwertung*

10.1 Startreihenfolge & Startzeit

Die Startreihenfolge und Startzeit wird durch den Veranstalter am „schwarzen Brett“ oder im Onlinenennsystem bekanntgegeben.

Die Fahrer erhalten zu der für sie festgelegten Zeit (Soll-Startzeit bzw. neuer Startzeit bei verspäteten Fahrern) das Startsignal.

Befindet sich ein Fahrer bei Abgabe des Startsignals nicht an der Startlinie, so wird er nicht bestraft, wenn er innerhalb seiner Startminute sein Motorrad zur Startlinie bringt, es anlässt und die 20 m-Linie überfährt.

Fahrer, die mit mehr als 1 Minute Verspätung an der Startlinie erscheinen, werden mit 60 Strafsekunden pro angefangene Minute bestraft. Bei ihnen gilt die nächste Minute als neue Startzeit, die vom Starter zu erfassen und der Auswertung mitzuteilen ist.

Bei mehr als 15 Minuten Verspätung gegenüber der Soll-Startzeit wird der Fahrer nicht zum Start zugelassen.

10.2 Start des Motors

Sämtliche Motorräder müssen mit einem Kickstarter oder einer anderen mechanischen oder elektrischen Startvorrichtung angelassen werden. Vorzeitiges Anlassen des Motors auf dem Startplatz wird mit 60 Sekunden bestraft.

Es ist nicht gestattet, das Antriebsrad zu drehen.

Fahrer, die ihr Motorrad nicht starten können oder deren Motorrad zwischen den beiden Linien stehen bleibt, dürfen nicht zum Startplatz zurückkehren, sondern müssen ihr Motorrad in Fahrtrichtung über die 20-Meter-Linie schieben, um andere Teilnehmer nicht zu behindern. Nach der 20-Meter-Linie darf der Teilnehmer sein Motorrad ohne fremde Hilfe auf jegliche Art und Weise starten.

10.3 Überfahren der 20 m Linie

Nach dem Startsignal muss der Fahrer innerhalb von 1 Minute den Motor an der Startlinie anlassen und mit Motorkraft eine weitere, 20 Meter von der Startlinie entfernte Linie überqueren. Fahrer, welche die ihnen zugebilligte Minute überschreiten, werden mit 10 Strafsekunden belegt.

Sollte der Motor aussetzen, bevor das Motorrad die 20-Meter-Linie überquert hat, muss der Fahrer den Motor innerhalb einer Minute nach Abgabe des Startsignals wieder anlassen und die zweite Linie überqueren, um nicht bestraft zu werden.

Sobald die Startprüfung erfolgreich absolviert wurde, gilt der Fahrer als gestartet und kann im Tagesergebnis berücksichtigt werden.

10.4 Zielwertung

Ein Fahrer kann nur in der Tageswertung berücksichtigt werden, wenn er die Ziel-ZK durchfährt. Hier ist ein Vorstempeln und damit eine Durchfahrt vor der geplanten Zielzeit zulässig. Eine Bestrafung erfolgt nicht.
Zusätzlich ist die technische Schlusskontrolle zur vorgesehenen Zeit zu absolvieren. Sollte sich der Teilnehmer der Kontrolle entziehen, erfolgt eine im Motorradsport übliche Bestrafung nach Artikel 16.

11. Zuverlässigkeitsfahrt

Die Zuverlässigkeitsfahrt unterteilt sich in Etappen, deren Distanz höchstens 50 Kilometer beträgt. Für jede Etappe wird eine bestimmte Fahrzeit („Soll-Fahrzeit“) vorgegeben, die sich aus den folgenden Grunddurchschnitten errechnet:

- Solo-Klassen: 40 km/h
- Seitenwagen-Klasse: 30 km/h

Je nach Streckencharakter oder Witterungsverhältnissen kann dieser Grunddurchschnitt angepasst werden:

- Solo-Klassen: 30 – 50 km/h
- Seitenwagen-Klasse: 20 – 40 km/h

Sollte eine Änderung der Soll-Fahrzeit notwendig werden, kann diese nur vor Einfahrt des ersten Fahrers einer Startgruppe in die folgende Runde vorgenommen werden. Die Änderung muss deutlich angezeigt werden. Wenn die Soll-Fahrzeit für eine Klasse oder Startgruppe geändert wird, gilt die Änderung auch für die anderen Klassen oder Startgruppen in gleicher Höhe.
Spätere Zeitzugaben sind nicht statthaft.

Jeder Fahrtabschnitt wird einzeln gewertet.

12. Zeitkontrollen (ZK) & Tankzonen (TZ)

12.1 Orte von Zeitkontrollen

Zeitkontrollen dienen der Überwachung der vorgeschriebenen Soll-Fahrzeiten und werden an verschiedenen Punkten auf der Strecke eingerichtet.
Die Zeitkontrollen befinden sich an folgenden Stellen:
- Am Ausgang des Startplatzes (20 m Linie), zu Beginn eines Fahrtages (ZK 0)
- Am Eingang zum Parc Fermé, am Ende des ersten Fahrtages
- Am Ziel, am Ende des letzten Fahrtages
- Vor der Einfahrt in das jeweilige Rundenziel
- An den vom Veranstalter festgelegten Punkten an der Strecke

Die genaue Lage der Zeitkontrollpunkte wird in den Veranstaltungsunterlagen bekanntgegeben.

12.2 Markierung & Zeitanzeige (Aufbau)

Die Zeitkontrollen werden durch Flaggen angezeigt, um den Fahrern die bevorstehenden Kontrollen anzukündigen. Die Flaggen sind wie folgt angeordnet:
- 200 Meter vor der Zeitkontrolle befinden sich zwei weiße Flaggen, die die Fahrer auf die kommende Zeitkontrolle hinweisen.
- An der Zeitregistrierung selbst werden zwei gelbe Flaggen platziert, die den tatsächlichen Beginn des Zeitnahmebereichs markieren.

Der Zeitnahmebereich erstreckt sich von den gelben Flaggen bis zu einem Punkt, der 2 Meter nach der Zeitregistrierung liegt.

Zusätzlich wird die durchfahrende Zeit den Fahrern durch eine Digitalanzeige angezeigt, die mindestens 5 Meter vor den gelben Flaggen aufgestellt ist. Die Fahrer können hier ihre vorgesehene Durchfahrtszeit abwarten, bevor sie in die Zeitkontrolle einfahren.

12.3 Durchfahrtszeiten & Durchfahrt

An den Zeitkontrollen gelten folgende Regelungen und Verfahren:

1. Passage der gelben Flagge:
   - Alle Fahrer müssen persönlich und zusammen mit ihrem Motorrad die gelbe Flagge an der Zeitkontrolle passieren.
2. Zeitgutschrift:
   - Sollte ein Fahrer nachweislich durch außerordentliche Umstände (z. B. Erste-Hilfe-Leistung für einen verletzten Teilnehmer) verspätet sein, kann ihm eine zusätzliche „Zeitgutschrift“ gewährt werden.
   - Ein Hinterherfahren eines anderen Fahrers wird jedoch nicht als Entschuldigung anerkannt.
3. Soll-Ankunftszeit:
   - Diese ergibt sich aus der registrierten Zeit der vorherigen Zeitkontrolle plus der festgelegten Fahrzeit für den zuletzt absolvierten Abschnitt.
   - Die registrierte Zeit dient immer als neue Startzeit.
   - Verspätungen oder verfrühte Ankunft können nicht ausgeglichen werden.
4. Durchfahrt vor Soll-Ankunftszeit
   - An der letzten ZK des Fahrtages ist es erlaubt, vor der Soll-Ankunftszeit durchzufahren, ohne dass Strafzeiten verhängt werden.
5. Zeiterfassung:
   - Die Zeit eines Fahrers wird durch das Transpondersignal beim Passieren der Transponderschleife erfasst.
   - Als Backup wird eine zusätzliche manuelle Zeiterfassung durch einen Offiziellen durchgeführt, der eine Funkuhr synchron mit der Computerzeiterfassung führt und eine Kontrollliste führt.
6. Transponder-Probleme:

- Fahrer, die ihren Transponder verlieren oder bei denen der Transponder defekt ist, müssen sich sofort beim Obmann der jeweiligen Zeitnahme melden, um ihre Zeit manuell in der Kontrollliste festzuhalten.

7. Verantwortung des Fahrers:
- Jeder Fahrer ist selbst dafür verantwortlich, dass die Zeitregistrierung an den ZK korrekt und zeitgerecht durchgeführt wird.
- Einsprüche müssen direkt vor Ort an der jeweiligen ZK vorgebracht und in der Kontrollliste vermerkt werden. Nachträgliche Einsprüche werden nicht berücksichtigt.
- Sollte eine Zeitkontrolle oder Durchfahrtskontrolle ausgelassen werden, erfolgt eine Bestrafung nach Art. 16.23.

12.4 Zeitkontrolle mit Service

Im jeweiligen Rundenziel muss sich eine ZK mit Service befinden.
Ab einer Rundenlänge von 70 km ist eine weitere ZK mit Service auf der Etappe anzubieten.

12.5 Zeitkontrolle ohne Service

Nach den örtlichen Gegebenheiten kann vom Veranstalter eine zusätzliche ZK eingerichtet werden.

12.6 Tankzone

Bei einer Tankzone handelt es sich um einen vom Veranstalter ausgewiesenen Bereich, der lediglich zum Nachtanken eingerichtet wird. Die Umweltschutzbestimmungen sowie Artikel 15.3 (Fremde Hilfe) sind einzuhalten.

Eine Tankzone befindet sich im Optimalfall in direkter örtlicher Nähe zu einer Zeitkontrolle.
Nach max. 50 km *Streckenlänge* befindet sich auf der Etappe eine vom Veranstalter ausgewiesene Tankzone.

13. Durchfahrtskontrollen (DK)

13.1 Aufbau

Durchfahrtskontrollen (DK) sind durch zwei blaue Flaggen gekennzeichnet, die sich 200 Meter vor der Kontrollstelle auf der linken und rechten Seite der Strecke befinden. Diese Flaggen dienen dazu, den Fahrern anzuzeigen, dass sie sich einer Durchfahrtskontrolle nähern.

Die Erfassung der Fahrer kann entweder mittels einer vom Sportwart geführten Durchfahrtskontrollliste oder digital mittels Transponderauswertung erfolgen. Eine Doppelerfassung ist nicht notwendig.
Die Erfassung stellt sicher, dass alle Fahrer korrekt registriert werden und ihre Durchfahrt überwacht wird.

13.2 Vorgehensweise

Ein entsprechender Kontrollstreifen wird durch den Veranstalter ausgegeben und dient dem Fahrer als Nachweis.

Der Fahrer ist verpflichtet, an jeder Durchfahrtskontrolle (DK) anzuhalten und einen Durchfahrtskontrollstreifen vorzulegen, der dort gelocht wird.

Das Nichtanhalten an einer DK, auch wenn der Durchfahrtskontrollstreifen verloren gegangen ist, führt zu einer Disqualifikation oder einer anderen im Motorradsportgesetz vorgesehenen Strafe.

Falls die Registrierung der Durchfahrt an einer DK mittels Transponder und Decoder erfolgt und kein Durchfahrtskontrollstreifen ausgegeben wird, ist ein Anhalten nicht notwendig. In diesem Fall muss der

Fahrer die Kontrolle jedoch in Schrittgeschwindigkeit passieren, um den ordnungsgemäßen Ablauf sicherzustellen.

14. Sonderprüfungen

14.1 Art und Lage der Sonderprüfungen

Im Verlauf des Wettbewerbs können verschiedene Sonderprüfungen durchgeführt werden, wie beispielsweise Cross-, Enduro- oder Extremtest-Prüfungen. Die genauen Details zu diesen Prüfungen werden in der Veranstaltungsausschreibung oder der Fahrerinformation bekanntgegeben.

Das Ablaufen der Sonderprüfung ist jedoch erst ab 48 Stunden vor dem Start des ersten Teilnehmers erlaubt. Bei Zuwiderhandlung (d.h., wenn ein Fahrer die Sonderprüfung vor dieser Frist abläuft) erfolgt eine Bestrafung nach Art. 16.2.

14.2 Sportwarte & deren Kennzeichnung

Bei jeder Sonderprüfung werden mindestens zehn besonders gekennzeichnete Sportwarte (Sachrichter) eingesetzt, um den Ablauf der Prüfung sowie die Einhaltung der vorgesehenen Streckenführung durch die Fahrer zu überwachen. Vom Veranstalter wird zusätzlich ein Wertungsprüfungs-Leiter pro Prüfung eingesetzt.

Falls die vollständige Überwachung der Fahrdisziplin durch diese zehn Sachrichter aufgrund der Streckenführung oder Streckenlänge nicht uneingeschränkt gewährleistet werden kann, wird die Anzahl der Sachrichter entsprechend den Erfordernissen erhöht.

Die Sonderprüfung wird durch 1 x 1 Meter große weiße Tafeln gekennzeichnet, wobei das „A“ für den Anfang und das „E“ für das Ende der Sonderprüfung steht.

14.3 Start zur Sonderprüfung

Der Start zu jeder Sonderprüfung (außer dem Prolog) erfolgt einzeln, stehend und mit laufendem Motor. Die Startlinie muss dauerhaft auf dem Boden markiert sein, und das Startzeichen wird vom Zeitnehmer oder einem anderen für diese Aufgabe bestimmten Offiziellen gegeben.

Fahrer, die die markierte Linie überqueren, müssen ohne anzuhalten weiterfahren.

Fahrer, die nicht nach den Anweisungen des Starters starten, werden mit Disqualifikation oder einer anderen im Motorrad-Sportgesetz vorgesehenen Strafe belegt (Art. 16.2).

14.4 Verlassen der Fahrstrecke

Wer die durch Markierungen jeglicher Art oder die sichtbar eingefahrene Fahrstrecke der Sonderprüfung verlässt – sei es bewusst oder unabsichtlich – und nicht unmittelbar an der gleichen Stelle, an der er die Strecke verlassen hat, wieder einfährt, wird mit einer Strafzeit belegt (vgl. Art. 16.21).

Bei festgestellten gröberen Verstößen gegen diese Regel erfolgt eine Bestrafung nach 16.2.

14.5 Ziel der Sonderprüfung

Das Ziel muss fliegend durchfahren werden. Nach dem Ziel gilt in einem Bereich von etwa 20 bis 30 Metern ein absolutes Halteverbot. Verstöße gegen diese Regelung werden mit 10 Strafsekunden belegt. (vgl. Art. 16.2)

Das Ende der Halteverbotszone muss vom Veranstalter deutlich gekennzeichnet werden.

14.6 Zeitmessung

Die Zeit für jede Sonderprüfung wird registriert, sobald der Fahrer die Start- und Ziellinie der Sonderprüfung überfährt.
Die Zeitwertung jeder Sonderprüfung erfolgt mit Zeitmessgeräten, die eine Genauigkeit von 1/100 Sekunden bieten, und wird durch Lichtschranken oder Transponder ausgelöst.

Die Gesamtzeit aller gewerteten Sonderprüfungen wird addiert und fließt in das Endergebnis jedes Fahrers ein.

15. Tanken, Reparatur und Fremde Hilfe

15.1 Tanken

Für das Tanken im Verlauf eines Fahrtages wird keine zusätzliche Zeit gewährt.

Das Auftanken ist nur im Bereich der vom Veranstalter angegebenen offiziellen und markierten Tankzone sowie an jeder Zeitkontrolle mit Service zwischen der weißen und der gelben Flagge erlaubt. Dabei muss der Motor abgestellt werden.
Betankungen außerhalb der bezeichneten Bereiche sowie das Mitführen von Kraftstoffen außerhalb des Kraftstofftanks werden mit Disqualifikation bestraft. (vgl. Art. 16.3)

15.2 Reparaturen

Wurde der Austausch eines Schalldämpfers erforderlich, so ist dieser an der nächsten Zeitkontrolle (ZK) durch einen Sportwart zu markieren. Am Ende des Fahrtages muss der Austausch den Technischen Kommissaren angezeigt werden. Es wird daraufhin eine erneute Geräuschmessung gemäß den Technischen Bestimmungen der FIM (Art. 01.79) durchgeführt. Nach der Messung erfolgt eine Markierung des Schalldämpfers.

15.3 Fremde Hilfe

Fremde Hilfe bezeichnet jede Handlung, bei der Personen, die nicht der Fahrer selbst sind, mit dem Motorrad in Kontakt kommen. Handlungen von Sportwarten in Ausübung ihrer Aufgaben sind erlaubt und fallen nicht unter „fremde Hilfe“.

Während des gesamten Wettbewerbs darf ein Motorrad ausschließlich durch Motorkraft, die Muskelkraft des Fahrers oder andere natürliche Kräfte fortbewegt werden. Jeder Verstoß gegen diese Bestimmungen, wie das Nutzen von fremder Hilfe, wird einer Disqualifikation oder einer anderen im Motorradsportgesetz vorgesehenen Strafe. (vgl. Art. 16.2)

Wer darf was und wo?		Parc Fermé	Warteraum	Strecke	ZK mit Service
Fahrer	**Erlaubt**	- Hinein- & hinausschieben des eigenen Motorrades - Sichern & entsichern des eigenen Motorrades	- Zeitstreifen am eigenen Motorrad anbringen	- Reparieren des eigenen Motorrades (ohne fremde Hilfe) - Austausch nicht markierter Teile - Verwendung von Ersatzteilen und Werkzeug*	- Reparieren & reinigen des eigenen Motorrades - Austausch nicht markierter Teile (Ausnahme S.-Dämpfer) - Entgegennahme von Ersatzteilen und Werkzeug
	Verboten	- Ein anderes Motorrad berühren - Den Motor anlassen - Tanken - Rauchen	- Ein anderes Motorrad berühren - Den Motor anlassen - Tanken	- Ein anderes Motorrad berühren - Benzin außerhalb des Tanks mitführen	- Reinigen mit Druckreinigungs-Apparat - Reifenwechsel bei 1-Tages-Veranstaltungen

		- Arbeiten am Motorrad - Abdecken des Motorrades - Zeitstreifen anbringen	- Rauchen - Arbeiten am Motorrad	- Tanken	- Rauchen
Betreuer	**Erlaubt**	- hat keinen Zutritt	- Zureichen des Zeitstreifens	- Darf Werkzeug & Ersatzteile zubringen. Dabei ist eine aktive Teilnahme am Arbeitsvorgang auszuschließen.	- Benzin- & Öl-Tank öffnen - Nachfüllen von Benzin & Öl - Öl-Wechseln - Kühlflüssigkeit prüfen & nachfüllen - Entlüften der Bremse - Werkzeug & Teile zureichen - Motorrad berühren, bewegen & reparieren - Kette ölen - Luftfilter aus- & einbauen
	Verboten	- Betreten	- Motorrad berühren, bewegen & reparieren	- Motorrad berühren, bewegen & reparieren	- Reifen wechseln - Rauchen - Reinigen mit Druckreinigungs-Apparat

Mit Ausnahme von Druckreinigungsapparaten dürfen Fahrer und Betreuer für das Reinigen ihrer Motorräder alle im Versorgungsbereich verfügbaren Ausrüstungen nutzen, solange sie die Umweltschutzbestimmungen einhalten.

Bei 1-Tages-Veranstaltungen ist das Wechseln von Reifen nicht erlaubt. Bei 2-Tages-Veranstaltungen darf der Reifenwechsel nur am Ende des 1. Fahrtages erfolgen. Verstöße gegen diese Regelung führen zur Disqualifikation.

16. Strafliste

Die nachstehenden Tatbestände sind keine abschließende Aufzählung. Die sonstigen Strafbestimmungen des DMSG, der RuVO, den Ausschreibungen und sonstigen Bestimmungen bleiben unberührt. Die Strafen müssen den Umständen des Falles angemessen sein, so dass der Pflichtsportkommissar und der DMSB von dem untenstehenden Strafmaß abweichen kann. Die Gründe, die zu einer Abweichung vom Strafmaß geführt haben, sind in den Entscheidungsgründen anzuführen.

16.1 Strafzeiten

- Transponder, Nichteinhaltung der Vorgaben 20 Sek. (Art. 5.1)
- Überschreitung des festgelegten Geräuschlimits: (Art. 5.3)
    - 1. Messung: 30 Sek.
    - 2. Messung: 60 Sek.
    - 3. Messung: Disqualifikation
- Anlassen des Motors im Warteraum und in der Startzone vor Abgabe des Startsignals 60 Sek. (Art. 9)
- Jede angefangene Minute Verspätung gegenüber der Original-Startzeit (bis max.15 Minuten) 60 Sek. (Art. 10.1)
- Zu frühes oder zu spätes Einfahren in eine Zeitkontrolle: Pro angefangene Minute vor oder nach der Soll-Ankunftszeit 60 Sek. (Art. 12.3)

- Nichtbefolgen der Anweisungen des Starters bei Sonderprüfungen. (Art. 14.3)
- Verlassen der vorgeschriebenen Fahrstrecke auf den Sonderprüfungen: Zeitstrafe (Art. 14.4)
- Nichtbeachtung des Halteverbotes nach dem Ziel der Sonderprüfung(en) 10 Sek. (Art. 14.5)

16.2 Disqualifikation oder eine andere im Motorradsportgesetz vorgesehene Bestrafung

- Verstoß gegen die Vorschriften der StVO/StVZO (Art. 7.4)
- Nicht erfolgte Reparatur des Lichtes vor Einfahrt in die nächste Runde (Art 7.4)
- Beteiligung an einem Verkehrsunfall (Art 7.4)
- Verlassen der vorgeschriebenen Fahrstrecke auf den Etappen (Art. 7.3)
- Verlassen der vorgeschriebenen Fahrstrecke auf den Sonderprüfungen (Art. 14.4)
- Missachtung der Umweltschutzbestimmungen (Disqualifikation vorbehalten).
- Verhalten im Parc Fermé und im Warteraum entgegen den Bestimmungen. (Art. 8 und Art. 9)
- Durchführung von Arbeiten am Motorrad in der Startzone oder im Warteraum, bevor das Startsignal gegeben wurde. (Art. 9)
- Inanspruchnahme fremder Motorkraft und Begleitung durch ein anderes Fahrzeug auf der Fahrtstrecke. (Art. 7.6)
- Nichtanhalten an einer DK, auch wenn der Durchfahrtskontrollstreifen verloren gegangen ist (Art. 13.2)

16.3 Disqualifikation

- Überschreitung des zulässigen Geräuschlimits nach der 3. Messung (Art. 5.3)
- Andere Hubraumklasse als im Nennformular angegeben
- Fehlen einer Markierung oder offiziellen Ersatzmarkierung (Schalldämpfer) am Motorrad. (Art. 5.3)
- Befahren von nicht für den öffentlichen Straßenverkehr zugelassenen Streckenteilen außerhalb des Wettbewerbs und Trainieren der Sonderprüfungen. (Art. 7.1)
- Fahren entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung. (Art. 7.3)
- Verspätung von über 15 Minuten am Start. (Art. 10.1)
- Fehlen einer Zeitregistrierung und Auslassen einer Zeit- oder Durchfahrtskontrolle (Art. 12.3)
- Überschreitung der festgelegten maximalen Verspätung gegenüber der Original-Soll-Ankunftszeit an einer ZK (Art. 12.3)
- Mitführen von Kraftstoff außerhalb des Kraftstofftanks. (Art. 15.1)
- Tanken an nicht offiziellen Stellen und tanken mit laufendem Motor. (Art. 15.1)
- Unerlaubter Reifenwechsel. (Art. 15.3)

17. Wertung

17.1 Einzelergebniswertung

Die Wertung der Fahrer erfolgt basierend auf den erhaltenen Zeiten und Strafzeiten während der Veranstaltung nach folgendem Schema:

- Basis der Wertung: In jeder Klasse wird die addierte Zeit der Sonderprüfungen als Grundlage für die Platzierung genommen.
- Strafzeiten: Eventuelle Strafzeiten für Verstöße (z. B. Nichteinhaltung der Sollfahrzeit zwischen den ZK oder andere Regelverstöße) werden zur addierten Zeit hinzugefügt.

In den Ergebnislisten werden die Zeiten in Minuten und Sekunden aufgeführt. Zusätzlich wird die Differenz zum Klassensieger angezeigt.

Beispiel:
Für Fahrer X ergibt sich folgende Zeitaufstellung:

- Sonderprüfung 1: 6 Min 32,52 Sek.
- Sonderprüfung 2: 6 Min 58,44 Sek.
- Sonderprüfung 3: 6 Min 52,86 Sek.
- Gesamtzeit aus Sonderprüfungen: 20 Min 23,82 Sek.

Zusätzlich kommen folgende Strafzeiten:

- 1 Minute Verspätung am Start → Strafzeit: 1 Min 00,00 Sek.
- 2 Minuten zu früh bei einer ZK → Strafzeit: 2 Min 00,00 Sek.
- 3 Minuten Verspätung bei einer ZK → Strafzeit: 3 Min 00,00 Sek.

Gesamtzeit für Fahrer X: 26 Min 23,82 Sek.
Der Fahrer mit der niedrigsten Gesamtzeit in jeder Klasse wird als Sieger seiner Klasse gekürt.
Innerhalb jeder Klasse werden mindestens die ersten drei Fahrer/Beifahrer mit Ehrenpreisen ausgezeichnet (keine Sachpreise).
Die Möglichkeit zur Vergabe von Sachpreisen bleibt ebenfalls bestehen.

Ergebnisse von Fahrern, die bei Beendigung eines Fahrtages nicht mehr in Wertung sind, werden bei der Auswertung nicht berücksichtigt.
Damit wird gewährleistet, dass nur Fahrer, die die gesamte Veranstaltung regulär durchlaufen, für die endgültige Wertung berücksichtigt werden.

17.2 Mannschaftswertung

Die Wertung der Mannschaften erfolgt wie folgt:
Preisträger:

- Preisträger ist der Bewerber, der im Fall einer Mannschaft der Mannschaftsführer oder ein Mitglied der Mannschaft.
- Ehrenpreise werden an mindestens die drei erstplatzierten Mannschaften vergeben (keine Sachpreise).

Berechnung der Mannschaftsplatzierung:

- Die Platzierung der Mannschaften erfolgt durch Addition der Gesamtfahrzeiten der drei Mannschaftsfahrer.
- Bei Ausfall eines Fahrers erhält dieser eine Gesamtfahrzeit von 2:00:00, und die Mannschaft bleibt weiterhin in Wertung.
- Bei Ausfall eines zweiten Fahrers wird die Mannschaft nicht gewertet.
- Die Mannschaft mit der niedrigsten Gesamtfahrzeit ist Mannschaftssieger.

Tiebreaker bei gleicher Gesamtfahrzeit:

- Wenn mehrere Mannschaften die gleiche Gesamtfahrzeit haben, entscheidet das Tiebreaker-Verfahren:
- Majorität der besseren Einzelplatzziffern der Mannschaftsfahrer (d.h. die Mannschaft, deren Fahrer insgesamt besser platziert sind, gewinnt).
- Größere Starterzahl in den relevanten Klassen der Mannschaftsfahrer (d.h. mehr Fahrer aus unterschiedlichen Klassen tragen zur Mannschaftsplatzierung bei, was als Vorteil gewertet wird).
- Dies stellt sicher, dass im Falle eines Unentschiedens die Mannschaft mit den insgesamt besseren Leistungen oder der größeren Breite in der Teilnehmerstruktur als Sieger hervorgeht.

Anhang 1: Strafenkatalog

Dieser Strafenkatalog ist eine **unverbindliche Zusammenfassung** der im Enduro-Reglement aufgeführten Sanktionen und Strafen. Sportrechtlich verbindlich ist ausschließlich der Text im jeweils aktuellen Enduro Reglement.

Aussprache von Strafzeiten bei folgenden Vergehen:

Artikelnummer	Vergehen	Bestrafung
Art. 5.1	Transponder, Nichteinhaltung der Vorgaben	20 Sek.
Art. 5.3	Überschreitung des festgelegten Geräuschlimits	1. Messung: 30 Sek. 2. Messung: 60 Sek. 3. Messung: Disqualifikation
Art. 8 & Art. 9	Anlassen des Motors im Warteraum und in der Startzone vor Abgabe des Startsignals	60 Sek.
Art. 10.1	Jede angefangene Minute Verspätung gegenüber der Original-Startzeit (bis max. 15 Minuten)	60 Sek.
Art. 12.3	Zu frühes oder zu spätes Einfahren in eine Zeitkontrolle: Pro angefangene Minute vor oder nach der Soll-Ankunftszeit	60 Sek.
Art. 14.3	Nichtbefolgen der Anweisungen des Starters bei Sonderprüfungen	Zeitstrafe
Art. 14.4	Verlassen der vorgeschriebenen Fahrstrecke auf den Sonderprüfungen	Zeitstrafe
Art. 14.5	Nichtbeachtung des Halteverbotes nach dem Ziel der Sonderprüfung(en)	10 Sek.

Aussprache von einer Disqualifikation oder einer anderen im Motorsportgesetz vorgesehenen Strafe bei folgenden Vergehen:

Artikelnummer	Vergehen	Bestrafung
Art. 7.3	Verlassen der vorgeschriebenen Fahrstrecke auf den Etappen	Disqualifikation oder andere vorgesehene Strafe
Art. 7.4	Verstoß gegen die Vorschriften der StVO/StVZO	Disqualifikation oder andere vorgesehene Strafe
Art. 7.4	Nicht erfolgte Reparatur des Lichtes vor Einfahrt in die nächste Runde	Disqualifikation oder andere vorgesehene Strafe
Art. 7.4	Beteiligung an einem Verkehrsunfall	Disqualifikation oder andere vorgesehene Strafe
Art. 7.6	Inanspruchnahme fremder Motorkraft und Begleitung durch ein anderes Fahrzeug auf der Fahrtstrecke	Disqualifikation oder andere vorgesehene Strafe
Art. 9	Verhalten im Parc Fermé und im Warteraum entgegen den Bestimmungen	Disqualifikation oder andere vorgesehene Strafe
Art. 9	Durchführung von Arbeiten am Motorrad in der Startzone oder im Warteraum, bevor das Startsignal gegeben wurde	Disqualifikation oder andere vorgesehene Strafe
Art. 13.2	Nichtanhalten an einer DK	Disqualifikation oder andere vorgesehene Strafe
Art. 14.4	Verlassen der vorgeschriebenen Fahrstrecke auf den Sonderprüfungen	Disqualifikation oder andere vorgesehene Strafe
	Missachtung der Umweltschutzbestimmungen	Disqualifikation vorbehalten

Aussprache von einer Disqualifikation bei folgenden Vergehen:

Artikelnummer	Vergehen	Bestrafung
	Andere Hubraumklasse als im Nennformular angegeben	Disqualifikation
Art. 5.3	Überschreitung des zulässigen Geräuschlimits nach der 3. Messung	Disqualifikation
Art. 5.3	Fehlen einer Markierung oder offiziellen Ersatzmarkierung (Schalldämpfer) am Motorrad	Disqualifikation
Art. 7.1	Befahren von nicht für den öffentlichen Straßenverkehr zugelassenen Streckenteilen außerhalb des Wettbewerbs und Trainieren der Sonderprüfungen	Disqualifikation
Art. 7.3	Fahren entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung	Disqualifikation
Art. 10.1	Verspätung von über 15 Minuten am Start	Disqualifikation
Art. 12.3	Überschreitung der festgelegten maximalen Verspätung gegenüber der Original-Soll-Ankunftszeit an einer ZK	Disqualifikation

Art. 12.3	Auslassen einer Zeitkontrolle oder Durchfahrtskontrolle	Disqualifikation
Art. 15.1	Tanken an nicht offiziellen Stellen und Tanken mit laufendem Motor	Disqualifikation
Art. 15.3	Unerlaubter Reifenwechsel	Disqualifikation

DMSB Enduro-Reglement 2026 Anhang 1 Basissport

Stand: 15.12.2025

Inhaltsverzeichnis

1 Allgemeine Bestimmungen / Grundlagen / Präambel ... 2
1.1 Allgemeine Bestimmungen ... 2
1.2 Zu Grunde liegende Reglements ... 2
2 Veranstaltung und Veranstalter ... 2
3 Teilnehmer / Fahrer / Mannschaften ... 2
3.1 Startberechtigung ... 2
3.2 Mannschaften ... 3
4 Nennungen ... 3
4.1 Nenngeld ... 3
4.2 Nennschluss ... 3
5 Klasseneinteilung ... 3
6 Technische Bestimmungen / Persönliche Schutzausrüstung ... 3
6.1 Technische Bestimmungen ... 3
6.2 Persönliche Schutzausrüstung ... 3
7 Dokumenten- und Technische Abnahme ... 4
7.1 Dokumentenabnehme ... 4
7.2 Technische Abnahme ... 4
7.3 Zulassung zum Start ... 4
8 Durchführung ... 4
8.1 Kennzeichnung der Teilnehmer ... 4
8.2 Fahrdisziplin ... 4
8.3 Kontrollkarten ... 5
8.4 Besichtigungsrunde ... 5
8.5 Parc Fermé ... 5
8.6 Start ... 5
8.7 Zuverlässigkeitsfahrt ... 5
8.8 Sonderprüfungen ... 5
8.9 Tanken & Reparaturen ... 5
8.10 Fremde Hilfe, Kontaktaufnahme & Begleitung ... 5
9 Wertung & Siegerehrung ... 5
9.1 Sieger einer Veranstaltung ... 5
9.2 Ergebnisveröffentlichung ... 6
9.3 Preise & Siegerehrung ... 6
10 Wertungsstrafen ... 6
11 Rechtswegausschluss & Haftungsbeschränkung ... 6
12 Versicherung ... 6
13 Sachrichter / Sportwarte / Schiedsgericht / Strafen ... 6
13.1 Sachrichter & Sportwarte ... 6
13.2 Schiedsgericht ... 6
13.3 Strafen ... 6
14 Einsprüche ... 7
15 Umweltbestimmungen ... 7
15.1 Verantwortung des Veranstalters ... 7
15.2 Verantwortung der Teilnehmer ... 7
15.3 Umweltbeauftragter ... 7
15.4 Zuwiderhandlungen ... 7

1. Allgemeine Bestimmungen / Grundlagen / Präambel

1.1 Allgemeine Bestimmungen

Eine Motorrad-Enduro ist eine Zuverlässigkeitsfahrt mit Wertungsprüfungen auf Bestzeit und wird durch Verbindungsetappen mit vorgeschriebenen Sollzeiten ergänzt.

Jeder Motorradfahrer kann mit einem handelsüblichen Enduro-Motorrad ohne besondere Vorbereitungen daran teilnehmen, wenn er eine Nennung für die jeweilige Veranstaltung abgibt und diese vom Veranstalter akzeptiert wird.

Die Veranstaltung ist ein DMSB-Basissport-Wettbewerb und wird nach den Bestimmungen der StVO, dem vorliegenden Anhang 1 Basissport Reglement, den DMSB-Bestimmungen für das Rettungswesen im Motorradsport, der vom Veranstalter veröffentlichten Veranstaltungsausschreibung durchgeführt. Wenn in diesem Anhang keine abweichenden Bestimmungen aufgeführt sind, so gelten die Vorgaben des aktuellen DMSB-Enduro-Reglement.

Der Klassik-Endurosport, außerhalb von DMSB-Prädikaten, ist kein DMSB-Basissport.

1.2 Zu Grunde liegende Reglements

Die DMSB-Basissport-Wettbewerbe unterliegen den folgenden Bestimmungen in der aufgeführten Reihenfolge:

- DMSB Enduro-Reglement, Anhang 1 Basissport
- DMSB Enduro-Reglement
- Sportliches und Technisches Reglement der Serie
- DMSB-Veranstaltungsausschreibung und evtl. Bulletins
- DMSB-Motorrad-Sportgesetz
- DMSB-Umweltrichtlinien
- DMSB-Lizenzbestimmungen
- DMSB-Ethikkodex
- Technische Bestimmungen des DMSB
- den Anti-Doping Bestimmungen der WADA/NADA (NADC)

2. Veranstaltung und Veranstalter

Für die Veranstaltungsausschreibung ist die entsprechende DMSB-Vorlage zu verwenden.

Die Terminanmeldung einer DMSB-Enduro-Basissport-Veranstaltung erfolgt über das DMSBnet (www.dmsbnet.de)

Die jeweilige Ausschreibung ist im DMSBnet einzureichen und wird vom DMSB nach Rücksprache mit dem Promoter genehmigt.

Ein Veranstalter kann nach Freigabe durch den DMSB bei Veranstaltungen Elektro-Motorräder zulassen.

3. Teilnehmer / Fahrer / Mannschaften

3.1 Startberechtigung

Teilnahmeberechtigt sind Teilnehmer, die im Besitz einer Lizenz des DMSB oder einer Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation) sind.

Des Weiteren sind auch nicht lizenzierte Fahrer mit einer Race Card startberechtigt.

Teilnahmeberechtigt sind Starter nur, wenn der Lizenzinhaber den erforderlichen Führerschein für das eingesetzte Motorrad vorweisen kann.

Fahrer können bis zur Dokumentenabnahme mit Zustimmung des Fahrtleiters ausgetauscht werden. Der Haftungsverzicht ist von dem getauschten Fahrer zu unterschreiben. Hierfür ist Fahrer selbst verantwortlich.

3.2 Mannschaften

Eine Mannschaft besteht aus 3 Fahrern. Die Mannschaft wird nur gewertet, wenn alle 3 Teilnehmer in Wertung ins Ziel kommen. Es dürfen nicht mehr als 5 unterschiedliche Fahrer pro Jahr für eine Mannschaft fahren. Zur Mannschaftswertung werden nur Veranstaltungen herangezogen, bei denen alle Klassen der jeweiligen Mannschaftswertung ausgeschrieben werden.

4. Nennungen

4.1 Nenngeld

Nennungen sind mittels offiziellem DMSB-Nennformular dem Veranstalter abzugeben. Dieses kann auch online erfolgen.
Die Höhe des Nenngeldes wird über die Serien- oder Veranstaltungsausschreibung geregelt.

4.2 Nennschluss

Für alle Veranstaltungen ist ein einheitlicher Nennschluss von 7 Tagen (14 Tage bei Parallelveranstaltungen zu einem DMSB-Prädikat) vor der Veranstaltung (maßgebend ist das Vorliegen der Nennung beim Veranstalter) festgelegt. Dem Veranstalter ist es jedoch freigestellt auch noch Nachnennungen anzunehmen, wenn diese ohne organisatorische Probleme berücksichtigt werden können.
Der Veranstalter ist berechtigt, ggf. die Teilnehmerzahl zu begrenzen bzw. Nennungen, mit Angabe von Gründen, abzulehnen. Im Falle der Ablehnung einer Nennung ist ein ggf. gezahltes Nenngeld zu erstatten.

Die genannten Fahrer werden nach Eingang des Nenngeldes im Internet veröffentlicht. Hierdurch entfällt die Nennbestätigung.

5. Klasseneinteilung

Gruppen- und Klasseneinteilungen werden in den jeweiligen Ausschreibungen genau definiert. Weitere Details können unter Beachtung der Artikel 3 und 6 gemäß Serienausschreibungen erfolgen.

6. Technische Bestimmungen / Persönliche Schutzausrüstung

6.1 Technische Bestimmungen

Es gelten die technischen Bestimmungen des DMSB für Enduro.

6.2 Persönliche Schutzausrüstung

Es gelten die Bestimmungen des DMSB für Enduro.

7. Dokumenten- und Technische Abnahme

7.1 Dokumentenabnehme

Der Abnahmeort und die Abnahmezeit werden vom Veranstalter mitgeteilt.

Zur Abnahme sind vorzulegen:
- gültige Fahrerlaubnis
- behördliche Kfz-Zulassung
- Fahrer-Lizenz (inkl. Auslandsstartgenehmigung) entsprechend der Klasseneinteilung (siehe Artikel 5) und ggf. Bewerber-/Sponsor- Lizenz
- Transponder inkl. Transpondernummer

Der Haftungsverzicht ist bei der zu unterzeichnen. Dies kann auch in digitaler Form erfolgen.

7.2 Technische Abnahme

Der Abnahmeort und die Abnahmezeit werden vom Veranstalter mitgeteilt.

Zur Abnahme sind vorzulegen:
- Motorrad gem. Art. 0
- Schutzbekleidung gem. Art. 6.2

Bei der Technischen Abnahme erfolgt eine Überprüfung der Motorräder sowie der Schutzbekleidung. Motorräder, die nicht den im Artikel 6 dieser Ausschreibung genannten technischen Bestimmungen entsprechen, werden zum Start nicht zugelassen.

Sind, aus welchen Gründen auch immer, nach erfolgter Technischer Abnahme und vor dem Einbringen des Fahrzeuges in den Parc Fermé / Vorstart noch Arbeiten, gleich welcher Art, am Fahrzeug erforderlich oder muss dieses ausgetauscht werden, so ist eine Neuabnahme erforderlich. Nach Einbringen des Fahrzeuges in den Parc Fermé ist der Austausch des Fahrzeuges nicht mehr erlaubt. Nach der abschließenden Technischen Abnahme vorgenommene absichtliche Veränderungen führen zur Disqualifikation.

7.3 Zulassung zum Start

Eine Zulassung zum Start erfolgt nur bei Erfüllung dieser Bedingungen (vgl. Art. 7.1 & 7.2).

8. Durchführung

Eine Motorrad Enduro führt über eine in der Veranstaltungsausschreibung angegebene Streckenlänge und ist in einzelne Fahrtabschnitte, jeweils von einer Zeitkontrolle (ZK) bzw. Durchfahrtskontrolle (DK) zur nächsten, unterteilt. Die Einhaltung der Fahrtstrecke wird anhand von Kontrollkarten oder einer elektronischen Registrierung überwacht.

8.1 Kennzeichnung der Teilnehmer

Die Fahrer müssen ihre Fahrzeuge durch entsprechende Start-Nr.-Schilder kenntlich machen. Auf den Kontrast zwischen Startnummer und Hintergrund wird ausdrücklich hingewiesen und liegt in der Verantwortung des Fahrers. Die jeweilige Serienausschreibung kann die Farben der Hintergründe und der Startnummern in Anlehnung an Enduro-Reglement des DMSB festlegen.

8.2 Fahrdisziplin

Es gelten die Bestimmungen aus dem DMSB-Enduro-Reglement (grüner Teil) Artikel 7.

8.3 Kontrollkarten

Es gelten die Bestimmungen aus dem DMSB-Enduro-Reglement (grüner Teil) Artikel 13.

8.4 Besichtigungsrunde

Aus Sicherheitsgründen kann die erste Runde nach Zeitplan als Besichtigungsrunde gefahren werden und ist somit Bestandteil der Veranstaltung.

8.5 Parc Fermé

Es gelten die Bestimmungen aus dem DMSB-Enduro-Reglement (grüner Teil) Artikel 8.

8.6 Start

Es gelten die Bestimmungen aus dem DMSB-Enduro-Reglement (grüner Teil) Artikel 10.

8.7 Zuverlässigkeitsfahrt

Es gelten die Bestimmungen aus dem DMSB-Enduro-Reglement (grüner Teil) Artikel 11.

Der Veranstalter ist angehalten, die Soll-Fahrzeiten an den Basissportcharakter anzupassen.

8.8 Sonderprüfungen

Es gelten die Bestimmungen aus dem DMSB-Enduro-Reglement (grüner Teil) Artikel 14.

8.9 Tanken & Reparaturen

Es gelten die Bestimmungen aus dem DMSB-Enduro-Reglement (grüner Teil) Artikel 15.

8.10 Fremde Hilfe, Kontaktaufnahme & Begleitung

Es gelten die Bestimmungen aus dem DMSB-Enduro-Reglement (grüner Teil) Artikel 7 und 15.

9. Wertung & Siegerehrung

9.1 Sieger einer Veranstaltung

Gesamtsieger wird der Teilnehmer mit der geringsten Gesamtfahrzeit, die sich aus der Addition der effektiven Fahrzeiten der verschiedenen Wertungsprüfungen unter Hinzurechnung evtl. Strafzeiten ergibt. Die weiteren Platzierungen ergeben sich aus den ansteigenden Gesamtfahrzeiten.

Auf gleicher Basis werden die Klassensieger und das Mannschaftsergebnis ermittelt.

Bei Zeitgleichheit sind die besseren Fahrzeiten der Wertungsprüfungen in der Reihenfolge WP 1, WP 2, WP 3 usw. zur Wertung ausschlaggebend.

9.2 Ergebnisveröffentlichung

Ort und Zeitpunkt des offiziellen Aushangs der Ergebnisse sind aus dem Zeitplan (s. Veranstaltungsausschreibung) ersichtlich.

Die Veröffentlichung der Ergebnisse kann auch digital erfolgen.

9.3 Preise & Siegerehrung

Die Siegerehrung ist Bestandteil der Veranstaltung. Fahrer, die bei der Siegerehrung nicht anwesend sind, haben keinen Anspruch auf Aushändigung der Preise.

Der Zeitpunkt der Siegerehrung ist dem Veranstaltungszeitplan zu entnehmen.

10. Wertungsstrafen

Es gelten die Bestimmungen aus dem DMSB-Enduro-Reglement (grüner Teil) Artikel 16.

11. Rechtswegausschluss & Haftungsbeschränkung

Es gelten die Bestimmungen des Deutsches Motorrad-Sportgesetz des DMSB Art. 65.

12. Versicherung

Es gelten die Bestimmungen des Deutsches Motorrad-Sportgesetz des DMSB Art. 65.

13. Sachrichter / Sportwarte / Schiedsgericht / Strafen

13.1 Sachrichter & Sportwarte

Der Veranstalter setzt Sportwarte ein, die als Sachrichter fungieren. Sportwarte der Streckensicherung können auch Sachrichter sein.

Für die nachfolgenden Funktionen ist ein DMSB-lizenzierter Sportwart mindestens der Stufe B vorgeschrieben:
- Fahrtleiter
- Sportkommissar (als vorsitzendes Mitglied des Schiedsgerichts)
- Technischer Kommissar

13.2 Schiedsgericht

Der Veranstalter setzt ein 3-köpfiges Schiedsgericht ein. Der Fahrtleiter, der Technische Kommissar *oder ein Teilnehmer* können nicht Mitglied des Schiedsgerichtes sein.
Bezüglich jedweder Streitigkeit im Zusammenhang mit der Veranstaltung, den durchgeführten Rennen und vorgenommenen Wertungen, einschließlich etwaiger Verstöße gegen das Reglement, entscheidet zunächst der Fahrtleiter.

13.3 Strafen

Gegen den Teilnehmer können vom Fahrtleiter oder vom Schiedsgericht folgende Strafen festgesetzt werden:
- Verwarnung
- Geldstrafe (bis zu 125,- €)

- Zeitstrafe
- Nichtzulassung zum Start
- Verbot der Teilnahme an der Veranstaltung
- Disqualifikation Ausschluss von der Teilnahme an der Veranstaltung
- Disqualifikation Ausschluss von der Wertung aus einem oder mehreren Wettbewerben

14. Einsprüche

Teilnehmer haben bis spätestens 30 Minuten nach Bekanntgabe der Ergebnisse bzw. der Strafe das Recht zum Einspruch, sollten sie sich durch eine Entscheidung, Handlung oder Unterlassung seitens eines anderen Teilnehmers/Fahrzeuges, des Veranstalters oder eines Sportwartes (Fahrtleiter, Technischer Kommissar) benachteiligt sehen.

In Fällen, in denen aufgrund eines offensichtlichen Versehens oder Irrtums nach Veröffentlichung der Ergebnisse durch den Veranstalter eine nachträgliche Korrektur notwendig wird, kann diese vom Schiedsgericht vorgenommen werden. Beschwerden zur Auswertung sind über den Veranstalter an das Schiedsgericht zu richten.

Einsprüche sind schriftlich zu stellen. Sie sind kostenpflichtig und werden abhängig von der Entscheidung erstattet bzw. einbehalten.
Die Heranziehung von privaten Videoaufnahmen zur Sachverhaltsaufklärung liegt im Ermessen des Schiedsgerichts.
Entscheidungen des Schiedsgerichts sind endgültig und schließen das Verfahren. Teilnehmer haben gegen die Entscheidung des Schiedsgerichts keine Rechtsmittel, es obliegt jedoch dem DMSB bei schwerwiegenden Verstößen - im Einzelfall - das DMSB- Verbandsgerichtsverfahren anzustrengen.

Die Höhe der Einspruchsgebühr beträgt 100,- Euro.

15. Umweltbestimmungen

15.1 Verantwortung des Veranstalters

Der Veranstalter ist dafür verantwortlich, durch geeignete Maßnahmen und Information sicherzustellen, dass Umweltschäden vermieden und Abfälle ordnungsgemäß entsorgt werden.

Die DMSB-Umweltrichtlinien müssen beachtet und umgesetzt werden.

15.2 Verantwortung der Teilnehmer

Teilnehmer sind eigenverantwortlich dafür verantwortlich, Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass Abfälle und insbesondere Betriebsstoffe wie Öl oder Treibstoffe nicht in den Boden oder Gewässer gelangen.

Abfälle sind ordnungsgemäß zu entsorgen.

15.3 Umweltbeauftragter

Zur Unterstützung und Beratung der Teilnehmer bezüglich der Umweltbestimmungen wird die Einsetzung eines Umweltbeauftragten empfohlen. Dieser kann bei der Umsetzung der Vorschriften und bei der Beratung zur umweltgerechten Entsorgung von Abfällen helfen.

15.4 Zuwiderhandlungen

Bei Verstößen gegen die Umweltbestimmungen kann der Teilnehmer durch das Schiedsgericht disqualifiziert werden. Der Teilnehmer kann auch für alle Folgekosten haftbar gemacht werden, die durch die Zuwiderhandlung entstehen. Diese Haftung des Teilnehmers gilt auch für Handlungen des zugeordneten Helfers.

DMSB-Enduro-Reglement 2026 Anhang 2 Jugend (Basissport)

Stand:15.12.2025 – Änderungen sind *kursiv* gedruckt.

Inhaltsverzeichnis

1 Allgemeine Bestimmungen / Grundlagen / Präambel ... 2
1.1 Allgemeine Bestimmungen ... 2
1.2 Zu Grunde liegende Reglements ... 2
2 Veranstaltung und Veranstalter ... 2
3 Teilnehmer / Fahrer / Mannschaften ... 2
3.1 Startberechtigung ... 2
3.2 Mannschaften ... 2
4 Nennungen ... 3
4.1 Nenngeld ... 3
4.2 Nennschluss ... 3
5 Klasseneinteilung & Startnummern ... 3
5.1 Klasseneinteilung ... 3
5.2 Startnummern ... 3
6 Technische Bestimmungen / Persönliche Schutzausrüstung ... 4
6.1 Technische Bestimmungen ... 4
6.2 Persönliche Schutzausrüstung ... 4
7 Dokumenten- und Technische Abnahme ... 4
7.1 Dokumentenabnehme ... 4
7.2 Technische Abnahme ... 4
7.3 Zulassung zum Start ... 5
8 Durchführung ... 5
8.1 Kennzeichnung der Teilnehmer ... 5
8.2 Fahrdisziplin ... 5
8.3 Kontrollkarten ... 5
8.4 Besichtigungsrunde ... 5
8.5 Parc Fermé ... 6
8.6 Start ... 6
8.7 Zuverlässigkeitsfahrt ... 6
8.8 Sonderprüfungen ... 6
8.9 Tanken & Reparaturen ... 6
8.10 Fremde Hilfe, Kontaktaufnahme & Begleitung ... 7
8.11 Vorgaben für Schülerklassen ... 7
8.12 Vorgaben für Jugendklassen ... 7
9 Wertung und Siegerehrung ... 7
9.1 Sieger in den Schülerklassen ... 7
9.2 Sieger in den Jugendklassen ... 8
9.3 Sieger in der Ladies-Wertung ... 8
9.4 Sieger in der Mannschaftswertung ... 8
9.5 Ergebnisveröffentlichung ... 8
9.6 Preise & Siegerehrung ... 8
10 Wertungstrafen ... 8
11 Rechtswegausschluss & Haftungsbeschränkung ... 9
12 Versicherung ... 9
13 Sachrichter / Sportwarte / Schiedsgericht / Strafen ... 9
13.1 Sachrichter & Sportwarte ... 9
13.2 Schiedsgericht ... 9
13.3 Strafen ... 9
14 Einsprüche ... 9
15 Umweltbestimmungen / Tanken ... 9
15.1 Verantwortung des Veranstalters ... 10
15.2 Verantwortung der Teilnehmer ... 10
15.3 Umweltbeauftragter ... 10
15.4 Zuwiderhandlungen ... 10

1. Allgemeine Bestimmungen / Grundlagen / Präambel

1.1 Allgemeine Bestimmungen

Eine Motorrad-Enduro ist eine Zuverlässigkeitsfahrt mit Wertungsprüfungen auf Bestzeit und wird durch Verbindungsetappen mit vorgeschriebenen Sollzeiten ergänzt.

Die Veranstaltung ist ein DMSB-Basissport-Wettbewerb und wird nach dem vorliegenden Anhang 2 Jugendsport Reglement, den DMSB-Bestimmungen für das Rettungswesen im Motorradsport, der vom Veranstalter veröffentlichten Veranstaltungsausschreibung durchgeführt. Wenn in diesem Anhang keine abweichenden Bestimmungen aufgeführt sind, so gelten die Vorgaben des aktuellen DMSB-Enduro-Reglement.

Die Bestimmungen aus diesem Reglement gelten für alle Kinder- und Jugendveranstaltungen bis zu einer Altersgrenze von 16 Jahren.

1.2 Zu Grunde liegende Reglements

Die DMSB-Basissport-Wettbewerbe unterliegen den folgenden Bestimmungen in der aufgeführten Reihenfolge:

- DMSB Enduro-Reglement, Anhang 2 Jugendsport
- DMSB Enduro-Reglement
- Sportliches und Technisches Reglement der Serie
- DMSB-Veranstaltungsausschreibung und evtl. Bulletins
- DMSB-Motorrad-Sportgesetz
- DMSB-Umweltrichtlinien
- DMSB-Lizenzbestimmungen
- DMSB-Ethikkodex
- Technische Bestimmungen des DMSB
- den Anti-Doping Bestimmungen der WADA/NADA (NADC)

2 Veranstaltung und Veranstalter

Für die Veranstaltungsausschreibung ist die entsprechende DMSB-Vorlage zu verwenden.

Die Terminanmeldung einer DMSB-Enduro-Jugendsport-Veranstaltung erfolgt über das DMSBnet (www.dmsbnet.de)

Die jeweilige Ausschreibung ist im DMSBnet einzureichen und wird vom DMSB nach Rücksprache mit dem Seriengeber genehmigt.

Ein Veranstalter kann bei Veranstaltungen Elektro-Motorräder zulassen.

3 Teilnehmer / Fahrer / Mannschaften

3.1 Startberechtigung

Das Alter wird von 6 Jahren (es zählt das tatsächliche Alter am Veranstaltungstag) bis 16 Jahren (es gilt das Alter zum 1.1.). festgeschrieben.

Teilnahmeberechtigt sind Teilnehmer, die im Besitz einer Lizenz des DMSB oder einer Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation) sind.

Des Weiteren sind auch nicht lizenzierte Fahrer mit einer Race Card startberechtigt.

3.2 Mannschaften

Eine Mannschaft besteht aus 3 - 4 Fahrern. Die Mannschaft wird nur gewertet, wenn alle 3 Teilnehmer in Wertung ins Ziel kommen. Es dürfen nicht mehr als 5 unterschiedliche Fahrer pro Jahr für eine

Mannschaft fahren. Zur Mannschaftswertung werden nur Veranstaltungen herangezogen, bei denen alle Klassen der jeweiligen Mannschaftswertung ausgeschrieben werden.

4 Nennungen

4.1 Nenngeld

Nennungen sind mittels offiziellem DMSB-Nennformular dem Veranstalter abzugeben. Dieses kann auch digital (online) erfolgen.
Die Höhe des Nenngeldes wird über die Serien- oder Veranstaltungsausschreibung geregelt.

4.2 Nennschluss

Für alle Veranstaltungen ist ein einheitlicher Nennschluss von 7 Tagen vor der Veranstaltung (maßgebend ist das Vorliegen der Nennung beim Veranstalter) festgelegt. Dem Veranstalter ist es jedoch freigestellt auch noch Nachnennungen anzunehmen, wenn diese ohne organisatorische Probleme berücksichtigt werden können.
Der Veranstalter ist berechtigt, ggf. die Teilnehmerzahl zu begrenzen bzw. Nennungen, mit Angabe von Gründen, abzulehnen. Im Falle der Ablehnung einer Nennung ist ein ggf. gezahltes Nenngeld zu erstatten.

Die genannten Fahrer werden nach Eingang des Nenngeldes im Internet veröffentlicht. Hierdurch entfällt die Nennbestätigung.

5 Klasseneinteilung & Startnummern

5.1 Klasseneinteilung

Klasse	Bezeichnung	Motorräder	Bedingungen
1	Schüler 50	bis max. 50ccm	keine
2	Schüler 65	bis max. 65ccm	keine
3B	Jugend 85 B	bis max. 85ccm / 2-Takt	Evtl. in Serienausschreibung aufgeführt
3A	Jugend 85 A	bis max. 85ccm / 2-Takt	Evtl. in Serienausschreibung aufgeführt
4	Jugend 125	bis max. 125ccm / 2-Takt	keine
E1	Elektro 1	bis max. 10kW/3,200rpm Radgröße: 12Zoll/10Zoll	fährt mit Schüler 50
E2	Elektro 2	bis max. 10kW/3,200rpm Radgröße: 14Zoll/12Zoll	fährt mit Schüler 65

5.2 Startnummern

Die Startnummern und deren Darstellung werden je Klasse wie folgt in Blöcke aufgeteilt:

Klasse	Bezeichnung	Startnummernblock	Untergrundfarbe	Zahlenfarbe
1	Schüler 50	101 bis 199	**blau**	weiß
2	Schüler 65	201 bis 299	**gelb**	schwarz
3B	Jugend 85 B	326 bis 399	**grün**	weiß
3A	Jugend 85 A	301 bis 325	**rot**	weiß
4	Jugend 125	401 bis 499	**rot**	weiß
Damen	Ladies	entsprechend o.g. Blöcken	**lila**	weiß
E1 / E2	Elektro 1 / 2	2 bis 99	weiß	schwarz

Die Schülerklassen müssen die Startnummer mindestens vorn am Motorrad anbringen.
Die Jugendklassen müssen die Startnummer vorn und an beiden Seiten des Motorrades anbringen.

Die Untergrund- und Startnummernfarbe ist für jede Klasse laut Tabelle festgelegt. Alternativ können nur schwarze Zahlen mit weißem Untergrund verwendet werden.

6 Technische Bestimmungen / Persönliche Schutzausrüstung

6.1 Technische Bestimmungen

Es gelten die technischen Bestimmungen des DMSB für Enduro sowie des DMSB für Motocross 2025.

Die Verwendung von Helmkameras und das Anbringen von Halterungen am Helm sind aus Sicherheitsgründen verboten.

6.2 Persönliche Schutzausrüstung

Es gelten die Bestimmungen des DMSB für Enduro.

Die Teilnehmer müssen zweckmäßige Schutzkleidung aus Stoff oder Leder tragen, dazu Stiefel und Enduro- bzw. Motocross-Handschuhe.
Das Tragen eines Schutzhelmes ist für Fahrer während des gesamten Wettbewerbes Pflicht. Es dürfen nur Schutzhelme benutzt werden, die der DMSB-Schutzhelm-Bestimmung entsprechen sowie bei der technischen Abnahme vorgeführt und markiert worden sind.
Ein Brust- und Rückenschutz ist vorgeschrieben, diese müssen bei der technischen Abnahme vorgeführt und markiert werden. Der Brust- und Rückenschutz wird vor Beginn des Laufes im Vorstartbereich (Parc Fermé) kontrolliert.
Ein Schulter-, Ellbogen-, Hüfte-, und Knieschutz nach EN 1621-1, Level 1 oder 2 wird empfohlen.

Folgende Prüfnormen sind zulässig und verpflichtend zu tragen:
- Helm: ECE 06
- Brustprotektor: EN 1621-3, Level 1 oder 2
- Rückenprotektor: EN 1621-2, Level 1 oder 2, CB (Central Back) und FB (Full Back)

Es gelten übergeordnet die technischen Bestimmungen des DMSB.

7 Dokumenten- und Technische Abnahme

7.1 Dokumentenabnehme

Der Abnahmeort und die Abnahmezeit werden vom Veranstalter mitgeteilt.

Zur Abnahme sind vorzulegen:
- Fahrer-Lizenz (ggfls. inkl. Auslandsstartgenehmigung) entsprechend der Klasseneinteilung (siehe Artikel 5)
- ggf. Bewerber-/Sponsor- Lizenz
- Transponder inkl. Transpondernummer

Der Haftungsverzicht ist durch die Erziehungsberechtigten zu unterzeichnen. Dies kann auch in digitaler Form erfolgen, wobei die rechtliche Verbindlichkeit vorrangig zu prüfen ist..

Etwaiges noch zu zahlendes Nenngeld muss hier spätestens entrichtet werden.

7.2 Technische Abnahme

Der Abnahmeort und die Abnahmezeit werden vom Veranstalter mitgeteilt.

Zur Abnahme sind vorzulegen:
- Motorrad gem. Art. 6.1
- Schutzbekleidung gem. Art. 6.2

Bei der Technischen Abnahme erfolgt eine Überprüfung der Motorräder sowie die zu prüfende Schutzbekleidung. Motorräder, die nicht den im Artikel 6 dieser Ausschreibung genannten technischen Bestimmungen entsprechen, werden zum Start nicht zugelassen.

Sind, aus welchen Gründen auch immer, nach erfolgter Technischer Abnahme und vor dem Einbringen des Fahrzeuges in den Parc Fermé / Vorstart noch Arbeiten, gleich welcher Art, am Fahrzeug erforderlich oder muss dieses ausgetauscht werden, so ist eine Neuabnahme erforderlich. Nach Einbringen des Fahrzeuges in den Parc Fermé ist der Austausch des Fahrzeuges nicht mehr erlaubt. Nach der abschließenden Technischen Abnahme vorgenommene absichtliche Veränderungen führen zur Disqualifikation.

7.3 Zulassung zum Start

Eine Zulassung zum Start erfolgt nur bei Erfüllung dieser Bedingungen (vgl. Art. 7.1 & 7.2).

8 Durchführung

Eine Motorrad Enduro führt über eine in der Veranstaltungsausschreibung angegebene Streckenlänge und ist in einzelne Fahrtabschnitte, jeweils von einer Zeitkontrolle (ZK) bzw. Durchfahrtskontrolle (DK) zur nächsten, unterteilt. Die Einhaltung der Fahrtstrecke wird anhand von Kontrollkarten oder einer elektronischen Registrierung überwacht.

Die Strecke besteht aus einer Etappe und mindestens einer Sonderprüfung.
Die Strecken- und Sonderprüfungslänge sollte für die Klassen 3A und 4 gegenüber den anderen Klassen erhöht werden.

Die Streckenführung wird auf der Etappe mit gelben Pfeilen und Punkten markiert, für Streckenerweiterungen/Abkürzungen oder schwierige/leichte Abschnitte können zusätzlich die Farben Rot (z.B. Klasse 3A und 4), Grün (z.B. Klasse 3B) oder Blau (z.B. Klasse 1) verwendet werden.

Abweichend hiervon kann eine Jugend-Enduro Veranstaltung auch im sogenannten "Mehrstunden-Modus" ausgetragen werden. Die Besonderheiten sind in einer Serienausschreibung festzulegen.

8.1 Kennzeichnung der Teilnehmer

Die Fahrer müssen ihre Fahrzeuge durch entsprechende Start-Nr.-Schilder kenntlich machen. Auf den Kontrast zwischen Startnummer und Hintergrund wird ausdrücklich hingewiesen und liegt in der Verantwortung des Fahrers.
Die genauen Startnummernfarben sind Art. 5.2 zu entnehmen.

8.2 Fahrdisziplin

Es gelten die Bestimmungen aus dem DMSB-Enduro-Reglement (grüner Teil) Artikel 7.

Darüber hinaus gelten für den Jugendsport folgende besonderen Bestimmungen:
- Die auf das Startsignal wartenden Fahrer sowie die darauffolgenden Fahrer der nächsten Startminute müssen eigenständig und ohne Hilfe eines Helfers auf ihr Startsignal warten und den Start vollziehen. (helferfreie Zone)
- Entsprechend der Geländegegebenheiten ist der Veranstalter angehalten Ausweichstrecken für einzelne Klassen einzurichten. Die Ausweisung der separaten Strecken ist farblich, lt. Farbzuordnung der jeweiligen Klassen, vorzunehmen.

8.3 Kontrollkarten

Es gelten die Bestimmungen aus dem DMSB-Enduro-Reglement (grüner Teil) Artikel 12 und Artikel 13.

8.4 Besichtigungsrunde

Aus Sicherheitsgründen kann die erste Runde nach Zeitplan als Besichtigungsrunde gefahren werden und ist somit Bestandteil der Veranstaltung.

8.5 Parc Fermé

Es gelten die Bestimmungen aus dem DMSB-Enduro-Reglement (grüner Teil) Artikel 8.

8.6 Start

Es gelten die Bestimmungen aus dem DMSB-Enduro-Reglement (grüner Teil) Artikel 10.
Darüber hinaus gelten für den Jugendsport folgende besonderen Bestimmungen:

- Ein ausreichend großer Vorstartbereich muss unmittelbar vor der Startlinie zur Verfügung stehen.
- Die Jugendklassen müssen eine Startprüfung erfüllen. Hierfür muss die 20 Meter Linie nach dem Start aus eigner Kraft und mit laufendem Motor überfahren werden. Fahrer, die dies nicht innerhalb ihrer vorgegebenen Startminute schaffen, erhalten 10 Strafsekunden.
- Schüler- und Jugendklassen dürfen nicht in einem Lauf zusammen fahren.
- Der Start erfolgt stehend mit 2 oder 3 Fahrern pro Minute.
- Die Startreihenfolge je Klasse richtet sich beim ersten Lauf nach der Startnummer. Ab dem zweiten Lauf *nach der übergreifenden Championatswertung getrennt nach Schüler- und Jugendklassen. Alternativ kann ab dem zweiten Lauf auch nach dem aktuellen Cupstand in der Klassenwertung gestartet werden*. .
- Ein Teilnehmer, welcher nach Nennschluss seine Nennung abgibt, verliert sein Recht auf seinen Startplatz nach Punkten. Er wird bei der Veranstaltung als Letzter in seiner Klasse starten.
- Die Festlegung der Fahrzeiten erfolgt am Veranstaltungstag, durch Aushang am Schwarzen Brett oder im Onlinenennsystem.

8.7 Zuverlässigkeitsfahrt

Es gelten die Bestimmungen aus dem DMSB-Enduro-Reglement (grüner Teil) Artikel 11.

Der Veranstalter ist angehalten, die Soll-Fahrzeiten an den Jugendsportcharakter anzupassen.

8.8 Sonderprüfungen

Es gelten die Bestimmungen aus dem DMSB-Enduro-Reglement (grüner Teil) Artikel 14.

Darüber hinaus gelten für den Jugendsport folgende besonderen Bestimmungen:

- Für alle Sonderprüfungen gilt ab 2 Wochen vor der betreffenden Veranstaltung ein generelles Trainingsverbot / Befahrungsverbot (auch für nicht motorisierte Fahrzeuge). Hiervon ausgenommen ist die Pflicht des Veranstalters die Befahrbarkeit mittels aussagefähiger Sportler zu testen und die Fahrzeit zu kalkulieren.
- Am Start einer Sonderprüfung erteilt der vom Veranstalter eingesetzte Starter das Startsignal. Nach der Erteilung des Startsignals muss der Fahrer unmittelbar danach in die Prüfung einfahren.
- Das Missachten (stehen bleiben, ignorieren und absichtliches verzögern) wird wie folgt bestraft:
    - 1. Vergehen: Verwarnung
    - 2. Vergehen: 15 Strafsekunden
    - 3. Vergehen: 30 Strafsekunden
    - 4. Vergehen: Wertungsausschluss

8.9 Tanken & Reparaturen

Es gelten die Bestimmungen aus dem DMSB-Enduro-Reglement (grüner Teil) Artikel 15.

Darüber hinaus gelten für den Jugendsport folgende besonderen Bestimmungen:

- Eine Servicezone (Box) muss am Start/Ziel Bereich zur Verfügung stehen und über eine separate Ein- und Ausfahrt verfügen.
- Das Tanken ist vor und während der Veranstaltung nur in der Servicezone (Box) gestattet. Es gelten die DMSB-Umweltschutzbestimmungen. Tanken ohne Tankunterlage führt in jedem Fall zur Disqualifikation oder eine andere im Motorsport festgelegten Bestrafung.

8.10 Fremde Hilfe, Kontaktaufnahme & Begleitung

Es gelten die Bestimmungen aus dem DMSB-Enduro-Reglement (grüner Teil) Artikel 7 und 15.

Darüber hinaus gelten für den Jugendsport folgende besonderen Bestimmungen:
- Als fremde Hilfe gelten keine Hilfestellungen beim Starten des Motorrads sowie beim Aufhelfen nach einem Sturz. In diesen Fällen muss eine Behinderung und Gefährdung anderer Teilnehmer ausgeschlossen werden.
- In der Servicezone (Box) gilt aus Sicherheitsgründen Schritttempo ab der Einfahrt bis zur Ausfahrt. Das Missachten wird wie folgt bestraft:
    - 1. Vergehen: Verwarnung
    - 2. Vergehen: 10 Strafsekunden
    - 3. Vergehen: 30 Strafsekunden
    - 4. Vergehen: Wertungsausschluss

8.11 Vorgaben für Schülerklassen

Die minimale Gesamtfahrzeit für alle Klassen muss 60 Minuten betragen. Die maximale Gesamtfahrzeit darf für die beiden Schülerklassen, sowie die Jugendklasse 85B eine Zeit von 120 Minuten nicht überschreiten.
Ein Fahrer, welcher innerhalb dieser Zeit noch eine Runde beginnt, diese jedoch nicht innerhalb dieser Zeit beendet (sondern später), bekommt diese trotzdem als absolviert anerkannt.

8.12 Vorgaben für Jugendklassen

Die minimale Gesamtfahrzeit für alle Klassen muss 60 Minuten betragen. Die maximale Gesamtfahrzeit darf für die Jugendklasse 85B eine Zeit von 120 Minuten und für die Jugendklasse 85A und 125 eine Zeit von 180 Minuten nicht überschreiten.

Die Jugendklassen 85A und 125 sollten eine Runde oder einen Block mehr absolvieren als die Jugendklasse 85B.

Das spätere oder zeitigere Einfahren in einen Block ist untersagt. Je angefangener Minute zu früh oder zu spät erhält der Teilnehmer 20 Strafsekunden.

9 Wertung und Siegerehrung

9.1 Sieger in den Schülerklassen

Tagessieger in seiner Klasse ist der Teilnehmer mit der geringsten Gesamtzeit, die sich wie folgt ergibt:

Gewertet werden alle Fahrer, die mindestens 1 Runde und 1 Sonderprüfung absolviert haben.

Es gilt folgende Prioritätsreihenfolge bei der Vergabe der Platzziffern:
1. Anzahl der absolvierten Runden
2. Niedrigere Gesamtpunktzahl durch Addition von:
    - Sonderprüfungsfahrzeiten
    - ggf. Strafzeit des Fahrtleiters

Gewertet im Tagesergebnis und somit punkteberechtigt für diesen Lauf des Cups, sind nur Fahrer die mind. 50% der vorgegebenen Rundenanzahl absolviert und nach der maximalen Fahrzeit abgewunken werden.
Fahrer die weniger als 50% absolvieren und abgewunken werden oder eher das Rennen (aus welchen Gründen auch immer) beenden, werden als ausgefallen im Ergebnis geführt und sind nicht punkteberechtigt für diesen Lauf des Cups.
Fahrer die verschuldet oder unverschuldet einen Abbruch oder eine Verkürzung eines Laufes verschulden, werden als ausgefallen gewertet.

9.2 Sieger in den Jugendklassen

Tagessieger in seiner Klasse ist der Teilnehmer mit der geringsten Gesamtzeit, die sich durch Addition wie folgt ergibt:
- Sonderprüfungsfahrzeiten
- 30 Sekunden Strafzeit für zu spätes oder zeitiges Einfahren in eine neue Runde/Block
- ggf. Strafzeit des Fahrtleiters

9.3 Sieger in der Ladies-Wertung

Für die klassenübergreifende Ladies-Wertung werden nach dem offiziellen Tagesergebnis für jede Teilnehmerin je Lauf nach folgender Formel Punkte vergeben:

$$\left(\frac{\boldsymbol{Starter\ in\ der\ Klasse - Platzierung\ in\ der\ Klasse}}{\boldsymbol{Starter\ in\ der\ Klasse}} \times \mathbf{10}\right) + \mathbf{0,5}$$

9.4 Sieger in der Mannschaftswertung

Die Gesamtpunktezahl einer Mannschaft ergibt sich aus der Addition der Platzziffern der drei bestplatzierten (vorher genannten) Teilnehmer. Tagessieger in der Mannschaftswertung ist die Mannschaft mit der niedrigsten Platzziffernsumme. Bei gleicher Platzziffernsumme entscheidet im Rahmen einer Veranstaltung:
1. Die Majorität der besseren Einzelplatzziffern der Mannschaftsfahrer
2. Die größere Starterzahl in den die Mannschaftsfahrer betreffenden Klasse

9.5 Ergebnisveröffentlichung

Ort und Zeitpunkt des offiziellen Aushangs der Ergebnisse sind aus dem Zeitplan (s. Veranstaltungsausschreibung) ersichtlich.

Die Veröffentlichung der Ergebnisse kann auch digital erfolgen.

9.6 Preise & Siegerehrung

Die Siegerehrung ist Bestandteil der Veranstaltung. Fahrer, die bei der Siegerehrung nicht anwesend sind, haben keinen Anspruch auf Aushändigung der Preise.

Der Zeitpunkt der Siegerehrung ist dem Veranstaltungszeitplan zu entnehmen.

10 Wertungstrafen

Alle Verwarnungen und Bestrafungen können dem Fahrer direkt während der Veranstaltung angezeigt werden. Sollte dies nicht möglich sein, wird eine Bestrafung unmittelbar nach dem Zieleinlauf des betreffenden Fahrers ausgesprochen.

Folgende Strafen können durch den Fahrtleiter oder den Race Director ausgesprochen werden:

Anlassen des Motors im Warteraum und in der Startzone vor Abgabe des Startsignals	5 Sek.
Nichtüberfahren der 20-Meter-Linie mit laufendem Motor innerhalb von 1 Minute nach dem Startsignal	10 Sek
Jede angefangene Minute Verspätung gegenüber der Original-Startzeit *(Schülerklassen)*	15 Sek.
Jede angefangene Minute Verspätung gegenüber der Original-Startzeit *(Jugendklassen)*	30 Sek.
Zu frühes oder zu spätes Einfahren in eine Zeitkontrolle, Pro angefangene Minute vor oder nach der Soll-Ankunftszeit *(Schülerklassen)*	15 Sek
Zu frühes oder zu spätes Einfahren in eine Zeitkontrolle, Pro angefangene Minute vor oder nach der Soll-Ankunftszeit *(Jugendklassen)*	30 Sek

Verlassen der vorgeschriebenen Fahrstrecke auf den Sonderprüfungen / auf der Etappe	Angemessene Zeitstrafe zwischen 5 und 60 Sek
Verwendung eines nicht vor Beginn des Laufes ordnungsgemäß aktivierten Transponders	10 Sek

Die Bestrafung sollte durch den Fahrtleiter/ Race Director dem Teilnehmer/ Erziehungsberechtigtem erklärt werden. Eine Disqualifikation erfolgt nur mit Zustimmung des Race Director.

11 Rechtswegausschluss & Haftungsbeschränkung

Es gelten die Bestimmungen des Deutsches Motorrad-Sportgesetz des DMSB Art. 65.

12 Versicherung

Es gelten die Bestimmungen des Deutsches Motorrad-Sportgesetz des DMSB Art. 65.

13 Sachrichter / Sportwarte / Schiedsgericht / Strafen

13.1 Sachrichter & Sportwarte

Der Veranstalter setzt Sportwarte ein, die als Sachrichter fungieren. Sportwarte der Streckensicherung können auch Sachrichter sein.
Für die nachfolgenden Funktionen ist ein DMSB-lizenzierter Sportwart mindestens der Stufe B vorgeschrieben:

- Fahrtleiter (Enduro / MX-Rennleiter)
- ggfls. Race Director
- Sportkommissar (als vorsitzendes Mitglied des Schiedsgerichts)
- Technischer Kommissar

Der Serienorganisator setzt einen permanenten Race Director ein. Dieser hat die gleichen Befugnisse wie der Fahrtleiter des Veranstalters.

13.2 Schiedsgericht

Der Veranstalter setzt ein 3-köpfiges Schiedsgericht ein. Der Fahrtleiter / Race Director und der Technische Kommissar können nicht Mitglied des Schiedsgerichtes sein.
Bezüglich jedweder Streitigkeit im Zusammenhang mit der Veranstaltung, den durchgeführten Rennen und vorgenommenen Wertungen, einschließlich etwaiger Verstöße gegen das Reglement, entscheidet zunächst der Fahrtleiter oder der eingesetzte Race Director.

13.3 Strafen

Gegen den Teilnehmer können vom Fahrtleiter / Race Director oder vom Schiedsgericht folgende Strafen festgesetzt werden:

- Verwarnung
- Geldstrafe (bis zu 125,- €)
- Zeitstrafe
- Nichtzulassung zum Start
- Verbot der Teilnahme an der Veranstaltung
- Disqualifikation Ausschluss von der Teilnahme an der Veranstaltung
- Disqualifikation Ausschluss von der Wertung aus einem oder mehreren Wettbewerben

14 Einsprüche

Teilnehmer haben bis spätestens 30 Minuten nach Bekanntgabe der Ergebnisse bzw. der Strafe das Recht zum Einspruch, sollten sie sich durch eine Entscheidung, Handlung oder Unterlassung seitens eines anderen Teilnehmers/Fahrzeuges, des Veranstalters oder eines Sportwartes (Fahrtleiter, Race Director oder Technischer Kommissar) benachteiligt sehen.

In Fällen, in denen aufgrund eines offensichtlichen Versehens oder Irrtums nach Veröffentlichung der Ergebnisse durch den Veranstalter eine nachträgliche Korrektur notwendig wird, kann diese vom Schiedsgericht vorgenommen werden. Beschwerden zur Auswertung sind über den Veranstalter an das Schiedsgericht zu richten.

Einsprüche sind schriftlich an das Schiedsgericht zu stellen. Sie sind kostenpflichtig und werden abhängig von der Entscheidung erstattet bzw. einbehalten.
Die Heranziehung von privaten Videoaufnahmen zur Sachverhaltsaufklärung liegt im Ermessen des Schiedsgerichts.
Entscheidungen des Schiedsgerichts sind endgültig und schließen das Verfahren. Teilnehmer haben gegen die Entscheidung des Schiedsgerichts keine Rechtsmittel, es obliegt jedoch dem DMSB bei schwerwiegenden Verstößen - im Einzelfall - das DMSB- Verbandsgerichtsverfahren anzustrengen.

Die Höhe der Einspruchsgebühr beträgt 100,- Euro.

15 Umweltbestimmungen / Tanken

15.1 Verantwortung des Veranstalters

Der Veranstalter hat grundsätzlich durch geeignete Maßnahmen und Information der Teilnehmer und Zuschauer dafür Sorge zu tragen und durchzusetzen, dass Umweltschäden vermieden und Abfälle ordnungsgemäß entsorgt werden.

Die DMSB-Umweltrichtlinien sind verbindlich umzusetzen.

15.2 Verantwortung der Teilnehmer

Die Teilnehmer haben insbesondere eigenverantwortlich geeignete Maßnahmen zu ergreifen, dass Abfälle und insbesondere eventuell austretende Betriebsstoffe (z.B. Öle oder Treibstoffe) nicht in den Boden und Gewässer geraten können (Umweltmatte) und fachgerecht entsorgt werden.

15.3 Umweltbeauftragter

Zur Unterstützung und Beratung der Teilnehmer bezüglich der Umweltbestimmungen wird die Einsetzung eines Umweltbeauftragten empfohlen. Dieser kann bei der Umsetzung der Vorschriften und bei der Beratung zur umweltgerechten Entsorgung von Abfällen helfen.

15.4 Zuwiderhandlungen

Bei Verstößen gegen die Umweltbestimmungen kann der Teilnehmer disqualifiziert werden. Der Teilnehmer kann auch für alle Folgekosten haftbar gemacht werden, die durch die Zuwiderhandlung entstehen. Diese Haftung gilt auch für die Helfer des Teilnehmers.

DMSB-Bahnsport-Reglement 2026

Stand: 10.12.2025 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

INHALTSVERZEICHNIS

1. Veranstaltung
2. Klassen
3. Teilnehmer *und Lizenzen*
4. Streckenabnahme
5. Terminanmeldung
6. Rekord
7. Dauerstartnummer
8. Nennung
9. Lizenzbestimmungen
10. Abnahme
11. Flaggen und Lichtzeichen
12. Durchführungsbestimmungen
13. Umweltschutz
14. Zusätzliche Bestimmungen Ice Speedway
15. Zusätzliche Bestimmungen Jugend-Klassen
16. Zusätzliche Bestimmungen Sonderklassen
17. Ehrenpreise
18. Sonstige Bestimmungen und Verstöße

1. Veranstaltung

1.1

Alle Bahnrennen im Regelungsbereich des DMSB (= Bahnen über 175 Meter Länge) sind nach den Bestimmungen des DMSB bzw., soweit nicht ausdrücklich etwas anderes festgelegt ist, nach den Bestimmungen der FIM/FIM Europe durchzuführen.

1.2

Die Durchführung der verschiedenen Veranstaltungen erfolgt gemäß den Bestimmungen des DMSB, und, soweit nichts anderes festgelegt ist, nach den Track Racing Appendices und Technical Rules der FIM in der jeweils gültigen Fassung. DMSB-Speedway-Prädikate der Level 3 und 4 können (abweichend von den FIM-Bestimmungen) auf Bahnen ab 230 m Gesamtlänge durchgeführt werden.

1.3

Für die vom DMSB genehmigten Veranstaltungen werden Schiedsrichter und Sportkommissar sowie bei FIM/FIME-Prädikatveranstaltungen der FMNR-Delegate vom *Promotor* benannt.

1.4

Vor und nach jeder Veranstaltung findet mindestens eine Besprechung aller an der Veranstaltung beteiligten lizenzierten Sportwarte statt, bei der alle die Veranstaltung betreffenden Details besprochen werden. Der Zeitpunkt der Besprechungen ist in der Ausschreibung anzugeben. Zu verbindlichen Auskünften die Veranstaltung betreffend ist ausschließlich der Rennleiter berechtigt.

1.5

Eine begonnene DMSB-genehmigte Bahnsportveranstaltung darf bis zu deren planmäßigen Ende nur aus Sicherheitsgründen unterbrochen werden, oder falls Rettungsmaßnahmen dies erfordern.

2. Klassen

2.1

Die Veranstaltungen sind ein Wettbewerb für Motorräder, die in folgenden Klassen ausgeschrieben werden können:
- Solo bis 500 ccm
- Seitenwagen 500 ccm
- Seitenwagen 1000 ccm
- Junioren U21 bis 500 ccm
- Junior A (U11) – 50 ccm
- Junior B (U16) – 125 ccm
- Junior BII (U16) – 85 ccm
- Junior C (U17) – 250 ccm
- Junior D (U17) – 500R ccm (R= Reduzierung des Vergaserdurchlasses auf 27mm)
- Sonderklassen Solo 250 ccm-2-T / Enduro / Shorttrack / Flattrack / Quad / Speedkart

Die Klassen Junior C und Junior D können zusammen ausgeschrieben werden und gemeinsam starten.

2.2

Zugelassen werden nur Motorräder, die den Technischen Bestimmungen der FIM/des DMSB entsprechen und ordnungsgemäß vor der Veranstaltung abgenommen wurden.

2.3

Als Kraftstoff für Bahnmotorräder muss reines Methanol ohne Fremdstoffe verwendet werden (ausgenommen Junior A, B und BII sowie Sonderklassen). Es gelten die Kraftstoffbestimmungen der FIM.

2.4

Bei Langbahnrennen sowie bei Rennen der Seitenwagen- Klasse müssen Form, Größe, Anzahl und Anbringung der Startnummernschilder und deren Beschriftung – ausgenommen ist die Farbe des Startnummernschildes in den B-Lizenzklassen – den Technischen Bestimmungen der FIM Art. 01.55 entsprechen. Die Startnummernschilder müssen an der Stirnseite und auf jeder Seite des Hinterrades bzw. am Seitenwagen angebracht sein.
- A-Lizenzklasse Langbahn gelber Grund (wie RAL 1003) schwarze Zahlen (wie RAL 9005)
- B-Lizenzklasse Langbahn weißer Grund (wie RAL 9010) schwarze Zahlen (wie RAL 9005).

3. Teilnehmer *und Lizenzen*

3.1

Es gelten die DMSB-Lizenzbestimmungen und die Bestimmungen Lizenzpflicht für Motorradsport Veranstaltungen. Für DMSB-Prädikate gelten besondere Bestimmungen gemäß allgemeinen DMSB-Prädikatsbestimmungen sowie disziplinbezogenen Prädikatsbestimmungen

3.2

Gemäß dem Status des Wettbewerbs gelten die folgenden Teilnahmebedingungen:

Status National: Teilnahmeberechtigt sind Teilnehmer, die im Besitz einer Lizenz des DMSB sind.

Status Europa-offen: Teilnahmeberechtigt sind Teilnehmer, die im Besitz einer Lizenz des DMSB oder einer Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation) sind.

Status International: Teilnahmeberechtigt sind Teilnehmer, die im Besitz einer Lizenz des DMSB oder einer Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation) sind.

3.3

Für die Teilnahme an einem Bahnsport-Wettbewerb gelten die jeweilig in der Klasse festgelegten Altersgrenzen:

Senior- und U21- Klassen:
- Speedway 500 ccm ab 15 Jahre − Langbahn Solo 500 ccm: ab 15 Jahre
- Seitenwagen 500 ccm Fahrer und Beifahrer: ab 16 Jahre
- Seitenwagen 1000 ccm Fahrer und Beifahrer: ab 18 Jahre
- Speedway U21: 15 - 21 Jahre

Jugend-Klassen:
- Junior A / U11: 6 - 11 Jahre
- Junior B / U16: 10 - 16 Jahre
- Junior BII / U16: 10 - 16 Jahre
- Junior C / U17: 12 - 17 Jahre
- Junior D / U17: 13 - 17 Jahre

Ice Speedway: ab 16 Jahre

Sonderklasse (Shorttrack/ Flattrack/ Enduro/ Speedkart/ Quads):
- *Shorttrack: ab 16 Jahre*
- *Flattrack: ab 16 Jahre*
- *Enduro: ab 16 Jahre*
- *Speedkart: ab 16 Jahre*
- *Quads*: *ab 16 Jahre*

Bei den festgelegten Altersgrenzen gilt für das Minimalalter die Stichtagsregelung, für das Maximalalter die Jahrgangsregelung.

3.4

Für die Teilnahme an einem Bahnsport-Wettbewerben sind die in der jeweiligen Klasse festgelegten Lizenzen erforderlich:

Senior- und U21- Klassen:
- Speedway 500 ccm: A-/B-/V-Lizenz
- Langbahn Solo 500 ccm: A-/B-/V-Lizenz
- Seitenwagen 500 ccm Fahrer und Beifahrer: A-/B-/V-Lizenz
- Seitenwagen 1000 ccm Fahrer und Beifahrer: A-/B-/V-Lizenz
- Speedway U21: A-/B-/V-Lizenz

Jugend-Klassen:
- Junior A / U11: B-/J-Lizenz
- Junior B / U16: B-/J-Lizenz
- Junior BII / U16: B-/J-Lizenz
- Junior C / U17: B-/J-Lizenz
- Junior D / U17: B-/J-Lizenz

Ice Speedway: A-/B-/V-Lizenz

Sonderklassen:
- Sonderklassen: A-/B-/J-/V-/C- Lizenz

3.5

Die *Senior- und U21- Klassen* können für Teilnehmer ausgeschrieben werden, die im Besitz einer A-Lizenz, B-Lizenz oder *V-Lizenz* sind. Die Klassen können ausschließlich für eine Lizenzstufe oder lizenzübergreifend ausgeschrieben werden.

3.6

Die Jugend-Klassen können für Teilnehmer ausgeschrieben werden, die im Besitz einer B-Lizenz oder J-Lizenz sind.

3.7

Die Auf- und Abstiegsfestlegung von Fahrern von A- auf B-Lizenz und B- auf A-Lizenz werden unter Berücksichtigung der Lizenzbestimmungen sowie des sportlichen Leistungsvermögens vom DMSB und dem Promoter der Disziplin beschlossen.

3.8

Für minderjährige Teilnehmer gilt: Ein gesetzlicher Vertreter muss bei der Veranstaltung selbst anwesend sein, oder eine andere ihm geeignet erscheinende volljährige Person schriftlich mit seiner Vertretung beauftragen.

3.9

Bewerber: Inhaber einer dem Status der Veranstaltung entsprechenden Bewerber-/Sponsor- oder Hersteller-Lizenz. Sofern im Nennformular kein besonderer Bewerber angegeben ist, gilt der Fahrer auch als Bewerber.

4. Streckenabnahme

4.1

Basis für Streckenabnahmen ist die *DMSB-Richtlinien für die Zulassung von Bahnsport-Strecken in der gültigen Fassung.*
Eine Streckenabnahme ist vom Veranstalter schriftlich beim DMSB zu beantragen. Bei einer Erstabnahme ist ein Vermessungsplan der Bahn dem Streckenabnehmer vorzulegen. Die Abnahme einer Strecke wird durch einen DMSB lizenzierten Streckenabnahmekommissar durchgeführt. Bei Abnahme einer Strecke sind alle vorgesehenen Sicherheitsmaßnahmen zu prüfen und ggf. zu erweitern.

4.2

Der Rennleiter ist in Verbindung mit dem Schiedsrichter verpflichtet, vor der Veranstaltung die Einhaltung der Mindestsicherheitsauflagen gemäß der DMSB Streckenlizenz zu überprüfen. Über die Mindestsicherheitsmaßnahmen hinausgehende gegebenenfalls notwendige Sicherheitsmaßnahmen stimmt der Rennleiter mit dem Veranstalter ab.

4.3

Bei Errichtung einer Flutlichtanlage für Bahnsport ist eine Lichtstärke nach den *DMSB-Richtlinien für die Zulassung von Bahnsport-Strecken* vorgeschrieben.

4.4

Jede bauliche Veränderung an einer abgenommenen Strecke sowie an evtl. vorhandenen festen Einrichtungen erfordert eine Nach- oder Neuabnahme, auch vor Erreichen der im Abnahmeprotokoll festgelegten Gültigkeitsdauer. Unabhängig davon kann vom DMSB eine Neuabnahme vorgeschrieben werden, wenn Ereignisse bei Veranstaltungen dies notwendig erscheinen lassen.

4.5

Bei DMSB-genehmigten Bahnrennen ist der Einsatz von APDs (Airboardings/„Airfences“) im Kurvenverlauf vorgeschrieben (außer Ice Speedway). Die APD müssen voll funktionsfähig und einsatzbereit sein und über eine aktuelle FIM-Homologation verfügen oder diese in der Vergangenheit gehabt haben. *Abweichende Regelungen richten sich nach den DMSB-Richtlinien für die Zulassung von Bahnsport-Strecken und der DMSB-Streckenlizenz für die betreffende Strecke.* Die Veranstalter sind berechtigt, für den Einsatz der APDs von den Fahrern ein Nenngeld/-aufschlag von max. 10,- EUR zu verlangen (ausgenommen FIM Europe-/FIM- Prädikatsteilnehmer bei diesen Veranstaltungen).

5. Terminanmeldung

5.1

Die Terminanmeldungen sind online im DMSBnet unter www.dmsbnet.de einzureichen, wobei Prädikatveranstaltungen bei Terminüberschneidungen Vorrang haben. Der DMSB behält sich vor, angemeldete Veranstaltungstermine abzulehnen, insbesondere dann, wenn im näheren geografischen Umkreis eine andere Veranstaltung für den gleichen Zeitraum bereits genehmigt ist oder früher angemeldet wurde.

5.2

Die Verwendung nachstehend aufgeführter Titel ist nur mit Genehmigung des DMSB möglich:
- „Großer Preis“ allein oder in Verbindung mit Namen von Erdteilen, Ländern, Landschaften, Städten oder Flüssen,
- Bezeichnungen wie „TT“, „Derby“, „Championat“, „Grand Prix“, „Revanche“ oder ähnliche Titel
- Titel wie „Länderkampf“, „Preis der Nationen“ oder Titel in ähnlicher Zusammensetzung, „Meisterschaftslauf“ oder Titel in Verbindung mit dem Wort „Meister“ oder "Liga" sowie die Benutzung des Wortes „Rekord“.

5.3

Eine Veranstaltung darf nur dann den Titel „International“ führen, wenn die Veranstaltung mit diesem Status entsprechend angemeldet/genehmigt wurde und durch den DMSB bei der FIM angemeldet ist.

5.4

Veranstaltungen mit ausländischen Teilnehmern (maßgebend ist die lizenzausstellende Föderation) müssen mindestens „Europa-offen“ angemeldet/ genehmigt und durch den DMSB bei der FIM Europe angemeldet sein.

5.5

Im Regelungsbereich des DMSB dürfen ohne Genehmigung keine Bahnrennen durchgeführt werden. Der DMSB kann die Genehmigung zur Durchführung eines Rennens verweigern oder diese zurückziehen (außer Clubsport).

6. Rekord

Bahnrekorde können nur von A-Lizenzfahrern in der Klasse 500 ccm Solo und nur auf vom DMSB abgenommenen Bahnen aufgestellt werden. Der Rekordversuch erfolgt im Einzelstart fliegend über 2 Runden, von denen die 2. Runde gewertet wird.

7. Dauerstartnummer (nur für die Bereiche: Langbahn und Jugend)

Die vom DMSB bzw. Promoter vergebenen Dauerstartnummern für die jeweiligen Klassen sind bei allen Veranstaltungen vom Veranstalter zu berücksichtigen. Geht ein Fahrer mit Dauerstartnummer bei einer Veranstaltung nicht an den Start, so bleibt diese Nummer frei. In den Klassen Langbahn A-Lizenz / Solo und Seitenwagen kann bis zum 1.3. des Jahres eine Dauerstartnummer nach Wahl (21 bis 99) beantragt werden. Die Startnummern 1 bis 20 bleiben vorrangig den Teilnehmern der letztjährigen Deutschen Langbahn-Meisterschaft vorbehalten und werden im Grundsatz nach dieser Platzierung vergeben. Ein Anspruch auf Erteilung einer Dauerstartnummer besteht nicht.

8. Nennung

8.1

Nennungen für die jeweiligen Veranstaltungen sind schriftlich, unter Verwendung des aktuellen DMSB-Nennformulars, oder über eine Onlinenennung an den Veranstalter einzusenden. Das ggf. fällige Nenngeld muss zeitgleich mit der Nennung an den Veranstalter überwiesen werden bzw. beim Veranstalter vorliegen.

8.2

Nennungen müssen vom Fahrer/Beifahrer sowie ggf. Bewerber bzw. seinem bevollmächtigten Vertreter unterschrieben sein. Bei Nennungen von Minderjährigen ist außerdem die Unterschrift des/ der gesetzlichen Vertreter(s) erforderlich.

8.3

Bei International oder Europa-offen ausgeschriebenen Klassen müssen Nennungen von Lizenznehmern anderer Föderationen den Genehmigungsvermerk ihrer FMN tragen, es sei denn, der Fahrer/Beifahrer ist im Besitz einer Einzelstartgenehmigung für diese Veranstaltung oder einer Dauerstartgenehmigung der betreffenden FMN (ggf. auch Aufdruck auf der Lizenz). Fehlt die Startgenehmigung der zuständigen FMN, ist ein Start nicht möglich.

8.4

Unvollständig ausgefüllte bzw. formlos eingereichte Nennungen müssen vor Ort vom Fahrer/Beifahrer ergänzt bzw. auf ein aktuelles Nennformular übertragen werden.

8.5

Mit Abgabe der Nennung unterwerfen sich die Bewerber, Fahrer/Beifahrer den Bestimmungen des DMSB, der Ausschreibung sowie allen von der Rennleitung oder dem Sportkommissar/Schiedsrichter ggf. noch zu erlassenden Bulletins.

8.6

Für alle Veranstaltungen ist ein einheitlicher Nennschluss von 14 Tagen vor der Veranstaltung (maßgebend ist das Vorliegen der Nennung beim Veranstalter) festgelegt, sofern in der Ausschreibung nichts anderes festgelegt ist. Dem Veranstalter ist es jedoch freigestellt, auch Nachnennungen anzunehmen, wenn diese ohne organisatorische Probleme berücksichtigt werden können. Für Nachnennungen, soweit diese vom Veranstalter akzeptiert wurden, kann eine zusätzliche Bearbeitungsgebühr von max. 25,- EUR verlangt werden.

8.7

Der Veranstalter bestätigt spätestens innerhalb von 3 Tagen nach Nennschluss die Annahme oder Ablehnung der eingegangenen Nennungen und übersendet alle erforderlichen Unterlagen inkl. der genehmigten Ausschreibung sowie Angabe der Startnummer und Abnahme- / Trainings- und Rennzeiten.

8.8

Der Veranstalter bei prädikatfreien Rennen ist berechtigt, *sein Starterfeld unter Berücksichtigung aller für die Veranstaltung geltenden Bestimmungen eigenverantwortlich zu besetzen. Die vorstehenden Bestimmungen in Bezug auf Nennungen bleiben hiervon unberührt.*

8.9

Beifahrer können vom Fahrer (oder Bewerber) bis zum Ende der Dokumentenabnahme ausgetauscht werden. Die Zustimmung des / der betroffenen Fahrer(s) ist erforderlich.

9. *entfällt*

Siehe Artikel 3

10. Abnahme

10.1

Bei der Abnahme, die aus Dokumenten- und Technischer Abnahme besteht, müssen die Fahrer/Beifahrer persönlich anwesend sein.
Bei der Dokumentenabnahme sind *vorzuzeigen*:
- Nennbestätigung
- Gültige Lizenz und ggf. Bewerber-Lizenz.

Startgenehmigung der jeweiligen FMN für Lizenznehmer anderer Föderationen.

10.2

Alle Fahrer-Lizenzen (sofern nicht digital) werden bei der Dokumenten- Abnahme vom Veranstalter einbehalten und können, sofern dem keine sportrechtlichen Gründe entgegenstehen, von den Inhabern nach Beendigung des Wettbewerbes dort wieder in Empfang genommen werden.

10.3

Zur Technischen Abnahme muss jedes Motorrad in technisch einwandfreiem und gereinigtem Zustand vorgeführt werden. Bei allen Prädikatläufen muss vom Technischen Kommissar eine Markierung der Vergaser und Schalldämpfer erfolgen. Motorräder, die den Bestimmungen nicht entsprechen, werden nicht zugelassen. Eine Wiederholungsabnahme kann jederzeit, insbesondere aber beim Auftreten von Sicherheitsrisiken nach einem Unfall, verfügt werden.

10.4

Die zum Einsatz kommenden Schutzhelme sind ebenfalls zur Kontrolle und Identifikation vorzulegen.

10.5

Rennleiter, Schiedsrichter und/oder Sportkommissar sind berechtigt, von jedem Fahrer/ Beifahrer eine ärztliche Untersuchung zu verlangen. Bei ungünstigem Befund kann der Fahrer/ Beifahrer von der Veranstaltung ausgeschlossen werden.

11. Flaggen- bzw. Lichtzeichen

- Grünes Licht = Start steht unmittelbar bevor
- Startmaschine bzw. Bundesflagge = Start
- Gelbe Flagge mit schwarzen Diagonalstreifen = Letzte Runde
- Rotes Licht, rote Flagge = Abbruch des Laufes
- Lichtzeichen, das die Helmüberzugsfarbe des Fahrers angibt = Ausschluss dieses Fahrers
- Schwarze Flagge in Verbindung mit Tafel der Startnummer oder Helmüberzugsfarbe = Ausschluss dieses Fahrers
- Schwarz-weiß-karierte Flagge = Ende des Laufes
- Orange Signalleuchte in Verbindung mit Hupe, Sirene oder Glocke in Startnähe und im Fahrerlager = *90 Sekunden Frist im Speedwaybereich und 2 Minuten Frist im Langbahnbereich*

Für die Flaggen gilt eine Mindestgröße von 60 x 60 cm.

12. Durchführungsbestimmungen

Die Teilnahme am Training bzw. Rennen ist nur nach erfolgter Abnahme möglich. Im Übrigen sind folgende Festlegungen zu beachten:

12.1

Bei allen Bahnrennen (außer Deutsche Speedway- Mannschaftsmeisterschaft – 1.Bundesliga) ist die Teilnahme aller V-, B-, J- und C-Lizenz-Fahrer am Training Pflicht. Fahrer, die am Training nicht teilnehmen, werden nicht zum Rennen zugelassen. Für A-Lizenz-Fahrer ist die Teilnahme am Training nicht vorgeschrieben. Der Veranstalter stellt eine ausreichende Trainingszeit zur Verfügung, in der jeder Fahrer sein Training absolvieren kann. Bei offenen Speedwayrennen ohne Prädikat, bei denen ausschließlich A-Lizenzfahrer der Klasse Solo 500 ccm an den Start gehen, ist es dem Veranstalter freigestellt, den Fahrern ein Training anzubieten.

12.2

Soweit bei der Nennungsannahme kein Unterschied zwischen „gesetzten“ Fahrern und „Reservefahrern“ festgelegt wurde (d.h. ein entsprechender Vorbehalt muss den Reservefahrern spätestens mit der Nennungsbestätigung schriftlich bekannt gegeben werden), entscheidet das Ergebnis des Trainings über die Qualifikation zum Rennen.

12.3

Der Start erfolgt stehend mit laufendem Motor mittels Startmaschine, nachdem die Fahrer korrekt an den Startbändern Aufstellung genommen haben und mit beiden Rädern auf dem Boden stillstehen. Ein Fahrer, der, nachdem der Schiedsrichter das grüne Licht eingeschaltet hat, vor dem Auslösen der Startmaschine sein Motorrad nach vorne bewegt und dabei ein oder mehrere Startbänder berührt bzw. ein Fahrer, der das 2-Minuten-Limit überschreitet, wird von diesem Lauf ausgeschlossen. Die vom Schiedsrichter bekannt gegebene *Frist von 90 Sekunden im Speedwaybereich und 2 Minuten im Langbahnbereich,* gilt jeweils für alle an dem betreffenden Lauf beteiligten Fahrer und wird nur einmal je Startversuch gewährt.

12.4

Es wird entgegen dem Uhrzeigersinn gefahren. Ein Fahrer darf einen anderen am Überholen nicht hindern. Dem Überholenden ist in jedem Fall Raum zu geben. Ein offensichtliches Behindern führt zum Ausschluss. Es darf rechts oder links überholt werden.

12.5

Überfahren der inneren oder äußeren Fahrbahnmarkierung mit zwei Rädern oder das Überfahren der äußeren Fahrbahnmarkierung mit dem Seitenwagen- Rad führt zum Ausschluss von diesem Lauf.

12.6

Kommt ein Motorrad zum Stillstand, so ist es unverzüglich von der Bahn zu entfernen und ins Innenfeld zu schieben.

12.7

Fahrer und ggf. Beifahrer sowie das Motorrad bilden eine Einheit, die während des Trainings und des Rennens – ausgenommen während eines freiwilligen oder unfreiwilligen Stopps – bestehen muss.

12.8

Die Beendigung des Laufes wird durch Abwinken mit der schwarz-weiß-karierten Flagge angezeigt.

12.9

Ergänzend zu den Protestbestimmungen des DMSB *gemäß des DMSG* gelten im Bahnsport die besonderen Protestregelungen und Fristen der FIM.

13. Umweltschutz

Im Bereich des DMSB ist die Verwendung von sog. „Umweltschutzmatten“ vorgeschrieben. Größe: mind. 160 x 75 cm (Ice Speedway: mind. 100 x 75 cm)

14. Zusätzliche Bestimmungen Ice Speedway

14.1

Allen an der Veranstaltung beteiligten Fahrern mit DMSB B- oder V-Lizenz ist die Möglichkeit eines Trainings von 1 x 1,5 Minuten mit anschließendem Bandstart und 2 folgenden Runden einzuräumen. Die Teilnahme am Training ist für die vorstehend genannten Fahrer Pflicht.

14.2

Ein Bahndienst ist nach Bedarf vom Rennleiter, Sportkommissar und Schiedsrichter festzulegen.

15. Zusätzliche Bestimmungen Jugendklassen

(Bahnen >175 m)

15.1

Es gelten folgende Festlegungen bzgl. Klassen / Starterzahl:
Junior A / U11 = bis max. 150 % in der Streckenlizenz festgelegten Starterzahl, jedoch maximal 8 Starter
Junior B / U16 = bis max. 125 % in der Streckenlizenz festgelegten Starterzahl, jedoch maximal 8 Starter (Langbahn) bzw. maximal 6 Starter (Speedway)
Junior B II / U16 = bis max. 125 % in der Streckenlizenz festgelegten Starterzahl, jedoch maximal 6 Starter
Junior C / U17 = bis max. 100 % in der Streckenlizenz festgelegten Starterzahl Bei der Berechnung der Starterzahl wird aufgerundet.
Junior D / U17 = bis max. 100 % in der Streckenlizenz festgelegten Starterzahl. Bei der Berechnung der Starterzahl wird aufgerundet.

Die Klassen Junior C und Junior D können unter Einhaltung der Starterzahlen gemäß Streckenlizenz gemeinsam starten.

15.2

Die Durchführung kann auf Speedway- bzw. Sand- oder Grasbahnen bis zu einer max. Länge von 700 Meter erfolgen.

15.3

Jeder Fahrer hat ein Pflichttraining von mind. 3 Runden zu absolvieren.

15.4

Jeder Fahrer darf pro Veranstaltungstag an max. 5 Läufen (in Summe, auch klassenübergreifend inkl. Speedway/Langbahn 500 ccm) teilnehmen. Zusätzlich erlaubt ist ein Stechen bei Punktgleichheit auf den Plätzen 1-3. Alle Läufe gehen über eine Distanz von:

Junior A/B: 3 Runden
Junior B II/C/D: max. 4 Runden.

15.5

In jedem Lauf – und in Abhängigkeit von der Starterzahl – werden entsprechend dem Zieleinlauf wie folgt Punkte vergeben:
Langbahn & Speedwaybahnen: angefangen bei der Anzahl der Starter pro Lauf -1 *und gültig für alle Läufe einer Veranstaltung.*

Abweichungen hiervon sind in den jeweiligen Prädikatsbestimmungen geregelt.

15.6

Bei Frühstart (Bandberührung oder Bandzerreißen) hat der betreffende Fahrer die Möglichkeit am 2. Start teilzunehmen. Er muss jedoch 15 m hinter der Startlinie zurückversetzt in seinem Startbereich starten. Bei erneutem Frühstart wird der betreffende Fahrer von diesem Lauf ausgeschlossen.

15.7

Test-, Übungs- oder sonstige Fahrten mit den Wettbewerbsfahrzeugen im Fahrerlager sind verboten. Auf der Fahrt zur oder von der Strecke gilt Schritt- Tempo.

16. Zusätzliche Bestimmungen Sonderklassen (Shorttrack/ Flattrack/ Enduro/ Speedkart/ Quads)

16.1

Teilnahmeberechtigt sind Fahrer mit DMSB A-, B-, J-, V- oder C- Lizenz sowie die dem Status der Veranstaltung /Klasse entsprechenden Lizenzen anderer Föderationen.

16.2.1
Für Fahrer unter 18 Jahre gilt (alle Klassen außer Speedkarts):
- max. 250 ccm / 2-Takt-Motor
- max. 450 ccm / 4-Takt-Motor
- kein Doppelstart in den Quadklassen

16.2.2
Ausschließlich für Speedkarts gilt für Fahrer zwischen 16 und 18 Jahren: − max. 250 ccm / 2-Takt- Motor − max. 500 ccm / 4-Takt- Motor (max. 50 PS, kein Bahnsport-Motor) *Das Mindestalter in den Sonderklassen beträgt 16 Jahre.*

16.3

Die Klasseneinteilungen einschließlich der Durchführungsfestlegungen (Laufschema, Training, Rennen, Startaufstellung, Rundenzahl, Punktevergabe, etc.) werden in der Ausschreibung festgelegt.

16.4

Zugelassen werden in allen Klassen nur Motorräder/ Quads/ Speedkart, die unter Beachtung der Technischen Bestimmungen der FIM für Supermoto bzw. Motocross und Enduro (sofern nicht explizit anders geregelt) getroffene Festlegungen entsprechen.

16.5

Die Zahl der zugelassenen Fahrzeuge kann die in der Streckenlizenz getroffenen Festlegungen
für Solomotorräder um 100 %
für Quads die in der Streckenlizenz für Seitenwagenmotorräder festgelegte Kapazität um 100 %. überschreiten
Hinweis: Für Speedkarts gelten die gleichen Festlegungen in der Streckenlizenz wie für Quads.
Bei der Startaufstellung der Klassen stehen in jeder Reihe die in der Streckenlizenz zulässige Anzahl der Fahrer. Der Abstand zwischen den Startreihen beträgt 5 Meter.

17. Ehrenpreise

Die drei Erstplatzierten Fahrer *bzw. Teams* jeder Klasse bekommen einen Ehrenpreis.

18. Sonstige Bestimmungen und Verstöße

Neben den in diesem Artikel vorgesehenen Strafen, können weitere Strafen - gem. DMSG und § 27 Rechts- und Verfahrensordnung – für die im Folgenden definierten Verstöße verhängt werden.

Alle im DMSB-Bahnsport-Reglement nicht explizit geregelten Verstöße werden von dem Schiedsrichter/ den Sportkommissaren im Einzelfall geprüft und entschieden. Die nachstehenden Tatbestände sind keine abschließende Aufzählung.

18.1 Aufwärmen der Reifen

Das künstliche Aufwärmen des Hinterreifens vor dem Start eines Laufes ist untersagt. Ein Fahrer ist unverzüglich von dem entsprechenden Lauf zu disqualifizieren, wenn der Schiedsrichter feststellt, dass

der Hinterreifen seines Motorrads vor dem Start eines Laufs künstlich erwärmt wurde. Als unzulässige Erwärmung gilt insbesondere das Durchdrehen des Hinterrades bei Kontakt mit der Bahnoberfläche oder einem anderen Gegenstand. Ausgenommen von dieser Regelung sind ausschließlich Trainingsstarts.

18.2 Startbereitschaft und Startzeiten

Alle Läufe haben zu den offiziell bekanntgegebenen Zeiten zu beginnen. Die Fahrer haben sich startbereit zu halten und dem Aufruf des zuständigen Offiziellen unverzüglich Folge zu leisten.
Der Schiedsrichter hat den Beginn der 90-Sekunden-Frist bzw. 2-Minuten-Frist mittels eines im Fahrerlager gut hörbaren Warnsignals (Horn oder Glocke) sowie durch Einschalten der gelben Blinklichter anzuzeigen, sofern sich zu diesem Zeitpunkt nicht alle Fahrer im Startbereich befinden. Dieses Signal gilt für alle Fahrer und wird nur einmal gegeben.
Sofern der Schiedsrichter keine triftigen Gründe für eine Verzögerung erkennt, darf der Zeitraum zwischen dem Ende eines Laufs und dem Start des folgenden Laufs – einschließlich der oben genannten 90-Sekunden-Frist – 4 Minuten nicht überschreiten.
Ist ein Fahrer nach Ablauf der zulässigen Frist nicht startbereit, ist er vom betreffenden Lauf zu disqualifizieren.
In Einzelwettbewerben wird ein disqualifizierter Fahrer durch einen Bahnreservefahrer ersetzt.

18.3 Fehlstart (Startbandvergehen)

Bewegt ein Fahrer sein Motorrad nach Einschalten des grünen Lichts vorwärts und berührt oder durchbricht dabei ein oder mehrere Startbänder, ist er vom betreffenden Lauf zu disqualifizieren. Der Lauf ist anschließend ordnungsgemäß neu zu starten.

18.4 Unkorrekter Start und Neustart

Hält der Schiedsrichter einen Start für unsachgemäß oder fehlerhaft, ist der Lauf sofort abzubrechen und ein Neustart anzuordnen.
Jeder Fahrer, der nach Auffassung des Schiedsrichters den Fehlstart verursacht oder zu diesem beigetragen hat, erhält eine Verwarnung. Diese wird dem betreffenden Fahrer vor dem Neustart durch den Rennleiter/Streckenchef mündlich mitgeteilt.
Ein erster Startverstoß, der zur Disqualifikation eines Fahrers führt (z. B. Berühren des Startbandes), gilt ebenfalls als Verwarnung.
Stellt der Schiedsrichter einen Startverstoß fest, ist jedoch der Auffassung, dass der betreffende Fahrer keinen Vorteil erlangt und keinen anderen Fahrer beeinträchtigt hat, kann der Lauf fortgesetzt werden. Die Verwarnung wird in diesem Fall nach Laufende ausgesprochen. Der betroffene Fahrer ist vor Verlassen der Boxengasse zum nächsten Lauf zu informieren.
Jeder weitere Startverstoß eines bereits verwarnten Fahrers in derselben Veranstaltung gemäß dieser Regelung führt zur Disqualifikation des Fahrers von der Veranstaltung.

18.5 Startverzögerung

Ein Fahrer, der es unterlässt, unmittelbar und ohne Verzögerung aus der Boxengasse zur Startlinie zu fahren, der den Start in sonstiger Weise verzögert oder der eine ordnungsgemäße Auslösung des Startbandes behindert, kann vom Schiedsrichter vom betreffenden Lauf disqualifiziert werden.

18.6 Starthilfe

Nach dem Einschalten des grünen Lichts (oder einem anderen Startsignal) bzw. nach dem Auslösen der Startmaschine darf keinem Fahrer Hilfe durch Dritte geleistet werden.
Bewegt sich das Motorrad eines Fahrers zu diesem Zeitpunkt nicht aus eigener Kraft, ist der betreffende Fahrer vom betreffenden Lauf zu disqualifizieren und hat die Bahn unverzüglich mit seinem Motorrad zu verlassen.

18.7 Fremde Hilfe

Ein Fahrer ist vom betreffenden Lauf zu disqualifizieren, wenn er nach dem Einschalten des grünen Lichts (oder eines anderen Startsignals) bzw. nach ordnungsgemäßem Start des Laufs Hilfe durch Dritte erhält – ausgenommen das Entfernen des Fahrers und/oder Motorrads von der Strecke zur Sicherheit. Jeder Kontakt durch dritte Personen mit dem Fahrer oder seinem Motorrad, unabhängig davon, ob Hilfe beabsichtigt war oder nicht, gilt als fremde Hilfe.

18.8 Verlassen der Bahn

Überquert ein Fahrer mit seinem Motorrad die innere Streckenbegrenzung mit beiden Rädern, ist er vom betreffenden Lauf zu disqualifizieren, es sei denn, der Schiedsrichter kann von einer Bestrafung absehen, wenn er der Auffassung ist, dass dieses Verlassen der Strecke zur Sicherheit anderer Fahrer erforderlich war oder dass der Fahrer durch einen anderen Fahrer von der Ideallinie abgedrängt wurde. Diese Regel gilt gleichermaßen für das Überfahren der äußeren Streckenbegrenzung (bei Solomaschinen: beide Räder; bei Gespannen: Gespannrad).

18.9 Lärmdisqualifikation

Wird während eines Rennens oder Trainings festgestellt, dass ein Teil der Auspuffanlage eines Motorrads verrutscht, gelöst, oder beschädigt ist oder auf andere Weise nicht mehr gewährleistet, dass sämtliche Abgase ordnungsgemäß durch den Schalldämpfer geführt werden, ist der betreffende Fahrer unverzüglich vom betreffenden Lauf bzw. vom Trainingslauf zu disqualifizieren.

18.10 Unsportliches oder gefährliches Fahren

Der Schiedsrichter disqualifiziert unverzüglich jeden Fahrer (oder mehrere Fahrer), der sich nach seiner Auffassung unsportlich, unfair oder gefährlich verhält.
Ein Fahrer, der einen Lauf zwar gestartet hat, jedoch keinen ernsthaften Versuch unternimmt, nach bestem Vermögen zu fahren (wie vom Schiedsrichter beurteilt), begeht einen Verstoß, der eine Disqualifikation vom Lauf oder eine Strafe nach sich zieht.
Ist der Schiedsrichter der Auffassung, dass ein solches Verhalten dem betreffenden Fahrer oder Team einen Vorteil verschafft oder die Chancen eines oder mehrerer anderer Fahrer beeinträchtigt, kann er den Lauf abbrechen und einen Neustart anordnen.
Kann ein Fahrer aufgrund unsportlichen, unfairen oder gefährlichen Fahrens eines anderen Fahrers, der infolgedessen disqualifiziert wurde, nicht die Ziellinie überqueren, wird der benachteiligte Fahrer so gewertet, als hätte er den Lauf auf der Position beendet, die er unmittelbar vor dem Vorfall innehatte, einschließlich einer möglichen Positionsverbesserung durch die Disqualifikation des schuldigen Fahrers.
Die gleiche Regelung findet Anwendung auf Fahrer bzw. Gespanne, die nach Auffassung des Schiedsrichters absichtlich ihr Motorrad abgelegt oder die Strecke im Interesse der Sicherheit verlassen haben.

18.11 Zeitlimit

Ein Fahrer gilt als ausgefallen, wenn er seine letzte Runde nicht gestartet hat, bevor der Sieger die Ziellinie überquert. Außerdem gilt:
Speedway und Ice Speedway: Ein Fahrer gilt außerdem als ausgefallen, wenn die vorgeschriebene Anzahl an Runden nicht innerhalb von 3 Minuten nach Start des Laufs abgeschlossen wurde.
Langbahn und Seitenwagen: Ein Fahrer gilt außerdem als ausgefallen, wenn die vorgeschriebene Anzahl an Runden nicht innerhalb von 6 Minuten nach Start des Laufs abgeschlossen wurde.

18.12 Abbruch des Laufs

Tritt auf der Strecke ein Unfall auf und ist es nach Auffassung des Schiedsrichters gefährlich, den Lauf fortzusetzen, ist der Lauf sofort zu stoppen. Nur der Schiedsrichter ist befugt, einen Lauf abzubrechen. Jeder Fahrer, der aus jeglichem Grund nach Ansicht des Schiedsrichters die Hauptursache für den Abbruch des Laufs war, wird vom Neustart dieses Laufes disqualifiziert.

18.13 Verspätetes Erscheinen bei der Veranstaltung

Bei Ankunft eines Fahrers nach Start des 1. Laufs der Veranstaltung, wird dieser von der gesamten Veranstaltung disqualifiziert.

18.14 Verwendung von Umweltschutzmatten

Die Verwendung von Umweltschutzmatten gemäß Artikel 13. ist vorgeschrieben. Ein Verstoß gegen diese Vorgabe wird mit einer Geldstrafe von mindesten 70€ geahndet.

DMSB-Motoball-Reglement *2026*

Stand: *06.11.2025*

INHALTSVERZEICHNIS

1. Grundlagen

1.1 Definition
1.2 Spielkategorien
1.2.1 Länderspiele
1.2.2 Internationale Spiele von Vereins- oder Auswahlmannschaften
1.2.3 Nationale Spiele
1.2.4 Freundschaftsspiele

2. Allgemeine Organisation

2.1 Motoballveranstaltungen
2.2 Verantwortung der Vereine als Veranstalter
2.3 Diskriminierung und ähnliche Tatbestände
2.4 Spielgenehmigungen
2.5 Spielanmeldefristen
2.6 Mannschaftsleiter
2.7 Rechte und Pflichten des Mannschaftsleiters
2.8 Organisatorische Voraussetzungen des Veranstalters einer Motoballveranstaltung
2.9 Werbung
2.10 Bereitstellung der Platzanlage

3. Spielregeln

Regel 1 Das Spielfeld
Regel 2 Der Ball
Regel 3 Anzahl der Spieler
Regel 4 Spieler- und Mannschaftsausrüstung
Regel 5 Der Schiedsrichter
Regel 6 Der Linienrichter
Regel 7 Spielzeit
Regel 8 Vorstellung, Beginn und Fortsetzung des Spiels
Regel 9 Spielen, Angreifen und Fortbewegung mit und ohne Ball
Regel 10 Der Torraum
Regel 11 Die Mittellinie
Regel 12 Ball in und aus dem Spiel
Regel 13 Wie ein Tor erzielt, wird
Regel 14 Fouls und unsportliches Verhalten/ Freistoß und Strafstoß
Regel 15 Anspiel nach einem Seitenaus und Toraus/ Abstoß
Regel 16 Eckball

4. Salvatorische Klausel

1. Grundlagen

1.1 Definition

Ein Motoball-Spiel wird zwischen 2 Mannschaften, mit je 4 Feldspielern und einem Torwart durchgeführt. Zur Fortbewegung werden von den Feldspielern Spezial-Motorräder eingesetzt.

1.1.1 Geltende Bestimmungen

Es gelten die DMSB-Lizenzbestimmungen und die Bestimmungen Lizenzpflicht für Motorradsport Veranstaltungen. Für DMSB-Prädikate gelten besondere Bestimmungen gemäß allgemeinen DMSB-Prädikatsbestimmungen sowie disziplinbezogenen Prädikatsbestimmungen.

1.1.2 Teilnahmebedingungen

Gemäß dem Status des Wettbewerbs gelten die folgenden Teilnahmebedingungen:
Status National: Teilnahmeberechtigt sind Teilnehmer, die im Besitz einer Lizenz des DMSB sind.
Status Europa-offen: Teilnahmeberechtigt sind Teilnehmer, die im Besitz einer Lizenz des DMSB oder einer Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation) sind.
Status International: Teilnahmeberechtigt sind Teilnehmer, die im Besitz einer Lizenz des DMSB oder einer Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation) sind.

1.1.3 Teilnehmer und Lizenzen

Für die Teilnahme an einem Motoball-Wettbewerb ist eine B- oder J-Lizenz des DMSB oder einer Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation). Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 16 Jahren (Stichtagsregelung).

1.2 Spielkategorien

Motoball-Spiele werden in verschiedene Kategorien eingeteilt:

1.2.1 Länderspiele

Länderspiele werden zwischen Nationalmannschaften ausgetragen, die ausschließlich von den FMNs (Nat. Föderationen, z. B. DMSB) aufgestellt werden. Die Durchführung eines Länderspiels bedarf der schriftlichen Zustimmung der beteiligten FMNs, aus der auch die Spielberechtigung der zum Einsatz kommenden Spieler ersichtlich sein muss. Diese Spiele müssen von der zuständigen FMN genehmigt werden. Die Spieler der Gastmannschaft benötigen eine Startgenehmigung der für sie zuständigen FMN. Erst nach erfolgter und von der zuständigen Sportabteilung genehmigter Terminanmeldung kann eine Genehmigung durch den VM bzw. dem DMSB erfolgen.

1.2.2 Internationale Spiele von Vereins- oder Auswahlmannschaften

Europa-Offene Spiele werden von Vereins- oder Auswahlmannschaften verschiedener Föderationen ausgetragen und müssen von der für die Heimmannschaft zuständigen FMN genehmigt werden. Die Aufstellung einer Auswahlmannschaft erfolgt durch den VM nach Abstimmung mit dem DMSB. Die Spieler der Gastmannschaft benötigen eine Startgenehmigung der für sie zuständigen FMN.
Erst nach erfolgter und von der zuständigen Sportabteilung genehmigter Terminanmeldung kann eine Genehmigung durch den VM bzw. dem DMSB erfolgen.

1.2.3 Nationale Spiele

Nationale Spiele werden von nationalen Vereins- oder Auswahlmannschaften der gleichen FMN ausgetragen.

1.2.4 Freundschaftsspiele

Freundschaftsspiele werden durch die Vereine eigenständig organisiert, durchgeführt und verantwortet. Sie unterliegen keiner Genehmigung des VM bzw. des DMSB.

2. Allgemeine Organisation

2.1 Motoballveranstaltungen

Unter Motoballveranstaltungen versteht man jegliche Art von Motoballspielen. Zu Motoballveranstaltungen können Eintrittsgelder erhoben werden. *Für die Gastmannschaften ist ein Freikontingent von 20 Karten zu stellen.*

2.2 Verantwortung der Vereine als Veranstalter

Vereine sind für das Verhalten ihrer Spieler, Offiziellen, Mitarbeiter, Anhänger, Zuschauer und weiteren Personen, die im Auftrag des Vereins eine Funktion während des Spiels ausüben, verantwortlich. Der gastgebende Verein und der Gastverein haften im Stadionbereich vor, während und nach dem Spiel für Zwischenfälle jeglicher Art. Der Veranstalter behält sich das Recht vor, alle durch höhere Gewalt oder Sicherheitsgründen, von Behörden, des VM oder den Schiedsrichtern angeordneten Maßnahmen zu ergreifen, d.h. ggf. auch die Veranstaltung abzusagen, zu unterbrechen oder zu beenden, falls dies notwendig ist. Wird der gastgebende Verein und der Gastverein ihrer diesbezüglichen Verantwortung nicht gerecht, können diese – durch expliziten Beschluss des VM, Promotors, DMSB – sanktioniert werden.

2.3 Diskriminierung und ähnliche Tatbestände

Eines unsportlichen Verhaltens macht sich schuldig wer sich politisch, extremistisch, obszön, anstößig, bedrohend, erpresserisch oder provokativ und beleidigend verhält. Verhalten sich Spieler, Offizielle, Zuschauer oder sonstige Beteiligte in irgendeiner Form unsportlich, werden diese durch die Schiedsrichter und – nach Meldung an VM, Promotor, DMSB – durch diese sanktioniert. Bei weiteren Vergehen erfolgt zwingend eine Meldung an das Sportgericht. In Spielen ohne Meisterschafts-Punktvergabe wird die entsprechende Mannschaft, sofern zuordenbar, von dem Wettbewerb ausgeschlossen und erhält eine Geldstrafe.

2.4 Spielgenehmigungen

Alle Motoballspiele im Rahmen eines Prädikats des DMSB bedürfen einer Spielgenehmigung. Die Spiele im Rahmen der Deutschen Motoball Meisterschaft (DMM) gelten bei einer kostenpflichtigen Jahresmeldung als genehmigt. Dazu meldet der Bewerber/Verein im DMSB Online Portal „DMSBnet“ die Termine an.

2.5 Spielanmeldefristen

Es gelten die jeweiligen Fristen der nationalen und internationalen Verbände.

2.6 Mannschaftsleiter

Jede Mannschaft wird während einer Motoballveranstaltung durch einen Mannschaftsleiter vertreten. Er ist während der Veranstaltung (60 Minuten vor Veranstaltungsbeginn und bis 30 Minuten nach Spielende) der offizielle Vertreter des Vereins und allein berechtigt, ggf. Proteste gemäß dem Deutschen Motorrad Sport Gesetz einzulegen.

2.7 Rechte und Pflichten des Mannschaftsleiters

Der Mannschaftsleiter füllt den Teil A des Spielberichtsbogen *bis spätestens 1 Stunde vor Spielbeginn* aus, unterschreibt ihn, und dient außerhalb des Spielfeldes dem Schiedsrichter als Ansprechpartner. In diesem Zusammenhang ist ihm der Aufenthalt im Fahrerlager seiner Mannschaft erlaubt. Das Betreten des Spielfeldes oder eine direkte Einflussnahme auf den Ablauf des Spielgeschehens oder auf Offizielle ist nicht gestattet. Er ist verantwortlich dafür, dass sich während des Spiels nur die zugelassenen Personen im Fahrerlager aufhalten.

2.8 Organisatorische Voraussetzungen des Veranstalters einer Motoballveranstaltung
Der Veranstalter hat für nachstehende, personelle und materielle Voraussetzungen Sorge zu tragen:

- Bereitstellung der Formulare Spielberichtsbogen, Zusatzbericht, Medizinischer Unfallbericht
- Ordnungsgemäße Vorbereitung der Platzanlage, insbesondere des Spielfeldes und seiner Einrichtungen.
- Einsatz von mit Warnwesten gekennzeichnete Platzordner/*Sicherheitsdienst* (1 *Platzordner/Sicherheitsdienst* pro 100 Zuschauer, jedoch mindestens je ein Ordner/*Sicherheitsdienst* an jeder Spielfeldseite) zur Sicherstellung eines reibungslosen Spielablaufs sowie zum Schutz von Spielern und Offiziellen vor, während und nach dem Spiel (Einsatzzeit 1 Stunde vor Veranstaltungsbeginn bis 30 Minuten nach Spielende).
- Medizinische Mindestausstattung (siehe BRM)
- Zurverfügungstellung von 2 farblich einheitlichen Linienrichter-Flaggen (40 x 40 cm, Schaftlänge 80 cm).
- Zurverfügungstellung von 2 funktionsbereiten Handsprechgeräten für die Schiedsrichter

2.9 Werbung

Werbung darf nur mit der offiziellen Veranstaltungsbezeichnung und nur mit den offiziellen Ergebnissen gemacht werden.

2.10 Bereitstellung der Platzanlage

Eine Platzanlage muss 60 Minuten vor Veranstaltungsbeginn vorbereitet und den Offiziellen und Mannschaften zugänglich sein.

3. Spielregeln

Regel 1 - Das Spielfeld

Beschaffenheit Spielfläche
Motoball-Spiele können auf Hart- oder Rasenplätzen bzw. Asphalt-, Beton- oder Tartanplätzen (mit dünner gleichmäßiger Sandauflage) ausgetragen werden.

Abgrenzung
Das Spielfeld ist rechteckig und wird mit Linien abgegrenzt. Die Linien gehören zu den Räumen, die sie begrenzen. Die beiden längeren Begrenzungslinien heißen Seitenlinien, die beiden kürzeren Torlinien. Die Mittellinie teilt das Spielfeld in zwei Hälften. Sie verbindet die beiden Seitenlinien jeweils in deren Mitte. In der Hälfte der Mittellinie befindet sich der Mittelpunkt, um ihn herum der Mittelkreis mit einem Radius von 9,15 m.

Abmessungen
Die Seitenlinien sind zwingend länger als die Torlinien.
Länge mindestens 85 m höchstens 110 m
Breite mindestens 45 m höchsten 75 m
Spielfelder, die diese Maße nicht erfüllen, bedürfen der ausdrücklichen Zulassung durch den VM, können jedoch in keinem Fall bei Länderspielen benutzt werden.

Markierungen
Alle Markierungen müssen mit einem gut sichtbaren Material, welches sich auf dem jeweiligen Untergrund gut abhebt, vorgenommen werden.
Bis auf die Mittellinie haben alle Linien eine Strichstärke von 12 cm aufzuweisen. Die Mittellinie hat eine Breite von 24 cm.

Der Torraum
Der Torraum ist ein Halbkreis mit einem Radius von 5,75 m innerhalb des Strafraumes. Sein Mittelpunkt ist die Mitte zwischen den Torpfosten. Bei Asphalt- oder Betonplätzen muss der Torraum aus einem anderen Material (z.B. Rasen oder Tartanbelag) bestehen. Die Markierung (Halbkreis) ist ein Teil des Torraums.

Der Strafraum
Im Abstand von 16,45 m zu den Innenkanten der Torpfosten verlaufen zwei Linien rechtwinklig zur Torlinie. Diese Linien erstrecken sich 16,45 m in das Spielfeld hinein und werden durch eine zur Torlinie parallele Linie miteinander verbunden. Der von diesen Linien und der Torlinie umschlossene Raum wird Strafraum genannt. Im Strafraum befindet sich 11 m vom Mittelpunkt der Torlinie zwischen beiden Pfosten entfernt und senkrecht zur Torlinie eine sichtbare Strafstoßmarke.

Fahnenstangen
An jeder Ecke des Spielfelds befindet sich eine Fahne, deren Stange nicht unter 1,50 m hoch und oben nicht spitz sein darf. Eine solche Fahnenstange kann auch an der Mittellinie auf jeder Seite des Spielfelds aufgestellt werden, jedoch soll sie außerhalb des Spielfelds und mindestens 1 m von der Seitenlinie entfernt stehen.

Die Tore
In der Mitte der beiden Torlinien befindet sich jeweils ein Tor. Ein Tor besteht aus zwei senkrechten Pfosten, die gleich weit von den jeweiligen Eckfahnen entfernt und durch eine Querlatte verbunden sind. Die Torpfosten und die Querlatte sind aus Holz (weiß gestrichen), Metall oder einem anderen geeigneten Material. Torpfosten/Querlatten aus Aluminium sind Natur zu belassen, andere Metalle sind zu verzinken. Torpfosten und Querlatten dürfen die Spieler in keiner Weise gefährden. Der Abstand zwischen den Innenkanten der Pfosten beträgt 7,32 m. Die Unterkante der Querlatte ist 2,44 m vom Boden entfernt. Torpfosten und Querlatte weisen die gleiche Form auf und sind höchstens 12 cm breit und tief. Die Torlinie ist gleich breit wie die Torpfosten und die Querlatte. Netze können an den Torpfosten, an der Querlatte und am Boden hinter den Toren befestigt werden, sofern sie ausreichend gesichert sind und den Torwart nicht behindern.

Spielfeld-Umgrenzung und Sicherheitseinrichtungen
Das Spielfeld muss durch ein festes Geländer oder eine andere wirkungsvolle Absperrung mindestens 2 m hinter den Seiten- und Torauslinien bzw. über die Gesamtbreite des Torraumes 5 m hinter den Torauslinien umgrenzt sein. Hinter den Torauslinien in Höhe des Torraumes müssen in mindestens 2 m Abstand zur Torauslinie/Torlinie über die Gesamtlänge des Torraumes zusätzliche Sicherheitseinrichtungen (Fangzaun o. ä.) installiert werden.

Fahrerlager
Für jede Mannschaft muss außerhalb des Spielfeldes und außerhalb der Sicherheitszone ein abgegrenzter Bereich sein, der mit Strom und Wasser ausgestattet ist und einen direkten Zugang zum Spielfeld hat.
Das Fahrerlager dient als Aufenthalts-, sowie als Reparaturzone. Der Aufenthalt und Zutritt sind, während der Motoball-Veranstaltung, nur für nachfolgenden Personenkreis gestattet:
- den Schiedsrichtern
- maximal 10 Spielern
- 1 Trainer
- 1 Mannschaftsleiter
- 2 Mechaniker
- 1 Arzt oder *ausgebildeter Physiotherapeut* oder Co-Trainer

Das Betreten des Spielfeldes (Ausnahme: Ein-/ Auswechselspieler) oder eine direkte Einflussnahme auf den Ablauf des Spielgeschehens oder auf Offizielle ist dem aufgeführten Personenkreis nicht gestattet. Der Schiedsrichter entscheidet über Ausnahmen.

Sanktionsraum
Bei den Play-Off-Spielen Halbfinale und bei den Endspielen ist ein Sanktionsraum bereitzustellen. Dieser muss – sofern es die Platzanlage zulässt – an einem neutralen Bereich an der Seitenlinie aufgebaut sein und benötigt einen direkten Zugang zum Spielfeld. Nur wenn dieses nicht möglich ist, kann der Sanktionsraum im Bereich bzw. neben einem Fahrerlager aufgebaut werden.

Der Sanktionsraum ist mit einem funktionsfähigen Pavillon zu schützen. Ein Zeitnehmertisch, sowie ausreichend Stühle sind bereitzustellen. Die Mindestmaße für den Sanktionsraum betragen 3m x 3m. Dem Sanktionsraum ist durch den Veranstalter ein Ordner zuzuteilen, der für die Aufrechterhaltung innerhalb und außerhalb zuständig ist. Der Ordner hat sich in unmittelbarer Nähe des Sanktionsraums aufzuhalten. Der Sanktionsraum ist mit ausreichend Wasser für den SRS und den sanktionierten Spielern zu bestücken.

Sanktionsraumschiedsrichter (SRS)
Der SRS wird durch den Leiter Schiedsrichterwesen (LSW) eingeteilt. Er ist eine unparteiische, offizielle Person, die gegenüber jeder Person innerhalb seines Aufgabenbereiches weisungsbefugt ist. Seinerseits ist er an die Anordnungen der Schiedsrichter gebunden. Einflussnahmen und Verhalten jeglicher Art, sowie verbale beleidigende, obszöne, rassistische oder andere Art von Äußerungen gegenüber den SRS oder Schiedsrichter, von außen oder "abkühlenden Spielern", sind dem leitenden Schiedsrichter mitzuteilen. Dieser entscheidet über weitere Maßnahmen. Der SRS ist im Spielberichtsbogen einzutragen. Er hat Schreibunterlagen und Zeitmesser (min. 3) mitzubringen.

Sanitäre Einrichtungen, Umkleideräume
Auf jeder Platzanlage müssen ausreichende und funktionstüchtige sanitäre Einrichtungen (Toiletten, Duschkabinen oder Waschgelegenheiten mit fließend warmem Wasser) sowie separate abschließbare Umkleideräume für Spieler und Schiedsrichter in entsprechender Größe und hygienisch einwandfreiem Zustand vorhanden sein.
Platzanlagen, die diese Voraussetzungen nicht erfüllen, bedürfen der ausdrücklichen Zulassung durch den VM, können jedoch in keinem Fall bei Länderspielen oder Zwischenrunden– bzw. Endspielen um ein Meisterschaftsprädikat benutzt werden.

Flutlichtspiele
Motoball-Spiele können auch unter Flutlicht ausgetragen werden. Voraussetzung ist, dass ab Spielbeginn über dem gesamten Spielfeld eine Mindestlichtstärke von 200 Lux vorhanden ist.

Regel 2 - Der Ball

Der Ball muss kugelförmig sein und sich vom Spielfeld abheben. Er besteht aus einer mit Leder (oder einem lederähnlichen Material) umhüllten, mit Luft gefüllten Gummiblase. Er hat einen Umfang von mindestens 119 cm und maximal 126 cm. Mindestgewicht 900 g, Höchstgewicht 1.200 g. Bei offiziellen nationalen Spielen (Bsp. Deutsche Meisterschaft, Pokal) wird *mit dem offiziellen Liga Ball* gespielt.
Erscheint eine Mannschaft ohne diesen Liga-Ball, wird gegen den verursachenden Verein eine Ordnungsstrafe in Höhe von 250,00 EUR verhängt. Der Schiedsrichter hat das Fehlen des offiziellen Balls unverzüglich im Spielbericht und im Zusatzbericht unter Angabe von Datum, Uhrzeit und den beteiligten Mannschaften zu vermerken. Das Spiel ist mit einem vom Schiedsrichter genehmigten, gleichwertigen Ersatzball fortzusetzen. Die Geldbuße ist binnen 14 Tagen nach Zustellung des Strafbescheids auf das vom Motoball Deutschland e.V. benannten Vereinskonto zu überweisen.

Regel 3 – Anzahl der Spieler

Lizenzkontrolle
Der bereits bekannten Maschinenabnahme und Fahrerlagerkontrolle durch die SR, wird vor Veranstaltungsbeginn die Lizenzkontrolle hinzugefügt. Dabei führt der SR anhand des Spielberichtsbogen einen Lizenznummern-, sowie einen Personenabgleich durch (Papierform des Vereinsvertreters/ Sportleiter). Dabei werden die Trikotnummern, Helmnummer und Motorradnummer auf Übereinstimmung überprüft.
Stichpunktartig kann sich der SR nach Abpfiff, während der 30 min Kontrollzeit, von Spielern die Onlinelizenz im Original vorzeigen lassen.

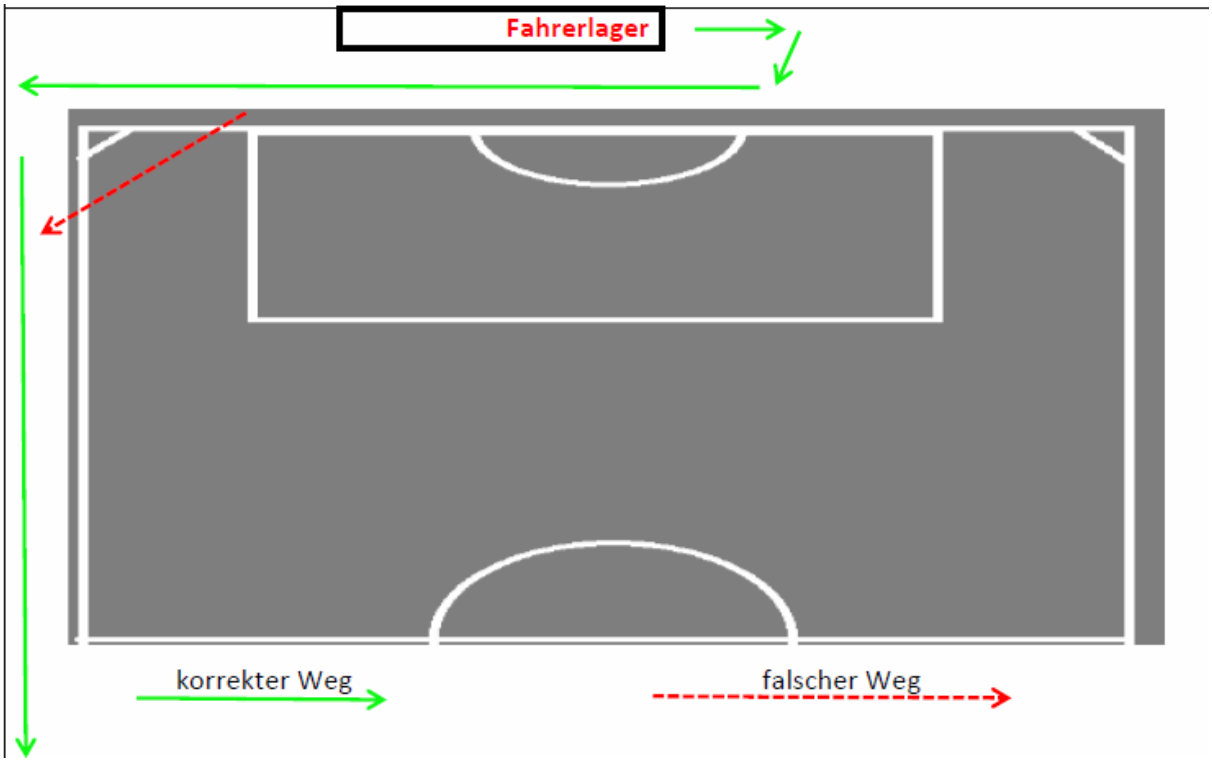
Jede Mannschaft muss ein Spiel mit 4 Feldspielern und 1 Torwart beginnen, die ebenso wie alle eventuell weiteren Spieler spätestens 30 Minuten vor Veranstaltungsbeginn vom Mannschaftsleiter im Spielbericht namhaft gemacht werden müssen. Andere Konstellationen zu Spielbeginn sind nicht zulässig und sind mit einem Spielabbruch zu ahnden. Nachdem der Mannschaftsleiter den Spielberichtsbogen (Teil A) unterschrieben hat, ist eine nachträgliche Änderung unzulässig. Die übrigen Spieler halten sich als Auswechselspieler im Fahrerlager ihrer Mannschaft bereit und können mit Ausnahme des Torwarts jederzeit eingewechselt werden. Hat eine Mannschaft zu Spielbeginn die zulässige Maximalstärke (10 Spieler, 9 Motorräder) noch nicht erreicht, so können die später

eintreffenden Spieler, soweit sie vor Spielbeginn namhaft gemacht wurden, (Spielberichtsbogen Teil A) sowie später eintreffende Motorräder erst nach Beendigung des laufenden Spielviertels und nach der erforderlichen Lizenzüberprüfung und Motorradabnahme während der Spielpause, eingesetzt werden. Spieler, die nicht auf dem Spielberichtsbogen aufgeführt sind, dürfen nicht eingesetzt werden.

Einwechseln/ Einfahren von Feldspieler
Die ein- und auswechselnden Spieler dürfen sich nicht gleichzeitig auf dem Spielfeld befinden. Spieler dürfen nur in der Höhe der Mittellinie ins Spielfeld einfahren. Das Warten auf das Einwechseln an der Seitenauslinie ist verboten.

Bei einem Verstoß:
Warten an der Seitenlinie
Nicht in Höhe der Mittellinie (ca. 2m vor oder nach der Mittelfahne) eingefahren (z.B. Eckfahne abgekürzt)
Zu viele Spieler auf dem Platz

Beim Erkennen eines Fehlverhaltens gegenüber dieser Regel, ist das Spiel unter Beachtung der Vorteilsregelung zu unterbrechen. Der Spieler, der dieses Fehlverhalten verursachte, ist ausnahmslos mindestens mit der grünen Karte zu sanktionieren. Wurde aufgrund des Vorteils ein Tor erzielt, ist das Spiel per Anstoß fortzusetzen. Wurde das Spiel normal unterbrochen worden
sein ist das Spiel per Freistoß fortzusetzen.
Sind nach Sanktionierung der fehlverhaltenen Mannschaft immer noch 4 Feldspieler auf dem Spielfeld, so ist durch den Spielführer dieser Mannschaft, der einen Spieler benennt, der zusätzlich für die gleiche Sanktionszeit das Feld verlassen muss, ohne eine Karte zu erhalten.



Mannschaft "A" möchte wechseln. Der Spieler "B" fährt aus dem Fahrerlager und möchte zur Mittellinie fahren. Dabei fährt er nicht den vorgeschriebenen Weg zur Mittellinie. Er kürzt vor der Eckfahne ab.

Der Spieler ist mit der grünen Karte zu sanktionieren.

Da sich zu diesem Zeitpunkt noch 4 Feldspieler auf dem Spielfeld befinden, ist durch den Spielführer von "A" ein Spieler zu bestimmen, der zusätzlich das Spielfeld ohne Kartensanktion für die Dauer des sanktionierten Spielers "B" verlässt.

Einwechseln des Torwarts
Der Austausch des Torwarts ist nur bei einer Spielunterbrechung nach Ankündigung beim Schiedsrichter möglich. Fällt der Torwart durch eine gegen ihn verhängte Zeitstrafe oder durch Platzverweis aus, so ist er unmittelbar durch den Ersatz-Torwart oder einen Feld-Spieler zu ersetzen und das Spiel wird sofort weitergeführt. Bei einer gegen den Torwart verhängten Zeitstrafe kann dieser erst während der ersten Spielunterbrechung nach Ablauf der Zeitstrafe wieder eingewechselt werden.

Regel 4 - Spieler- und Mannschaftsausrüstung

Trikots
Alle Feldspieler einer Mannschaft müssen gleichfarbige Trikots tragen. Die Farbe des Torwart-Trikots muss sich von den Trikotfarben beider Mannschaften deutlich unterscheiden.

Helme
Alle Spieler müssen, während jedem Einsatz einen Schutzhelm tragen, der den *DMSB-Schutzhelmbestimmungen* (DMSB-Schutzhelmbestimmungen Handbuch Motorradsport) entspricht. Der Schutzhelm muss bei der Technischen Abnahme vorgeführt worden sein. *Alle Helme einer Mannschaft müssen die gleiche Farbgebung haben.*

Spielerausrüstung
Die Feldspieler einer Mannschaft müssen außerdem mindestens knöchelhohe, stabile Schuhe, festen Schienbeinschutz und Handschuhe aus schwer entflammbarem Material tragen. Schuhe und Schienbeinschutz dürfen keine Teile aufweisen, die eine Gefahr für Mit- oder Gegenspieler darstellen. Zusätzliche Metallteile jeglicher Art, außen am Schuh, sind verboten. Torhüter haben Schienbeinschoner zu tragen. Handelsübliche Turn- und Fußballschuhe sind gestattet.

Schiedsrichter-/Linienrichterausrüstung
Schiedsrichter und Linienrichter haben während des Spiels schwarze kurze Hosen sowie einheitliche Shirts mit kurzen oder langen Ärmeln zu tragen. Bei Kälte sind schwarze Leggings oder Thermohosen sowie schwarze, langärmelige Thermoshirts zulässig. Das Tragen einer Mütze ohne Aufdruck eines MBL-Teilnehmers sowie einer Sonnenbrille sind gestattet. Bei Regenwetter darf eine transparente Regenjacke oder eine transparente Einwegjacke getragen werden.

Zusatzausrüstung Fahrerlager
Jede Mannschaft hat in ihrem Fahrerlager einen *aktuell geprüften* Feuerlöscher *vorzuhalten* (mindestens 2 kg).

Motorräder
Bei einem Motoballspiel können von einer Mannschaft maximal 9 fahrbereite Motorräder eingesetzt werden, die den technischen Bestimmungen der FIME des DMSB bzw. den Motoballregeln der FIME entsprechen müssen. Diese Motorräder sind vor Veranstaltungsbeginn in das Fahrerlager zu bringen, damit sie den Schiedsrichtern vorgestellt werden können.
Unter Beachtung der Kraftstoffbestimmungen des DMSB, dürfen die Motorräder nur unter Verwendung unverbleiten Kraftstoffes ohne jegliche Zusätze, ausgenommen handelsübliche Schmiermittel, angetrieben werden. Ab Spielbeginn (Anpfiff) bis Spielende (Abpfiff) ist es einer Mannschaft untersagt, neue oder durch die gegnerische Mannschaft geliehene Motorräder für sich ins Spiel zu bringen.

Trikot-/ und Motorradnummern
Alle Spieler einer Mannschaft müssen zahlenmäßig unterschiedliche, *in* Größe jedoch einheitliche Rückennummern tragen, die sich von der Farbe der Trikots deutlich abheben. Die Nr. 1 muss nicht vergeben sein, sie ist jedoch für einen Torwart vorbehalten. Die Ziffern müssen folgende Mindestmaße aufweisen: Höhe: 140 mm, Breite: 90 mm, Strichstärke: 25 mm Die Sichtbarkeit der Rückennummern darf weder durch Werbung bedeckt noch beeinträchtigt werden. Trikot-, Helm- und Motorradnummern müssen übereinstimmen.

Regel 5 – Der Schiedsrichter

Zwei lizenzierte Schiedsrichter leiten ein Motoballspiel - je ein Schiedsrichter auf jeder Platzseite - und verschaffen den Motoballregeln Geltung. Bei den Spielen Play-Off Halbfinale und Endspiel übernehmen zusätzlich lizenzierte Schiedsrichter die Aufgaben der Linienrichter und den Sanktionsraum. Hierbei haben die Linienrichter die gleichen Rechte und Pflichten wie die spielleitenden Schiedsrichter*, dürfen aber keine Spielstrafen aussprechen.*
Die Schiedsrichter treffen frühzeitig etwa 1,5 Stunden vor Spielbeginn auf der Platzanlage ein.

Entscheidungen der Schiedsrichter
Die Entscheidungen der Schiedsrichter zu spielrelevanten Tatsachen sind endgültig. Proteste gegen Schiedsrichterentscheidungen sind unzulässig.
Dazu gehört auch das Ergebnis des Spiels sowie die Entscheidung auf „Tor“ oder „kein Tor“. Der Schiedsrichter darf eine Entscheidung nur ändern, wenn er festgestellt hat, dass sie falsch war, oder falls er es für nötig hält, auch auf einen Hinweis eines Linienrichters (Play-Off Halbfinale / Endspiel). Voraussetzung hierfür ist, dass er die Partie weder fortgesetzt noch abgepfiffen hat.

Folgende Entscheidungen obliegen ebenfalls bei den Schiedsrichtern:
- ob der Zustand des Spielfelds, seiner Umgebung oder die Wetterbedingungen ein Spiel zulassen oder nicht
- ein Spiel aus welchem Grund auch immer abzubrechen
- ob die auf dem Feld während des Spiels benutzten Ausrüstungsgegenstände oder der Ball spieltauglich sind
- ob die Partie wegen Störung durch Zuschauer oder irgendeines Problems auf den Zuschauerrängen zu unterbrechen ist oder nicht
- ob die Partie zu unterbrechen ist oder nicht, um einen verletzten Spieler zur Behandlung vom Platz bringen zu lassen
- zu verlangen, dass ein verletzter Spieler zur Behandlung vom Platz gebracht wird
- einem Spieler das Tragen bestimmter Kleidungs- und Ausrüstungsgegenstände zu gestatten oder zu verbieten (soweit es in seiner Zuständigkeit liegt)
- Personen (einschließlich der Mannschafts- und Veranstalterverantwortlichen,
- Sicherheitsverantwortlichen, Fotografen oder anderer Medienvertreter) den Aufenthalt in der Nähe des Spielfelds zu gestatten oder nicht
- *Lautstarkes und ständiges, übertriebenes kritisieren von Schiedsrichterentscheidung. Beleidigungen von Offiziellen, Spielern und Schiedsrichtern. Verlassen des Fahrlagers während der Spielzeit und damit Einflussnahme auf das Spielgeschehen. Unsportliches Verhalten (Tätlichkeit/ Körperliche Gewalt/ Spucken) Rassistische oder defamierende Äußerungen, aufgrund Herkunft, Aussehen o.ä. fallen. Regelverstöße die eine hohe Sicherheitsgefährdung darstellen.*

Entscheidungen der Schiedsrichter während eines Spiels werden grundsätzlich getroffen in Übereinstimmung mit den geltenden Motoballregeln oder seinen Pflichten, die sich aus den Bestimmungen der FIM Europe, einer Konföderation, eines Mitgliedsverbands oder einer Liga ergeben.

Ahndung von regelwidrigen Aktionen

Zur Ahndung von Regelwidrigkeiten stehen dem Schiedsrichter mehrere Möglichkeiten von Sanktionen zur Verfügung. Spielstrafen, Spielausschluss, Spielabbruch, Zeitstrafen. Der Schiedsrichter kann, je nach Schwere des Vergehens, jederzeit eine grüne, gelbe, gelb-rote oder rote Karte vergeben.

a)	Grüne Karte	maximal 2x	jeweils 2 Minuten
b)	Gelbe Karte	maximal 1x	5 Minuten
c)	Gelb-Rote Karte	maximal 1x	5 Minuten / danach Einwechslung eines anderen Spielers Spieler muss Platz / Fahrerlager / Sanktionsraum verlassen
d)	Rote Karte	maximal 1x	Ausschluss vom Spiel Spieler muss Platz / Fahrerlager / Sanktionsraum verlassen

Bei einer Zeitstrafe hat der betreffende Spieler sofort das Spielfeld zu verlassen und in sein Fahrerlager (bei Play-Off Halbfinale, Endspiel in den Sanktionsraum) zu fahren. *Betrifft dies einen Torwart so muss bei Ergänzung durch den Ersatztorwart ein Feldspieler ebenfalls in sein Fahrerlager/Sanktionsraum.* Der Offizielle erlaubt nach „Absitzen“ der Zeitstrafe das Einfahren ins Spielfeld. (Regel 3 Einwechseln).

Erhält ein Spieler die gelb/rote Karte (Spielausschluss), so hat er das Spielfeld, Fahrerlager, Sanktionsraum sofort zu verlassen. Nach 5 Minuten wird der sanktionierte Spieler durch einen anderen Spieler ersetzt.
Erhält ein Spieler die rote Karte (Spielausschluss), so hat er das Spielfeld, Fahrerlager, Sanktionsraum sofort zu verlassen. Der sanktionierte Spieler darf nicht ersetzt werden. Wenn, eine in Unterzahl spielende Mannschaft (außer Rote Karte) ein Tor erhält, darf der Spieler mit der geringsten Zeitstrafe sofort wieder in das Spielfeld (Regel 3 Einwechseln) einfahren.

Zeitnehmerverfahren in den Play-Off Halbfinale, Endspiel im Sanktionsraum

Wenn Spieler durch den Unparteiischen in den Sanktionsraum geschickt werden, notiert der SRS-Rückennummer, Spielername und Sanktionskarte, sowie die Zeit.
(Die Aufzeichnungen dienen nach Spielende zum Abgleich und Vervollständigung des Spielberichts).
Der Spieler stellt den Motor ab. Wenn der Schiedsrichter auf dem Spielfeld das Spiel frei gibt, startet der SRS die Strafzeit.
Achtung: Nur bei durch den Schiedsrichter angezeigten Spielunterbrechungen, Timeout oder Pausen wird die Strafzeit angehalten.

10sek. Vor Ablauf der Strafzeit informiert der SRS den betroffenen Spieler, dass er den Motor starten kann.
Das Ende der Strafzeit signalisiert der SRS dem Spieler durch verbale Ansage. Diese Geste ist für den Spieler das Zeichen den Sanktionsraum zu verlassen und an der Mittellinie, gem. Regelwerk, einzufahren.

Handhabung von Spielbedingten Sanktionen
Die Schiedsrichter leiten das Motoballspiel. Dabei steht das Spiel immer im Vordergrund. Sie sind Teil des Spieles, dabei freundlich, aber bestimmt. In ihrer Hauptverantwortung liegt die Sicherheit der Spieler, Offiziellen und allen weiteren Personen, die an einer Motoballveranstaltung in welcher Form auch immer, teilnehmen. Sie erziehen nicht, sondern verschaffen den Regeln Geltung, dabei ist ein besonderes Augenmerk auf die Vorteilsauslegung zu richten.

Den Schiedsrichtern stehen umfangreiche Maßnahmen zur Sanktionierung zur Verfügung.
Allerdings sind bei der Anwendung mehrere Faktoren zu berücksichtigen:

1. Die Art des Foulspiels
2. Die Spielsituation
3. Der Zeitpunkt (Spielunterbrechung nach Vorteilsregelung)

Die von Motoballschiedsrichtern getroffenen Entscheidungen befassen sich vornehmlich mit der Spielfortsetzung (Freistoß, Strafstoß o.ä.). In der Minderheit, teilweise aber mit größerem Einfluss auf das Spielgeschehen sind Entscheidungen, welche Spielern oder auch Offiziellen aufzuerlegen sind, die sich regelwidrig, unsportlich, oder sicherheitsgefährdend verhalten.

Das Regelwerk gibt den Schiedsrichtern dafür Maßnahmen an die Hand, dessen Grundprinzip eine Strafsteigerung ist. Die erste Stufe dabei ist die Ermahnung für einen betroffenen Spieler/Offiziellen. Sie dient als Warnsignal und gibt dem Betroffenen die Möglichkeit und Chance, sich im weiteren Verlauf regelgerecht zu Verhalten.

Tut er das nicht, ist die zweite Stufe des Regelwerkes anzuwenden. (dann mit persönlichen Konsequenzen für den betroffenen Spieler) Die Zeitstrafe (Karte).

Die dritte Stufe der Maßnahmen ist die Disqualifikation eines Betroffenen. Sie hat das Ziel, unattraktive, Geist und Image des Motoball schadende oder gar der Gesundheit von Spieler/Offiziellen gefährdende Aktionen bereits im Ansatz zu unterbinden.

Grundlagen von Spielbedingten Sanktionen
1. Art des Foulspiels: *1. Foulspiel, um sich einen persönlichen oder Mannschaftsvorteil zu verschaffen*
2. technisches Foulspiel anhand persönlicher Fähigkeiten

3. vorsätzliche gesundheitsgefährdende, unsportliche oder beleidigende und entwürdigende Disziplinlosigkeiten

2. Spielsituation: *1. aktive Spielsituation (im Spielgeschehen, unmittelbar davor oder danach)*
2. passive Spielsituation (abseits des aktiven Geschehens)

Ermahnung

Grundsätzlich muss man jedem Spieler/Offiziellen die Möglichkeit geben, dass er sich nach einem Fehlverhalten, zukünftig an den regelkonformen Spielbetrieb hält. Dabei sollte ein Spieler nicht mehr als eine und eine Mannschaft nicht mehr als drei Ermahnungen erhalten. Ein bereits hinausgestellter Spieler kann keine Ermahnung mehr erhalten. Bei Fehlverhalten in passiven Spielsituationen sind, wenn möglich, zunächst Ermahnungen auszusprechen.

Die Zeitstrafe

Jedem Schiedsrichter muss bewusst sein, dass eine Zeitstrafe einen erheblichen Einfluss auf das Spielgeschehen und das Umfeld hat. Dennoch muss er das Regelwerk in angemessener Form umsetzen.
Die Zeitstrafe ist anzuwenden bei regelwidrigem oder unsportlichem Verhalten. Dabei ist in der Sanktionsstufe, wenn möglich, von einer "grünen Karte" auszugehen. Es ist unerheblich zu welchem Zeitpunkt des Spiels die Sanktion erteilt wird. (Beispiel: 1. oder letzte Spielminute).
In jedem Fall muss vor der Spielunterbrechung die Vorteilsregelung beachtet werden.

Grüne Karte

Die grüne Karte wird für Regelwidrigkeiten im aktiven und passiven Spielgeschehen angewendet. Sie kann ein und demselben Spieler max. zweimal gezeigt werden.
Die Schiedsrichter müssen abwägen, ob die Regelwidrigkeit einen sicherheitsgefährdenden Aspekt hat. Ist dies nicht der Fall, ist die Regelwidrigkeit mit der grünen Karte zu sanktionieren.

Beispiel:
Fortbewegung des Spielers (Zurückziehen des Motorrades)
Einwechseln/ Einfahren von Feldspielern
Freistoß (nicht einhalten des Abstandes)
Kampf um den Ball (Angreifen von der ballabgewandten Seite, Fuß vor das Vorderrad, Sperren, Angriff mit dem Vorderrad)
Torraumregel (Torwart zieht Ball aus d. Feld i. den Torraum)
Im Stand Vor- oder Hinterrad wegziehen

Gelbe Karte

Die gelbe Karte wird für Regelwidrigkeiten im aktiven und passiven Spielgeschehen angewendet, die eine geringe Sicherheitsgefährdung darstellt, oder wenn die Anzahl der grünen Karten für einen Betroffenen ausgereizt ist. Sie kann ein und demselben Spieler einmal gezeigt werden.
Regelverstöße, die eine geringe Sicherheitsgefährdung darstellen, sind sofort und ausnahmslos, ohne vorherige grüne Karte, mit der gelben Karte zu sanktionieren.

Beispiel:
Fortbewegung des Spielers (Zurückziehen des Motorrades, wenn ein Sturz eines gegnerischen Spielers daraus folgt)
Unsportliches Verhalten ("Schwalbe")
Kampf um den Ball (Angriff von der ballabgewandten Seite, wenn ein Sturz eines gegnerischen Spielers daraus folgt)

Gelb/Rote Karte

Die gelb/rote Karte ersetzt die 2te gelbe Karte. Der Spieler mit einer gelb/roten Karte hat das Spielfeld sofort zu verlassen und ist für den Rest der Spielzeit ausgeschlossen. Die Mannschaft hat eine Zeitstrafe von 5 min. in Unterzahl zu spielen, anschließend darf die Mannschaft sich wieder auffüllen. Eine persönliche weitere Sanktion gibt es nicht.

Rote Karte

Die rote Karte wird für grobe Regelwidrigkeiten im aktiven und passiven Spielgeschehen angewendet, die eine hohe Sicherheitsgefährdung darstellt, oder wenn die Anzahl der Karten für einen Betroffenen ausgereizt ist.
Schiedsrichter haben ausnahmslos die Disqualifikation mittels roter Karte gegen einen Betroffenen auszusprechen, wenn:
… Regelverstöße eine hohe Sicherheitsgefährdung darstellen,
… eine Gesundheitsgefährdung eines anderen vorsätzlich oder billigend in Kauf genommen wird.
… Tätlichkeiten oder körperliche Gewalt vorliegen
… Beleidigungen ausgesprochen werden
… rassistische oder defamierende Äußerungen, aufgrund Herkunft, Aussehen o.ä. fallen.

Beispiel: *Überhartes Spiel (Tritt gegen das Motorrad)*
Unsportliches Verhalten (Beleidigung)
Unsportliches Verhalten (Tätlichkeit/ Körperliche Gewalt)
Unsportliches Verhalten (während der Fahrt, wegziehen des Vorder- oder Hinterrades)
Unsportliches Verhalten (Spucken)

Der Spieler mit der Roten Karte hat das Spielfeld sofort zu verlassen. Er darf keine Ehrenrunde mitfahren. Die Mannschaft ist für die Restdauer des Spiels um einen Spieler dezimiert. Der sanktionierte Spieler ist mindestens für das nächste Spiel gesperrt und darf auch keine andere Aufgabe beim nächsten Meisterschaftsspiel übernehmen. Weitere Maßnahmen werden durch den Schiedsrichter (Zusatzbericht) und durch den MD e.V. eingeleitet. Der MD e.V. entscheidet über die Dauer der Spielsperre.

Regel 6 - Der Linienrichter

Die Schiedsrichter werden durch zwei Linienrichter unterstützt, die in Ausübung ihrer Funktion, die gleiche komplette Sportkleidung/Trikotfarbe wie die Schiedsrichter tragen müssen. Ein offizielles Spiel kann durch die Schiedsrichter nicht angepfiffen werden, wenn nicht alle Schieds- und Linienrichter die gleiche Sportkleidung tragen. *Sollte ein Linienrichter nicht die komplett gleiche Sportkleidung, wie die Schiedsrichter dabei haben wird wie folgt sanktioniert:*

1. Versäumnis
Schriftliche Ermahnung an Verein
2. Versäumnis
Schriftliche Verwarnung an Verein
3. Versäumnis
Verein erhält 250€ Strafe

Die Geldbuße ist binnen 14 Tagen nach Zustellung des Strafbescheids auf das vom Motoball Deutschland e.V. benannten Vereinskonto zu überweisen. Der Schiedsrichter sollte bei einem Vergehen dies schriftlich festhalten.

Personen, welche die Funktion des Linienrichters ausüben möchten, müssen mindestens 16 Jahre alt sein und den Schiedsrichtern spätestens 30 Minuten vor dem offiziell angesetzten Veranstaltungsbeginn zur Verfügung stehen. Können sie keine gültige Schiedsrichterlizenz vorweisen, muss dem Schiedsrichter ein ausgefüllter und unterschriebener Haftungsverzicht vorgelegt werden.
Sofern in eventuellen Sonderregelungen für ein Spiel nichts Gegenteiliges festgelegt ist, muss jede Mannschaft für eine der Platzseiten, die nach jedem Spielviertel gewechselt werden, einen Linienrichter stellen.**Aufgaben der Linienrichter**
Die Linienrichter haben die Aufgabe, den Schiedsrichtern anzuzeigen, wenn:
- wenn der Ball mit vollem Durchmesser die Seitenlinie überschritten hat
- wenn ein ballführender Spieler mit dem Ball die Mittellinie überquert

- ein Wechselfehler vorliegt
- wenn ein Spieler den Ball über die Mittellinie spielt und nach Überqueren der Mittellinie wieder annimmt, *ohne dass ein anderer Spieler/Motorrad den Ball berührt hat*.
- wenn ein Wiederanspiel nach einem Seitenaus nicht den Regeln entsprechend ausgeführt wird

Bei den Play-Off-Spielen und bei Endspielen haben die Linienrichter (lizenzierte Schiedsrichter) erhöhte Rechte und Pflichten (siehe Regel 5 und DMSB-Prädikatsbestimmungen – Roter Teil 10.3)

Regel 7 – Spielzeit

Dauer eines Motoballspiels
Ein Motoball-Spiel findet – im Bereich Senioren – in 4 Vierteln von je 20 Minuten statt, die durch Pausen von je 10 Minuten voneinander getrennt sind. Ein Seitenwechsel erfolgt nach dem 2. Spielviertel.
Bei der Zeitnahme müssen vom Schiedsrichter Spielzeitunterbrechungen bzw. bewusste Spielverzögerungen berücksichtigt werden. Die entsprechende Zeit muss dann im gleichen Viertel nachgespielt werden.
Eine weitergehende Veränderung der Spielzeit bzw. eine Veränderung der Spielpausen ist, ausgenommen bei Freundschaftsspielen nicht gestattet.

Auszeit (Timeout)
Jede Mannschaft hat während des Spiels die Möglichkeit, einmalig eine Auszeit von 2 Minuten zu nehmen. Diese wird, nach Kenntnisnahme durch den Schiedsrichter, in der nächsten Spielunterbrechung durch diese angezeigt. Die Auszeit wird direkt in dem Viertel an die Spielzeit angehängt. Strafzeiten laufen nur in der Spielzeit weiter.

Zeitspiel
Erkennt der Schiedsrichter, dass die ballführende Mannschaft auf „längere Zeit“ keine Angriffsabsicht hat, gibt er den Spielern durch Zeigen auf die Uhr unmissverständlich den Hinweis, dass er innerhalb der nächsten 15 Sekunden das Spiel unterbricht, falls in dieser Zeit keine Angriffsabsicht zu erkennen ist. Gleiches gilt für das Nicht-Überqueren der Mittellinie.

Elfmeter (Strafstoß)
Wenn ein Strafstoß ausgeführt oder wiederholt werden muss, wird der entsprechende Spielabschnitt verlängert, bis der Strafstoß ausgeführt wurde.

Fortsetzung des Spiels
Bei *jeder Spielfortsetzung (Ausnahme Ausführung Schiedsrichterball)* darf der Ball nur auf Zeichen des Schiedsrichters gespielt werden. *Bei Vergehen geht der Ball in den Besitz der gegnerischen Mannschaft über.*

Beispiel:
- Eckball wird von Mannschaft A ohne Pfiff angespielt, gibt es Abstoß für Mannschaft B.
- Abstoß wird von Mannschaft A ohne Pfiff angespielt, gibt es eine Spielfortsetzung für Mannschaft B in der Mitte der Strafraumlinie (16,45m) von Mannschaft A.
- Anspiel Seitenaus wird von Mannschaft A ohne Pfiff angespielt, gibt es Seitenaus für Mannschaft B an gleicher Stelle.
- Anspiel nach Foul im “ Mittelfeld “ wird von Mannschaft A ohne Pfiff angespielt, geht der Ball an gleicher Stelle an Mannschaft B über.
- Wird ein 16m Freistoß, egal ob direkt geschossen oder angespielt, von Mannschaft A ohne Pfiff ausgeführt, geht der Ball an gleicher Stelle zu Mannschaft B über.
- Wird ein Strafstoß ohne Pfiff von Mannschaft A ausgeführt, gibt es eine Spielfortsetzung für Mannschaft B in der Mitte der Strafraumlinie (16,45m) von Mannschaft B.

Regel 8 – Vorstellung, Beginn und Fortsetzung des Spiels

Vorstellung und Begrüßung bzw. Verabschiedung der Spieler / Mannschaften
Zur Vorstellung der Mannschaften nehmen diese in der Spielfeld-Mitte, parallel zur Seitenauslinie, nebeneinander Aufstellung. Beide Mannschaften zeigen ihren Respekt gegenüber den Unparteiischen und der gegnerischen Mannschaft, durch die Begrüßung des jeweiligen Spielführers und den Sportgruß der Mannschaft. Anschließend wird durch Münzwurf des Schiedsrichters die Platzwahl und des Anspiels ermittelt. Der Gewinner des Münzwurfs entscheidet über Anspiel oder Seitenwahl. Entscheidet der Gewinner auf Anstoß im ersten Viertel, so hat das andere Team Anstoß im zweiten Viertel usw. Für das dritte und vierte Viertel wechseln die Mannschaften die Seiten und spielen auf das andere Tor. Nach Aufforderung durch den Schiedsrichter fahren die Spieler beider Mannschaften gegenläufig (auch Auswechselspieler), eine gemeinsame Ehrenrunde entlang der Toraus- und Seitenlinie. Torhüter begeben sich zu Fuß auf direktem Weg zum Fahrerlager oder ihrem Tor.
Die Verabschiedung erfolgt mit Bekanntgabe des Ergebnisses durch den Schiedsrichter, sowie einem Sportgruß der beiden Mannschaften und anschließender Aufforderung zur Ehrenrunde. Hierbei besteht Helmpflicht für die Spieler.

Anstoß
Mit dem Anstoß wird die Partie begonnen oder fortgesetzt. Er erfolgt:
- zu Beginn des Spiels,
- nach einem Tor,
- zu Beginn des zweiten, dritten und vierten Viertels,
- zu Beginn jeder Hälfte einer Verlängerung, wenn diese notwendig ist. Aus einem Anstoß kann direkt ein Tor erzielt werden.

Ausführung Anstoß
Alle Spieler befinden sich in ihrer eigenen Spielfeldhälfte. Die Gegenspieler der anstoßenden Mannschaft müssen solange der Ball nicht im Spiel ist, mindestens 9,15 m vom Ball entfernt sein.
Der Ball ruht auf dem Mittelpunkt des Spielfelds. Der Schiedsrichter gibt das Zeichen. Der Ball ist im Spiel, wenn er mit dem Fuß gestoßen wurde und sich mindestens eine Umdrehung vorwärtsbewegt und durch einen anderen Spieler oder dessen Motorrad berührt wurde. Der ausführende Spieler darf den Ball erst nach diesem Vorgang wieder berühren.

Definition des Schiedsrichter-Balls
Ein Schiedsrichter-Ball ist eine Methode zur Fortsetzung des Spiels, wenn der Ball im Spiel ist und der Schiedsrichter dieses aus einem Grund, der in den Spielregeln nicht erwähnt wird, vorübergehend unterbricht.

Ausführung Schiedsrichter-Ball
Der Schiedsrichter lässt den Ball an der Stelle fallen, an der sich dieser zum Zeitpunkt der Unterbrechung befand. Wurde das Spiel innerhalb des Torraums unterbrochen, erfolgt der Schiedsrichter-Ball auf der Torraumlinie parallel zur Torlinie so nahe wie möglich bei der Stelle, an der sich der Ball zum Zeitpunkt der Unterbrechung befand. Die Partie ist fortgesetzt, wenn der Ball den Boden berührt.

Regel 9 – Spielen, Angreifen und Fortbewegung mit und ohne Ball

Fortbewegung der Feldspieler
Die Feldspieler beider Mannschaften dürfen sich, während der Ball im Spiel ist, nur durch die Motorkraft ihres Motorrades und nur in Fahrtrichtung fortbewegen. Das Eindringen in den Torraum ist ihnen untersagt.

Fortbewegung des Torwarts
Der Torwart darf sich, während das Spiel läuft, nur in seinem Torraum aufhalten und darf die Torraumlinie auch mit keinem Körperteil überschreiten. Der Torwart bewegt sich ohne Motorrad. Zur Abwehr und zum Anspiel eines Balles darf der Torwart im Torraum alle Körperteile einsetzen. Es ist Aufgabe des Torwarts, den Ball durch Abwurf oder Abstoß wieder ins Spiel zu bringen, wenn er diesen bei einer Abwehraktion innerhalb des Torraums in seinen Besitz gebracht hat, bzw. wenn dieser die Torauslinie überschritten hatte.

Spielen des Balles durch Feldspieler
Der Ball wird von den auf den Motorrädern sitzenden oder stehenden Feldspielern mit dem Fuß, Kopf, Körper oder einem Teil des Motorrades gespielt. Zum Zeitpunkt des Spielens des Balles muss der Motor des Motorrades laufen. Beim Führen des Balles, hat dieser ständig Bodenkontakt zu halten. Das Einschließen des Balles zwischen zwei Spielern derselben Mannschaft ist verboten.

Spielen des Balles durch den Torwart
Der Torwart darf im Torraum den Ball jederzeit, d. h. auch bei einem Anspiel nach einer Abwehraktion bzw. nach einem Toraus, mit den Händen/Armen spielen.

Angriff um den Ball
Der ballführende Spieler darf nur von der Seite angegriffen werden, auf der er den Ball führt. Der den ballführenden Spieler angreifende Spieler darf den Ball nur mit dem Fuß oder Bein in seinen Besitz bringen. Es ist generell verboten, einen Spieler in einer Weise zu schneiden, die ihn gefährdet und ggf. zwingt, seine Geschwindigkeit abrupt zu vermindern. Regelwidrig verhält sich der Spieler, der durch plötzliche Richtungsänderung den Gegenspieler gefährdet oder benachteiligt. Wenn zwei Spieler auf einen Punkt zufahren, hat jeweils der ballführende Spieler Vorfahrt.

Regel 10 – Der Torraum

Der Aufenthalt im Torraum ist nur dem Torwart gestattet. Das Eindringen in den Torraum bzw. das Befahren der Torraumlinie durch Feldspieler, während des Spiels ist verboten. Das Verlassen des Torraums durch den Torwart ist verboten. Nachdem der Torwart den Ball im Torraum in seinem Besitz hat, muss das Wiederanspiel innerhalb von 10 Sekunden erfolgen.

Regel 11 – Die Mittellinie

Ein den Ball führender Spieler darf die Mittellinie nicht mit dem Ball überfahren, sondern muss ihn vor Überqueren der Mittellinie abspielen und darf ihn erst dann wieder spielen, wenn der Ball von einem anderen Spieler oder von dem Motorrad eines anderen Spielers berührt worden ist.

Regel 12 – Ball in und aus dem Spiel

Der Ball ist aus dem Spiel, wenn er auf dem Boden oder in der Luft eine der Tor- oder Seitenlinien mit vollem Durchmesser überschreitet und die Partie vom Schiedsrichter unterbrochen wird.

Ball im Spiel
Der Ball ist zu jedem anderen Zeitpunkt im Spiel, auch wenn er vom Pfosten, der Querlatte oder einer Eckfahnenstange ins Spielfeld zurückspringt, vom Schiedsrichter oder einem Linienrichter, der sich auf dem Feld befindet, abprallt.

Regel 13 - Wie ein Tor erzielt wird

Erzielen eines Tores
Ein Tor ist gültig erzielt, wenn der Ball die Torlinie zwischen den Torpfosten und unterhalb der Querlatte mit vollem Durchmesser überquert, ohne dass ein vorangegangenes Vergehen der Mannschaft vorliegt, die den Treffer erzielt hat.

Sieger des Spiels
Die Mannschaft, die während des Spiels mehr Tore erzielt, hat gewonnen. Wenn beide Mannschaften keine oder gleich viele Tore erzielt haben, ist die Partie unentschieden.
Bei Spielserien oder Turnieren findet zur Ermittlung des Siegers bei unentschiedenem Ausgang eine der nachstehenden Möglichkeiten Anwendung: - Tordifferenz - Direkter Vergleich - Verlängerung - Elfmeterschießen Die zur Anwendung kommende Regel muss in der Ausschreibung zur Serie/Turnier aufgeführt sein.

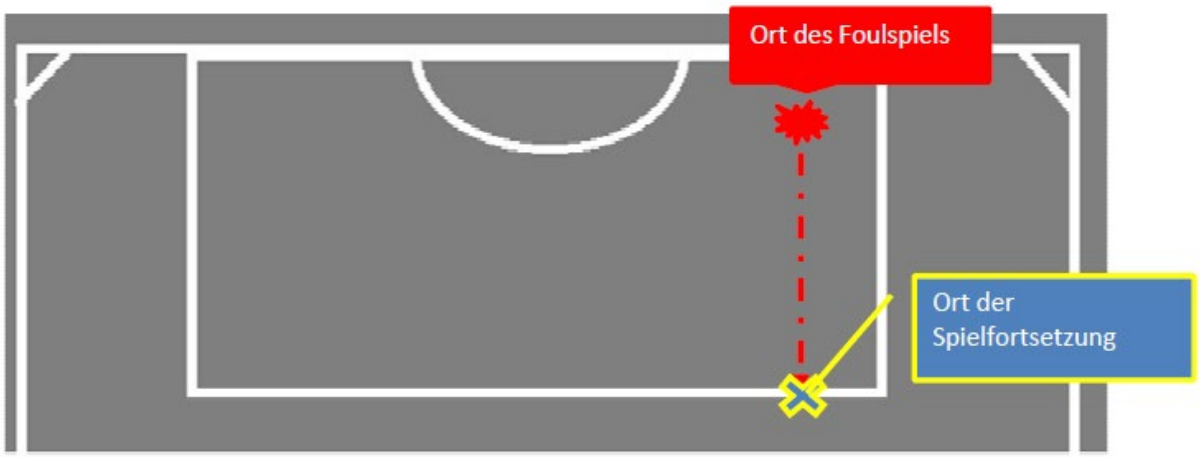
Regel 14 – Fouls und unsportliches Verhalten/ Freistoß und Strafstoß

Definition Foul
Spieler, die sich nicht regelkonform, rücksichtslos oder unverhältnismäßig des Spielgedankens verhalten, begehen ein Foulspiel.

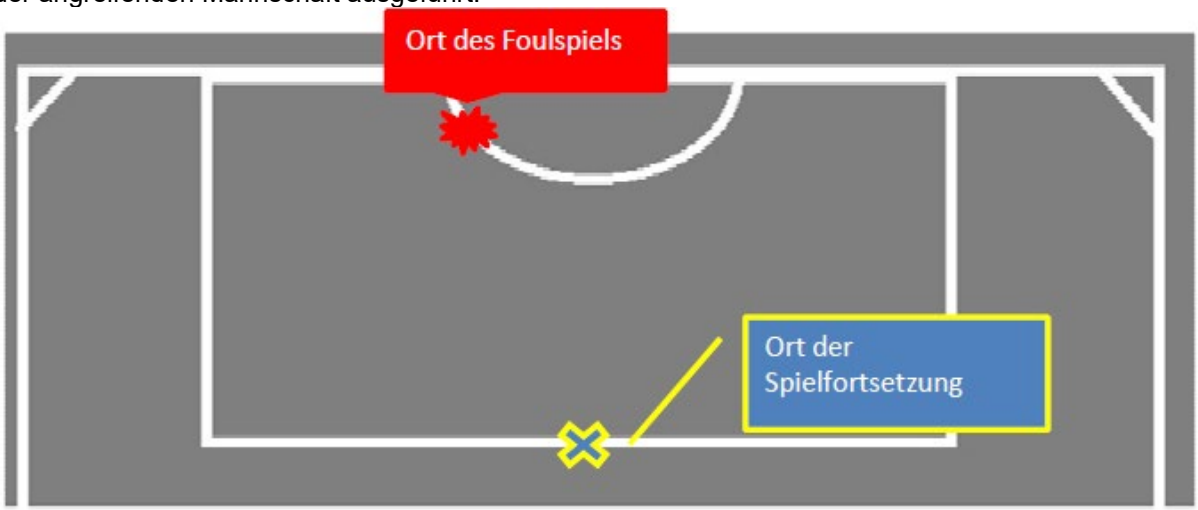
Blocken / Blockieren
Es ist verboten seine Gegenspieler ohne Abstand zu Blocken / Blockieren. Sei es als Angreifende Mannschaft bzw. als Verteidigende Mannschaft sowohl aktiv als auch passiv im Spielgeschehen.
Der Abstand von den Blockenden / Blockierenden Spieler zu einem Gegenspieler sollte ca. 1m betragen. Jeder Spieler muss die Möglichkeit haben sich Links / Rechts herum zu drehen, und sich in Fahrtrichtung Regelkonform fortbewegen können.

Freistoß (Spielstrafe)
Ein Spieler, der ein Foulspiel begeht, verursacht einen Freistoß für die gegnerische Mannschaft. Der Freistoß wird an der Stelle ausgeführt, an der sich das Vergehen ereignete.

Ort der Freistoßausführung
Zum Freistoß wird der Ball auf den Punkt gelegt, an dem die Regelwidrigkeit begangen wurde, es sei denn, dieser liegt innerhalb des Strafraums. In einem solchen Fall wird der Freistoß vom nächstgelegenen Punkt der parallel zur Torlinie verlaufenden Strafraumlinie ausgeführt.

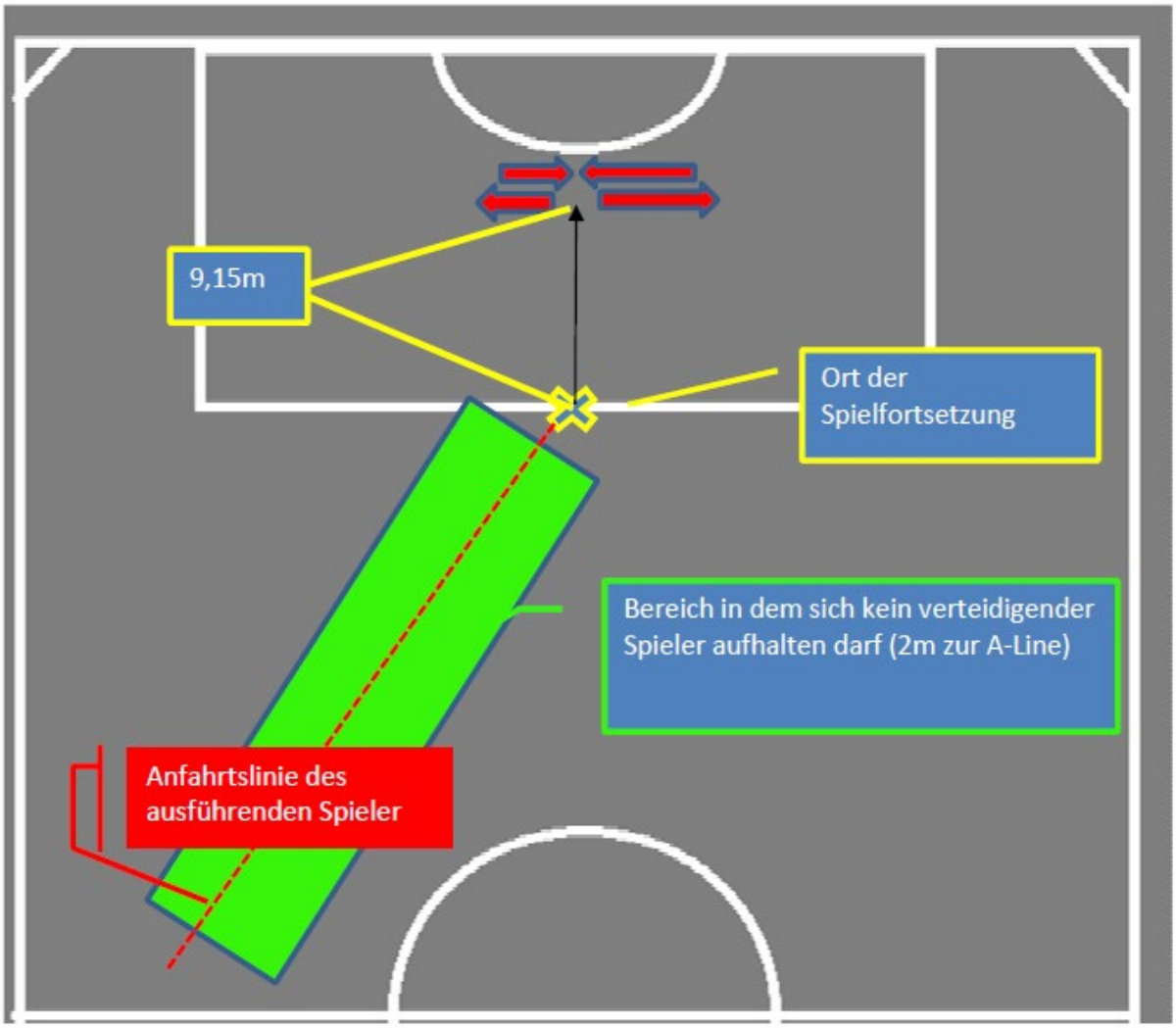


Fährt ein angreifender Spieler in den Torraum der verteidigenden Mannschaft oder berührt in irgendeiner Form (auch in der Luft) die Torraumlinie, so wird der Freistoß in der Mitte der Strafraumlinie der angreifenden Mannschaft ausgeführt.



Ausführung Freistoß ***(16 Meter)***
Bis nach Ausführung des Freistoßes müssen die Spieler auf ihren Motorrädern sitzen bleiben und dürfen ihre eingenommene Position nicht verändern. Bei Ausführung des Freistoßes müssen sich alle Spieler der gegnerischen Mannschaft mindestens 9,15 m vom Ball und in mindestens 2 m Abstand von der direkten Anfahrtslinie des den Freistoß ausführenden Spielers aufhalten. Zur Durchführung des Freistoßes darf der Ausführende nur ab der Mittellinie anfahren. Der Schiedsrichter legt den Spielball auf den auszuführenden Punkt und gibt nach Überprüfung des Abstandes der verteidigenden Mannschaft diesen frei. Bei einem Freistoß kann ein direktes Tor erzielt werden.

Ausführung direkt geschossener Freistoß
Ablauf: Nach Ausführung eines direkt geschossenen Freistoßes müssen die Spieler auf ihren Motorrädern sitzen bleiben (es ist verboten den Fuß nach vorne oder hinten auszustrecken), und dürfen ihre eingenommene Position nicht verändern bis:
-Der Ball die Mauer berührt (Spieler oder Motorrad).
-Der Ball durch den Torwart berührt wird.
-Der Ball, die Latte oder den Pfosten berührt.
Die Hand bzw. der Unterarm zum Schutz des Kopfes ist vor Schussabgabe wie bisher erlaubt.
-Bei einem Vergehen durch die Hand, indem diese den Lenker nach Ausführung des Freistoßes verlässt, ist dies mit Elfmeter und mindestens der grünen Karte zu sanktionieren.
-Bei einem Vergehen durch das Verändern der Sitzposition (es ist verboten den Fuß nach vorne oder hinten auszustrecken) wird dies mit 16m Freistoß sanktioniert und nach wiederholtem Vergehen durch den gleichen Spieler mit mindestens der grünen Karte sanktioniert.
Es gilt die Vorteilsregel abzuwarten.
Eine Veränderung der eingenommenen Position
ist z.b. das Aufstehen vom Motorrad, das Ausstrecken des Fußes, das Schützen des Kopfes mit der Hand nach erfolgter Schussabgabe etc.
Bei einer Abgabe bzw. einem Anspiel des Freistoßes ändert sich nichts!
Der Ball gilt als angespielt, wenn:
Der Ball mit dem Fuß gestoßen wurde und sich mindestens eine Umdrehung bewegt und durch einen anderen Spieler oder dessen Motorrad berührt wurde.
Der ausführende Spieler darf den Ball erst nach diesem Vorgang wieder berühren.



Elfmeter (Spielstrafe)
Begeht ein Spieler der verteidigenden Mannschaft ein grobes Foulspiel im eigenen Strafraum, ist die Spielfortsetzung für die gegnerische Mannschaft mit einem Elfmeter durchzuführen, vorausgesetzt der Ball war im Spiel. Dabei ist unerheblich, wo sich der Ball zum Zeitpunkt des Vergehens befand.
Der grob foulende Spieler erhält mindestens die Grüne Karte.

Beispiele:
- wird der angreifende Gegner grob regelwidrig attackiert oder am Torschuss gehindert
- wenn der verteidigende Torwart außerhalb des Torraums den Ball spielt oder abwehrt.

Ort der Elfmeterausführung
Zum Elfmeter wird der Ball auf den Punkt gelegt, der sich von der Mitte des Tores (Torlinie) im rechten Winkel 11m in Richtung Strafraumgrenze befindet.

Ausführung Elfmeter
Bis nach Ausführung des Elfmeters muss der Torwart auf seiner Torlinie stehen. Der angreifende Spieler fährt innerhalb der Hälfte der verteidigenden Mannschaft an und schießt direkt auf das Tor. Ein Nachschuss des ausführenden Spielers ist erst nach Kontakt eines anderen Spielers/Motorrad oder Torpfosten/Torlatte gestattet. Bei der Ausführung haben alle anderen Spieler außerhalb des Strafraumes und mindestens 2 Meter von der Anfahrtslinie des ausführenden Spielers zu stehen.
Wenn ein Spieler der verteidigenden Mannschaft ein Vergehen begeht und der Strafstoß verschossen / gehalten wird, wird der Strafstoß wiederholt. Wenn ein Spieler der angreifenden Mannschaft ein Vergehen begeht und der Strafstoß getroffen wird, wird das Tor aberkannt und es gibt eine

Spielfortsetzung für die verteidigende Mannschaft in der Mitte der Strafraumlinie (16,45m) der verteidigenden Mannschaft.
Bei einem Strafstoß erhält der foulende Spieler mindestens die grüne Karte als Sanktion.
Sollte der geschossene Elfmeter direkt verwandelt werden, beginnt die Zeitstrafe der sanktionierten Mannschaft erst nach dem Anstoß zum Fortführen des Spiels.
Führt der geschossene Elfmeter erst beim Nachschuss zum Tor, entsteht eine neue Spielsituation und der sanktionierte Spieler bzw. der Spieler mit der geringsten Zeitstrafe darf dann wieder in das Spielfeld (Regel 3 Einwechseln / Einfahren von Feldspieler) einfahren.

Fehlverhalten von Personen im Fahrerlager während des Spielbetriebs
Lautstarkes und ständiges, übertriebenes kritisieren von Schiedsrichterentscheidung.
Beleidigungen von Offiziellen, Spielern und Schiedsrichtern.
Verlassen des Fahrlagers während der Spielzeit und damit Einflussnahme auf das Spielgeschehen.
Unsportliches Verhalten (Tätlichkeit/ Körperliche Gewalt/ Spucken)
Rassistische oder defamierende Äußerungen, aufgrund Herkunft, Aussehen o.ä. fallen.
Regelverstöße die eine hohe Sicherheitsgefährdung darstellen.

Zunächst sollte der Schiedsrichter schon frühzeitig die Personen im Fahrerlager zur Ordnung rufen, um einer eventuellen Eskalation vorzubeugen.
Grundsätzlich muss man jedem Spieler/Offiziellen die Möglichkeit geben, dass er sich nach einem Fehlverhalten, zukünftig an den regelkonformen Spielbetrieb hält.
Sollte sich der bereits ermahnte Personenkreis weiter nicht an die oben beschriebenen Verhaltensregeln halten, ist der Personenkreis offiziell mit Handzeichen zu ermahnen.
Fruchtet dies nicht, so ist beim nächsten Fehlverhalten die Rote Karte gegen die betroffene Person oder Personen auszusprechen. Dieser darf sich nach dem Ausspruch der roten Karte nur auf Höhe der Mittellinie aufhalten.
Vermerk auf Spielberichtsbogen mit dementsprechendem Zusatzbericht.
Eine Sanktion durch eine Rote Karte hat automatisch ein Spiel Sperre für den oder die Betroffenen zur Folge. Das Genaue Strafmaß spricht der MD e.V. aus.

Beispiel: *Der Personenkreis im Fahrerlager kritisiert ständig die Entscheidungen der Schiedsrichter.*
Sie verlassen das Fahrerlager, betreten aber nicht das Spielfeld. Sie stören also augenscheinlich den Spielbetrieb.
Hier sollte der Schiedsrichter bei der nächsten Spielunterbrechung den Mannschaftsleiter
darauf hinweisen, dass der Personenkreis das Fahrerlager nicht zu verlassen hat.
Im Wiederholungsfall sollte eine offizielle letzte Ermahnung auch mit Handzeichen erfolgen.
Danach muss ein Fehlverhalten mit einer ROTE KARTE gegen die betreffende Person geahndet werden.
Falls das Fehlverhalten aber eine Tätlichkeit gegen Offizielle, Spieler und Schiedsrichter ist,
kann dies nur sofort mit einer ROTEN KARTE sanktioniert werden.

Rote Karte Mannschaftsleiter
Falls der Mannschaftsleiter auf Grund eines Fehlverhaltens die Rote Karte erhält, ist er vom Spiel ausgeschlossen und damit nicht mehr Vertreter des Vereins.
Vor Wiederanpfiff des Schiedsrichters muss durch den Spielführer eine Person, welche auf dem Spielberichtsbogen steht und nicht Spieler ist, benannt werden, die an seine Stelle tritt. Kann kein neuer Mannschaftsleiter mehr benannt werden (auf Grund von verhängten roten Karten) so ist das Spiel laut Reglement abzubrechen.

Regel 15 – Anspiel nach einem Seitenaus und Toraus/Abstoß

Seitenaus
Das Anspiel nach einem Seitenaus ist eine Spielfortsetzung. Überschreitet der Ball in der Luft oder am Boden vollständig die Seitenlinie, wird das Anspiel gegen die Mannschaft des Spielers ausgesprochen, der den Ball zuletzt berührt hat. Der Ball wird auf dem Boden liegend durch ein Anspiel mit dem Fuß, ohne gleichzeitige Fortbewegung des Motorrades, wieder ins Spiel gebracht. Das Anspiel gilt als ausgeführt, wenn der Ball mindestens eine Umdrehung macht. Nach einem Seitenaus kann kein direktes Tor erzielt werden.

Toraus/Abstoß
Wird der Ball von einem Spieler der angreifenden Mannschaft über die Torauslinie der gegnerischen Mannschaft geschossen bzw. von diesem vor Überqueren der Torauslinie zuletzt berührt, so bringt der Torwart der gegnerischen Mannschaft den Ball wieder ins Spiel. Die Spieler der angreifenden Mannschaft müssen sich zu diesem Zeitpunkt außerhalb des Strafraumes aufhalten. Der Ball muss nach dem Anspiel innerhalb von 10 Sekunden aus dem Strafraum gespielt sein.

Regel 16 – Eckball

Wird der Ball von einem Spieler vollständig über die eigene Torauslinie geschossen bzw. vor Überqueren der Torauslinie zuletzt berührt, so wird der gegnerischen Mannschaft ein Eckball zugesprochen. Der Eckball wird auf der Seite des Spielfeldes, auf der der Ball die Torauslinie überquerte, vom Kreuzungspunkt der Torauslinie mit der Strafraumlinie ausgeführt. Aus einem Eckball kann direkt ein Tor erzielt werden. Bei Ausführung des Eckballs müssen sich alle Spieler der gegnerischen Mannschaft mindestens 9,15 m vom Ball aufhalten.

4. Salvatorische Klausel

Siehe DMSB-Prädikatsbestimmungen – Roter Teil Nr.18)

DMSB-E-Bike Enduro-Reglement *2026*

Stand: *10.11.2025* – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

INHALTSVERZEICHNIS

1. Veranstaltungen
2. Teilnehmer
3. Registrierung
4. Technische Festlegungen / Parc Ferme
5. Start
6. Strecke
7. Zeitbegrenzung
8. Routenkennzeichnung
9. Besondere Maßnahmen
10. Sonderprüfungen
11. Ende des Veranstaltungstages
12. Siegerehrung
13. Sanktionen

1. Veranstaltungen

Die Veranstaltungen werden auf Strecken ausgetragen, die vom DMSB für E-Bike Enduro abgenommen sind. Der Sportkommissar und Rennleiter, ggf. auch ein oder mehrere Fahrervertreter, besichtigen ausreichend vor Beginn der Veranstaltung die Strecke und fixieren schriftlich:
- Mängel, die vor Veranstaltungsbeginn abgestellt sein müssen oder
- die Mängelfreiheit der Strecke.

Die Veranstaltungen dürfen keine anderen Wettbewerbe umfassen, mit Ausnahme der vom DMSB genehmigten Support-Rennen.

Der DMSB E-Bike Enduro-Cup sind Wettbewerbe, die für elektrisch unterstützte E-Bikes reserviert sind und auf einer Strecke aus Verbindungswegen und ausgewählten Abschnitten, oder in einem beliebigen Format stattfinden, das es ermöglicht, die Ausdauer des E-Bikes und des Fahrers zu prüfen.
Ein E-Bike ist ein zweirädriges Fahrzeug, das mit zwei Energiequellen betrieben wird: menschlicher Energie (Treten) und elektrischer Energie (Motor), die nur dann Unterstützung bietet, wenn der Fahrer in die Pedale tritt. Dieser Fahrzeugtyp wird auch als Pedelec oder elektrisch unterstütztes MTB bezeichnet.
Ein Pedelec / E-Bike muss über Bedienungspedale, einen Elektromotor, der den Vortrieb unterstützen kann, und eine am Rahmen montierte oder in den Rahmen integrierte Batterie verfügen.

2. Teilnehmer

Teilnahme- und wertungsberechtigt sind Fahrer, die im Besitz einer Lizenz des DMSB sind, sowie Fahrer, die im Besitz einer Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation) sind.
Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 16 Jahren (Stichtagsregelung).
Der DMSB E-Bike Enduro Cup wird in folgenden Kategorien durchgeführt: Enduro 2.

Weiterhin können weitere Klassen in Absprache und nach den Bedingungen des Bund Deutscher Radfahrer (BDR) ausgeschrieben werden. Es gilt das dortige Reglement.

3. Registrierung

Die Teilnehmer müssen das ausgefüllte Nennformular an den Veranstalter senden und die Nenngebühr entrichten.
Mit der Nennung verpflichtet sich der Teilnehmer, die geltenden Bestimmungen des DMSB einzuhalten.

Die Teilnehmer müssen zur Dokumentenabnahme folgende Dokumente vorlegen:
- Fahrerlizenz, ggf. Bewerberlizenz
- E-Bike-Datenblatt.

Der Veranstalter publiziert den Teilnehmern für die Veranstaltung folgende Informationen:
- Streckenplan mit Sonderprüfungen (incl. Kilometerangaben der Verbindungspfade und Besonderheiten, wenn möglich Höhendifferenz der Strecke, Versorgungspunkte / Ladepunkte)
- Abfahrtszeit und Zeitlimit.

4. Technische Festlegungen / Parc Fermé

Die technische Abnahme vor der Veranstaltung ist verpflichtend. Der Teilnehmer ist jederzeit verantwortlich für sein E-Bike.

Die E-Bikes müssen den technischen Bestimmungen entsprechen. Ein E-Bike soll dem originalen E-Bike des Herstellers entsprechen und keine Modifikationen, die die Leistung, die allgemeine Geometrie und die Geschwindigkeitsbegrenzungen der Unterstützung erhöhen, aufweisen.

Die E-Bikes müssen den gesetzlichen Bestimmungen (CE) entsprechen und den serienmäßigen CE-Aufkleber haben. Werden originale und sicherheitsrelevante Teile geändert, muss dies gemäß den Technischen Bestimmungen sein.

Die technischen Kommissare können jederzeit während der Veranstaltung und an jedem Punkt der Rennstrecke E-Bikes kontrollieren.

Die Transponder oder Chip oder Antenne werden vom Zeitnehmer gegen Kaution zur Verfügung gestellt. Sie werden am Ende der technischen Abnahme zusammen mit der Startnummer am E-Bike angebracht.

Das Laden des Akkus ist nur in vom Veranstalter ausgewiesenen Bereichen gestattet.

Am Ende des Renntages oder am Ende eines Rennens, das unterbrochen wurde, werden alle E-Bikes in eine obligatorische Kontrollzone (Parc Fermé) verbracht.

Es liegt in der Verantwortung der Teams und Fahrer, dafür zu sorgen, dass sich das E-Bike im Parc Fermé befindet.

Mit Ausnahme der Sportwarte darf niemand zu irgendeiner Zeit oder aus irgendeinem Grund in den geschlossenen Bereich, es sei denn, sie haben eine Genehmigung des Rennleiters.

5. Start

Starts werden in den Bereichen mit der Bezeichnung "Startbereich" durchgeführt, die auf dem Streckenplan angegeben sind.

Zu Beginn eines jeden Tages müssen die Teilnehmer genau zur vom Veranstalter festgelegten Zeit eintreffen. Der Veranstalter muss eine Liste der Teilnehmer vorlegen, die berechtigt sind, jeden Tag zu starten.

Zu Beginn eines jeden Renntages erhalten die Teilnehmer das Startsignal genau zu dem Zeitpunkt, der für jeden von ihnen geplant ist. Innerhalb einer Minute nach dem Startsignal muss der Teilnehmer die Startlinie überqueren.
Andernfalls wird für jeden Start, der innerhalb von 30 Minuten nach der theoretischen Startzeit erfolgt, eine 30-Sekunden-Strafe verhängt.
Nach einer Verspätung von mehr als 30 Minuten wird dem Teilnehmer der Start verweigert und er wird vom Rennen ausgeschlossen.

Die Startreihenfolge der Teilnehmer wird wie folgt festgelegt:

Für Veranstaltungen mit Prolog:
Die Teilnehmer starten in der folgenden Reihenfolge:
1. Enduro 2
2. ggf. weitere Klassen

Im Falle eines Massenstarts wird diese Startprozedur in der Ausschreibung festgelegt. Ist dies nicht der Fall, werden die Starts einzeln mit einer Mindestzeit von jeweils 20 Sekunden durchgeführt

Der Teilnehmer mit der besten Prologzeit in seiner Kategorie erhält einen 12-Sekunden-Zeitbonus, der zweite ein 10-Sekunden-Bonus, der dritte ein 8-Sekunden-Bonus, der vierte ein 7-Sekunden-Bonus und so weiter bis zum zehnten, der einen 1-Sekunden-Bonus erhält.

Dieser Bonus wird von der Zeit abgezogen, die für alle Sonderprüfungen aufgewendet wird. Der Start des Rennens wird wie folgt durchgeführt:

Der Enduro 2-Fahrer mit der besten Prologzeit in seiner Kategorie startet zuerst, gefolgt von der zweitschnellsten und so weiter bis zum letzten Konkurrenten in seiner Kategorie.
Die Abfahrten erfolgen jede Minute in Gruppen von zwei oder drei Teilnehmern.

Für Veranstaltungen ohne Prolog:
Die Startreihenfolge des Rennens ist wie folgt:
Enduro 2: die Abfahrten erfolgen jede Minute in Gruppen von zwei oder drei Teilnehmern.

6. Strecke

Die Route eines E-Bike-Events kann bestehen aus:
- Verbindungspfad
- Zeitgesteuerte Sonderprüfungen.

Bei den Sonderprüfungen können die schwierigsten Passagen durch eine vereinfachte Route umgangen werden, die für die Teilnehmer, die sie nutzen, zwangsläufig länger sein muss.

Die Route muss jederzeit in der vom Veranstalter vorgesehenen Richtung befahren werden.
Dementsprechend müssen die Sonderprüfungen von den Teilnehmern in der Reihenfolge, wie vom Veranstalter vorgesehen, absolviert werden.

7. Zeitbegrenzung

Die Teilnehmer müssen die Ziellinie innerhalb eines Zeitlimits überqueren.
Die Zieleinfahrt des letzten Teilnehmers darf auf keinen Fall später als das Zeitlimit liegen.

Jeder Teilnehmer, der die Ziellinie (und/oder Endzeitkontrolle) über die ihm zugeteilte Gesamtzeit hinaus überquert (innerhalb der Höchstgrenze von 30 Minuten Verspätung), wird mit einer Strafe von 30 Sekunden bewertet, die zu seiner kumulierten Zeit in den Sonderprüfungen addiert wird. Nach dieser 30-minütigen Verspätung wird er disqualifiziert.

Jeder Teilnehmer hat ein Zeitlimit, nach dem er seine letzte Runde nicht mehr fahren darf. Diese Frist wird jedem Teilnehmer gleichzeitig mit der Startzeit mitgeteilt.

8. Routenkennzeichnung

Wenn die Veranstaltung Straßen und / oder Wege benutzt, die für den öffentlichen Verkehr geöffnet sind, müssen die Teilnehmer die Verkehrsregeln und die vom Veranstalter aufgestellten Schilder beachten.
Es ist untersagt, die vom Veranstalter angegebene und ausgeschilderte Route zu verlassen, es sei denn, der Rennleiter entscheidet dies.

Kopien aller auf dem Kurs verwendeten Beschilderungen müssen im Startbereich ausgelegt werden.

9. Besondere Maßnahmen

Wenn aus Sicherheitsgründen oder aus Gründen höherer Gewalt ein Teil der Rennstrecke oder eine Sonderprüfung unpassierbar wird, kann der Rennleiter den Kurs umleiten oder eine Sonderprüfung neutralisieren.

Wenn ein Teilnehmer den Schiedsrichter darüber informiert, dass er aufgrund außergewöhnlicher Umstände, die außerhalb seines Einflussbereichs liegen, wie z. B. einer Verzögerung durch einen Stopp zur Unterstützung einer verletzten Person bei einem schweren Unfall, verspätet ist, kann ihm eine Zeittoleranz gewährt werden.

10. Sonderprüfungen

Die Sonderprüfungen können von verschiedenen Arten sein, einschließlich Überqueren von Hindernissen (künstliche oder natürliche Module erlaubt), Grünland, Abfahrt. Der Prolog bezieht sich auf eine Sonderprüfung und entspricht den vorliegenden Bestimmungen.

Der Teilnehmer muss die Ziellinie in Kontakt mit seinem E-Bike überqueren und darf aus Sicherheitsgründen nicht innerhalb von 20 Metern danach anhalten. Die 20-Meter-Linie muss durch ein Schild gekennzeichnet sein. In diesem Bereich darf niemand anwesend sein.

Die Zeiten in den Wertungsprüfungen werden auf eine Hundertstelsekunde genau angegeben, wobei der Start mit einem Mindest-Zeitabstand von 20 Sekunden zwischen den Teilnehmern erfolgt.

Jeder Teilnehmer, der die Strecke verlässt, muss an die Stelle zurückkehren, an der er sie verlassen hat.

Die Sonderprüfungen können ganz oder teilweise abgebändert werden. Wenn kein Band vorhanden ist, muss eine obligatorische Markierung in Form von Toren angebracht werden, um den Streckenverlauf anzuzeigen.

11. Ende des Veranstaltungstages

Teilnehmer, die die Ziellinie überqueren, geben dem Veranstalter das Startnummernschild und Transponder zurück.

12. Siegerehrung

Eine Siegerehrung wird nach jedem Renntag für alle Kategorien so bald wie möglich nach der Ankunft der letzten Teilnehmer durchgeführt. Die drei Erstplatzierten Teilnehmer müssen an der Preisverleihung teilnehmen.

13. Sanktionen

Folgende Handlungen werden sanktioniert:

30 Sekunden Zeitstrafe
- Verspäteter Start innerhalb von 30 Minuten der Abfahrtszeit
- Überqueren der Ziellinie innerhalb einer Überschreitung von 30 Minuten des Zeitlimits

Startverbot
- Erscheinen nach mehr als 30 Minuten der Abfahrtszeit
- Licht außer Funktion (sofern öffentliche Straße befahren werden)

Zeitstrafen oder Disqualifikation
- Nichteinhaltung der Reihenfolge der Sonderprüfungen und die Richtung des Kurses
- Verlassen des Kurses
- Nichteinhaltung der Verkehrsregeln
- Absichtliches abkürzen der Route
- Nichtrückkehr zu dem Punkt, wo die Route ggf. verlassen wurde
- Besichtigung der Strecke, außer zu Fuß

Disqualifikation
- Wechsel des E-Bikes während der Veranstaltung
- Wenn ein Wettbewerber die Prüfung nicht abgeschlossen hat
- Fehlen einer oder mehrerer Markierungen (z.B. Kurbelgehäuse)
- Überqueren der Ziellinie nach Überschreitung von 30 Minuten des Zeitlimits

Für den Fall, dass ein Sachverhalt hier nicht, oder nicht ausreichend geregelt ist, wird das Reglement der FIM zur korrekten Auslegung des Sachverhalts herangezogen.

DMSB-EX-Bike-Reglement *2026*

Stand: *10.11.2025* – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

INHALTSVERZEICHNIS

1. Veranstaltungen
2. Teilnehmer
3. Klassen
4. Registrierung
5. Fahrverhalten
6. Technische Festlegungen / Parc Ferme
7. Signalgebung
8. Start
9. Rennen
10. Rennabbruch
11. Rennende
12. Siegerehrung

1. Veranstaltungen

Die Veranstaltungen werden auf Strecken ausgetragen, die vom DMSB für EX-Bike Motocross abgenommen sind. Der Sportkommissar und Rennleiter, ggf. auch ein oder mehrere Fahrervertreter, besichtigen ausreichend vor Beginn der Veranstaltung die Strecke und fixieren schriftlich:
Mängel, die vor Veranstaltungsbeginn abgestellt sein müssen oder
die Mängelfreiheit der Strecke.

Die Veranstaltungen dürfen keine anderen Wettbewerbe umfassen, mit Ausnahme der vom DMSB genehmigten Support-Rennen.

2. Teilnehmer

Teilnahme- und wertungsberechtigt sind Fahrer, die im Besitz einer Lizenz des DMSB sind, sowie Fahrer, die im Besitz einer Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation) sind.

Die maximale Teilnehmerzahl hängt von der Rennstrecke ab und wird vom DMSB festgelegt.

Fahrer, die nicht das Wettbewerbsniveau erreichen, können von der Rennleitung von der Veranstaltung ausgeschlossen werden.

3. Klassen

Folgende Klassen können ausgeschrieben werden:

Für Fahrer ab 14 Jahren:
- DMSB EXB GP
  E-Bike mit einem Motor mit einer maximalen Dauerleistung von mehr als 250 W und einer Unterstützungsleistung von mehr als 25 km / h, jedoch nicht mehr als 45 km / h.

Für Fahrerinnen ab 14 Jahre:
- DMSB EXB GPW
  E-Bike mit einem Motor mit einer maximalen Dauerleistung von mehr als 250 W und einer Unterstützungsleistung von mehr als 25 km / h, jedoch nicht mehr als 45 km / h.

Weiterhin können weitere Klassen in Absprache und nach den Bedingungen des Bund Deutscher Radfahrer (BDR) ausgeschrieben werden. Es gilt das dortige Reglement.

4. Registrierung

Die Teilnehmer müssen das ausgefüllte Nennformular an den Veranstalter senden und die Nenngebühr entrichten.
Mit der Nennung verpflichtet sich der Teilnehmer, die geltenden Bestimmungen des DMSB einzuhalten.

Die Teilnehmer müssen zur Dokumentenabnahme folgende Dokumente vorlegen:
- Fahrerlizenz, ggf. Bewerberlizenz
- E-Bike-Datenblatt.

Transponder werden gegen eine Kaution vom Zeitnehmer, Nummernschilder und Leibchen werden vom Veranstalter zur Verfügung gestellt. Der Fahrer ist verantwortlich für seinen Transponder, sein Nummernschild und sein Leibchen.

5. Fahrverhalten

Die Fahrer müssen auf verantwortungsbewusste Weise fahren. Verantwortungsloses Fahren kann von der Rennleitung bestraft werden.

Wenn die Fahrer auf der Strecke sind, ist die Absprache zwischen ihnen und den Teammitgliedern auf die Boxengasse beschränkt. Fahrer, die auf dem Kurs anhalten, um sich mit anderen zu beraten, wird als Hilfe von außen betrachtet.

Nur die folgenden Signale sind zwischen Fahrern / EX-Bikes und mit ihnen verbundenen Personen zulässig:
- Daten und Bilder von offiziellen Zeitnehmerbildschirmen
- Pitboard-Meldungen in zugelassenen Bereichen
- „Körpersprache“ Kommunikation durch den Fahrer

Funkverkehr mit Fahrern ist untersagt.

Jegliche Hilfe von außen auf dem Kurs ist verboten, es sei denn, ein Sportwart führt seine Pflicht aus Sicherheitsgründen aus. Sportwarte der Streckensicherung können den Fahrern helfen, indem sie EX-Bikes anheben und an einen sicheren Ort bringen. Reparaturen oder Einstellungen müssen vom Fahrer ohne fremde Hilfe durchgeführt werden. Jede andere Unterstützung ist untersagt.

Die Fahrer dürfen nur den markierten Teil der Strecke benutzen. Wenn sie jedoch versehentlich oder unfallbedingt den Kurs verlassen, darf mit reduzierter Geschwindigkeit weitergefahren, bis sie sicher wieder in den Kurs einfahren können. Sie müssen den Kurs wieder befahren, ohne einen Vorteil zu erlangen.

6. Technische Festlegungen / Parc Ferme

Die technische Abnahme vor der Veranstaltung ist verpflichtend. Der Teilnehmer ist jederzeit verantwortlich für sein E-Bike.

Die E-Bikes müssen den technischen Bestimmungen entsprechen. Fahrern ist es nicht gestattet, während eines Rennens ein Ersatz-EX-Bike in der Boxengasse zu haben.
Die technischen Kommissare können jederzeit während der Veranstaltung und an jedem Punkt der Rennstrecke E-Bikes kontrollieren.

Das Laden des Akkus ist nur in vom Veranstalter ausgewiesenen Bereichen gestattet.
Am Ende des Renntages oder am Ende eines Rennens, das unterbrochen wurde, werden alle E-Bikes in eine obligatorische Kontrollzone (Parc Fermé) verbracht.
Es liegt in der Verantwortung der Teams und Fahrer, dafür zu sorgen, dass sich das E-Bike im Parc Fermé befindet.
Mit Ausnahme der Sportwarte darf niemand zu irgendeiner Zeit oder aus irgendeinem Grund in den geschlossenen Bereich, es sei denn, sie haben eine Genehmigung des Rennleiters.

7. Signalgebung

Signaltafel:

1 MINUTE:	1 Minute bis der Startvorgang in die Endphase geht
15 SEKUNDEN:	15 Sekunden bis zum Startvorgang
5 SEKUNDEN:	Das Startgatter fällt innerhalb der nächsten 5 bis 10 Sekunden.
END FINISH ZONE/ZIELZONE:	Die Fahrer müssen mit der Geschwindigkeit des Rennens weiterfahren, bis sie diese Tafel passiert haben. Ein plötzliches Abbremsen oder Anhalten ist nicht erlaubt, es sei denn, von einem Sportwart angeordnet.

Flaggensignale:

ROTE FLAGGE:	Alle Fahrer brechen das Rennen ab und begeben sich zu dem Bereich, der von den Sportwarten zugewiesen wird. Alle Fehlstarts werden mit einer roten Fahne angezeigt werden.
GELBE FLAGGE, GESCHWENKT:	Gefahr, vorsichtig fahren, Sprungverbot.
WEISSE FLAGGE:	Medizinisches Personal auf der Strecke, mit äußerster Vorsicht vorbeifahren. Sprungverbot.
GRÜNE FLAGGE:	Strecke frei
SCHWARZWEISS KARIERTE FLAGGE:	Ende des Rennens

8. Start

Abhängig von der Anzahl der anwesenden Fahrer befinden sich eine oder zwei Reihen hinter dem Startgatter. Wenn es zwei Reihen gibt, dann wird wie folgt aufgestellt:
- Erste Reihe: EXBGP / EXBGPW
- Zweite Reihe: ggf. weitere Klassen.

Die Fahrer dürfen am Start keine Starthilfegeräte verwenden.

Startvorgang:

25 Minuten vor dem Start
Der Vorstartbereich wird geöffnet, die Fahrer können ihren Startplatz frei wählen je nach Ankunft im Vorstartbereich. Sobald ein Fahrer in den Vorstartbereich eingefahren ist, kann er nicht mehr zurückkehren. Fahrer, die zu spät im Vorstartbereich ankommen, werden von dem jeweiligen Rennen ausgeschlossen. Alle Reparaturen oder Anpassungen im Vorstartbereich müssen vom Fahrer allein und ohne fremde Hilfe durchgeführt werden.

10 Minuten vor dem Start
Der Vorstartbereich wird geschlossen. Keine Fahrzeuge können mehr eingebracht werden, zu spät kommende Fahrer werden für dieses Rennen disqualifiziert.

1 Minute vor dem Start
Das „1 Minute“ Schild wird gezeigt
Alle Fahrer müssen auf ihrer Startposition stehen.

15 Sekunden vor dem Start:
Das „15 SEKUNDEN“ Schild wird gezeigt.

5 Sekunden vor dem Start
Der Countdown beginnt und das „5 SEKUNDEN“ Schild wird gezeigt. Nach Ablauf von 5 bis 10 Sekunden fällt das Startgatter.

Die Fahrer dürfen auf keinen Fall eine Startposition / Fahrspur vorbereiten (Putzen, Rampen bilden, tränken, das Startgatter berühren usw.).
EX-Bikes müssen im Startgatter zentriert sein. Die Fahrer dürfen nicht in einem Winkel starten.

Im Falle eines Fehlstarts erfolgt ein Neustart. Den Fahrern wird die rote Flagge angezeigt. Die Fahrer kehren in den Vorstartbereich zurück und der Neustart erfolgt so bald wie möglich mit denselben Fahrern.

9. Rennen

Die Veranstaltung wird in einem kombinierten Rennen von 25 Minuten + 1 Runde für alle Klassen ausgetragen.

10. Rennabbruch

Der Rennleiter ist berechtigt, ein Rennen vorzeitig abzubrechen. Die Fahrer müssen den Anweisungen der Sportwarte folgen und sich direkt zum Vorstartbereich begeben.

Ein Neustart erfolgt so bald wie möglich nach Ermessen des Rennleiters. Es werden zu jeder Zeit mindestens 5 Minuten nach dem Anhalten des Rennens Zeit gegeben, um Reparaturen / Anpassungen vorzunehmen.

Nur Fahrer, die sich zum Zeitpunkt der Unterbrechung des Rennens auf der Strecke befinden (aktiv am Rennen teilnehmen oder an einem Rennereignis beteiligt sind), werden für den Neustart zugelassen.

11. Rennende

Die Fahrer müssen mit Renngeschwindigkeit weitermachen, bis sie die Tafel „END FINISH ZONE/ZIELZONE“ passiert haben. Ein plötzliches Abbremsen oder Anhalten ist nur auf Anordnung eines Sportwartes zulässig.

Der Sieger eines Rennens ist der Fahrer, der als erster die Ziellinie überquert. Die Fahrer, die dem Sieger folgen, werden beim Überqueren der Ziellinie gewertet.

Die Zeit, zu der ein EX-Bike eine Linie überquert, wird in dem Moment registriert, in dem der vorderste Teil des EX-Bike die Linie überquert. Die Zeitnahme soll fortgesetzt werden bis
EXBGP / EXBGPW: 10 Minuten nach der Ankunft des Siegers des betreffenden Rennens.
ggf. weitere Klassen: 15 Minuten nach der Ankunft des Siegers des betreffenden Rennens.

Beim Überqueren von Kontrolllinien muss der Fahrer immer in Kontakt mit dem EX-Bike sein.

Alle am Rennen teilnehmenden Fahrer werden nach Klasse, Zeit und Anzahl der gefahrenen Runden klassifiziert. D.h. alle Fahrer, die in derselben Runde wie der Sieger abschließen, werden in der Reihenfolge klassifiziert, in der sie die Ziellinie überqueren, gefolgt von Fahrern mit einer Runde weniger, dann zwei Runden und so weiter. Die Fahrer müssen die Ziellinie innerhalb von 10/15 Minuten nach der Ankunft des Gewinners überqueren, d. h. die Fahrer haben 10/15 Minuten Zeit, um die Runde zu absolvieren.

12. Siegerehrung

Eine Siegerehrung wird nach jedem Renntag für alle Kategorien so bald wie möglich nach der Ankunft der letzten Teilnehmer durchgeführt. Die drei Erstplatzierten Teilnehmer müssen an der Preisverleihung teilnehmen.

13. Sanktionen

Folgende Handlungen werden sanktioniert:

Startverbot
- Zu spätes Erscheinen im Vorstartbereich
- Licht außer Funktion (sofern öffentliche Straße befahren werden)
- E-Bike ohne technische Abnahme
- Keine abgenommene Sicherheitskleidung

Zeitstrafen oder Disqualifikation
- Nichteinhaltung der Richtung des Kurses
- Verlassen des Kurses
- Nichteinhaltung der Verkehrsregeln
- Absichtliches abkürzen der Route
- Nichtrückkehr zu dem Punkt, wo die Route ggf. verlassen wurde
- Besichtigung der Strecke, außer zu Fuß

Disqualifikation
- Wechsel des E-Bikes während der Veranstaltung
- Wenn ein Wettbewerber die Prüfung nicht abgeschlossen hat
- Fehlen einer oder mehrerer Markierungen (z.B. Kurbelgehäuse)

Für den Fall, dass ein Sachverhalt hier nicht, oder nicht ausreichend geregelt ist, wird das Reglement der FIM zur korrekten Auslegung des Sachverhalts herangezogen.

Handbuch MOTORRADSPORT 2026 – Blauer Teil

Allgemeine Technik-Bestimmungen

INHALT

Kraftstoffbestimmungen der FIM	Blauer Teil Seite 2
Abbildungen zu den Technischen Bestimmungen	Blauer Teil Seite 11
Tabelle 1: Reifen- und Felgengrößen im Straßenrennsport und Bahnsport	Blauer Teil Seite 24
Tabelle 2: Nationalfarben für Schutzhelme	Blauer Teil Seite 25
Schutzhelmbestimmungen	Blauer Teil Seite 26
FIM-Modell-Homologationen für die Sportproduktionsklassen (Superbike, Supersport, Stocksport und Superproduktion)	Blauer Teil Seite 30
Liste der homologierten und geprüften Teile für Bahnsport	Blauer Teil Seite 31

Kraftstoffbestimmungen der FIM 2026

Stand: 21.01.2026 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

INHALT

A. EINFÜHRUNG
B. NORMALKRAFTSTOFF
C. RENNKRAFTSTOFFE
D. PRÜFLABOR
E. KRAFTSTOFF-SPEZIFIKATIONEN DER FIM – KATEGORIE 1
F. KRAFTSTOFF-SPEZIFIKATIONEN DER FIM – KATEGORIE 2
G. KRAFTSTOFF-SPEZIFIKATIONEN DER FIM – KATEGORIE 3
H. KRAFTSTOFF-SPEZIFIKATIONEN DER FIM – KATEGORIE 4
I. SPEZIFIKATIONEN DER FIM FÜR GEMISCH VON UNVERBLEITEM(N) KRAFTSTOFF(EN) UND SCHMIERMITTEL
J. OXIDATIONSMITTEL – LUFT
K. KRAFTSTOFFKONTROLLEN
L. FORMULAR ZUR DEKLARATION VON KRAFTSTOFFPROBEN
M. LISTE DER VON DER FIM ZUGELASSENEN KRAFTSTOFFE

A. EINFÜHRUNG

Bitte beachten Sie immer die aktuell gültigen FIM-/DMSB-Bestimmungen für die Disziplin / den Wettbewerb (einschließlich der Ausschreibungen)

Alle Motorräder müssen mit einem Kraftstoff betankt werden, der einer der folgenden FIM-Kraftstoffspezifikationen entspricht:

- *Normalkraftstoffe*
- *Rennkraftstoffe – Kategorie 1*
- *Rennkraftstoffe – Kategorie 2*
- *Rennkraftstoffe – Kategorie 3*
- *Rennkraftstoffe – Kategorie 4*

Zu Ihrer Information und zur vollständigen Information beachten Sie bitte die letzte Aktualisierung der folgenden Referenzdokumente:

FIM-Kraftstoffbestimmungen:
https://www.fim-moto.com/fr/documents?tx_solr%5Bq%5D=fuels+regulations

Liste der FIM-zertifizierten Kraftstoffe:
https://www.fim-moto.com/fr/documents?tx_solr%5Bq%5D=certified+fuels

Gilt nur im FIM-Bereich:
Jedes Team muss vor den technischen Abnahmen (auf dem FIM-Formular für die technische Kontrolle) die Kraftstoffspezifikationen angeben, die es für die gesamte offizielle Veranstaltung verwenden wird. Wenn das Team einen Rennkraftstoff verwendet, muss es den Technischen Direktoren der FIM das Kraftstoffzertifikat des von der FIM benannten Prüflabors vorlegen.

B. NORMALKRAFTSTOFF

Sofern in den technischen Bestimmungen der Meisterschaften, des Pokals, des Preises oder in der Veranstaltungsausschreibung nicht anders angegeben, kann Normalkraftstoff aus öffentlichen Tankstellen verwendet werden.

Unter Normalkraftstoff ist Kraftstoff zu verstehen, der an Tankstellen über eine Zapfpistole erhältlich ist und eine Oktanzahl von nicht mehr als 98 aufweist. Die örtlichen offiziellen Kraftstoffspezifikationen werden je nach Konformität des Kraftstoffs an der Tankstelle berücksichtigt.

C. RENNKRAFTSTOFFE

*Kraftstofflieferanten, die teilnehmende Teams/Fahrer mit „Rennkraftstoffen" (Kraftstoffe, die nicht an öffentlichen Tankstellen erhältlich sind) beliefern, müssen ihren Kraftstoff auf Übereinstimmung mit allen FIM-Spezifikationen gemäß Art. **E, F, G, H** dieser Bestimmungen überprüfen.*

Zertifizierte Kraftstoffe
*Wenn die Spezifikationen des Kraftstoffs mit Art. **E, F, G, H** dieser Bestimmungen übereinstimmen, wird dem Kraftstofflieferanten ein Zertifikat mit einem Prüfbericht und einer Chargennummer ausgestellt.*
Dem Kraftstofflieferanten muss es möglich sein, seinen Kunden (Fahrern/Teams) vor deren Teilnahme an einem Rennen eine Kopie dieses Zertifikats zur Verfügung zu stellen.
Wenn ein Team und/oder Fahrer einen Rennkraftstoff in ihrem Fahrzeug verwendet, liegt es in ihrer alleinigen Verantwortung und Verpflichtung, den Technischen Direktor der FIM (oder den Technischen Kommissaren der FMN) während der technischen Abnahme darüber zu informieren und das von dem von der FIM benannten Labor ausgestellte Kraftstoffzertifikat für diesen Rennkraftstoff vorzulegen.

Die aktuelle Liste der von der FIM zertifizierten Kraftstoffe ist unter folgendem Link verfügbar:
https://www.fim-moto.com/en/documents?tx_solr%5Bq%5D=certified+fuels

Benannte(r) Lieferant(en) für Veranstaltungen
*In den Fällen, in denen ausschließlich Kraftstoff des benannten Lieferanten zugelassen ist (für eine bestimmte Veranstaltung oder die gesamte Weltmeisterschaft, Preis oder Pokal), muss der oben genannte Kraftstoff zuvor in einem von der FIM benannten Labor getestet worden sein, um seine Übereinstimmung mit den FIM-Spezifikationen gemäß Art. **E, F, G, H** dieser Bestimmungen zu überprüfen:*

- *Bei Übereinstimmung muss ein Übereinstimmungszertifikat (einschließlich Prüfbericht und Nummer der geprüften Charge) zur Verfügung stehen, und für die Fahrer/Teams gilt Art. **C, K** dieser Bestimmungen in Bezug auf Kontrollen.*
- *Bei Nichtübereinstimmung muss der FMN des ausrichtenden Landes/der Veranstalter/der Promoter bei der FIM eine Ausnahmegenehmigung beantragen, um die Verwendung von Kraftstoff zuzulassen, der nicht den FIM-Spezifikationen entspricht. Wird die Ausnahmegenehmigung erteilt, sind die Fahrer/Teams dafür verantwortlich, den bereitgestellten Kraftstoff ohne Änderung seiner Zusammensetzung zu verwenden. Die FIM kann Kontrollen durchführen.*

D. PRÜFLABOR

Bei Fragen zu den „Rennkraftstoffen“ und/oder zur Überprüfung der Kraftstoffe wenden Sie sich bitte an das vorgenannte Prüflabor:

Intertek (Schweiz) AG
Analytische Prüfungen – Kraftstoffe, Schmierstoffe und Brennstoffe
Wagistraße 2
8952 Schlieren
Schweiz
Telefon: +41 43 433 78 10
Fax: +41 43 433 78 19
E-Mail-Kontakt: fimfuels@intertek.com

E. FIM-SPEZIFIKATIONEN FÜR UNVERBLEITETEN KRAFTSTOFF, KATEGORIE 1

Die folgenden Kraftstoffspezifikationen gelten für diese FIM-Wettbewerbe (bitte beachten Sie immer die aktuell gültigen Bestimmungen für die jeweilige Disziplin):

MotoGP™, Moto2™, Moto3™, WorldSBK, WorldSSP NG, MiniGP, Redbull Rookies Cup, Langstrecken-Weltmeisterschaft und -Cup, Frauen-Weltmeisterschaft

Siehe: https://www.fim-moto.com/fr/documents?tx_solr%5Bq%5D=fuels+regulations

F. FIM-SPEZIFIKATIONEN FÜR BLEIFREIEN KRAFTSTOFF ODER GEMISCH AUS BLEIFREIEN KRAFTSTOFFEN, KATEGORIE 2

Die folgenden Spezifikationen für Kraftstoffe gelten für alle FIM-/DMSB-Wettbewerbe, die nicht unter die Kategorien 1, 3 und 4 fallen.

Die folgenden Eigenschaften müssen innerhalb der folgenden Grenzwerte liegen (für jede Eigenschaft sind die entsprechenden für die Messung zu verwendenden Prüfverfahren angegeben):

Eigenschaft	***Einheiten***	***min.[1]***	***max.***	***Testmethoden[2]***
Dichte bei 15°C	*kg/m³*	*720,0*	*785,0*	*EN ISO 12185 ASTM D4052*
ROZ	*-*	*95,0*	*102,0*	*EN ISO 5164 ASTM D2699*
MOZ	*-*	*85,0*	*90,0*	*EN ISO 5163 ASTM D2700*
Oxidationsstabilität	*min*	*360*		*EN ISO 7536 ASTM D525*
Dampfdruck (DVPE)	*kPA*		*100,0*	*EN 13016-1 ASTM D5191*
Aromate	*% (V/V)*		*35,0*	*EN ISO 22854 ASTM D6839*
Benzole	*% (V/V)*		*1,0*	*EN ISO 22854 ASTM D6839 oder ASTM D5580*
Diolefine gesamt	*% (m/m)*		*1,0*	*GC-MS / HPLC*
Blei	*mg/l*		*5,0*	*ICP-OES oder EN 237 AAS*
Mangan	*mg/l*		*2,0*	*ICP-OES AAS*
Stickstoff	*% (m/m)*		*0,2*	*ASTM D4629 ASTM 5762*
Olefine	*% (V/V)*		*18,0*	*EN ISO 22854 ASTM D6839*
Bi/Polyzyklische Olefine	*% (m/m)*		*0,01*	*GC-MS*
Sauerstoff (schließt 10% Ethanol-Zulässigkeit ein)	*% (m/m)*		*3,7*	*EN ISO 22854 EN 13132 oder Elementaranalyse*
Schwefel	*mg/kg*		*10,0*	*EN ISO 20846 ASTM D5453*
Siedeverlauf				*EN ISO 3405 ASTM D86*
Bei 70° C	*% (V/V)*	*20,0*	*52*	
Bei 100° C	*% (V/V)*	*46*	*72*	
Bei 150° C	*% (V/V)*	*75*		
Siedeendpunkt	*°C*		*210*	
Rückstand	*% (V/V)*		*2,0*	
Methanol	*% (V/V)*		*3,0*	*Die einzigen zulässigen Sauerstoffverbindungen sind paraffinischer Monoalkohol und paraffinischer Monoether (von 5 oder mehr Kohlenstoffatomen pro Molekül) mit einem Siedeendpunkt von unter 210 °C.*
Ethanol	*% (V/V)*		*10,0*	
Isopropanol	*% (V/V)*		*12,0*	
Isobutanol	*% (V/V)*		*15,0*	
tert-Butanol	*% (V/V)*		*15,0*	
Äther (C5 oder höher)	*% (V/V)*		*22,0*	
Andere	*% (V/V)*		*15,0*	

Tabelle 1: Spezifikationen und Testmethoden (beinhaltet nicht die Sichtprüfung)

[1] Alle angegebenen Mindest- und Höchstwerte enthalten nicht die Toleranz, die gemäß ISO 4259 berechnet und bei der Korrektur der Mindest- und Höchstwerte berücksichtigt werden muss.

*[2] Im Streitfall gilt die **fett** gedruckte Prüfmethode als Referenz.*

Zusätzlich zu diesen Spezifikationen muss das durch Sichtprüfung kontrollierte Erscheinungsbild des Kraftstoffs klar, hell und frei von festen Bestandteilen und ungelöstem Wasser sein.
Die Gesamtheit der einzelnen Kohlenwasserstoffkomponenten, die in Konzentrationen von weniger als 5 % (m/m) vorhanden sind, muss mindestens 30 % (m/m) des Kraftstoffs ausmachen. Die Prüfmethode ist GC-FID (Gaschromatographie-Flammenionisationsdetektor) und/oder GC-MS (Gaschromatographie-Massenspektrometrie).

Die Gesamtkonzentration an Naphthenen, Olefinen und Aromaten, aufgeschlüsselt nach Kohlenstoffzahl, darf die in der folgenden Tabelle angegebenen Werte nicht überschreiten:

% (m/m)	C4	C5	C6	C7	C8	C9+
Naphtene	0,1	5,0	10,0	10,0	10,0	10,0
Olefine	5,0	20,0	20,0	15,0	10,0	10,0
Aromate	-	-	1,2	35,0	35,0	30,0

Tabelle 2: Gehalt für Naphtene, Olefine und Aromaten

Bicyclische und polycyclische Olefine sind nicht zulässig (max. 0,01 % (m/m)). Der Kraftstoff darf keine Stoffe enthalten, die ohne Zufuhr von Sauerstoff exotherm reagieren können.

G. FIM-SPEZIFIKATIONEN FÜR VOLLSTÄNDIG ENTWICKELTE NACHHALTIGE KRAFTSTOFFE, KATEGORIE 3

In Bearbeitung durch die Technische Arbeitsgruppe 2 für Ökokraftstoffe der FIM.
Wird nach Fertigstellung zu einem späteren Zeitpunkt bekannt gegeben.

H. FIM-SPEZIFIKATIONEN FÜR TEILWEISE ENTWICKELTE NACHHALTIGE KRAFTSTOFFE, KATEGORIE 4

In Bearbeitung durch die Technische Arbeitsgruppe 2 für Ökokraftstoffe der FIM.
Wird nach Fertigstellung zu einem späteren Zeitpunkt bekannt gegeben.

I. FIM-SPEZIFIKATIONEN FÜR GEMISCH AUS UNVERBLEITETEM KRAFTSTOFF UND SCHMIERMITTEL

Das Schmiermittel darf nicht:

1. *die Zusammensetzung der Kraftstoffanteile verändern, wenn es dem Kraftstoff zugesetzt wird,*
2. *Nitroverbindungen, Peroxide oder andere die Motorleistung steigernde Additive enthalten,*
3. *in irgendeiner Weise zu einer Verbesserung der Gesamtleistung beitragen,*
4. *während der Destillation bis 250 °C (Prüfverfahren: simulierte Destillation GC) eine Massenreduktion durch Verdunstung von mehr als 10 % (m/m) aufweisen,*
5. *mehr als 10 % Klopfmittel (Blei, Mangan, Eisen) enthalten (Prüfverfahren: ICP-OES).*

Darüber hinaus gelten für das Gemisch aus bleifreiem(n) Kraftstoff(en) und Schmiermittel die folgenden Spezifikationen:

Die folgenden Eigenschaften müssen innerhalb der folgenden Grenzwerte liegen (für jede Eigenschaft sind die entsprechenden Prüfverfahren für die Messung angegeben):

Eigenschaft	Einheiten	Min.	Max.	Testmethoden	
Dichte bei 15°C[3]	[kg/m3]	690	815	EN ISO 12185	ASTM D4052
ROZ	--		102	EN ISO 5164	ASTM D2699
MOZ	--		90	EN ISO 5163	ASTM D2700

J. OXIDATIONSMITTEL – LUFT

Als Oxidationsmittel darf nur Umgebungsluft mit dem Kraftstoff gemischt werden.

K. KRAFTSTOFFKONTROLLEN

Bitte beachten Sie stets die aktuell geltenden Bestimmungen für die jeweilige Disziplin.

Die FIM / der DMSB kann Kraftstoffkontrollen anordnen, d. h. Kontrollen des bleifreien Kraftstoffs, des Gemischs aus bleifreien Kraftstoffen oder des Gemsichs aus bleifreiem Kraftstoff und Schmiermittel, die von Fahrern/Teams bei Veranstaltungen verwendet werden. Diese Kontrollen umfassen eine erste Probenahme bei der Veranstaltung und weitere Tests.

1. Probenahme und Test

Die Proben werden bei der Veranstaltung entweder während des Parc-Fermé-Aufenthalts oder während der Läufe in der Boxengasse entnommen. Die Proben werden entweder:

a) *(nur im Falle eines einzigen Kraftstofflieferanten) bei der Veranstaltung mit der GC-Testmethode getestet oder*
b) *von einem FIM- / DMSB-Kurier an das von der FIM / dem DMSB benannte Labor zur Untersuchung nach der Veranstaltung geliefert.*

2. Probenahme

Verfahren A:

FIM-/ DMSB-Kraftstoffprobenahme für die Gaschromatographie (GC)-Prüfmethode bei der Veranstaltung (sofern verfügbar, andernfalls gilt Verfahren B).

1. *Der Technische Direktor der FIM (oder der Obmann der Technischen Kommissare der FMNR, wenn kein Technischer Direktor der FIM ernannt wurde) / Der Technische Kommissar des DMSB ist der einzige Offizielle, der für die Durchführung und Überwachung der Probenahme verantwortlich ist.*
2. *Die für die Kraftstoffkontrolle ausgewählten Fahrer/Teams werden angewiesen, mit ihren Fahrzeugen zu dem dafür vorgesehenen Bereich zu fahren.*
3. *Der Technische Direktor der FIM/ der Technische Kommissar des DMSB entnimmt den Kraftstoff aus dem Motorrad unter ausschließlicher Verwendung neuer Probenbehälter und Pipetten/Handpumpen.*
4. *Der Kraftstoff wird mit Hilfe der Pipette/Handpumpe direkt aus dem Kraftstofftank in den Behälter A (für den direkten Einsatz im GC-Gerät vorgesehen) eingefüllt.*

Während der gesamten Dauer dieses Verfahrens muss das Motorrad im dafür vorgesehenen Testbereich verbleiben.

Verfahren B:

FIM-/DMSB-Kraftstoffprobenahme für die Prüfung in einem von der FIM / dem DMSB benannten Labor (sofern Verfahren A nicht anwendbar ist).

1. *Der Technischer Direktor der FIM (oder der Obmann der Technischen Kommissare der FMNR, wenn kein Technischer Direktor der FIM ernannt wurde) / Der Technische Kommissar des DMSB*

ist der einzige Offizielle, der für die Durchführung und Überwachung der Probenahme verantwortlich ist.

2. *Die für die Kraftstoffkontrolle ausgewählten Fahrer/Teams werden angewiesen, mit ihren Fahrzeugen zu dem für diesen Zweck vorgesehenen Bereich zu fahren.*
3. *Der Technischer Direktor der FIM/ der Technischen Kommissar des DMSB entnimmt den Kraftstoff aus dem Motorrad unter ausschließlicher Verwendung neuer Probenbehälter und Pipetten/Handpumpen.*
4. *Der Kraftstoff wird mit Hilfe der Pipette/Handpumpe direkt aus dem Kraftstofftank in drei Behälter mit den Bezeichnungen A, B und C umgefüllt. Die Behälter werden vom Technischer Direktor der FIM/ dem Technischen Kommissar des DMSB verschlossen und versiegelt.*
5. *Der Technische Direktor der FIM/ der Technischen Kommissar des DMSB füllt das komplette Formular zur Deklaration der Kraftstoffproben aus und unterzeichnet es (siehe Formulare). Der Fahrer oder ein Vertreter des Teams unterzeichnet dieses Formular ebenfalls, nachdem er die Richtigkeit aller Angaben überprüft hat.*
6. *Der Technische Direktor der FIM/ der Technischen Kommissar des DMSB bereitet einen geeigneten Versandkarton vor, der die gesammelten Proben A, B und C sowie eine Kopie des jeweiligen unterzeichneten Formulars zur Deklaration der Kraftstoffproben enthält. Der Karton wird dann per Kurier an das von der FIM benannte Labor versandt.*

3. Prüfverfahren

Verfahren A:

FIM-Kraftstoffprüfung mittels Gaschromatographie (GC) während oder bei der Veranstaltung (sofern verfügbar, andernfalls gilt Verfahren B).

1. *Eine oder mehrere zu prüfende Eigenschaften (nach der entsprechenden Prüfmethode gemäß Art. D, E, F, G oder H) werden von der FIM / dem DMSB für jeden ausgewählten Fahrer/jedes ausgewählte Team festgelegt.*
2. *Der Behälter A muss direkt in das GC-Gerät für die GC-Prüfung/Analyse gelegt werden.*
3. *Der Grenzwert für das Ergebnis, um die GC-Prüfung zu bestehen, ist auf 97 % Übereinstimmung festgelegt (im Vergleich zu derselben Kraftstoffcharge, die vom vertraglich vereinbarten einzigen Kraftstofflieferanten für die betreffende Disziplin/Meisterschaft/den Cup bereitgestellt wird).*
4. *Bei einer Übereinstimmung von weniger als 97 % gilt der GC-Test als nicht bestanden (d. h., der getestete Kraftstoff entspricht nicht dem Kraftstoff, der vom vertraglich vereinbarten einzigen Kraftstofflieferanten für die betreffende Disziplin/Meisterschaft/den Cup bereitgestellt wird).*
5. *Das gesamte Verfahren A kann auf Antrag des Teammanagers (des Teams, dessen Kraftstoff getestet wird) ein zweites Mal durchgeführt werden. Der Teammanager kann bei dem gesamten Verfahren anwesend sein.*
6. *Es besteht keine Möglichkeit, Protest einzulegen, es besteht lediglich die Möglichkeit, sofort einen zweiten Test durchzuführen.*
7. *Dieses Ergebnis wird vom Technischer Direktor der FIM / dem Technischen Kommissar des DMSB an die von der FIM / dem DMSB benannten Instanzen/ Offiziellen für die betreffende Disziplin/Meisterschaft/den Cup (z. B. FIM-Gremium der Sportkommissare, FIM-Internationale Jury) gemeldet, die entsprechende Maßnahmen ergreifen werden.*

Verfahren B:

FIM-Kraftstoffprüfung durch ein von der FIM /dem DMSB benanntes Labor (falls Verfahren A nicht verfügbar ist).

1. *Eine oder mehrere zu prüfende Eigenschaften (gemäß der entsprechenden Prüfmethode nach Art. D, E, F, G oder H) werden von der FIM / dem DMSB für jeden ausgewählten Fahrer/jedes ausgewählte Team festgelegt.*
2. *Probe A ist die erste Probe, die vom benannten Labor der FIM / des DMSB geprüft wird.*
3. *Die Probe B kann für eine zweite Analyse verwendet werden, wenn dies von der FIM /dem DMSB verlangt wird. Das für den Fahrer/das Team günstigere Testergebnis der Probe A oder B wird berücksichtigt. Die Kosten für den Versand und die Prüfung der Proben A und B werden von der FIM / dem DMSB getragen.*
4. *Nach Abschluss der Prüfung meldet das von der FIM / dem DMSB beauftragte Labor die Testergebnisse so schnell wie möglich direkt an den zuständigen CTI-Koordinator / den DMSB.*
5. *Bei negativen Fällen (d. h. Übereinstimmung der getesteten Eigenschaft(en) mit der Spezifikation) werden die betroffenen Fahrer/Teams individuell und zeitnah von der FIM / dem DMSB informiert, mit Kopie an den FMN des Fahrers/Teams, den Technischer Direktor der FIM / den Technischen Kommissar des DMSB, die zuständige Instanz (z. B. Sportkommissare, FIM-Internationale Jury), den CTI-Direktor, den Direktor und den/die Koordinator(en) der zuständigen Sportkommission.*
6. *Nur im Falle positiver Ergebnisse nach der Prüfung der Probe A oder B oder A und B (d. h. Nichtkonformität einer oder mehrerer Eigenschaften*) benachrichtigt der zuständige CTI-Koordinator /der DMSB den betroffenen Fahrer/das betroffene Team per E-Mail* (einschließlich der Testergebnisse) und leitet die entsprechenden Informationen 24 Stunden später an den FMN des Fahrers/Teams, den Technischen Direktor der FIM/den Technischen Kommissar des DMSB, die zuständige Instanz (z. B. Sportkommissare, FIM-Internationale Jury), den CTI-Direktor, den Direktor und den/die Koordinator(en) der zuständigen Sportkommission weiter.*

** Hinweis: Die Nichtkonformität einer einzigen Eigenschaft (mit Ausnahme des Erscheinungsbildes) reicht aus, um die Nichtkonformität des Kraftstoffs oder des Gemisches festzustellen.*

7. *Wenn der Fahrer/das Team ein Gegengutachten beantragen möchte, muss er/es den zuständigen CTI-Koordinator / dem DMSB innerhalb von 72 Stunden nach Erhalt der Benachrichtigung durch die FIM über die Testergebnisse an den Fahrer/das Team per E-Mail* entsprechend benachrichtigen.*
   - *Wird ein Gegengutachten beantragt, ist die für das Gegengutachten bestimmte Probe die Probe C, und die Untersuchung muss die gleichen Eigenschaften überprüfen, die zuvor bei den Proben A/B überprüft wurden. Der Fahrer/das Team kann beantragen, dass die Probe C in einem der verfügbaren, von der FIM / dem DMSB benannten Labors untersucht wird. Die Kosten für den Versand und die Untersuchung der Probe C trägt der betreffende Fahrer/das betreffende Team.*

   Nach Bekanntgabe der Ergebnisse der Probe C benachrichtigt der zuständige CTI-Koordinator / der DMSB den betroffenen Fahrer/das betroffene Team per E-Mail (einschließlich der Testergebnisse) und leitet die relevanten Informationen an den FMN des Fahrers/Teams, den Technischer Direktor der FIM/den Technischen Kommissar des DMSB, die zuständige Instanz (z. B. Sportkommissare, Internationale Jury der FIM), den Direktor der CTI, den Direktor und den/die Koordinator(en) der zuständigen Sportkommission weiter.*
   - *Wird innerhalb der Frist kein Gegengutachten beantragt, leitet der zuständige CTI-Koordinator / der DMSB die relevanten Informationen per E-Mail* an den FMN des Fahrers/Teams, den Technischer Direktor der FIM/den Technischen Kommissar des DMSB, die zuständige Instanz (z. B. Sportkommissare, FIM-Internationale Jury), den CTI-Direktor, den Direktor und den/die Koordinator(en) der zuständigen Sportkommission weiter.*
8. *Die zuständige Instanz der betreffenden Veranstaltung (z. B. Sportkommissare, FIM-Internationale Jury) trifft auf Grundlage der erhaltenen Informationen eine Entscheidung. Der Koordinator der zuständigen Sportkommission benachrichtigt den betroffenen Fahrer/das betroffene Team per E-Mail* über die Entscheidung.*

Die Nichtübereinstimmung von:

- *der A-Probe (in Fällen, in denen keine B-Probe verwendet wurde) oder*
- *der B-Probe (in Fällen, in denen das Ergebnis der A-Probe nicht eindeutig war) oder*
- *der A- und B-Proben oder*
- *der A-, B- und C-Proben (in Fällen, in denen die B-Probe verwendet und ein Gegengutachten angefordert wurde) oder*
- *der A- und C-Proben (in Fällen, in denen keine B-Probe verwendet wurde und ein Gegengutachten angefordert wurde)*

führt automatisch zur Disqualifikation des Fahrers/Teams von der gesamten Veranstaltung.

- *Bei Konformität der C-Probe erfolgt keine Disqualifikation.*
- *Darüber hinaus können in jedem Fall weitere Strafen verhängt werden.*

9. *Der Fahrer/das Team hat das Recht, gegen die Entscheidung der zuständigen Instanz der betreffenden Veranstaltung (z. B. FIM-Gremium der Sportkommissare, FIM-Internationale Jury) gemäß dem für die jeweilige Disziplin geltenden FIM-Disziplinar- und Schiedsgerichtsordnung Berufung einzulegen.*

** Der Erhalt einer Zustellungsbenachrichtigung gilt als Nachweis für die Zustellung*

L. FORMULAR ZUR DEKLARATION VON KRAFTSTOFFPROBEN

FIM-Bereich: siehe fim-moto.com

DMSB-Bereich: entfällt

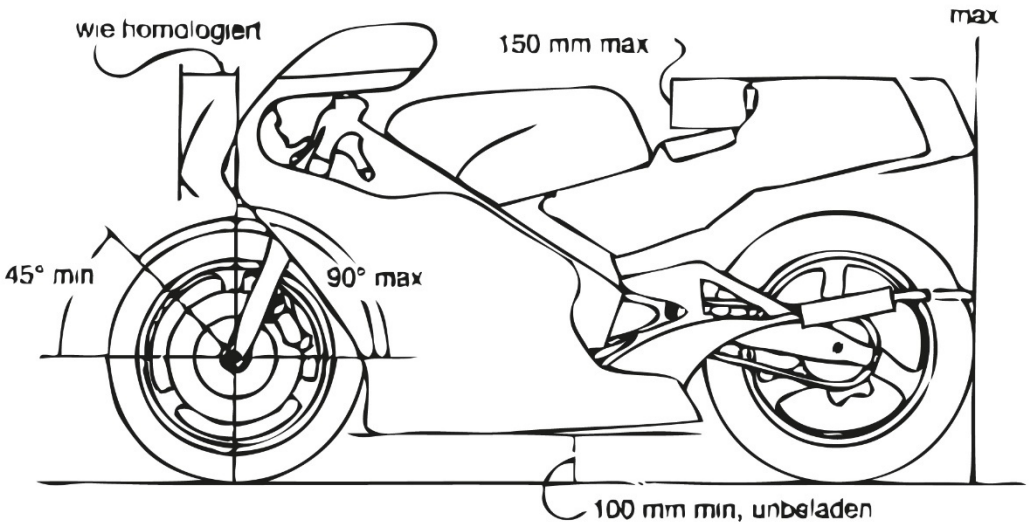
M. LISTE DER VON DER FIM ZUGELASSENEN KRAFTSTOFFE

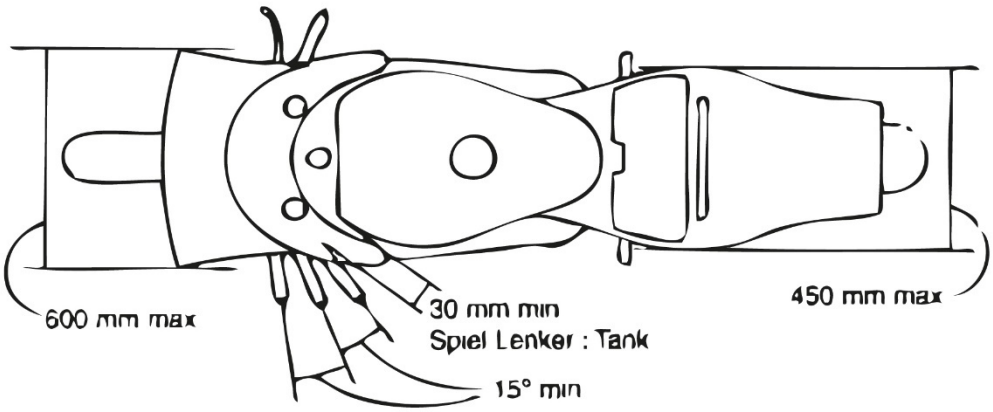
Die aktuelle Liste der von der FIM zugelassenen Kraftstoffe finden Sie unter folgendem Link:

https://www.fim-moto.com/en/documents?tx_solr%5Bq%5D=certified+fuels

Abbildungen zu den Technischen Bestimmungen

Abbildung A - Motorrad für Straßenrennen





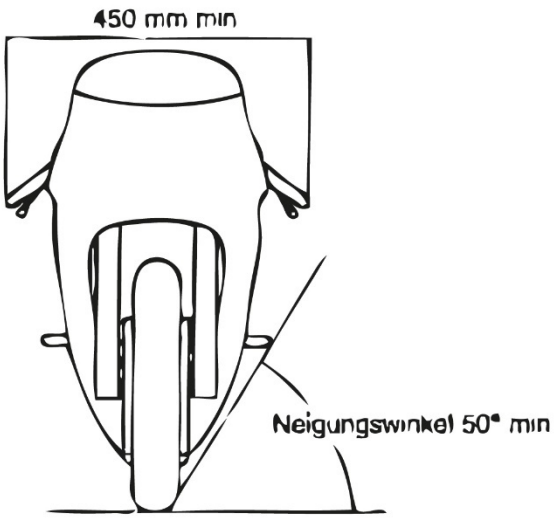


Abbildung B1 / F1 – Gespann für Straßenrennen

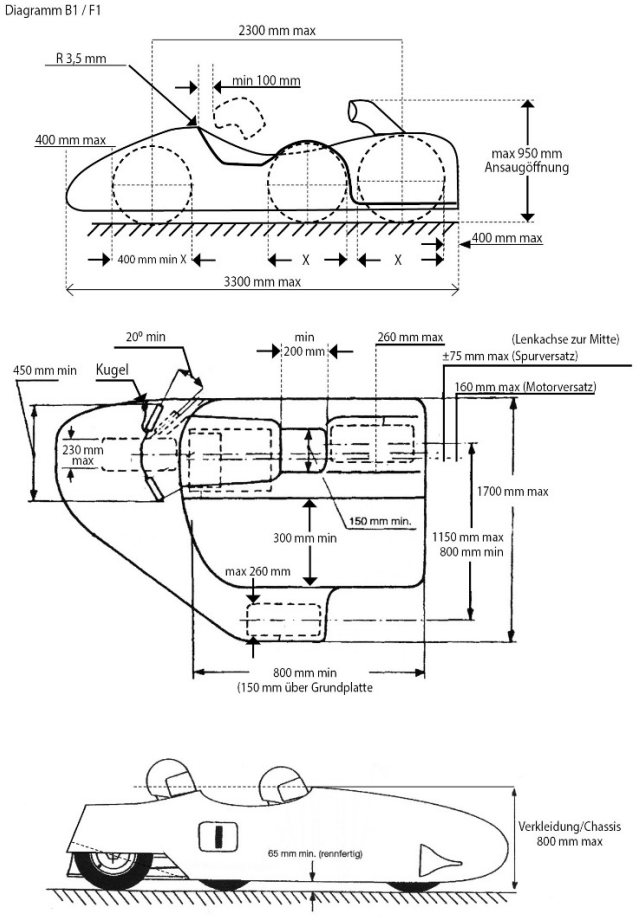


Abbildung B2 / F2 – Gespann für Straßenrennen

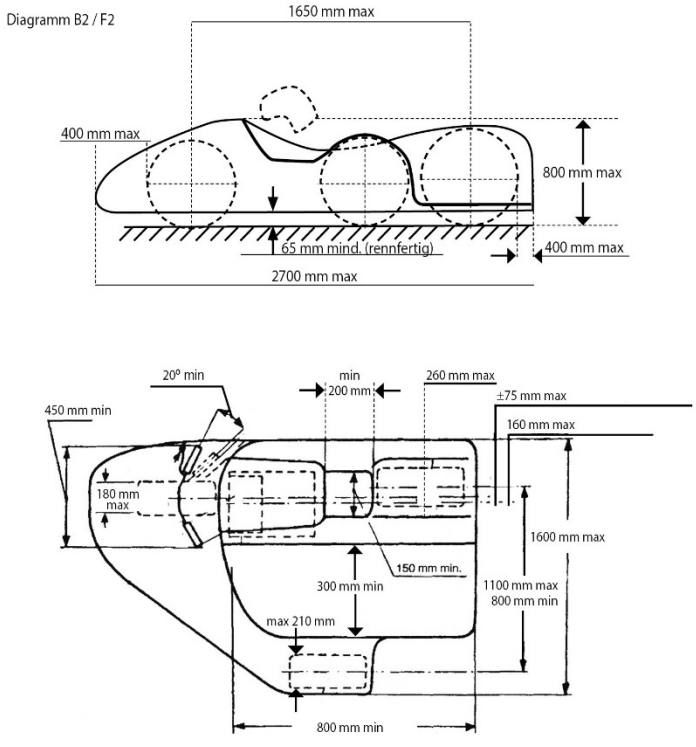
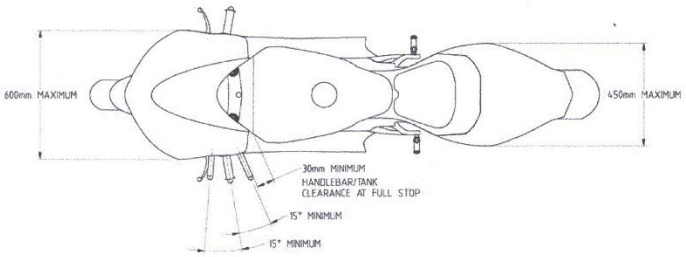
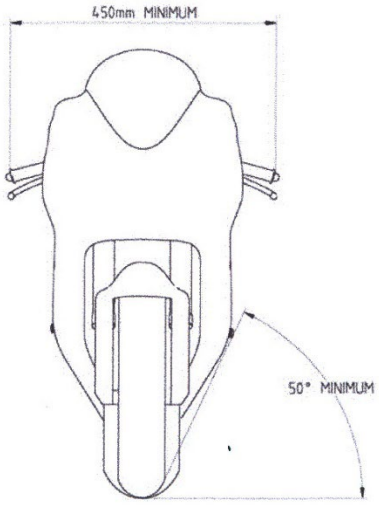
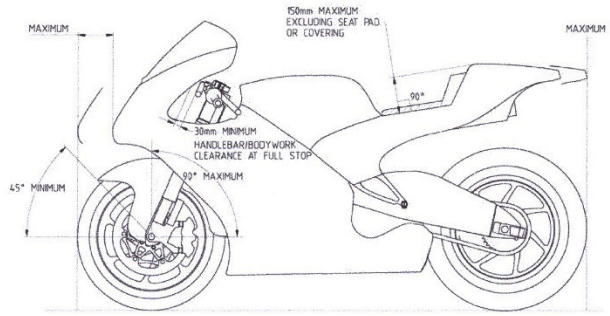


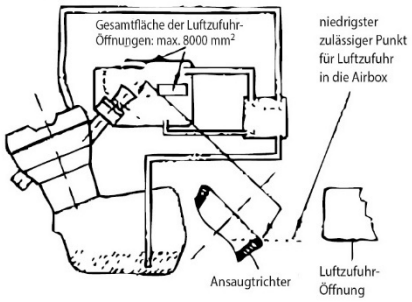
Abbildung C – Sportproduktionsmotorrad







Geschlossenes Motorenlüftungssystem für alle 4-Taktmotorräder



F1/F2 Gespanne Alternativ zu Abb. C

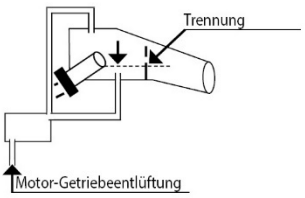


Abbildung C1 – Sportproduktionsmotorrad Verkleidung

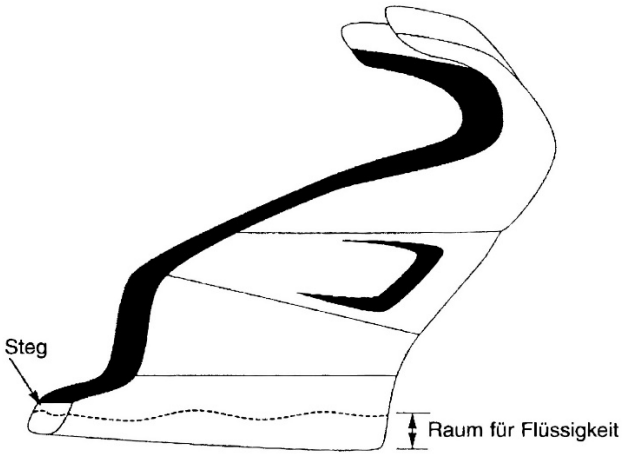


Abbildung D – Trial-Motorrad

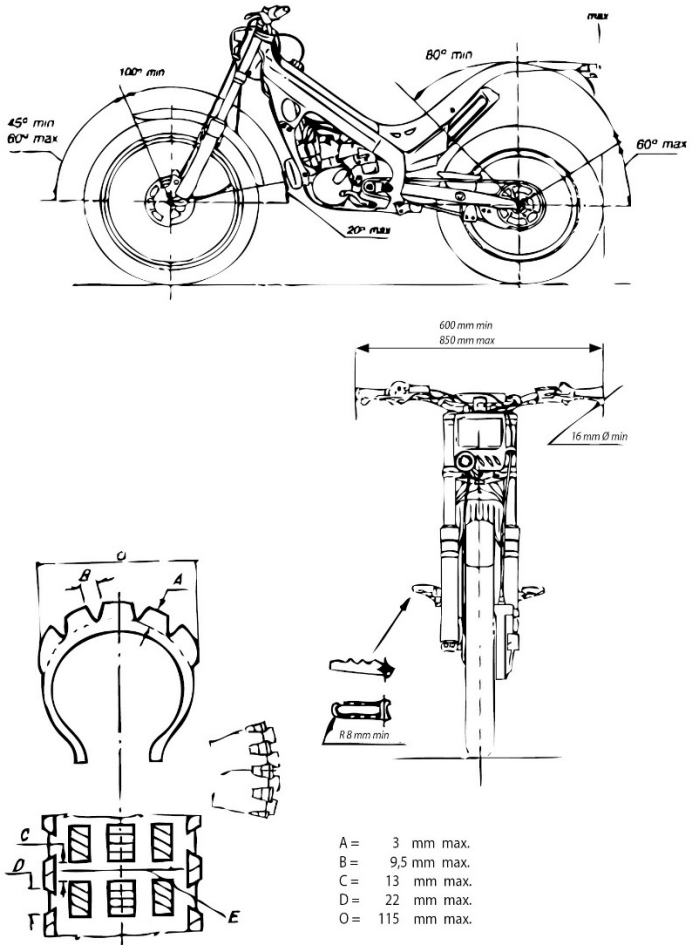


Abbildung E – Motocross-Motorrad

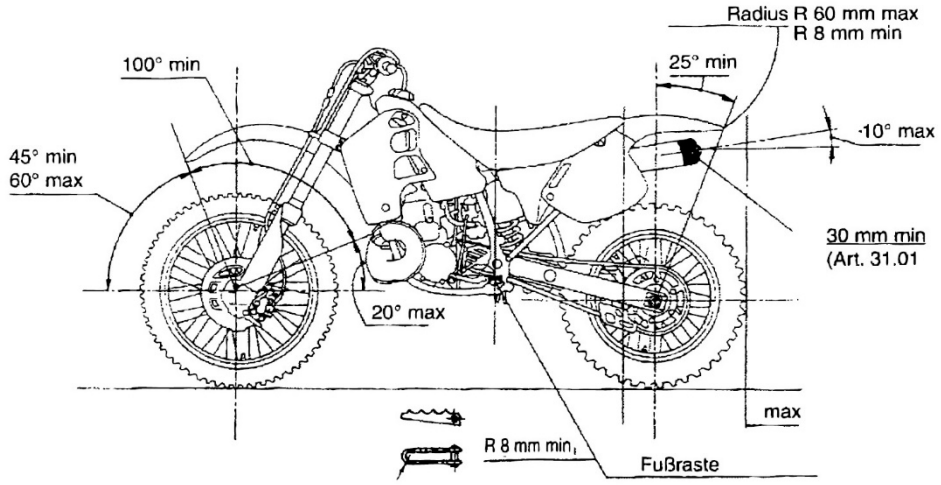
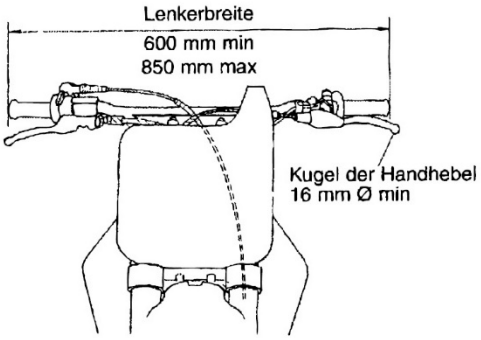


Abbildung E – Motocross-Motorrad



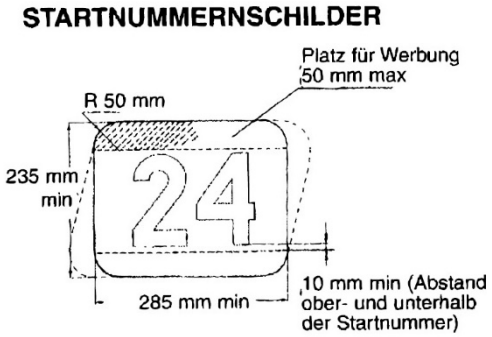


Abbildung F – Motocross-Gespann

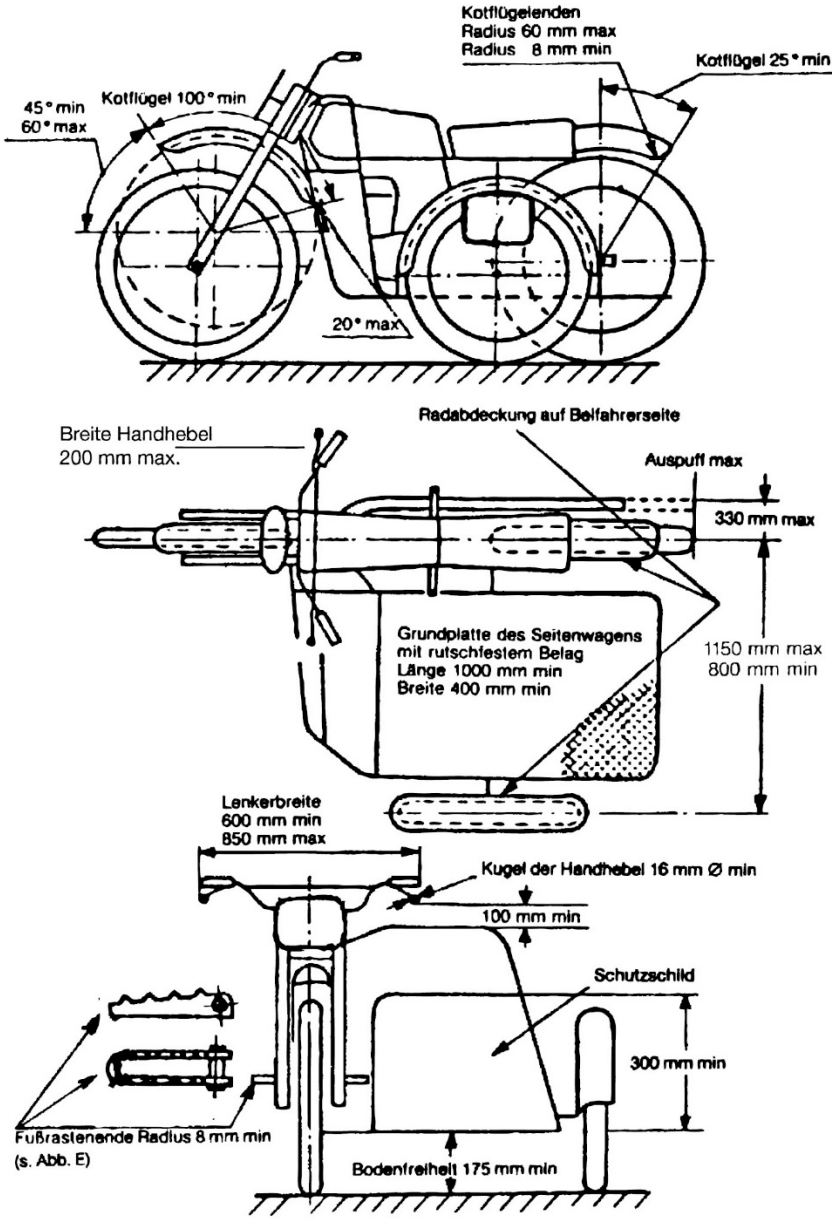


Abbildung G – Speedway-Motorrad

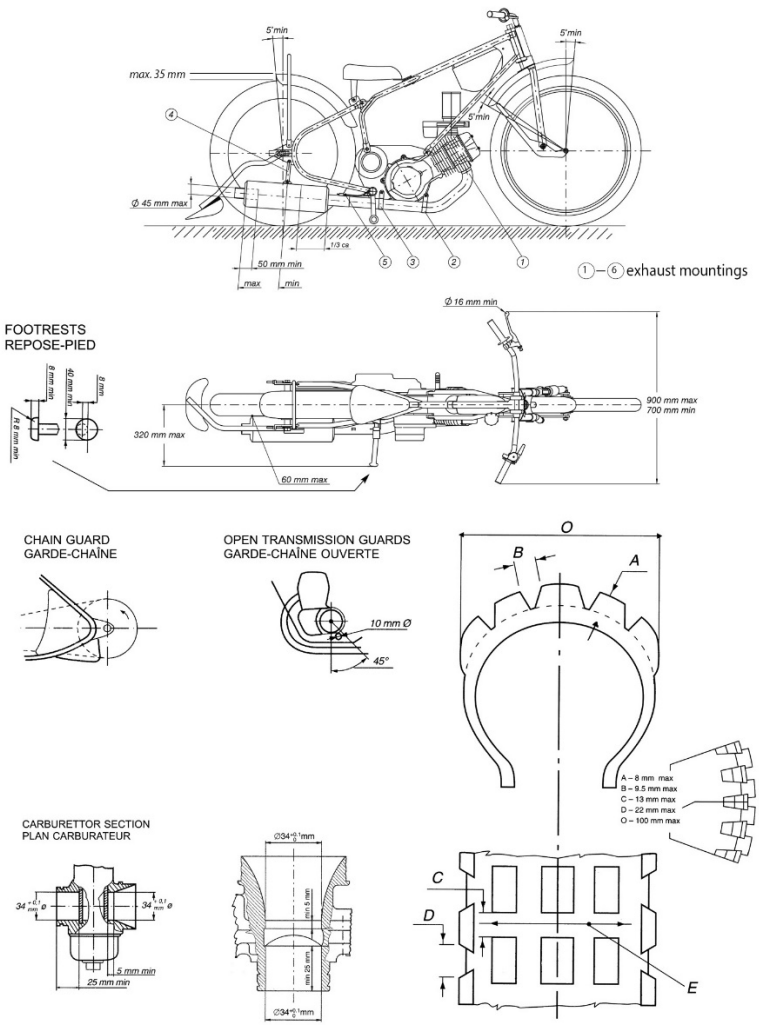


Abbildung G2 – Deflektor

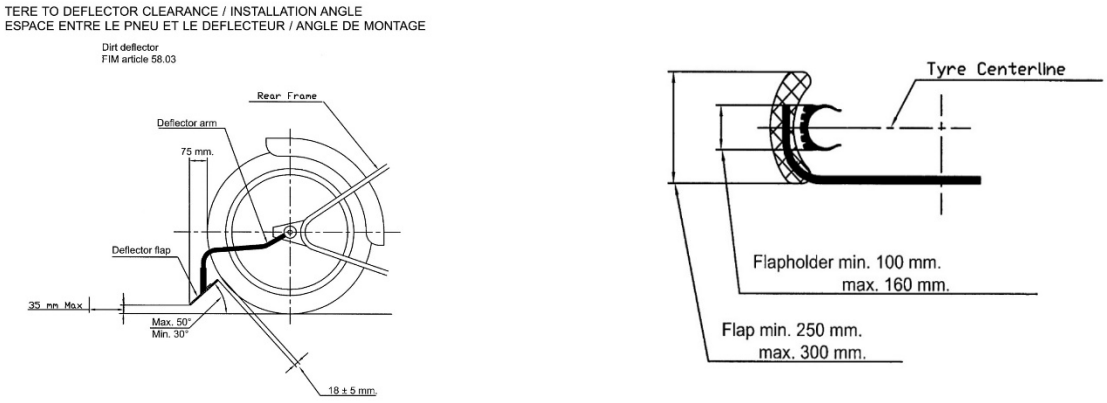


Abbildung H – Ice Racing-Motorrad

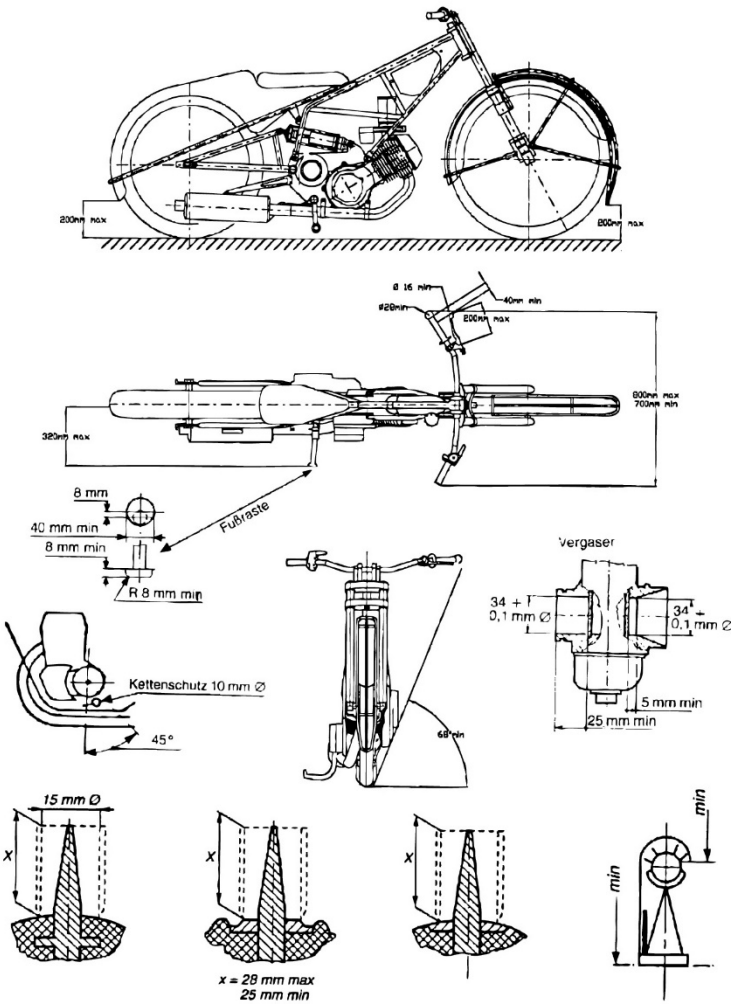


Abbildung I – Motoball-Motorrad

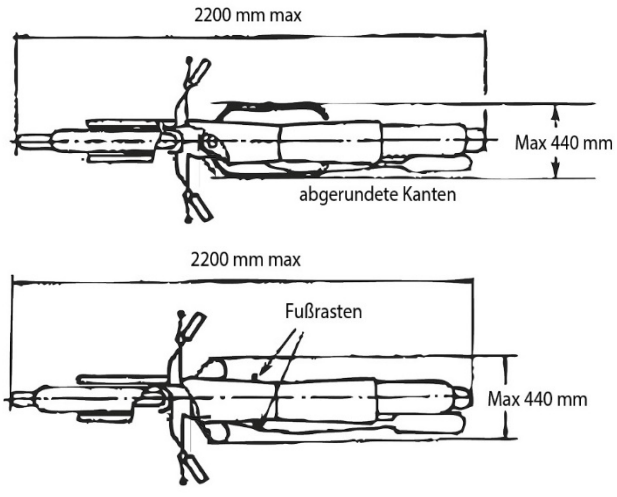
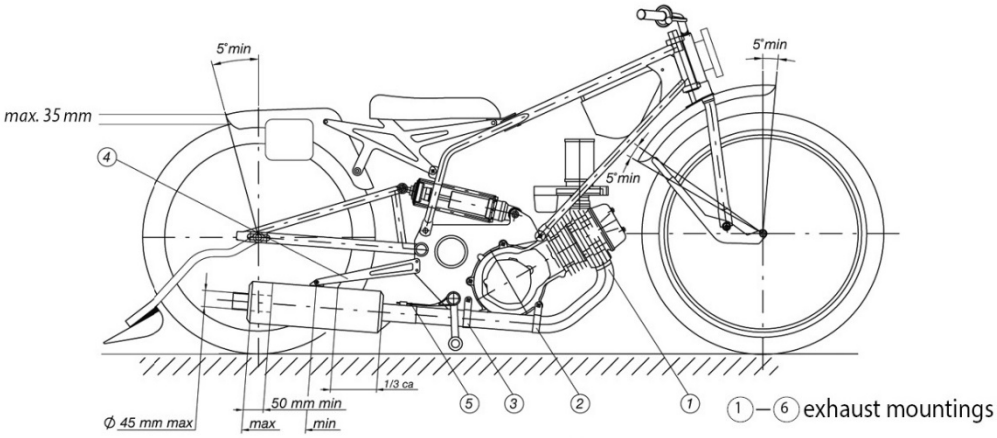
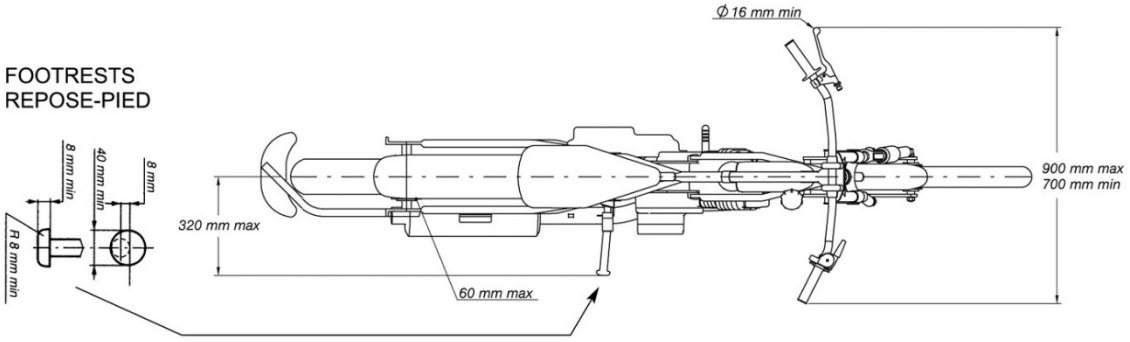
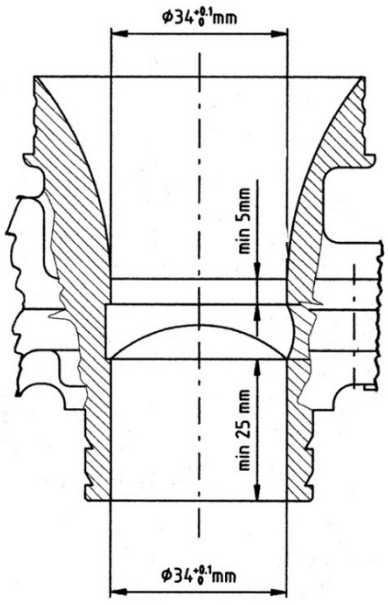


Abbildung K – Langbahn-Motorrad

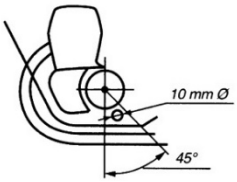




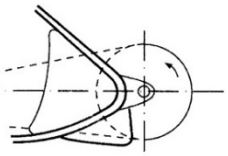
CARBURETTOR SECTION
PLAN CARBURATEUR



OPEN TRANSMISSION GUARDS
GARDE-CHAÎNE OUVERTE



CHAIN GUARD
GARDE-CHAÎNE



CARBURETTOR SECTION
PLAN CARBURATEUR

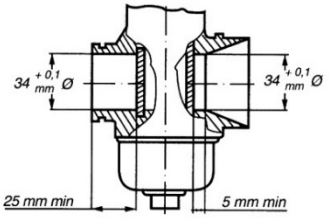


Abbildung L – Gespann für Bahnrennen

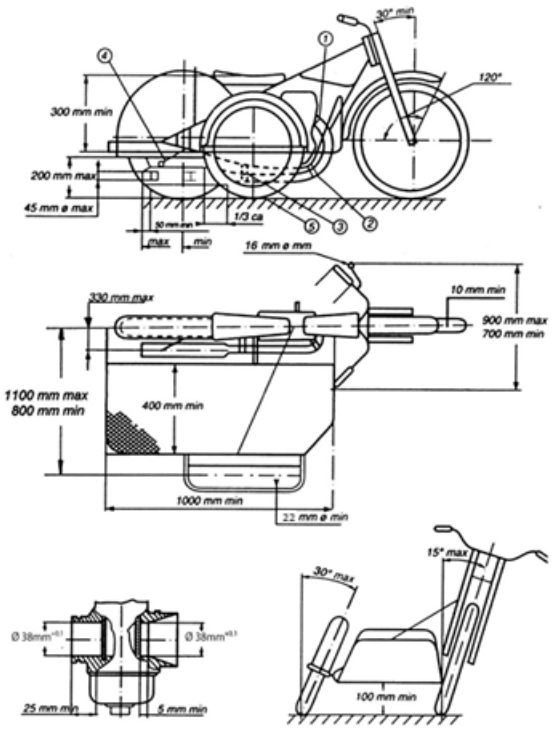


Abbildung M – Schneemobil

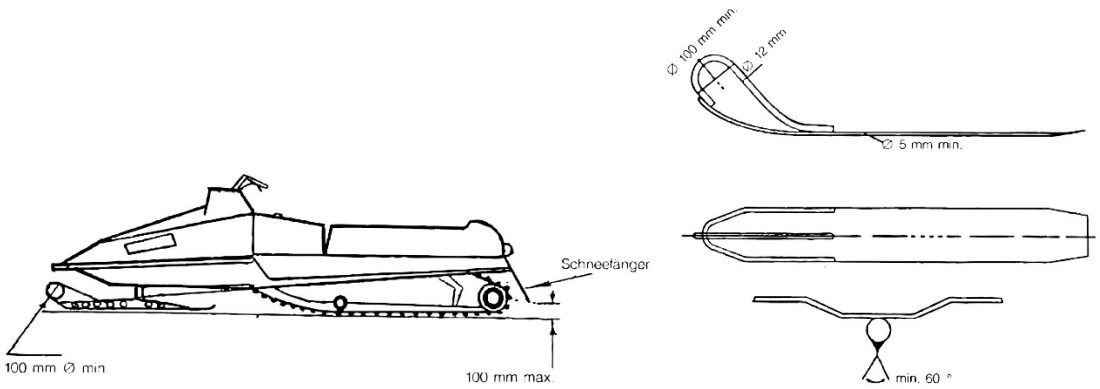


Abbildung N – Enduro-Gespann

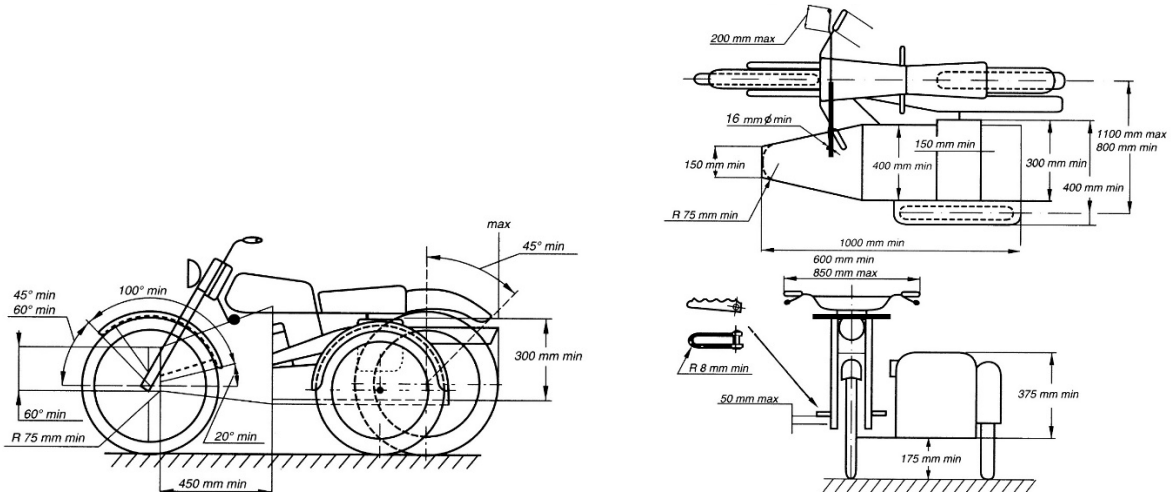
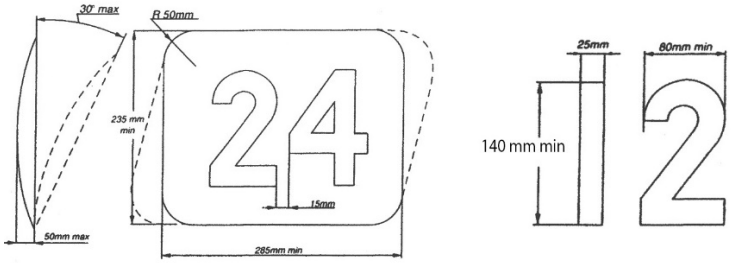


Abbildung O – Startnummernschilder



Zugelassene Startnummerntypen

Futura Heavy
0123456789

Futura Heavy Italicy
0123456789

Univers Bold
0123456789

Univers Bold Italic
0123456789

Oliver Med.
0123456789

Oliver Med. Italic
0123456789

Franklin Gothic
0123456789

Franklin Gothic Italic
0123456789

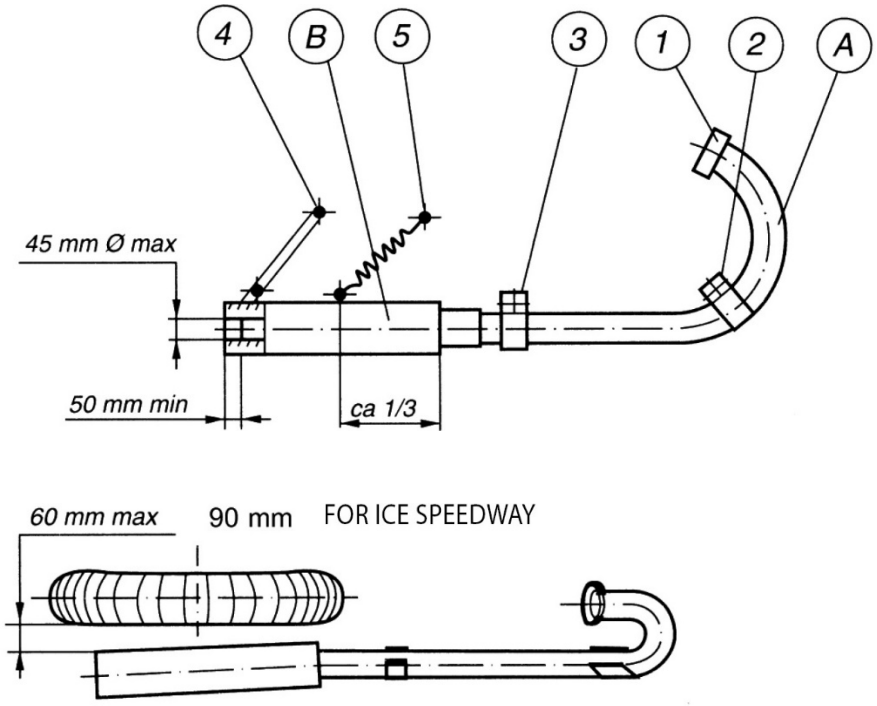
Zugelassen bei der IDM sind:

Futura Heavy
0123456789

Verdana
0123456789

Verdana fett
0123456789

Abbildung P – Auspuffanlage für Bahn-Motorräder



A = Exhaust Pipe

B = Silencer

①–⑥ exhaust mountings

Abbildung Q Bahnsport – Achs- und Radaufhängung bei Bahn-Gespannen

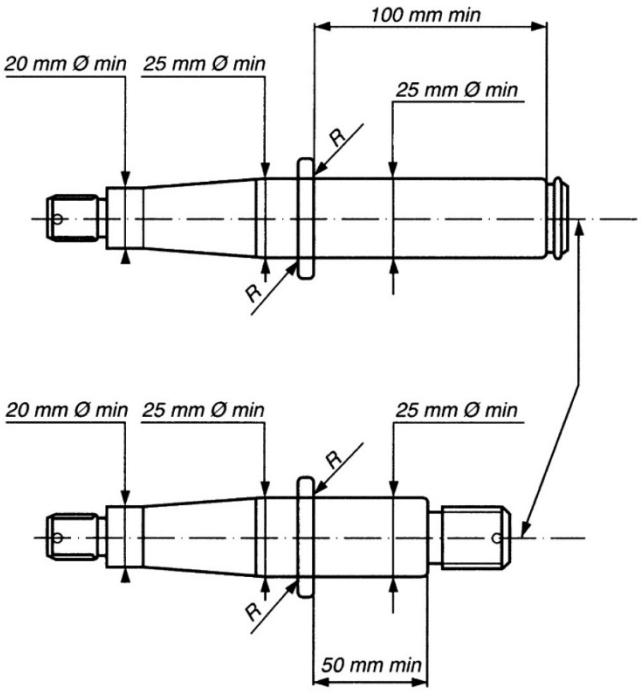


Abbildung R – Achs- und Radaufhängung bei Bahn-Gespannen

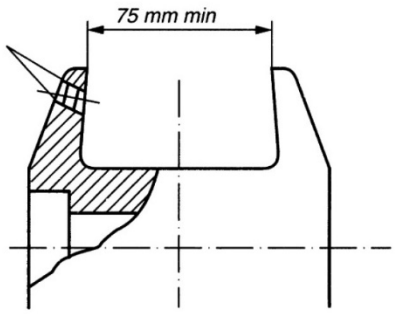
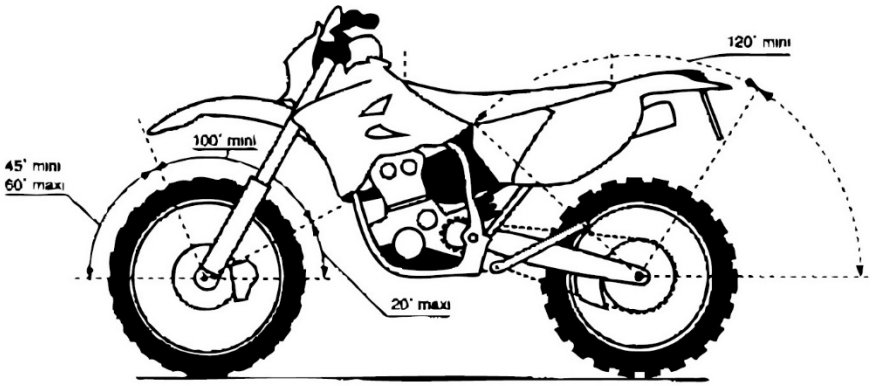
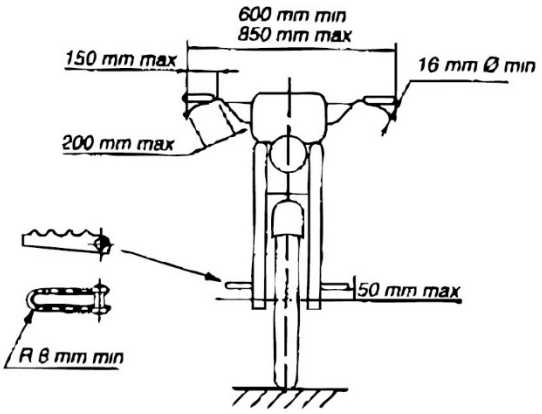
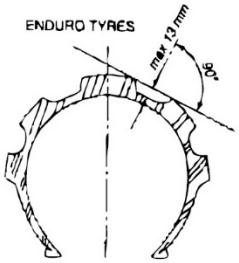
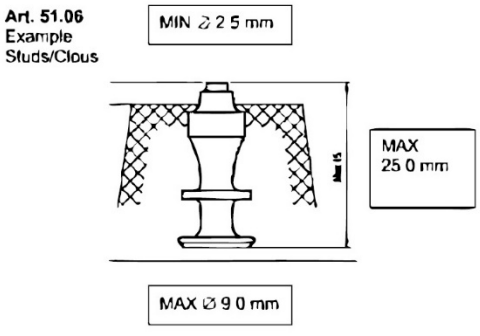


Abbildung S – Enduro-Motorrad, Enduro-Reifen (hinten) und Spikes









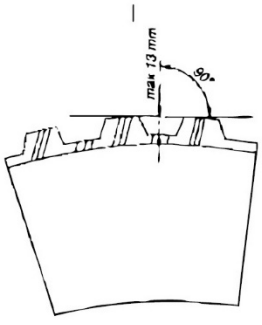
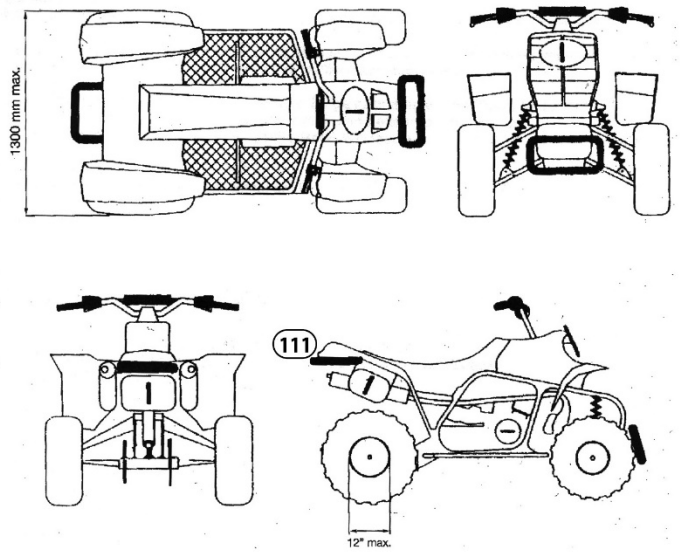


Abbildung Q Quads – Quad



Abdeckung Kettenrad und Bremse (Abb. Q 1 und 2 ist im DMSB-Bereich nicht vorgeschrieben)

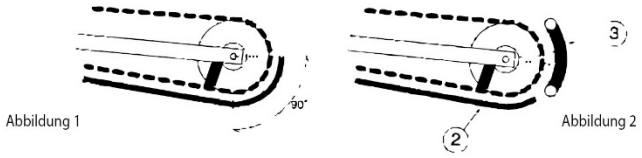


Abbildung 1 Abbildung 2

Abbildung U – Überprüfung des Schutzhelm-Sitzes



Zehn Regeln zur Ermittlung der richtigen Passform eines Schutzhelmes

1. Durch Messen des Kopfumfanges die richtige Größe ermitteln.
2. Überprüfen, ob sich der Helm nicht seitwärts bewegen lässt.
3. Den Kinnriemen fest anziehen bzw. Verschluss-System korrekt schließen.
4. Mit nach vorne gebeugtem Kopf versuchen, den Helm nach oben und vorne über den Hinterkopf zu ziehen, um sicherzustellen, dass der Helm auf diese Art und Weise nicht abgenommen werden kann.
5. Überprüfen, ob man ohne Schwierigkeiten über die Schulter blicken kann.
6. Darauf achten, dass die Atmung im Helm nicht erschwert wird; Mund und Nase niemals bedecken.
7. Niemals einen Schal oder ein Halstuch um den Hals binden, wenn dadurch keine Luft mehr in den Helm hineingelangen kann. Niemals ein Halstuch unter dem Kinnriemen tragen.
8. Überprüfen, ob das Visier mit einer Hand geöffnet werden kann, wenn man Handschuhe trägt.
9. Davon überzeugen, dass der hintere Teil des Helmes so konstruiert ist, dass das Genick geschützt wird.
10. Immer den besten Helm kaufen, den man sich leisten kann.

Tabelle 1

Reifen und Felgengrößen im Straßenrennsport und Bahnsport

Maximale Motorkapazität in ccm	Räder	Reifenbreite **)		Max. Durchmesser der Felge (in Zoll)	Mindest-Durchmesser des Reifens	Mindestbreite der Felge		Geschwindigkeit	Mindest-Profiltiefe (mm)	Abstand der Reifen-Oberfläche zu den festmontierten Teilen des Motorrades		Max. Vergrößerung des Reifenradius
		Minimum (mm)	Maximum (mm)			Minimum (mm)	Markierg. der Felge (mm)	Geschwindigkeitskategorie km/h		radial	axial	
50/80	vorne	50				38	1,50	über 210 V	1,5	15	5	10
	hinten	50										10
125	vorne	50				38	1,50	über 210 V	2,5	15	5	15
	hinten	50										15
250	vorne	63				38	1,50	über 210 V	2,5	20	5	15
	hinten	70				40,5	1,60					15
350	vorne	70				40,5	1,60	über 210 V	2,5	20	5	15
	hinten	83				47	1,85					15
500	vorne	75				47	1,85	über 210 V	2,5	25	5	20
	hinten	100				55	2,15					20
750/1000	vorne	83				55	2,15	über 210 V	2,5	25	5	20
	hinten	110				55	2,15					20
Seitenwagen Straßenrennen	vorne		215		400	-	-	über 210 V	2,5	15	5	10
	hinten		254									
Speedway	vorne		80	19"						15	5	10
	hinten		100									
Langbahn	vorne		-	-						15	5	10
	hinten		100	22"								
Eisrennen	vorne		100	23"								
	hinten		100	21"								
Bahn-Gespanne	vorne		80	18" min								
	hinten		100	18" min								
				22" min								
	Swg-Rad		-	16" max								

Solo-Straßenrennen

**) Bei Straßen-Gespannen beziehen sich die für die Reifenbreite angegebenen Werte auf die Breite der Lauffläche. Bei allen anderen Motorrädern beziehen sie sich auf die Gesamtbreite

Nationalfarben für Schutzhelme

Nachstehende Nationalfarben sind genehmigt:

Andorra	FMA	weiß mit blauen, gelben und roten Querstreifen
Argentinien	CAMOD	weiß mit blauen Querstreifen
Australien	MA	Grüne und gelbe Seiten, rot, weiß und blau Darstellung der australischen Flagge über der Oberseite
Belgien	FMB	gelb
Brasilien	CBM	gelb und grün
Bulgarien	BMF	grün und rot
Chile	FMC	Rot mit blauen und weißen Bändern und weiß Sterne
China	CMSA	rot und gelb
Dänemark	DMU	rot und weiß
Deutschland	DMSB	weiß mit schwarzem Rand
Finnland	SML	weiß mit blauem Kreuz
Frankreich	FFM	blau
Griechenland	AMOTOE	weiß mit blauem Rand
Großbritannien	ACU	grün
Irland	MCUI	grün und orange
Italien	FMI	rot mit 1 grünen und 1 weißen Querstreifen
Japan	MFJ	weiß mit rotem Punkt oben
Kanada	CMA	weiß mit 3 roten Ahornblättern (seitlich und vorne)
Kenia	KMSF	schwarz, rot, grün, mit weißen Streifen und dem Landesnamen Kenia auf beiden Seiten
Luxemburg	MUL	purpurrot
Mexiko	FMM	weiß mit grün-rotem Rand
Monaco	MCM	blau und weiß
Neuseeland	MNZ	weiß mit schwarzem Kiwi vorne
Niederlande	KNMV	orange
Norwegen	NMF	rot und blau
Österreich	ÖAMTC	hellrot mit 60 mm breitem schwarzem Streifen; vorne das ÖAMTC-Emblem in einem weißen Feld
Peru	FPEM	rot mit 75 mm breiten weißen Streifen und blau-gelbkariertem Rand
Polen	PZM	weiß mit rotem Streifen
Portugal	FNM	weiß
Rumänien	FRM	schwarz mit vertikalem blauem, gelbem und rotem Streifen mit Nationalemblem
Russland	MFR	weiß mit rotem Rand und einem vertikalen roten Streifen mit Stern
San Marino	FSM	weiß mit dem Nationalemblem von San Marino
Schweiz	FMS	rot mit weißem Kreuz
Schweden	SVEMO	blau und gelb
Slowakei	SMF	blau, rot und weiß
Spanien	RFME	gelb und rot
Südafrika	MSA	schwarz, grün, blau und rot mit gelb-weißen Streifen
Tschech. Republik	ACCR	blau mit rot, weißer und blauer Rand
Ungarn	MAMS	rot und grün
Uruguay	FUM	hellblau
USA	AMA	blau mit 2 weißen Streifen

Darüber hinaus darf der amtierende FIM-Team-Weltmeister die Regenbogenfarben auf dem Helm tragen.

DMSB-Schutzhelmbestimmungen

Stand: 18.11.2025 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Vorbemerkungen
Unter Beachtung der Schutzhelmbestimmungen der Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM) und der damit für die ihr angeschlossenen nationalen Organisationen verbundenen Auflagen hat der DMSB als die in Deutschland verantwortliche nationale Mitgliedsorganisation der FIM und der FIM Europe nachstehende Schutzhelm-Bestimmungen verabschiedet.

1. Zugelassene Schutzhelme

Bei den Motorradsport-Veranstaltungen im In- und Ausland dürfen von den DMSB-Lizenznehmern nur Schutzhelme eingesetzt werden, die den nachstehenden Bestimmungen entsprechen:

1.1

Für den Einsatz im Motorradsport sind Schutzhelme zugelassen, die einer der folgenden Prüfnormen entsprechen. Dabei sind ggfls. Einschränkungen in den technischen Bestimmungen der einzelnen Disziplinen zu beachten.

FIM	**FRHPhe-01 oder FRHPhe-02**
Europa:	**ECE 22-05 „P“, „NP“, „J“ oder ECE 22-06 “P”, “NP”, “J”**
Japan:	**JIS T 8133:2015**
USA:	**SNELL M2015 oder SNELL M2020D oder SNELL M2020R oder SNELL M2025R oder SNELL M2025D**

Der DMSB behält sich vor, Schutzhelme aus besonderem Grund (z. B. technische Mängel) für den Motorradsport nicht zuzulassen bzw. zu verbieten.
Veranstaltungs-Lizenznehmern sind mit der Nennungsbestätigung die entsprechenden Artikel zuzusenden bzw. bei der Dokumentenabnahme zu übergeben.

1.2

Sollte der DMSB feststellen, dass ein Schutzhelm-Modell nicht den Bestimmungen entspricht, ist eine Zulassung nicht möglich.

2. Überprüfung durch die Technischen Kommissare des DMSB

Die Technischen Kommissare des DMSB sind angewiesen, die Schutzhelme der Teilnehmer im Rahmen der Technischen Abnahme und im Verlauf der Veranstaltung auf Ihre Zulässigkeit zu überprüfen.

2.1

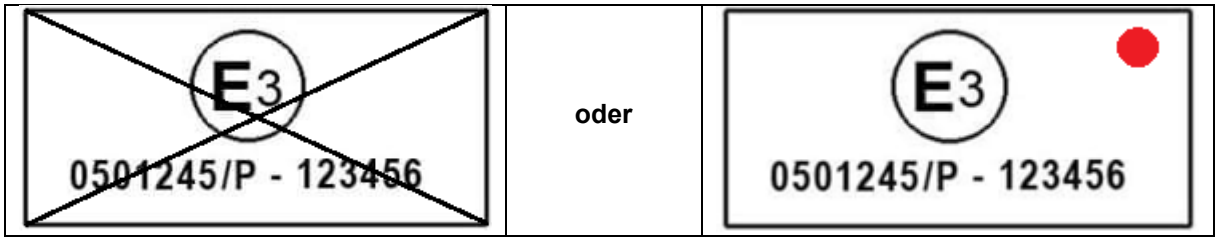
Von DMSB-Lizenznehmern dürfen nur Schutzhelme benutzt werden, die nachweisbar die in diesen Bestimmungen unter Ziff. 1.1 getroffenen Festlegungen erfüllen.

2.2

Unabhängig von der Erfüllung der vorstehenden Grundbedingungen sind nur unversehrte und technisch unveränderte Schutzhelme zulässig. Die Reparatur von Beschädigungen der Außenschale (z. B. durch Ausspachteln und Überlackieren) ist aus Sicherheitsgründen streng verboten und kann zum Verlust des Sportunfall-Versicherungsschutzes führen. Weitere sportrechtliche Schritte behält sich der DMSB vor.

2.3

Die Technischen Kommissare sind berechtigt, jeden zur Abnahme vorgelegten Schutzhelm, der sichtbare Veränderungen bzw. Beschädigungen aufweist oder nicht gem. Ziff. 1.1 zugelassen ist, für die Dauer der Veranstaltung einzuziehen. Eine evtl. vorhandene Veranstaltungsmarkierung ist in einem solchen Fall durch den Technischen Kommissar zu entfernen. Weiterhin werden bei den Helmen, die einen Schaden aufweisen, der auf eine Beschädigung der Außenschale hinweist, die Label mittels Farbstiftes wie folgt markiert. Dabei ist darauf zu achten, dass die Label nicht beschädigt werden und die Genehmigungsnummern weiterhin lesbar bleiben.



2.4

Nur unversehrtes Helm-Zubehör ist zulässig (unverkratzte Visiere, unbeschädigte Schirme, Kinnriemen usw.)
Bei festgestellten Mängeln ergeben sich für die Technischen Kommissare ebenfalls die unter Ziffer 2.3 aufgeführten Verpflichtungen.

2.5

Fester Sitz und gute Passform des Schutzhelms auf dem Kopf des Fahrers können ebenfalls im Rahmen der Möglichkeiten von den Technischen Kommissaren geprüft werden.

2.6

Bei der Techn. Abnahme werden die vorgelegten und von den Technischen Kommissaren freigegebenen Schutzhelme entsprechend gekennzeichnet (Veranstaltungsmarkierung). Die Fahrer sind selbst dafür verantwortlich, dass diese Veranstaltungsmarkierung vorhanden ist.

2.7

Das Anbringen von Helmkameras oder anderes Zubehör am Helm ist nicht gestattet.

Abbildungen:
Internationale Genehmigungszeichen für Schutzhelme **(Muster!)**

FIM FRHPhe-01



Eine Liste FIM-homologierter Helme ist unter www.frhp.org verfügbar.

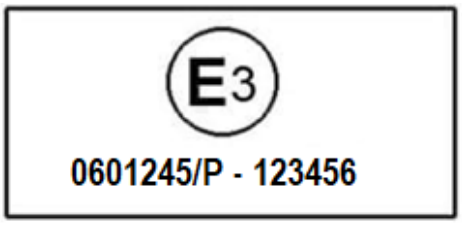
FIM FRHPhe-02



Eine Liste FIM-homologierter Helme ist unter www.frhp.org verfügbar.

ECE (Europa)





E3 In welchem Land der Helm geprüft wurde. (hier E_3 = Italien)

0501245/P: Unter welcher Genehmigungsnummer der Helm die ECE-Genehmigung erhalten hat
- P: Helm hat eine schützende untere Gesichtsabdeckung (Integralhelm)
- NP: Helm hat eine nicht-schützende untere Gesichtsabdeckung
- J: Helm hat keine untere Gesichtsabdeckung

(hier P = Helm hat eine schützende untere Gesichtsabdeckung / Integralhelm)

05: Nach welcher Änderung der ECE-Regelung Nr.22 der Helm geprüft wurde
(hier Änderung 05 = ECE 22-05)

123456: Seriennummer des Herstellers

JIS T 8133:2015 (Japan)



SNELL M2015 (USA)



Das Label kann sich an der Innen- oder der Außenseite des Helms befinden.

SNELL M2020R (USA)



Das Label kann sich an der Innen- oder der Außenseite des Helms befinden.

SNELL M2020D (USA)



Das Label kann sich an der Innen- oder der Außenseite des Helms befinden.

SNELL M2025R (USA



SNELL M2025D (USA)



FIM-Modell-Homologationen für die Sport-Produktionsklassen 2026 (Superbike, Superstock, Superstock 1100, Supersport 600, Superstock 600 und Supersport 300)

Stand: 13.11.2025

Die FIM-Modell-Homologationen für Superbike, Superstock, Superstock 1100, Supersport 600, Superstock 600 und Supersport 300 werden im Internet unter www.dmsb.de veröffentlicht.

Für Rückfragen zu diesem Bereich stehen folgende Ansprechpartner zur Verfügung:

Technik Motorradsport, Kai Zimmermann, E-Mail: kzimmermann@dmsb.de, Tel.: +49 69 633007 72

Liste der homologierten und geprüften Teile für Bahnsport

Stand: 29.09.2025

1. Reifen (Artikel 01.47 / 01.86)

Marke	Produktname	Abmessungen	FIM-Code	gültig ab	Bild
Dunlop	366 (nicht mehr in Produktion)	3.75-19	CT.SW.97.17	04.04.1997	
Mitas	SW-16A (nicht mehr in Produktion)	3.75-19	CT.SW.97.18	04.04.1997	
Mitas	SW-07 TT	3.75-19 61P	CT.SW.00.19	05.04.2000	
Mitas	SW-09 (nicht mehr in Produktion)	3.75-19	CTI.SW.06.320	01.01.2007	
Golden Tyre	GT101	3.75-19/61P TT	FIM/GT 20912	01.01.2010	
Atlas		3.75-19 61P LRA	FIM/AT-374212	01.01.2013	
Deli Tire / Swallow	Speedway Rear SB-136 Tube Type	3.75-19 61P	FIM/Deli 210J16	02.02.2016	

JTR	Speedway Rear SW-01	3.75-19 61P	FIM/JTR SW 30217	06.02.2017	
Anlas	Speedway SW 002	3.75-19 61P	FIM/ANSW 02020	09.10.2020	
Anlas	Speedway SW 003	3.75-19 61P	FIM/ANSW 03020	09.10.2020	
Deli Tire / Swallow	Speedway Rear SB-165 Tubeless	3.75-19 61P	FIM/Deli SB-165-2023	10.01.2023	

2. Schalldämpfer (Artikel 01.31)

Hersteller	**Kennzeichnung**	**gültig ab**
DEP FREEFLOW	FIM 26AY15	01.01.2015
KING 2015	FIM 071Y15	01.01.2015
POLDEM 2	FIM 06BP78	01.01.2015
Remus V4	FIM 10CT15	01.01.2016
Remus V7	FIM 11V15	01.01.2016

3. Hitzeschilder für Schalldämpfer (Artikel 01.31.03.7)

Hersteller	**Kennzeichnung**	**gültig ab**
ASTROMAL AS-SPEEDWAY	SC-03	01.01.2015
ASTROMAL AS-SPEEDWAY	SC-04	01.01.2015
ASTROMAL AS-SPEEDWAY (S)	SC-05	01.01.2016
ASTROMAL AS-SPEEDWAY	SC-06	01.01.2016
DEP (von PRO CARBON)	SPA02	01.01.2015
DEP (von PRO CARBON)	SPA09	01.01.2015
DEP (von GPM)	SPA10	01.01.2015
FRP (von Foxy Racing Products)		01.01.2013
GPM (von gpmouldings.co.uk)		01.01.2015
GPM (von gpmouldings.co.uk)		01.01.2015

JACK ATTACK	2015 POL	01.01.2015
JACK ATTACK	2015	01.01.2015
JOBA Tri Oval Apache	2014	01.01.2014
JOBA Tri Oval Apache	2015	01.01.2015
KL Support Aps	KJL	23.05.2022
REMUS Sportexhaust		01.01.2016
SRP (von SPEISER)	2013	01.01.2013

4. Dirt Deflektoren (Artikel 58.03)

Hersteller	**Kennzeichnung**	**gültig ab**
BRIGGO	BBDD/96/A/ALL	01.01.1998
BRIGGO	FIDDBBR/9712/SCB01	01.01.1998
DAVE STANDING	DASDD/97/A/All	01.01.1998
JAWA	DD-JAWA/2000/03	01.01.2000
JAWA	FIM	01.01.2002
EZ	FIM	01.01.2002

Handbuch MOTORRADSPORT 2026 – Oranger Teil

FIM-Technik-Bestimmungen

INHALT

Technische Bestimmungen der FIM (auszugsweise) für die einzelnen Disziplinen	Oranger Teil Seite 2
Straßensport	Oranger Teil Seite 3
Motocross und Schneemobile	Oranger Teil Seite 23
Trial	Oranger Teil Seite 53
Enduro	Oranger Teil Seite 67
Bahnsport	Oranger Teil Seite 89
Motoball	Oranger Teil Seite 136

Technische Bestimmungen der FIM

für die einzelnen Disziplinen

Vorbemerkungen

Die vorliegende deutsche Fassung der Internationalen Technischen Bestimmungen der FIM basiert auf den von der FIM in Englisch nach Disziplinen getrennt veröffentlichten Einzelreglements. Zwar haben wir uns um eine ordnungsgemäße Übersetzung der Bestimmungen bemüht, jedoch gilt im Zweifelsfall der englische Originaltext der FIM.

Soweit in den wettbewerbsspezifischen Bestimmungen des DMSB nicht ausdrücklich etwas anderes vermerkt ist, haben die Technischen Bestimmungen auch für den nationalen Bereich uneingeschränkt Gültigkeit. Hier behält sich der DMSB in Zweifelsfällen die Auslegung dieser Bestimmungen ausdrücklich vor.

Technische Bestimmungen für Straßensport 2026

Stand: 30.12.2025 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

In den einzelnen Prädikats- oder Wettbewerbsbestimmungen können unterschiedliche Festlegungen gelten.

INHALT

01.05 MOTORRAD-KATEGORIEN UND -GRUPPEN
01.11 MESSEN DES HUBRAUMES
01.17 AUFLADUNG
01.18 TELEMETRIE (ELEKTRONISCHE DATENÜBERTRAGUNG)
01.21 MARKENBEZEICHNUNG
01.25 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN
01.27 START-VORRICHTUNGEN
01.29 SCHUTZVORRICHTUNGEN FÜR OFFENLIEGENDE ANTRIEBSTEILE
01.31 AUSPUFFROHRE/SCHALLDÄMPFER
01.33 LENKER
01.35 BEDIENUNGSHEBEL
01.37 GASSCHIEBER – ZÜNDUNTERBRECHER
01.38 KRAFTSTOFFPUMPEN
01.39 FUSSRASTEN
01.41 BREMSEN
01.43 RADABDECKUNGEN
01.45 VERKLEIDUNG
01.49 REIFEN FÜR SOLOMOTORRÄDER (EINSCHLIESSLICH BERGRENNEN)
01.51 REIFEN FÜR GESPANNE
01.55 STARTNUMMERNSCHILDER
01.56 KRAFTSTOFF - UND ÖLTANKS (AUSSER DRAG-BIKES)
01.63 KRAFTSTOFF, KRAFTSTOFF-ÖL-GEMISCH
01.64 KÜHLMITTEL
01.65 AUSRÜSTUNG UND SCHUTZKLEIDUNG
01.67 TRAGEN VON SCHUTZHELMEN
01.69 HINWEISE FÜR DIE TECHNISCHE ABNAHME VON SCHUTZHELMEN
01.70 ANERKANNTE INTERNATIONALE PRÜFNORMEN FÜR SCHUTZHELME
01.71 AUGENSCHUTZ
01.77 KONTROLLE
01.79 GERÄUSCHKONTROLLE (AUSGENOMMEN DRAG-BIKES)

01.05 MOTORRAD-KATEGORIEN UND -GRUPPEN

Die Motorräder sind in Kategorien eingeteilt, die für alle Veranstaltungen und für Weltrekordversuche eingehalten werden müssen. Im Prinzip ist es untersagt, in einem Rennen verschiedene Kategorien, Gruppen und Klassen zusammen fahren zu lassen, sofern in der Ausschreibung nicht etwas anderes festgelegt ist.

Kategorie I
Motorräder, angetrieben durch die Wirkung eines Rades auf dem Boden;

Kategorie II
Spezialfahrzeuge, angetrieben durch die Wirkung eines Rades oder mehrerer Räder auf dem Boden, die die Bedingungen der Kategorie I nicht erfüllen;

Gruppe A1 – Solomotorräder
Zweirädrige Fahrzeuge, einspurig.

Gruppe A2 – Motorroller
Motorräder spezieller Bauweise. Ein Motorroller ist ein motorisiertes Zweiradfahrzeug, das vor dem Fahrersitz Platz für die Beine des Fahrers bietet. Nachstehende Anforderungen sind zu erfüllen:

Der Roller muss einen mindestens 400 mm breiten Beinschild aufweisen. Dieser Beinschutz muss unterhalb des Lenkers beginnen und sich nach unten, dann zu beiden Seiten des Sitzes, nach hinten fortsetzen und eine Plattform von mindestens 250 mm Länge bilden, ausreichend, um den Füßen des Fahrers Platz zu bieten.
Der Raum zwischen Sitz und Lenker muss frei von jeglichen Hindernissen sein. In normaler Sitzposition, mit beiden Füßen auf der Plattform, muss der Fahrer seine Knie zusammenführen können.
Unabhängig vom Hubraum des Motorrollers darf der Durchmesser der Radfelgen maximal 400 mm betragen.
Der Motorroller muss mit einem Anlass-System ausgerüstet sein. Elektrische Anlage und Beleuchtung müssen der Int. Konvention für Straßenmotorräder entsprechen.

Gruppe A3 – 50 ccm Automatik
Motorräder mit einem Hubraum bis 50 ccm und automatischem Getriebe.
Bestimmungen für Roller dieser Kategorie:
Kurbelgehäuse und Schwingarm müssen als starre Einheit konstruiert sein. Die Kraftübertragung muss über ein stufenloses Getriebe erfolgen.

Gruppe B1
Dreirädrige Fahrzeuge, zweispurig, bestehend aus einem einspurigen Motorrad und einem zur Beförderung eines Beifahrers bestimmten Seitenwagen, der die zweite Spur zieht.

Gruppe B2 – Motorräder mit fest angebautem Seitenwagen
Dreirädrige Fahrzeuge, die in Geradeausfahrt zwei- oder dreispurig sind und mit einem fest angebauten Seitenwagen eine vollständige und integrale Einheit bilden.
Bei drei Spuren dürfen die Mittellinien der beiden von den Rädern des Motorrades gebildeten Spuren um maximal 75 mm versetzt sein. Eine Spur wird durch die Mittelachse jedes Fahrzeugrades in Geradeausfahrt bestimmt.

Gruppe C – Spezialmotorräder mit zwei Rädern.
Gruppe D – Spezialmotorräder mit drei Rädern.
Gruppe E – Schneemobile
Gruppe F – Dragster-Motorräder.
Gruppe G – Quads

Kategorie III
Gruppe J – Elektro-Fahrzeuge

01.11 MESSEN DES HUBRAUMES

11.11 Hubkolben-Motor – „Otto“-Motor

Der Hubraum jedes Zylinders wird nach der geometrischen Formel berechnet, die das Volumen eines Zylinders angibt. Der Durchmesser ist gegeben durch die Bohrung und die Höhe durch die Strecke, die der Kolben von seinem höchsten zu seinem tiefsten Punkt zurücklegt:

$$\text{Hubraum} = \frac{D \times D \times 3{,}1416 \times C}{4}$$

D = Bohrung, C = Hub (in cm)

Ist eine Zylinderbohrung nicht kreisförmig, so muss die Fläche des Querschnitts mit einer geeigneten geometrischen Formel berechnet und dann, zur Bestimmung des Hubraums, mit dem Kolbenhub multipliziert werden.
Die Bohrung wird mit einer Toleranz von 1/10 mm gemessen. Wenn mit dieser Toleranz die Hubraumgrenze der Klasse überschritten wird, ist ein zweiter Messvorgang bei kaltem Motor (örtliche Umgebungstemperatur) erforderlich, wobei die Toleranz 1/100 mm beträgt (Anm.: Toleranz = Messgenauigkeit).

01.17 AUFLADUNG

Bei allen Veranstaltungen ist, außer bei Rekordversuchen und bei Drag-Bike-Rennen jegliche Aufladung verboten. Die direkte Kraftstoffeinspritzung gilt nicht als Aufladung.

01.18 TELEMETRIE (elektronische Datenübertragung)

Von bzw. zu einem sich bewegenden Motorrad dürfen keinerlei Informationen, auf welche Art auch immer, übertragen werden.
Die Anbringung eines offiziellen Impulsgebers am Motorrad kann verlangt werden.
Einrichtungen zur automatischen Rundenzeitmessung werden nicht als Telemetrie angesehen, diese dürfen jedoch offizielle Zeitnahme-Methoden bzw. -ausrüstung nicht beeinträchtigen.

01.21 MARKENBEZEICHNUNG

Wenn zwei Konstrukteure am Bau eines Motorrades beteiligt sind, müssen deren Namen auf dem Motorrad in folgender Reihenfolge erscheinen:

1. Name des Fahrgestell-Konstrukteurs;
2. Name des Motor-Konstrukteurs.

Dies gilt dann, wenn keine kommerziellen Interessen berührt werden.

01.25 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Die nachstehenden Bestimmungen gelten für alle Motorräder der vorgenannten Gruppen und für alle Wettbewerbe, sofern in dem entsprechenden Anhang des FIM-Sportgesetzes nichts anderes festgelegt ist.
Sie sollten ebenfalls für alle nationalen Wettbewerbe Anwendung finden, sofern die FMNR (veranstaltende Nationale Föderation) nicht anders entschieden hat.
Für einzelne Wettbewerbe können weitergehende Festlegungen notwendig sein; diese werden im Einzelnen entweder in dem jeweiligen Anhang des FIM-Sportgesetzes oder in den Austragungsbedingungen für den betreffenden Wettbewerb aufgeführt.

Für den DMSB-Bereich wird empfohlen, sofern Lithium-Ionen-Batterien/Akkus Anwendung finden, diese mit einer entsprechenden und ausgewiesenen BMS-Schutzelektronik zu verwenden.

25.01

Bei allen Motorrädern ist die Verwendung von Titan für Rahmenkonstruktion, Vorderradgabel, Lenker, Schwinge, Schwingen- und Radachsen verboten.
Für Radachsen ist die Verwendung von Leichtmetall ebenfalls nicht gestattet. Die Verwendung von Schrauben und Muttern aus Titan ist erlaubt.

25.06

Die Zahl der Zylinder eines Motors ist die Zahl der Verbrennungsräume gleichzusetzen.

01.27 START-VORRICHTUNGEN

Ein Anlass-System ist nur für Stocksport-, Supersport- und Langstrecken-Rennen vorgeschrieben.

01.29 SCHUTZVORRICHTUNGEN FÜR OFFENLIEGENDE ANTRIEBSTEILE

Bei allen Motorradarten, einschließlich der Sprint-Motorräder, muss der Primärantrieb, falls er offen liegt, aus Sicherheitsgründen durch einen Schutz abgedeckt sein. Dieser Schutz muss so beschaffen sein, dass Fahrer oder Beifahrer unter keinen Umständen versehentlich mit den Antriebsteilen in Berührung kommen können. Er muss auch so gestaltet sein, dass Verletzungen der Finger verhindert werden.
Für Gespanne ist eine Abdeckung erforderlich, wenn der Sekundärantrieb nicht durch die Verkleidung abgedeckt wird.
Bei Sprint-Motorrädern muss das Getriebeabtriebsritzel mit einem Schutz abgedeckt sein.
Ein Kettenschutz muss so angebracht sein, dass Körperteile nicht zwischen unterem Kettenlauf und hinterem Kettenrad eingeklemmt werden können.

01.31 AUSPUFFROHRE / SCHALLDÄMPFER

Auspuffrohre und Schalldämpfer müssen, den im Hinblick auf die Geräuschkontrolle erlassenen Vorschriften entsprechen. (siehe Art. 01.79)

31.01

Das Ende des Auspuffrohres muss über eine Mindestlänge von 30 mm horizontal und parallel zur Mittellängsachse des Solomotorrades (mit einer Toleranz von ± 10°) verlaufen.

31.02

Auspuffgase müssen nach hinten abgeleitet werden, jedoch so, dass sie keinen Staub aufwirbeln, Reifen und Bremsen nicht verschmutzen und den Beifahrer, soweit vorhanden, sowie auch andere Fahrer in keiner Weise stören oder belästigen.

31.03

Das Auspuffende darf bei einem Solomotorrad nicht über die am hinteren Rand des Hinterrades angelegte senkrechte Tangente (siehe Abbildungen A, B, C) hinausragen.

31.04

Bei einem Gespann müssen die Auspuffgase horizontal nach hinten in einem Winkel von max. 30° zur Mittellängsachse des Motorrades abgeleitet werden.

01.33 LENKER

33.02

Für alle anderen Hubraumklassen (einschließlich Seitenwagen) mindestens 450 mm.

33.04

Die Griffe müssen so angebracht sein, dass zwischen ihren äußersten Enden zumindest die für Lenker vorgeschriebene Mindestbreite erreicht wird.

33.05

Ungeschützte Enden des Lenkers müssen mit einem festen Material verstopft oder mit Gummi überzogen sein.

33.06

Der Einschlagwinkel des Lenkers nach jeder Seite, bezogen auf die Mittellängsachse bzw. die Geradeausstellung, muss für Solomotorräder mindestens 15°, für Gespanne mindestens 20° betragen.

33.07

Das Vorderrad darf in keiner Position des Lenkers eine evtl. vorhandene Verkleidung berühren.

33.08

Die Anbringung von festen (massiven) Lenkanschlägen (Lenkungsdämpfer sind nicht als Anschläge anzusehen) ist vorgeschrieben, um bei vollem Lenkereinschlag einen Mindestabstand von 20 mm zwischen dem Lenker mit den Handhebeln und dem Kraftstofftank zu gewährleisten, damit der Fahrer sich die Finger nicht einklemmen kann (s. Abb. A, B, C).

33.09

Lenkerschellen müssen sehr sorgfältig abgerundet und so beschaffen sein, das Bruchstellen am Lenker nicht auftreten können.

33.11

Reparaturschweißungen an Leichtmetall-Lenkern sind verboten.

33.12

Lenker, die aus Carbon bzw. Carbon/Kevlar oder anderen Materialien gefertigt sind, werden nicht zugelassen.

01.35 BEDIENUNGSHEBEL

35.01

Alle Handhebel (Kupplung, Bremse, etc.) müssen im Prinzip in einer Kugel enden (Mindestdurchmesser dieser Kugel: 16 mm), die auch abgeflacht sein kann, jedoch müssen die Ränder in jedem Fall abgerundet sein (Mindeststärke dieses abgeflachten Teils: 14 mm). Diese Enden müssen fest angebracht sein und mit dem Hebel eine integrale Einheit bilden.

35.03

Jeder Bedienungshebel (Hand- und Fußhebel) muss auf einem eigenen Zapfen montiert sein. Sturzbügel für Brems- und Kupplungshebel können montiert werden.

35.04

Ist der Fußbremshebel auf der Achse der Fußraste gelagert, so muss er im Falle einer etwaigen Deformierung der Fußraste dennoch unter allen Umständen funktionsfähig bleiben.

01.37 GASSCHIEBER – ZÜNDUNTERBRECHER

37.01

Gasschieber müssen automatisch schließen, wenn der Fahrer den Griff loslässt.

37.02

Bei Gespannen sowie bei dreirädrigen Spezialmotorrädern muss ein Zündunterbrecher vorhanden sein, der in Funktion tritt, wenn der Fahrer sein Motorrad verlässt. Dieses System muss den Primärstromkreis unterbrechen und so angeschlossen sein, dass sowohl die Stromzufuhr als auch eine erneute Schließung des Stromkreises ermöglicht wird. Der Zündunterbrecher muss sich so nahe wie möglich an der Lenkermitte befinden und wird über ein nichtelastisches Verbindungskabel von angemessener Länge und Stärke ausgelöst, das mit dem Körper des Fahrers verbunden ist. Ein Spiralkabel (ähnlich einem Telefonkabel) von maximal 1 m Länge (in ausgezogenem Zustand) ist gestattet.

37.03 Zündunterbrecher

Alle Solomotorräder müssen mit einem links oder rechts am Lenker angebrachten, in Reichweite der an den Handgriffen liegenden Hand befindlichen Zündunterbrecherschalter oder -knopf ausgerüstet sein, der in der Lage ist, den laufenden Motor abzustellen.

01.38 KRAFTSTOFFPUMPEN

Elektrische Kraftstoffpumpen müssen an einen Stromkreisunterbrecher angeschlossen sein, der bei einem Unfall aktiviert wird.
Bei elektrisch betriebenen Kraftstoffpumpen muss eine Testvorrichtung für Überprüfungen bei der Techn. Abnahme vorhanden sein.

01.39 FUSSRASTEN

39.01

Fußrasten können mit einem Klapp-Mechanismus versehen sein, müssen dann aber über eine Vorrichtung verfügen, die sie automatisch wieder in ihre Normalstellung zurückbringt. Die Fußrasten-Enden müssen mit einem sphärischen Radius (Vollmaterial) von mindestens 8 mm abgerundet sein (s. Abb. C).

39.02

Sind Fußrasten aus Stahl nicht umklappbar, müssen sie ein Ende (Stopfen) aufweisen, das fest angebracht ist und aus Plastik, Teflon oder einem gleichwertigen Material besteht (Durchmesser mindestens 16 mm).

01.41 BREMSEN

41.01

Alle Motorräder der Gruppe A müssen mit mindestens zwei wirksamen Bremsen ausgestattet sein (eine an jedem Rad), die unabhängig voneinander betätigt werden und konzentrisch auf das Rad wirken.
Die Verzweigung der vorderen Bremsleitung für die beiden vorderen Bremssättel muss oberhalb der unteren Gabelbrücke erfolgen.

41.02

Motorräder der Gruppe B sowie Sprint-Motorräder müssen mit mindestens zwei wirksamen Bremsen ausgerüstet sein, die auf mindestens zwei der Räder konzentrisch wirken und unabhängig voneinander betätigt werden.

41.03

Bei Gespannen muss das Seitenwagenrad mit einer Bremse ausgerüstet sein.

41.03.1
Alle Motorräder der Gruppe B2 müssen über folgendes Bremssystem verfügen: ein Hauptbremssystem mit mindestens zwei getrennt arbeitenden Bremskreisen. Einer der Bremskreise muss auf mind. 2 der 3 Räder wirken.
Wenn ein System ausfällt, muss das andere noch wirksam funktionieren.

01.43 RADABDECKUNGEN

Radabdeckungen müssen nachstehende Anforderungen erfüllen:

43.01

Sie müssen auf beiden Seiten über den Reifen hinausreichen.

43.02

Die vordere Radabdeckung muss mind. 100° des Radumfanges bedecken. In diesem Bereich kann das Rad, unter Beachtung der nachstehenden Winkel, abgedeckt sein. Der Winkel zwischen einer vom vorderen Rand der Radabdeckung zur Radmitte gezogenen Linie einerseits und einer durch die Radmitte verlaufenden horizontalen Linie andererseits muss zwischen 45° und 60° betragen. Der Winkel zwischen einer vom hinteren Rand der Radabdeckung zur Radmitte gezogenen Linie sowie einer durch die Radmitte verlaufenden horizontalen Linie darf 20° nicht überschreiten (s. Abb. A).

43.03

Die hintere Radabdeckung muss mindestens 120° des Radumfanges bedecken. Der Winkel zwischen zwei Linien, von denen eine vom hinteren Rand der Radabdeckung zur Radmitte gezogen wird und die andere horizontal durch die Radmitte verläuft, darf 20° nicht überschreiten (s. Abb. A).

43.04

Radabdeckungen sind nicht vorgeschrieben, wenn eine Verkleidung vorhanden ist. Ist dies jedoch nicht der Fall, müssen Radabdeckungen montiert sein. Reicht die Verkleidung des Sattels bis zur vertikalen, an der Außenkante des Hinterreifens angelegten Tangente (mit einer Toleranz von -50 mm), ist eine hintere Radabdeckung nicht erforderlich.

01.45 VERKLEIDUNG

Die Verkleidung von Solomotorrädern muss folgenden Bestimmungen entsprechen:

45.01

Das Vorderrad, mit Ausnahme des Reifens und der von der Radabdeckung verdeckten Teils, muss von beiden Seiten vollständig sichtbar sein.

45.02

Kein Teil der Verkleidung darf nach vorn über eine senkrechte Linie hinausragen, die am äußersten Punkt des Vorderrades angelegt ist. Radabdeckungen werden nicht als Verkleidung angesehen.

45.03

Kein Teil der Verkleidung darf nach hinten über eine senkrecht durch die Hinterradachse verlaufende Linie hinausragen. Die Hinterradfelge muss auf dem hinter dieser Linie liegenden 180°-Kreisabschnitt vollkommen sichtbar sein. Kein Teil des Motorrades darf nach hinten über die senkrechte, an der Außenkante des Hinterrades angelegte Tangente hinausragen.

45.04

Spoiler dürfen nur montiert sein, wenn sie ein integraler Bestandteil der Verkleidung oder des Sitzes sind. Sie dürfen über die Breite der Verkleidung und die Höhe des Lenkers nicht hinausragen, es sei denn, sie sind original wie vom Hersteller ausgeliefert. Scharfe Kanten müssen mit einem Radius von mindestens 8 mm abgerundet sein.

45.05

Die Ränder von Windschutzscheiben und aller anderen exponierten Teile der Verkleidung müssen abgerundet sein.

45.06

Der Fahrer muss in seiner normalen Fahrposition von beiden Seiten, von hinten und von oben komplett sichtbar sein, mit Ausnahme der Unterarme (und der Beine, wenn es sich um ein Gespann handelt). Der Mindestabstand zwischen dem Gesicht bzw. dem Helm des Fahrers und der Verkleidung (Windschutzscheibe eingeschlossen) beträgt 100 mm. Die Verwendung von transparentem Material zur Umgehung dieser Regel ist verboten.

45.07

Die Höhe des hinteren Teils des Fahrersitzes/ Höckers darf maximal 150 mm betragen, gemessen vom tiefsten Punkt der starren Sattelbasis bis zur Oberkante dieses Verkleidungsteils.

45.08

In jeder nur möglichen Position des Lenkers muss ein Mindestabstand von 20 mm zwischen der Verkleidung und den Enden des Lenkers bzw. des Lenksystems, einschließlich aller daran befestigten Teile, gewährleistet sein.

45.11

Die Breite des Sitzes bzw. aller Teile, die sich dahinter befinden, ausgenommen Auspuffsysteme, darf 450 mm nicht überschreiten.

45.12

Der Tankdeckel muss so angebracht sein, dass er nicht über die Tankoberfläche hinausragt und bei einem Unfall nicht abgerissen werden kann.

45.13

Der untere Teil der Verkleidung muss so konstruiert sein, dass er, im Falle eines Motorschadens, mindestens die Hälfte der gesamten Öl- und Kühlflüssigkeitsmenge des Motorrades aufnehmen kann.
Der untere Rand von Öffnungen in der Verkleidung muss mindestens 50 mm über dem Verkleidungsboden liegen.
Das Innere dieses Verkleidungsteils kann ausgelegt sein mit einem ölabsorbierenden und feuerverzögernden Material.
Geringfügige Änderungen hinsichtlich des Original-Profils der unteren Verkleidung sind gestattet, um diese Vorgaben zu erfüllen.
Dieses Teil muss bis zu zwei Öffnungen von je mindestens 25 mm aufweisen. Diese Öffnung(en) muss/ müssen bei trockenen Witterungsverhältnissen verschlossen bleiben und dürfen nur bei nassen Streckenbedingungen geöffnet werden.
Mit Ausnahme o.g. Änderungen ist es verboten, bei Sportproduktionsmotorrädern den Originalverkleidungen irgendetwas hinzuzufügen (s. Abb. C).
Diese Vorschrift gilt für alle 4-Takter (inkl. Gespanne). Bei Motorrädern ohne Verkleidung muss es sich um eine unter dem Motor angebrachte, rahmenfeste Wanne handeln, die die o.g. Bedingungen erfüllt.

45.14

Bei Solo- und Seitenwagen-Motorrädern für Rekordversuche besteht hinsichtlich der Verkleidung keine Beschränkung.

01.49 REIFEN FÜR SOLOMOTORRÄDER (einschließlich Bergrennen)

49.01

Die Breite, der in den verschiedenen Klassen verwendeten Reifen, darf die in Tabelle 1 aufgeführten Werte nicht unterschreiten.

49.02

Mit Ausnahme von Slicks sowie Reifen, die mit dem Hinweis „nicht für den öffentlichen Straßenverkehr“ gekennzeichnet sind, muss der Hersteller die Reifen wie folgt markieren:
- Das DOT-Zeichen und/oder das E-Zeichen (verwendet für homologierte Reifen bzw. Reifen „Nur für den öffentlichen Straßenverkehr“)
- Markenname des Herstellers
- Jahr der Herstellung (Codebezeichnung)
- Reifengröße
- Geschwindigkeitskategorie (erlaubte Höchstgeschwindigkeit) – V
- Alle anderen für die korrekte Benutzung des Reifens wichtigen Merkmale.

49.03

Der Durchmesser der Felge muss mindestens 400 mm betragen.

49.04 Innenmaß der Reifen (Montage auf Felgen)

Der Reifen muss auf einer entsprechenden Felge aufgezogen sein. Die lichte Weite der für die einzelnen Reifengrößen zu verwendenden Felgen ist aus Tabelle 1 (s. Blauer Teil, Abbildungen zu den Technischen Bestimmungen) ersichtlich. Die Innenseite der Felge darf nicht deformiert oder beschädigt sein.

49.05 Erlaubte Höchstgeschwindigkeit

Die für die einzelnen Klassen gültigen Geschwindigkeitskategorien sind in Tabelle 1 aufgeführt. Diese gelten nicht für Slick-Reifen.

49.06 Oberflächenprofil des Reifens

49.06.1
Die Reifenoberfläche kann glatt (d. h. ohne Profilrillen) oder profiliert sein.

49.06.2
Das Profilmuster ist nicht vorgeschrieben.

49.06.3
Der Reifen muss bereits bei seiner Produktion vom Hersteller mit dem Profilmuster versehen worden sein.

49.06.4
Zusätzliche Profilrillen, Kerben etc. sind nur erlaubt, sofern diese mit Hilfe eines Spezialwerkzeuges vom Reifenhersteller selbst oder von einer von diesem entsprechend autorisierten Person eingeschnitten worden sind.

49.06.5
Daher müssen nachträglich geänderte Reifen mit einer Markierung oder einem Stempel des Herstellers gekennzeichnet sein. Diese Markierung muss sich in der Nähe des Hersteller-Zeichens befinden.

49.06.6
Die Wahl eines bestimmten Profilmusters bleibt dem Fahrer überlassen.

49.06.7
Ebenso steht es dem Fahrer frei, Slick-Reifen (Anm.: ausgenommen Soloklassen bei Bergrennen) zu verwenden.

49.06.8
Aus Sicherheitsgründen muss die Profiltiefe des Reifens bei der Techn. Abnahme über die gesamte Laufflächen-Breite mindestens 2,5 mm betragen. Lediglich bei den Reifen der 80 ccm-Klasse genügt eine Mindesttiefe von 1,5 mm.

49.06.9
Reifen, die bei der Technischen Abnahme eine Profiltiefe von weniger als 1,5 mm aufweisen, werden als nicht-profilierte Reifen angesehen. Für diese Reifen gelten folglich die Bestimmungen für Slick-Reifen.

49.06.10
Die Oberfläche eines Slick-Reifens muss mindestens drei Vertiefungen in Abständen von maximal 120° aufweisen, die die Abnutzungsgrenze der Lauffläche und der Reifenschulter anzeigen. Sobald zwei dieser Vertiefungen an verschiedenen Stellen des Reifens abgenutzt sind, darf der Reifen nicht mehr verwendet werden.

49.07

Der Mindestabstand zwischen der Reifenoberfläche (an ihrem breitesten Punkt) und allen fest montierten Teilen des Motorrades ist aus Tabelle 1 ersichtlich.

49.08 Bearbeitung der Reifenoberfläche

Um eine optimale Reifenhaftung zu erzielen, kann die Oberfläche neuer, unbenutzter Reifen aufgeraut werden. Hierbei müssen jedoch die im Hinblick auf die Profilrillen und Vertiefungen sowie deren Tiefe getroffenen Festlegungen beachtet werden (s. Art. 49.06.8 u. 49.06.10). Slick-Reifen sind bei Bergrennen für alle Solo-Klassen verboten.

01.51 REIFEN FÜR GESPANNE

Die o.a. Bestimmungen für Solomotorräder gelten ebenfalls für Seitenwagen. Bei Bergrennen ist jedoch der Gebrauch von Slick-Reifen nur für die Seitenwagen-Klasse gestattet.

51.01

Die maximale Breite der Lauffläche des Vorderreifens, gemessen von dem Punkt, an dem die Reifenwand endet und das Laufflächen-Profil beginnt, bis zu der Stelle, an der das Laufflächen-Profil auf der anderen Seite endet und die Reifenwand beginnt (gemessen wird nur der Abschnitt des Laufflächen-Profils, der normalerweise Bodenkontakt hat), darf 215 mm bei F 1 Gespannen und 180 mm und bei F 2 Gespannen nicht überschreiten.

51.02

Die Lauffläche des Hinterreifens darf, bei gleicher Messmethode, eine Breite von 254 mm nicht überschreiten.

51.03

Eine Radfreiheit von mindestens 15 mm zu jedem fest montierten Teil muss auch dann bestehen, wenn die Federn bis zu ihrem Maximum belastet sind.

51.04

Der Durchmesser eines aufgepumpten Reifens muss mindestens 400 mm betragen.

51.05

Reifenwärmer sind nicht erlaubt.

01.55 STARTNUMMERNSCHILDER

Startnummernschilder müssen den folgenden Bestimmungen entsprechen:

55.03

Sie müssen rechteckig und aus steifem, solidem Material hergestellt sein. Mindestabmessungen: Breite 285 mm x Höhe 235 mm (s. Abb. O).

55.04

Sie dürfen – im Verhältnis zu einer Ebene – nicht mehr als 50 mm gewölbt und auch sonst nicht gekrümmt oder verdeckt sein.

55.05

Eines der drei Startnummernschilder ist vorn am Motorrad anzubringen. Es darf im Verhältnis zur Senkrechten um höchstens 30° nach hinten geneigt sein.
Die beiden anderen müssen an jeder Seite des Motorrades befestigt werden. Sie müssen so montiert sein, dass sie gut sichtbar sind und von keinem Teil des Motorrades bzw. nicht von dem in Fahrposition auf dem Motorrad sitzenden Fahrer verdeckt werden.
Das Front-Startnummernschild darf zwischen den Ziffern Löcher aufweisen, jedoch dürfen die Ziffern selbst keinesfalls perforiert sein.

55.06

Anstelle von abnehmbaren Startnummernschildern können auf der Karosserie oder der Verkleidung auch Flächen von gleicher Größe in matter Farbe aufgemalt oder angebracht werden.

55.07

Die Ziffern müssen gut leserlich und wie der Grund in einer matten Farbe gehalten sein, um die Reflexion von Sonnenstrahlen zu vermeiden. Mindestabmessungen der Ziffern:

Höhe: 140 mm
Breite jeder Ziffer: 80 mm
Strichstärke: 25 mm
Zwischenraum zwischen 2 Ziffern: 15 mm

55.08

Für die Ziffern muss eine der in Abb. O dargestellten Typen verwendet werden.

55.09

Alle sonstigen Nummernschilder oder Aufschriften an den Motorrädern, die zur Verwechslung mit einer Startnummer führen können, müssen vor dem Start eines Wettbewerbes entfernt werden.

55.10

Um die Startnummernschilder herum muss ein Freiraum von mindestens 5 cm bleiben, auf dem keine Reklame angebracht werden darf.
Motorräder mit Startnummernschildern, die dieser Bestimmung nicht entsprechen, werden vom Technischen Kommissar nicht zum Rennen zugelassen.

55.12 Farbe der Startnummernschilder

Die Farbe des Untergrundes und der Ziffern variiert je nach Klasse und Wettbewerbsart. Diesbezügliche Einzelheiten werden in den Ausschreibungen der Veranstaltungen angegeben.
Nachstehende Farben sind zu verwenden; dabei muss es sich um matte Farben gemäß der RAL-Farbskala handeln, d. h.:

Schwarz:	9005
Grün:	6002
Blau:	5010
Weiß:	9010
Gelb:	1003

Orange: 2007
Rot: 3020

55.13

Bei Unstimmigkeit hinsichtlich der Lesbarkeit der Startnummern ist die Entscheidung des Technischen Kommissars bindend.

01.56 KRAFTSTOFF- UND ÖLTANKS (außer Drag-Bikes)

56.01

Das Fassungsvermögen der Kraftstofftanks darf bei Prototypen maximal 24 Liter betragen

56.01.2
Der Kraftstoff muss sich in einem einzigen Tank befinden, der sicher am Motorrad befestigt ist. Sitz- und Zusatztanks sind verboten.
Der Gebrauch eines schnell austauschbaren Tanks als Ersatz für das Auftanken ist für alle Wettbewerbsarten strengstens untersagt.

56.01.3
Darüber hinaus ist auch der zeitweilige Einsatz von Füllmaterial zur Reduzierung der Tankkapazität verboten.

56.01.4
Alle Tanks aus nichtmetallischem Material, müssen mit Tankschaum (vorzugsweise „Explosafe®“) vollständig gefüllt sein.
Diese Festlegung gilt nicht für Roller, historische Motorräder sowie Pocket-Bikes und Mini-/Midi-Bikes).

56.02 Ölauffangbehälter

Sofern ein Ölentlüftungsschlauch vorhanden ist, muss dessen Ende in einen Ölsammelbehälter münden, der an einer gut zugänglichen Stelle angebracht ist und der vor dem Start eines Rennens geleert werden muss.
Für den Ölsammelbehälter sind folgende Mindestvolumen vorgeschrieben: 250 ccm für die Getriebe-Entlüftung, 500 ccm für die Motor-Entlüftung. Im DMSB-Bereich der IDM gelten für einzelne Disziplinen unterschiedliche Festlegungen hinsichtlich der Bestimmung des Fassungsvolumen der Sammelbehälter.
Alle 4-Takt-Motorräder müssen über ein geschlossenes Entlüftungssystem verfügen. Der Entlüftungsschlauch muss in die Airbox münden und mit dieser verbunden sein. Eine direkte Emission in die Atmosphäre ist nicht gestattet (s. Blauer Teil, Abbildungen zu den Technischen Bestimmungen: Abb.C).
Gegen eventuellen Ölverlust müssen alle nur möglichen Maßnahmen getroffen werden, um nachfolgende Fahrer nicht zu gefährden.

56.03 Ölablass-Schrauben / Ölleitungen

Alle Ablass-/Einlass-Schrauben müssen fest angezogen, durchbohrt und mit Draht gesichert sein. Ölleitungen müssen korrekt und sicher befestigt sein. Außenliegende Ölfilter sowie Schrauben und Bolzen, die im Bereich des Ölstromes liegen, müssen mit Draht zuverlässig gesichert sein.
56.04 Kraftstofftank / Entlüftungsstutzen
Die Entlüftungsleitungen der Kraftstofftanks müssen mit rücklaufsicheren Ventilen versehen sein. Sie müssen in einen Auffangtank münden, der ein Mindestvolumen von 250 ccm hat und aus geeignetem Material besteht.

56.05 Kraftstoff- und Öltankverschlüsse

Kraftstoff- und Öltankverschlüsse müssen in geschlossenem Zustand auslaufsicher sein. Sie müssen außerdem mit einer Sicherung versehen sein, die ein versehentliches Öffnen jederzeit verhindert.

01.63 KRAFTSTOFF, KRAFTSTOFF-ÖL-GEMISCH

Es gelten die Kraftstoff-Bestimmungen der FIM (s. Blauer Teil).

01.64 KÜHLMITTEL

Als Motorkühlflüssigkeit muss reines Wasser verwendet werden.

01.65 AUSRÜSTUNG UND SCHUTZKLEIDUNG

Beim Training und während des Rennens müssen Fahrer und Beifahrer Kleidung und Schuhwerk tragen, die den nachfolgenden Bestimmungen entsprechen:

65.01 Straßenrennen und Sprintrennen

Sowohl Fahrer als auch Beifahrer müssen einen kompletten, einteiligen Lederanzug tragen (d. h., verboten sind zweiteilige Anzüge und solche, bei denen Ober- und Unterteil durch Reißverschluss miteinander verbunden sind, ausgenommen bei Drag-Bike-Rennen), der in allen Bereichen eine Stärke von mindestens 1,2 mm aufweist (Für Clubsport-Straßenrennen, Roller-Rennen und Veteranen-Veranstaltungen sind ebenfalls zweiteilige Kombis gemäß o. e. Definition zugelassen). Nichtledernes Material (Anm.: z. B. Kevlar) kann verwendet werden, wenn es den von der FIM in Artikel 65.07 festgelegten Anforderungen entspricht.
Folgende Bereiche des Anzuges müssen zumindest mit einer doppelten Lage Leder oder einer mind. 8 mm dicken Schaumgummischicht gepolstert sein:

– Schultern
– Ellbogen
– Rücken
– Knie
– beide Seiten des Rumpfes und der Hüften.

65.02

Sowohl Fahrer als auch Beifahrer müssen, wenn sie Anzüge tragen, die nicht gefüttert sind, vollständige Unterkleidung tragen, die entweder aus Nomex, Seide oder Baumwolle besteht. Synthetisches Material, das bei einem Unfall schmelzen und die Haut des Fahrers verletzen kann, ist weder als Unterkleidung noch als Futter für die Kombination zugelassen.

65.03

Die Stiefel des Fahrers müssen aus Leder oder einem zugelassenen Ersatzmaterial bestehen und mindestens 200 mm hoch sein, um zusammen mit der Kombination einen kompletten Schutz zu gewährleisten.

65.04

Sowohl Fahrer als auch Beifahrer müssen lederne Schutzhandschuhe tragen.

65.05

Alle Kleidungs- und Futterstoffe müssen von einem offiziellen wissenschaftlichen Institut insbesondere auf Feuer- und Abnutzungsresistenz aller Teile der Kleidung, die direkt mit der Haut in Berührung kommen, geprüft und zugelassen worden sein. Das Material darf nicht entflammbar sein und kann der Homologation durch die FMN (Nationale Motorrad-Föderation) unterliegen.

65.07 Leder-Ersatzmaterial

Das Material muss im Hinblick auf folgende
Eigenschaften 1,5 mm dickem Rindsleder (kein Spaltleder!) mindestens entsprechen:

65.07.1
Feuerabweisend

65.07.2
Widerstandsfähig gegen Abrieb

65.07.3
Reibungskoeffizient (auf allen Arten von Straßenbelag)

65.07.4
Schweißaufsaugend

65.07.5
Medizinische Prüfung (ungiftig, darf keine Allergie auslösen)

65.07.6
Nichtschmelzend.

65.07.7
Leder-Ersatzmaterialien müssen einen Aufnäher oder ein Label tragen, das den Einklang mit den FIM-Regularien bestätigt. Diese Label müssen an der Kleidung fest und dauerhaft vernäht oder angeklebt sein.

65.08

FMNs, die Schutzkleidung genehmigen, müssen Zertifikate von Prüfinstituten für die Unterlagen der FIM einreichen. Sie muss mit einem FMN-Genehmigungszeichen versehen sein, sofern dies von der betr. FMN verlangt wird.

01.67 TRAGEN VON SCHUTZHELMEN

Beim Training und während des Rennens müssen Fahrer und Beifahrer einen Schutzhelm tragen, der gut sitzt, in gutem Zustand ist und dessen Trageeinrichtung korrekt geschlossen ist. Er muss ein Kinnriemen-Verschluss-System aufweisen. Schutzhelme, deren Außenschale aus mehr als einem Stück besteht, sind gestattet, sofern sie im Notfall schnell und einfach, d. h. durch Lösen oder Durchtrennen lediglich des Kinnriemens, vom Kopf des Fahrers abgenommen werden können.
Alle Schutzhelme müssen das Prüfzeichen einer der in Art. 01.70 aufgeführten Prüfnormen tragen.
Die Nichtbeachtung dieser Vorschriften wird mit Ausschluss bestraft.
Schutzhelme, die von FMNs homologiert werden, müssen einer der in Art. 01.70 aufgeführten Normen entsprechen.

01.69 HINWEISE FÜR DIE TECHNISCHE ABNAHME VON SCHUTZHELMEN

Es gelten die DMSB-Schutzhelm-Bestimmungen (s. Blauer Teil).

69.01

Die Technischen Kommissare müssen vor dem Training und vor den Rennen unter Aufsicht des Obmannes der Technischen Abnahme überprüfen, ob alle Schutzhelme den technischen Anforderungen genügen.

69.02

Entspricht ein Schutzhelm diesen Anforderungen nicht und ist schadhaft, muss der Technische Kommissar den Helm bis zum Ende der Veranstaltung einbehalten. Weiterhin werden bei Helmen, die einen Schaden aufweisen, der auf eine Beschädigung der Außenschale hindeutet, die auf dem Label angebrachten Genehmigungsnummern mittels Farbstift unkenntlich gemacht.
In diesem Fall muss der betr. Fahrer einen anderen Schutzhelm vorführen.
Nach einem Aufschlag infolge eines Unfalles muss der Helm dem Obmann der Techn. Abnahme zur Überprüfung vorgelegt werden (s. auch Art. 77.02.14).

69.03

Alle Schutzhelme müssen intakt sein und dürfen in ihrer Konstruktion nicht modifiziert worden sein. Das Anbringen von Helmkameras ist generell nicht erlaubt.

69.04

Der Obmann der Technischen Abnahme und/ oder ein Technischer Kommissar können vor Zulassung eines Fahrers zum Training prüfen:

69.04.1
dass der Helm auf dem Kopf des Fahrers einen guten Sitz aufweist;

69.04.2
dass es nicht möglich ist, die Trageeinrichtung in geschlossenem Zustand über das Kinn des Fahrers zu streifen;

69.04.3
dass es nicht möglich ist, den Schutzhelm über den Hinterkopf des Fahrers zu ziehen (s. Abb. U).

01.70 ANERKANNTE INTERNATIONALE PRÜFNORMEN FÜR SCHUTZHELME

Europa:	ECE 22-06 Typ P
Japan:	JIS T 8133:2015 Typ 2 (Integralhelme)
USA:	SNELL M2015 oder SNELL M2020D oder SNELL M2020R oder SNELL M2025R oder SNELL M2025D
FIM:	FRHPhe-01 *(bis zum 31.12.2027)* oder FRHPhe-02

01.71 AUGENSCHUTZ

Das Tragen von Brillen, Schutzbrillen sowie von Visieren und max. 3 Abreiß-Visiere („Tear offs“) aus nichtsplitterndem Material ist zulässig, jedoch dürfen Visiere unter keinen Umständen integraler Bestandteil des Schutzhelmes sein. Augenschutz, der die Sicht beeinträchtigt (z. B. durch Kratzer), darf nicht benutzt werden.

01.77 KONTROLLE

77.01 Abnahme

Der Fahrer ist zu jedem Zeitpunkt für seine Maschine verantwortlich.
Allgemeines

77.01.4
Die Technische Abnahme erfolgt nur, wenn das technische Datenblatt des Motorrades vom Veranstalter (Dokumentenabnahme) vorgelegt wurde.

77.01.5
Die Fahrer oder ihre Mechaniker müssen mit dem Motorrad innerhalb des in der Ausschreibung festgelegten Zeitraumes zur Technischen Abnahme erscheinen. Bei Technischen Kontrollen dürfen nur der jeweilige Fahrer sowie zwei weitere Personen anwesend sein. Bei Mannschaftswettbewerben ist zusätzlich auch der Team-Manager zugelassen.

77.01.7
Der Obmann der Techn. Abnahme kann zu jeder Zeit, jegliche Teile des Motorrads untersuchen.

77.02

Ein Fahrer, der nicht, wie unten beschrieben, zur Abnahme erscheint, kann von der Veranstaltung ausgeschlossen werden. Der Rennleiter kann jeder Person, die nicht die Bestimmungen erfüllt oder jedem Fahrer, der eine Gefahr für andere Teilnehmer oder die Zuschauer darstellt, verbieten, am Training oder am Rennen teilzunehmen.

77.02.1
Die Techn. Abnahme findet in Übereinstimmung mit den in den der Ausschreibung getroffenen Festlegungen und Zeiten statt. Bei der Technischen Abnahme muss der Fahrer plus zwei weitere Personen (z. B. Mechaniker) anwesend sein.
Wenn Transponder erforderlich sind, müssen sie nach der erfolgreich durchgeführten Technischen Kontrolle an dem Motorrad befestigt werden.

77.02.2
Die Fahrer oder die Mechaniker müssen ein sauberes Motorrad vorführen, das den DMSB-Bestimmungen entspricht, sowie das korrekt ausgefüllte und abgezeichnete technische Datenblatt vorlegen; der Kraftstofftank muss leer sein.

77.02.3
Der Fahrer muss die Ausrüstung vorführen; der Helm muss markiert werden.

77.02.4
Der Fahrer darf ggfls. mehrere Motorräder zur Technischen Abnahme vorführen.

77.02.5
Zunächst wird die Geräuschkontrolle durchgeführt und die Geräuschwerte in das technische Datenblatt eingetragen. Der Schalldämpfer wird mit Farbe markiert.

77.02.6
Das Motorrad wird gewogen, das ermittelte Gewicht in das technische Datenblatt eingetragen.

77.02.7
Es wird eine Gesamtkontrolle des Motorrades in Übereinstimmung mit den DMSB-Bestimmungen durchgeführt. Die akzeptierten Motorräder werden mit Farbe oder einem Aufkleber markiert.

77.02.8
Der Fahrer darf eines der akzeptierten Motorräder nach Wahl benutzen.

77.02.10
Nur akzeptierte Motorräder dürfen im Training und im Rennen benutzt werden. Ein Motorradwechsel ist nur in Übereinstimmung mit den Wettbewerbsbestimmungen / technischen Bestimmungen in den einzelnen Disziplinen für Straßenrennen erlaubt.

77.02.12
Nach Ende des Rennens werden für den Fall eventueller Proteste oder weiterer notwendiger Kontrollen von jeder Rennklasse jeweils die ersten drei Motorräder und ein nach dem Zufallsprinzip ausgewähltes Motorrad, bzw., in den Sportproduktionsklassen, jeweils alle platzierten Motorräder für 30 Minuten in den Parc Fermé gebracht.
Die Teilnehmer müssen ihr Motorrad innerhalb von 30 Minuten nach Aufhebung des Parc Fermé abholen, ausgenommen die Motorräder, die für eine Überprüfung ausgesucht wurden. Nach dieser Frist sind die Offiziellen des Parc Fermé nicht länger verantwortlich für die Motorräder.

77.02.14
Wurde ein Motorrad in einen Unfall verwickelt, muss es vom Techn. Kommissar überprüft werden, um sicherzustellen, dass kein gravierender Defekt eingetreten ist. Der Fahrer ist dafür verantwortlich, sein Motorrad zusammen mit Schutzhelm und Kleidung zu dieser erneuten Überprüfung vorzuführen.
Ist der Schutzhelm eindeutig beschädigt, muss ihn der Obmann der Technischen Abnahme einbehalten.

77.05 Gefährliche Motorräder

Wenn ein Technischer Kommissar im Verlauf des Trainings oder des Rennens zu der Überzeugung kommt, dass ein Motorrad defekt ist und dadurch eine Gefahr für andere Fahrer darstellen könnte, muss er sofort den Rennleiter oder dessen Stellvertreter unterrichten. Deren Pflicht ist es, dieses Motorrad von der weiteren Teilnahme am Training oder am Rennen selbst auszuschließen.

01.79 GERÄUSCHKONTROLLE (ausgenommen Drag-Bikes)

Das Geräuschlimit darf die in Art. 79.11 aufgeführten Werte nicht überschreiten.

79.01

Die Messung erfolgt bei einem Abstand des Mikrophons von 0,5 m vom Auspuffende unter einem Winkel von 45° zur Längsachse des Auspuffendes und in Höhe des Auspuffrohres, mindestens jedoch 20 cm über dem Boden. Ist dies nicht möglich, so kann die Messung auch unter einem Winkel von 45° nach oben durchgeführt werden.

79.02

Für die Geräuschkontrolle müssen Motorräder, die nicht mit einem Leerlaufgetriebe ausgestattet sind, auf einen Ständer gestellt werden.

79.03

Die Schalldämpfer werden bei der Abnahme markiert und dürfen danach nicht mehr ausgewechselt werden. Es ist lediglich erlaubt, einen ebenfalls abgenommenen und markierten Ersatzschalldämpfer zu montieren.

79.04

Der Fahrer lässt den Motor im Leerlauf drehen, bis die vorgeschriebene Drehzahl (U/min) erreicht ist. Die Messung muss in diesem Augenblick erfolgen.

79.06 Geräuschkontrolle – Drehzahlen

79.06.1
Aufgrund der Ähnlichkeit des Kolbenhubes der einzelnen Motorentypen in den verschiedenen Hubraumklassen wird die Geräuschmessung bei den nachstehenden, festen Drehzahlen (U/min) vorgenommen.

4-Takter

Klasse	1-Zyl.	2-Zyl.	3-Zyl.	4-Zyl.
250 ccm	5.500	8.500	-	-
400 ccm	5.000	6.500	7.000	8.000
600 ccm	5.000	5.500	6.500	7.000
750 ccm	5.000	5.500	6.000	7.000
über 750 ccm	4.500	5.000	5.000	5.500

2-Takter

Klasse	1-Zyl.	2-Zyl.	3-Zyl.	4-Zyl.
125 ccm	7.000	-	-	-
250 ccm	-	7.000	-	-
500 ccm	-	5.500	7.000	7.000

79.07

Bei Motorrädern mit mehr als einem Zylinder wird der Geräuschpegel an jedem Auspuffende gemessen.

79.08

Ein Motorrad, das die vorgeschriebenen Geräuschwerte überschreitet, darf mehrmals bei der Abnahme vorgeführt werden.

79.11

Gültige Geräuschlimits (ausgenommen bei Drag-Bike-Rennen):
Maximal 105 dB/A
Siehe hierzu Art.79.06.1

79.12

Während der Kontrolle darf das Umgebungsgeräusch den Wert von 90 dB(A) innerhalb eines Radius von 5 m um die Geräuschquelle nicht übersteigen.

79.13

Die verwendeten Geräuschmessgeräte müssen der Europa-Normen IEC 651; 60551 oder 61672, Stufe 1 oder 2, entsprechen.

Das Messgerät muss mit einer Eich-Schallquelle (Kalibrator) für die Kontrolle und Justierung des Gerätes während der Nutzungsdauer ausgerüstet sein.

79.14

Der Schnell-/Langsam-Schalter des Messgerätes muss auf der Position „Langsam“ stehen.

79.15

Im Hinblick auf die Tatsache, dass die jeweils herrschende Temperatur das Ergebnis von Geräuschmessungen beeinflusst, sind die Messwerte bei + 20° C als korrekt anzusehen. Bei Temperaturen unter 10° C wird eine Toleranz von + 1 dB(A) und bei Temperaturen unter 0° C eine Toleranz von + 2 dB(A) gewährt.

79.16 Geräuschkontrolle nach einer Veranstaltung

Ist bei einem Wettbewerb eine Technische Schlussabnahme vor der Veröffentlichung der Ergebnisse vorgeschrieben, so muss diese Prüfung eine Geräuschkontrolle zumindest der drei erst-platzierten Motorräder der Endwertung einschließen. Bei dieser Schlussabnahme wird für Straßenrennen eine Toleranz von + 3 dB(A) gewährt.

79.17 Geräuschkontrolle während einer Veranstaltung

Bei Wettbewerben, die Geräuschkontrollen während der Veranstaltung vorschreiben, müssen die Motorräder den Geräuschvorschriften ohne Gewährung der in Art. 79.16 aufgeführten Toleranz entsprechen.

Technische Bestimmungen für

Motocross und Schneemobilrennen 2026

Stand: 03.12.2025 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

INHALT

01.01 EINFÜHRUNG
01.03 KONSTRUKTIONSFREIHEIT
01.05 MOTORRAD-KATEGORIEN UND -GRUPPEN
01.07 KLASSENEINTEILUNG
01.11 MESSEN DES HUBRAUMES
01.17 AUFLADUNG
01.18 TELEMETRIE (elektronische Datenübertragung)
01.21 MARKENBEZEICHNUNG
01.23 DEFINITION EINES PROTOTYPS
01.25 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN
01.26 DEFINITION EINES RAHMENS BEI EINEM SOLOMOTORRAD
01.27 STARTVORRICHTUNGEN
01.28 KRAFTSTOFFTANKS
01.29 SCHUTZVORRICHTUNGEN FÜR OFFENLIEGENDE ANTRIEBSTEILE
01.31 AUSPUFFROHRE / SCHALLDÄMPFER
01.33 LENKER
01.35 BEDIENUNGSHEBEL
01.37 GASSCHIEBER – ZÜNDUNTERBRECHER
01.39 FUSSRASTEN
01.41 BREMSEN
01.43 KOTFLÜGEL UND RADABDECKUNGEN
01.45 VERKLEIDUNG
01.46 FAHRWERK
01.47 RÄDER, FELGEN, REIFEN
01.49 MOTOCROSS- REIFEN
01.50 ZUSÄTZLICHE BESTIMMUNGEN FÜR ELEKTRISCH ANGETRIEBENE MOTORRÄDER
01.53 ZUSÄTZLICHE BESTIMMUNGEN FÜR GESPANNE
01.55 STARTNUMMERNSCHILDER
01.63 KRAFTSTOFF, KRAFTSTOFF-ÖL-GEMISCH
01.65 KLEIDUNG UND PROTEKTOREN
01.67 TRAGEN VON SCHUTZHELMEN
01.69 HINWEISE FÜR DIE ABNAHME VON SCHUTZHELMEN
01.70 ANERKANNTE INTERNATIONALE PRÜFNORMEN FÜR SCHUTZHELME
01.76 BRUST- UND RÜCKENNUMMERN (BIBS)
01.77 KONTROLLE
01.78 GEFÄHRLICHE MASCHINEN
01.79 GERÄUSCHKONTROLLE
01.80 RICHTLINIEN FÜR DIE BENUTZUNG VON GERÄUSCHMESSGERÄTEN
01.82 TECHNISCHE BESTIMMUNGEN FÜR SCHNEEMOBILE
01.83 TECHNISCHE BESTIMMUNGEN FÜR QUADS
TECHNISCHE BESTIMMUNGEN DES DMSB FÜR DIE KLASSEN 50 ccm UND 65 ccm

Alle Verweise auf das männliche Geschlecht in diesem Dokument sind aus Gründen der Vereinfachung gemacht und beziehen sich auch auf das weibliche Geschlecht, außer wenn der Kontext etwas anderes erfordert.

01.01 EINFÜHRUNG

Unter dem Begriff „Motorrad“ versteht man alle Fahrzeuge, die im Prinzip weniger als vier Räder haben, von einem Motor angetrieben werden und eine oder mehrere Personen, von denen eine das Fahrzeug führt, befördern.
Die Räder müssen normalerweise den Boden berühren, ausgenommen kurzzeitig oder in bestimmten außergewöhnlichen Situationen. Darüber hinaus darf ein Rad bzw. dürfen alle Räder durch Kufen, Rollen oder Ketten ersetzt werden, um sich auf bestimmten Streckenbelägen bewegen zu können.

01.03 KONSTRUKTIONSFREIHEIT

Entspricht ein Motorrad den FIM-Bestimmungen, der Ausschreibung wie auch den jeweiligen besonderen Festlegungen, die die FIM für bestimmte Wettbewerbe treffen kann, werden keinerlei Beschränkungen im Hinblick auf Marke, Konstruktion oder Typ des Motorrades auferlegt.
Alle Solomotorräder (Gruppe A1) müssen so konstruiert sein, dass sie vom Fahrer vollständig kontrolliert werden können.
Motorräder mit Seitenwagen (Gruppe B) müssen so gebaut sein, dass ein Beifahrer Platz findet.

01.05 MOTORRAD-KATEGORIEN UND -GRUPPEN

Die Motorräder sind in Kategorien eingeteilt, die für alle Veranstaltungen eingehalten werden müssen. Im Prinzip ist es untersagt, in einem Rennen verschiedene Kategorien, Gruppen und Klassen zusammen fahren zu lassen, sofern in der Ausschreibung nicht etwas anderes festgelegt ist.
Kategorie I:
Motorräder, angetrieben durch die Wirkung eines Rades auf dem Boden.
Kategorie II:
Spezialfahrzeuge, angetrieben durch die Wirkung von zwei Rädern auf dem Boden, die die Bedingungen der Kategorie I nicht erfüllen.
Gruppe A 1 - Solomotorräder
Zweirädrige Fahrzeuge, einspurig.
Gruppe B 1
Dreirädrige Fahrzeuge, zweispurig, bestehend aus einem einspurigen Motorrad und einem zur Beförderung eines Beifahrers bestimmten Seitenwagen, der die zweite Spur zieht.
Gruppe B 2
Dreirädrige Fahrzeuge, die in Geradeausfahrt zwei- oder dreispurig sind und mit einem fest angebauten Seitenwagen eine vollständige und integrale Einheit bilden.
Bei drei Spuren dürfen die Mittellinien der beiden von den Rädern des Motorrades gebildeten Spuren um maximal 75 mm versetzt sein. Eine Spur wird durch die Mittelachse jedes Fahrzeugrades in Geradeausfahrt bestimmt.
Kategorie III
Fahrzeuge, angetrieben durch die Wirkung mehrerer Räder auf dem Boden in nur einer Richtung
Gruppe C – Spezialmotorräder mit zwei Rädern
Gruppe D – Spezialmotorräder mit drei Rädern, Motorräder mit zwei Rädern
Gruppe E – Schneemobile
Gruppe F – Sprint- und Dragster- Motorräder
Gruppe G – Quads
Gruppe J – Elektro-Fahrzeuge

01.07 KLASSENEINTEILUNG

Die Gruppen sind unter Beachtung der nachstehend aufgeführten Hubräume in Klassen unterteilt. Im Allgemeinen muss diese Klasseneinteilung bei allen Veranstaltungen eingehalten werden (s. auch Wettbewerbsreglement für Motocross).

Kategorie I
Gruppe A 1 – Solomotorräder

Klasse		über (ccm)	bis zu (ccm)
50*		-	50
65*		50	65
85	(2-Takt)	65	85
125	(2-Takt)	100	125
250	(2-/4-Takt)	100	250
Open	(2-/4-Takt)	100	650

* Siehe auch Technische Bestimmungen des DMSB im Anhang.

Anmerkung: Es sind ausschließlich Einzylinder-Motoren zulässig.

Gruppen B 1, B 2 - Seitenwagen
2-Takt über 350 ccm – 750 ccm
4-Takt 1 oder 2 Zylinder bis 1000 ccm.

Kategorie II
Gruppe E - Schneemobile

Klasse	Über (ccm)	Bis zu (ccm)
250	-	250
350	250	350
500	350	500
750	500	750
1050	750	1050
1300	1050	1300

Gruppe G - Quads
Vierrädrige, mit Ballonreifen ausgerüstete Geländefahrzeuge mit je einem Rad an den äußersten diagonalen Enden, bestehend aus einer kompletten, integralen Einheit, die einem Fahrer nur sitzend Platz bietet und mittels eines Lenkers gesteuert wird. Nur 2 Räder dürfen angetrieben sein.

Klasse	Über (ccm)	Bis zu (ccm)
Ab 14 Jahre	175 2-T	250 2-T
	290 4-T	450 4-T
Ab 16 Jahre		750 4-T

01.11 MESSEN DES HUBRAUMES

11.11 Hubkolben-Motor – „Otto“-Motor

Der Hubraum jedes Zylinders wird nach der geometrischen Formel berechnet, die das Volumen eines Zylinders angibt. Der Durchmesser ist gegeben durch die Bohrung und die Höhe durch die Strecke, die der Kolben von seinem höchsten zu seinem tiefsten Punkt zurücklegt:

$$\text{Hubraum} = \frac{D \times D \times 3{,}1416 \times C}{4}$$

wobei D = Bohrung in cm
und C = Hub in cm

Ist eine Zylinderbohrung nicht kreisförmig, so muss die Fläche des Querschnitts mit einer geeigneten geometrischen Formel berechnet und dann, zur Bestimmung des Hubraums, mit dem Kolbenhub multipliziert werden. Die Bohrung wird mit einer Toleranz von 1/10 mm gemessen. Wenn mit dieser

Toleranz die Hubraumgrenze der Klasse überschritten wird, ist ein zweiter Messvorgang bei kaltem Motor und mit einer Toleranz von 1/100 mm erforderlich (Anm.: Toleranz = Messgenauigkeit).

11.13 Drehkolben-Motor

Der Hubraum eines Motors, der dafür entscheidend ist, in welcher Klasse ein Motorrad teilnehmen kann, wird wie folgt berechnet:

$$\text{Hubraum} = \frac{2 \times V}{N}$$

wobei V = Gesamtvolumen aller Kammern, die den Motor bilden
und N = Anzahl der für die Ausführung eines kompletten Zyklus in einer Kammer notwendigen Umdrehungen.

Einstufung erfolgt als Viertakt-Motor.

11.15 WANKEL-MOTOR

Bei einem Wankel-Motor mit dreieckigem Kolben ist der Hubraum nach folgender Formel zu berechnen:

Hubraum = 2 x V x D

V = Volumen einer einzelnen Kammer
D = Anzahl der Scheiben.
Einstufung erfolgt als Viertakt-Motor.

01.17 AUFLADUNG

Bei allen Veranstaltungen ist jegliche Aufladung verboten. Ein 2- oder 4-Takt-Motor, der auf Grund des Hubvolumens seines Arbeitszylinders in eine der anerkannten Klassen einzustufen ist, wird nicht als aufgeladener Motor angesehen, wenn bei einem Arbeitstakt das geometrisch gemessene Gesamtvolumen der Kraftstoffzufuhreinrichtung(en) inkl. des Hubvolumens seines Arbeitszylinders, sofern dieser den Kraftstoff ansaugt, den zulässigen Hubraum der betreffenden Klasse nicht überschreitet.

01.18 TELEMETRIE (elektronische Datenübertragung)

Von bzw. zu einem sich bewegenden Motorrad dürfen keinerlei Informationen, auf welche Art auch immer, übertragen werden. Die Anbringung eines offiziellen Impulsgebers am Motorrad kann verlangt werden.
Einrichtungen zur automatischen Rundenzeitmessung werden nicht als Telemetrie angesehen, diese dürfen jedoch offizielle Zeitnahme Methoden bzw. –Ausrüstung nicht beeinträchtigen.

01.21 MARKENBEZEICHNUNG

Wenn zwei Konstrukteure am Bau eines Motorrades beteiligt sind, müssen deren Namen auf dem Motorrad in folgender Reihenfolge erscheinen:
1. Name des Fahrgestell-Konstrukteurs.
2. Name des Motor-Konstrukteurs.

01.23 DEFINITION EINES PROTOTYPS

Ein Prototyp ist ein Fahrzeug, das den Sicherheitsvorschriften des FIM- Sportgesetzes und dessen Anhängen für die Sportart, für die es vorgesehen ist, entsprechen muss.

01.25 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Die nachstehenden Bestimmungen gelten für alle Motorräder der vorgenannten Gruppen und für alle Wettbewerbe, sofern in dem entsprechenden Anhang des FIM- Sportgesetzes nichts anderes festgelegt ist.
Bei Zweifeln in Bezug auf die Materialüberprüfung, muss eine Probe oder das fragliche Bauteil sichergestellt und einer Prüfung in einem Material-Test-Labor unterzogen werden.

25.01 Verwendung von Titan und Leichtmetalllegierungen

Die Verwendung von Titan für Rahmenkonstruktion, Vorderradgabel (nur bezogen auf strukturelle Teile: Gabelbrücken, Rohre, usw.), Lenker, Schwinge, Rad- und Schwingenachsen ist verboten. Für Radachsen ist die Verwendung von Leichtmetall ebenfalls nicht gestattet.
Die Verwendung von Schrauben und Muttern aus Titan ist erlaubt.

25.03 Karbonfaser

Die Verwendung von Karbonfaser verstärkten Materialien ist zulässig (mit Ausnahme von Rahmen, Lenkern und Felgen).

25.04 Keramikmaterial

Die Verwendung von Keramikteilen ist für folgende Teile zulässig:
- Mechanische Dichtung
- Zündkerze
- Lambdasonde
- Drosselklappeneinheit
- Lager.

25.05 Andere Ausrüstung

Die Verwendung von Datenaufzeichnungsgeräten und automatischer elektronischer Zündung ist zulässig. Keine Art von Signal darf zwischen einem bewegten Motorrad und jemandem, der mit dem Bewerber oder Fahrer in Verbindung steht übertragen werden, mit Ausnahme des Signals vom Zeitnahmetransponder oder von einer zugelassenen Onboard-Kamera (mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Meisterschafts-Promotors/Veranstalters).

25.06 Zylinderzahl

Die Zylinderzahl des Motors wird durch die Anzahl der Verbrennungskammern bestimmt.

25.07

Sind getrennte Verbrennungsräume vorhanden, so müssen diese durch einen hindernisfreien Kanal verbunden sein, dessen Querschnitt mindestens 50 % des Einlasskanal-Querschnittes beträgt.

01.26 DEFINITION EINES RAHMENS BEI EINEM SOLOMOTORRAD

Die Struktur(en), die benutzt wird/werden, um die vorne am Motorrad befindlichen Steuermechanismen mit der Einheit Motor-/Getriebegehäuse und allen Komponenten der hinteren Aufhängung zu verbinden.

01.27 STARTVORRICHTUNGEN

Ein Anlass-System für den Motor ist vorgeschrieben.

01.28 KRAFTSTOFFTANKS

Der Kraftstofftank und Tankdeckel muss zu jederzeit flüssigkeitsdicht sein. Kraftstofftanks dürfen nur im Fahrerlager oder in der Boxengasse befüllt werden.

01.29 SCHUTZVORRICHTUNGEN FÜR OFFENLIEGENDE ANTRIEBSTEILE

Das Getriebeabtriebsritzel muss mit einem Schutz abgedeckt sein.

29.01

Liegt der Primärantrieb offen, muss er aus Sicherheitsgründen durch einen Schutz abgedeckt sein. Dieser Schutz muss so beschaffen sein, dass Fahrer oder Beifahrer unter keinen Umständen versehentlich mit den Antriebsteilen in Berührung kommen können. Er muss auch so gestaltet sein, dass Verletzungen der Finger verhindert werden.

29.04

Ein Kettenschutz muss so angebracht sein, dass Körperteile nicht zwischen Kettenlauf und Kettenrad eingeklemmt werden können.

01.31 AUSPUFFROHRE / SCHALLDÄMPFER

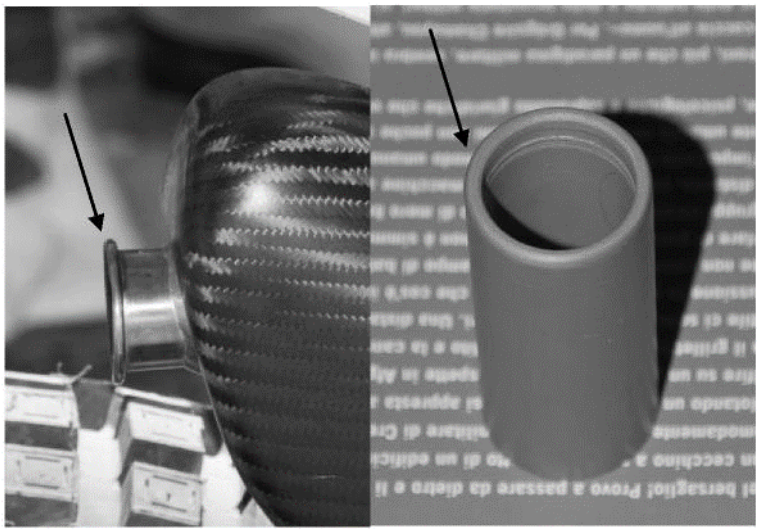
Auspuffrohre und Schalldämpfer müssen den im Hinblick auf die Geräuschkontrolle erlassenen Vorschriften entsprechen.

31.01

Die Achse am Ende des Auspuffrohres muss parallel (Toleranz 10°) zur Mittellängsachse des Motorrades verlaufen. Das Äußerste Ende des Schalldämpfers darf nicht über die vertikale Tangente des hinteren Reifens hinausragen.

31.02

Die Kante des Auspuffrohres darf im Falle eines zufälligen Kontakts mit dem Fahrer oder den Helfern keine Gefahr darstellen. Falls das Endrohr um mehr als 3 mm herausragt, muss die Kante bis zu einem Winkel von 180° gewalzt oder mit einem Radius versehen werden (siehe nachfolgende Bilder). In beiden Fällen muss die Kantenstärke mindestens 3 mm betragen.



31.03

Auspuffgase müssen nach hinten abgeleitet werden, jedoch so, dass sie keinen Staub aufwirbeln, Reifen und Bremsen nicht verschmutzen und den Beifahrer, soweit vorhanden, sowie auch andere Fahrer in keiner Weise stören oder belästigen.

31.04

Bei einem Gespann müssen die Auspuffgase horizontal nach hinten in einem Winkel von max. 30° zur Mittellängsachse des Motorrades abgeleitet werden.

01.33 LENKER

33.01

Die Breite der Lenker muss mindestens 600 mm und höchstens 850 mm betragen.

33.02

Bei Lenkern mit Querverbindung muss diese mit einem Schutzpolster versehen sein. Lenker ohne Querverbindung müssen in der Mitte ebenfalls ein Schutzpolster aufweisen, das die Lenkerschellen weiträumig abdeckt.

33.03

Lenkerschellen müssen sehr sorgfältig abgerundet und so beschaffen sein, das Bruchstellen am Lenker nicht auftreten können.

33.04

Ungeschützte Enden des Lenkers müssen mit einem festen Material verstopft oder mit Gummi überzogen sein.

33.06

Wird ein Handschutz benutzt, so muss dieser aus bruchfestem (nichtsplitterndem) Material bestehen und eine dauerhafte Öffnung für die Hand aufweisen.

33.07

Lenker aus Verbundwerkstoffen sind verboten.

33.08

Reparaturschweißungen an Leichtmetall-Lenkern sind verboten.

33.09

Die Anbringung von massiven Lenkanschlägen (Lenkungsdämpfer sind nicht als Anschläge anzusehen) ist vorgeschrieben, um bei vollem Lenkereinschlag einen Mindestabstand von 30 mm zwischen dem Lenker mit den Handhebeln und dem Kraftstofftank zu gewährleisten, damit die Finger des Fahrers nicht eingeklemmt werden können.

01.35 BEDIENUNGSHEBEL

35.01

Alle Handhebel (Kupplung, Bremse, etc.) müssen im Prinzip in einer Kugel enden (Mindestdurchmesser dieser Kugel: 16 mm), die auch abgeflacht sein kann, jedoch müssen die Ränder in jedem Fall abgerundet sein (Mindeststärke dieses abgeflachten Teils: 14 mm). Diese Enden müssen fest angebracht sein und mit dem Hebel eine integrale Einheit bilden.

35.03

Jeder Bedienungshebel (Hand- und Fußhebel) muss auf einem eigenen Zapfen montiert sein.4

35.04

Ist der Fußbremshebel auf der Achse der Fußraste gelagert, so muss er im Falle einer etwaigen Deformierung der Fußraste dennoch unter allen Umständen funktionsfähig bleiben.

35.05

Hand- und Fußhebel dürfen für Fahrer mit Handicap geändert werden.

01.37 GASSCHIEBER – ZÜNDUNTERBRECHER

37.01

Gasschieber müssen sich automatisch schließen, wenn der Fahrer den Griff loslässt. Die Gasschieberbetätigung (Öffnen und Schließen) darf vom Drehgriff aus nur mechanisch durch Bowdenzug, der direkt an der Drosselklappe befestigt ist, erfolgen. Alle Ansaugluft muss durch das Drosselklappengehäuse in den Zylinder geleitet werden. Keinerlei andere Mittel, um Umgebungsluft im Einlasstrankt des Zylinderkopfes zu ermöglichen sind zulässig.

37.02 Zündunterbrecher

Bei Schneemobilen, Quads und Gespannen muss ein Zündunterbrecher vorhanden sein, der in Funktion tritt, wenn der Fahrer seine Maschine verlässt. Dieses System muss den Primärstromkreis unterbrechen und so angeschlossen sein, dass sowohl die Stromzufuhr als auch eine erneute Schließung des Stromkreises verhindert wird.
Der Zündunterbrecher muss sich so nahe wie möglich an der Lenkermitte befinden und wird
über ein nichtelastisches Verbindungskabel von angemessener Länge und Stärke ausgelöst. Wenn der Fahrer von dem Fahrzeug absteigt, muss das Verbindungskabel vom Zündunterbrecher getrennt und der Motor abgestellt werden. Der Zündunterbrecher darf nicht mit Klebeband, Klebstoff, Draht oder auf andere Art festgestellt montiert sein. Es muss möglich sein das Verbindungskabel abzuziehen und den Motor sofort zu stoppen.
Bei Gespann- und Quadrennen muss das Verbindungskabel über *das* Handgelenk des Fahrers gestreift werden. Ein Spiralkabel (ähnlich einem Telefonkabel) von maximal 1 m Länge ist gestattet.
Bei Schneemobilrennen muss es sachgerecht am Gürtel des Fahrers befestigt werden (Schlinge, Haken oder Ring).

Alle Solomotorräder müssen mit einem links, oder rechts am Lenker angebrachten Zündunterbrecherschalter oder –Knopf (Rot) ausgerüstet sein. Dieser muss sich in Reichweite einer an den Handgriffen liegenden Hand befinden und in der Lage sein, den laufenden Motor abzustellen.
Der Schalter, oder Knopf ist der Einzige, der in Rot ausgeführt werden darf.

01.39 FUSSRASTEN

39.01

Fußrasten müssen fest angebracht sein. Sie können mit einem Klappmechanismus versehen sein, müssen dann aber über eine Vorrichtung verfügen, die sie automatisch wieder in ihre Normalstellung zurückbringt. Die Fußrasten-Enden müssen mit einem integrierten Schutz versehen sein, der mit einem Radius von mindestens 8 mm abgerundet ist (s. Zeichnungen im DMSB-Handbuch, blauer Teil).

01.41 BREMSEN

41.01

Alle Motorräder müssen mit mindestens zwei wirksamen Bremsen ausgestattet sein (eine an jedem Rad), die unabhängig voneinander betätigt werden und konzentrisch auf das Rad wirken.

41.02

Motorräder der Gruppe B müssen mit mindestens zwei wirksamen Bremsen ausgerüstet sein, die auf mindestens zwei der Räder konzentrisch wirken und unabhängig voneinander betätigt werden.

41.04

Schneemobile müssen mindestens eine funktionsfähige Bremse haben.

01.43 KOTFLÜGEL UND RADABDECKUNGEN

Motorräder müssen mit Kotflügeln ausgerüstet sein.

43.01

Kotflügel müssen auf beiden Seiten über den Reifen hinausreichen.

43.02

Der vordere Kotflügel muss den Radumfang in einem ausreichen großen Winkel bedecken, dass der Fahrer vor Schmutz geschützt wird.

43.04

Das in den Zeichnungen (DMSB-Handbuch, blauer Teil) angegebene Maß des hinteren Kotflügels darf an den äußersten Positionen der vorderen und hinteren Aufhängung bei voller Ausdehnung 130mm nicht überschreiten.

43.05

Die Enden der Kotflügel müssen abgerundet sein, wobei der Radius mindestens 3 mm betragen muss. Die Kotflügel müssen aus flexiblem Kunststoff bestehen.

43.07

Werden gegossene oder geschweißte Räder verwendet, müssen die Speichen mit festen Scheiben abgedeckt werden. Jede Öffnung, zwischen der äußeren Kante der festen Scheibe und der Felge darf höchstens 10mm betragen (Reifenventil ausgenommen).

01.45 VERKLEIDUNG

Verkleidungen sind nicht zulässig. Kühlerabdeckungen müssen aus flexiblem Kunststoff bestehen.

01.46 FAHRWERK

Elektronisch gesteuerte Fahrwerkssysteme sind nicht erlaubt.

01.47 RÄDER, FELGEN, REIFEN

47.01

Alle Reifen werden auf der Felge montiert und bei einem Druck von 1 kg/cm² (1 bar) gemessen. Die Messung erfolgt an einem Reifenausschnitt, der 90° vom Boden entfernt ist.

47.02

Jede Änderung an der Felge bzw. den Speichen eines Integralrades (gegossen, geschweißt, genietet), wie es vom Hersteller geliefert wurde, oder an einer traditionellen zerlegbaren Felge ist verboten. Hiervon ausgenommen sind lediglich die Reifenniederhalter, die manchmal verwendet werden, um die Bewegung des Reifens auf der Felge zu verhindern. Wenn derartige Änderungen an der Felge vorgenommen worden sind, müssen die Bolzen, Schrauben, etc. ausreichend befestigt sein.

47.03

Die Radgrößen der folgenden Klassen sind wie folgt festgelegt:

Klasse	Vorderrad	Hinterrad
50 ccm	maximal 12“	maximal 12“
65 ccm	maximal 14“	maximal 12“
85 ccm	maximal 19“	maximal 16“
125 ccm und höher	maximal 21“	maximal 19“

01.49 MOTOCROSS- REIFEN

49.01

Reifen mit Schaufelstollen (radial angeordnete, fortlaufende Rippen) oder Reifen mit Profilstollen, die höher als 19,5 mm sind, sind verboten.

49.03

Die Reifenoberfläche darf nicht mit nachträglich montierten Gleitschutz-Spikes, Spezial-Ketten etc. bestückt sein.

01.50 ZUSÄTZLICHE BESTIMMUNGEN FÜR ELEKTRISCH ANGETRIEBENE MOTORRÄDER

siehe FIM-Bestimmungen für Elektromotorräder

01.53 ZUSÄTZLICHE BESTIMMUNGEN FÜR GESPANNE

53.01

Der Seitenwagen muss an mindesten drei Stellen am Motorrad befestigt sein, wenn er nicht integraler Bestandteil des Chassis ist.
An den Verbindungspunkten darf keine Bewegung möglich sein (Pendel-Seitenwagen sind strikt verboten). Wenn der Neigungswinkel verstellbar ist, muss er so blockiert sein, dass er vollkommen gesichert und nicht nur festgeklemmt ist.
Die Öffnung zwischen dem Motorrad und dem Seitenwagen muss durch eine Struktur aus gekreuzten Gurten oder durch ein Metallgitter verschlossen werden, damit der Fuß des Fahrers nicht ungewollt mit dem Boden in Berührung kommt.
Der Kraftstofftank muss ausreichend und gesondert vor Bodenberührung geschützt sein.

53.06

Der Antrieb darf nur durch das Hinterrad auf den Boden übertragen werden.

53.07

Die Spurweite, die sich aus dem Abstand der Mittellinien des Hinterrades und des Seitenwagenrades ergibt, muss mindestens 800 mm und darf höchstens 1150 mm betragen.

53.09

Um die Torsionskraft in der Lenkung zu reduzieren, ist es erlaubt, Vorder- und Hinterrad zu versetzen, wobei der Abstand zwischen den Rädern max. 75 mm betragen darf.

53.10

Die Lenkung des Vorderrads muss ohne jedes Zwischengelenk direkt mit einer klassischen Teleskopgabel oder Schwingengabel mit gleichen Radträgern auf jeder Seite (lange oder kurze Ausführung) ausgeführt sein. Alle anderen Typen einer Vorderradlenkung und -aufhängung sind verboten.

53.11

Mindestabmessungen eines Seitenwagens für den Aufenthalt des Beifahrers:
Länge: 1000 mm
Breite: 400 mm
Höhe des Schutzschildes für den Beifahrer: 300 mm (s. Abbildungen im DMSB-Handbuch, blauer Teil).

53.12

Die Bodenfreiheit eines beladenen Gespanns muss mindestens 175 mm betragen.

53.13

Die Position des Motors ist freigestellt, er muss jedoch vor dem Hinterrad angebracht sein.
Falls der Motor und das Getriebe auf Platten befestigt sind, so beträgt die Mindeststärke 4mm für Stahlplatten und 5mm für Leichtmetallplatten.

53.14

Der Lenker muss an der Gabel fest angebracht sein und über dem Niveau der Sattelmitte liegen. Es muss ein Steuerkopf vorhanden sein, der wie der Lenker befestigt sein muss und nicht am ungefederten Teil der Vorderradaufhängung befestigt sein darf.

53.16

Bei Gespannen muss das Rad des Seitenwagens durch ein festes Material abgedeckt oder geschützt sein.

53.17

In Bezug auf die Mittelachse des Motorrads darf das Auspuffrohr nicht über die Breite des Seitenwagens (falls es auf der Seite des Seitenwagens liegt) oder um mehr als 300 mm (falls es auf der Seite des Motorrads liegt) hinausragen (s. Abbildungen im DMSB-Handbuch, blauer Teil).
Falls das Auspuffrohr auf der Seite des Gespanns angeordnet ist, darf es die senkrechte Linie an einer Tangente zur hinteren Kante der Seitenwagen-Plattform nicht überschreiten.

01.55 STARTNUMMERNSCHILDER

55.03

Die Startnummernschilder dürfen ausschließlich aus flexiblem Kunststoff bestehen. Die Form der vorderen Startnummernschilder ist freigestellt und darf Teil des Gesamtdesigns des Motorrades sein. Das vordere Startnummernschild muss jedoch eine Mindestgröße aufweisen, so dass 3 Ziffern der Art wie in Artikel 55.07 beschrieben darauf Platz finden.
Teamwerbung ist auf dem vorderen Startnummernschild auf einer Größe von 50 mm ab Oberkante oder Unterkante des Nummernschildes zulässig.

55.04

Die nicht mehr als 50mm gewölbten Nummernschilder dürfen nicht verdeckt oder gekrümmt sein.

55.05 Vordere Startnummernschilder

Die Hintergrundfarbe der vorderen Startnummernschilder und die Ziffernfarbe sind grundsätzlich freigestellt, es muss jedoch ein klarer Kontrast zwischen der Ziffernfarbe und der Hintergrundfarbe erkennbar sein.
Für die Deutsche Motocross-Meisterschaft Seitenwagen gilt: Die Hintergrundfarbe der vorderen Startnummernschilder ist gelb.
Für den DMSB-Motocross-Pokal Seitenwagen gilt: Die Hintergrundfarbe der vorderen Startnummernschilder ist weiß.
Die vorderen, nicht mehr als 50mm gewölbten, Nummernschilder dürfen nicht verdeckt oder gekrümmt sein (siehe Zeichnungen im DMSB-Handbuch, blauer Teil).
Ein Startnummernschild ist vorn am Motorrad anzubringen. Es darf im Verhältnis zur Senkrechten um höchstens 30° nach hinten geneigt sein. Die Startnummernschilder dürfen zwischen den Nummern perforiert sein, unter keinen Umständen jedoch die Nummer selbst.

55.06 Seitliche Startnummernschilder

Die seitlichen Startnummernschilder müssen über einer horizontalen, durch die Hinterradachse verlaufenden Linie angebracht sein. Die Vorderkante der Startnummernschilder muss sich hinter einer vertikalen, 200 mm hinter den Fußrasten des Fahrers liegenden Linie befinden.
Sie müssen so montiert sein, dass sie gut sichtbar sind und von keinem Teil des Motorrades bzw. nicht von dem in Fahrposition auf dem Motorrad sitzenden Fahrer verdeckt werden. Anstelle von

abnehmbaren Startnummernschildern können auch Flächen von gleicher Größe in matter Farbe aufgemalt oder angebracht werden.
Das Design und die Werbung sind freigestellt.
Die Hintergrundfarbe der seitlichen Startnummernschilder und die Ziffernfarbe sind grundsätzlich freigestellt, es muss jedoch ein klarer Kontrast zwischen der Ziffernfarbe und der Hintergrundfarbe erkennbar sein.

55.07 Ziffern

Die Ziffern müssen gut leserlich und wie der Grund in matter Farbe gehalten sein, um die Reflexion von Sonnenstrahlen zu vermeiden.
Es müssen folgende Mindestabmessungen und Schriftarten* auf dem vorderen Startnummernschild eingehalten werden:

50/65/85ccm:
Höhe der Ziffern: 100 mm

ab 125ccm:
Höhe der Ziffern: 130 mm

Bei den seitlichen Startnummernschildern müssen folgende Mindestabmessungen eingehalten werden:

50/65/85ccm:
Höhe der Ziffern: 80 mm

Ab 125ccm:
Höhe der Ziffern: 100 mm

*siehe auch DMSB-Handbuch, blauer Teil

Die Entscheidung ob die Startnummern den Bestimmungen entsprechen, trifft der Obmann der Technischen Kommissare. Entsprechen die Startnummern nicht den Bestimmungen erfolgt keine Technische Abnahme.

55.09

Alle sonstigen Nummernschilder oder Aufschriften an den Motorrädern, die zur Verwechslung mit einer Startnummer führen können, müssen vor dem Start eines Wettbewerbes entfernt werden.

01.63 KRAFTSTOFF, KRAFTSTOFF-ÖL-GEMISCH

siehe Kraftstoffbestimmungen der FIM, DMSB-Handbuch, blauer Teil.

01.65 Kleidung und Protektoren

Es ist allgemein empfohlen, Anzüge, Hosen, langarmige Hemden und Unterwäsche aus Textilien, die nicht vollständig aus Nylon oder Spandex (z.B. Lycra, Elastan) bestehen, zu verwenden, so dass bei Abnutzung (Reibung) ein Qualitätsverlust vermieden wird.

65.01 Motocross

Für Fahrer/Beifahrer ist das Tragen von entweder einem Anzug oder Hosen und langarmigem Hemd vorgeschrieben. Ein professionell hergestellter, handelsüblicher Brust- und Rückenschutz, der in seiner Ausführung nicht verändert werden darf, ist vorgeschrieben.
In den Jugendklassen ist zusätzlich ein professionell hergestellter, handelsüblicher Schulter-, Ellenbogen- und Knieschutz vorgeschrieben.

Die Schutzeinrichtungen müssen eindeutig nach den folgenden Normen geprüft und gekennzeichnet sein:

EN 1621-1, Level 1 oder 2, für Schulter, Ellbogen, Hüfte und Knie
EN 1621-2, Level 1 oder 2, für den Rücken: CB (Central Back) und FB (Full Back)
EN 1621-3, Level 1 oder 2, für die Brust

Sämtliche Körperteile mit Ausnahme des Halses im Bereich zwischen Helm und Fahrerhemd müssen vollständig bedeckt sein (das Hemd muss in der Hose getragen werden).
Brillen müssen beim Start des Trainings oder Rennens getragen werden. Siehe auch DMSB-Motocross-Reglement im DMSB-Handbuch, grüner Teil.

65.02 Schneemobilrennen

Der Fahrer muss eine zweckmäßige Schutzkleidung tragen, die Schutz gegen Kälte und Verletzungen bietet, dazu gefütterte kniehohe Stiefel oder anderes festes Schuhwerk.

65.04 Augenschutz

Die Fahrer/Beifahrer müssen eine Schutzbrille tragen. Die Verwendung von Brillen, Helmvisieren und „Roll Offs“ oder „Tear Offs“, die am Helm verbleiben, ist ebenfalls erlaubt, Die Verwendung von Abreißvisieren ist verboten.
Die Brillen, Schutzbrillen und Visiere müssen aus nichtsplitterndem Material hergestellt sein. Ein Augenschutz, der die Sicht beeinträchtigt (z. B. durch Kratzer), darf nicht verwendet werden.

01.67 TRAGEN VON SCHUTZHELMEN

Beim Training und während der Rennen müssen alle Teilnehmer einen Schutzhelm tragen. Der Helm muss ordnungsgemäß geschlossen sein, gut sitzen, und in gutem Zustand sein. Er muss ein Kinnriemen-Verschluss-System aufweisen.
Schutzhelme, deren Außenschale aus mehr als einem Stück besteht, sind nicht gestattet.

Ein Verschluss-System mit einem Riemen und einem doppelten D-Ring Verschließsystem wird empfohlen.
Alle Schutzhelme müssen das Prüfzeichen einer der in Art. 01.70 aufgeführten internationalen Prüfnormen tragen.
Ein Schutzhelm dient dazu Schutz zu bieten. Ein Schutzhelm ist keine Plattform, um fremde Gegenstände daran zu befestigen. Kameras oder anderes Zubehör sind nicht gestattet und dürfen nicht am Helm des Fahrers/Beifahrers angebracht werden.
Haare dürfen nicht aus dem Helm herausragen.

01.69 HINWEISE FÜR DIE ABNAHME VON SCHUTZHELMEN

69.01

Die Technischen Kommissare müssen vor dem Training und vor den Rennen unter Aufsicht des Obmannes der Technischen Abnahme überprüfen, ob alle Schutzhelme den technischen Anforderungen genügen.

69.02

Entspricht ein Schutzhelm diesen Anforderungen nicht bzw. ist schadhaft, muss der Technische Kommissar den Helm bis zum Ende der Veranstaltung einbehalten, siehe auch DMSB-Schutzhelmbestimmungen, DMSB-Handbuch, blauer Teil. In diesem Fall muss der betreffende Fahrer einen anderen Schutzhelm zur Technischen Abnahme vorführen.
Nach einem Aufschlag infolge eines Unfalles muss der Helm dem Obmann der Techn. Abnahme zur Überprüfung vorgelegt werden (s. auch Art. 77.02.14).

69.03

Alle Schutzhelme müssen sauber (ohne alte Veranstaltungsmarkierungen) und intakt sein und dürfen in ihrer Konstruktion nicht modifiziert worden sein.

69.04

Der Obmann der Technischen Kommissare und/oder ein Technischer Kommissar können vor Zulassung eines Fahrers zum Training überprüfen:

69.04.1
dass der Helm auf dem Kopf des Fahrers einen guten Sitz aufweist;

69.04.2
dass es nicht möglich ist, die Trageeinrichtung in geschlossenem Zustand über das Kinn des Fahrers zu streifen;

69.04.3
dass es nicht möglich ist, den Schutzhelm über den Hinterkopf des Fahrers zu ziehen.

01.70 ANERKANNTE INTERNATIONALE PRÜFNORMEN FÜR SCHUTZHELME

Europa:	*ECE 22-06 Typ P*
Japan:	JIS T 8133:2015 Typ 2
USA:	SNELL M2015 oder SNELL M2020D oder SNELL M2020R oder SNELL M2025R oder SNELL M2025D
FIM:	FRHPhe-02

01.76 BRUST- UND RÜCKENNUMMERN (BIBS)

Die zu tragenden Brust- und/oder Rückennummern (Bibs) bzw. die auf die Fahrershirts gedruckten Nummern müssen nachstehende Bedingungen erfüllen:

76.01

Die Farbe der Startnummern muss in starkem Kontrast zur Farbe des Untergrunds stehen.

76.02

Abstand zwischen den Ziffern: 1,5 cm

76.03

Höhe der Ziffern: mind. 20 cm

76.04 Breite der Startnummern:

mind. 10 cm bei einstelligen Startnummern,
mind. 20 cm bei zweistelligen Startnummern,
mind. 25 cm bei dreistelligen Startnummern.

76.05

Strichstärke: 3 cm.

76.06

Um die Startnummern herum muss ein freier Raum von 5 cm ohne Werbung gewährleistet sein.

76.07

Bibs aus Kunststoffmaterial müssen perforiert sein, um eine ausreichende Luftdurchlässigkeit zu gewährleisten.

76.08

Die vom Fahrer auf den Nummernbibs oder Shirts verwendeten Startnummern müssen den für das jeweilige Rennen vergebenen Nummern entsprechen. Diese offiziellen Startnummern müssen während des Trainings und der Rennen getragen werden.

01.77 KONTROLLE

77.01 Abnahme

Allgemeines
Der Fahrer ist zu jeder Zeit dafür verantwortlich, dass sein Motorrad den technischen Bestimmungen für Motocross entspricht.

77.01.1
Obmann der Technischen Abnahme muss eine Stunde vor Beginn der Technischen Abnahme anwesend sein. Er muss den Rennleiter, den Jury-Präsidenten und den ggf. anwesenden CT-Delegierten von seiner Ankunft unterrichten.

77.01.2
Er muss sicherstellen, dass alle für die Veranstaltung nominierten Technischen Kommissare ihre Aufgabe ordnungsgemäß erfüllen.

77.01.3
Er teilt die Technischen Kommissare für bestimmte Aufgaben während des Rennens, des Trainings und der Abschlusskontrolle ein.

77.01.4
Die Technische Abnahme erfolgt nur, wenn die Abnahmekarte des Motorrades vom Fahrer (oder seinem Mechaniker) vorgelegt wurde.

77.01.5
Die Fahrer oder ihre Mechaniker müssen mit dem Motorrad innerhalb des in der Ausschreibung festgelegten Zeitraumes zur Technischen Abnahme erscheinen. Auf Verlangen des Technischen Kommissars müssen die Fahrer persönlich bei der Abnahme zugegen sein.

77.01.6
Der Obmann der Technischen Abnahme muss den Rennleiter bzw. den Jury-Präsidenten von den Ergebnissen der Technischen Abnahme unterrichten. Anschließend erstellt er eine Liste der akzeptierten Motorräder und legt diese dem Rennleiter vor.

77.01.7
Der Obmann der Techn. Abnahme kann zu jeder Zeit jedes Teil des Motorrades überprüfen.

77.02

Ein Fahrer, der nicht, wie unten beschrieben, zur Abnahme erscheint, kann von der Veranstaltung ausgeschlossen werden. Der Rennleiter kann jeder Person, die nicht die Bestimmungen erfüllt oder jedem Fahrer, der eine Gefahr für andere Teilnehmer oder die Zuschauer darstellt, verbieten, am Training oder am Rennen teilzunehmen.

77.02.1
Die Technische Abnahme findet in Übereinstimmung mit den in den CMS-Bestimmungen und der Ausschreibung getroffenen Festlegungen und Zeiten statt. Bei Technischen Kontrollen dürfen nur der jeweilige Fahrer sowie zwei weitere Personen anwesend sein. Bei Mannschaftswettbewerben ist zusätzlich auch der Team-Manager zugelassen.

77.02.2
Fahrer oder Mechaniker müssen ein sauberes Motorrad ohne alte Abnahmesticker von vorherigen Veranstaltungen und den vorschriftsmäßigen Helm vorführen sowie die korrekt ausgefüllte und abgezeichnete Abnahmekarte vorlegen; der Kraftstofftank darf maximal 0,5 l Kraftstoff enthalten. Im Zweifelsfall wird der Obmann der Techn. Abnahme das Motorrad mit leerem Tank wiegen.

77.02.3
Der Fahrer muss die Ausrüstung vorführen; der Schutzhelm muss markiert werden.

77.02.5
Zunächst kann die Geräuschkontrolle durchgeführt und die erreichten Werte in die Abnahmekarteeingetragen werden. Der Schalldämpfer wird mit Farbe markiert.

77.02.6
Das Motorrad/die Motorräder kann/können gewogen; das Gewicht kann in die Abnahmekarte eingetragen werden.

77.02.7
Es *kann* eine Gesamtkontrolle des Motorrades/der Motorräder in Übereinstimmung mit den DMSB-Bestimmungen vorgenommen. Es/sie wird/werden anschließend verplombt (Plombe/Siegel am vorderen Hauptrahmen).

77.02.8
Jeder Fahrer darf ein Motorrad unter seinem Namen und seiner Startnummer bei der Techn. Abnahme vorführen. Für das zweite Motorrad gibt es zwei Möglichkeiten:

1. Ein Fahrer kann ein zweites Motorrad unter seinem Namen und unter seiner Startnummer bei der Techn. Abnahme einsetzen.
2. Ein Team oder eine Gruppe von Fahrern kann ein zweites Motorrad vorführen mit der Möglichkeit, es von verschiedenen Fahrern nutzen zu lassen, jedoch unter der Voraussetzung, dass es unter den Namen und Startnummern der betreffenden Fahrer markiert wurde. In diesem Fall muss das Team, das das Motorrad vorführt, bei der Abnahme die Namen und Startnummern der Fahrer angeben, die das Motorrad benutzen sollen.

77.02.9
Ein Fahrer darf sein Motorrad zwischen den einzelnen Läufen wechseln. Die endgültige Wahl muss mindestens 10 Minuten vor Beginn des jeweiligen Laufes getroffen werden.

77.02.10
10 Minuten vor dem Start muss der Technische Kommissar in der Wartezone die Plomben/ Siegel und Markierungen sowie der Fahrerausrüstung überprüfen.

77.02.11
Während der Veranstaltung kontrolliert der Technische Kommissar in der Reparaturzone die Plomben/Siegel und Markierungen und die Fahrerausrüstung. Er muss die an den Motorrädern vorgenommenen Arbeiten überwachen, um sicherzustellen, dass kein Motorrad zur Gefahrenquelle wird.

77.02.12
Sofort nach Beendigung des letzten Rennens müssen die ersten drei Motorräder des letzten Rennens zur Technischen Abnahme in den Parc Fermé gebracht werden. Die Motorräder bleiben nach Ankunft des Siegers für den Fall eventueller Proteste oder weiterer notwendiger Kontrollen für 30 Minuten im Parc Fermé. Die Teilnehmer müssen ihr Motorrad innerhalb von 30 Minuten nach Aufhebung des Parc Fermé abholen, ausgenommen die Motorräder, die für eine Überprüfung ausgesucht wurden. Nach dieser Frist sind die Offiziellen des Parc Fermé nicht länger verantwortlich für die Motorräder.
Motorräder können sofort nach dem Rennen einer Geräuschkontrolle unterzogen werden. Für diese Geräuschmessung ist der jeweilige Technische Kommissar in Absprache mit dem Rennleiter verantwortlich. Die Ergebnisse dieser Messungen sind zu dokumentieren und bei Verstößen unverzüglich dem Rennleiter oder dem Sportkommissar zu melden.

77.02.13
Nach Beendigung der Technischen Abnahme legt der Obmann dem Rennleiter eine Liste mit den akzeptierten Fahrern und Motorrädern sowie ggfls. den jeweiligen Geräuschwerten und Gewichten vor.

77.02.14
Wurde ein Motorrad in einen Unfall verwickelt, muss es vom Technischen Kommissar überprüft werden, um sicherzustellen, dass kein gravierender Defekt eingetreten ist. Der Fahrer muss sein Motorrad zusammen mit Schutzhelm und Kleidung zu dieser erneuten Überprüfung vorführen.

01.78 GEFÄHRLICHE MASCHINEN

Wenn ein Technischer Kommissar im Verlauf des Trainings oder des Rennens zu der Überzeugung kommt, dass ein Motorrad defekt ist und dadurch eine Gefahr für andere Fahrer darstellen könnte, muss er sofort den Rennleiter oder dessen Stellvertreter unterrichten. Deren Pflicht ist es, dieses Motorrad von der weiteren Teilnahme am Training oder am Rennen auszuschließen.

01.79 GERÄUSCHKONTROLLE

„2 Meter max.“-Methode
Anmerkungen:
Elektro-Fahrzeuge (Gruppe J) sind von der Geräuschkontrolle ausgenommen.
Alle Motorräder können während der Technischen Abnahme einer Geräuschkontrolle unterzogen werden.

Um die Maßnahmen zur Verringerung des Geräuschpegels zugunsten der Umwelt weiterzuführen, wird seit 2013 in allen Allterrain-Disziplinen eine neue Methode zur Messung des Geräuschpegels mit der Bezeichnung "2 Meter max." angewendet. Die technischen Spezifikationen und die Mittel für die Anwendung einer solchen Methode zur Verwendung der Technischen Kommissare und Offiziellen sind in diesem Artikel beschrieben. Die "2 Meter max." -Methode zeigt eine sehr gute Korrelation zwischen dem Schallleistungspegel (L_{wA}), der von Motorrädern bei Vollgas erzeugt wird, und den maximalen Schalldruckpegeln, die in der Nähe der gleichen Motorräder gemessen werden, wobei die Motoren im Leerlauf schnell auf maximale Drehzahl gebracht werden. Die "2 Meter max." -Methode besteht darin, nicht nur den Geräuschpegel zu messen, der vom Schalldämpfer des Auspuffs erzeugt wird, sondern auch den maximalen globalen Geräuschpegel, den das Motorrad bei Maximaldrehzahl erreicht, begrenzt durch natürliche Regulierung (bei Zweitaktmotoren) oder Drehzahlbegrenzer (bei Viertaktmotoren). Nur Geräuschpegel, die mit der "2 Meter max."-Methode gemessen werden, werden von den Technischen Kommissaren und der Fahrtleitung der Veranstaltung beurteilt, um zu entscheiden, ob das Motorrad den zulässigen maximalen Geräuschpegeln entspricht.

79.01 Vorbereitung des Geräuschmessgeräts

Für alle FIM- und DMSB-Meisterschaftsveranstaltungen ist ein Geräuschmessgerät mit einem Frequenzgang gem. IEC 61672 Abschnitt 11 mit einer max. Toleranz von plus / minus 2 dB (A) im Bereich von 125 bis 8.000 Hz bei 94, 104 und *113 dB (A*) zu nutzen. Es kann grundsätzlich ein Gerät der Typenklasse 1 eingesetzt werden.

Geräuschmessgeräte müssen auch folgendes umfassen:
- einen kompatiblen Kalibrator, der unmittelbar vor dem Test und immer unmittelbar vor einem erneuten Test, der eine Bestrafung nach sich zieht, verwendet werden muss.
- ein Drehzahlmesser.

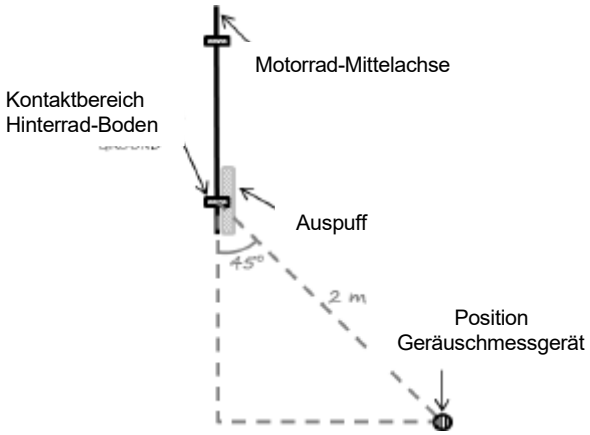
Für den Fall, dass Drehzahlmesser, Geräuschmessgerät oder Kalibrator während der technischen Überprüfung ausfallen, müssen zwei Sätze an Ausrüstung vorhanden sein.

Das Geräuschmessgerät ist nach folgendem Verfahren vorzubereiten:
- Bewertungskurve A einstellen
- Anzeigegeschwindigkeit „schnell / fast“ einstellen
- den höchsten verfügbaren Bereich (z. B. 60 - 140 dB) einstellen.
- Geräuschmessgerät gemäß Bedienungsanleitung kalibrieren, berücksichtigen das die Windschaumkugel vorhanden ist
- Positionieren der Windschaumkugel auf dem Mikrofon
- Aktivieren der Funktion MAX MIN - eingestellt auf MAX
- Anzeige $L_{A, max}$

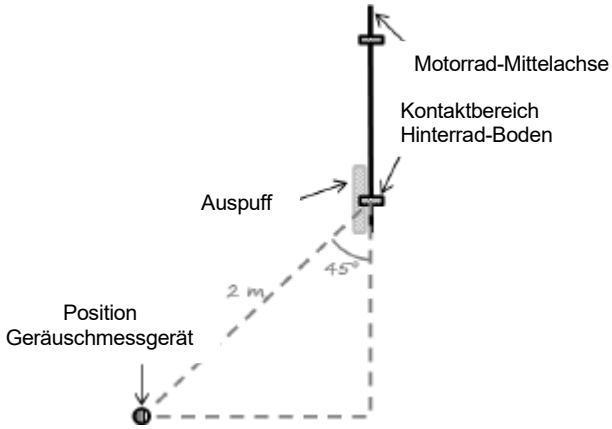
79.02 Einrichten des Geräuschmessgeräts und des Motorrads

Die Geräuschpegel werden mit dem auf einem Stativ befestigten Mikrofon in einer Höhe von 1,35 m über dem Boden in horizontaler (ebener) Position gemessen. Es ist hilfreich ein Mikrofon zu haben, das mit einem Verlängerungskabel zum Geräuschmessgerät ausgerüstet ist. Stellen Sie für den Ort und die Position des Motorrads sicher, dass innerhalb von 10 m um das Mikrofon keine festen Hindernisse vorhanden sind.
In Abhängigkeit vom Fahrzeug wird das Geräuschmessgerät wie folgt positioniert:
- Für Solo-Motorräder (außer für Schneemobile): Im Winkel von 45° zur Längsachse des Fahrzeugs auf der Auspuffseite in einem Abstand von 2 m hinter dem Fahrzeug (gemessen von dem Punkt, an dem die Mitte des Hinterreifens den Boden berührt).
- Für Solo-Motorräder mit 2 Auspuffausgängen: Im Winkel von 45° zur Längsachse des Fahrzeugs auf der Seite des Lufteinlasses in einem Abstand von 2 m hinter dem Fahrzeug (gemessen von dem Punkt, an dem die Mitte des Hinterreifens den Boden berührt). Hinweis: Wenn ein zentraler Lufteinlass verwendet wird, werden beide Seiten getestet.
- Für Schneemobile: In einem Winkel von 90° zur Längsachse des Fahrzeugs, auf der Seite des Schalldämpfers, in einem Abstand von 2 m neben dem Fahrzeug (gemessen vom Schalldämpferausgang). Verwenden Sie für die Kontinuität der Messung den Lenker als Referenz für die Ausrichtung der Maschine mit dem Mikrofon - das Auspuffrohr befindet sich normalerweise auf der rechten Seite der Maschine und direkt unter der Lenkerposition. Hinweis: Die Verwendung nur eines Schalldämpfers ist für Schneemobile zulässig.
- Für Sidecars: In einem Winkel von 45° zur Längsachse des Fahrzeugs auf der Seitenwagenseite, in einem Abstand von 2 m hinter dem Fahrzeug (gemessen vom Punkt, wo der Reifen des Seitenwagens den Boden berührt). Wenn sich der Ausgang des Schalldämpfers näher am Hinterrad des Motorrads befindet, ist der Bezugspunkt der Kontaktpunkt des Motorrad-Hinterrades auf dem Boden (wie bei Solo-Motorrädern).
- Für Quads: In einem Winkel von 45° zur Längsmittelachse des Fahrzeugs, in einem Abstand von 2 m hinter dem Fahrzeug (gemessen von dem Punkt, an dem die Linie lotrecht zur Hinterachse gezogen den Boden berührt).
- Für Quads, bei denen sich der Auspuff außerhalb der Mittelachse befindet: In einem Winkel von 45° von der Auspuffachse auf der versetzten Seite in einem Abstand von 2 m hinter dem Fahrzeug (gemessen von dem Punkt, an dem die Linie lotrecht zur Hinterachse gezogen den Boden berührt).

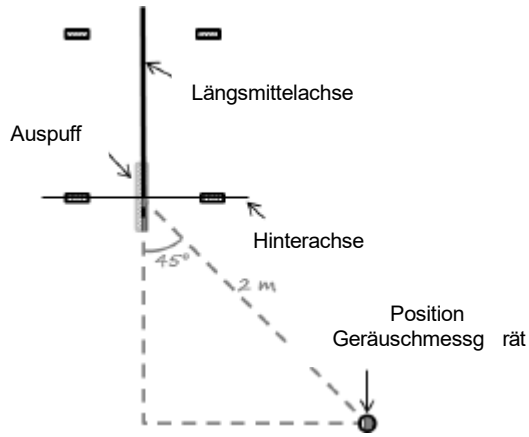
Solomotorrad – Auspuff rechts - Draufsicht



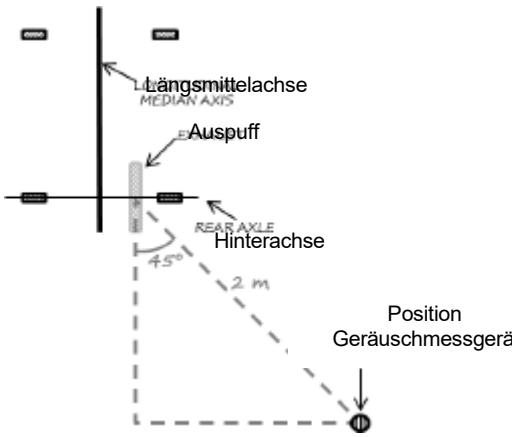
Solomotorrad – Auspuff links - Draufsicht



Quads - Auspuff auf Mittelachse - Draufsicht

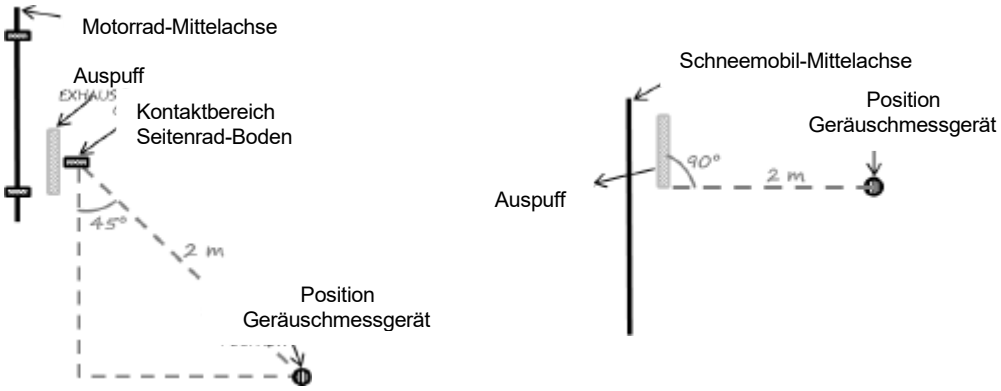


Quads - Auspuff außerhalb Mittelachse - Draufsicht

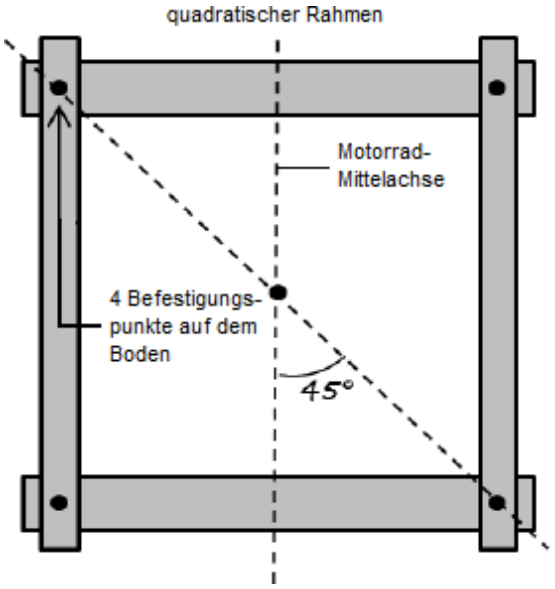


Sidecar - Draufsicht

Schneemobile - Draufsicht



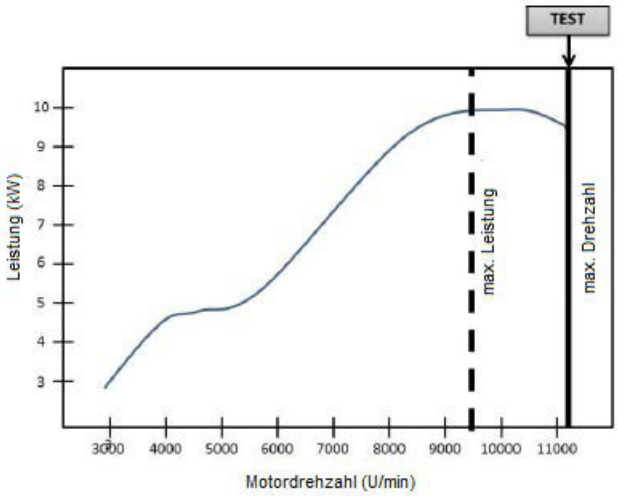
Bei Motoren mit mehr als einem Schalldämpfer wird der Geräuschpegel an jedem Auspuffende gemessen. Schalldämpfer mit Adaptern zur Reduzierung des Geräuschpegels müssen dauerhaft eingebaut sein. Für repräsentative Messungen können alle Motorräder in einem auf dem Boden befestigten Rahmen positioniert werden, um sicherzustellen, dass die 45°-Vorgabe eingehalten ist. Ein quadratischer Rahmen hilft bei der Positionierung des Motorrads.



Fahrzeuge mit Getrieben ohne Leerlauf müssen auf einem Ständer abgestellt werden. Es ist zu bevorzugen, die Geräuschmessung auf einem weichen Untergrund, nicht schallreflektierend, z.B. Gras oder feinem Schotter, durchzuführen. Bei übermäßigem Wind müssen die Maschinen gegen den Wind gerichtet sein. Das Umgebungsgeräusch in einem Radius von 5 m um das Antriebsaggregat darf während der Tests 90 dB (A) nicht überschreiten.

79.03 Das Testverfahren

Ein Technischer Kommissar positioniert sich neben dem Fahrzeug. Es ist darauf zu achten, dass sich keine Person zwischen Endschalldämpfer und Mikrofon befindet. Es wird empfohlen, dass die eingesetzten Technischen Kommissare einen Gehörschutz tragen. Die Messung wird, mit auf den Rädern stehendem Motorrad und betriebswarmen Motor durchgeführt. Während der Messung kann der Fahrer in normaler Sitzposition auf dem Fahrzeug sitzen. Während des Messvorgangs hat der Fahrer die Kupplung zu trennen. Der Technische Kommissar (und niemand anderer) muss die Drosselklappe so schnell wie möglich vollständig öffnen (sofort, innerhalb von 0,3 Sekunden), um den maximalen Drehzahlwert zu erreichen. Im Zweifelsfall kann überprüft werden, ob der max.
Drehzahlwert höher ist als der Drehzahlwert bei dem das Fahrzeug die max. Leistung (kW) liefert.



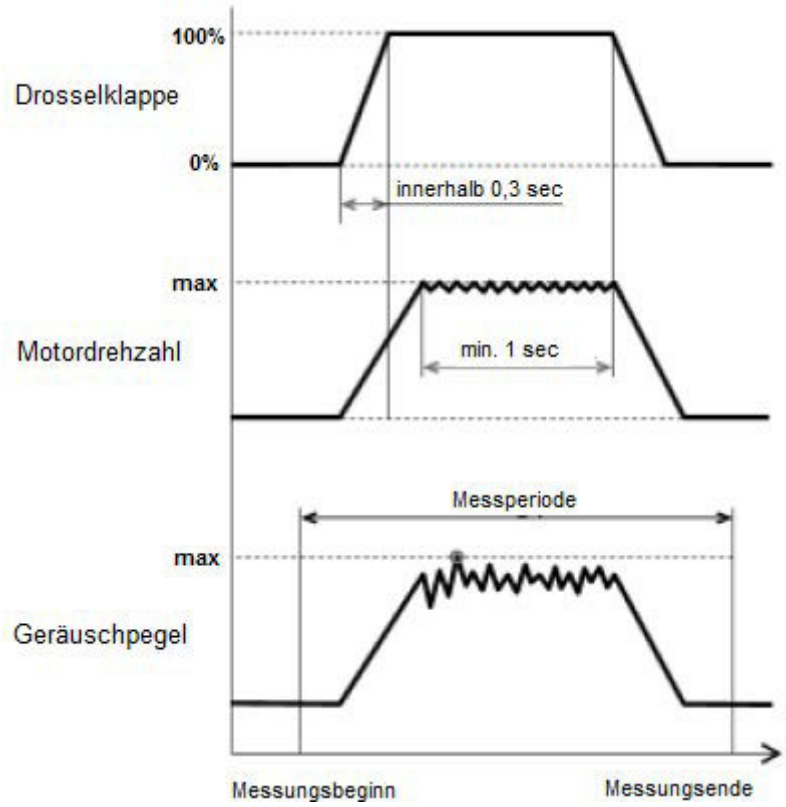
Der Technische Kommissar hält dann den Motor mindestens für 1 Sekunde (oder bis es ein akustisches Zeichen für ein Überdrehen des Motors gibt) bei maximaler Drehzahl, während die Messung vorgenommen wird. Um den Test abzuschließen, lässt der Technische Kommissar den Gasgriff los. Der maximale Geräuschwert (dB(A)), welcher während des Messintervalls registriert wurde, wird dann am Geräuschmessgerät abgelesen und aufgezeichnet. Dieser Geräuschwert darf nicht auf die nächste volle Zahl abgerundet werden. Der Geräuschwert ist dann mit den Grenzwerten gemäß Artikel 79.04 zu vergleichen.

Die Geräuschmessung kann „BESTANDEN“ oder „NICHT BESTANDEN“ werden:

- „BESTANDEN“: Der Geräuschtest gilt als „BESTANDEN“, wenn der aufgezeichnete Geräuschwert niedriger oder gleich der Geräuschgrenzwerte des Artikel 79.04 ist. Am Ende des Tests wird der Schalldämpfer markiert. Nach der Überprüfung darf der Schalldämpfer nicht mehr ausgetaucht werden. Die Endöffnung des Schalldämpfers muss unverändert bleiben, nachdem dieser überprüft und markiert wurde.
- „NICHT BESTANDEN“: Der Geräuschtest gilt als „NICHT BESTANDEN“, wenn der aufgezeichnete Geräuschwert über den Geräuschgrenzwerten des Artikel 79.04 liegt. In diesem Fall kann das Fahrzeug innerhalb der Abnahmezeit nochmal vorgeführt werden. Falls der Test negativ ausfällt:
- kann der Fahrer einen anderen oder reparierten Schalldämpfer vorführen (falls die Geräuschmessung vor dem Rennen erfolgte).
- erhält der Fahrer eine Strafe (falls die Geräuschmessung während oder nach dem Rennen erfolgte).

Anmerkungen:

- Falls der Motor mit Fehlzündungen beginnt, Drosselklappe leicht schließen und erneut öffnen Falls Detonationen auftreten, muss die Messung wiederholt werden. Der Fahrer ist für einen messbaren Motorlauf verantwortlich.
- Für Fahrzeuge ohne Drehzahlbegrenzer darf die Drosselklappe nicht länger als 2 Sekunden geöffnet sein oder bis es ein akustisches Anzeichen für ein Überdrehen des Motos gibt
- Auch wenn ein Fahrzeug die jeweilige Geräuschgrenze nicht überschritten hat, kann das Fahrzeug im Zweifelsfall nochmals überprüft werden.
- Wenn das Fahrzeug die Drehzahl für die maximale Leistung nicht erreichen kann, muss das Fahrzeug zurückgewiesen werden. Jeder Versuch eines Teilnehmers das Erreichen der Drehzahl für die maximale Leistung seines Motors zu verhindern, wird als Reglementverstoß betrachtet.
- Wenn der Technische Kommissar den Drehzahlwert für die maximale Leistung (wie vom Hersteller angegeben oder zuvor auf einem Leistungsprüfstand ermittelt) bezweifelt, muss die Drehzahl durch einen an die Zündung angeschlossenen Drehzahlmesser ermittelt werden.



1. Der Prüfer muss die Drosselklappe innerhalb von 0,3 Sekunden vollständig öffnen (Vollgas).

2. Und bei maximaler Drehzahl (am Drehzahlbegrenzer) mindestens 1 Sekunde halten. Dann den Gasgriff schnell loslassen.

3. Der Geräuschpegel wird in allen Perioden gemessen und der maximale Pegel ist in jedem Fall aufzuzeichnen (automatisch vom Geräuschmessgerät).

79.04 GERÄUSCHLIMITS

vor dem Rennen	während und nach dem Rennen
113 dB (A)	*114 dB (A)*

Anmerkungen:
- Die Werte, die nach dem Rennen eingehalten werden müssen, berücksichtigen die Verschlechterung des Schalldämpfers (d. h. der Grenzwert wird um 1 dB (A) angehoben).
- Die Werte berücksichtigen bereits die Genauigkeit der Methode, die unter Verwendung der aktuellen Geräuschmessgeräte ca. 2 dB (A) beträgt.
- Es sind keine Abzüge für Umgebungstemperatur, Druck oder Höhe zulässig.

01.82 TECHNISCHE BESTIMMUNGEN FÜR SCHNEEMOBILE

82.01 Einführung

Schneemobile sind Fahrzeuge, die mit Hilfe einer oder mehrerer Raupenketten angetrieben werden. Die Steuerung erfolgt durch Skier, die in der Regel vorn oder seitlich am Fahrzeug, entweder permanent oder temporär, angebracht sind. Man unterscheidet nachstehende Schneemobil-Typen:

82.01.1
Schneemobile mit 2 Raupenketten und 1 oder 2 vorn angebrachten Lenkungsskiern;

82.01.2
Schneemobile mit 1 Raupenkette und 1 oder 2 Lenkungsskiern vorne,
82.01.3
Schneemobile mit einer Raupenkette und Skiern.
Aus Sicherheitsgründen dürfen keine Windschutzscheiben aus Kunststoff oder ähnlichem Material angebracht werden.

82.02 Allgemeine Bestimmungen

82.02.1
Die Position des Motors ist freigestellt; er muss lediglich vor dem Fahrer liegen.

82.02.2
Der Fahrer muss vollständig sichtbar sein.

82.02.3
Es ist verboten, an der Original-Abdeckung bzw. -Motorhaube zusätzlich Spoiler anzubringen.

82.02.4
Die Verwendung von Titan ist streng verboten.

82.02.5
Die hintere Tunnelöffnung muss mit geeignetem Material abgedeckt sein.

82.02.6
Frontscheinwerfer müssen entfernt oder abgedeckt werden.

82.02.7
Die Schneemobile müssen mit einem Rücklicht (Mindestleistung 20 W) ausgestattet sein. Mindestabmessungen: 40 mm x 50 mm.

82.02.8
Es ist verboten, auf der Strecke ohne Abdeckung bzw. Motorhaube zu fahren.

82.03 Startvorrichtung

Schneemobile müssen mit einem On-Board befestigtem Starter ausgerüstet sein.
Der Ständer, der zum Anheben des Fahrzeugs in der Wartezone hinter den Start Tor verwendet wird, kann für die Geräuschkontrolle verwendet werden.

82.04 Offenliegende Antriebsteile

Antriebsriemen müssen mit einem Schutz abgedeckt sein, der nicht Bestandteil der Verkleidung sein darf.

82.05 Auspuffrohre

82.05.1
Die Anzahl der Auspuffe (Kammern) ist auf einen (1) beschränkt.

82.05.2
Die Abgase müssen so abgeleitet werden, dass sie keinen Schnee aufwirbeln, die Antriebsketten oder die Bremsen nicht verschmutzen und einen evtl. vorhandenen Beifahrer bzw. andere Fahrer nicht beeinträchtigen. Es muss alles getan werden, um einen eventuellen Ölverlust zu vermeiden, damit nachfolgende Fahrer nicht behindert werden.

82.06 Lenker

Breite des Lenkers: mindestens 500 mm, höchstens 850 mm. Verlängerungen sind nicht gestattet. Kugelförmige Lenkerenden sind nicht vorgeschrieben.

82.07 Handhebel

Schneemobile müssen mit Handhebeln ausgestattet sein (es gilt Art. 01.35).

82.08 Gasschieber / Zündunterbrecher

Schneemobile müssen mit Gasschiebern ausgestattet sein. Schneemobile müssen weiterhin mit einem Zündunterbrecher ausgestattet sein. (es gilt Art. 01.37).

82.09 Fußrasten (es gilt Art. 01.39)

Sind die Fußrasten eines Schneemobils mit Schlaufen ausgerüstet, müssen sie mit einem Anschlag versehen sein, der verhindert, dass der Fuß des Fahrers mehr als 1/3 seiner Länge hineingesteckt werden kann.

82.10 Bremsen

Es muss mindestens eine Bremse vorhanden sein.

82.11 Schneefänger

Schneemobile müssen am hinteren Ende mit Schneefängern ausgerüstet sein. Diese müssen aus geeignetem Material bestehen und an jeder Seite des Fahrzeugtunnels um 30 mm überlappen.
In unbeladenem Zustand muss eine Bodenfreiheit von maximal 100 mm gewahrt bleiben. Es ist verboten, Federn und/oder elastisches Material zu verwenden, um die Schneefänger in ihrer Position zu halten (s. Abb. M).

82.13 Antriebsbänder (Raupenketten)

Diese müssen aus Gummi oder Kunststoff bestehen.
Änderungen an den Antriebsbändern sind verboten. Es ist nicht gestattet, die Antriebsbänder mit Anti-Rutsch-Vorrichtungen, wie z.B. Stollen, Spikes etc. zu bestücken.

82.15 Lenkungsskier

Lenkungsskier sollten so gestaltet sein, dass Hindernisse seitlich oder vertikal weggeschoben werden können (s. Abb. M).
Die Vorderkante muss nach oben gebogen sein, wobei der Durchmesser dieses Bogens mindestens 100 mm betragen muss. Die Vorderkante muss bis zu einer gedachten, durch den Mittelpunkt dieses Kreisbogens gezogenen vertikalen Linie reichen. Das verwendete Material muss einen äußeren Durchmesser von mindestens 12 mm aufweisen.
Führungsschienen müssen aus Rohr mit kreisförmigem Querschnitt und einem Durchmesser von mindestens 10 mm bestehen. Ist das Fahrzeug mit einer rutschsicheren Schiene ausgerüstet, muss der Profilwinkel mindestens 60° betragen. Die Länge darf 260 mm nicht überschreiten (s. Abb. M, DMSB-Handbuch, blauer Teil).
Die Kanten eines Lenkungsskis müssen mit mindestens 5 mm dickem Profil aus Stahl oder anderem Metall abgerundet sein (s. Abb. M, DMSB-Handbuch, blauer Teil).

82.17 Startnummernschilder

Obligatorisch (es gilt Art. 01.55).

82.18 Farben der Startnummernschilder

Bis	250 ccm	grüner Grund	weiße Ziffern
	350 ccm	blauer Grund	weiße Ziffern
	500 ccm	gelber Grund	schwarze Ziffern
	1050 ccm	weißer Grund	schwarze Ziffern
	1300 ccm	roter Grund	weiße Ziffern

(Anm.: es sind die entsprechenden RAL-Farben gem. Art. 01.55 zu verwenden.)

82.19 Kraftstoff und Öl (es gilt Art. 01.63)

Frostschutzmittel sind erlaubt.

82.20 Ausrüstung und Schutzbekleidung

(es gilt Art. 01.65)

82.21 Brust- und Rückennummern (Bibs)

(es gilt Art. 01.76)

82.22 Abnahme / Kontrolle

(es gilt Art. 01.77)

82.23 Geräuschkontrolle (es gilt Art. 01.79)

Für die Geräuschkontrolle muss ein Ständer verwendet werden, um den hinteren Teil der Maschine (Bänder) vom Boden anzuheben. Abdeckung und Motorhaube müssen installiert bleiben.

01.83 TECHNISCHE BESTIMMUNGEN FÜR QUADS

83.01 Definition

Siehe hierzu Art. 01.07 (Klassen), Gruppe G: Quads

83.02 Motorradtypen

Hinsichtlich der Marke, der Konstruktion oder des Motorrad-Typs gibt es, außer den nachfolgend im Einzelnen aufgeführten Festlegungen, keine Einschränkungen.
Der Hubraum muss mindestens 250 ccm und darf höchstens 350 ccm (max. 2 Zylinder) bzw. 750 ccm (1 Zylinder) betragen. Der Antrieb muss durch die Hinterräder über eine Starrachse erfolgen.

83.03 Räder

Der Felgendurchmesser darf maximal 12 Zoll betragen. Im Hinblick auf die Größe der Vorderräder gibt es keine Einschränkungen. Es dürfen keine Speichenräder verwendet werden.
Jedes Vorderrad muss über eine eigene Bremse verfügen, die durch einen gemeinsamen Handhebel am Lenker betätigt wird.
Jedes Hinterrad muss über eine eigene Bremse oder über eine an der Starrachse befestigte Bremse verfügen, die über ein Fußpedal oder einen am Lenker befestigten Handhebel betätigt wird.
Die hinteren Räder müssen durch gute Kotflügel aus weichem, synthetischem Material geschützt sein. Die vorderen Kotflügel dürfen entfernt werden.

83.04 Reifen

Es gilt Artikel 01.49.

83.05 Gesamtbreite

Die Gesamtbreite darf maximal 1300 mm betragen.

83.06 Schutz

Hinter dem Sitz muss eine Stoßstange angebracht sein. Die Stoßstange muss in ihrer Länge und Breite über dem hinteren Teil des Kettenrades enden.
Sie muss mind. mit einer gedachten senkrechten Linie hinter den Antriebsrädern abschließen (Breite min. Sitzbankbreite Durchmesser min: 15 mm Material: Stahl) sofern nicht serienmäßig vorhanden. Sonst Serienausführung des Herstellers.
Vorne und hinten am Fahrzeug muss ein Stoßbügel (oder –stange) angebracht werden. Dieser Stossbügel (oder -stange) muss so angebracht sein, dass sie mit der vorderen/hinteren Kante der Reifen abschließt.
Der Rammschutz hinter dem Kettenblatt und der Bremsscheibe kann im DMSB-Bereich entfallen, sofern keine so genannte „Wave-Bremsscheibe“ montiert ist.
Auf jeder Seite des Fahrzeugs muss ein Schutzbügel (oder –stange) mit rundem Profil (Mindest-Durchmesser: 25mm oder 1 inch) angebracht sein. Es dürfen keine (scharfen) Teile herausragen.
Zum Verschließen der Öffnung zwischen den Rädern und der Schutzvorrichtung müssen gekreuzte Gurte oder ein Metallgitter angebracht sein, um zu verhindern, dass die Füße des Fahrers unbeabsichtigt den Boden berühren.
Achtung: Im DMSB-Bereich darf auch ein Geflecht aus Draht bzw. ein starkes Netz verwendet werden.

83.07 Handhebel und Lenker

Es gelten die Artikel 01.33 und 01.35.

83.08 Gasschieber

Es gilt Artikel 01.37.

83.09 Geräuschkontrolle

Es gilt Artikel 01.79.

83.10 Startnummernschilder

Es müssen vier Startnummernschilder angebracht werden:

83.10.1
ein Startnummernschild vorne am Motorrad, in Höhe der Scheinwerfer, nach vorne zeigend

83.10.2
ein Startnummernschild am hinteren Kotflügel

83.10.3
ein Startnummernschild an der hinteren Stoßstange (DMSB: vertikal; s.o.).

83.10.4
Farbe der Startnummernschilder: gelber Grund mit schwarzen Zahlen. Sie müssen zentral und so vertikal wie möglich angebracht sein. Abmessungen: s. Art. 01.55.

83.10.5
Der Fahrer muss seine Startnummer auf seinem Shirt oder einem Bib tragen.

83.11 Schutzhelme und Schutzkleidung

Es gelten die Artikel 01.65 bis 01.71.

83.12 Allgemeines

Das Fahrzeug muss in technisch einwandfreiem Zustand sein und den vom Technischen Kommissar gestellten Anforderungen genügen.

TECHNISCHE BESTIMMUNGEN DES DMSB FÜR DIE KLASSEN

50ccm, 65ccm und 85ccm

Klasse 50ccm Verbrenner Motorrad:

Zugelassen sind nur Einzylinder-Automatikmotorräder (ohne manuelle Trennkupplung) bis 50 ccm.
Es darf nur der, je nach Modell verwendete, serienmäßige Vergaser (es muss sich um die Standard-Ausführung des homologierten Modells handeln, Düsen u. Nadeln dürfen ersetzt werden) angebaut sein.
Auch muss der Zylinder und Zylinderkopf dem homologierten Modell entsprechen (d.h. es darf nur ein unbearbeitetes Serienteil verwendet werden). Die Auspuffanlage muss serienmäßig sein. Die Sekundärübersetzung muss der Serie entsprechen. Es sind keine schnelleren Übersetzungen zugelassen.
Die Flanschanschlüsse und Steckverbindungen der Auspuffanlage müssen gasdicht sein.
Die Radgröße darf 12” nicht überschreiten, die Reifengröße ist freigestellt, jedoch muss eine uneingeschränkte Freigängigkeit gewährleistet sein. Kettengetriebene Motorräder müssen in jedem Fall über einen geeigneten Kettenschutz verfügen. Die Speichen des Hinterrades müssen beidseitig vollständig mit einer geschlossenen Scheibe (Kunststoff oder GFK) abgedeckt sein, wenn das Motorrad mit gegossenen oder geschweißten Rädern ausgerüstet ist.
Alle Motorräder müssen mit einem Zündunterbrecher ausgerüstet sein, der den Primärstromkreis unterbricht und über ein nichtelastisches Verbindungskabel ausgelöst wird, das über das Handgelenk des Fahrers gestreift wird. Ein Spiralkabel, das im ausgezogenen Zustand nicht länger als 60 cm ist, darf verwendet werden.
Im Übrigen müssen diese Motorräder den FIM-Bestimmungen entsprechen.

Übersetzung:	Das serienmäßige Übersetzungsverhältnis muss eingehalten werden, keine schnellere Übersetzung erlaubt.
Abreißschalter:	Spiralkabel maximal 60 cm Länge

Klasse 50ccm Elektro Motorrad:

Zugelassen sind in der Klasse 50ccm sind Elektromotorräder bis max. *5kW* der Klasse A: (60V DC & 30V AC (rms) (pulsierend DC < 60V)).
Die Rad Größe darf 12” nicht überschreiten, die Reifengröße ist freigestellt, jedoch muss eine uneingeschränkte Frei Gängigkeit gewährleistet sein. Kettengetriebene Motorräder müssen in jedem Fall über einen geeigneten Kettenschutz verfügen. Die Speichen des Hinterrades müssen beidseitig vollständig mit einer geschlossenen Scheibe (Kunststoff oder GFK) abgedeckt sein, wenn das Motorrad mit gegossenen oder geschweißten Rädern ausgerüstet ist.
Alle Motorräder müssen mit einem Unterbrecher ausgerüstet sein, der den Primärstromkreis unterbricht und über ein nichtelastisches Verbindungskabel ausgelöst wird, das über das rechte Handgelenk des Fahrers gestreift wird. Ein Spiralkabel, das im ausgezogenen Zustand nicht länger als 60 cm ist, darf verwendet werden.
Im Übrigen müssen diese Motorräder den FIM-Bestimmungen entsprechen.

Elektromotor:	nicht erlaubt, auch keine Modifikationen (Serie)
Elektronik:	nicht erlaubt, auch keine Modifikationen (Serie)
Spannungen:	nicht erlaubt, auch keine Modifikationen
Drahtlose Kommunikation:	Während der Fahrt ist keine drahtlose Kommunikation erlaubt. Ausgenommen in der Boxengasse, wenn das Motorrad steht.
Übersetzung:	Das serienmäßige Übersetzungsverhältnis muss eingehalten werden. Keine schnellere Übersetzung erlaubt
Abreißschalter:	Spiralkabel maximal 60 cm Länge

Klasse 65ccm:

Eingesetzt werden dürfen nur Motorräder mit Schaltgetriebe oder Automatik bis 65 ccm.
Die Radgröße ist auf vorne max.14” und hinten max. 12” festgelegt.
Im Übrigen müssen diese Motorräder den FIM-Bestimmungen entsprechen.

Klasse 85ccm:

Eingesetzt werden dürfen nur Motorräder mit Schaltgetriebe bis 85 ccm (Groß oder Kleinrad).
Die Radgröße ist auf vorne max.19” und hinten max. 16” festgelegt.
Modifizierte 65ccm Motorräder dürfen nicht in der Klasse 85ccm eingesetzt werden.
Im Übrigen müssen diese Motorräder den FIM-Bestimmungen entsprechen.

Technische Bestimmungen für Trial 2026

Stand: 25.11.2025 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

INHALT

01.01 EINFÜHRUNG
01.03 KONSTRUKTIONSFREIHEIT
01.05 MOTORRAD-KATEGORIEN UND -GRUPPEN
01.07 KLASSENEINTEILUNG
01.11 MESSEN DES HUBRAUMS
01.17 AUFLADUNG
01.18 TELEMETRIE (elektronische Datenübertragung)
01.19 GEWICHT DER MOTORRÄDER
01.21 MARKENBEZEICHNUNG
01.23 DEFINITION EINES PROTOTYPS
01.25 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN
01.26 DEFINITION EINES RAHMENS BEI EINEM SOLOMOTORRAD
01.27 STARTVORRICHTUNGEN
01.28 KRAFTSTOFFTANKS
01.29 SCHUTZVORRICHTUNGEN FÜR OFFENLIEGENDE ANTRIEBSTEILE
01.31 AUSPUFFROHRE / SCHALLDÄMPFER
01.33 LENKER
01.35 BEDIENUNGSHEBEL
01.37 GASSCHIEBER
01.39 FUSSRASTEN
01.41 BREMSEN
01.43 KOTFLÜGEL UND RADABDECKUNGEN
01.47 RÄDER, FELGEN UND REIFEN
01.49 REIFEN
01.50 ZUSÄTZLICHE BESTIMMUNGEN FÜR ELEKTRO MOTORRÄDER
01.53 ZUSÄTZLICHE BESTIMMUNGEN FÜR SEITENWAGEN
01.56 BELEUCHTUNG, WARNEINRICHTUNGEN UND TACHOMETER ÜBEREINSTIMMUNG DER MOTORRÄDER UND DER NUMMERNSCHILDER MIT DEN GESETZLICHEN BESTIMMUNGEN
01.63 KRAFTSTOFF, KRAFTSTOFF-ÖL-GEMISCH
01.65 AUSRÜSTUNG UND SCHUTZKLEIDUNG
01.67 TRAGEN VON SCHUTZHELMEN
01.69 HINWEISE FÜR DIE ABNAHME VON SCHUTZHELMEN
01.70 ANERKANNTE INTERNATIONALE PRÜFNORMEN FÜR SCHUTZHELME
01.71 AUGENSCHUTZ
01.73 NATIONALFARBEN FÜR SCHUTZHELME
01.75 FIM-EMBLEM
01.76 BRUST- UND RÜCKENNUMMERN (BIBS)
01.77 KONTROLLE
01.79 GERÄUSCHKONTROLLE
01.81 ZEITNAHME

Im FIM-Bereich gelten die Technischen Bestimmungen der FIM, siehe www.fim-moto.com.
Im DMSB-Bereich gelten die folgenden Technischen Bestimmungen.

01.01 EINFÜHRUNG

Unter dem Begriff „Motorrad“ versteht man alle Fahrzeuge, die im Prinzip weniger als vier Räder haben, von einem Motor angetrieben werden und die im Wesentlichen dafür gebaut sind, eine oder mehrere Personen, von denen eine das Fahrzeug führt, zu befördern. Die Räder müssen normalerweise den Boden berühren, ausgenommen kurzzeitig oder in bestimmten außergewöhnlichen Situationen. Darüber hinaus darf ein Rad oder dürfen alle Räder durch Kufen, Rollen oder Ketten ersetzt werden, um sich auf bestimmten Streckenbelägen bewegen zu können.

01.03 KONSTRUKTIONSFREIHEIT

Ein Motorrad muss den Anforderungen der FIM-Bestimmungen, der Ausschreibung wie auch den jeweiligen besonderen Bestimmungen, die die FIM für bestimmte Wettbewerbe erlassen kann, entsprechen. Es werden keinerlei zusätzliche Beschränkungen im Hinblick auf Marke, Konstruktion oder Typ des Motorrades auferlegt.
Alle Solomotorräder (Gruppe A) müssen so konstruiert sein, dass sie von einem Fahrer vollständig kontrolliert werden können. Motorräder mit Seitenwagen (Gruppe B) müssen so gebaut sein, dass ein Beifahrer Platz finden kann.

01.05 MOTORRAD-KATEGORIEN UND -GRUPPEN

Die Motorräder sind in Kategorien eingeteilt, die für alle Veranstaltungen eingehalten werden müssen.
Im Prinzip ist es untersagt, in einem Rennen verschiedene Kategorien, Gruppen und Klassen zusammen fahren zu lassen, sofern in der Ausschreibung nicht etwas anderes festgelegt ist.

Kategorie I
Motorräder, angetrieben durch die Wirkung eines Rades auf dem Boden, wobei der Antrieb lediglich in eine Richtung erfolgen darf.

Gruppe A 1 – Solomotorräder
Zweirädrige Fahrzeuge, einspurig.

Gruppe B 1
3-rädrige Fahrzeuge, zweispurig, bestehend aus einem einspurigen Motorrad und einem zur Beförderung eines Beifahrers bestimmten Seitenwagen, der die 2. Spur zieht.

Gruppe B 2 – Motorräder mit fest angebautem Seitenwagen
Dreirädrige Fahrzeuge, die in Geradeausfahrt zwei- oder dreispurig sind und mit einem fest angebauten Seitenwagen eine vollständige und integrale Einheit bilden.
Bei drei Spuren dürfen die Mittellinien der beiden von den Rädern des Motorrades gebildeten Spuren um maximal 75 mm versetzt sein. Eine Spur wird durch die Mittelachse jedes Fahrzeugrades in Geradeausfahrt bestimmt.

Kategorie II
Gruppe C - Spezial-Motorräder mit 2-Rad-Antrieb
Gruppe D - Spezial-Motorräder mit 3 Rädern und 2-Rad-Antrieb
Gruppe E - Schneemobile
Gruppe F - Sprinter und Dragster
Gruppe G - Quads
Gruppe H ---
Gruppe I ---

Kategorie III
Gruppe J - Elektrofahrzeuge (siehe Artikel 01.50)

01.07 KLASSENEINTEILUNG

Die Gruppen sind unter Beachtung der nachstehend aufgeführten Hubräume in Klassen unterteilt.
Diese Klasseneinteilung muss im Allgemeinen bei allen Veranstaltungen eingehalten werden.

Kategorie I
Gruppe A1 Motorräder
Klasse 1: Automatik
Klasse 2: bis 125 ccm
Klasse 3: Open

Gruppen B1, B2 Seitenwagen
Wie für Gruppe A1 und A2 über 125 ccm.

Kategorie II
Gruppe D - Spezial-Motorräder mit 3 Rädern
Gruppe E - Schneemobile
Gruppe G – Quads

Vierrädrige Offroad-Fahrzeuge mit Ballonreifen und mit einem Rad an jedem diagonalen Endpunkt, die aus einer vollständig integrierten Einheit bestehen und Platz für einen darauf sitzenden Fahrer haben sowie durch einen Lenker gelenkt werden.
Gleiche Klassen wie Kategorie I, Gruppe A1-

Kategorie III
Gruppe J - Elektrofahrzeuge (siehe Art. 01.82 in den Technischen Bestimmungen für Straßenrennen)

01.11 MESSEN DES HUBRAUMES

11.11 Hubkolben-Motor – „Otto"-Motor

Der Hubraum jedes Zylinders wird nach der geometrischen Formel berechnet, die das Volumen eines Zylinders angibt. Der Durchmesser ist gegeben durch die Bohrung und die Höhe durch die Strecke, die der Kolben von seinem höchsten zu seinem tiefsten Punkt zurücklegt:

$$\text{Hubraum} = \frac{D \times D \times 3{,}1416 \times C}{4}$$

wobei D = Bohrung in cm
und C = Hub in cm

Ist eine Zylinderbohrung nicht kreisförmig, so muss die Fläche des Querschnitts mit einer geeigneten geometrischen Formel berechnet und dann, zur Bestimmung des Hubraums, mit dem Kolbenhub multipliziert werden. Die Bohrung wird mit einer Toleranz von 1/10 mm gemessen. Wenn mit dieser Toleranz die Hubraumgrenze der Klasse überschritten wird, ist ein zweiter Messvorgang bei kaltem Motor und mit einer Toleranz von 1/100 mm erforderlich (Anm.: Toleranz = Messgenauigkeit).

11.13 Drehkolben-Motor

Der Hubraum eines Motors, der dafür entscheidend ist, in welcher Klasse ein Motorrad teilnehmen kann, wird wie folgt berechnet:

$$\text{Hubraum} = \frac{2 \times V}{N}$$

wobei V = Gesamtvolumen aller Kammern, die den Motor bilden
und N = Anzahl der für die Ausführung eines kompletten Zyklus in einer Kammer notwendigen Umdrehungen.
Einstufung erfolgt als Viertakt-Motor.

11.15 WANKEL-MOTOR

Bei einem Wankel-Motor mit dreieckigem Kolben ist der Hubraum nach folgender Formel zu berechnen:

$$\text{Hubraum} = 2 \times V \times D$$

V = Volumen einer einzelnen Kammer
D = Anzahl der Scheiben.
Einstufung erfolgt als Viertakt-Motor.

$$\text{Hubraum} = \frac{D \times D \times 3{,}1416 \times C}{4}$$

wobei D = Bohrung in cm
und C = Hub in cm

Ist eine Zylinderbohrung nicht kreisförmig, so muss die Fläche des Querschnitts mit einer geeigneten geometrischen Formel berechnet und dann, zur Bestimmung des Hubraums, mit dem Kolbenhub multipliziert werden. Die Bohrung wird mit einer Toleranz von 1/10 mm gemessen. Wenn mit dieser Toleranz die Hubraumgrenze der Klasse überschritten wird, ist ein zweiter Messvorgang bei kaltem Motor und mit einer Toleranz von 1/100 mm erforderlich (Anm.: Toleranz = Messgenauigkeit).

01.17 AUFLADUNG

Bei allen Veranstaltungen ist jegliche Art der Vorrichtung zur Aufladung verboten.
Ein 2- oder 4-Takt-Motor, der auf Grund des Hubvolumens seines Arbeitszylinders in eine der anerkannten Klassen einzustufen ist, wird nicht als aufgeladener Motor angesehen, wenn bei einem Arbeitstakt das geometrisch gemessene Gesamtvolumen der Kraftstoffzufuhreinrichtung(en) inkl. des Hubvolumens seines Arbeitszylinders, sofern dieser den Kraftstoff ansaugt, den zulässigen Hubraum der betreffenden Klasse nicht überschreitet.

01.18 TELEMETRIE (elektronische Datenübertragung)

Von bzw. zu einem sich im Wettbewerb befindlichen Motorrad dürfen keinerlei Informationen, auf welche Art auch immer, übertragen werden.
Die Anbringung eines offiziellen Impulsgebers am Motorrad kann verlangt werden.
Einrichtungen zur automatischen Rundenzeitmessung werden nicht als Telemetrie angesehen, diese dürfen jedoch offizielle Zeitnahmemethoden bzw. –Ausrüstung nicht beeinträchtigen.

01.19 Gewicht der Motorräder

Ein Mindestgewicht ist nicht vorgeschrieben.

01.21 MARKENBEZEICHNUNG

Wenn zwei Konstrukteure am Bau eines Motorrades beteiligt sind, müssen deren Namen auf dem Motorrad in folgender Reihenfolge erscheinen:
1. Name des Fahrgestell-Konstrukteurs.
2. Name des Motor-Konstrukteurs.

01.23 DEFINITION EINES PROTOTYPS

Ein Prototyp ist ein Fahrzeug, das den Sicherheitsvorschriften des FIM-Sportgesetzes und dessen Anhänge für den Wettbewerb, für den es vorgesehen ist, entsprechen muss.

01.25 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Die nachstehenden Bestimmungen gelten für alle Motorräder der vorgenannten Gruppen und für alle Wettbewerbe, sofern in dem entsprechenden Abschnitt des FIM- Sportgesetzes nichts anderes festgelegt ist.
Sie sollten ebenfalls für alle nationalen Wettbewerbe Anwendung finden, sofern die FMNR nicht anders entschieden hat.
Für einzelne Wettbewerbe können weitergehende Festlegungen notwendig sein; diese werden im Einzelnen entweder in dem jeweiligen Anhang des FIM-Sportgesetzes oder in den Austragungsbedingungen für den betreffenden Wettbewerb aufgeführt.

25.01

Die Verwendung von Titan für Rahmenkonstruktion, Vorderradgabel, Lenker und Schwinge ist verboten.
Die Verwendung von Schrauben und Muttern aus Titanlegierungen ist erlaubt.

Falls Befestigungen oder Achsen aus Nicht-Eisen-Materialien als Austauschteile benutzt werden, müssen die Fahrer sicherstellen, die Abmessungen entsprechend vergrößert werden.

25.01.1
Magnet-Test (Titan ist nicht magnetisch).

25.01.2
Test mit 3%iger Salpetersäure (Titan reagiert nicht; handelt es sich um Stahl, hinterlässt der Säure-Tropfen einen schwarzen Fleck).

25.01.3
Spezifisches Gewicht von Titan: 4,5 – 5, von Stahl: 7,5 – 8,7. Das spezifische Gewicht kann festgestellt werden, indem das betreffende Teil (z.B. Einlassventil, Kipphebel, Pleuel, etc.) gewogen und sein Volumen in einem geeichten, mit Wasser gefüllten Glas gemessen wird.

25.01.4
In Zweifelsfällen ist das betreffende Teil zur Prüfung an eine Materialprüfanstalt zu senden.

25.02 Aluminium

Aluminiumverbindungen können durch Sichtprüfung identifiziert werden.

25.03 Karbonfaser

Die Verwendung von Carbonfaser bei Trial-Maschinen ist zulässig (mit Ausnahme von Lenkern und Felgen aus Carbon, Carbon-Kevlar und/oder anderen Verbundwerkstoffen).

25.04 Keramikmaterial

Die Verwendung von Keramikteilen ist verboten. Die Verwendung von Keramik-beschichteten Teilen ist zulässig.

25.05 Andere Ausrüstung

Die Verwendung von Datenaufzeichnungsgeräten und automatischer elektronischer Zündung ist zulässig. Keine Art von Signal darf zwischen einem bewegten Motorrad und jemandem, der mit dem Bewerber oder Fahrer in Verbindung steht übertragen werden, mit Ausnahme des Signals vom Zeitnahmetransponder oder von einer zugelassenen Onboard-Kamera (mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Meisterschafts-Promotors/Veranstalters).

25.06 Anzahl der Zylinder

Die Zylinderzahl des Motors wird durch die Anzahl der Verbrennungskammern bestimmt.

25.07

Sind getrennte Verbrennungsräume vorhanden, so müssen diese durch einen hindernisfreien Kanal verbunden sein, dessen Querschnitt mindestens 50 % des Einlasskanal-Querschnittes beträgt.

01.26 DEFINITION EINES RAHMENS BEI EINEM SOLOMOTORRAD

Die Struktur(en), die benutzt wird/werden, um die vorne am Motorrad befindlichen Steuermechanismen mit der Einheit Motor-/Getriebegehäuse und allen Komponenten der hinteren Aufhängung zu verbinden.

01.27 STARTVORRICHTUNGEN

Ein Anlass-System ist vorgeschrieben.

01.28 Kraftstofftanks

Die Befüllung von Kraftstofftanks darf ausschließlich im Fahrerlagerbereich erfolgen.

01.29 SCHUTZVORRICHTUNGEN FÜR OFFENLIEGENDE ANTRIEBSTEILE

Das Getriebeausgangsritzel muss mit einem Schutz abgedeckt sein.

29.04

Ein Kettenschutz muss so angebracht sein, dass Körperteile nicht zwischen unterem Kettenlauf und hinterem Kettenrad eingeklemmt werden können. Die Außenseite des hinteren Kettenrads muss vollständig mit einer stabilen Kunststoffabdeckung versehen sein. Am Kettenrad dürfen keine Löcher sichtbar bleiben.

01.31 AUSPUFFROHRE / SCHALLDÄMPFER

Auspuffrohre und Schalldämpfer müssen den im Hinblick auf die Geräuschkontrolle erlassenen Vorschriften entsprechen.

31.01

Das Ende des Auspuffrohres muss über eine Mindestlänge von 30 mm horizontal und parallel zur Mittellängsachse des Solomotorrades (mit einer Toleranz von ± 10°) verlaufen und darf das Ende des Auspuffs um nicht mehr als 5 mm überragen. Alle scharfen Ecken müssen mit einem Mindestradius von 2 mm abgerundet werden (siehe Abbildung E).

31.02

Auspuffgase müssen nach hinten abgeleitet werden, jedoch so, dass sie keinen Staub aufwirbeln, Reifen und Bremsen nicht verschmutzen und den Beifahrer, soweit vorhanden, sowie auch andere Fahrer in keiner Weise stören oder belästigen.
Gegen eventuellen Ölverlust müssen alle nur möglichen Maßnahmen getroffen werden, um nachfolgende Fahrer nicht zu gefährden.

31.03

Das Auspuffende darf bei einem Solomotorrad nicht über die am hinteren Rand des Hinterrades angelegte senkrechte Tangente (siehe Abb. D) hinausragen.

31.04

Die Auspuffgase müssen horizontal nach hinten in einem Winkel von max. 30° zur Mittellängsachse des Motorrades abgeleitet werden.

01.33 LENKER

33.01

Die Breite der Lenker (Solo und Seitenwagen) beträgt mindestens 600 mm und höchstens 850 mm.

33.02

Lenker mit Querstrebe müssen mit einem Prallpolster um die Querstrebe ausgerüstet sein. Lenker ohne Querstrebe müssen mit einem Prallpolster, welches die Halteklemmen bedeckt ausgerüstet sein.

33.03

Ungeschützte Enden des Lenkers müssen mit einem festen Material verstopft oder mit Gummi überzogen sein.

33.04

Lenkerschellen müssen sehr sorgfältig abgerundet und so beschaffen sein, das Bruchstellen am Lenker nicht auftreten können.

33.05

Wenn Lenker aus Leichtmetall verwendet werden, muss der Abstand zwischen den beiden äußeren Enden der Klemmschelle dem Auslieferungszustand des Herstellers entsprechen.

33.06

Wird ein Handschutz benutzt, so muss dieser aus bruchfestem (nichtsplitterndem) Material bestehen.

33.07

Reparaturschweißungen an Leichtmetall-Lenkern sind verboten.

33.08

Lenker aus Carbon, Carbon/Kevlar und anderen Verbundwerkstoffen sind verboten.

33.09

Es müssen Arretierungen (andere als Lenkungsdämpfer) angebracht sein, so dass ein Mindestabstand von 30 mm zwischen dem Lenker mit Handhebel in vollem Anschlag und dem Tank sichergestellt ist, damit die Finger des Fahrers nicht eingeklemmt werden können.

33.10

Bei Seitenwagen im Trial muss der Drehwinkel des Lenkers auf jeder Seite zur Mittellinie oder Mittelposition mindesten 40° betragen. Die Lenkung darf ausschließlich durch die Vorderräder und die Lenkungsgabel betätigt werden. Ein lenkbares Rad am Seitenwagen ist verboten.

01.35 BEDIENUNGSHEBEL

35.01

Alle Handhebel (Kupplung, Bremse, etc.) müssen im Prinzip in einer Kugel enden, (Mindestdurchmesser dieser Kugel: 16 mm), die auch abgeflacht sein kann, jedoch müssen die Ränder in jedem Fall abgerundet sein (Mindeststärke dieses abgeflachten Teils: 14 mm). Diese Enden müssen fest angebracht sein und eine integrale Einheit mit dem Hebel bilden.

35.03

Jeder Bedienungshebel (Hand- und Fußhebel) muss auf einem eigenen Zapfen montiert sein.

35.04

Ist der Fußbremshebel auf der Achse der Fußraste gelagert, so muss er im Falle einer etwaigen Deformierung der Fußraste dennoch unter allen Umständen funktionsfähig bleiben.

01.37 GASSCHIEBER

37.01

Die Gasschieber müssen sich automatisch schließen, wenn der Fahrer den Griff loslässt. Die Gasschieberbetätigung (Öffnen und Schließen) darf vom Drehgriff aus nur mechanisch durch Bowdenzug, der direkt an der Drosselklappe befestigt ist, erfolgen. Alle Ansaugluft muss durch das Drosselklappengehäuse in den Zylinder geleitet werden. Keinerlei andere Mittel, um Umgebungsluft im Einlasstrankt des Zylinderkopfes zu ermöglichen sind zulässig.

37.02 Zündunterbrecher

Die Motorräder müssen mit einem funktionierenden und durch ein maximal 1 m langes Kabel mit dem Fahrer verbundenen Zündunterbrecher ausgerüstet sein. Sobald der Fahrer vom Motorrad absteigt, muss der Motor durch das Kabel abgeschaltet werden.

01.39 FUSSRASTEN

39.01

Fußrasten können mit einem Klapp-Mechanismus versehen sein, müssen dann aber über eine Vorrichtung verfügen, die sie automatisch wieder in ihre Normalstellung zurückbringt. Die Fußrastenenden müssen mit einem Radius von mindestens 8 mm abgerundet sein (s. Abb. D).

01.41 BREMSEN

41.01

Alle Motorräder müssen mit mindestens zwei wirksamen Bremsen ausgestattet sein (eine an jedem Rad), die unabhängig voneinander betätigt werden und konzentrisch auf das Rad wirken.

41.02

Motorräder der Gruppe B müssen mit mindestens zwei wirksamen Bremsen ausgerüstet sein, die auf mindestens zwei der Räder konzentrisch wirken und unabhängig voneinander betätigt werden.

41.03

Bremsscheiben mit scharfen Ecken (z.B. Sägezahn-Design) sind nicht gestattet.
Es dürfen ausschließlich handelsübliche Trial-Bremsscheiben verwendet werden.

41.04

Die Bremsscheiben müssen durch eine äußere Abdeckung aus Plastik geschützt sein (vordere Bremsscheibe vollständig, hintere Bremsscheibe teilweise).
Die äußere Abdeckung der Bremsscheiben muss mindestens dem Auslieferungszustand des Herstellers entsprechen.

01.43 KOTFLÜGEL UND RADABDECKUNGEN

Die Motorräder müssen mit Kotflügeln ausgerüstet sein.

43.02

Der vordere Kotflügel muss mindestens 100° des Radumfanges bedecken. Der Winkel zwischen einer vom vorderen Rand des Kotflügels zur Radmitte gezogenen Linie einerseits und einer durch die Radmitte verlaufenden horizontalen Linie andererseits muss zwischen 45° und 60° betragen.

43.03

Der hintere Kotflügel muss (außer für Trial-Gespanne und Motorräder, die ausschließlich bei sogenannten „Off-Road"-Veranstaltungen, wie etwa Hallen- oder Arena-Trial, benutzt werden) mind. 80° des Radumfanges bedecken. Der Winkel zwischen zwei Linien, von denen eine vom hinteren Rand des Kotflügels zur Radmitte gezogen wird und die andere horizontal durch die Radmitte verläuft, darf 60° nicht überschreiten (siehe Abb. D und N).

43.04

Der hintere Kotflügel darf ausgetauscht werden. Das Ersatzteil muss bezogen auf die Radbreite und den Radabschnitt mindestens den gleichen Bereich des Rades abdecken wie das Originalteil.

01.47 RÄDER, FELGEN UND REIFEN

47.01

Alle Reifen werden auf der Felge montiert und bei einem Druck von 1 kg/cm^2 (1 bar) gemessen. Die Messung erfolgt an einem Reifenausschnitt, der 90° vom Boden entfernt ist.

47.02

Jede Änderung an der Felge bzw. den Speichen eines Integralrades (gegossen, geschweißt, genietet), wie es vom Hersteller geliefert wurde, oder an einer traditionellen zerlegbaren Felge ist verboten. Hiervon ausgenommen sind Änderungen an Speichen, Ventilen, Sicherheitsbolzen und Reifenniederhaltern, die Bewegungen des Reifens auf der Felge verhindern sollen. Wenn derartige Änderungen vorgenommen worden sind, müssen die Bolzen, Schrauben etc. befestigt sein.

01.49 REIFEN

49.01

Die Gesamtbreite des montierten Reifens darf 115 mm nicht überschreiten.

49.02

Die Profiltiefe (A) darf nicht mehr als 13 mm betragen, gemessen im rechten Winkel zur Lauffläche. Alle Stollen auf der gleichen (gedachten)Linie des Reifenumfanges (Laufrichtung) müssen dieselbe Höhe haben (s. Abb. D).

49.03

Der Abstand zwischen den Hauptstollen darf nicht größer als 9,5 mm in der Breite (B) bzw. 13 mm in Längsrichtung (C) sein.

49.04

Der Abstand zwischen den entlang der Reifen-Schulter verlaufenden Stollen (D) darf höchstens 22 mm betragen.

49.05

Die Lauffläche (E) darf sich nicht vollkommen über die Breite des Reifens, gemessen im rechten Winkel zur Reifenwand, erstrecken, ohne von einem Stollen unterbrochen zu werden.

49.06

Alle Profilstollen (ausgenommen Stollen auf der Reifenschulter) müssen rechteckig sein, wobei die Seiten parallel bzw. im rechten Winkel zur Mittellängsachse des Reifens verlaufen müssen (der Reifen muss, wenn er umgedreht wird, das gleiche Aussehen haben und im Prinzip mit Abb. D1 übereinstimmen).

49.07

Die Reifenoberfläche darf nicht mit nachträglich angebrachten Elementen ausgestattet werden, wie z.B. Anti-Rutsch-Spikes oder spezielle Ketten usw.

49.08

Nur Reifen, die im normalen Handel oder Großhandel für die Benutzung auf öffentlichen Straßen erhältlich sind, dürfen eingesetzt werden.

49.08.1
Sie müssen im Warenkatalog des Reifenherstellers bzw. in den Reifenbeschreibungslisten, die der Öffentlichkeit zugänglich sind, aufgeführt sein.

01.50 ZUSÄTZLICHE BESTIMMUNGEN FÜR ELEKTRO MOTORRÄDER

Siehe FIM-Bestimmungen für Elektromotorräder

Folgendes kommt jedoch nicht zur Anwendung:
Die Energieversorgung wird im Fahrerlager zu den Zeiten und an den Orten bereitgestellt, wie vom Veranstalter des Rennens festgelegt.
Das Aufladen darf nur mit der vom Rennveranstalter zur Verfügung gestellten Energieversorgung erfolgen.

01.53 ZUSÄTZLICHE BESTIMMUNGEN FÜR SEITENWAGEN

Siehe FIM-Webseite www.fim-moto.com

01.56

BELEUCHTUNG, WARNEINRICHTUNGEN UND TACHOMETER ÜBEREINSTIMMUNG DER MOTORRÄDER UND DER NUMMERNSCHILDER MIT DEN GESETZLICHEN BESTIMMUNGEN
Motorräder und deren Ausrüstung müssen der nationalen Straßenverkehrsgesetzgebung des Landes, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, und den anderen in der Ausschreibung aufgeführten ergänzenden Bestimmungen entsprechen. Der elektrische Stromerzeuger muss während der Veranstaltung und bei der techn. Überprüfung nach der Veranstaltung im Hinblick auf die Erzeugung von Ladestrom und Spannung kontinuierlich und normal funktionieren. Die elektrischen Anschlüsse müssen belassen werden.

01.63 KRAFTSTOFF, KRAFTSTOFF-ÖL-GEMISCH

Siehe Kraftstoffbestimmungen der FIM im blauen Teil dieses Handbuches.

01.65 AUSRÜSTUNG UND SCHUTZKLEIDUNG

Kleidung und Schuhwerk
Beim Training und während des Wettbewerbs müssen Fahrer, Beifahrer und Assistenten Stiefel, *Handschuhe* und Schutzkleidung, entweder Hose und *langärmeliges* Hemd oder einen einteiligen *langärmeligen* Anzug tragen. *Das Tragen eines handelsüblichen Rückenprotektors während des Wettbewerbs ist für den Fahrer und Beifahrer vorgeschrieben.* Das Tragen von *weiteren* Protektoren ist freigestellt.

01.67 TRAGEN VON SCHUTZHELMEN

Beim Training und während des Rennens müssen Fahrer und Beifahrer einen Schutzhelm tragen, der ordnungsgemäß geschlossen ist, gut sitzt, in gutem Zustand ist. Er muss ein Kinnriemen-Verschluss-System aufweisen.
Schutzhelme, deren Außenschale aus mehr als einem Stück besteht, sind gestattet, sofern sie im Notfall schnell und einfach, d. h. durch Lösen oder Durchtrennen lediglich des Kinnriemens, vom Kopf des Fahrers abgenommen werden können.
Alle Schutzhelme müssen das Prüfzeichen einer der in Art. 01.70 aufgeführten Prüfnormen oder das Genehmigungszeichen der FMN des betr. Fahrers tragen. Schutzhelme, die von den FMNs homologiert werden, müssen einer der in Art. 01.70 aufgeführten Normen entsprechen.
Ein Schutzhelm dient dazu Schutz zu bieten. Ein Schutzhelm ist keine Plattform um fremde Gegenstände daran zu befestigen. Kameras oder anderes Zubehör sind nicht gestattet und dürfen nicht am Helm des Fahrers/Beifahrers angebracht werden.
Die Nichtbeachtung dieser Vorschriften wird mit Ausschluss bestraft.

01.69 HINWEISE FÜR DIE ABNAHME VON SCHUTZHELMEN

69.01

Die Technischen Kommissare können vor dem Training und vor dem Wettbewerb unter Aufsicht des Obmannes der Techn. Abnahme überprüfen, ob alle Schutzhelme den technischen Anforderungen genügen.

69.02

Entspricht ein Schutzhelm diesen Anforderungen nicht und ist schadhaft, muss der Technische Kommissar alle Genehmigungshinweise entfernen und den Helm bis zum Ende der Veranstaltung einbehalten. In diesem Fall muss der betreffende Fahrer einen anderen Schutzhelm zur Technischen Abnahme vorführen. Nach einem Aufschlag infolge eines Unfalles muss der Helm dem Obmann der Technischen Abnahme zur Überprüfung vorgelegt werden.

69.03

Die Schutzhelme müssen intakt sein und dürfen in ihrer Konstruktion nicht modifiziert worden sein. Nach einem Aufschlag infolge eines Unfalles muss der Helm dem Obmann der Technischen Abnahme zur Überprüfung vorgelegt werden.

69.04

Der Obmann der Technischen Abnahme und/ oder ein Technischer Kommissar können vor Zulassung eines Fahrers zum Training oder dem Rennen prüfen:

69.04.1
dass der Helm auf dem Kopf des Fahrers einen guten Sitz aufweist;

69.04.2
dass es nicht möglich ist, die Trageeinrichtung in geschlossenem Zustand über das Kinn des Fahrers zu streifen;

69.04.3
dass es nicht möglich ist, den Schutzhelm über den Hinterkopf des Fahrers zu ziehen (s. Abb. U).

01.70 ANERKANNTE INTERNATIONALE PRÜFNORMEN FÜR SCHUTZHELME

ECE 22-05 „P“, „NP“, „J“ oder ECE 22-06 “P”, “NP”, “J”
JIS T 8133:2015
SNELL M2015 oder SNELL M2020R oder SNELL M2020D oder SNELL M2025R oder SNELL M2025D
FRHP-he-02

Helme gemäß Prüfnorm ECE 22-05 sind ab dem 01.01.2027 nicht mehr zulässig. Alle anderen Prüfnormen bleiben weiterhin zulässig.

01.71 AUGENSCHUTZ

Das Tragen von Brillen, Schutzbrillen sowie von Visieren aus nichtsplitterndem Material ist zulässig, jedoch dürfen Visiere unter keinen Umständen integraler Bestandteil des Schutzhelmes sein. Augenschutz, der die Sicht beeinträchtigt (z.B. Kratzer), und Abreiß-Visiere („Tear Offs“) dürfen nicht benutzt werden.

01.73 NATIONALFARBEN FÜR SCHUTZHELME

Siehe blauer Teil dieses Handbuches

01.75 FIM-EMBLEM

In bestimmten Fällen kann die FIM die Verwendung des FIM-Emblems auf bestimmten Ausrüstungsgegenständen gestatten, um damit darauf hinzuweisen, dass diese Ausrüstung den Bestimmungen der FIM entspricht. Wurde diese Genehmigung erteilt und befindet sich der gekennzeichnete Ausrüstungsgegenstand in gutem Zustand, so ist das FIM-Emblem der Nachweis dafür, dass die bestehenden FIM-Vorschriften erfüllt sind.

01.76 BRUST- UND RÜCKENNUMMERN (BIBS)

Siehe roter Teil dieses Handbuches

01.77 KONTROLLE

77.01 Abnahme

Allgemeines
Der Fahrer ist zu jedem Zeitpunkt dafür verantwortlich, dass seine Maschine den technischen Bestimmungen für Trial-Motorräder entspricht.,

77.01.1
Der Obmann der Technischen Abnahme muss eine Stunde vor Beginn der Technischen Abnahme anwesend sein. Er muss den Fahrtleiter und den Sportkommissar von seiner Ankunft unterrichten.

77.01.2
Er muss sicherstellen, dass alle für die Veranstaltung nominierten Technischen Kommissare ihre Aufgabe ordnungsgemäß erfüllen.

77.01.3
Er teilt die Technischen Kommissare für bestimmte Aufgaben während der Veranstaltung, des Trainings und der Abschlusskontrolle ein.

77.01.4
Die Technische Abnahme erfolgt nur, wenn die Abnahmekarte des Motorrades vom Veranstalter vorgelegt wurde.

77.01.5
Die Fahrer oder ihre Mechaniker müssen mit dem Motorrad innerhalb des in der Ausschreibung festgelegten Zeitraumes zur Technischen Abnahme erscheinen. Auf Verlangen des Technischen Kommissars müssen die Fahrer persönlich bei der Abnahme zugegen sein.

77.01.6
Der Obmann der Technischen Abnahme muss den Fahrtleiter bzw. den Sportkommissar von den Ergebnissen der Technischen Abnahme unterrichten. Anschließend erstellt er eine Liste der akzeptierten Motorräder und legt diese dem Fahrtleiter vor.

77.01.7
Der Obmann der Techn. Abnahme kann zu jeder Zeit jegliche Teile des Motorrads untersuchen.

77.02

Ein Fahrer, der nicht, wie unten beschrieben, zur Abnahme erscheint, kann von der Veranstaltung ausgeschlossen werden. Der Fahrtleiter kann jeder Person, die nicht die Bestimmungen erfüllt oder jedem Fahrer, der eine Gefahr für andere Teilnehmer oder die Zuschauer darstellt, verbieten, am Training oder am Wettbewerb teilzunehmen.

77.02.1
Die Technische Abnahme findet in Übereinstimmung mit den in den Wettbewerbsbestimmungen für Trial und der Ausschreibung der Veranstaltung getroffenen Festlegungen und Zeiten statt. Bei Techn. Kontrollen dürfen nur der jeweilige Fahrer sowie zwei weitere Personen anwesend sein. Bei Mannschaftswettbewerben ist zusätzlich auch ein Team-Manager zugelassen.

77.02.2
Der Fahrer muss ein sauberes Motorrad vorführen, das den DMSB-Bestimmungen entspricht, sowie die korrekt ausgefüllte Seite des Nennformulars für die technischen Angaben des Motorrades vorlegen.

77.02.3
Der Fahrer muss seine Ausrüstung vorführen, d.h. Schutzhelm und Startnummern-Bib mit der vorgeschriebenen Startnummer;

77.02.4
Der Fahrer darf nur ein Motorrad vorführen.

77.02.5
Wenn eine Geräuschkontrolle durchgeführt wird, muss diese zuerst durchgeführt werden. Der Auspuffschalldämpfer muss mit Farbe markiert werden. Der Geräuschwert wird im Nennformular eingetragen.

77.02.7
Es wird eine Gesamtkontrolle des Motorrades in Übereinstimmung mit den DMSB-Bestimmungen vorgenommen. Die akzeptierten Motorräder werden mit Farbe oder einem Aufkleber markiert.

77.05 Gefährliche Motorräder

Wenn ein Technischer Kommissar im Verlauf des Wettbewerbs zu der Überzeugung kommt, dass ein Motorrad defekt ist und dadurch eine Gefahr darstellen könnte, muss er sofort den Fahrtleiter oder dessen Stellvertreter unterrichten. Deren Pflicht ist es, dieses Motorrad von der weiteren Teilnahme am Wettbewerb auszuschließen.

01.78 RICHTLINIEN FÜR TECHNISCHE KOMMISSARE UND ABNAHMEN

siehe FIM-Webseite www.fim-moto.com

GERÄUSCHPEGELKONTROLLE
Eine Geräuschkontrolle kann bei der Technischen Abnahme durchgeführt werden. Unabhängig davon kann der Technische Kommissar bei Verdacht auf Unregelmäßigkeiten auf eigene Initiative oder auf Veranlassung durch den Fahrtleiter eine Geräuschmessung durchführen. Der Fahrer hat dem Folge zu leisten. Für die ihm entstandenen zeitlichen Nachteile bekommt er eine Zeitgutschrift, die der Technische Kommissar und der Fahrtleiter in Abstimmung festlegen.
ACHTUNG: Es kommt die 2m/Max Messmethode zum Einsatz**.** Siehe auch die Erklärungen der Messmethode sowie die Technischen Bestimmungen der FIM.
Das Geräuschlimit darf die in Art. 79.11 aufgeführten Werte nicht überschreiten.

01.79 GERÄUSCHKONTROLLE

- Das Umgebungsgeräusch darf während der Kontrolle innerhalb eines Umkreises von 5 Metern ab Geräuschquelle 90 dB/A nicht überschreiten.
- Für die ursprüngliche Geräuschkontrolle und technische Überprüfung darf ein Fahrer (oder sein Mechaniker) lediglich einen (1) Ersatzschalldämpfer je Maschine vorführen.
- Weitere Ersatzschalldämpfer können vorgeführt werden, nachdem alle Teilnehmer ihre Motorräder vorgeführt haben oder an den Folgetagen der Veranstaltung.
- Während des Geräuschkontrollvorgangs müssen Maschinen, die nicht mit einem Getriebeleerlauf ausgestattet sind, auf einem Ständer stehen.
- Das Geräusch von Motoren mit mehr als einem Zylinder wird an jedem Schalldämpferende gemessen.
- Während der Geräuschkontrolle darf lediglich ein Fahrer in normaler Fahrposition auf der Maschine sitzen. Kein anderes Teampersonal darf die Geräuschkontrolle beeinflussen.
- Eine Maschine, die mit den Geräuschvorschriften nicht übereinstimmt, kann bei der Kontrolle vor der Veranstaltung mehrfach vorgeführt werden.
- Die Schalldämpfer werden bei der Überprüfung markiert und dürfen nach Überprüfung nicht mehr ausgetauscht werden, es sei denn, es handelt sich um einen ebenfalls überprüften und markierten Ersatzschalldämpfer.
- Alle Schalldämpfer werden geprüft und markiert, wenn sie die Geräuschkontrolle erfolgreich absolviert haben. Die Endöffnung des Schalldämpfers darf nach der Überprüfung und Markierung nicht mehr geändert werden.
- Schalldämpfer, die zur Reduzierung des Geräuschpegels mit Adapter ausgestattet sind, müssen permanent befestigt sein.

79.11 Gültige Geräuschgrenzwerte

In Bezug auf die Präzision der Methode und der hinzuaddierten Werte (vormals bekannt als ‚Toleranz') sind die während aller Geräuschtests erzielten Geräuschwerte endgültig (es erfolgt keine Anwendung zusätzlicher Korrekturfaktoren).

79.11.1 Für Überprüfungen vor dem Rennen:
Für alle 2-Takt-Motortypen: 101 dB/A (+2 dB/A, zur Berücksichtigung der Genauigkeit der Methode)
Für alle 4-Takt-Motortypen: 103 dB/A (+2 dB/A, zur Berücksichtigung der Genauigkeit der Methode)

79.11.2 Für Überprüfungen während und nach dem Wettbewerb:
Für alle Motortypen: +1 dB/A (zur Berücksichtigung der Verschlechterung des Schalldämpfers)

Technische Bestimmungen für Enduro 2026

Stand: 02.01.2026 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

INHALT

01.01 EINFÜHRUNG
01.03 KONSTRUKTIONSFREIHEIT
01.05 MOTORRAD-KATEGORIEN UND -GRUPPEN
01.07 KLASSENEINTEILUNG
01.11 MESSEN DES HUBRAUMES
01.17 AUFLADUNG
01.18 TELEMETRIE (elektronische Datenübertragung)
01.19 GEWICHTE
01.21 MARKENBEZEICHNUNG
01.23 DEFINITION EINES PROTOTYPS
01.25 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN
01.26 DEFINITION EINES RAHMENS BEI EINEM SOLOMOTORRAD
01.27 STARTVORRICHTUNGEN
01.29 SCHUTZ FÜR OFFENLIEGENDE ANTRIEBSTEILE
01.31 AUSPUFFROHRE / SCHALLDÄMPFER
01.33 LENKER
01.35 BEDIENUNGSHEBEL
01.37 GASSCHIEBER/DROSSELKLAPPE(N)
01.39 FUSSRASTEN
01.41 BREMSEN
01.43 KOTFLÜGEL U. RADABDECKUNGEN
01.45 VERKLEIDUNG
01.46 FEDERELEMENTE FAHRWERK
01.47 RÄDER, FELGEN UND REIFEN
01.50 ZUSÄTZLICHE BESTIMMUNGEN FÜR ELEKTRISCH ANGETRIEBENE MOTORRÄDER
01.51 ENDURO REIFEN
01.53 ZUSÄTZLICHE BESTIMMUNGEN FÜR GESPANNE
01.55 STARTNUMMERNSCHILDER
01.56 BELEUCHTUNG, WARNEINRICHTUNGEN UND TACHOMETER
01.63 KRAFTSTOFF, KRAFTSTOFF-ÖLGEMISCH
01.65 AUSRÜSTUNG UND SCHUTZKLEIDUNG WÄHREND DES TRAININGS UND RENNEN
01.67 TRAGEN VON SCHUTZHELMEN
01.69 HINWEISE FÜR DIE ABNAHME VON SCHUTZHELMEN
01.70 ANERKANNTE INTERNATIONALE PRÜFNORMEN FÜR SCHUTZHELME
01.71 AUGENSCHUTZ
01.73 NATIONALFARBEN FÜR SCHUTZHELME
01.75 FIM-EMBLEM
01.76 BRUST- UND RÜCKENNUMMERN (BIBS)
01.77 KONTROLLE
01.79 GERÄUSCHKONTROLLE
01.83 TECHNISCHE BESTIMMUNGEN FÜR QUADS

01.01 EINFÜHRUNG

Unter dem Begriff „Motorrad“ versteht man alle Fahrzeuge, die im Prinzip weniger als vier Räder haben, von einem Motor angetrieben werden und eine oder mehrere Personen, von denen eine das Fahrzeug führt, befördern.

Die Räder müssen normalerweise den Boden berühren, ausgenommen kurzzeitig oder in bestimmten außergewöhnlichen Situationen. Darüber hinaus darf ein Rad oder dürfen alle Räder durch Kufen, Rollen oder Ketten ersetzt werden, um sich auf bestimmten Streckenbelägen bewegen zu können.

01.03 KONSTRUKTIONSFREIHEIT

Ein Motorrad muss den Anforderungen der FIM Bestimmungen, der Ausschreibung wie auch den jeweiligen besonderen Bestimmungen, die die FIM für bestimmte Wettbewerbe erlassen kann. Es werden keinerlei weiteren Beschränkungen im Hinblick auf Marke, Konstruktion oder Typ des Motorrades auferlegt.

Alle Solomotorräder (Gruppe A) müssen so konstruiert sein, dass sie von einem Fahrer vollständig kontrolliert werden können. Motorräder mit Seitenwagen (Gruppe B) müssen so gebaut sein, dass ein Beifahrer Platz finden kann.

01.05 MOTORRAD-KATEGORIEN UND -GRUPPEN

Die Motorräder sind in Kategorien eingeteilt, die für alle Veranstaltungen eingehalten werden müssen.

Im Prinzip ist es untersagt, in einem Rennen verschiedene Kategorien, Gruppen und Klassen zusammen fahren zu lassen, sofern in der Ausschreibung nicht etwas anderes festgelegt ist.

Kategorie I

Motorräder, angetrieben durch die Wirkung eines Rades auf dem Boden.

Kategorie II

Motorräder, angetrieben durch die Wirkung von 2 oder mehreren Rädern auf dem Boden, die die Bedingungen von Kategorie I nicht erfüllen.

Gruppe A 1 – Solomotorräder

Zweirädrige Fahrzeuge, einspurig.

Gruppe B 1

Dreirädrige Fahrzeuge, zweispurig, bestehend aus einem einspurigen Motorrad und einem zur Beförderung eines Beifahrers bestimmten Seitenwagen, der die zweite Spur zieht.

Gruppe B 2

Dreirädrige Fahrzeuge, die in Geradeausfahrt zwei- oder dreispurig sind und mit einem fest angebauten Seitenwagen eine vollständige und integrale Einheit bilden. Bei drei Spuren dürfen die Mittellinien der beiden von den Rädern des Motorrades gebildeten Spuren um maximal 75 mm versetzt sein.

Eine Spur wird durch die Mittelachse jedes Fahrzeugrades in Geradeausfahrt bestimmt.

Kategorie II

Gruppe C – Spezialmotorräder mit zwei Rädern

Gruppe D – Spezialmotorräder mit drei Rädern

Gruppe E – Schneemobile

Gruppe F – Sprint- und Dragster- Motorräder

Gruppe G – Quads

Kategorie III

Gruppe J – Elektro-Fahrzeuge

01.07 KLASSENEINTEILUNG

Die Gruppen sind unter Beachtung nachstehend aufgeführter Hubräume in Klassen unterteilt.

Diese Klasseneinteilung muss im Allgemeinen bei allen Veranstaltungen eingehalten werden (s. jedoch auch *Art. 2* des DMSB-Enduro-Reglements).

Kategorie I

Gruppe A 1 Motorräder

Siehe Artikel 2 des DMSB-Enduro Reglements.

Gruppen B 1, B 2 Seitenwagen

Wie für Gruppe A1 über 175 ccm.

Kategorie II

Gruppe C – 2-rädrige Spezial-Motorräder

Gruppe D – 3-rädrige Spezial-Motorräder

Gruppe E – Schneemobile

Gruppe F – Sprinter und Dragster

Gruppe G – Quads

Vierrädrige, mit Ballonreifen ausgerüstete Geländefahrzeuge mit je einem Rad an den äußersten diagonalen Enden. Ein Quad wird durch 2 Räder angetrieben.

Die Motor-Kurbelgehäuse dürfen nicht hinter dem Fahrer platziert sein.

Es darf nur ein Fahrer rittlings sitzen. Die Lenkung wird durch einen Lenker betätigt.

Die Klasseneinteilung ist die gleiche wie für Kategorie I, Gruppe A 1.

Gruppe H - Quads (ATV)

Wie Gruppe G jedoch mit (auch zuschaltbarem) Allradantrieb.

Kategorie III

Gruppe J – Elektro-Fahrzeuge

01.11 MESSEN DES HUBRAUMES

11.11 Hubkolben-Motor – „Otto“-Motor

Der Hubraum jedes Zylinders wird nach der geometrischen Formel berechnet, die das Volumen eines Zylinders angibt. Der Durchmesser ist gegeben durch die Bohrung und die Höhe durch die Strecke, die der Kolben von seinem höchsten zu seinem tiefsten Punkt zurücklegt:

$$\text{Hubraum} = \frac{d \times d \times 3{,}1416 \times C}{4}$$

wobei D = Bohrung in cm

und C = Hub in cm

Ist eine Zylinderbohrung nicht kreisförmig, so muss die Fläche des Querschnitts mit einer geeigneten geometrischen Formel berechnet und dann, zur Bestimmung des Hubraums, mit dem Kolbenhub multipliziert werden. Die Bohrung wird mit einer Toleranz von 1/10 mm gemessen. Wenn mit dieser Toleranz die Hubraumgrenze der Klasse überschritten wird, ist ein zweiter Messvorgang bei kaltem Motor und mit einer Toleranz von 1/100 mm erforderlich (Anm.: Toleranz = Messgenauigkeit).

11.13 Drehkolben-Motor

Der Hubraum eines Motors, der dafür entscheidend ist, in welcher Klasse ein Motorrad teilnehmen kann, wird wie folgt berechnet:

$$\text{Hubraum} = \frac{2 \times V}{N}$$

wobei V = Gesamtvolumen aller Kammern, die den Motor bilden

und N = Anzahl der für die Ausführung eines kompletten Zyklus in einer Kammer notwendigen Umdrehungen.

Einstufung erfolgt als Viertakt-Motor.

01.17 AUFLADUNG

Bei allen Veranstaltungen ist jegliche Aufladung verboten.

Ein 2- oder 4-Takt-Motor, der auf Grund des Hubvolumens seines Arbeitszylinders in eine der anerkannten Klassen einzustufen ist, wird nicht als aufgeladener Motor angesehen, wenn bei einem Arbeitstakt das geometrisch gemessene Gesamtvolumen der Kraftstoffzufuhreinrichtung(en) inkl. des Hubvolumens seines Arbeitszylinders, sofern dieser den Kraftstoff ansaugt, den zulässigen Hubraum der betreffenden Klasse nicht überschreitet.

01.18 TELEMETRIE (elektronische Datenübertragung)

Von bzw. zu einem sich bewegenden Motorrad dürfen keinerlei Informationen, auf welche Art auch immer, übertragen werden. Die Anbringung eines offiziellen Impulsgebers *(Transponder)* am Motorrad kann verlangt werden.

Einrichtungen zur automatischen Rundenzeitmessung werden nicht als Telemetrie angesehen, diese dürfen jedoch offizielle Zeitnahmemessmethoden bzw. –Ausrüstung nicht beeinträchtigen.

01.19 GEWICHTE

Derzeit gibt es keine Gewichts-Limits. Mindestgewichte können aber in der Zukunft eingeführt werden.

Für Elektromotorräder gilt der Art. 01.50.

01.21 MARKENBEZEICHNUNG

Wenn zwei Konstrukteure am Bau eines Motorrades beteiligt sind, müssen deren Namen auf dem Motorrad in folgender Reihenfolge erscheinen:

1. Name des Fahrgestell-Konstrukteurs.
2. Name des Motor-Konstrukteurs.

01.23 DEFINITION EINES PROTOTYPS

Ein Prototyp ist ein Fahrzeug, das den Sicherheitsvorschriften des FIM-Sportgesetzes und dessen Anlagen für die Sportart, für die es vorgesehen ist, entsprechen muss.

01.25 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Die nachstehenden Bestimmungen gelten für alle Motorräder der vorgenannten Gruppen und für alle Wettbewerbe, sofern in dem entsprechenden Anhang des FIM- Sportgesetzes nichts anderes festgelegt ist.

Sie sollten ebenfalls für alle nationalen Wettbewerbe Anwendung finden, sofern die FMNR (veranstaltende Nationale Föderation) nicht anders entschieden hat.

Für einzelne Wettbewerbe können weitergehende Festlegungen notwendig sein; diese werden im Einzelnen entweder in dem jeweiligen Anhang des FIM-Sportgesetzes oder in den Austragungsbedingungen für den betreffenden Wettbewerb aufgeführt.

25.01 Verwendung von Titan

Die Verwendung von Titan ist für Rahmenkonstruktion, Vorderradgabel, Lenker, Schwinge, Schwingenachsen und Radachsen verboten. Für Radachsen ist die Verwendung von Leichtmetall ebenfalls nicht gestattet. Die Verwendung von Muttern und Schrauben aus Titanlegierungen ist erlaubt.

Titan-Test an der Strecke:

25.01.1
Magnet-Test (Titan ist nicht magnetisch).

25.01.2
Test mit 3%iger Salpetersäure (Titan reagiert nicht; handelt es sich um Stahl, hinterlässt der Säure-Tropfen einen schwarzen Fleck).

25.01.3
Spezifisches Gewicht von Titan: 4,5 – 5, von Stahl: 7,5 – 8,7. Das spezifische Gewicht kann festgestellt werden, indem das betreffende Teil (z.B. Einlassventil, Kipphebel, Pleuel, etc.) gewogen und sein Volumen in einem geeichten, mit Wasser gefüllten Glas gemessen wird.

25.01.4
In Zweifelsfällen ist das betreffende Teil zur Prüfung an eine Materialprüfanstalt zu senden.

25.02 Aluminium

Aluminiumverbindungen können durch Sichtprüfung identifiziert werden.

25.03 Karbonfaser

Die Verwendung von Karbonfaser bei Enduro-Maschinen ist zulässig (mit Ausnahme von Lenkern und Felgen aus Carbon, Carbon-Kevlar und/oder anderen Verbundwerkstoffen).

25.04 Keramikmaterial

Die Verwendung von Keramikteilen ist verboten. Die Verwendung von Keramik beschichteten Teilen ist zulässig.

25.05 Andere Ausrüstung

Die Verwendung von Datenaufzeichnungsgeräten und automatischer elektronischer Zündung ist zulässig. Keine Art von Signal darf zwischen einem bewegten Motorrad und jemandem, der mit dem Bewerber oder Fahrer in Verbindung steht übertragen werden, mit Ausnahme des Signals vom Zeitnahmetransponder oder von einer zugelassenen OnBoard-Kamera (mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Meisterschafts-Promotors/der Sportkommissare).

25.06

Die Zylinderzahl des Motors wird durch die Anzahl der Verbrennungskammern bestimmt.

25.07

Sind getrennte Verbrennungsräume vorhanden, so müssen diese durch einen hindernisfreien Kanal verbunden sein, dessen Querschnitt mindestens 50 % des Einlasskanal-Querschnittes beträgt.

01.26 DEFINITION EINES RAHMENS BEI EINEM SOLOMOTORRAD

Die Struktur(en), die benutzt wird/werden, um die vorne am Motorrad befindlichen Steuermechanismen mit der Einheit Motor-/Getriebegehäuse und allen Komponenten der hinteren Aufhängung zu verbinden.

26.01

Jedes Motorrad im Parc Fermé muss mit einem Seitenständer ausgerüstet sein, der entweder am Rahmen oder der Schwinge montiert sein muss.

01.27 STARTVORRICHTUNGEN

Ein Anlass-System ist vorgeschrieben.

01.29 SCHUTZ FÜR OFFENLIEGENDE ANTRIEBSTEILE

29.01

Das Getriebeabtriebsritzel muss mit einem Schutz abgedeckt sein.

29.02

Ein Kettenschutz muss so angebracht sein, dass Körperteile nicht zwischen unterem Kettenlauf und hinterem Kettenrad eingeklemmt werden können.

01.31 AUSPUFFROHRE / SCHALLDÄMPFER

Auspuffrohre und Schalldämpfer müssen, den im Hinblick auf die Geräuschkontrolle erlassenen Vorschriften entsprechen.

31.01

NICHT ORIGINALE, an der Auspuffanlage angebrachte Ventilsysteme zur Beeinflussung (oder Änderung) der Geräuschpegelmessung sind verboten. Es sind ausschließlich solche Ventilsysteme für die Auspuffanlage zulässig, wie sie vom Hersteller am Krümmer vorgesehen sind. Die Einstellung ist freigestellt.

31.02

Auspuffgase müssen nach hinten abgeleitet werden, jedoch so, dass sie keinen Staub aufwirbeln, Reifen und Bremsen nicht verschmutzen und den Beifahrer, soweit vorhanden, sowie auch andere Fahrer in keiner Weise stören oder belästigen.
Gegen eventuellen Ölverlust müssen alle nur möglichen Maßnahmen getroffen werden, um nachfolgende Fahrer nicht zu gefährden.

31.03

Das Auspuffende darf bei einem Solomotorrad nicht über die am hinteren Rand des Hinterrades angelegte senkrechte Tangente (siehe Abb. S) hinausragen.

31.04

Bei einem Gespann müssen die Auspuffgase horizontal nach hinten in einem Winkel von max. 30° zur Mittellängsachse des Motorrades abgeleitet werden.

01.33 LENKER

33.01

Die Breite der Lenker beträgt mindestens 600 mm und höchstens 850 mm.

33.02

Bei Lenkern mit Querverbindung muss diese mit einem Schutzpolster versehen sein. Lenker ohne Querverbindung müssen in der Mitte ebenfalls ein Schutzpolster aufweisen, das die Lenkerschellen weiträumig abdeckt.

33.03

Ungeschützte Enden des Lenkers müssen mit einem festen Material verstopft oder mit Gummi überzogen sein.

33.04

Lenkerschellen müssen sehr sorgfältig abgerundet und so beschaffen sein, das Bruchstellen am Lenker nicht auftreten können.

33.05

Wenn Lenker aus Leichtmetall verwendet werden, darf der Abstand zwischen den äußeren Abmaßen des Klemmbereichs (oder zwischen den beiden Schellen) nicht weniger als 120 mm betragen.

33.06

Wird ein Handschutz benutzt, so muss dieser aus bruchfestem (nichtsplitterndem) Material sein und eine permanente Öffnung für die Hand aufweisen.

33.07

Reparaturschweißungen an Leichtmetall-Lenkern sind verboten.

33.08

Lenker aus Karbon, Kevlar oder anderen Verbundwerkstoffen sind verboten.

33.09

Das Anbringen von Lenkanschlägen (bei vollem Lenkeinschlag) ist vorgeschrieben. Lenkungsdämpfer dürfen nicht als Lenkanschlag verwendet werden.

01.35 BEDIENUNGSHEBEL

35.01

Alle Handhebel (Kupplung, Bremse, etc.) müssen im Prinzip in einer Kugel enden (Mindestdurchmesser dieser Kugel: 16 mm), die auch abgeflacht sein kann, jedoch müssen die Ränder in jedem Fall abgerundet sein (Mindeststärke dieses abgeflachten Teils: 14 mm). Diese Enden müssen fest angebracht sein und eine integrale Einheit mit dem Hebel bilden.

35.03

Jeder Bedienungshebel (Hand- und Fußhebel) muss auf einem eigenen Zapfen montiert sein.

35.04

Ist der Fußbremshebel auf der Achse der Fußraste gelagert, so muss er im Falle einer etwaigen Deformierung der Fußraste dennoch unter allen Umständen funktionsfähig bleiben.

01.37 GASSCHIEBER/DROSSELKLAPPE(N)

37.01

Gasschieber/Drosselklappe(n) müssen selbsttätig schließen, wenn der Fahrer den Griff loslässt. Die Betätigung (Öffnen und Schließen) darf nur mechanisch durch Bowdenzug vom Drehgriff direkt zum Gasschieber/zur Drosselklappe erfolgen. Alle Ansaugluft muss durch das Drosselklappengehäuse in den Zylinder geleitet werden. Keinerlei andere Möglichkeiten um Umgebungsluft in den Einlasstrakt des Zylinderkopfes zu leiten sind zulässig.

37.02 Zündunterbrecher

37.03

Die Motorräder müssen mit einem am Lenker angebrachten, funktionierenden Zündunterbrecherschalter oder -knopf ausgerüstet sein, der leicht erreichbar ist, wenn die Hand am Lenkergriff anliegt und der in der Lage ist, den laufenden Motor abzustellen.

01.39 FUSSRASTEN

Fußrasten müssen mit einem Klapp-Mechanismus versehen sein, und müssen über eine Vorrichtung verfügen, die sie automatisch wieder in ihre Normalstellung zurückbringt. Die Fußrasten-Enden müssen mit einem integrierten Schutz ausgerüstet sein, der einen Radius von mindestens 8 mm hat.

01.41 BREMSEN

41.01

Alle Motorräder müssen mit mindestens zwei wirksamen Bremsen ausgestattet sein (eine an jedem Rad), die unabhängig voneinander betätigt werden.

41.02

Motorräder der Gruppe B müssen mit mindestens zwei wirksamen Bremsen ausgerüstet sein, die auf mindestens zwei der Räder wirken und unabhängig voneinander betätigt werden.

01.43 KOTFLÜGEL U. RADABDECKUNGEN

Die Motorräder müssen mit Kotflügeln ausgerüstet sein.

43.01

Sie müssen auf beiden Seiten über den Reifen hinausreichen.

43.02

Der vordere Kotflügel muss mindestens 100° des Radumfanges bedecken. Der Winkel zwischen einer vom vorderen Rand des Kotflügels zur Radmitte gezogenen Linie einerseits und einer durch die Radmitte verlaufenden horizontalen Linie andererseits muss zwischen 45° und 60° betragen.

43.03

Der hintere Kotflügel muss mind. 120° des Radumfanges bedecken. Der Winkel zwischen zwei Linien, von denen eine vom hinteren Rand des Kotflügels zur Radmitte gezogen wird und die andere horizontal durch die Radmitte verläuft, darf 20° nicht überschreiten (siehe Abb. S), wobei dieser Winkel gemessen wird, wenn der Fahrer auf dem Motorrad sitzt.

01.45 VERKLEIDUNG

Eine Vollverkleidung oder Karosserie ist nicht gestattet (s. Abb. S), mit Ausnahme von Motorrädern bei Cross-Country Rallyes.
Die Verkleidung des Kühlers muss aus flexiblem Material sein (z.B. Kunststoff).

01.46 Federelemente Fahrwerk

Elektronische oder elektrisch gesteuerte Systeme dürfen nicht verwendet werden.

01.47 RÄDER, FELGEN UND REIFEN

47.01

Alle Reifen werden auf der Felge montiert und bei einem Druck von 1 kg/cm² (1 bar) gemessen. Die Messung erfolgt an einem Reifenausschnitt, der 90° vom Boden entfernt ist.

47.02

Jede Änderung an der Felge bzw. den Speichen eines Integralrades (gegossen, geschweißt, genietet), wie es vom Hersteller geliefert wurde, oder an einer traditionellen zerlegbaren Felge ist verboten. Hiervon ausgenommen sind Änderungen an Speichen, Ventilen, Sicherheitsbolzen und Reifenniederhaltern, die Bewegungen des Reifens auf der Felge verhindern sollen.
Wenn derartige Änderungen vorgenommen worden sind, müssen die Bolzen, Schrauben, etc. befestigt sein.

01.50 ZUSÄTZLICHE BESTIMMUNGEN FÜR ELEKTRISCH ANGETRIEBENE MOTORRÄDER

siehe *Technische FIM-Bestimmungen für ISDE, EnduroGP, SuperEnduro, HardEnduro (fim-moto.com), und* FIM-Bestimmungen für Elektromotorräder.

01.51 ENDURO REIFEN

51.01

Die Maße der Vorder- und Hinterreifen sind bezüglich Durchmesser und Breite freigestellt.
Im DMSB Bereich gilt: Unter Beachtung der StVZO

51.03

Reifen mit Metallstiften, Spikes, Ketten oder anderen Gleitschutz-Vorrichtungen sind nicht gestattet. Reifen mit Schaufelstollen (radial Angeordnete, fortlaufende Rippen) sind verboten.

51.04

Nur Reifen, die im normalen Handel oder Großhandel erhältlich sind, dürfen benutzt werden. Das Modifizieren der Reifen ist nicht gestattet. Es ist verboten die Reifen mit Chemikalien zu behandeln, sie durch Schneiden und/oder profilieren zu verändern und/oder Reifenwärmer zu benutzen. Die Anwendung jeglicher anderer Mittel, welche die Charakteristik des Reifens, die minimale Shore-Härte, die Konstruktion oder andere Charakteristika verändern, ist ebenfalls verboten.
Sie müssen im Warenkatalog des Reifenherstellers bzw. in den Reifenbeschreibungslisten, die der Öffentlichkeit zugänglich sind, aufgeführt sein. Sie müssen so hergestellt sein, dass sie den Bestimmungen der Europäischen Technischen Organisation für Reifen und Felgen (ETRTO) in Bezug auf Last- und Geschwindigkeitsindex entsprechen, wobei sie eine Betriebskennung von mindestens 45 M (Anm.: mind. 165 kg, max. 130 km/h) haben müssen.
Die Reifen müssen eine „E“ und/oder eine DOT (American Department of Transportation) Kennzeichnung besitzen und die DOT Nummer auf der Reifenflanke tragen.

Im DMSB-Bereich gilt: Für Klassik Motorräder sind auch Reifen zugelassen, die keine solche Kennzeichnung besitzen aber in den Fahrzeugpapieren eingetragen sein müssen.

51.05 Reifenprofil

Für das Profilmuster des Hinterreifens gelten folgende Bestimmungen:
Profiltiefe, gemessen im rechten Winkel zur Lauffläche (alle Stollen müssen bis zur Lauffläche reichen): max. 13 mm (s. Abb. S).

51.06 Reifen mit Spikes

Entfällt im DMSB-Bereich

01.53 ZUSÄTZLICHE BESTIMMUNGEN FÜR GESPANNE

53.02

Der Antrieb darf nur durch das Hinterrad auf den Boden übertragen werden.

53.06

Der Lenker muss an der Gabel fest angebracht sein und über dem Niveau der Sattelmitte liegen. Es muss ein Steuerkopf vorhanden sein, der – wie auch der Lenker – nicht am ungefederten Teil der Vorderradaufhängung befestigt sein darf.4

53.07

Um die Torsionskraft in der Lenkung zu reduzieren, ist es erlaubt, Vorder- und Hinterrad zu versetzen, wobei der Abstand zwischen den Spuren der Räder max. 75 mm betragen darf.

53.08

Der Kraftstofftank muss ausreichend und gesondert vor Bodenberührung geschützt sein.

53.09

Schwenk- oder Pendel-Seitenwagen sind streng verboten.

53.10

Der Seitenwagen muss an mindestens drei Stellen am Motorrad befestigt sein, wenn er nicht integraler Bestandteil des Chassis ist. An den Verbindungspunkten darf keine Bewegung möglich sein. Wenn der Neigungswinkel verstellbar ist, muss er so blockiert sein, dass er völlig gesichert und nicht nur festgeklemmt ist.

53.13

Zum Verschließen der Öffnung zwischen den Rädern und dem Seitenwagen müssen gekreuzte Gurte oder ein Metallgitter mit haltbaren Querverbindungen zum Innenrahmen vorhanden sein, um zu verhindern, dass die Füße des Fahrers ungewollt den Boden berühren.

53.14

Mindestabmessungen eines Seitenwagens für den Aufenthalt des Beifahrers:
Länge: 1000 mm
Breite: 400 mm
Höhe des Schutzschildes für den Beifahrer: 300 mm (s. Abb. F).

53.15

Die Bodenfreiheit eines beladenen Gespanns muss mindestens 175 mm betragen.

53.16
Hinterrad und Seitenwagenrad müssen mit einem festen Material abgedeckt bzw. geschützt sein.

53.20

Die Spurweite, die sich aus dem Abstand der Mittellinien des Hinterrades und des Seitenwagenrades ergibt, muss mindestens 800 mm und darf höchstens 1150 mm betragen.

53.21

Das Auspuffrohr darf auf der dem Seitenwagen gegenüberliegenden Seite nicht mehr als 330 mm von der Mittellängsachse des Motorrades entfernt sein. Auf der anderen Seite darf das Auspuffrohr nicht über die Breite des Seitenwagens hinausragen (s. Abb. F). Das Ende des Auspuffrohres darf nicht über die am hinteren Rand des Hinterrades angelegte senkrechte Tangente oder über die hintere Kante der Seitenwagen-Plattform (je nachdem, was kürzer ist) hinausragen.

01.55 STARTNUMMERNSCHILDER

Das Anbringen von Startnummernschildern ist vorgeschrieben. Sie müssen den nachstehenden Bestimmungen entsprechen:

55.03

Sie müssen rechteckig und aus steifem, solidem Material hergestellt sein. Mindestabmessungen: Breite 285 mm x Höhe 235 mm (s. Abb. O).

55.04

Die Schilder dürfen – im Verhältnis zu einer Ebene – nicht mehr als 50 mm gewölbt und auch sonst nicht gekrümmt oder verdeckt sein.

55.05 Vordere Startnummernschilder

Eines der drei Startnummernschilder ist vorn am Motorrad anzubringen. Es darf im Verhältnis zur Senkrechten um höchstens 30° nach hinten geneigt sein. Die beiden anderen müssen senkrecht und nach außen zeigend an jeder Seite des Motorrades befestigt werden. Sie müssen so montiert sein, dass sie gut sichtbar sind und von keinem Teil des Motorrades bzw. nicht von dem in Fahrposition auf dem Motorrad sitzenden Fahrer verdeckt werden.

55.06

Anstelle separater Startnummernschilder können auch Flächen von gleicher Größe in matter Farbe aufgemalt oder angebracht werden.

55.07

Die Ziffern müssen deutlich lesbar und wie der Hintergrund in matter Farbe aufgemalt sein, um Reflexion durch die Sonne zu vermeiden. Mindestabmessungen der Ziffern:
Höhe: 100 mm
Breite jeder Ziffer: *50* mm
Strichstärke: *20* mm
Zwischenraum zwischen zwei Ziffern: *10* mm.

55.08

Für die Ziffern muss eine der in Abbildung O dargestellten Typen verwendet werden.

55.09

Alle sonstigen Nummernschilder oder Aufschriften an den Motorrädern, die zur Verwechslung mit einer Startnummer führen können, müssen vor dem Start eines Wettbewerbes entfernt werden.

55.11 Seitliche Startnummernschilder

Die seitlichen Startnummernschilder müssen über einer horizontalen, durch die Hinterradachse verlaufenden Linie angebracht sein. Die Vorderkante der Startnummernschilder muss sich hinter einer vertikalen, 200 mm hinter den Fußrasten des Fahrers liegenden Linie befinden.

55.12 Farbe der Startnummernschilder

Siehe DMSB-Enduro-Reglement

In Bezug auf Rahmenrennen/-klassen:
Die Farbe der Startnummernschilder ist dem Ermessen des Veranstalters überlassen und wird in den Veranstaltungsausschreibungen festgelegt.

55.13

Bei Unstimmigkeit hinsichtlich der Lesbarkeit der Startnummern ist die Entscheidung des Technischen Kommissars bindend.

55.14

Ein Serienpromoter kann das Anbringen eines Logos auf den Startnummernschildern vorschreiben, dessen maximal zulässige Größe auf 8x3 cm begrenzt ist. Das Logo darf die Lesbarkeit der Startnummer nicht beeinträchtigen.

01.56 BELEUCHTUNG, WARNEINRICHTUNGEN UND TACHOMETER

Motorräder und deren Ausrüstung müssen der nationalen Straßenverkehrsgesetzgebung des Landes, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, und den anderen in der Ausschreibung aufgeführten Bestimmungen entsprechen.
Der elektrische Stromerzeuger muss während der Veranstaltung und bei der technischen Überprüfung nach der Veranstaltung im Hinblick auf die Erzeugung von Ladestrom und Spannung kontinuierlich und normal funktionieren, um Scheinwerfer und Rücklicht zu betreiben. Die elektrischen Anschlüsse müssen belassen werden.
Im DMSB-Bereich gilt: Der Strom für die Beleuchtung der Klassik Motorräder muss durch einen dem damaligen Auslieferungszustand des Motorrades entsprechende Lichtmaschine erzeugt werden. Eine Batterie entspricht nicht dem Sinn einer Erzeugung von Beleuchtungsenergie.

01.63 KRAFTSTOFF, KRAFTSTOFF-ÖLGEMISCH

Siehe Kraftstoffbestimmungen der FIM im blauen Teil dieses Handbuches.

01.65 AUSRÜSTUNG UND SCHUTZKLEIDUNG WÄHREND DES TRAININGS UND RENNEN

Die FIM / der DMSB haften nicht für Verletzungen, die ein Fahrer oder Beifahrer durch die Verwendung eines bestimmten Ausrüstungsgegenstandes oder Schutzkleidung erleiden kann.

65.01 AUSRÜSTUNG UND SCHUTZKLEIDUNG

Kleidung und Schuhwerk

Für Fahrer/Beifahrer ist das Tragen von entweder einem Anzug oder Hosen und langärmliges Hemd vorgeschrieben. Es wird empfohlen, Anzug, Hosen, langärmlige Hemden und Unterwäsche aus Textilien zu verwenden, die nicht vollständig aus Nylon oder Spandex (z. B. Lycra, Elastan) bestehen, um eine Verschlechterung bei Abrieb (Reibung) zu vermeiden.
Das Tragen von Brust- und Rückenprotektoren ist vorgeschrieben - das Tragen von Schulter-, Ellbogen- und Knieschützer wird dringend empfohlen.
Die Schutzeinrichtungen müssen eindeutig nach den folgenden Normen geprüft und gekennzeichnet sein:
EN 1621-1, Level 1 oder 2, für Schulter, Ellbogen, Hüfte und Knie
EN 1621-2, Level 1 oder 2, für den Rücken: CB (Central Back) und FB (Full Back)
EN 1621-3, Level 1 oder 2, für die Brust

65.02 SCHUHWERK

Es müssen Schuhe in gutem Zustand aus Leder oder aus einem anderen Material mit entsprechenden Eigenschaften und mit einer Mindesthöhe von 30 cm getragen werden.

65.03 Handschuhe

Fahrer/Beifahrer müssen Handschuhe aus Leder oder aus einem anderen Material mit entsprechenden Eigenschaften tragen.

65.04 Augenschutz

Die Fahrer/Beifahrer müssen Schutzbrillen tragen. Die Verwendung von Brillen, Helmvisieren und „roll offs“ ist ebenfalls erlaubt. Die Verwendung von „tear offs“ ist aus Umweltschutzgründen verboten. Die Brillen, Schutzbrillen und Visiere müssen aus nichtsplitterndem Material hergestellt sein. Helmvisiere dürfen kein integraler Bestandteil des Schutzhelms sein. Ein Augenschutz, der die Sicht beeinträchtigen könnte (z.B. durch Kratzer), darf nicht verwendet werden.

01.67 TRAGEN VON SCHUTZHELMEN

Beim Training und während der Rennen müssen alle Teilnehmer einen Schutzhelm tragen. Der Helm muss ordnungsgemäß geschlossen sein, gut sitzen, und in gutem Zustand sein. Er muss ein Kinnriemen-Verschluss-System aufweisen.
Eine schützende untere Gesichtsabdeckung muss vorhanden sein und darf nicht abnehmbar oder beweglich sein und muss aus demselben Material wie die Helmschale bestehen.
Schutzhelme, deren Außenschale aus mehr als einem Stück besteht, sind nicht gestattet (z.B. dürfen sie keine Naht enthalten).
Ein Verschluss-System mit einem Riemen und einem doppelten D-Ring Verschließsystem wird empfohlen.
Alle Schutzhelme müssen das Prüfzeichen einer der in Art. 01.70 aufgeführten internationalen Prüfnormen tragen.
Ein Schutzhelm dient dazu Schutz zu bieten. Ein Schutzhelm ist keine Plattform um fremde Gegenstände daran zu befestigen. Kameras und deren Halterung oder anderes Zubehör sind nicht gestattet und dürfen nicht am Helm des Fahrers/Beifahrers angebracht werden.
Lange Haare, egal ob von weiblichen oder männlichen Fahrern, dürfen nicht aus dem Helm herausragen. Lange Haare müssen vollständig im Helm enthalten sein.
Die Nichtbeachtung dieser Vorschriften wird bestraft.

01.69 HINWEISE FÜR DIE ABNAHME VON SCHUTZHELMEN

69.01

Die Technischen Kommissare müssen vor der Veranstaltung unter Aufsicht des Obmannes der Technischen Abnahme überprüfen, ob alle Schutzhelme den technischen Anforderungen genügen.

69.02

Entspricht ein Schutzhelm diesen Anforderungen nicht und/oder ist schadhaft, muss der Technische Kommissar den Helm bis zum Ende der Veranstaltung einbehalten. In diesem Fall muss der betr. Fahrer einen anderen Schutzhelm zur Technischen Abnahme vorführen. Nach einem Unfall muss der Schutzhelm dem Technischen Kommissar zur Prüfung vorgeführt werden.

69.03

Die Schutzhelme müssen intakt sein und dürfen in ihrer Konstruktion nicht modifiziert worden sein. Nach einem Unfall mit Stoß oder Einschlag muss der Helm dem Technischen Kommissar zur Untersuchung vorgeführt werden.

69.04

Der Obmann der Technischen Kommissare und/oder ein Technischer Kommissar können vor Zulassung eines Fahrers zum Training prüfen:

69.04.1
dass der Helm auf dem Kopf des Fahrers einen guten Sitz aufweist;

69.04.2
dass es nicht möglich ist, die Trageeinrichtung in geschlossenem Zustand über das Kinn des Fahrers zu streifen;

69.04.3
dass es nicht möglich ist, den Schutzhelm über den Hinterkopf des Fahrers zu ziehen (siehe Abbildung U).

01.70 ANERKANNTE INTERNATIONALE PRÜFNORMEN FÜR SCHUTZHELME

Helme müssen einer der anerkannten internationalen Normen entsprechen:

Europa: ECE 22-06 Typ P
Japan: JIS T 8133:2015 Typ 2
USA: SNELL M2015 oder SNELL M2020D oder SNELL M2020R oder SNELL M2025R oder SNELL M2025D
FIM: FRHPhe-02

Siehe auch blauer Teil dieses Handbuchs.

Im FIM-Bereich sind FIM-homologierte Helme gemäß FIM-Prüfnorm FRHPhe-02 vorgeschrieben *(s.a. Technische FIM-Bestimmungen für ISDE, EnduroGP, SuperEnduro HardEnduro (fim-moto.com)*).

01.73 NATIONALFARBEN FÜR SCHUTZHELME

Anmerkung: Auflistung siehe blauer Teil dieses Handbuches.

01.75 FIM-EMBLEM

In bestimmten Fällen kann die FIM die Verwendung des FIM-Emblems auf bestimmten Ausrüstungsgegenständen gestatten, um damit darauf hinzuweisen, dass diese Ausrüstung den Bestimmungen der FIM entspricht. Wurde diese Genehmigung erteilt und befindet sich der gekennzeichnete Ausrüstungsgegenstand in gutem Zustand, so ist das FIM-Emblem der Nachweis dafür, dass die bestehenden FIM-Vorschriften erfüllt sind.

01.76 BRUST- UND RÜCKENNUMMERN (BIBS)

Die Startnummer auf Bib oder Weste des Fahrers muss die gleiche wie die an seinem Motorrad sein. Die Brust- und/oder Rückennummern müssen nachstehende Bedingungen erfüllen:

76.01

Schwarze Ziffern auf weißem Grund

76.02

Fläche, auf der sich die Ziffern befinden: maximal 25 x 25 cm

76.03

Höhe der Ziffern: 15 cm

76.04

Breite der einzelnen Ziffern: 6 cm

76.05

Strichstärke: 2 cm

76.06

Lediglich außerhalb der 25 x 25 cm großen Fläche darf Werbung erscheinen.

76.07

Plastik-Bibs sind nicht gestattet.

01.77 KONTROLLE

77.01 Abnahme

Allgemeines
Der Fahrer ist zu jedem Zeitpunkt für seine Maschine verantwortlich.

77.01.1
Der Obmann der Technischen Abnahme muss eine Stunde vor Beginn der Techn. Abnahme anwesend sein. Er muss den Fahrtleiter von seiner Ankunft unterrichten.

77.01.2

Er muss sicherstellen, dass alle für die Veranstaltung eingesetzten Technischen Kommissare ihre Aufgabe ordnungsgemäß erfüllen.

77.01.3
Er teilt die Technischen Kommissare für bestimmte Aufgaben während der Veranstaltung, des Trainings und der Abschlusskontrolle ein.

77.01.4
Die Technische Abnahme erfolgt nur, wenn die Abnahmekarte des Motorrades vom Veranstalter vorgelegt wurde *(Alternativ kann die Freigabe der Dokumentenabnahme zur Technischen Abnahme digital erfolgen)*.

77.01.5
Die Fahrer müssen mit dem Motorrad innerhalb des in der Ausschreibung festgelegten Zeitraumes zur Technischen Abnahme erscheinen.

77.01.6
Der Obmann der Technischen Abnahme muss den Fahrtleiter von den Ergebnissen der Technischen Abnahme unterrichten. Anschließend erstellt er eine Liste der akzeptierten Motorräder und legt diese dem Fahrtleiter vor.

77.01.7
Der Obmann der Technischen Abnahme kann zu jeder Zeit jegliche Teile des Motorrads untersuchen.

77.02

Ein Fahrer, der nicht, wie unten beschrieben, zur Abnahme erscheint, kann von der Veranstaltung ausgeschlossen werden. Der Fahrtleiter kann jeder Person, die nicht die Bestimmungen erfüllt oder jedem Fahrer, der eine Gefahr für andere Teilnehmer oder die Zuschauer darstellt, verbieten, am Training oder am Wettbewerb teilzunehmen.

77.02.1
entfällt

77.02.2
Die Technische Abnahme findet gemäß dem in der Ausschreibung festgelegten Zeitplan statt.

77.02.3
Der Fahrer muss persönlich ein sauberes Motorrad ohne alte Kennzeichnungen vorheriger Veranstaltungen vorführen sowie den vorgeschriebenen Schutzhelm, die vorgeschriebenen Protektoren und die korrekt ausgefüllte und abgezeichnete Abnahmekarte *(s.a. Art. 77.01.4)* vorlegen.

77.02.4
Der Fahrer darf nur ein Motorrad vorführen.

77.02.5
Die Geräuschkontrolle muss zuerst durchgeführt werden. Der Schalldämpfer muss mit Farbe markiert werden.

77.02.7
Es wird eine Gesamtkontrolle des Motorrades in Übereinstimmung mit den DMSB / FIM-Bestimmungen durchgeführt. Akzeptierte Motorräder werden gemäß den Wettbewerbsbestimmungen für Enduro markiert.

77.02.8
Die Fahrer müssen durch Unterzeichnen der Abnahmepapiere ihre Zustimmung erklären. Das Motorrad wird anschließend in den Parc Fermé gebracht.

77.02.9

Sofort nach der Technischen Abnahme muss der Obmann dem Fahrtleiter die Liste mit den akzeptierten Fahrern und Motorrädern aushändigen.

77.02.10
entfällt

77.02.11
entfällt

77.02.12
Bei Ankunft am Ende jedes Tages muss der Technische Kommissar alle Teile und den Zustand des Motorrades überprüfen. Dem Fahrer stehen zusätzlich 30 Minuten zu, jedoch ausschließlich für die Reparatur oder den Austausch des Schalldämpfers (s. Art. 061.44.5 und 062.23.2) – gilt für Mehrtagesveranstaltungen.
Die Teilnehmer müssen ihr Motorrad innerhalb von 30 Minuten nach Aufhebung des Parc Fermé abholen, ausgenommen die Motorräder, die für eine Überprüfung ausgesucht wurden. Nach dieser Frist sind die Offiziellen des Parc Fermé nicht länger verantwortlich für die Motorräder.

77.02.13
Bei Ankunft am Ende der Veranstaltung müssen alle markierten Teile des Motorrades kontrolliert werden. Nach dieser Überprüfung werden für den Fall eventueller Proteste oder weiterer notwendiger Kontrollen alle Motorräder für 30 Minuten nach Erreichen des letzten Fahrers seiner Klasse in den Parc Fermé gebracht. Es gelten die Vorgaben bzgl. des Parc Fermé gemäß Enduro-Reglements.

77.02.14
Wenn ein Motorrad bzw. ein Motorrad-Teil überprüft und komplett demontiert werden muss, muss das Motorrad bzw. das/die Motorrad-Teil(e) verplombt und an einen Ort gebracht werden, an dem die erforderlichen Werkzeuge für die betr. Arbeiten vorhanden sind. Für dieses Vorgehen ist von der Fahrtleitung eine entsprechende Entscheidung zu fällen.

77.02.15
Die Demontage und Überprüfung des Motorrades bzw. der Teile muss in Anwesenheit des für diese Veranstaltung nominierten Technischen Pflichtkommissars erfolgen.

77.02.16
Der Veranstalter kommt für die im Zusammenhang mit dem Transport und der Überprüfung gem. Art. 77.02.14 und 77.02.15 anfallenden Kosten auf.

77.02.17
Wird die Demontage gem. Art. 77.02.14 und 77.02.15 infolge eines Protestes erforderlich und von der Fahrtleitung / den Sportkommissaren angeordnet, kommt die unterlegene Partei für alle im Zusammenhang mit dem Transport und der Überprüfung anfallenden Kosten bzw. eines Teils dieser Kosten gem. Entscheid, auf.

77.05 Gefährliche Motorräder

Wenn ein Technischer Kommissar im Verlauf des Trainings oder des Wettbewerbs zu der Überzeugung kommt, dass ein Motorrad defekt ist und dadurch eine Gefahr für andere Fahrer darstellen könnte, muss er sofort den Fahrtleiter oder dessen Stellvertreter unterrichten. Deren Pflicht ist es, dieses Motorrad von der weiteren Teilnahme am Training bzw. am Wettbewerb auszuschließen.

01.79 GERÄUSCHKONTROLLE

Sollten öffentlich-rechtliche Vorgaben eine Messung im Rahmen der Technischen Abnahme verhindern, so kann die erforderliche „Erstmessung“ auch im Laufe des Fahrtages durchgeführt werden – nur hier erfolgt eine Bestrafung bei Überschreitung der Grenzwerte erst ab der zweiten Messung.

Hinweis: Die Örtlichkeit der Geräuschkontrolle ist unabhängig vom Platz der weiteren Technischen Abnahme.

Anmerkungen:
Elektro-Fahrzeuge (Gruppe J) sind von der Geräuschkontrolle ausgenommen.
Alle Motorräder müssen während der Technischen Abnahme einer Geräuschkontrolle unterzogen werden.

Die Durchführung inkl. aller Nebenbestimmungen entsprechen den Vorgaben gem. „FIM Sound Regulations“ in der aktuellen Form, siehe fim-live.com.

01.83 TECHNISCHE BESTIMMUNGEN FÜR QUADS

83.01 Definition

Siehe hierzu Art. 01.07 (Klassen):
Gruppe G: Quads (max 2 Räder angetrieben)
Gruppe H: Quads (ATV) (Allradantrieb)

83.02 Motorrad

Hinsichtlich der Marke, der Konstruktion oder des Motorrad-Typs gibt es, außer den nachfolgend im Einzelnen aufgeführten Festlegungen, keine Einschränkungen.
Der Hubraum muss betragen:

- ab 250 ccm bis zu 350 ccm für 2-Zylinder, 2-Takt Motoren
- bis zu 500 ccm für Einzylinder, 2-Takt-Motoren
- bis zu 750 ccm für Ein- oder Zweizylinder, 4-Takt Motoren
- bis zu 1000 ccm für Ein- oder Zweizylinder, 4-Takt Motoren für Quads und ATV

Das Lenksystem muss durch die Vorderräder erfolgen.

83.03 Räder und Aufhängung

Bei Quads der Gruppen G + H darf der hintere Felgendurchmesser 12 Zoll nicht überschreiten. Speichenräder sind nicht zulässig.
Die Hinterräder müssen durch Kotflügel aus flexiblem Material geschützt sein, die jedes Rad über eine Mindestfläche von 30 Grad bedecken.
Jedes Rad muss mit einer einzigen funktionierenden Bremse versehen sein, die an jeder Achse angebracht ist. Die vorderen Bremsen müssen durch einen am Lenker befestigten Handhebel betätigt werden. Die hinteren Bremsen können durch Hand oder Fuß betätigt werden.
Alle Halterungen der vorderen und hinteren Aufhängungsteile, Aufhängungsarme und Lenkwellen müssen durch einen Sicherheitsdraht, durch einen Splint oder einer selbstsichernden Mutter gehalten werden.

83.04 Reifen

Reifen mit Metallnägeln, Spikes, Ketten oder einer anderen rutschhemmenden Vorrichtung sind nicht erlaubt.
Hutzen- oder Schaufelreifen (fortlaufende Radialstollen) sind verboten.

Im DMSB-Bereich darf die Profiltiefe 19mm nicht überschreiten. Es dürfen nur Reifen, die im normalen Handel erhältlich sind, benutzt werden. Die Maße der Vorder- und Hinterreifen sind freigestellt. Siehe auch Art. 54.04.

83.05 Abmessungen

Die Maximale Durchfahrtsbreite darf im mit dem Fahrer belasteten Zustand nicht mehr als 1300 mm betragen. Die maximale Höhe auf Ebene des Fahrersitzes beträgt 950 mm.

83.06 Schutz (Siehe Zeichnung Q)

Hinter dem Sitz muss eine Stoßstange angebracht sein. Die Stoßstange muss in ihrer Länge und Breite über dem hinteren Teil des Kettenrades enden.

Im DMSB-Bereich gilt: Sie muss mind. mit einer gedachten senkrechten Linie hinter den Antriebsrädern abschließen (Breite min. Sitzbankbreite Durchmesser min: 15 mm Material: Stahl) sofern nicht serienmäßig vorhanden. Sonst Serienausführung des Herstellers.

Vorne und hinten am Fahrzeug muss ein Stoßbügel (oder –stange) angebracht werden.

Der Rammschutz hinter dem Kettenblatt und der Bremsscheibe kann im DMSB-Bereich entfallen, sofern keine so genannte „Wave-Bremsscheibe“ montiert ist.
Ebenso ist der Schutz (Abb. Q3) im DMSB-Bereich nicht vorgeschrieben.
Auf jeder Seite des Fahrzeugs muss ein Schutzbügel (oder –stange) mit rundem Profil (Mindest-Durchmesser: 25mm oder 1 inch) angebracht sein. Dieser Schutzbügel (oder – stange) muss so ausgeführt sein, dass er außen mit den Rädern abschließt und ein verhaken verhindert. Es dürfen keine (scharfen) Teile herausragen.
Zusatz-Kraftstofftanks müssen mindestens 25mm (1 inch) von den Schutzbügeln entfernt angebracht sein.
Zum Verschließen der Öffnung zwischen den Rädern und der Schutzvorrichtung müssen gekreuzte Gurte oder ein Metallgitter mit haltbaren Querverbindungen zum Innenrahmen vorhanden sein, um zu verhindern, dass die Füße des Fahrers durch Zufall den Boden berühren.
Eine Abdeckung des Abtriebsritzels ist vorgeschrieben. Dieser Schutz muss mindestens 30% des Abtriebsritzels bedecken und eine Verletzungsgefahr (Hände und Füße) wirkungsvoll verhindern.

83.07 Lenker

Lenker aus Carbon, Kevlar oder anderen Verbundwerkstoffen sind verboten.

83.07.1
Die Breite der Lenker beträgt: nicht weniger als 600 mm und nicht mehr als 850 mm.

83.07.2
Die Lenker müssen an der Querstrebe mit einem Schutzpolster versehen sein. Lenker ohne Querstrebe müssen in der Mitte des Lenkers ebenfalls ein Schutzpolster aufweisen, das die Lenkerschellen weiträumig abdeckt.

83.07.3
Ungeschützte Enden des Lenkers müssen mit einem festen Material verstopft oder mit Gummi überzogen sein.

83.07.4
Das Anbringen von Lenkanschlägen (Lenkungsdämpfer sind nicht als solche anzusehen) ist vorgeschrieben, um bei vollem Lenkereinschlag einen Mindestabstand von 30mm zwischen dem Lenker mit den Handhebeln und dem Kraftstofftank zu gewährleisten, damit der Fahrer sich die Finger nicht einklemmen kann.

83.07.5
Lenkerschellen müssen sehr sorgfältig abgerundet und so beschaffen sein, dass Bruchstellen am Lenker vermieden werden.

83.07.6
Wenn ein Handschutz benutzt wird, so muss dieser aus bruchfestem (nichtsplitterndem) Material sein und eine permanente Öffnung für die Hand aufweisen.

83.07.7
Reparaturschweißungen an Leichtmetall-Lenkern sind verboten.

83.07.8 Bedienungshebel
Alle Handhebel (Kupplung, Bremse, usw.) müssen im Prinzip in einer Kugel enden (Mindestdurchmesser dieser Kugel: 16 mm). Diese Kugel kann auch abgeflacht sein, jedoch müssen die Ränder in jedem Fall abgerundet sein (Mindeststärke dieses abgeflachten Teils: 14 mm). Diese Enden müssen fest angebracht sein und eine integrale Einheit mit dem Hebel bilden.

83.07.9
Jeder Bedienungshebel (Hand- und Fußhebel) muss auf einem eigenen Zapfen montiert sein.

83.07.10
Ist der Fußbremshebel auf der Achse der Fußraste gelagert, so muss er dennoch unter allen Umständen funktionsfähig bleiben, auch im Falle einer etwaigen Deformierung der Fußraste.

83.08 Gasschieber

Gasschieber müssen automatisch schließen, wenn der Fahrer den Griff loslässt.
Die Motorräder müssen mit einem entweder links oder rechts am Lenker angebrachten, funktionierenden Zündunterbrecherschalter oder –knopf ausgerüstet sein (er muss leicht erreichbar sein, wenn die Hand am Lenkergriff anliegt), der den Motor abschalten kann.

Im DMSB-Bereich gilt Artikel 01.37, zusätzlich muss ein Zündunterbrecher vorhanden sein, der in Funktion tritt, wenn der Fahrer das Fahrzeug verlässt. Der Zündunterbrecher wird durch ein nichtelastisches Kabel, welches über das Handgelenk des Fahrers gestreift oder an dessen Gürtel befestigt wird und nicht länger als 1m ist, ausgelöst.

83.09 Geräuschkontrolle

Der Schalldämpfer darf nicht über die hintersten Teile des Quads hinausragen. Das Abgasrohr des Schalldämpfers muss durch eine abgerundete Kante von mindestens 4mm geschützt sein.

83.10 Startnummernschilder

Es müssen vier Startnummernschilder angebracht werden.

Im DMSB-Bereich müssen nur 3 Startnummernschilder angebracht sein.

83.10.1
ein Startnummernschild vorne am Motorrad, in Höhe der Scheinwerfer, nach vorne zeigend.

Im DMSB-Bereich ein Startnummernschild vorn am Quad nach vorne zeigend.

83.10.2
ein Startnummernschild auf jeder Seite, auf dem hinteren Kotflügel befestigt.

Im DMSB-Bereich ein Startnummernschild hinten an der Stoßstange (Griff) vertikal von links und rechts lesbar.

Diese Startnummernfahne ist dauerhaft mit einem nicht mehr als 2 cm überstehenden und gerundeten Halter hinten an der Stoßstange zu befestigen.

83.10.3
ein Startnummernschild an der hinteren Stoßstange (DMSB: vertikal; s.o.).

83.10.4
Farbe der Startnummernschilder: gelber Grund mit schwarzen Zahlen. Sie müssen zentral und so vertikal wie möglich angebracht sein. Abmessungen: s. Art. 01.55.

83.10.5
Der Fahrer muss seine Startnummer auf seinem Shirt oder einem Bib tragen.

83.11 Schutzhelme und Schutzkleidung

Es gelten die Artikel 01.65 bis 01.71.

83.12 Allgemeines

Im DMSB-Bereich muss das Fahrzeug den EU-Richtlinien entsprechen und für den öffentlichen Straßenverkehr zugelassen sein.

Technische Bestimmungen für Bahnsport 2026

Stand: 04.12.2025 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

INHALT

01.01 EINLEITUNG
01.03 KONSTRUKTIONSFREIHEIT
01.05 KATEGORIEN UND GRUPPEN
01.07 KLASSEN
01.11 HUBRAUMMESSUNG
01.17 AUFLADUNG
01.18 TELEMETRIE
01.19 GEWICHT DER MOTORRÄDER
01.21 MARKENBEZEICHNUNG
01.23 DEFINITION EINES PROTOTYPEN
01.25 ALLGEMEINE SPEZIFIKATIONEN
01.26 DEFINITION EINES RAHMENS BEI EINEM SOLOMOTORRAD
01.27 ANLASSER
01.28 KRAFTSTOFFTANKS
01.29 SCHUTZ OFFENLIEGENDER ANTRIEBSTEILE
01.31 AUSPUFFROHRE UND SCHALLDÄMPFER
01.33 LENKER
01.35 BEDIENUNGSHEBEL
01.37 GASSCHIEBER
01.38 DREHZAHLBEGRENZER
01.39 FUSSRASTEN
01.41 BREMSEN
01.43 KOTFLÜGEL UND RADABDECKUNGEN
01.45 STROMLINIENFÖRMIGE VERKLEIDUNG
01.46 NEIGUNGSWINKEL UND FEDERUNG DER MOTORRÄDER
01.47 RÄDER, FELGEN, REIFEN
01.49 REIFEN FÜR SPEEDWAY-MOTORRÄDER UND BAHNSPORT-GESPANNE
01.50 REIFEN FÜR LANGBAHN-MOTORRÄDER
01.51 REIFEN FÜR ICE RACING-MOTORRÄDER
01.52 RÄDER, FELGEN UND REIFEN FÜR BAHNSPORT-GESPANNE
01.53 ZUSÄTZLICHE BESTIMMUNGEN FÜR GESPANNE
01.54 ERGÄNZENDE BESTIMMUNGEN FÜR 1000-CCM-BAHNGESPANNE
01.55 STARTNUMMERNSCHILDER
01.56 ÖLAUFFANGBEHÄLTER
01.58 BESTIMMUNGEN FÜR BAHNMOTORRÄDER
01.59 BESTIMMUNGEN FÜR ICE SPEEDWAY-MOTORRÄDER
01.60 VERGASER FÜR BAHN-MOTORRÄDER
01.63 KRAFTSTOFF UND KRAFTSTOFF/ÖL-GEMISCHE
01.65 AUSRÜSTUNG UND SCHUTZKLEIDUNG
01.67 TRAGEN VON SCHUTZHELMEN
01.69 HINWEISE FÜR DIE ABNAHME VON SCHUTZHELMEN
01.70 ANERKANNTE INTERNATIONALE PRÜFZEICHEN FÜR SCHUTZHELME
01.71 AUGENSCHUTZ
01.75 FIM-EMBLEM
01.77 KONTROLLE
01.78 RICHTLINIEN FÜR TECHNISCHE KOMMISSARE UND ABNAHMEN
01.79 GERÄUSCHPEGELMESSUNG
01.80 RICHTLINIEN ZUM GEBRAUCH VON GERÄUSCHPEGEL-MESSGERÄTEN
01.83 ZUSÄTZLICHE BESTIMMUNGEN FÜR 85 CCM SPEEDWAY MOTORRÄDER
01.84 TECHNISCHE SPEZIFIKATIONEN FÜR 125 CCM BAHN-MOTORRÄDER
01.85 TECHNISCHE SPEZIFIKATIONEN FÜR FLATTRACK-MOTORRÄDER
Anhang 1: Technische Bestimmungen des DMSB für die Jugend-Klassen
Anhang 2: Technische Bestimmungen des DMSB für die Sonderklassen

Jegliche Bezugnahmen auf das männliche Geschlecht in diesem Dokument dienen ausschließlich zum Zweck der Einfachheit und beziehen sich auch auf das weibliche Geschlecht, sofern der Kontext nichts anderes erfordert.

01.01 Einleitung

Der Begriff „Motorrad“ umfasst alle Fahrzeuge, die grundsätzlich weniger als vier Räder haben, von einem Motor angetrieben werden und hauptsächlich für die Beförderung einer oder mehrerer Person-/en bestimmt sind, von denen einer der Fahrer des Fahrzeugs ist. Die Räder müssen normalerweise den Boden berühren, ausgenommen kurzzeitig oder in bestimmten außergewöhnlichen Situationen. Weiterhin kann ein Rad oder mehrere Räder durch Skier, Gleitrollen oder Ketten ersetzt werden, um bestimmte Oberflächen zu befahren.

01.03 KONSTRUKTIONSFREIHEIT

Ein Motorrad muss den FIM-Bestimmungen, der Veranstaltungsausschreibung wie auch den jeweiligen besonderen Bestimmungen, welche die FIM für bestimmte Wettbewerbe erlassen kann, entsprechen. Es gibt keinerlei Beschränkungen in Bezug auf Marke, Konstruktion oder Typ des Motorrades.
Alle Solomotorräder (Gruppe A) müssen so konstruiert sein, dass sie vollständig durch den Fahrer kontrolliert werden. Motorräder mit Seitenwagen (Gruppe B) müssen zur Beförderung eines Beifahrers konstruiert sein.

01.05 KATEGORIEN UND GRUPPEN

Die Motorräder sind in Kategorien eingeteilt, die bei allen Veranstaltungen und Weltrekord-Versuchen beachtet werden müssen.
Die Teilnahme von Motorrädern verschiedener Kategorien, Gruppen und Klassen in demselben Wertungslauf ist grundsätzlich untersagt, sofern in der Ausschreibung nicht etwas anderes festgelegt ist.

Kategorie I
Motorräder, angetrieben durch die Wirkung eines Rades auf dem Boden.
Weitere Kategorien sind für Bahnsport nicht anwendbar.

Gruppe A 1 – Solomotorräder
2-Rad-Fahrzeuge, die eine Spur auf dem Boden bilden.

Gruppe B1
Fahrzeuge mit drei Rädern, welche 2 Spuren auf dem Boden bilden und aus einem Motorrad mit einer Spur und einem die andere Spur bildenden Seitenwagen für Beifahrerbestehen.

Gruppe B2
Fahrzeuge mit drei Rädern, die in Richtung der Vorwärtsbewegung 2 oder 3 Spuren auf dem Boden bilden, und einem permanent befestigten Seitenwagen, welche eine vollständig integrierte Einheit bilden.
Im Falle eines 3-spurigen Fahrzeugs dürfen die Mittellinien der beiden Spuren, die durch die Räder des Motorrades gebildet werden, nicht mehr als 75mm auseinander liegen. Eine Spur wird durch die Rad-Mittellinie in Längsrichtung der Vorwärtsbewegung definiert.

01.07 Klassen

Die Gruppen sind ihrerseits in Klassen gemäß Hubraum wie nachfolgend aufgeführt eingeteilt. Diese Klassen müssen bei allen Veranstaltungen beachtet werden.

Kategorie I

Gruppe A1 Motorräder

Klasse	Mehr als(ccm)	Bis zu (ccm)
50	--	50
85	50	85
100	85	100
125	100	125
175	125	175
250	175	250
350	250	350
500	350	500
750	500	750
1000	750	1000
1300	1000	1300

Für Speedway, Langbahn und Ice Speedway (ausgenommen Jugendklassen) gilt:
250ccm Klasse: bis zu 250 ccm, 4-Takt Motoren mit 1 Zylinder
500ccm Klasse: bis zu 500 ccm, 4-Takt Motoren mit 1 Zylinder

Gruppen B1, B2 Seitenwagen
Identisch mit Gruppen A1 und A2 über 175 ccm.

01.11 Hubraummessung

01.11.1 Hubkolbenmotor, „Otto“-Motor

Der Hubraum eines jedes Zylinders wird nach der geometrischen Formel berechnet, die das Volumen eines Zylinders angibt; der Durchmesser wird angegeben durch die Bohrung und die Höhe durch die Strecke, die der Kolben von seinem höchsten zu seinem tiefsten Punkt zurücklegt:

$$\text{Hubraum} = \frac{D^2 \times 3{,}1416 \times C}{4}$$

wobei D = die Bohrung und C = der Hub ist.

Ist eine Zylinderbohrung nicht kreisförmig, so muss die Fläche des Querschnitts durch eine geeignete geometrische Methode oder Formel berechnet und dann, zur Bestimmung des Hubraums, mit dem Kolbenhub multipliziert werden.
Bei der Messung der Bohrung ist eine Toleranz von 1/10 mm zulässig. Wenn mit dieser Toleranz die Hubraumgrenze der betreffenden Klasse überschritten wird, ist ein zweiter Messvorgang bei kaltem Motor mit einer Messtoleranz von 1/100 mm erforderlich.

01.17 Aufladung

Bei allen Veranstaltungen ist eine Aufladung des Motors, durch welche Art auch immer, verboten. Ein 2- oder 4-Takt-Motor aus einer der oben genannten Klassen (basierend auf dem Hubvolumen des Arbeitszylinders) wird nicht als aufgeladener Motor angesehen, wenn bei einem Arbeitstakt das geometrisch gemessene Gesamtvolumen der Kraftstoffzufuhreinrichtung(en) einschließlich des Hubvolumens des Arbeitszylinders (sofern dieser den Kraftstoff ansaugt) den zulässigen Hubraum der betreffenden Klasse nicht überschreitet.

01.18 TELEMETRIE

Es dürfen keine Daten in irgendeiner Weise an oder von einem sich bewegenden Motorrad übertragen werden. Eine offizielle Signaleinrichtung darf angebracht werden. Automatische Rundenzeiten (Transponder) werden nicht als Telemetrie gewertet. Diese dürfen keine offiziellen Zeitmesseinrichtungen in irgendeiner Art stören.

01.19 Gewicht der Motorräder

Gewicht der Motorräder ohne Kraftstoff
Die Mindestgewichte der Motorräder betragen:

Für 85ccm Speedway	55 kg
für 250ccm Speedway	75 kg
für 500ccm Speedway	77 kg
für 500ccm Speedway (reduziert)	77 kg
für 125ccm Bahnrennen	60 kg
für 250ccm Langbahn	80 kg
für Langbahn	82 kg
für Langbahn(reduziert)	82 kg
für Ice Racing	110 kg
für Bahnsport-Gespanne	115 kg
für 1000ccm Bahnsport-Gespanne	180 kg

Dies sind absolute Grenzen und es wird keine Toleranz angewendet, wenn die Maschine vor dem Training oder Rennen geprüft wird.
Das Mindestgewicht des geprüften Motorrades darf zu keiner Zeit das erforderliche Mindestgewicht unterschreiten.
Es muss eine Waage mit einer Mindestaufteilung von 500 g verwendet werden (100 g Aufteilung wird empfohlen.
Während des Wettbewerbs werden die Motorräder in dem Zustand gewogen, in welchem sie die Strecke nach jedem Lauf verlassen (einschließlich Kraftstoff).

01.19.01 Nach dem Rennen ist eine Gewichtstoleranz von 1 % zulässig.

01.19.04

Verwendete Waagen müssen durch ein nationales Institut geeicht bzw. kalibriert werden. Die Gültigkeit beträgt 24 Monate ab Prüfdatum jahresübergreifend.

01.19.05

Für Gruppen B1 und B2: Bei allen Wettbewerben muss ein Beifahrer mitgeführt werden.

01.21 Markenbezeichnung

Wenn zwei Hersteller am Aufbau eines Motorrades beteiligt sind, müssen beide Namen auf dem Motorrad wie folgt angegeben werden:
1. Name des Fahrgestell-Herstellers.
2. Name des Motor-Herstellers.

01.23 Definition eines Prototyps

Ein Prototyp-Motorrad ist ein Fahrzeug, das den Sicherheitsvorschriften gemäß dem FIM-Sporting Code und den wettbewerbsspezifischen Anhängen für die vorgesehene Sportart entsprechen muss.

01.25 ALLGEMEINE SPEZIFIKATIONEN

Die nachstehenden Bestimmungen gelten für alle Motorräder der entsprechenden Gruppen und für alle Wettbewerbsarten, sofern in dem entsprechenden Abschnitt des FIM-Sportgesetzes nichts anderes festgelegt ist.
Sie sollten ebenfalls für alle nationalen Wettbewerbe Anwendung finden, sofern die FMNR nichts anders festgelegt hat.
Für einzelne Wettbewerbe können weitergehende Festlegungen notwendig sein; diese werden im Einzelnen entweder in dem entsprechenden Anhang FIM Track Racing oder in der entsprechenden Veranstaltungsausschreibung aufgeführt.

01.25.01 Titan

Die Verwendung von Titan ist erlaubt, mit Ausnahme der Vordergabel, des Rahmens, des Lenkers, des Schwingarms und der Schwingarmspindel sowie der Vorder- und Hinterradspindel.
Die Verwendung von Titanbolzen in den „strukturellen“ Verbindungen zwischen Vordergabel, Mittelrahmen, Motorplatten, dem Motor und des Hinterrahmens ist verboten. Schraubverbindungen aus Titanlegierungen dürfen für „nicht-strukturelle Teile“ verwendet werden.
Die Verwendung von Leichtmetallen (Aluminium, Magnesium) als Radachsen ist nicht erlaubt.
Titan-Tests dürfen jederzeit durchgeführt werden.
Siehe auch Art. 54.07.5, 54.10 und 83.04.1.

01.25.01.1 Magnet Test (Titan ist nicht magnetisch)

01.25.01.2
Test mit 3%iger Salpetersäure. Einen Tropfen auf das Material geben. Titan reagiert nicht. Auf Stahl entsteht ein schwarzer Punkt auf der Prüfstelle.

01.25.01.3
Im Zweifelsfall sollte der Test in einem Labor für Materialprüfung durchgeführt werden.

01.25.02 Aluminium
Aluminiumlegierungen können visuell festgestellt werden.

01.25.03 Kohlefaser
Die Verwendung von Kohlefaser bei Bahnsportmaschinen ist zulässig (ausgenommen hiervon sind Lenker aus Karbon-Karbon, Karbon-Kevlar und/oder anderen Verbundmaterialien).

01.25.04 Keramikmaterialien
Die Verwendung von Keramikteilen ist verboten (mit Ausnahme von Kupplungsscheiben und Kupplungslager). Die Verwendung von Teilen mit Keramikbeschichtung ist zulässig.

01.25.05 Weitere Ausstattungsteile
Die Verwendung von Datenaufzeichnungsgeräten und einer automatischen, elektronischen Zündung ist zulässig. Die Verwendung von Komponenten oder Schaltern, die es einem Fahrer ermöglichen, die Zündeinstellungen physisch oder manuell während des Rennens zu verändern, ist verboten.
Ein Signalaustausch, welcher Art auch immer, zwischen dem fahrenden Motorrad und irgendeiner, mit dem Bewerber des Motorrades oder dem Fahrerin Verbindung stehenden Person ist verboten. Ausgenommen hiervon ist nur das Signal eines Zeitnahme-Transponders oder einer Onboard Kamera (mit vorheriger schriftlicher Zustimmung des Veranstalters).

01.25.06
Bei allen Rennen (mit Ausnahme von 1000ccm Bahn-Gespannen) sind ausschließlich Einzylinder-Motoren zulässig.

01.25.08
Es dürfen nur Vergaser verwendet werden. Alle elektronischen Tuning-Geräte sind verboten.

01.26 DEFINITION EINES RAHMENS BEI EINEM SOLOMOTORRAD

Die Struktur(en), die benutzt wird/werden, um die vorne am Motorrad befindlichen Steuermechanismen mit der Motor-/Getriebeeinheit und allen Teilen der hinteren Aufhängung zu verbinden.

01.27 ANLASSER

Anlasser-Systeme sind nicht vorgeschrieben.

01.28 Kraftstofftanks

Kraftstofftanks und die verwendeten Verschlüsse müssen flüssigkeitsdicht sein.

01.29 SCHUTZ OFFENLIEGENDER ANTRIEBSTEILE

01.29.01

Der Primärantrieb muss aus Sicherheitsgründen durch eine Abdeckung geschützt sein, kleine Öffnungen (maximal 10mm) in der Abdeckung des Antriebs/der Kupplung zur zusätzlichen Kühlung sind gestattet.
Übermäßiges Beschneiden der Abdeckung ist nicht erlaubt. Das Ausschneiden der Abdeckung ist nur gestattet, um die Druckplatte der Kupplung offenzulegen und die Anpassung der Kupplungsfedern zu ermöglichen.
Die Abdeckung muss so beschaffen sein, dass Fahrer oder Beifahrer unter keinen Umständen versehentlich mit den Antriebs- bzw. Kupplungsteilen in Berührung kommen können. Sie muss so gestaltet sein, dass der Fahrer vor Verletzungen seiner Finger geschützt wird.
Ein zusätzlicher Schutz ist erforderlich, um das Hochschleudern einer gerissenen Kette zu verhindern. Dies kann entweder durch Verwendung eines völlig geschlossenen Stahlkettenschutzes oder, falls der Kettenschutz aus Kunststoff oder aus einem anderen Material gefertigt ist, durch zusätzliche Anbringung eines Stahlbolzens mit einem Mindestdurchmesser von 10 mm außerhalb des hinteren unteren Viertel des Kupplungsritzels erfolgen. Bei Beschädigung des Bolzens muss dieser immer vollständig ausgetauscht werden. Am Vorgelege-Kettenrad muss (sofern dieses freiliegt) ein Schutz/eine Abdeckung angebracht werden.

01.29.03

Ein Schutz muss auch dort angebracht sein, wo die Kette auf das Kettenrad des Hinterrads aufläuft.

01.31 Auspuffrohre und Schalldämpfer

Auspuffrohre und Schalldämpfer müssen den im Hinblick auf die Geräuschkontrolle erlassenen Vorschriften entsprechen. Auspuffgase müssen nach hinten abgeleitet werden, jedoch derart, dass sie keinen Staub aufwirbeln, Reifen oder Bremsen nicht anströmen und den Beifahrer, soweit vorhanden, sowie auch andere Fahrer nicht beeinträchtigen.

01.31.01 FIM homologierte Schalldämpfer

Bei allen Veranstaltungen sind für Speedway (500ccm und 250ccm), Ice Racing und Langbahn (500ccm und 250ccm) ausschließlich homologierte Schalldämpfer mit aufgestempeltem Herstellungsjahr zulässig (gilt nicht für die Klasse EVLS).
Im Regelungsbereich des DMSB sind nur FIM-homologierte Schalldämpfer zulässig.
Schalldämpfer für 500ccm und 250ccm Bahnsport-Motorräder müssen durch die FIM homologiert sein.
Seit 2021 dürfen nur noch Schalldämpfer verwendet werden, die nicht älter als 4 Jahre sind.
Bei 250ccm und 500ccm Bahn-Motorrädern dürfen die homologierten Schalldämpfer nicht verändert werden. Die einzig zulässige Änderung zur Befestigung von Schalldämpfern bei 250ccm Bahnsport-Motorrädern ist die Reduzierung des Einlassdurchmessers des Schalldämpfers auf bis zu 40mm.

01.31.03 Konstruktionsvorschriften

Auspuffrohr:
Der Außendurchmesser des Auspuffeinzelrohres darf nicht größer sein als 50 mm für 500ccm und 40 mm für 250ccm und muss über seine konstante Länge konstant sein. Das Ende des Auspuffrohrs kann jedoch ausgepresst werden, um in den Schalldämpfer zu passen (max. Durchmesser 50 mm). Das Auspuffrohr kann sowohl interne als auch externe Geräuschunterdrückungssysteme enthalten. Das Material dazu ist freigestellt. (Die Anforderungen zur Befestigung des Auspuffrohrs bleiben unverändert).
Schalldämpfer-Konstruktion:
Der Schalldämpfer muss in einer für sich vollständigen, isolierten Einheit ohne jegliche abnehmbaren Teile ausgeführt sein.
Dämmmaterial, das nur den Zweck erfüllt, die Außentemperatur des Schalldämpferkörpers zu reduzieren, ist erlaubt. Es muss jedoch sichergestellt sein, dass sich dieses Material in einer abgeschlossenen Kammer befindet und keinerlei Kontakt mit den Abgasen oder der Umgebungsluft hat.
Das Ende des Auspuffrohres muss, wenn es am Motorrad montiert ist, über eine Mindestlänge von 20 mm horizontal und parallel zur Mittellängsachse des Solomotorrades (mit einer Toleranz von ± 10°) verlaufen und eine abgerundete Kante aufweisen. Der Innendurchmesser des Auslassrohrs darf maximal 45 mm betragen (+ Toleranz 2,0 mm). Das Ende des Schalldämpfers muss rechtwinklig abgeschnitten sein. Das Ende des Schalldämpfers muss eine abgerundete Kante (min. 5mm / max. 10mm) aufweisen.
Befestigungspunkte für ein Hitzeschild müssen vorgesehen sein.
Länge und Position des Schalldämpfers:
Die Position des Schalldämpfers wird durch folgende Bestimmungen festgelegt: Das Schalldämpfer-/Abgassystem soll innerhalb der vorderen Kante des Hinterrades enden (von der Seite betrachtet) und ausreichend Raum für den Fuß des Fahrers lassen. Der Auslass des Schalldämpfers muss sich hinter dem Fahrer und innerhalb der Konturlinie des Hinterrades befinden (von der Seite betrachtet).
Maximal zulässiges Geräuschlimit: 112 dB(A)
Alle zur Homologation einzureichenden neuen Schalldämpfer dürfen das maximal erlaubte Geräuschlimit von 112 dB(A) + 3 dB(A) nicht übersteigen (inkl. aller Messabweichung). Für die Schallpegelmessungen ist ein Schallpegelmessgerät der Klasse 1/Typ 1 zu verwenden. Die Messungen sind nach der „2-Meter-max"-Methode durchzuführen (siehe FIM Technical Rules Art. 01.79).
Motordrehzahl:
Alle Schalldämpfer für die Homologation werden mit 11000 1/min getestet, um das Geräuschlimit im Zusammenspiel von Abgas und Schalldämpfung zu prüfen.
Gültigkeit der Homologation:
Alle neuen FIM-homologierten Schalldämpfer sind seit 01.01.2015 einzusetzen. Die Gültigkeitsdauer der Homologation beträgt 5 Jahre (solange der Schalldämpfer dem Original entspricht). Alle neuen FIM-homologierten Schalldämpfer müssen nach diesen Vorgaben konstruiert werden und müssen innerhalb des maximal erlaubten Geräuschlimits liegen. Die Homologation ist kostenpflichtig.

01.31.03.1
Das Auspuffrohr muss mit mindestens 3 Klemmen am Zylinderkopf und dem Rahmen befestigt sein (der Befestigungspunkt am Zylinderkopf wird als eine Klemme angesehen). Der Schalldämpfer muss mit mindestens einer Klemme am Motorradrahmen befestigt sein.
Zusätzlich muss eine zweite flexible Befestigung zwischen dem ersten Drittel des Schalldämpfers und dem Rahmen angebracht sein. Diese zweite Befestigung sollte ein Stahldraht mit einem Mindestdurchmesser von 3 mm oder eine starke Stahlfeder sein.

01.31.03.2
Der Außendurchmesser des Auspuffeinzelrohres darf nicht größer sein als 50 mm für 500ccm und 40 mm für 250ccm und muss grundsätzlich über dessen gesamte Länge gleich bleiben.
Ein Schallunterdrückungs-System (max. Durchmesser 50 mm für 500ccm und 40 mm für 250ccm/ max. Länge 250 mm) kann zusätzlich verwendet werden; dieses muss oben am und parallel zum Auspuffrohr sicher angeschweißt werden.

01.31.03.3
Der Auslassbereich des Schalldämpfers muss über eine Mindestlänge von 50 mm konstant verlaufen. Der Innendurchmesser darf 45 mm oder eine entsprechend äquivalente Fläche nicht übersteigen und darf nicht perforiert sein (keine Spalten, Löcher, usw.).

01.31.03.4
Das Ende des Auspuffrohres muss über eine Mindestlänge von 30 mm horizontal und parallel zur Mittellängsachse des Solomotorrades (mit einer Toleranz von ± 10°) verlaufen.

01.31.03.5
Das Ende des Auspuffrohres muss rechtwinklig abgeschnitten sein. Das Ende des Schalldämpfers muss rechtwinklig abgeschnitten sein. Das Ende des Schalldämpfers muss eine abgerundete Kante mit einem Mindestdurchmesser von 5mm aufweisen.

01.31.03.6
Der Abstand zwischen Schalldämpfer und Reifen darf maximal 60 mm betragen (90 mm bei Ice-Speedway), mit einer Toleranz von +/- 10 mm).

01.31.03.7
Ab 2016 müssen alle homologierten Schalldämpfer mit einem Hitzeschild (Schutz) versehen sein, das fest an der Außenseite des Schalldämpfers befestigt wird, um dem Fahrer bei Berührung zusätzlichen Schutz zu bieten (für Ice-Speedway empfohlen).
Alle von der FIM 2015/2016 neu homologierten Schalldämpfer müssen durch den Hersteller des Schalldämpfers oder dessen Lieferanten mit einem Hitzeschild (Schutz) versehen werden. Alle Hitzeschilder müssen eine FIM-Homologation vorweisen.

01.31.04

Das Auspuffsystem darf nicht über die Außenkante des Hinterreifens hinausragen und nicht vor der Mitte des Hinterrades enden.

01.31.05

Bei einem Gespann müssen die Auspuffgase horizontal nach hinten in einem Winkel von maximal 30° zur Mittellängsachse des Motorrades abgeleitet werden. Der Auspuff muss am Ende über eine Länge von 30 mm einen konstanten Durchmesser haben.

01.31.06

Wenn irgendein Teil der Auspuffanlage des Motorrads während des Rennens oder Trainings verschoben, abgelöst oder beschädigt wird oder auf andere Weise versagt, so dass nicht alle Abgase den Schalldämpfer richtig passieren, wird der betroffene Fahrer sofort vom Lauf oder vom Training ausgeschlossen.

01.33 Lenker

01.33.01

Die Breite der Lenker beträgt:

85/125 ccm:	mindestens 650 mm und höchstens 850 mm
250/500 ccm Bahnsport:	mindestens 700 mm und höchstens 900 mm
Ice Speedway:	mindestens 700 mm, maximale Breite: 800 mm.
Alle anderen:	mindestens 700 mm und höchstens 900 mm.

01.33.03

Freistehende Lenkerenden müssen mit einem festen Material verschlossen oder mit Gummi abgedeckt sein.

01.33.04

Lenkerschellen müssen sehr sorgfältig abgerundet und so ausgeführt sein, dass keine Risse am Lenker auftreten können.

01.33.05

Werden Leichtmetalllenker verwendet, so darf der Abstand zwischen den Außenrändern des Bereiches, in dem die Lenkerschellen angebracht sind (bzw. den Außenrändern der beiden Schellen), nicht weniger als 120 mm betragen.

01.33.06

Wird ein Handschutz benutzt, so muss dieser aus bruchfestem Material sein und eine permanente Öffnung für die Hand aufweisen.

01.33.07

Bei Ice Speedway-Motorrädern muss das linke Lenker-Ende mit einer integrierten Stahlkugel mit einem Mindestdurchmesser von 28 mm versehen sein. So genannte „anklemmbare“ Lenker, die aus zwei Teilen bestehen, sind verboten.

01.33.08

Bei Bahn-Gespannen muss der Einschlagwinkel des Lenkers nach jeder Seite, bezogen auf die Mittellängsachse bzw. Lenkermittelstellung, mindestens 40° betragen. Die Lenkung darf ausschließlich durch das Vorderrad des Motorrades und dessen Lenkgabel erfolgen. Ein lenkbares Seitenwagenrad ist verboten.

01.33.09

Lenkerschellen müssen sehr sorgfältig abgerundet und ausgeführt sein, so dass keine Bruchstellen am Lenker auftreten können.

01.33.10

Wird ein Handschutz benutzt, so muss dieser aus bruchfestem Material sein.

01.33.11

Reparaturschweißungen an Leichtmetall-Lenkern sind verboten.

01.33.12

Lenker aus Carbon-Carbon, Carbon-Kevlar und/oder anderen Verbundwerkstoffen sind verboten.

01.35 BEDIENUNGSHEBEL

01.35.01

Alle Handhebel (Kupplung, Bremse, etc.) müssen grundsätzlich in einer Kugel enden (Mindestdurchmesser dieser Kugel: 16 mm). Diese kann auch abgeflacht sein, jedoch müssen die Ränder in jedem Fall abgerundet sein (Mindeststärke dieses abgeflachten Teils: 14 mm). Diese Enden müssen fest angebracht sein und mit dem Hebel eine integrale Einheit bilden.

01.35.03

Jeder Bedienungshebel (Hand- und Fußhebel) muss auf einem eigenen Zapfen montiert sein.

01.35.03.1
Bei Ice Speedway-Motorrädern muss ein Anschlag einen Mindestabstand von 15 mm zwischen dem linken Handhebel und dem Lenkergriff gewährleisten.

01.35.03.2
Schalt- und Kupplungshebel müssen so angebracht sein, dass der Fahrer seine Position nicht verändern muss, um sie zu bedienen.

01.35.03.3
Die Hebel müssen drehbar montiert sein, so dass sich die Finger des Fahrers niemals zwischen Hebel und Lenker einklemmen können.

01.35.03.4
Die Enden der Hebel dürfen in gezogenem Zustand nicht über das äußerste Ende des Lenkers hinausragen. Bei Ice Speedway-Motorrädern dürfen die Enden der Hebel prinzipiell nicht über das Ende des Lenkers hinausragen.

01.35.04

Ist der Fußbremshebel auf der Achse der Fußraste gelagert, so muss er unter allen Umständen funktionsfähig bleiben, wenn die Fußraste zum Beispiel durchgebogen oder deformiert wird.

01.37 GASSCHIEBER

01.37.01

Gasschieber müssen automatisch schließen, wenn der Fahrer den Griff loslässt.
Das Öffnen und Schließen des Gasschiebers darf ausschließlich mechanisch per Drehgriff durch einen Bowdenzug durchgeführt werden. Elektronisch gesteuerte Drosselklappen sind verboten. Die komplette Ansaugluft muss durch den Drosselklappenstutzen geführt werden. Es darf keine andere Umgebungsluft in den Zylinderkopf gelangen.

01.37.02 Zündunterbrecher

Solo- und Seitenwagen-Motorräder (nicht zutreffend für Flat Track) müssen mit einem funktionstüchtigen Zündunterbrecher ausgestattet sein, der entweder auf der rechten oder der linken Seite des Lenkers befestigt ist (in Reichweite der Hände auf den Lenkergriffen) und der den laufenden Motor stoppen kann.
Der Zündunterbrecher kann auch auf der oberen Gabelbrücke so nahe wie möglich am Gasgriff angebracht sein.
Der Zündunterbrecher muss den Motor sofort stoppen. Dies muss durch einfaches Ziehen eines Bandes oder eines nicht elastisches Seils, das so kurz wie möglich sein muss und das am rechten Handgelenk des Fahrers angebracht ist, erfolgen. Der Zündunterbrecher (verbunden durch ein Band mit dem Handgelenk des Fahrers) muss mit dem Zündsystem des Motors verbunden sein.

Alle anderen Motor Management Schalter und elektrischen Anschlüsse müssen während des Rennens abgedeckt oder geschlossen sein.
Das Verbindungsseil muss am Handgelenk des Fahrers, Mechanikers oder Teammitgliedes befestigt sein, sobald der Motor läuft. Dies gilt auch zum Warmlaufen lassen im Fahrerlager als auch in öffentlichen Bereichen.

01.38 Drehzahlbegrenzer

Eine Zündanlage mit Drehzahlbegrenzer wird für 500 cm³ Motoren empfohlen. Diese Empfehlung bleibt bis auf weiteres bestehen.

Für 250cm³ Motoren ist ein Drehzahlbegrenzer verpflichtend zu verwenden. Dieser Drehzahlbegrenzer (Zündspule) muss unverändert wie vom Hersteller geliefert bleiben (einschließlich aller Änderungen der Zündspannung). Der Drehzahlbegrenzer muss die maximale Drehzahl des Motors auf 13.500 Umdrehungen begrenzen. Es wird empfohlen weiche Drehzahlbegrenzer zu verwenden.

01.39 FUSSRASTEN

01.39.02

Die Fußrasten von Motorrädern für Ice Speedway und allen Solo-Typen müssen auf der rechten Seite des Motorrades angebracht sein und dürfen, gemessen von der Mittellängsachse des Motorrades, nicht länger als 320 mm sein.

01.39.03

Bei Bahn-Gespannen muss die auf der dem Seitenwagen gegenüberliegenden Seite angebrachte Fußraste vorne durch einen am Rahmen befestigten Sturzbügel geschützt sein, damit Verletzungen anderer Teilnehmer bzw. Beschädigungen anderer Motorräder verhindert werden. Die Fußraste muss sich mindestens 150 mm über dem Boden befinden.

01.41 Bremsen

01.41.01

Für Bahnmotorräder sind Bremsen nicht gestattet.

01.43 KOTFLÜGEL UND RADABDECKUNGEN

Die Motorräder müssen mit Kotflügeln ausgestattet sein.

01.43.01

Kotflügel müssen über die Reifen auf jeder Seite seitlichen Schutz bieten. Die vorderen und hinteren Kotflügel müssen aus flexiblem Material bestehen (z.B. fester und harter Kunststoff, Verbundmaterialien) und dürfen bei Beschädigung keine Verletzungen verursachen.

01.43.03

Bei Motorrädern für Speedway und Langbahn muss der vordere Kotflügel der Kontur des Rades folgen um mindestens 5° nach vorne über die senkrechte, durch die Vorderachse verlaufende Linie und mindestens 200mm, vom gleichen Punkt gemessen, rückwärts Richtung Rahmen reichen. Der hintere Kotflügel muss um mindestens 5° nach hinten über die senkrechte Linie, die durch die Hinterradachse verläuft, hinausreichen.

Falls der Abstand zwischen der Reifenoberfläche des Hinterrades und dem hinteren Ende des hinteren Kotflügels größer als 35mm ist, muss ein zusätzlicher Radschutz montiert werden. Der Abstand zwischen dem Rad und dem Radschutz darf nicht größer sein als 35mm. Falls ein Anschubbügel verwendet wird, so muss er aus einem Teil gefertigt sein, aus festem Material bestehen, das bei einem Aufprall nicht bricht, und darf nicht höher als 35mm über den hinteren Kotflügel hinausragen.

01.43.04

Für Speedway und Long Track: Hinterräder jeglicher Art müssen mit einer festen Scheibe auf der rechten Seite abgedeckt werden. Der Spalt zwischen Felge und Scheibe darf nicht größer als 10 mm sein. Gespanne müssen eine Scheibe im Vorderrad verwenden, wenn die Felge geschweißt oder gegossen ist.

01.43.06

Bei Bahn-Gespannen müssen der Kotflügel des Hinterrades und der Kotflügel des Seitenwagens hinten so weit herunterreichen, dass zum Boden ein Abstand von maximal 200 mm vorhanden ist.

01.43.07 Kotflügel für Ice-SPEEDWAY

Kotflügel müssen auf jeder Seite über den Reifen seitlichen Schutz bieten und die obere Hälfte des Rades (im Umfang) muss vollständig abgedeckt sein
Der vordere Kotflügel muss aus Verbundmaterial gefertigt sein (z.B. Carbon/Kevlar® Verbund, Glasfaser). Das Material muss eine angemessene Stärke und Ausführung haben, so dass es bei einem Aufprall nicht bricht. Falls erforderlich kann dies durch die Einarbeitung einer Verstärkung (zum Beispiel einem durchgehend konstruierten Schutzrohr) erfolgen, die an der vorderen Aufhängung befestigt wird. Die Abdeckung muss ordentlich an der vorderen Aufhängung befestigt werden.
Der Kotflügel und/oder die damit zusammenhängende vorgeschriebene Abdeckung muss so ausgeführt werden, dass er am hinteren Rad bis maximal 250mm oberhalb der Eisoberfläche und an der Vorderseite bis zu maximal 200mm oberhalb der Eisoberfläche herunterreicht.
Der vordere Kotflügel muss auf beiden Seiten des Vorderrades auch bis zu den Radachsen herunterragen, so dass die obere Hälfte des Rades und des Reifens vollständig abgedeckt sind.
Der hintere Kotflügel sollte aus Verbundmaterial gefertigt sein (z.B. Carbon/Kevlar® Verbund, Glasfaser) und an der Rückseite des Rades bis zu maximal 250 mm oberhalb der Eisoberfläche hinunterreicht.
Der hintere Kotflügel muss auf beiden Seiten des Hinterrades bis zu maximal 100 mm über die Radachse hinunterragen, so dass die obere Hälfte des Rades und des Reifens vollständig abgedeckt sind.
Zusätzlich muss ein Schutz vor dem Hinterrad angebracht sein, um eine Verletzung des linken Beines durch die Spikes zu vermeiden.

01.43.10

Zum Schutz des Beifahrers müssen das Seitenwagenrad und das Hinterrad bis zur Ebene der Seitenwagen-Plattform abgedeckt werden.

01.43.11

Die Außenseite des Seitenwagenrades muss entweder vollkommen durch eine bis zur Radfelge reichende Scheibe abgedeckt sein oder der Seitenwagen-Kotflügel muss außen bis zur Mitte der Radachse herunterreichen.

01.45

Stromlinienförmige Verkleidungen sind erlaubt.

Die Verkleidung sollte aus flexiblen Materialien (z.B. festen und starren Kunststoffen, Verbundwerkstoffen) bestehen und darf beim Aufprall nicht brechen. Die Verkleidungen dürfen keine scharfen Ecken aufweisen und müssen ordnungsgemäß am Motorrad befestigt sein.

01.46 Neigungswinkel und Federung der Motorräder

Der Neigungswinkel bei Ice-Speedway-Motorrädern muss mindestens 68° betragen.

01.47 Räder, Felgen, Reifen

Alle Reifen werden auf der Felge montiert und bei einem Druck von 1 kg/cm² gemessen; die Messung erfolgt an einem Reifenausschnitt in einem Abstand von 90° vom Boden.

01.47.02

Die Felgengröße hinten ist 19“ und die maximale Breite ist 2,50“.

Jede Änderung an der Felge oder den Speichen eines Integralrades (gegossen, geschweißt, genietet), wie es vom Hersteller geliefert wurde, oder an einer traditionellen zerlegbaren Felge ist verboten (ausgenommen an Speichen, Ventilen oder Sicherheitsbolzen). Ausgenommen davon sind Reifensicherungsschrauben, die verwendet werden, um eine Bewegungen des Reifens auf der Felge zu verhindern. Wenn die Felge hierzu verändert wird, müssen die Bolzen, Schrauben usw. entsprechend befestigt sein.

01.47.03

Reifen dürfen nur mit Luft gefüllt werden und nicht mit irgendeiner anderen Substanz, um das Gesamtgewicht zu erhöhen. Es dürfen lediglich Ausgleichsgewichte auf der Felge oder den Speichen angebracht werden.

01.47.04

Die Verwendung von Reifen mit Traktorprofil ist verboten. Die Verwendung von Ketten und anderen rutschfesten Vorrichtungen sind verboten (außer bei Disziplinen auf dem Eis).

01.49 Reifen für 250ccm/500ccm Speedway und Bahnsport-Gespanne

01.49.01

Die Gesamtbreite des Hinterreifens darf 100 mm nicht überschreiten (O).

01.49.02

Die Profiltiefe (A) darf nicht mehr als 8 mm betragen, gemessen im rechten Winkel zur Profiloberfläche. Alle Profilstollen auf der gleichen Reifenumfangslinie müssen dieselbe Tiefe haben.

01.49.03

Der Abstand zwischen den Stollen darf nicht größer als 9,5 mm in der Reifenbreite (B) bzw. 13 mm in Längsrichtung (C) sein.

01.49.04

Der Abstand zwischen den Stollen entlang der Reifen-Schulter (D) darf nicht mehr als 22 mm betragen.

01.49.05

Es darf sich keine Profilgasse (E) quer über die gesamte Reifenbreite erstrecken, gemessen im rechten Winkel zur Reifenwand, ohne von einem Stollen unterbrochen zu werden.

01.49.06

Das gesamte Stollenprofil (ausgenommen die Stollen auf der Reifenschulter) muss rechteckig sein mit Seiten, die parallel zur Mittellinie des Reifens oder im rechten Winkel dazu angeordnet sind (der Reifen muss das gleiche Erscheinungsbild aufweisen, wenn er umgedreht wird und grundsätzlich mit Abbildung G folgende übereinstimmen).

01.49.07

Die Reifenoberfläche darf nicht mit nachträglich montierten Elementen, wie zum Beispiel Gleitschutz-Spikes, Spezial-Ketten, usw. ausgestattet sein.

01.49.08

Alle Profilstollen (Haupt- und Schulterstollen) dürfen vom Hersteller in der Original-Form mit je maximal drei 0,5 mm breiten Rillen/Lamellen je Stollen versehen werden.
Nachträgliche Änderungen am Reifen welcher Art auch immer sind unter keinen Umständen gestattet (die Reifen dürfen weder chemisch noch durch Reifenwärmer oder irgendeine andere Methode behandelt werden, die das Aussehen, die Mindest-Shorehärte, die Konstruktion oder andere Eigenschaften verändern könnte).

01.49.09

Die einzige Einschränkung für den Vorderreifen bezieht sich auf die Gesamtbreite, die auf maximal 80 mm begrenzt ist.

01.49.10

Die in diesem Artikel beschriebenen Hinterreifen müssen durch den Hersteller über den TÜV oder ein ähnliches nationales Institut für Standardisierung zur Bestätigung der Abmessungen und zur Genehmigung der Zeichnung homologiert sein. Die Ergebnisse müssen zusammen mit einem Reifen-Ausschnitt an die FIM geschickt werden.
Nach Erhalt dieser Ergebnisse stellt die FIM eine Homologationsnummer aus, wobei diese Nummer in die Reifenform eingraviert werden muss. Die Homologationsblätter beinhalten den Hinweis auf den Mindest-Shore-Härtewert bei 20° und bei 100° C sowie die Markierungen zur Identifizierung der Konstruktion und der Mischung. Eine Kopie der Homologationsblätter muss an alle FMNs (Nationale Motorrad-Behörden) geschickt werden. Der Wert für die Mindest-Shore-Härte beträgt: 70 (±2) bei 20°C (Bezugstemperatur).
Der Hersteller muss folgendes in die Reifenform eingravieren: FIM/XX + Homologationsjahr (gefolgt von der FIM-Homologationsnummer). Auf jedem Reifen muss deutlich die Markierung zur Identifizierung der Konstruktion und der Mischung aufgeführt sein.
Die FIM behält sich das Recht vor, Reifenproben zu entnehmen und die Reifen in einem Labor überprüfen zu lassen, wobei die Testergebnisse mit dem Muster des zum Zeitpunkt der Homologation zur Verfügung gestellten, homologierten Reifens verglichen werden.

01.49.11

Der Hinterreifen muss bei der Messung auf einer Felge des Typs WM 3 – 2.15 x 19“ montiert sein.

01.50 REIFEN FÜR LANGBAHN-MOTORRÄDER mit 250ccm/500ccm

01.50.01

Der Felgendurchmesser des Hinterreifens von Langbahn-Motorrädern muss 22“ betragen und der Reifen darf nicht breiter als 100mm sein.
Die Profiltiefe (A) darf 11 mm nicht überschreiten, wobei im rechten Winkeln zur Profiloberfläche gemessen wird. Alle Profilstollen auf der gleichen Reifenumfangslinie müssen die gleiche Tiefe aufweisen.

01.50.02

Hinsichtlich der Größe oder des Typs des Vorderreifens gibt es keine Einschränkungen.

01.50.03

Der vom Hersteller gelieferte Reifen darf nachträglich weder verändert noch nachgeschnitten werden.

01.51 REIFEN FÜR ICE SPEEDWAY-MOTORRÄDER

01.51.01

Der Reifen muss eine Spezialkonstruktion aufweisen.

01.51.02

Die Reifenoberfläche muss mit Spikes versehen sein. Diese Spikes müssen ein sicheres und kontrolliertes Fahren auf Eis gewährleisten.

01.51.03

Die Spikes müssen aus Stahl-Vollmaterial bestehen.
Die maximale Länge der Spikes darf, gemessen von der Oberfläche der Befestigungsplatte (Scheibe): 28 mm betragen.
Maximale Stärke der Befestigungsplatte (Scheibe): 6 mm.
Minimaler Durchmesser der Oberseite der Befestigungsplatte: 15mm, muss eben sein.
Maximaler Durchmesser des Bodens der Befestigungsplatte: Keine Beschränkungen.
Eine röhrenförmige Messlehre muss einen maximalen Innendurchmesser (ID) von 15mm aufweisen.

01.51.04

Keiner der Spikes darf über eine Linie hinausragen, die durch die senkrechte Tangente an der äußersten rechten Seite des Reifens gebildet wird.

01.51.05

Der Vorderreifen darf eine maximale Breite von 100 mm haben und er muss auf einer Felge mit einem maximalen Durchmesser von 23” montiert sein.

01.51.06

Der Hinterreifen darf eine maximale Breite von 100 mm haben und er muss auf eine Felge mit einem maximalen Durchmesser von 21” montiert sein.

01.52 RÄDER, FELGEN UND REIFEN FÜR BAHNGESPANNE

01.52.01

Vorderrad: Mindestfelgendurchmesser: 18”
Mindestdurchmesser der Radachse: 15 mm. Es sind ausschließlich Achsen aus massivem Stahl zulässig.
Mindestdurchmesser der Speichen: 3,5 mm – M4, Stahl.
Die Speichen müssen sich zweimal kreuzen.

01.52.02

Hinterrad: Felgendurchmesser: mindestens 18”, höchstens 22”.
Mindestdurchmesser der Radachse: 17 mm. Es sind ausschließlich Achsen aus massivem Stahl zulässig.
Mindestdurchmesser der Speichen: 4 mm – M4, Stahl.
Die Speichen müssen sich zweimal kreuzen.
Maximale Reifenbreite: 100 mm.

01.52.03

Die Spindelbuchsen müssen durch einen zusätzlichen Verschluss, z. B. durch Kronenmutter und Splint, gesichert sein.

01.52.04

Der Abstand zwischen den Speichenrändern an der Nabe muss mindestens 75 mm betragen. Die Speichenlöcher müssen an beiden Seiten ausgefräst sein. Plastiknaben sind verboten.

01.52.05 Seitenwagen-Rad

01.52.05.1
Maximaler Felgendurchmesser: 16”.

01.52.05.2
Maximaler Neigungswinkel des Rades: 30°, gemessen von der Vertikalen zur Innenseite (mit Hilfe von Winkelmesser und Wasserwaage).

01.52.05.3
Position: Bei einseitiger Radaufhängung muss der Achsdurchmesser am Ort des höchsten Biegemoments 25 mm betragen; massiver Stahl. Oder ein Durchmesser von 15 mm bei beidseitiger Radaufhängung.
Die Radachse des Seitenwagens darf nicht festgeschweißt werden. Sie muss z. B. mit Hilfe einer Büchse oder einer Schelle mit mindestens drei M 8-Schrauben festgezogen sein.
Die Länge der Schelle muss mindestens 100 mm betragen. Konstruktionen, bei denen eine Schelle benutzt wird, müssen mit Sicherungen für den Fall ausgestattet sein, dass Einzelteile verloren gehen oder die Schelle beschädigt wird. Schellenkonstruktionen auf zwei Ebenen sind nicht erlaubt.
Radlager: Sicherung durch Kronenmutter und Splintstift.

01.52.09

Für die Größe oder den Typ des Vorderreifens gibt es keine Vorschriften. Der vom Hersteller gelieferte Reifen darf nachträglich nicht verändert werden.

01.53 ZUSÄTZLICHE BESTIMMUNGEN FÜR GESPANNE

01.53.02

Der Antrieb darf nur über das Hinterrad auf den Boden übertragen werden.

01.53.06

Der Lenker muss fest an der Gabel angebracht sein. Er muss über dem Niveau der Sattelmitte liegen. Das Motorrad muss einen Steuerkopf haben, der wie der Lenker befestigt werden muss, er darf nicht am ungefederten Teil der Vorderradaufhängung befestigt sein.

01.53.07

Um die Torsionskraft in der Lenkung zu reduzieren, ist es erlaubt, Vorder- und Hinterrad zu versetzen, wobei ein Abstand von maximal 75 mm zwischen den Rädern beachtet werden muss.

01.53.08

Kraftstoff- und Öltanks müssen sicher befestigt sein und hinter dem Steuerkopf liegen.

01.53.09

Schwenk- bzw. Pendel-Seitenwagen sind strengstens verboten.

01.53.10

Der Seitenwagen muss an mindestens 4 Stellen am Motorrad befestigt sein, sofern er nicht integraler Bestandteil des Chassis ist. Die Abstände zwischen den 3 waagerechten Befestigungen müssen mindestens 35cm betragen. Das Chassis muss auf der rechten Seite eine starre Verbindung mit allen 5 Motorschrauben vorweisen. Die hintere Befestigung muss vom Beiwagenrahmen an die rechte Hinterradaufnahme des Chassis montiert sein. Die schräge Befestigung dient dem Beifahrer als Halterung und gilt als 4. Verschraubung. An den Verbindungspunkten darf keine Bewegung möglich sein. Wenn der Neigungswinkel verstellbar ist, muss er so blockiert sein, dass die Befestigungsmethode vollkommen gesichert und nicht nur festgeklemmt ist.

01.53.11

Die Lage des Motors ist freigestellt, jedoch muss er sich vor dem Hinterrad befinden.
Die Mittellinie des Motors wird bestimmt durch die Hälfte seiner über das Motorrad gemessenen Gesamtbreite und darf nicht um mehr als 160 mm außerhalb der Mittellinie des Hinterrades des Motorrads liegen.
Sind Motor und Getriebe auf Platten montiert, muss deren Mindeststärke 4 mm bei Stahlplatten bzw. 5 mm bei Leichtmetallplatten betragen.

01.53.14

Mindestabmessungen eines Seitenwagens für die Unterbringung eines Beifahrers:
Länge = 1000 mm
Breite = 400 mm.

01.53.15

Die Bodenfreiheit an der Vorderkante der Seitenwagen-Plattform muss mindestens 150 mm betragen. Die Bodenfreiheit eines beladenen Gespanns (mit Fahrer und Beifahrer) darf an keinem Punkt weniger als 100 mm betragen.

01.53.16

Die Lenkung des Vorderrades muss durch eine klassische Teleskopgabel oder eine Schwinggabel direkt und ohne dazwischenliegende, verstellbare Gelenkarme erfolgen, wobei das Rad auf beiden Seiten in gleicher Weise aufgehängt sein muss (Lang- oder Kurzschwingen). Alle sonstigen Arten einer Vorderradlenkung und Vorderradaufhängung sind verboten.

01.53.18

Die Mindesthöhe des Fahrersitzes, gemessen vom Boden bei voll beladenem Motorrad, muss 400 mm betragen.

01.53.20

Die Spurweite, die sich aus dem Abstand der Mittellinien des Hinterrades des Motorrades und des Seitenwagenrades ergibt, muss mindestens 800 mm und darf höchstens 1100 mm betragen.

01.53.21

Bei Bahn-Gespannen darf das Auspuffrohr auf der dem Seitenwagen gegenüber liegenden Seite nicht mehr 330 mm von der Mittellinie des Motorrades entfernt sein. Auf der anderen Seite darf das Auspuffrohr nicht über die Breite des Seitenwagens hinausragen.
Das äußerste Ende des Auspuffrohres darf nicht über die am hinteren Rand des Hinterrades angelegte Senkrechte oder über die hintere Kante der Seitenwagen-Plattform, je nachdem, was kürzer ist, hinausragen.

01.53.28

Die Außenseite des Seitenwagenrades muss mit einem horizontalen Schutzbügel (Mindestdurchmesser des Bügels: **22** mm) versehen werden, der in gleicher Höhe wie die Radspeiche des Seitenwagens befestigt wird. Kein Teil darf über diesen Schutz hinausragen.

01.53.29

Der Neigungswinkel des Chassis darf 15°, der des Seitenwagenrades 30° nicht überschreiten.

01.54 ERGÄNZENDE BESTIMMUNGEN FÜR 1000-CCM-BAHNGESPANNE

01.54.01 Definition

01.54.01.1
Um für Seitenwagenrennen auf Bahnen zulässig zu sein, muss das Gespann den nachfolgenden Bestimmungen entsprechen.

01.54.01.2
Das Motorrad muss drei sich drehende Räderhaben. Das Seitenwagenrad muss auf der linken Seite des Motorrades befestigt sein. Der Antrieb muss über das Hinterrad des Motorrades auf die Bahn gebracht werden.

01.54.01.3
Zu jeder Zeit müssen sich ein Fahrer und ein Mitfahrer auf dem Motorrad befinden.

01.54.01.4
Bremsen sind nicht erlaubt.

01.54.01.5
Eine Hinterradfederung ist freigestellt.

01.54.01.6
Der Mitfahrer muss rittlings auf dem Motorrad sitzen.

01.54.01.7
Das Motorrad muss bei Rennen immer im Uhrzeigersinn fahren.

01.54.02 Abmessungen

01.54.02.1
Die Gesamtlänge darf, gemessen von der äußersten Kante des Vorderrades zur Außenseite des hinteren Kotflügels, 2600 mm nicht überschreiten.

01.54.02.2
Die Gesamtbreite darf nicht größer als 1500 mm sein.

01.54.02.3
Der Radstand muss, gemessen zwischen der Mitte der Vorderachse und der Mitte der Hinterachse, zwischen 1280 mm und 1800 mm liegen.

01.54.02.4
Die Spurweite muss, gemessen zwischen der Mittellinie des Hinterrades zur Mittellinie des Seitenwagenrades, zwischen 800 mm und 1100 mm liegen.

01.54.02.5
Das Vorder- und das Hinterrad müssen so angeordnet sein, dass deren Spurversatz maximal 75mm beträgt. Maßgebend hierbei sind die Mittelpunkte der Aufstandsfläche der Räder.

01.54.02.6
Das Trittbrett auf der rechten Seite des Motorrades darf nicht größer als 400 mm sein.

01.54.02.7
Der Neigungswinkel des Hauptaufbaus des Motorrades darf nicht mehr als 10 Grad zur Senkrechten betragen.

01.54.02.8
Die Bodenfreiheit muss in unbeladenem Zustand an jedem Punkt des Seitenwagens mindestens 75 mm betragen.

01.54.03 Motor

Der maximale Hubraum beträgt 1000 ccm. Motoren dürfen bis zu 1045 ccm aufgebohrt werden (ohne weitere Toleranz).

01.54.04

Mindestgewicht: 180 kg.

01.54.05 Kraftstoff, Öl und Kühlmittel
Als Kraftstoff ist ausschließlich Methanol oder unverbleiter Kraftstoff einer handelsüblichen Marke erlaubt. Die Verwendung von Mitteln zur Erhöhung der Oktanzahl ist verboten.
Bei wassergekühlten Motoren muss das Ventil des Überdrucksystems so gestaltet sein, dass das eventuell austretende Kühlwasser von Fahrer und Mitfahrer weg, direkt in einen Auffangbehälter abgeleitet wird.

Aus Umweltschutzgründen muss zu jeder Zeit während einer Veranstaltung, wenn im Boxenbereich gearbeitet wird, der Fahrer/das Team/ der Mechaniker eine Auffangwanne oder eine Umweltschutzmatte unter das Motorrad platzieren, um Altöl und Kühlmittel usw. aufzufangen.

01.54.05.1
Die Verwendung von Kraftstoffzusätzen ist verboten, mit der Ausnahme von Öl für 2-Takt-Motoren.

01.54.05.2
Einspritzanlagen sind zugelassen.

01.54.05.3
Kraftstofftanks müssen aus einem geeigneten, splitterfreien Material hergestellt sein. Der Kraftstofftank muss hinter dem Steuerkopf angebracht sein.

01.54.06 Auspuffanlage

01.54.06.1
Auspuff und Schalldämpfer können nach dem Reflexions- oder Absorptionsprinzip arbeiten. Die gültigen Geräuschvorschriften müssen eingehalten werden.
Durch die Position irgendeines konischen, kegelförmigen oder anders geformten Teils darf kein Abgas-Absaug-Effekt (Megafon-Effekt) verursacht werden.

01.54.06.2
Das Auspuffrohr muss mit mindestens drei (3) Klemmen am Zylinderkopf und dem Rahmen befestigt sein (der Befestigungspunkt am Zylinderkopf wird als eine Klemme angesehen). Der Schalldämpfer muss mit mindestens einer Klemme am Rahmen befestigt sein.
Zusätzlich muss eine zweite flexible Befestigung zwischen dem ersten Drittel des Schalldämpfers und dem Rahmen (aus Sicherheitsgründen ein Stahlseil mit einem Mindestdurchmesser von 3 mm oder eine feste Stahlfeder) angebracht sein.

01.54.06.3
Auspuffgase müssen nach hinten abgeleitet werden, jedoch so, dass sie keinen Staub aufwirbeln, die Reifen nicht verschmutzen und den Mitfahrer, soweit vorhanden, oder andere Fahrer nicht stören.

01.54.06.4
Das komplette Auspuffsystem muss sich innerhalb einer Verkleidung befinden, so dass das Auspuffsystem nicht mit einem anderen Fahrer, Mitfahrer oder Motorrad in Kontakt kommen kann.

01.54.07 Räder, Felgen und Reifen

01.54.07.1
Der Hinterradreifen muss ein FIM-homologierter Speedway-Reifen sein.
Das Hinterrad muss markiert sein (durch den Technischen Kommissar).
Der Vorderrad- und der Seitenwagenreifen muss ein Trial- oder Enduro-Reifen sein.
Die maximale Größe der Hinterradfelge ist: 5,00” x 19”.

01.54.07.2
Der Durchmesser des Seitenwagenrades muss zwischen 16 und 19 Zoll betragen. Das Seitenwagenrad muss nach innen geneigt sein.

01.54.07.3
Die Innenseite von Speichen-, Guss oder geschweißten Rädern muss mit einer Scheibe oder einem Schutz abgedeckt sein.

01.54.07.4
Das Seitenwagenrad darf an beiden Radseiten mit Platten aufgehängt sein. Der Achsdurchmesser muss dann mindestens 12 mm betragen. Wenn das Rad nur auf einer Seite aufgehängt ist, muss der Achsdurchmesser 20 mm betragen.

01.54.07.5
Vorder- und Hinterrad müssen mit Achsen aus massivem Stahl befestigt sein. Leichtmetall oder Titan bei der Herstellung von Radachsen sind verboten.

01.54.08 Seitenwagen-Aufbau

01.54.08.1
Sollte der Seitenwagen-Aufbau kein fester Bestandteil des Rahmens sein, so muss er an mindestens 4 Punkten fest mit dem Rahmen verbunden sein.

01.54.08.2
Alle Lücken zwischen dem Seitenwagen-Aufbau und dem Hinterrad des Motorrades müssen verkleidet werden, so dass die Hände und Füße des Mitfahrers nicht in der Kette oder dem Hinterrad eingeklemmt werden können.

01.54.08.3
Das Seitenwagenrad muss sich in einem 25 mm starken, horizontal angebrachten Bügel befinden, der fest mit dem Seitenwagen-Aufbau in Bodenhöhe des Seitenwagens befestigt ist.
Alle offenen Stellen innerhalb des durchgängigen Bügels im Seitenwagenaufbau und auf dem daneben liegenden Trittbrettmüssen mit einem geeigneten Material ausgefüllt werden, so dass die Füße des Fahrers oder Mitfahrers nicht eingeklemmt werden können.

01.54.09 Deflektor, Kotflügel, Verkleidungen

01.54.09.1
Ein Dirt Deflektor ist vorgeschrieben und muss von der FIM für Wettbewerbe zugelassen sein, siehe Art. 01.58.03.1

01.54.09.2
Der Deflektorarm muss so angebracht sein, dass Deflektorblatt und –klappe korrekt hinter dem Hinterrad ausgerichtet sind.

01.54.09.3
Der hintere Kotflügel muss so befestigt sein, dass er bei Seitenwagen mit Mitfahrer oder mit Ballast vom Rücksitz eine Bodenfreiheit von mindestens 150mm aufweist.

01.54.09.4
Die Außenseite des Seitenwagenrades und -reifens muss mit einer nicht rotierenden Schutzschild oder Verkleidung abgedeckt sein. Diese Verkleidung muss sicher am Seitenwagen und außerhalb des Schutzbügels befestigt sein.

01.54.09.5
Jede Verkleidung und jeder Bugkonus muss aus Fiberglas, Plastik oder gleichwertigem Material hergestellt sein. Sie müssen glatt und frei von scharfen oder hervorragenden Kanten sein. Die Verkleidungen dürfen keine Gefahr für Fahrer, Beifahrer oder andere Personen darstellen. Der Mindestabstand zwischen Verkleidung und den Lenkerenden oder deren Befestigung muss in jeder Position des Vorderrades 30mm betragen. Aerofolien oderähnliche Vorrichtungen sind nicht erlaubt.

01.54.09.6
Kein Teil eines Bugkonus oder einer Verleidung darf über eine durch die vorderste Kante des Vorderrades gezogene, senkrechte Linie hinausragen.

01.54.10 Rahmen
Der Einsatz von Titan oder Verbundwerkstoffen bei der Rahmenkonstruktion und des Schwingenarms ist strikt verboten.

01.55 STARTNUMMERNSCHILDER

01.55.01

Für Speedway und Ice Speedway sind keine Startnummernschilder erforderlich. Die Fahrer müssen ihre Startnummer selbsttragen.

01.55.01.1 Individual Speedway World Championship Grand Prix
Siehe FIM-Bestimmungen

01.55.01.2
Für alle anderen Individuellen Speedway oder Ice Speedway World Championship Veranstaltungen
Es sind keine Startnummern vorgeschrieben. Die Fahrer müssen ihre Startnummer auf der Fahrerjacke tragen.

01.55.01.3 Lang- und Grasbahn
Für Lang- und Grasbahn-Motorräder sind drei Startnummernschilder vorgeschrieben. Eines muss vorne befestigt.
Zwei weitere Startnummernschilder müssen vertikal an jeder Seite des Motorrades, nach außen zeigend, angebracht werden. Sie müssen so befestigt sein, dass sie gut sichtbar sind und von keinem Teil des Motorrades oder dem in Fahrposition auf dem Motorrad sitzenden Fahrer verdeckt werden.
Die Ziffern müssen gut lesbar sein und ebenso wie der Hintergrund matt sein um Lichtreflexionen zu vermeiden. Die Mindesthöhe der Ziffern beträgt 120 mm.

01.55.02 Gespanne

Für Gespanne sind drei Startnummernschilder vorgeschrieben. Sie müssen so angebracht sein, dass sie von keinem Teil des Motorrades oder dem Fahrer und/oder dem Beifahrer verdeckt werden. Das Startnummernschild des Seitenwagens muss parallel zum Seitenwagenrad befestigt sein.

01.55.03

Sie müssen rechteckig und aus festem und solidem Material hergestellt sein. Mindestabmessungen: 285 mm x 235 mm.

01.55.04

Sie dürfen – im Verhältnis zu einer Ebene – um nicht mehr als 50 mm gewölbt und auch sonst nicht gekrümmt oder verdeckt sein.

01.55.05

Eines der Startnummernschilder muss vorne am Motorrad befestigt werden. Es darf im Verhältnis zur Senkrechten um höchstens 30° nach hinten geneigt sein. Die beiden anderen müssen senkrecht an jeder Seite des Motorrades, nach außen zeigend, befestigt werden. Sie müssen so befestigt sein, dass sie gut sichtbar sind und von keinem Teil des Motorrades oder dem in Fahrposition auf dem Motorrad sitzenden Fahrer verdeckt werden.

01.55.06

Anstelle der separaten Schilder kann eine Fläche in entsprechender Größe (in matten Farben) auf der Karosserie aufgemalt oder an ihr befestigt werden.

01.55.07

Die Ziffern müssen gut leserlich und wie der Hintergrund in einer matten Farbe gehalten sein, um Reflexionen im Sonnenlicht zu vermeiden. Mindestabmessungen der Ziffern betragen:

Höhe der Ziffern:	150 mm
Breite der Ziffern:	80 mm
Strichstärke:	25 mm
Zwischenraum zwischen zwei Ziffern:	15 mm

01.55.08

Für die Ziffern muss die englische Variante gewählt werden. Dies ist ein einzelner senkrechter Strich für die „eins“ und eine einfache geneigte Linie mit einem horizontalen Strick für die „sieben“.

01.55.09

Alle weiteren Nummernschilder oder Aufschriften an den Motorrädern, die zur Verwechslung mit einer Startnummer führen können, sind verboten und müssen vor dem Start eines Wettbewerbes entfernt werden.

01.55.12 Farbe der Startnummernschilder

Nachstehende Farben müssen verwendet werden; dabei muss es sich um matte Farben gemäß der RAL Farbskala handeln, d. h.:

schwarz:	9005
blau:	5010
gelb:	1003
rot:	3020
grün:	6002
weiß:	9010

01.55.12.1
Für Lang- und Grasbahn: gelber Grund / schwarze Ziffern.

01.55.12.2
Für 1000ccm-Gespanne: schwarzer Grund / weiße Ziffern.

01.55.12.3
Für 125ccm Grasbahn-Motorräder: grüner Grund / weiße Ziffern.
01.55.12.4
Für 250ccm Langbahn und Grasbahn: blauer Grund / weiße Ziffern.

01.55.12.5
Für 500ccm B-Lizenz: weißer Grund / schwarze Ziffern

01.55.13

Bei Unstimmigkeit hinsichtlich der Lesbarkeit der Startnummern ist die Entscheidung des Technischen Kommissars bindend.

01.56 ÖLAUFFANGBEHÄLTER

Alle Motorräder mit einem geschlossenen Ölsystem müssen mit einem Ölauffangbehälter mit einem Mindestauffangvermögen von 300ccm ausgestattet sein, der an der Motorentlüftung angebracht ist.
Alle Motorräder mit einem Verbrauchsölsystem müssen mit einem Ölauffangbehälter mit einem Mindestauffangvermögen von 300ccm ausgestattet sein, der nach jedem Lauf oder Rennen entleert werden muss.
Bei laufendem Motor muss der Boden des Ölauffangbehälters geschlossen sein.

01.57 UMWELTSCHUTZMATTE

Beim Abstellen von Motorrädern in den Boxen, Parc Fermé oder anderen Plätzen ist die Verwendung einer Umweltschutzmatte für alle Fahrer und alle ihre Motorräder notwendig. Sie muss beim Arbeiten oder Abstellen der Motorräder, beim Training und während des Rennens verwendet werden.

01.58 BESTIMMUNGEN FÜR BAHNMOTORRÄDER

01.58.01 Allgemeines

Die Motorräder müssen mit einem 4-Takt-Einzylinder-Motor mit einem maximalen Hubraum von 250ccm oder 500ccm und mit max. 4 Ventilen, mit einem (1) Vergaser mit einem maximalen Durchmesser von 34 mm und einer Zündkerze ausgerüstet sein.
Für Seitenwagen 500 ccm ist ein Vergaser-Durchmesser max. von 38 mm vorgeschrieben.

01.58.02 Vergaserinstrumente

Der Bereich des Vergaseransaugtraktes muss durchgehend rund sein und einen Durchmesser von 34,00 mm (+ 0,1 mm) aufweisen. Für Seitenwagen 500 ccm beträgt dieser Querschnitt Ø 38 mm (+ 0,1 mm). Es ist lediglich eine (1) einzige Kraftstoffdüse erlaubt. Im Luft-Ansaugtrakt (innerhalb des kreisrunden Bereichs über eine Länge von 5 mm gemessen vom Rand des Schieberventils/Drosselventils) sind keine weiteren Einrichtungen erlaubt.
Auf der Luft-Einlassseite muss sich der kreisrunde Bereich über eine Mindestlänge von 5mm gemessen vom Rand des Schieberventils/ Drosselventils erstrecken.
Auf der Motorseite muss sich der kreisrunde Bereich über eine Mindestlänge von 25mm gemessen vom Rand des Schieberventils/ Drosselventils erstrecken.
Auf der Motorseite ist eine zusätzliche Bohrung (maximaler Durchmesser 6mm) zur Verwendung während des Motorstartens (Choke) erlaubt.
Für Zweiventilmotoren:
Auf der Motorseite ist eine zusätzliche Düse und/oder eine zusätzliche Bohrung (maximaler Durchmesser 2 mm) zulässig, um das Ansprechverhalten des Motors bei niedrigeren Umdrehungen zu verbessern.

01.58.03 Dirt-Deflektoren

Deflektoren sind für 250ccm/500ccm-Solo Speedway, Langbahn, Grasbahn und 1000ccm Gespanne vorgeschrieben (gilt nicht für die Klasse EVLS). Alle Deflektoren müssen von der FIM für Wettbewerbe zugelassen sein.

01.58.03.1
Spezifikationen für Deflektoren
Die Deflektoren müssen den nachstehenden Bestimmungen entsprechen, am Motorrad befestigt sein und bei der Technischen Abnahme vorgeführt werden.

01.58.03.2
Arme und Umlenkhebelsystem des Deflektors müssen aus hochwertigstem Material gefertigt sein, das zu jedem Zeitpunkt des Wettbewerbs möglichst geringe Verwindungen und maximale Haltbarkeit garantiert.

01.58.03.3
Der Halter des Dirt-Deflektors muss aus nicht-metallischem Material konstruiert sein (außer für Langbahn und 1000ccm-Seitenwagen). Das Deflektorblatt muss leicht austauschbar und aus elastischem, nicht-metallischem Material bestehen. Das Deflektorblatt muss unter allen Strecken-und Windbedingungen wirksam bleiben.
Das Deflektorblatt muss so geformt und angebracht sein, dass der Abstand seines oberen Randes zum vollständigen Reifenprofil 18 mm (± 5 mm) beträgt. Der gegenüberliegende untere Rand darf maximal 35mm Abstand zur Bahnoberfläche aufweisen.

Außerhalb dieses zentralen Bereiches darf der untere Rand des Deflektorblattes bis max. 50 mm über die Bahnoberfläche ansteigen.

01.58.03.4
Der Winkel des Deflektorblattes zur Bahnoberfläche, gemessen an der Längsachse des Motorrades, muss zwischen 30° und 50° betragen (je nach Modell, das von der FIM homologiert wurde).
Hersteller müssen den vorgesehenen Winkel in einer veröffentlichten Montageanleitung abbilden. Die hinsichtlich dieses Winkels erlaubte Montagetoleranz beträgt ± 5° (Grad).

01.58.03.5
Das Deflektorblatt muss eine Gesamtbreite von 250mm bis zu 300mm aufweisen. Die Mitte des Blattes muss bis zu 10 mm nach links zur Reifenmittelachse versetzt sein in normaler Fahrposition.
Die Blatthalterung muss eine Gesamtbreite von 100mm bis zu 160mm aufweisen.

01.58.03.6
Kein Teil des Deflektors, montiert in der zum Gebrauch vorgesehenen Position, darf mehr als 75 mm über die vertikale Tangente des hintersten Teils des Hinterreifens hinausragen.

01.58.03.7
Die Arme des Deflektors müssen in der Lage sein, sich um mindestens 25° (Grad) nach oben zu bewegen, um bei aufsteigendem Vorderrad eine sichere Funktion zu gewährleisten.

01.58.03.8
Alle beweglichen Teile müssen ihren Drehpunkt maximal 70 mm von der Hinterachse entfernt haben.

01.58.03.9
Es muss ein Mechanismus vorhanden sein, der die konstante Funktion der Deflektordrehpunkte gewährleistet und sicherstellt, dass das Deflektorblatt mit minimaler Verzögerung in seine Normalposition zurückkehrt.
Um die Spannung des Deflektor-Mechanismus zu messen wird eine Federwaage zur Messung der entsprechenden Mindestvorspannung von 2,5 kg bei Speedway- Deflektoren und 8 kg 4 kg bei Langbahn Grasbahn- und 1000 ccm Gespann-Deflektoren verwendet.
Die Federwaage muss am äußeren Rand des Deflektorblattes in einer Linie mit der Mitte des Hinterrades angebracht werden.

01.58.03.10
Alle Werte werden bei senkrecht gestelltem Motorrad und mit normalem Reifendruck, ohne Fahrer, gemessen.

01.58.03.11
Der gesamte Deflektor muss von der FIM für Wettbewerbe zugelassen sein. Der Hersteller muss zum Zeitpunkt der Homologation Zeichnungen und Fotos des Deflektors einreichen. Der Hersteller muss in jeden Deflektor nachstehende Angaben eingravieren: FIM DD/Jahr/Homologationsnummer (wird von der FIM vergeben).
Die FIM behält sich das Recht vor, zu jeder Zeit Muster-Deflektoren einzuziehen, um diese mit den ursprünglich homologierten Deflektoren zu vergleichen.
Um eine korrekte Montage an bestimmten Rahmenkonstruktionen zu ermöglichen, können die Montagepunkte des Deflektors geändert werden, jedoch muss der Deflektor seine normale Funktion beibehalten.
Nach der Homologation durch die FIM darf das Aussehen des Deflektors (d. h. Deflektorblatt, Deflektorblatthalterung, Arm(e), Umlenkpunkt) in keiner Weise geändert werden. Die einzigen erlaubten Änderungen sind Konstruktions- und/oder Produktionsverbesserungen, die der FIM per schriftlicher Dokumentation angezeigt werden müssen.

01.59 BESTIMMUNGEN FÜR ICE SPEEDWAY-MOTORRÄDER

Für Ice Speedway sind nur 2-Ventil-Motoren erlaubt.

01.60 VERGASER FÜR BAHN-MOTORRÄDER

Der Vergaser muss mit einem wirksamen Luftfilter ausgerüstet sein.

01.63 KRAFTSTOFF und Öl

Alle 4-Takt 1-Zylinder Motorräder müssen reines Methanol verwenden, mit Ausnahme der ‚Flattrack' Motorräder, 85ccm, 125ccm und 1000ccm Seitenwagen. Alle anderen Motorräder müssen unverbleiten Kraftstoff gemäß Bestimmungen des Art. 01.63.01 verwenden.

Der Technische Kommissar kann bei der ersten technischen Kontrolle der Motorräder alle Fahrer/Teams bitten, den Hersteller und Typ des Kraftstoffs anzugeben, der während des Trainings und des Rennens verwendet wird.

siehe auch Art. 63.04.2

01.63.01

Physikalische Eigenschaften von unverbleitem Kraftstoff

01.63.01.1
Unverbleiter Kraftstoff muss den FIM-Bestimmungen entsprechen.

01.63.01.2
Unverbleiter Kraftstoff (inkl. E10) entspricht den FIM-Bestimmungen, wenn:

(a) er nachfolgend aufgeführte Eigenschaften aufweist

Eigenschaft	Einheiten	Mind.	Max.	Testmethode
RON im FIM-Bereich		95,0	102,0	EN ISO 5164 oder ASTM D2699
RON im DMSB-Bereich		95	103,0	EN ISO 5164 oder ASTM D2699
MON		85,0	90,0	EN ISO 5163 oder ASTM D2700
Sauerstoff (schließt 10% Ethanol-Zulässigkeit ein)	% (m/m)		3,7	EN ISO 228541 oder EN 13132 oder elementare Analyse
Stickstoff	% (m/m)		0,2	ASTM D 4629 oder ASTM 5762
Benzol	% (V/V)		1,0	EN ISO 22854 oder ASTM D6839 oder ASTM D5580
Dampfdruck (DVPE)	kPA		100	EN 13016-1 oder ASTM D 5191
Blei	mg/l		5,0	EN 237 oder ICP-OES oder AAS
Mangan	mg/l		2,0	EN16136 oder ICP-OEs oder AAS
Dichte bei 15°	kg/m³	720,0	785,0	EN ISO 12185 oder ASTM D4052
Oxidationsstabilität	Minuten	360		EN ISO 7536 oder ASTM D525
Abdampfrückstand	mg/100ml		5,0	EN ISO 6246
Schwefel	mg/kg		10,0	EN ISO 20846 oder ASTM D5453
Siedeverlauf Bei 70°C Bei 100°C Bei 150°C	 % (V/V) % (V/V) % (V/V)	 24,0 46,0 75,0	 52,0 72,0	EN ISO 3405 oder ASTM D86
Siede-Endpunkt	°C		210	ISO 3405
Rückstand	% (V/V)		2,0	ISO 3405

Erscheinungsbild	Klar, hell und visuell frei-von Feststoffen und ungelöstem Wasser.			Sichtprüfung
Olefine	% (V/V)		18,0	EN ISO 22854 oder ASTM D6839
Aromate	% (V/V)		35,0	EN ISO 22854 oder ASTM D6839
Gesamt Di-Olefine	% (m/m)		1,0	GCMS oder HPLC

Alle Methoden beinhalten eine Genauigkeitsangabe. Bei Unstimmigkeiten zur Ergebnisinterpretation, die auf Fragen der Messgenauigkeit beruhen, ist EN ISO 22854 entsprechend heranzuziehen.

(b) Die Gesamtkonzentration der durch die Carbonzahl klassifizierten Naphtene, Olefine und Aromate darf folgende Grenzwerte nicht überschreiten:

%	C4	C5	C6	C7	C8	C9+
Naphtene	0	5	10	10	10	10
Olefine	5	20	20	15	10	10
Aromate	--	--	1,2	35	35	30

Die Gesamtkonzentration bizyklischer Naphtene und bizyklischer Olefine darf nicht höher als 1% (m/m) sein. Die verwendete Testmethode ist die Gas-Chromathographie.

(c) Es sind nur die folgenden sauerstoffhaltigen Verbindungen erlaubt:
Methanol, Ethanol, Iso-Propyl Alkohol, Iso-Butyl Alkohol, Methyl Tertiär Butyl Äther, Ethyl Tertiär Butyl Äther, Tertiär Amyl Methyl Äther, Di-Iso-Propyl Äther, N-Propyl Alkohol, Tertiär-Butyl Alkohol, N-Butyl Alkohol, 2-Butyl Alkohol.

(d) Mangan in einer Konzentration von mehr als 0,002g/l ist nicht zulässig. Diese Menge ist ausschließlich deshalb freigegeben, um mögliche kleinere Verschmutzungen durch andere Kraftstoffe abzudecken. Der Kraftstoff darf keine Substanzen enthalten, die zu einer exothermen Reaktion unter Abschluss von Luft fähig sind.

Blei-Ersatzkraftstoffe, obwohl im Grundsatz bleifrei, sind keine Alternative zur Verwendung von bleifreiem Kraftstoff. Diese Kraftstoffe können inakzeptable Additive enthalten, die nicht mit den FIM-Kraftstoffbestimmungen übereinstimmen.

01.63.01.3
Ethanol E85 entspricht den FIM-Bestimmungen, wenn:

(a) er nachfolgend aufgeführte Eigenschaften aufweist:

Eigenschaft	Einheiten	Mind.	Max.	Testmethode
RON		95,0	110	EN ISO 5164
MON		85,0	100	EN ISO 5163
Dampfdruck (DVPE)	kPA	35,0	100	EN 13016-1
Blei	mg/L		1	ICP-OES
Mangan	mg/L		1	ICP-OES
Oxidationsstabilität	Minuten	360		EN ISO 7536
Schwefel	mg/kg		10,0	EN ISO 20846 oder 20884
Ethanol und höhere Alkohole	% (V/V)	75		EN 13132 oder 14517 oder EN ISO 22854
höhere Alkohole (C3 – C8)	% (V/V)		2,0	EN 13132 oder 14517
Methanol	% (V/V)		1,0	EN 13132 oder 14517
Äther (5 oder mehr C-Atome)	% (V/V)		5,2	EN 13132 oder 14517

01.63.02 Öl / Mischungen

Für Öl, das in 2-Takt Mischungen verwendet wird, sind folgende Toleranzen der Kraftstoff-Spezifikationen zulässig:

Dichte bei 15°C	+/- 30 kg/m³
Destillationsrückstand	Nicht untersucht

Jeder Verstoß gegen die Kraftstoff-Spezifikationen führt automatisch zum Ausschluss des Bewerbers von der gesamten Veranstaltung (siehe auch FIM-Sportgesetz Art. 140.1). Das für den Wettbewerber günstigere Ergebnis der Kraftstoff-Analyse (A- oder B-Probe) wird dazu in Betracht gezogen (siehe auch Art. 01.63.05.3).
Falls die Qualität des lokal für die Veranstaltung verfügbaren Kraftstoffs für die Verwendung durch die Teilnehmer nicht ausreichend ist, muss die FMN des veranstaltenden Landes bei der FIM eine Ausnahmegenehmigung beantragen, um Kraftstoff verwenden zu dürfen, der den vorstehend beschriebenen Eigenschaften nicht entspricht.

01.63.03 Luft

Als Oxidationsmittel darf nur normale Umgebungsluft zugesetzt werden.

01.63.04 Kraftstoff-Überprüfungen im Vorfeld einer Veranstaltung

01.63.04.1
Die FIM kann verlangen, dass vor oder zum Zeitpunkt der Anlieferung des bei der betreffenden Veranstaltung benutzten Kraftstoffs seine Kraftstoffanalyse durchgeführt wird.

01.63.04.2
Kraftstoff-Unternehmen, die Rennkraftstoffe (ausgenommen solche Kraftstoffe, die an öffentlichen Tankstellen erhältlich sind) an die Teilnehmer liefern, müssen zehn Liter (2 x 5 L) an das von der FIM/DWO bestimmte Labor liefern, um die Übereinstimmung mit der Spezifikation überprüfen zu lassen. Falls der Kraftstoff der Spezifikation entspricht, wird ein Zertifikat mit dem Testergebnis (incl. Prüfnummer) dem Lieferanten zur Verfügung gestellt. Das Kraftstoffunternehmen muss eine Kopie des Prüfberichtes ihren Kunden zur Verfügung stellen, bevor diese an einem Rennen teilnehmen.
Kontakt für die Kraftstoffanalyse: fimfuels@intertek.com

01.63.05 Kraftstoff Entnahme- und Prüfung

1) Der von der FIM nominierte Offizielle hat die alleinige Verantwortung für die Verwaltung und Überwachung während der Kraftstoffproben.
2) Die bevorzugte Methode in einem ersten Schritt für die Kraftstoffanalyse ist die Gas-Chromatographie oder die GC Fingerprint-Methode.
   Die Gas-Chromatographie (GC) ist ein Analyseverfahren zur Trennung von Verbindungen auf Basis ihrer Flüchtigkeit und ihre Polarität. Die Gas-Chromatographie liefert sowohl qualitative als auch quantitative Informationen für einzelne in einer Probe vorhandene Verbindungen. Die Gas-Chromatographie ist weit verbreitet für die Analyse von Kraftstoffen.
3) Wenn andere Testmethoden erforderlich sind, werden die Kraftstoffproben in den vorgeschriebenen und beschrifteten Behältern durch einen benannten Kurier in das beauftragte Institut verschickt.
4) Fahrer, die für eine Kraftstoffprobe ausgewählt wurden, müssen ihre Motorräder unverzüglich zum Ort der Überprüfung bringen.
5) Es dürfen nur neue Probenflaschen für Kraftstoffproben verwendet werden.
6) Der zu testende Kraftstoff wird direkt aus dem ausgewählten Kraftstofftank in drei Behälter (3 kleine Probebehälter) gefüllt, die mit A, B und C beschriftet sind und über eine Referenz den Rückschluss auf das beprobte Motorrad erlaubt. Die Behälter werden von dem durch die FIM benannten Offiziellen verschlossen, versiegelt und wie vorgeschrieben beschriftet.
7) Das Kraftstoff-Proben Entnahmeprotokoll ist sofort auszufüllen. Ein Team-Verantwortlicher muss das Protokollnach Überprüfung aller Angaben unterzeichnen.
8) Die Proben A und B werden dem beauftragten Labor-Mitarbeiter, der zur Analyse bei der Veranstaltung anwesend ist, übergeben oder durch einen beauftragten Kurier an das benannte

Labor transportiert. Die B-Probe wird vom Laborpersonal als Rückstellprobe gehalten um, falls erforderlich, für eine zweite Analyse verwendet zu werden. Allen Proben ist eine Kopie des Kraftstoff-Entnahmeprotokolls beizufügen. Die Kosten für die Analyse der Proben A und B werden durch die FIM übernommen.

9) Die C-Probe wird zur Verwahrung zusammen mit einer Kopie des Kraftstoff-Entnahmeprotokolls für eine evtl. Protestverhandlung oder eine zusätzliche Analyse durch das von der FIM benannte Labor der FIM übergeben. Die Kosten für eine evtl. Analyse der C-Probe werden vom betroffenen Team übernommen.
10) So schnell wie möglich nach Abschluss der Tests übergibt der Techniker des Labors die Analyseergebnisse der Kraftstoffprobe direkt an den von der FIM benannten Offiziellen, mit einer Kopie an den Fahrer, den Vorsitzenden der entsprechenden Kommission und an das CTI Sekretariat (über ccp@fim.ch und cti@fim.ch).
11) Falls der Kraftstoff nicht übereinstimmt, muss der von der FIM benannte Offizielle die FIM, die Rennleitung (oder Internationale Jury) und den entsprechenden Fahrer/ das entsprechende Team über die Ergebnisse informieren.
12) Falls die Probe nicht mit den Kraftstoff-Spezifikationen der FIM übereinstimmt, führt dies zur Disqualifikation des Bewerbers. Das Ergebnis der für den Bewerber günstigeren Kraftstoff-Probenanalyse ("A" oder "B"- Probe) wird hierbei berücksichtigt.
13) Innerhalb von 48 Stunden nach Erhalt der Ergebnisse aus der Analyse der A- und/oder B-Probe muss das Team die FIM und den von der FIM benannten Offiziellen mitteilen, ob eine Gegenanalyse aus der C-Probe gefordert wird.
14) Die Rennleitung (oder die Internationale Jury) trifft eine Entscheidung unmittelbar nach Bekanntgabe der Ergebnisseder endgültigen Kraftstoff-Analyse.
15) Ein Protestgegen die Entscheidung der Rennleitung (oder der Internationalen Jury) wird von den für die Veranstaltung benannten FIM-Sportkommissaren verhandelt. Diese Verhandlung findet nach Analyse der C-Probe statt. Bei Veranstaltungen ohne ein Gremium der Sportkommissare muss der Protest beim CDI eingelegt werden.

01.65 AUSRÜSTUNG UND SCHUTZKLEIDUNG

Der DMSB bzw. die FIM kann nicht für Verletzungen haftbar gemacht werden, die ein Fahrer/ Beifahrer durch die Verwendung eines bestimmten Ausrüstungsgegenstandes oder einer Schutzkleidung erleiden könnte.

01.65.01 Kleidung und Protektoren

Während Training und Rennen
Alle Fahrer/Beifahrer müssen Schutzbekleidung tragen, hergestellt aus Materialien, die ausreichenden Schutz gewährleisten. Die Schutzbekleidung sollte mindestens aus einem einteiligen Overall (wie im Straßenrennsport verwendet) und Stiefeln bestehen. Der Overall kann dabei aus einem Ober- und Unterteil bestehen, die über einen Reißverschluss oder ähnlichen Mechanismus miteinander verbunden werden. Die Verwendung von elastischen Einsätzen für mehr Bewegungsfreiheit ist unter den Achseln, hinter den Knien und in der Beuge erlaubt. Der Overall kann aus Leder- oder Nicht-Leder-Material mit einer Materialdicke von 1,0 mm hergestellt werden. Bei Verwendung von Nicht-Leder-Material muss dieses aber Schutzeigenschaften vergleichbar zu Leder aufweisen. Die Verwendung von Nylon/Lycra ist verboten (Nylon/Lycra ist nur für aufgenähte Ornamente zulässig, z.B. Sponsorennamen, etc.). Reparierte Overalls können akzeptiert werden solange sichergestellt ist, dass die Schutzwirkung vergleichbar der der Originalbekleidung ist. Der Obmann der Technischen Abnahme ist berechtigt, Schutzbekleidung mit provisorischen Reparaturen abzuweisen sofern davon auszugehen ist, dass eine Schutzwirkung wie die der Originalbekleidung nicht gewährleistet ist.
Es wird empfohlen das der Rennanzug der Norm EN 13595-1,2,3,4 entspricht. Dies bedeutet eine signifikante Schlagabriebfestigkeit, Nahtberstbestigkeit, Schlagzähigkeit, einen hohen Schmelzpunkt und eine geringe Wärmeleitfähigkeit.

Das Tragen eines zertifizierten Rückenprotektors ist vorgeschrieben. Der Rückenprotektor kann im Innenfutter/Anzug integriert oder separat getragen werden. Der Rückenprotektor muss der EN1621-2 entsprechen. Zusätzlicher Körperschutz muss getragen werden, der entweder in der Schutzbekleidung

integriert ist oder separat über geeigneter Unterwäsche zu tragen ist. Ein zertifizierter Oberkörperschutz aus Verbundmaterial sollte jederzeit getragen werden und wird dringend empfohlen.

Die Schutzeinrichtungen müssen eindeutig nach den folgenden Normen geprüft und gekennzeichnet sein:
EN 1621-1 Level 1 oder 2 für Schulter, Ellbogen, Hüfte und Knie
EN 1621-2 Level 1 oder 2 für den Rücken
EN 1621-3 Level 1 oder 2 für die Brust

Der Einsatz eines funktionsfähigen Airbag Systems ist erlaubt. Seine Verwendung muss bei der technischen Überprüfung dem technischen Kommissar gemeldet werden. Die ordnungsgemäße Verwendung dieses Geräts liegt jederzeit in der Verantwortung des Fahrers. Die Nackenstütze ist nicht mit dem Airbag kompatibel und daher verboten, wenn der Fahrer einen Airbag verwendet.

Für die Jugendklasse Junior A gilt folgendes:

Motocross-Hose und Langarmhemden sind alternativ zum Overall/Anzug erlaubt. Unterwäsche aus Textilien, die nicht vollständig aus Nylon oder Elasthan bestehen (z. B. Lycra, Elastan), um eine Verschlechterung im Falle eines Abriebs (Reibung) zu vermeiden wird empfohlen. Das Hemd muss in der Hose getragen werden. Protektoren für Schultern, Ellbogen und Knie und ein professionell hergestellter handelsüblicher Brust- und Rückenschutz, der in seiner Ausführung nicht verändert werden darf, ist vorgeschrieben. Sie sollten EN 1621-1, Stufe 1 oder 2 einhalten. Sämtliche Körperteile mit Ausnahme des Halses im Bereich zwischen Helm und Fahrerhemd müssen vollständig bedeckt sein.

01.65.01.1
Falls der Schutz in die Kleidung integriert ist, so muss die Verwendung einer Leder-Polsterung oder Kunststoffschaum mit einer Stärke von mindestens 8 mm eingearbeitet sein, wobei die folgenden Bereiche bedeckt werden müssen: Schultern, Ellbogen, Brust und Rücken, Hüftgelenk und Knie.

01.65.01.2
Falls der Schutz nicht in die Kleidung integriert ist, kann alternativ eine „Körper-Rüstung“ verwendet werden. Diese sollte als Mindestanforderung Rippenelemente aus gegossenem Kunststoff, die nicht zwingendermaßen dem Artikel 01.65.07 entsprechen müssen, mit einer Mindeststärke von 2 mm enthalten, welche die folgenden Bereich bedecken: Schultern, Ellbogen, beide Seiten des Rumpfes (Brust und Rücken), Hüftgelenk und Knie.

01.65.02

Unterkleidung, falls verwendet, kann entweder aus Nomex, Seide oder Baumwolle bestehen. Synthetisches Material, das bei einem Unfall schmelzen und die Haut des Fahrers verletzen kann, ist nicht erlaubt.

01.65.03

Die Stiefel des Fahrers als auch des Beifahrers müssen aus Leder oder einem zugelassenen Ersatzmaterial bestehen und mindestens 30 cm hoch sein, um zusammen mit dem Overall einen kompletten Schutz bis zum Nacken zu gewährleisten.

01.65.04

Sowohl Fahrer als auch Beifahrer müssen Schutzhandschuhe aus Leder oder aus einem Material mit gleichen Schutzqualitäten gem. Art. 01.65.07 tragen.

01.65.05

Fahrer und Beifahrer müssen einen Gesichtsschutz oder eine Schutzbrille tragen, der/die nicht zersplittern kann.

01.65.06 Ice Speedway

01.65.06.1
Das Tragen eines geprüften/zertifizierten Rücken- und Oberkörperschutzes aus Verbundmaterial ist vorgeschrieben. Die Schutzkleidung muss Art. 01.65.07 erfüllen, unabhängig davon ob aus Leder- oder Nichtleder-Material hergestellt, und muss über den Schutz von Schultern, Ellbogen, beiden Seiten des Oberkörpers (Brust und Rücken), Hüftgelenken und Knien hinaus zusätzlichen Körperschutz für Schlüsselbeine und Oberarme unter Beachtung von Art. 01.65.01.1 gewährleisten.

01.65.06.2
Es darf ausschließlich Unterkleidung aus Baumwolle getragen werden. Alle andere Kleidung, die unter oder über dem Rennanzug getragen wird, muss immer aus Baumwolle sein. Kleidung aus Wolle oder synthetischen Fasern ist verboten.

01.65.06.3
An der Sohle des rechten Fahrerschuhs müssen mindestens 3 Spikes angebracht sein.

01.65.07 Leder-Ersatzmaterial

Die folgenden Material-Eigenschaften müssen mindestens 1,0 mm dickem Rindsleder (kein Spaltleder!) entsprechen:

01.65.07.1
Feuerabweisende Eigenschaft

01.65.07.2
Widerstandsfähig gegen Abrieb

01.65.07.3
Reibungskoeffizient gegen alle Arten von Streckenbelag

01.65.07.4
Schweißaufsaugend

01.65.07.5
Medizinische Prüfung - ungiftig, keine Allergie auslösend

01.65.07.6
Nichtschmelzende Qualität.

01.65.07.7
Kleidung aus einem anderen Material als Leder muss einen Hinweis oder Aufnäher mit dem Hinweis „in Übereinstimmung mit den FIM-Bestimmungen“ aufweisen. Dieser Aufnäher muss dauerhaft auf die Kleidung eingenäht oder an ihr befestigt sein.

01.65.08 Genehmigung
Der Hersteller der Kleidung ist dafür verantwortlich, dass die Produkte und Materialien, die seinen Namen tragen, mit diesen Bestimmungen übereinstimmen. Die FIM (der DMSB) kann für Verletzungen, die ein Fahrer oder Mitfahrer aufgrund der Verwendung erleidet, nicht haftbar gemacht werden.

01.67 TRAGEN VON SCHUTZHELMEN

Während des Trainings und Rennens müssen alle Teilnehmer einen Schutzhelm tragen. Dieser Schutzhelm muss ordnungsgemäß geschlossen sein, gut sitzen und in gutem Zustand sein. Der Schutzhelm muss über ein Kinnriemen-Verschluss-System verfügen.
Schutzhelme, deren Außenschale aus mehr als einem Stück besteht, sind zulässig, sofern sie im Notfall schnell und einfach nur durch Lösen oder Durchtrennen des Kinnriemens vom Kopf des Fahrers abgenommen werden können.

Alle Schutzhelme müssen eines der offiziellen internationalen Standard-Prüfzeichen wie in Art. 01.70 aufgeführt oder ein Genehmigungszeichen (Stempel) der FMN des Fahrers aufweisen. Schutzhelme, die durch eine FMN anerkannt werden, müssen mit einem der internationalen Standards wie in Art. 01.70 übereinstimmen.
Ein Helm ist eine Schutzvorrichtung. Er ist keine Plattform um irgendwelche Dinge daran anzubringen. Es ist nicht erlaubt Kameras oder andere Vorrichtungen jeglicher Art daran anzubringen. Die Nichtbeachtung der vorgenannten Bestimmungen führt zum Ausschluss.

01.69 HINWEISE FÜR DIE ABNAHME VON SCHUTZHELMEN

01.69.01

Die Technischen Kommissare können vor dem Training und vor den Rennen unter Aufsicht des Obmannes der Technischen Kommissare überprüfen, ob alle Schutzhelme den technischen Anforderungen entsprechen.

01.69.02

Wenn ein Schutzhelm diesen Anforderungen nicht entspricht oder schadhaft ist, muss der Technische Kommissar alle Genehmigungsvermerke entfernen und den Helm bis zum Ende der Veranstaltung einbehalten. Der Fahrer muss dann dem Technischen Kommissar einen anderen Schutzhelm zur Abnahme vorlegen. Nach einem Aufprall infolge eines Unfalles muss der Helm dem Obmann der Technischen Kommissare zur Überprüfung vorgelegt werden (siehe auch Art. 77.02.14).

01.69.03

Alle Schutzhelme müssen intakt sein und sie dürfen in ihrer Konstruktion nicht modifiziert worden sein. Nach einem Aufprall infolge eines Unfalles muss der Helm dem Obmann der Technischen Kommissare zur Überprüfung vorgelegt werden.

01.69.04

Der Technische Kommissar und/oder einer seiner Helfer können folgende Überprüfungen vor Zulassung eines Fahrers zum Training oder zum Rennen durchführen:

01.69.04.1
ob der Helm gut auf dem Kopf des Fahrers sitzt;

01.69.04.2
dass es nicht möglich ist, das Haltsystem in geschlossenem Zustand über das Kinn des Fahrers zu streifen;

01.69.04.3
dass es nicht möglich ist, den Schutzhelm über den Hinterkopf des Fahrers abzuziehen.

01.70 ANERKANNTE INTERNATIONALE PRÜFZEICHEN FÜR SCHUTZHELME

Europa:	ECE 22-06 Typ P
Japan:	JIS T 8133:2015 Typ 2
USA:	SNELL M2015 oder SNELL M2020D oder SNELL M2020R oder SNELL M2025R oder SNELL M2025D
FIM:	FRHPhe-02

Im FIM-Bereich sind FIM-homologierte Helme gemäß FIM-Prüfnorm FRHPhe-02 vorgeschrieben.

01.71 AUGENSCHUTZ

Die Fahrer/Beifahrer müssen eine Schutzbrille tragen. Die Verwendung von Brillen, Helmvisieren und „Roll Offs“ oder „Tear Offs“, die am Helm verbleiben, ist ebenfalls erlaubt, Die Verwendung von Abreißvisieren ist verboten.
Die Brillen, Schutzbrillen und Visiere müssen aus nichtsplitterndem Material hergestellt sein. Ein Augenschutz, der die Sicht beeinträchtigt (z. B. durch Kratzer), darf nicht verwendet werden.

Darüber hinaus dürfen ausschließlich im Bereich Langbahn Steckscheiben verwendet werden, die nach dem Lauf einzusammeln sind.“

01.75 FIM-EMBLEM

In bestimmten Fällen kann die FIM die Verwendung des FIM-Emblems auf bestimmten Ausrüstungsgegenständen gestatten, um damit darauf hinzuweisen, dass diese Ausrüstung den Bestimmungen der FIM entspricht. Wurde diese Genehmigung erteilt und befindet sich der gekennzeichnete Ausrüstungsgegenstand in gutem Zustand, so ist das FIM-Emblem der Nachweis dafür, dass die bestehenden FIM-Vorschriften erfüllt sind.

01.77 KONTROLLE

siehe FIM- Bestimmungen

01.78 RICHTLINIEN FÜR TECHNISCHE KOMMISSARE UND ABNAHMEN

siehe FIM- Bestimmungen

01.79 GERÄUSCHKONTROLLE

siehe FIM- Bestimmungen

01.80 RICHTLINIEN FÜR DIE BENUTZUNG VON GERÄUSCHMESSGERÄTEN

siehe FIM- Bestimmungen

01.83 ZUSÄTZLICHE BESTIMMUNGEN FÜR 85 CCM SPEEDWAY MOTORRÄDER

Grundsätzlich müssen die Motorräder den Technischen Bestimmungen für Bahnsport entsprechen. Im Falle eines Widerspruchs haben diese „Zusätzliche Bestimmungen für 85 ccm Speedway Motorräder“ Vorrang.
Unter der Voraussetzung, dass ein Motorrad mit den Anforderungen der FIM-Bestimmungen für Bahnsport sowie mit den besonderen Bestimmungen, welche die FIM erlassen kann, übereinstimmt, gibt es keine Einschränkungen hinsichtlich der Marke, der Konstruktion oder des Typs des verwendeten Motorrades.

01.83.01 Klassen
Die Motorräder dürfen ausschließlich mit einem 2-Takt Serienmotor mit 1 Zylinder, der in Massenproduktion hergestellt wurde und über den normalen Handelsweg des ursprünglichen Motorherstellers erhältlich ist, ausgestattet sein.
Der Hubraum darf 50ccm bis zu 85ccm betragen, wie ursprünglich vom Hersteller produziert.

01.83.01

Mindestgewicht: 55 kg.

01.83.02 Kraftstoff, Öl und Kühlmittel

Alle Motorräder für 85 ccm Speedway müssen mit unverbleitem Kraftstoff mit einem maximalen Bleigehalt von 0,005 g/l und mit maximal 90Oktan betrieben werden (siehe auch Art. 01.63 für vollständige Spezifikation).
Wassergekühlte Motoren müssen einen geschlossenen Kühlkreislauf haben. Kühlmittel darf im Rahmen mitgeführt werden.
Die Verwendung von Produkten zur Erhöhung der Oktanzahl ist verboten.
Aus Umweltschutzgründen muss durch den Fahrer/das Team/den Mechaniker zu jeder Zeit während einer Veranstaltung, wenn im Boxenbereich gearbeitet wird, eine Auffangwanne unter das Motorrad gestellt werden, um Altöl und Kühlmittel usw. aufzufangen.

01.83.03 Spezifikationen der Motorräder

01.83.03.1 Motor
Ein defektes oder beschädigtes Teil darf nur durch ein Original-Ersatzteil ausgetauscht werden, wie es durch den Handelsweg des betreffenden Herstellers erhältlich ist und verkauft wird.

01.83.03.2 Vergaserinstrumente
Es muss der ursprünglich eingebaute Vergaser benutzt werden. Die einzig erlaubten Änderungen sind der Austausch von Düsen.

01.83.03.3 Auspuffrohr, Schalldämpfer
Das Auspuffrohr und der Schalldämpfer müssen ordnungsgemäß angebracht und an mindestens 3 unterschiedlichen Stellen am Motorrad befestigt werden.
Maximaler Geräuschpegel: 98 dB(A) bei 8000 1/min

01.83.04 Rahmen

01.83.04.1 Spezifikationen
Der maximale Radstand beträgt 1325 mm.
Bei der Konstruktion des Rahmens und des Schwingenarms ist die Verwendung von Titan und Verbundmaterialien strikt verboten.

01.83.04.2 Bremsen
Bremsen sind verboten.

01.83.04.3 Räder-, Felgen- und Reifengrößen

Felgengröße vorne:	maximal 3,00“ (der Durchmesser ist freigestellt)
Reifen vorne, maximale Breite:	Keine Beschränkungen
Reifenprofil vorne:	Freigestellt
Felgengröße hinten:	maximal 1,85“ x 17“
Reifengröße hinten:	maximal 3,00 x 17“
Reifenprofil hinten:	muss vom Typ ‚Trial’ oder ‚Bahn’ sein.

01.83.04.4 Lenker
Lenkerbreite: mindestens 650 mm, höchstens 850 mm.

01.83.04.5 Fußrasten
Siehe Art. 01.39.

01.84 TECHNISCHE SPEZIFIKATIONEN FÜR 125 CCM BAHN-MOTORRÄDER

- Im DMSB-Bereich gilt der Anhang 1 / Junior B vorrangig! -
Grundsätzlich müssen die Motorräder den Technischen Bestimmungen für Bahnsport entsprechen. Im Falle eines Widerspruchs haben diese „Zusätzlichen Bestimmungen für 125 ccm Grasbahn-Motorräder“ Vorrang.
Unter der Voraussetzung, dass ein Motorrad mit den Anforderungen der FIM-Bestimmungen für Bahnsport sowie mit den besonderen Bestimmungen, welche die FIM erlassen kann, übereinstimmt, gibt es keine Einschränkungen hinsichtlich der Marke, der Konstruktion oder des Typs des verwendeten Motorrades.

01.84.01 Klassen

Die Motorräder müssen mit einem 4-Takt Motor mit 1 Zylinder und mit einem Hubraum von 100 ccm bis zu 125 ccm ausgestattet sein (mit einem Maximallimit von 129 ccm, um Reparaturen zu ermöglichen).

01.84.01.1
Mindestgewicht: 60 kg.

01.84.02 Kraftstoff, Öl und Kühlmittel

Alle Motorräder müssen mit reinem Methanol oder unverbleitem Kraftstoff mit einem maximalen Bleigehalt von 0,005 g/l und mit maximal 90 Oktan betrieben werden (siehe auch Art. 01.63 für vollständige Spezifikation).
Die Verwendung von Produkten zur Erhöhung der Oktanzahl ist verboten.
Wassergekühlte Motoren müssen einen geschlossenen Kühlkreislauf haben. Kühlmittel darf im Rahmen mitgeführt werden.
Aus Umweltschutzgründen muss durch den Fahrer/das Team/den Mechaniker zu jeder Zeit während einer Veranstaltung, wenn im Boxenbereich gearbeitet wird, eine Auffangwanne unter das Motorrad gestellt werden, um Altöl und Kühlmittel usw. aufzufangen.

01.84.03 Spezifikationen der Motorräder

01.84.03.1 Motor
Ein defektes oder beschädigtes Teil darf nur durch ein Original-Ersatzteil ausgetauscht werden, wie es durch den Handelsweg des betreffenden Herstellers erhältlich ist und verkauft wird.

01.84.03.2 Vergaserinstrumente
Maximaler Durchmesser: 29 mm. Die Messung erfolgt auf der Motorseite ab Kante Schieberventil/ Drosselklappe.
Kraftstoff-Einspritzsysteme sind verboten.

01.84.03.3 Auspuffrohr, Schalldämpfer
Das Auspuffrohr und der Schalldämpfer müssen ordnungsgemäß angebracht und an mindestens 3 unterschiedlichen Stellen am Motorrad befestigt werden.
Maximaler Geräuschpegel: 98 dB(A) bei 8000 1/min.

01.84.04 Rahmen

01.84.04.1 Spezifikationen
Bei der Konstruktion des Rahmens ist die Verwendung von Titan und Verbundmaterialien strikt verboten.
Der Rahmen muss mit einer vorderen und einer hinteren Federung versehen sein.
Es dürfen speziell anfertigte Speedway- und Grasbahn-Rahmen verwendet werden (Grasbahn-Rahmen haben eine hintere Federung).

01.84.04.2 Bremsen
Bremsen sind verboten.

01.84.05 Räder, Felgen, Reifen

Vorne: mindestens 1“ mehr als die Größe des montierten Hinterrads.
Hinten: mindestens 17“ – höchstens 22“
Maximale Reifenbreite des Hinterrades: 100 mm.
Es dürfen ausschließlich Reifen verwendet werden, die dem Profil für Bahnsport entsprechen (universelles Typenmuster für Trial / Bahnprofil).

01.84.06 Lenker

Lenkerbreite: mindestens 650 mm, höchstens 850 mm.

01.84.07 Fußrasten

Siehe Art. 01.39.

01.85 TECHNISCHE SPEZIFIKATIONEN FÜR FLATTRACK-MOTORRÄDER

- Im DMSB-Bereich gilt der Anhang 2 / Flat Track vorrangig! -

85.01 Allgemeines

Das Konzept der Technischen Bestimmungen für Flattrack-Motorräder gründet sich auf die Technischen Spezifikationen für Motocross-/Enduro-/Supermoto-Motorräder. Die Verwendung von Titan ist mit Ausnahme des Rahmens, des Schwingarms und der Radspindeln nicht verboten.
Für all diese Klassen finden die Technischen Bestimmungen für Bahnsport mit den folgenden Ergänzungen Anwendung:

85.02 Hubraum

Die folgenden Motorkapazitäten sind für Flattrack-Veranstaltungen der FIM zulässig:
2-Takt: über 250ccm bis zu 500ccm, Einzylinder-Motoren
4-Takt: über 250ccm bis zu 450ccm, Einzylinder-Motoren

85.03 Spezifikationen

Vorbehaltlich der Beachtung der in diesem Reglement vorgeschriebenen Bestimmungen sind Anpassungen, Änderungen am Rahmen und am Design des Motorrades erlaubt.

85.04 Federgabel

Die Standrohre der Federgabel dürfen nicht um mehr als 5 cm über die oberen dreifachen Schellen hinausragen.

85.05 Bremsen

Vorderbremsen sind ausschließlich für TT-Veranstaltung zulässig.
In allen anderen Flattrack-Klassen bei Wettbewerben sind Vorderbremsen verboten und alle mit der Vorderbremse zusammenhängenden Teile müssen entfernt werden.
Das Hinterrad muss ein wirksames Bremssystem haben.

85.06 Räder und Reifen

Die Dimensionen für Vorder- und Hinterräder sind wie folgt: mindestens 16“, maximal 19“.
Das ursprüngliche (gegossene) Reifenprofilmuster darf nicht nachgeschnitten oder verändert werden.
Vorgabe für die Profiltiefe: mindestens 2 mm, maximal 8 mm.

MX-, Trial-, Enduro- und/oder Bahnsport-Reifen sind nicht zulässig.

85.07 Startnummern sowie Brust- und Rückennummern (Bibs)

Startnummern sind wie folgt vorgeschrieben:
Ein vorderes, im oberen Bereich der Frontgabel angebrachtes Startnummernschild und eine Rückennummer am Fahrer,
Jeweils ein Startnummernschild auf jeder Seite des Motorrades hinter dem Fahrer,
Größe der Startnummernschilder: 25cm x 30cm (Höhe x Länge),
Farben: schwarze Ziffern auf gelbem Hintergrund,
Die Ziffern müssen mindestens die Abmessungen 20xm x 12cm mit einer Strichstärke vom mindestens 30mm aufweisen.

85.08 Kraftstoff

Alle Motorräder müssen mit unverbleitem Kraftstoff betankt werden; die Verwendung von Methanol oder anderen Zusatzstoffen ist strikt verboten.

85.09 Öl und Kühlmittel

Öl: Siehe Art. 63.02
Kühlmittel: Zusätzlich zu Schmieröl ist das einzig erlaubte flüssige Kühlmittel für den Motor Wasser oder mit Äthanol vermischtes Wasser.

85.10 Vergasersysteme

Jegliche Kraftstoffeinspritz- oder vergasersysteme sind erlaubt.
Die ECU kann modifiziert oder ersetzt werden durch ein Aftermarket-Modell, jedoch nur zum Zwecke der Änderung des Kraftstoff-Mapping und der Zündungseinstellung. Kabelbäume, Zündkerzen, Zündkabel und Zündkerzenabdeckungen dürfen ersetzt werden.

85.11 Fußrasten

Die Fußrasten müssen den nachfolgenden Bestimmungen entsprechen:
a) Sie müssen an dem ursprünglichen Befestigungspunkt am Rahmen wie vom Hersteller geliefert befestigt sein.
b) Sie dürfen nicht tiefer liegen als der Rahmen oder das niedrigste Teil des Motors.
c) Fußrasten des Typs ‚Speedway' oder ‚Langbahn' sind nicht erlaubt.

85.12 Motorsteuerung und Gasschieber

Nur der Zündunterbrecher darf auf der linken Seite des Lenkers (Standardposition) montiert werden. Der Zündunterbrecher muss mit dem Zündungssystem verbunden sein und den Motor sofort stoppen. Alle anderen Motor Management Schalter und elektrischen Anschlüsse müssen während des Wettbewerbs abgedeckt oder geschlossen sein.

86.13 Geräuschpegel und Auspuffrohr(e)

Der Geräuschpegel eines jeden Motorrades muss mit den gültigen FIM-Bestimmungen für Bahnsport-Motorräder übereinstimmen: höchstens 115 dB(A) (gemessen durch die 2 Meter Max-Methode).

85.14 Mindesthöhe

In vollständig aufrechter Position und ohne Fahrer darf der Abstand zwischen dem niedrigsten Teil des Rahmens (unter Ausschluss des Auspuffrohrs und Schalldämpfers) zum Boden nicht weniger betragen als:

20cm für ‚TT', ‚Kurzbahn' und ‚Half Miles' Rennen,
18cm für ‚Mile' Rennen.

85.15 Getriebe

Das Getriebe selbst muss vollständig in den Motor integriert sein.
Ein separates Getriebe (ähnlich dem, wie es in Langbahn- oder Ice-Racing-Disziplinen verwendet wird) ist nicht zulässig.
Nur Getriebe mit Fuß-Schaltung sind erlaubt. Elektrisch oder elektronisch unterstützte Getriebe oder Gangwechselsysteme sind nicht erlaubt.

85.16 Helme

Die Helme müssen den Allgemeinen Technischen Bestimmungen der FIM entsprechen – siehe Allgemeiner Bereich, Art. 01.67.

85.17 Technische Überprüfungen

Vor jedem Training und Rennen werden alle Motorräder überprüft um sicherzustellen, dass sie mit den technischen Bestimmungen übereinstimmen.
Alle für die Veranstaltung genannten Motorräder müssen mit diesen Bestimmungen sowie der Veranstaltungsausschreibung übereinstimmen, egal ob das Motorrad verwendet werden soll oder nicht.
Jeder Fahrer, der mit diesen Bestimmungen nicht übereinstimmt, wird vom Rennen ausgeschlossen und sein Motorrad aus den Boxen entfernt.

Anhang1: Technische Bestimmungen des DMSB für die Jugend-Klassen

Junior A

A.1 Zugelassen sind Serien-Motorräder mit, membran- oder schlitzgesteuerten Einzylinder-Motoren bis maximal 50 ccm und Automatikgetriebe.
A.2 Der Einsatz von Spezial-Bahn-Motorrädern im Sinne der Techn. Bestimmungen der FIM ist verboten.
A.3 Kettengetriebene Motorräder müssen über einen geeigneten Kettenschutz verfügen.
A.4 Es sind nur serienmäßige Vergaser mit einem max. Durchmesser von 19 mm zulässig.
A.5 Es sind nur serienmäßige Auspuffanlagen zulässig, es dürfen keine Eigenbauten verwendet werden.
A.6 Die Flanschanschlüsse und Steckverbindungen der Auspuffanlage müssen gasdicht sein.
A.7 Radgröße: maximal 12“
A.8 Die Motorräder müssen vorne und hinten gefedert sein.
A.9 Es darf ein anderer als der Serien Lenker verwendet werden. Bei Lenkern mit Querstrebe muss ein Lenkerpolster montiert sein.
Eine bewegliche Fußraste auf der rechten Seite ist zuläsig.
A.10 Eine auf das Hinterrad wirkende Bremse ist vorgeschrieben. Eine Vorderradbremse ist nicht zulässig.
A.11 Startnummern: Weißer Grund / schwarze Zahlen.
A.12 Ein Zündunterbrecher gem. 01.37.02 ist vorgeschrieben.
A.13 Für Motorräder mit der Modellbezeichnung „YAMAHA PW 50“ gelten abweichend nachfolgende

Bestimmungen:
Das einlassseitige Reduzierstück darf max. 12 mm, der Auspuff- Endrohr- Durchlass darf maximal 13 mm betragen. Die Motorräder dürfen nur auf Speedwaybahnen verwendet werden. Auf eine Hinterradfederung kann verzichtet werden. Die originale Übersetzung im Kardanantrieb darf nicht verändert werden.
Das Hinterrad muss beidseitig vollständig mit einer geschlossenen Scheibe (Plastik oder GFK) abgedeckt sein. Das Ventil darf zugänglich bleiben.

Motor, Auspuff,Vergaser, Übersetzung	
Zylinderkopf:	nicht erlaubt, auch kein Bearbeiten (Serie)
Zylinder:	nicht erlaubt, auch kein Bearbeiten (Serie)
Kolben:	nicht erlaubt, auch kein Bearbeiten Zubehör-Kolben müssen der Serie entsprechen.
Kupplung:	nicht erlaubt (Serie)
Vorgelege:	nicht erlaubt (Serie)
Auspuffanlage:	nicht erlaubt (Serie) keine Zubehör-Auspuffanlagen, auch wenn vom Hersteller angeboten.
Vergaser:	nicht erlaubt, auch kein Bearbeiten (Serie) wie Werkseitig ausgeliefert.
Vergaserbedüsung:	erlaubt
Luftfilter:	nicht erlaubt (Serie)
Membranen:	nicht erlaubt (Serie)
Zündung:	nicht erlaubt (Serie)
Übersetzung:	Das serienmäßige Übersetzungsverhältnis muss eingehalten werden, keine schnellere Übersetzung erlaubt.
Abreißschalter:	Spiralkabel maximal 60 cm Länge
Alles was nicht ausdrücklich erlaubt ist, ist verboten. Eine erlaubte Änderung darf eine verbotene nicht nach sich ziehen.	

Junior B

Im allgemeinen müssen die Motorräder mit den technischen Bestimmungen der FIM Europe / FIM übereinstimmen.

B.1 Zugelassen sind Motorräder mit Luft- und wassergekühlten Einzylinder-Viertaktmotoren über 100 bis max. 129 ccm Vergaser- Durchlass maximal 29 mm. Wenn der Originalvergaser einen größeren Durchlass hat, dann muss zwischen Gasschieber und Motoreinlass ein zylindrisches Reduzierstück fest eingebaut sein, das auf einer Länge von 25 mm einen Durchlass von maximal 29 mm hat.

B.2 Auf Speedway-Bahnen muss ohne Hinterradfederung und ohne Bremse gefahren werden. Auf Langbahnen ist eine Hinterradfederung vorgeschrieben. Es gelten im Grundsatz die Bestimmungen der FIM für Speedway- bzw. Langbahn-Motorräder, wobei jedoch nachstehende abweichende Festlegungen zu beachten sind.

B.3 Schalldämpfer: Freigestellt, jedoch gilt ein max. Geräuschlimit von 98 dB(A) bei 8000 1/min.

B.4 Auspuffrohr: Der äußere und innere Durchmesser des Auspuffrohres muss im Grundsatz über dessen gesamte Länge gleich bleiben. Am Auspuffrohrende kann ein max. 50 mm langer Flansch angesetzt werden um den Schalldämpfer zu befestigen.

B.5 Radgrößen: vorne: min. 1“ mehr als das Hinterrad
hinten: min. 17 “ - max. 22 “
Maximale Reifenbreite 100 mm.
Es dürfen nur Reifen eingesetzt werden, die den Bestimmungen der FIM für Bahnsport- Reifen entsprechen.

B.6 Mindestgewicht: Speedway Motorrad 60 kg - Langbahn Motorrad 60 kg

B.7 Alle 125-ccm-Motoren müssen mit bleifreiem Kraftstoff oder Methanol betrieben werden. Die Kraftstoffbestimmungen der FIM sind zu beachten. Wassergekühlte Motoren müssen über ein geschlossenes Kühlsystem verfügen. Kühlwasser darf im Rahmen transportiert werden.
Die Verwendung von Oktan-Booster ist nicht gestattet.

B.8 Lenkerbreite: mind. 650 mm, max. 850 mm.

B.9 Titan, sowie Verbund-Materialien sind bei der Rahmenkonstruktion komplett verboten.

B.10 Startnummern: Grüner Grund/weiße Zahlen.

B.11 Falls der Abstand zwischen der Reifenoberfläche des Hinterrades und dem hinteren Ende des hinteren Kotflügels größer als 35mm ist, muss ein zusätzlicher Radschutz montiert werden. Der Abstand zwischen dem Rad und dem Radschutz darf nicht größer sein als 35mm (30 mm + 5 mm Toleranz).
Falls ein Anschubbügel verwendet wird, so muss er aus einem Teil gefertigt sein, aus festem Material bestehen, das bei einem Aufprall nicht bricht, und darf nicht höher als 35mm über den hinteren Kotflügel hinausragen.

Junior C

C.1 Es gelten im Grundsatz die Bestimmungen der FIM für Speedway- bzw. Langbahn-Motorräder, wobei jedoch nachstehende, abweichende Festlegungen zu beachten sind:

C.2 Zugelassen sind Motorräder mit max. 250 ccm Hubraum

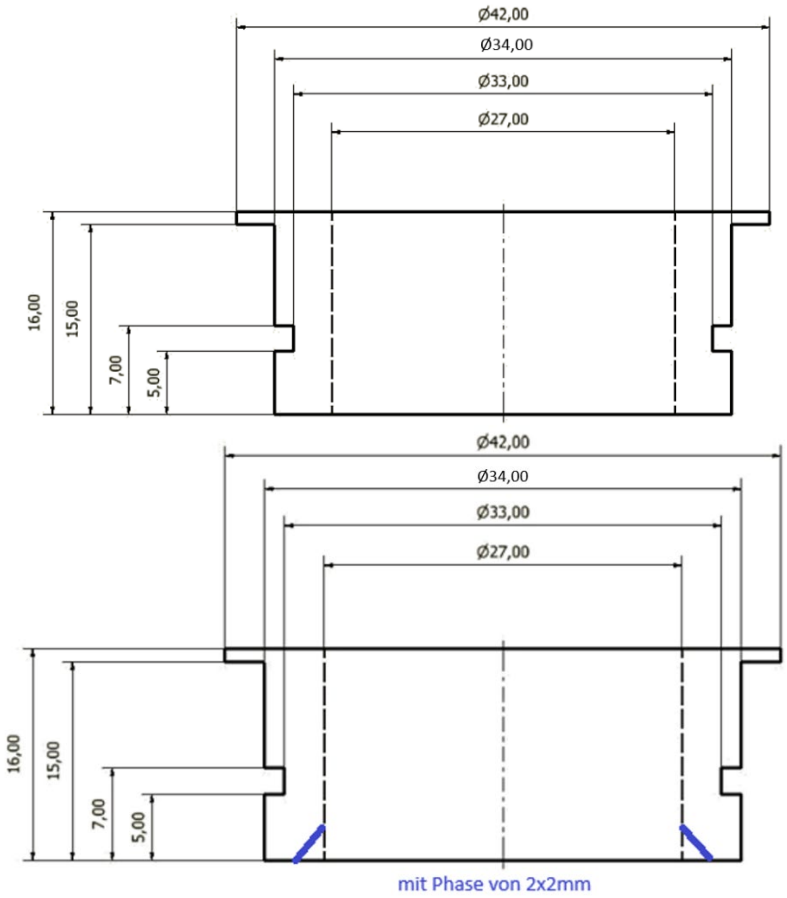
C.3 Startnummern: Blauer Grund/Weiße Zahlen

C.4 Falls der Abstand zwischen der Reifenoberfläche des Hinterrades und dem hinteren Ende des hinteren Kotflügels größer als 35 mm ist, muss ein zusätzlicher Radschutz montiert werden. Der Abstand zwischen dem Rad und dem Radschutz darf nicht größer sein als 35 mm (30 mm + 5 mm Toleranz).
Falls ein Anschubbügel verwendet wird, so muss er aus einem Teil gefertigt sein, aus festem Material bestehen, das bei einem Aufprall nicht bricht, und darf nicht höher als 35mm über den hinteren Kotflügel hinausragen.

Junior D

D.1 Es gelten im Grundsatz die Bestimmungen der FIM für Speedway- bzw. Langbahn-Motorräder, wobei jedoch nachstehende, abweichende Festlegungen zu beachten sind:

D.2 Zugelassen sind Motorräder mit max. 500 ccm Hubraum und Vergaser-Durchlass von maximal 27 mm. Wenn der Originalvergaser einen größeren Durchlass hat, dann muss zwischen Gasschieber und Motoreinlass ein Reduzierstück gemäß einer der nachfolgenden Zeichnungen fest eingebaut sein.


Ø42,00
Ø34,00
Ø33,00
Ø27,00
16,00
15,00
7,00
5,00
Ø42,00
Ø34,00
Ø33,00
Ø27,00
16,00
15,00
7,00
5,00
mit Phase von 2x2mm

Anhang 2: Technische Bestimmungen des DMSB für die Sonderklassen

Allgemein:

Für alle Motorräder dieser Klassen gelten folgende Bestimmungen:

1.1. Evtl. vorhandene Beleuchtungseinrichtungen, Spiegel, Fahrtrichtungsanzeiger sowie Seiten- und/oder Mittelständer müssen demontiert werden. Die Verwendung von Straßenreifen ist verboten. Tiefergelegte Fußrasten müssen beweglich sein.
1.2. Bei wassergekühlten Motoren dürfen nur Kühler aus Metall verwendet werden.
1.3. Die Fußrasten dürfen seitlich maximal 180 mm über den äußersten Rand des Motors hinausragen. Die Abdeckung des vorderen Kettenrades muss mindestens 50 mm nach hinten reichen.
1.4. Alle Motorräder müssen mit einem Zündunterbrecher ausgerüstet sein, der den Primärstromkreis unterbricht und über ein nichtelastisches Verbindungskabel ausgelöst wird, das über das rechte Handgelenk des Fahrers gestreift wird.
1.5. Ein Spiralkabel, das im ausgezogenen Zustand nicht länger als 60 cm ist, darf verwendet werden.
1.6. Unabhängig von der Techn. Abnahme und stichprobenartigen Überprüfungen der Durchlass-Begrenzungen nach den Vorläufen werden nach dem Endlauf mindestens 5 vom Obmann der Techn. Abnahme bestimmte Motorräder einer eingehenden Technischen Überprüfung unterzogen, die in jedem Fall die Kontrolle der Auspuff- und der Vergaserbegrenzung und evtl. des Hubraumes beinhaltet. Über diese Kontrollen ist ein Bericht zu erstellen und den dem DMSB einzureichenden Veranstaltungsunterlagen beizufügen.
1.7. Ein Fahrer kann bei einer Veranstaltung nur max. zwei Motorräder zur Techn. Abnahme vorführen.
1.8. Vorgeschrieben ist unverbleiter Kraftstoff von öffentlichen Tankstellen gemäß DIN/EN 228 ohne jegliche Zusätze, mit Ausnahme handelsüblicher Schmiermittel.
1.9. Für Motorräder mit Viertakt-Motoren ist auch reines Methanol als Kraftstoff erlaubt.Es gelten die Kraftstoffbestimmungen der FIM.

Technische Bestimmungen des DMSB für Shorttrack

2.1 Zusätzliche Technische Bestimmungen für die Klasse 1: Solo

2.1.1
Die Radgröße darf für Vorder- und Hinterrad minimal 16,5 Zoll und maximal 21 Zoll betragen. Reifen müssen im normalen Handel oder Großhandel erhältlich sein, im Warenhandelskatalog des Reifenherstellers bzw. in den Reifenbeschreibungslisten die der Öffentlichkeit zugänglich ist, aufgeführt sein. Die Profiltiefe darf max. 10 mm betragen. Beim Nachschneiden darf das Gewebe nicht beschädigt werden.

2.1.2
Vorderradbremse oder der Bremshebel zur Betätigung der Vorderradbremse muss entfernt werden.

2.1.3
Speichen von Guss- oder Verbundrädern müssen mit festen Scheiben abgedeckt sein.

2.1.4
Es muss ein funktionsfähiger, den Primärstromkreis unterbrechender Zündunterbrecher am Motorrad angebracht sein.

2.1.5
Die werkseitig montierte Fußrastenanlage darf nicht verändert werden. Die zusätzliche Anbringung von Fußrasten ist nicht erlaubt.

2.1.6
Der vordere Kotflügel darf gekürzt werden. Dabei muss das vordere Ende vertikal mindestens bis über die Vorderachse reichen. Die Kotflügelenden müssen abgerundet sein.

2.1.7
Motor- und Getriebeentlüftung sowie Vergaserüberlauf müssen in einen kraftstoffbeständigen, geschlossenen, leicht zugänglichen Sammelbehälter mit einem Volumen von mindestens 250 ccm münden. Das Ende des Entlüftungsschlauches des Sammelbehälters muss mindestens 30 cm über

dem Behälter befestigt sein. Die Entlüftungsleitungen des Kraftstofftanks müssen mit rücklaufsicheren Ventilen versehen sein. Der Sammelbehälter muss vor jedem Training/Rennen entleert werden. Kraftstoff- und Öltankverschlüsse müssen im geschlossenen Zustand auslaufsicher sein. Sie müssen außerdem mit einer Sicherung versehen sein, die ein versehentliches Öffnen jederzeit verhindert. Alle Ölablassschrauben müssen fest angezogen, durchbohrt und mit Draht gesichert sein. Außenliegende Ölfilter sowie Schrauben und Bolzen, die im Bereich des Ölstromes liegen, müssen mit Draht gesichert sein.

3.2 Zusätzliche Bestimmungen für Quads

3.2.1
Der Felgendurchmesser darf maximal 12 Zoll betragen. Auf Speedway-/Sandbahnen dürfen nur Reifen mit Straßenprofil verwendet werden. Auf Grasbahnen ist die Reifenwahl freigestellt.

3.2.2
Es dürfen keine Speichenräder verwendet werden. Im DMSB-Bereich müssen keine Kotflügel / Radabdeckungen vorhanden sein.

3.2.3
Jedes Vorderrad muss über eine eigene Bremse verfügen, die durch einen gemeinsamen Handhebel am Lenker betätigt wird.

3.2.4
Jedes Hinterrad muss über eine eigene Bremse oder über eine an einer Starrachse befestigte Bremse verfügen, die über ein Fußpedal oder einen am Lenker befestigten Handhebel betätigt wird.

3.2.5
Die Gesamtbreite darf maximal 1350 mm betragen.

3.2.6
Hinter dem Sitz muss eine Stoßstange angebracht sein, diese muss in ihrer Länge und Breite über dem hinteren Teil des Kettenrades enden.

3.2.7
Vorne und hinten am Fahrzeug muss ein Stoßbügel (oder -stange) angebracht werden.

3.2.8
Auf jeder Seite des Fahrzeuges muss ein Schutzbügel (oder -stange) mit rundem Profil angebracht sein.

3.2.9
Zum Verschließen der Öffnung zwischen den Rädern und der Schutzvorrichtung müssen gekreuzte Gurte, ein Metallgitter oder ein Geflecht aus Draht bzw. ein starkes Netz angebracht sein, um zu verhindern, dass die Füße des Fahrers durch Zufall den Boden berühren.

3.3.10
Der Zündunterbrecher muss sich so nahe wie möglich an der Lenkermitte befinden und wird über ein nicht elastisches Verbindungskabel von angemessener Länge und Stärke ausgelöst, das über das rechte Handgelenk des Fahrers gestreift wird. Ein Spiralkabel von max. 1 m Länge ist gestattet.

3.3.11
Es müssen vier Startnummernfelder angebracht werden.

3.3.12
Die Startnummern müssen eindeutig lesbar angebracht sein. Reflektierende, spiegelnde sowie schattierte Zahlen sind nicht erlaubt. Das Schriftbild kann frei gewählt werden, es sind matte Farben zu verwenden. Die Startnummer muss für die Zeitnahme sicht- und lesbar sein. Der Fahrer muss bei schlechten Witterungsbedingungen seine Startnummer auf einem Shirt oder einem Bib tragen.

3.3.13
Für Quads muss eine Kettenabdeckung vorhanden sein.

4. Kraftstoff / Schmiermittel / Kühlmittel

Zulässig ist unter Beachtung der Kraftstoffbestimmungen der FIM, Art. 63.01 und 63.03, nur unverbleiter Kraftstoff gemäß DIN/EN 228 ohne jegliche Zusätze, ausgenommen handelsübliche Schmiermittel. Im übrigen gelten die Kraftstoffbestimmungen der FIM. Als Kühlmittel darf ausschließlich Wasser ohne Zusätze verwendet werden.

5. Kennzeichnung der Motorräder

Form, Größe, Anzahl und Anbringung der Startnummernschilder und deren Beschriftung müssen – ausgenommen Farbe der Startnummernschilder der Fahrer mit B-/ V-Lizenz bzw. C -Lizenz – den Techn. Bestimmungen der FIM entsprechen. Für die Startnummernschilder sind matte Farben mit den folgenden RAL-Bezeichnungen zu verwenden:

a) Klasse 1	gelber Grund (wie RAL 1003)	schwarze Ziffern (wie RAL 9005)
b) Klasse 2	gelber Grund (wie RAL 1003)	schwarze Ziffern (wie RAL 9005)
c) Klasse 3	weißer Grund (wie RAL 9010)	schwarze Ziffern (wie RAL 9005)

6. Fahrerausrüstung

Die Benutzung von disziplingerechter Schutzkleidung inkl. Brust-, Rücken-, Ellenbogen- und Knieschutz, ferner Handschuhe, Schutzbrille und kniehoher Stiefel wird dringend empfohlen. Es dürfen nur Schutzhelme benutzt werden, die den DMSB- Schutzhelm- Bestimmungen entsprechen und bei der Techn. Abnahme vorgeführt und markiert worden sind. Die Fahrer sind für das Vorhandensein der Markierung verantwortlich. Das Tragen von Rückennummern ist Pflicht.

7. Geräuschkontrolle

Im Rahmen der Technischen . Abnahme wird jedes Motorrad einer Geräuschkontrolle unterzogen. Der maximal zulässige Geräuschpegel beträgt für alle Klassen 96 dB(A) und 94 dB(A) für 4-Takt-Motoren unter Anwendung der für Motocross gültigen Messmethode mit festen Drehzahlen (s. Techn. Reglement der FIM für Motocross, Art. 79.06 oder Tech. Bestimmungen des DMSB für Supermoto Teil 3 Pkt. 18.2) Nach den Rennen wird eine Toleranz von 2 dB(A) zugestanden. Vor der Techn. Abnahme ihres Motorrades müssen die Fahrer dafür Sorge tragen, dass das Zündkabel zum Anklemmen des für die Geräuschmessung erforderlichen Drehzahlmessers problemlos zugänglich ist, da ansonsten keine Abnahme erfolgt. Motorräder, die das festgelegte Geräuschlimit überschreiten, werden nicht zugelassen. Falsche Angaben werden als Betrugsversuch angesehen und entsprechend geahndet.

Technische Bestimmungen des DMSB für Flattrack

8.1

Erlaubt sind nur 19“ DTR Reifen

8.2

keine Vorderbremse

8.3

Minimale Grösse des Starnummernschilds vorne beträgt 305 x 255mm, Ecken gerundet (R=10-50mm) Es wird flach und parallel zur Gabel montiert. Die Ziffern müssen einfarbig und gut lesbar sein.

8.4

funktionsfähiger Abreissnotschalter

8.5

Fussrasten dürfen nicht tiefer sein als der unterste Teil des Rahmens oder des Motors (ohne Auspuff)

8.6

Wird ein Stahlschuh verwendet, sollte die Fussraste mit Gummi überzogen sein.

8.7

Motorräder mit maximal 2 Zylinder

8.8

Verschalungen oder andere Hilfen, um denn Luftwiderstand zu reduzieren, sind nicht erlaubt.

8.9

Es gelten die Geräuschemissionsfestlegungen des Veranstalters

8.10

Ein wirksamer Kettenschutz muss vorhanden sein

8.11

Die Fahrer tragen ihre Startnummer deutlich lesbar auf dem Rücken.

8.12

Die zulässigen Geräuschemissionen für Flattrack werden je nach Veranstaltung in der Ausschreibung Teil B festgelegt (falls abweichend von Punkt 10).

8.13

Klasseneinteilung
Experten:
Startnummernschilder mit weißer Grund (wie RAL 9010), schwarze Ziffern (wie RAL 9005)

Gentlemen:
abweichend von o. g. Festlegungen: alle Reifen mit max. 6 mm Profiltiefe

Supermoto:
abweichend von o. g. Festlegungen: nur 16“ oder 17“ Regenreifen zugelassen,originale Kennzeichenschilder,

Junioren
Fahrer von 12 bis 16 Jahre, maximal 250 ccm 4-Takt oder 125 ccm 2-Takt Motoren,17“ oder 19“ DTR Reifen

Technische Bestimmungen des DMSB für Speedkarts

9.1 Fahrerausrüstung

Jeder Fahrer muss zweckentsprechende Kleidung tragen. Festes Schuhwerk, geschlossene, den ganzen Körper bedeckende Kleidung, feste Handschuhe und Schutzhelme mit geschlossenen Visier oder Crosshelme mit Brille sind vorgeschrieben. Nackenstützen (Polster zwischen Schultern und Helmunterkante) und Protektorwesten sind ebenfalls vorgeschrieben.

9.2 Rahmen

Der Rahmen muss grundsätzlich von einem anerkannten Chassis-Hersteller gebaut worden sein. Eigenbauten sind nicht zugelassen. Bei Mehrzylindermotoren darf der Rahmen unterhalb des Motors verlängert und verbreitert werden. Es ist aus Gründen der Stabilität darauf zu Achten, das die Verlängerung aus Vollmaterial oder dickwandigen Rohr besteht. Auch muss die Verlängerung einige Zentimeter in das Rahmenrohr eingesteckt werden. Die Ausführung der Verlängerung muss an Stabilität der Motorleistung angepasst sein. An dem Rahmen müssen ein Frontspoiler, ein rechtes und ein linkes Seitenteil aus Kunststoff fest montiert sein. Hinten muss der Rahmen mit einer Stoßstange oder einem Unterfahrschutz aus Metall versehen sein.

9.3 Bremsen

Mechanisches oder hydraulisches Funktionsprinzip, wobei mindestens eine funktionsfähige Bremse auf der Hinterachse wirken muss. Zusätzlich sollte die Bremse durch ein Stahlseil gesichert sein. Darüber hinaus ist die Art der Bremse freigestellt.

9.4 Auffahrschutz

In allen Klassen ist ein Auffahrschutz hinten vorgeschrieben. Die max. Breite des Schutzes darf die Breite des Karts an der Hinterachse nicht überschreiten. Der Auffahrschutz kann aus Metallrohr oder aus einem, im Kartsport üblichen, hinteren Kunststoff-Auffahrschutz bestehen. Der Auffahrschutz muss mind. 12 cm hoch sein. Bei Metallrohr dürfen keine offenen Rohrenden oder scharfe Kanten vorhanden sein. Der Auffahrschutz muss eine sichere Befestigung an der Rechten und linken Seite am Rahmen aufweisen. Ziel des hinteren Auffahrschutzes ist es, bei Auffahrunfällen ein über einander fahren der Räder zu vermeiden. Die Stabilität des Auffahrschutzes muss dementsprechend ausgelegt sein.

9.5 Kettenschutz

In allen Klassen ist ein Kettenschutz vorgeschrieben.

9.6 Abmessungen

Folgende Gesamtbreiten dürfen nicht überschritten werden:
Hinterachse 140 cm / Vorderachse 127 cm

9.7 Reifen

In den Klassen V1 bis V3 ist die Wahl der Reifen freigestellt. In den übrigen Klassen sind ausschließlich Regenreifen oder geeignete Profilreifen zugelassen. Der Reifendurchmesser und die Reifenbreite sind freigestellt.

9.7.1
Es sind auf Speedway- und Sandbahnen 5 Zoll- und 6 Zoll-Kartregenreifen zu verwenden.
Es dürfen auf der Vorderachse auch 5 Zoll Eisrace verwendet werden. Auf Grasbahn dürfen auf der Hinterachse 5 Zoll Eisrace-Zwillinge verwendet werden. Es sind keine im Durchmesser größeren Reifen als der 5 Zoll Eisrace zugelassen. Außerdem sind Ballonreifen nicht zulässig.

9.8 Schmutzfänger

Bei allen Karts mit einer Motorleistung über 10 PS müssen hinter den Hinterrädern Schmutzfänger montiert sein, die den von den Hinterrädern hochgewirbelten Bahnbelag auffangen bzw. den entsprechenden Belagstrahl möglichst niedrig halten. Das Funktionsprinzip ist das der Dirt- Deflektoren im Bahnsport.

9.9 Startnummer und Startnummerntafel

Es müssen auf dem Frontschild und auf dem rechten Seitenkasten Startnummern angebracht werden.

9.10 Notausschalter

In allen Klassen ist ein sog. Notausschalter für den Motor mit Abreißleine am Handgelenk vorgeschrieben. Dieser Notausschalter kann als alleiniger Motorausschalter oder in Verbindung mit anderen Motorausschaltern wirken. Das Abreisband muss am Handgelenk des Fahrers befestigt sein.

9.11

Die gemessene Lautstärke am Auspuff darf nicht mehr als 112 dB (A) betragen.

9.12

Ein Speedkart darf das Mindestgewicht von 170 kg nicht unterschreiten.

Technische Bestimmungen für Motoball 2026

Stand*:* 12.11.2025 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

INHALT

01.01 EINFÜHRUNG
01.03 KONSTRUKTIONSFREIHEIT
01.11 MESSEN DES HUBRAUMES
01.21 MARKENBEZEICHNUNG
01.25 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN
01.27 STARTVORRICHTUNGEN
01.29 SCHUTZVORRICHTUNGEN FÜR OFFENLIEGENDE ANTRIEBSTEILE
01.31 AUSPUFFROHRE / SCHALLDÄMPFER
01.33 LENKER
01.35 BEDIENUNGSHEBEL
01.37 GASSCHIEBER – ZÜNDUNTERBRECHER
01.41 BREMSEN
01.43 KOTFLÜGEL UND RADABDECKUNGEN
01.47 RÄDER, FELGEN, REIFEN
01.63 KRAFTSTOFF, KRAFTSTOFF-ÖL-GEMISCH
01.65 AUSRÜSTUNG UND SCHUTZKLEIDUNG
01.67 TRAGEN VON SCHUTZHELMEN
01.69 HINWEISE FÜR DIE ABNAHME VON SCHUTZHELMEN
01.70 ANERKANNTE INTERNATIONALE PRÜFNORMEN FÜR SCHUTZHELME
01.71 AUGENSCHUTZ
01.77 KONTROLLE
01.79 GERÄUSCHKONTROLLE
01.80 RICHTLINIEN FÜR DIE BENUTZUNG VON GERÄUSCHMESSGERÄTEN

ANHANG FÜR JUGEND-MOTOBALL-MOTORRÄDER

01.01 EINFÜHRUNG

Unter dem Begriff „Motorrad“ versteht man alle Fahrzeuge, die im Prinzip weniger als vier Räder haben, von einem Motor angetrieben werden und eine oder mehrere Personen, von denen eine das Fahrzeug führt, befördern.
Die Räder müssen normalerweise den Boden berühren, ausgenommen kurzzeitig oder in bestimmten außergewöhnlichen Situationen.

01.03 KONSTRUKTIONSFREIHEIT

Ein Motorrad muss den FIM-Bestimmungen, der Ausschreibung wie auch den jeweiligen besonderen Bestimmungen, die die FIM für bestimmte Wettbewerbe erlassen kann, entsprechen. Es werden keinerlei Beschränkungen im Hinblick auf Marke, Konstruktion oder Typ des Motorrades auferlegt.
Alle Solomotorräder (Gruppe A) müssen so konstruiert sein, dass sie von einem Fahrer vollständig kontrolliert werden können.
Motoballmotorräder
Die Motorräder im Seniorenbereich dürfen einen Hubraum von max. 250 cm³ (2- oder 4-Takt) nicht überschreiten.
Die Motoren der Jugendmannschaften dürfen den in den dmsj-Wettbewerbsbestimmungen festgelegte Leistung/Hubraum nicht überschreiten und müssen homologiert sein. (siehe auch Anhang zu diesen Technischen Bestimmungen). Zurzeit gelten 85ccm, sowie 100ccm des Herstellers Mallon. Die Leistungshöchstgrenze ist auf 11kw (gerundet 15 PS) beschränkt.)

01.11 MESSEN DES HUBRAUMES

11.11 Hubkolben-Motor – „Otto“-Motor

Der Hubraum jedes Zylinders wird nach der geometrischen Formel berechnet, die das Volumen eines Zylinders angibt. Der Durchmesser ist gegeben durch die Bohrung und die Höhe durch die Strecke, die der Kolben von seinem höchsten zu seinem tiefsten Punkt zurücklegt:

$$\text{Hubraum} = \frac{D \times D \times 3{,}1416 \times C}{4}$$

D = Bohrung in cm
C = Hub in cm

Ist eine Zylinderbohrung nicht kreisförmig, so muss die Fläche des Querschnitts mit einer geeigneten geometrischen Formel berechnet und dann, zur Bestimmung des Hubraums, mit dem Kolbenhub multipliziert werden.
Die Bohrung wird mit einer Toleranz von 1/10 mm gemessen. Wenn mit dieser Toleranz die Hubraumgrenze der Klasse überschritten wird, ist ein zweiter Messvorgang bei kaltem Motor und mit einer Toleranz von 1/100 mm erforderlich (Anm.: Toleranz = Messgenauigkeit).

01.21 MARKENBEZEICHNUNG

Wenn zwei Konstrukteure am Bau eines Motorrades beteiligt sind, müssen deren Namen auf dem Motorrad in folgender Reihenfolge erscheinen:
1. Name des Fahrgestell-Konstrukteurs.
2. Name des Motor-Konstrukteurs.
Dies gilt dann, wenn keine kommerziellen Interessen berührt werden.

01.25 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Die nachstehenden Bestimmungen gelten für alle bei einer Motoballveranstaltung eingesetzten Motorräder, sofern in dem entsprechenden Anhang des FIM-Sportgesetzes nichts anderes festgelegt ist.
Sie sollten ebenfalls für alle nationalen Wettbewerbe Anwendung finden, sofern die FMN (veranstaltende Nationale Föderation) nicht anders entschieden hat.
Für einzelne Wettbewerbe können weitergehende Festlegungen notwendig sein; diese werden im Einzelnen entweder in dem jeweiligen Anhang des FIM-Sportgesetzes oder im Wettbewerbsreglement für Motoball aufgeführt.

01.27 STARTVORRICHTUNGEN

Ein Anlass-System ist vorgeschrieben.

01.29 SCHUTZVORRICHTUNGEN FÜR OFFENLIEGENDE ANTRIEBSTEILE

29.02

Das Getriebeabtriebsritzel muss mit einem Schutz versehen sein.

29.03

Ein Schutz muss auch dort angebracht sein, wo die Kette auf das hintere Kettenrad aufläuft. Dieser muss so angebracht sein, dass Körperteile nicht zwischen unterem Kettenlauf und hinterem Kettenrad eingeklemmt werden können.

01.31 AUSPUFFROHRE / SCHALLDÄMPFER

31.01

Auspuffrohre und Schalldämpfer müssen den im Hinblick auf die Geräuschkontrolle erlassenen Vorschriften entsprechen. Das Ende des Auspuffrohres muss über eine Mindestlänge von 30 mm horizontal und parallel zur Mittellängsachse des Solomotorrades (mit einer Toleranz von ± 10°) verlaufen.

31.02

Auspuffgase müssen nach hinten abgeleitet werden, jedoch so, dass sie keinen Staub aufwirbeln, Reifen und Bremsen nicht verschmutzen und andere Fahrer nicht stören oder belästigen.

01.33 LENKER

Lenker aus Carbon, Kevlar oder anderen Kompositstoffen sind verboten.
Die Breite der Lenker darf max. 720 mm (incl. Handschutz) betragen. An den Gabelholmen angeklemmte Lenker sind verboten. Die Enden der Brems- und Kupplungshebel müssen 20 mm von den Lenkerenden entfernt sein und in einer Kugel enden, die auch abgeflacht sein kann; jedoch müssen die Ränder in jedem Fall abgerundet sein.

33.02

Bei Lenkern mit Querverbindung muss diese mit einem Schutzpolster versehen sein. Lenker ohne Querverbindung müssen in der Mitte ebenfalls ein Schutzpolster aufweisen, das die Lenkerschellen weiträumig abdeckt.

33.03

Ungeschützte Enden des Lenkers müssen mit einem festen Material verstopft oder mit Gummi überzogen sein.

33.04

Lenkerschellen müssen sehr sorgfältig abgerundet und so beschaffen sein, dass Bruchstellen am Lenker nicht auftreten können.

33.06

Wird ein Handschutz benutzt, so muss dieser aus bruchfestem (nichtsplitterndem) Material sein.

33.11

Reparaturschweißungen an Lenkern sind verboten.

01.35 BEDIENUNGSHEBEL

35.01

Die Enden der Brems- und Kupplungshebel dürfen nicht über die Lenkerenden hinausragen, sie müssen abgeflacht sein (Gummischutz) Bei montiertem Handschutz sind die Hebelenden freigestellt, sofern diese vollständig durch den Handschutz abgedeckt sind.

35.03

Jeder Bedienungshebel (Hand- und Fußhebel) muss auf einem eigenen Zapfen montiert sein.

01.37 GASSCHIEBER – ZÜNDUNTERBRECHER

37.01

Gasschieber müssen automatisch schließen, wenn der Fahrer den Griff loslässt.

01.41 BREMSEN

Die Motorräder müssen mit einem am Lenker angebrachten Handhebel zum betätigenden Vorderradbremse ausgerüstet sein.
Die Hinterradbremse muss über 2 Pedale (je eines rechts und links) zu betätigen sein.

01.43 KOTFLÜGEL UND RADABDECKUNGEN

43.01

Das Vorderrad muss mit einem Schutzblech versehen sein. Der Abstand zwischen Kotflügel und Reifen darf nicht mehr als 100 mm betragen.

43.04

Es sind nur Speichenräder zulässig.

43.05

Die Kotflügel dürfen nur aus Kunststoff (Plastik) bestehen und dürfen keine scharfen Kanten aufweisen.

01.47 RÄDER, FELGEN, REIFEN

Der Felgendurchmesser des Vorder- und des Hinterrades muss zwischen 16” und 19” betragen.
Die Vorderradreifen sind freigestellt.
Die Hinterradreifen dürfen eine Stollenhöhe von 13 mm nicht überschreiten (alle Maße bei Neureifen, im Zweifel Hersteller Datenblatt beachten).

47.01

Alle Reifen werden auf der Felge montiert und bei einem Druck von 1 kg/cm² (1 bar) gemessen. Die Messung erfolgt an einem Reifenausschnitt, der 90° vom Boden entfernt ist.

47.03

Reifen dürfen nur mit Luft gefüllt werden.

54.10 Rahmen/Ballführung

Der Einsatz von Titan oder Verbundwerkstoffen ist bei der Rahmenkonstruktion verboten.
Die Motorräder müssen mit einer Ballführung ausgerüstet sein, um zu verhindern, dass der Ball zwischen Vorderrad und Motorblock eingeklemmt wird.

Fußrasten müssen abklappbar sein. Die Fußrasten Enden müssen mit einem Radius von mindestens 8 mm abgerundet sein. Der Motorradrahmen inkl. montierter ausgeklappter Fußrasten darf die max. Breite von 500 mm nicht überschreiten.
Bei montierten Ballführungssystemen beträgt die maximale Breite der Systeme 440 mm.

01.63 KRAFTSTOFF, KRAFTSTOFF-ÖL-GEMISCH

Siehe Kraftstoffbestimmungen im blauen Teil dieses Handbuches.

01.65 AUSRÜSTUNG UND SCHUTZKLEIDUNG

Kleidung und Schuhe
Die Feldspieler einer Mannschaft müssen mindestens knöchelhohe, stabile Schuhe, festen Schienbeinschutz und Handschuhe aus schwer entflammbarem Material tragen. Schuhe und Schienbeinschutz dürfen keine Teile aufweisen, die eine Gefahr für Mit- oder Gegenspieler darstellen. Zusätzliche Metallteile jeglicher Art, außen am Schuh, sind verboten. Torhütern haben Schienbeinschoner zu tragen. Handelsüblichen Turn- und Fußballschuhen sind gestattet.
Die Spieler müssen eine zweckmäßige Schutzkleidung tragen, die Schutz gegen Kälte und Verletzungen bietet.

01.67 TRAGEN VON SCHUTZHELMEN

Beim Training, während der Begrüßungs- und Verabschiedungsrunde sowie während des Spiels müssen die Spieler einen Schutzhelm tragen, der gut sitzt, in gutem Zustand ist und dessen Trageeinrichtung korrekt geschlossen ist. Der Schutzhelm muss über ein Kinnriemen- Verschluss-System verfügen.
Schutzhelme, deren Außenschale aus mehr als einem Stück besteht, sind gestattet, sofern sie im Notfall schnell und einfach, d. h. durch Lösen oder Durchtrennen lediglich des Kinnriemens, vom Kopf des Fahrers abgenommen werden können.
Alle Schutzhelme müssen das Prüfzeichen einer der in Art. 01.70 aufgeführten Prüfnormen oder das Genehmigungszeichen der FMN des betreffenden Fahrers tragen.
Die Nichtbeachtung dieser Vorschriften wird mit Ausschluss bestraft.
Schutzhelme, die von den FMNs homologiert werden, müssen einer der in Art. 01.70 aufgeführten Normen entsprechen.

01.69 HINWEISE FÜR DIE ABNAHME VON SCHUTZHELMEN

Anm.: Im DMSB-Bereich gelten die DMSB-Schutzhelm-Bestimmungen (s. brauner Teil dieses Handbuches).

69.01

Die Schiedsrichter / Technischen Kommissare müssen vor dem Training und vor dem Spiel unter Aufsicht des Obmannes der Techn. Abnahme überprüfen, ob alle Schutzhelme den technischen Anforderungen genügen.

69.02

Entspricht ein Schutzhelm diesen Anforderungen nicht und ist schadhaft, muss der Technische Kommissar alle Genehmigungszeichen entfernen und den Helm bis zum Ende der Veranstaltung einbehalten. In diesem Fall muss der betreffende Spieler einen anderen Schutzhelm zur Technischen Abnahme vorführen. Weiterhin werden bei den Helmen die einen Schaden aufweisen, der auf eine Beschädigung der Außenschale hinweist, die auf dem Label angebrachten Genehmigungsnummern mittels Farbstiftes unkenntlich gemacht. Nach einem Aufschlag infolge eines Unfalles muss der Schutzhelm dem Obmann der Technischen Abnahme zur Überprüfung vorgelegt werden (s. auch Art. 77.02.14).

69.03

Alle Schutzhelme müssen intakt sein und dürfen in ihrer Konstruktion nicht modifiziert worden sein. Ein Schutzhelm dient dazu Schutz zu bieten. Ein Schutzhelm ist keine Plattform, um fremde Gegenstände daran zu befestigen. Kameras oder anderes Zubehör sind nicht gestattet und dürfen nicht am Helm des Fahrers angebracht werden.

69.04

Der Obmann der Techn. Abnahme und/oder ein Techn. Kommissar können vor Zulassung eines Spielers zum Training prüfen:

69.04.1
dass der Helm auf dem Kopf des Fahrers einen guten Sitz aufweist;

69.04.2
dass es nicht möglich ist, die Trageeinrichtung in geschlossenem Zustand über das Kinn des Fahrers zu streifen;

69.04.3
dass es nicht möglich ist, den Schutzhelm über den Hinterkopf des Fahrers zu ziehen (s. Abb. U).

01.70 ANERKANNTE INTERNATIONALE PRÜFNORMEN FÜR SCHUTZHELME

Europa: ECE 22-05 Ausführung „P“, „NP“, „J“ oder ECE 22-06 “P”, “NP”, “J”
Japan: JIS T 8133:2015
USA: SNELL M2015 oder SNELL M2020R oder SNELL M2020D oder SNELL M2025R oder SNELL M2025D
FIM: FRHPhe-02

Helme gemäß Prüfnorm ECE 22-05 sind ab dem 01.01.2027 nicht mehr zulässig. Alle anderen Prüfnormen bleiben weiterhin zulässig.

Siehe auch blauer Teil dieses Handbuchs.

01.71 AUGENSCHUTZ

Das Tragen von Brillen, Schutzbrillen sowie von Visieren aus nichtsplitterndem Material ist zulässig, jedoch dürfen Visiere unter keinen Umständen integraler Bestandteil des Schutzhelmes sein.
Augenschutz, der die Sicht beeinträchtigt (z.B. Kratzer), und Abreiß-Visiere („Tear Offs“) dürfen nicht benutzt werden.

01.77 KONTROLLE

77.01 Abnahme Allgemeines

Der Fahrer ist zu jeder Zeit für sein Motorrad verantwortlich.

77.01.1
Der Obmann der Techn. Abnahme muss eine Stunde vor Beginn der Technischen Abnahme anwesend sein und die Schiedsrichter von seiner Ankunft unterrichten.

77.01.2
Er muss sicherstellen, dass alle für die Veranstaltung nominierten Technischen Kommissare ihre Aufgabe ordnungsgemäß erfüllen.

77.01.3
Der Obmann der Techn. Abnahme teilt die Technischen Kommissare für bestimmte Aufgaben während des Spiels, des Trainings und der Abschlusskontrolle ein.

77.01.4
Die Technische Abnahme erfolgt nur, wenn die Abnahmekarte des Motorrades vom Veranstalter (Dokumentenabnahme) vorgelegt wurde.

77.01.5
Die Fahrer oder ihre Mechaniker müssen mit den Motorrädern innerhalb des in der Ausschreibung festgelegten Zeitraumes zur Technischen Abnahme erscheinen.

77.01.6
Der Obmann der Technischen Abnahme muss den Schiedsrichtern von den Ergebnissen der Technischen Abnahme unterrichten. Anschließend erstellt er eine Liste der akzeptierten Motorräder und legt diese den Schiedsrichtern vor.

77.01.7
Der Obmann der Techn. Abnahme kann zu jeder Zeit jedes Teil des Motorrades überprüfen.

77.02

Ein Fahrer, der nicht, wie unten beschrieben, zur Abnahme erscheint, kann von der Veranstaltung ausgeschlossen werden.
Der Schiedsrichter kann jeder Person, die nicht die Bestimmungen erfüllt, oder jedem Fahrer, der eine Gefahr für andere Teilnehmer oder die Zuschauer darstellt, verbieten am Training oder am Rennen teilzunehmen.

77.02.1
Die Technische Abnahme findet in Übereinstimmung mit den in der Veranstaltungsausschreibung getroffenen Festlegungen und Zeiten statt. Bei technischen Kontrollen dürfen nur der jeweilige Fahrer sowie zwei weitere Personen anwesend sein. Bei Mannschaftswettbewerben ist zusätzlich auch der Team-Manager zugelassen.

77.02.2
Fahrer oder Mechaniker müssen saubere Motorräder vorführen, die diesen Bestimmungen entsprechen, sowie die korrekt ausgefüllte und abgezeichnete Abnahmekarte vorlegen; der Kraftstofftank muss leer sein.

77.02.3
Der Fahrer muss seine Ausrüstung vorführen. Der Schutzhelm muss markiert werden.

77.02.5
Der Schalldämpfer muss mit Farbe markiert werden. Der gemessene Geräuschwert wird in die Abnahmekarte eingetragen.

77.02.6
Die Motorräder werden gewogen, das Gewicht in die Abnahmekarte eingetragen.

77.02.7
Es wird eine Gesamtkontrolle der Motorräder in Übereinstimmung mit diesen Bestimmungen durchgeführt. Die akzeptierten Motorräder werden mit Farbe oder einem Aufkleber markiert.

77.02.8
Der Spieler darf eines der akzeptierten Motorräder nach Wahl wie auch das Motorrad eines anderen Fahrers benutzen.

77.02.11
Im Verlauf der Veranstaltung muss der Technische Kommissar alle Motorräder und die gesamte Ausrüstung überprüfen. Diese Kontrolle muss vor dem Einfahren der Motorräder auf die Bahn erfolgen.

77.02.13
Sofort nach der Technischen Abnahme muss der Obmann dem Schiedsrichter eine Liste der akzeptierten Motorräder übergeben.

77.02.14
Wurde ein Motorrad in einen Unfall verwickelt, muss es vom Technischen Kommissar überprüft werden, um sicherzustellen, dass kein technischer Defekt eingetreten ist. Ist der Schutzhelm eindeutig beschädigt, muss der Obmann der Techn. Abnahme ihn einbehalten. Der Veranstalter muss diesen Schutzhelm, zusammen mit dem Unfallbericht und dem medizinischen Bericht (sowie Fotos und Videoaufnahmen, soweit vorhanden) an die Föderation des Fahrers senden. Sind im medizinischen Bericht Kopfverletzungen aufgeführt, muss der Schutzhelm anschließend zur Überprüfung an ein neutrales Prüfinstitut gesandt werden.

77.05 Gefährliche Motorräder

Wenn ein Technischer Kommissar im Verlauf des Trainings oder des Spiels zu der Überzeugung kommt, dass ein Motorrad defekt ist und dadurch eine Gefahr für andere Fahrer darstellen könnte, muss er sofort den Schiedsrichter unterrichten.
Deren Pflicht ist es, dieses Motorrad von der weiteren Teilnahme am Training oder Spiel auszuschließen.

01.79 GERÄUSCHKONTROLLE

Das Geräuschlimit darf die in Art. 79.11 aufgeführten Werte nicht überschreiten.

79.01

Die Messung erfolgt bei einem Abstand des Mikrophons von 0,5 m vom Auspuffende unter einem Winkel von 45° zur Längsachse des Auspuffendes und in Höhe des Auspuffrohres, mindestens jedoch 20 cm über dem Boden. Ist dies nicht möglich, so kann die Messung auch unter einem Winkel von 45° nach oben durchgeführt werden.

79.02

Für die Geräuschkontrolle müssen Motorräder, die nicht mit einem Leerlaufgetriebe ausgestattet sind, auf einen Ständer gestellt werden.

79.03

Die Schalldämpfer werden bei der Abnahme markiert und dürfen danach nicht mehr ausgewechselt werden. Es ist lediglich erlaubt, einen ebenfalls abgenommenen und markierten Ersatzschalldämpfer zu montieren.

79.04

Der Fahrer lässt den Motor im Leerlauf drehen und beschleunigt ihn, bis die vorgeschriebene Drehzahl (U/min.) erreicht ist. Die Messung muss in diesem Augenblick erfolgen.

79.06 Geräuschkontrolle – Drehzahlen

79.07

Bei Motoren mit mehr als einem Zylinder wird der Geräuschpegel an jedem Auspuffende gemessen.

79.08

Ein Motorrad, das die vorgeschriebenen Geräuschwerte überschreitet, darf mehrmals vorgeführt werden.

79.09

Bei der Vorführung zur Geräuschkontrolle muss die korrekte Hubangabe auf dem Kurbelgehäuse gut lesbar eingeschlagen sein.

79.11 Gültiges Geräuschlimit

Maximal 96 dB(A)
Die Geräuschkontrolle wird bei den nachstehend aufgeführten, festen Drehzahlen vorgenommen:

	bis 85 cm³ / 2-Takt:	8000 U/min
über 85 cm³	bis 125 cm³ / 2-Takt:	7000 U/min
über 125 cm³	bis 250 cm³ / 2-Takt:	5000 U/min

79.12

Während der Kontrolle darf das Umgebungsgeräusch den Wert von 90 dB(A) innerhalb eines Radius von 5 m um die Geräuschquelle nicht übersteigen.

79.13

Die verwendeten Geräuschmessgeräte müssen der Europa-Norm IEC 651 Stufe 1 entsprechen. Im DMSB-Bereich gilt: Die verwendeten Geräuschmessgeräte müssen der Europa-Normen IEC 651; 60551 oder 61672, Stufe 1 oder 2, entsprechen. Das Messgerät muss mit einer Eich-Schallquelle (Kalibrator) für die Kontrolle und Justierung des Gerätes während der Nutzungsdauer ausgerüstet sein.

79.14

Der Schnell-/Langsam-Schalter muss auf der Position „Langsam“ stehen.

79.15

Im Hinblick auf die Tatsache, dass die jeweils herrschende Temperatur das Ergebnis von Geräuschmessungen beeinflusst, sind die Messwerte bei + 20° C als korrekt anzusehen. Bei Temperaturen unter 10° C wird eine Toleranz von + 1 dB(A) und bei Temperaturen unter 0° C eine Toleranz von + 2 dB(A) gewährt.

79.16 Geräuschkontrolle nach einer Veranstaltung

Ist bei einem Wettbewerb eine Technische Schlussabnahme vor der Veröffentlichung der Ergebnisse vorgeschrieben, so muss diese Prüfung eine Geräuschkontrolle zumindest der drei erstplatzierten Motorräder der Endwertung einschließen.
Bei dieser Schlussabnahme wird eine Toleranz von + 1 dB(A) gewährt.

79.17 Geräuschkontrolle während einer Veranstaltung

Bei Wettbewerben, die Geräuschkontrollen während der Veranstaltung vorschreiben, müssen die Motorräder den Geräuschvorschriften ohne Gewährung der in Art. 79.16 aufgeführten Toleranz entsprechen.

01.80 RICHTLINIEN FÜR DIE BENUTZUNG VON GERÄUSCHMESSGERÄTEN

80.01

Der für die Geräuschmessung verantwortliche Technische Kommissar (Obmann der Geräuschmessung) muss rechtzeitig vor Ort sein, um mit dem Schiedsrichter und den anderen Technischen Kommissaren Absprachen im Hinblick auf einen geeigneten Messplatz und das anzuwendende Verfahren treffen zu können.

80.02

Zur Geräuschmessausrüstung muss eine passende Eich-Schallquelle (Kalibrator) gehören, die unmittelbar vor Beginn der Messungen und vor jeder Nachmessung, die eine Bestrafung zur Folge haben könnte, eingesetzt werden muss. Für den Fall, dass Drehzahlmesser, Geräuschmessgerät oder Kalibrator bei der Technischen Abnahme ausfallen, müssen zwei Sets der jeweiligen Ausrüstung bereitstehen.

80.04

Geräuschmessungen sollten nicht durchgeführt werden bei Regen und Feuchtigkeit. Motorräder, die als extrem laut angesehen werden, müssen einzeln überprüft werden, wenn die Umstände es gestatten.

80.05

Bei stärkerem Wind sollten die Motorräder in Windrichtung stehen, so dass die mechanischen Geräusche nach vorne, weg vom Mikrophon, getragen werden.

80.06

Der Schnell-/Langsam-Schalter des Messgerätes muss auf der Position „Langsam“ stehen.

80.07

Bei entsprechend einstellbaren Geräten (Anm.: nicht Rhode & Schwarz) ist der A-Wert für Geräuschanzeige einzustellen.

80.08

Der Messwert ist stets abzurunden, d.h. 98,9 = 98 dB(A).
80.09 Bei Geräuschmessgeräten des Typs 1 wird der abgelesene Wert um 1 dB(A), bei Geräten des Typs 2 um 2 dB(A) reduziert.

80.10 Außentemperatur

Beträgt die Außentemperatur weniger als 10° C, wird von dem abgelesenen Wert 1 dB(A), bei weniger als 0° C werden 2 dB(A) in Abzug gebracht. Die o.g. Toleranzen addieren sich. Die zu ergreifenden Maßnahmen richten sich nach der jeweiligen Disziplin und den während der vorherigen Diskussionen mit dem Rennleiter getroffenen Entscheidungen.

Anhang für Jugend-Motoball-Motorräder:

Die Motoren der Jugend-Motoball-Motorräder müssen vor der Inbetriebnahme von einem unabhängigen Händler oder Prüfinstitut auf ihre Leistung hin überprüft werden.
Ein Start mit nicht homologiertem Motor ist nicht möglich.
Pro Motortyp mit gleicher Konfiguration (identischer Vergaser) ist nur eine Prüfung erforderlich.
Hierzu ist ein Prüflauf auf einem Leistungsprüfstand erforderlich. Das erstellte Leistungsdiagramm wird zusammen mit dem Homologationsblatt (www.dmsb.de) beim DMSB eingereicht, der bei bestandener Prüfung und festgestellter Zulässigkeit, die Homologation für diesen Motor in der vorliegenden Konfiguration auf der DMSB-Webseite veröffentlicht.
Auf dem Homologationsblatt werden Abbildungen des Motors von rechts und links, bei der der Vergaser deutlich erkennbar ist eingefügt.
Bei gedrosselten Motoren ist das Zusatzblatt zur Homologation mit der Beschreibung der Drosselung und Abbildungen evtl. verbauter Teile hinzuzufügen.
Jede Technische Änderung des Motors bzw. seiner Konfiguration (z.B. anderer Vergaser) führt zum Erlöschen der Homologation, der Motor muss neu homologiert werden.
Reine Instandsetzungsarbeiten sowie Revisionen sind keine Änderung in diesem Sinne.

FIM-Bestimmungen für Elektromotorräder

Stand: 13.11.2025 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

INHALT

01 EINLEITUNG
01.01 KONSTRUKTIONSFREIHEIT
01.02 DEFINITION EINES PROTOTYPS
01.03 DEFINITION DES RAHMENS EINES SOLO-MOTORRADS
01.04 ALLGEMEINE FAHRZEUGBESTIMMUNGEN
02 ELEKTRISCHE ANFORDERUNGEN
02.01 ELEKTRISCHE SICHERHEIT
02.02 ELEKTRISCHE BAUTEILE
02.03 MAXIMALE SPANNUNG DES STROMBUSSES
02.04 HOCHSPANNUNGSSYMBOLE (Anwendung der Klasse B)
02.05 ISOLIERUNG (Anwendung der Klasse B)
02.06 STROMANZEIGE(N)
02.07 HAUPTSTROMKREISUNTERBRECHER- "NOTAUS"
02.08 SICHERUNGEN (ÜBERSTROMSCHUTZSCHALTER)
02.09 KONDENSATOREN
02.10 MOTORABSCHALTUNG(EN)
02.11 AKKUMULATOR/RESS
02.12 AUFLADEN DES AKKUMULATORS
02.13 BEFESTIGUNG DES AKKUMULATORS
02.14 UNFALLERKENNUNG
03 AUSRÜSTUNG FÜR DAS PERSONAL BEIM BETRIEB DES ELEKTRISCHEN STROMKREIS DES MOTORRADES
04 TECHNISCHE ÜBERPRÜFUNGEN
04.01 ÜBEREINSTIMMUNG
04.02 ÜBERPRÜFUNGEN

Alle Hinweise auf das männliche Geschlecht in diesem Dokument dienen lediglich der Vereinfachung und beziehen sich auch auf das weibliche Geschlecht, sofern der Zusammenhang es nicht anders vorgibt.

01 EINLEITUNG

Die FIM-Bestimmungen für Elektromotorräder sind für elektrische, polyvalente Geländemotorräder bestimmt (keine elektrisch unterstützte E-Bikes).
Das technische Konzept eines elektrischen polyvalenten Geländemotorrads ist ein Motorrad, das durch einen Elektromotor ohne Pedale angetrieben wird und das für das Fahren auf verschiedenen Oberflächen ausgelegt ist.
Das technische Konzept ist Solo-Motorrädern vorbehalten, die durch einen Elektromotor ohne Pedale und durch die Wirkung eines Rades in Kontakt mit dem Boden angetrieben werden.
Um faire Wettbewerbe zu gewährleisten, können jederzeit Änderungen an diesem technischen Reglement vorgenommen werden.

01.01 KONSTRUKTIONSFREIHEIT

Ein Motorrad muss den Bestimmungen des FIM-Reglements, der Ausschreibung sowie einer Reihe von spezifischen Bedingungen, welche die FIM für bestimmte Wettbewerbe verlangen kann, entsprechen. Es gibt keine Beschränkungen bezüglich der Marke, der Konstruktion oder des Typs des verwendeten Motorrads.

01.02 DEFINITION EINES PROTOTYPS

Ein Motorrad-Prototyp ist ein Fahrzeug, das den Sicherheitsanforderungen des FIM-Sportgesetzes und seiner Anhänge entsprechen muss, wie sie für die Art des Wettbewerbs gelten, in dem es eingesetzt werden soll.

01.03 DEFINITION DES RAHMENS EINES SOLO-MOTORRADS

Die Struktur oder Strukturen, die dazu dient bzw. dienen, einen Lenkmechanismus an der Vorderseite der Maschine mit der Motor-Getriebe-Einheit und mit allen Komponenten der Hinterradaufhängung zu verbinden.

01.04 ALLGEMEINE FAHRZEUGBESTIMMUNGEN

Alle Motorräder müssen in jeder Hinsicht allen Anforderungen für den Rennsport entsprechen, wie sie in den Allgemeinen Technischen Bestimmungen der FIM festgelegt sind, sofern im Folgenden nicht anders angegeben.

Zum Zweck der folgenden technischen Bestimmungen besteht der Stromkreis aus allen Teilen der elektrischen Ausrüstung, die für den Antrieb des Motorrads verwendet werden. Der Bordstromkreis besteht aus allen Teilen der elektrischen Ausrüstung, die für die Signalgebung, Beleuchtung oder Kommunikation verwendet werden. Der Akkumulator ist definiert als jegliches Bordgerät, das zur Speicherung der vom Ladegerät gelieferten elektrischen Energie dient.
Die Rückgewinnung von Energie, die durch die kinetische Energie des Fahrzeugs erzeugt wird, ist zulässig.

Die Verwendung einer externen Energiequelle, in welcher Form auch immer, mit dem Ziel, die Leistung des Fahrzeugs zu verbessern, ist streng verboten.

Die folgenden Bestimmungen beziehen sich auf alle Fahrzeuge, die an den FIM-Wettbewerben für Elektromotorräder teilnehmen.

Sie sollten auch bei allen nationalen Wettbewerben angewendet werden, es sei denn, der FMNR (Nationaler Motorradverband) hat etwas anderes bestimmt.

Für einige Wettbewerbe können weitere Vorgaben vorgeschrieben sein, die entweder im entsprechenden FIM-Anhang oder in der Ausschreibung für den jeweiligen Wettbewerb aufgeführt sind. Was die Materialprüfung betrifft, so muss im Zweifelsfall eine Probe des betreffenden Teils entnommen und in einem Materialprüflabor analysiert werden.

02 ELEKTRISCHE ANFORDERUNGEN

02.01 ELEKTRISCHE SICHERHEIT

Es muss sichergestellt sein, dass die verwendeten Bauteile unter keinen Umständen zu Verletzungen führen können, weder im Normalbetrieb noch in vorhersehbaren Störungsfällen.

Es muss sichergestellt sein, dass die zum Schutz von Personen oder Gegenständen verwendeten Bauteile ihre Funktion über einen angemessenen Zeitraum hinweg zuverlässig erfüllen können.

Es muss sichergestellt sein, dass ein einzelner Fehlerpunkt in der elektrischen Anlage unabhängig von den Bedingungen (Regen usw.) im Normalbetrieb keine lebensgefährlichen elektrischen Schläge verursachen kann.

Es dürfen keine freiliegenden stromführenden Teile in der Spannungsklasse B (>60 V in DC (DC pulsierend) / >30 V rms in AC) vorhanden sein. Die Schutzelemente (Schlitten, Schutzabdeckungen usw.) gegen direktes Berühren dürfen nicht ohne Werkzeug entfernt werden können.

02.02 ELEKTRISCHE BAUTEILE

Alle Teile der elektrischen Ausrüstung müssen mindestens gemäß der Schutzart IP66D geschützt sein (staubdicht, spritzwassergeschützt, kein Eindringen von Gegenständen). Freiliegende Stecker/Drähte müssen im Falle eines Unfalls gegen Abrieb geschützt sein (seitliche Abdeckungen).

02.03 MAXIMALE SPANNUNG DES STROMBUSSES

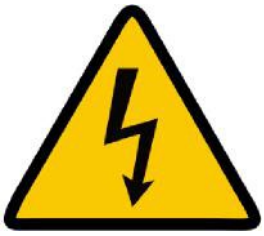
Die maximal zulässige Spannung im Hauptstromkreis beträgt:

KLASSE A	Trial-Motorräder: 60 V DC & 30 V AC (rms) (pulsierend DC < 60V)
KLASSE B	420 V DC und 300 V AC (rms) 800 V DC und 600 V AC (rms) für MotoE 1500 V DC & 1000 V AC (rms) (max. Spannung für Klasse B) für Land-Geschwindigkeit-Weltrekorde

Ein sekundärer Energiebus kann für die Energieversorgung der kritischen Systeme mit einer maximalen Spannung von 60 V DC oder 30 V AC - pulsierend DC <60V verwendet werden.
Die sekundäre Energie darf nicht zum Laden der Hauptbatterie oder zur Mitwirkung an der Traktion verwendet werden.

02.04 HOCHSPANNUNGSSYMBOLE (Anwendung der Klasse B)

Symbole, die vor "HOCHSPANNUNG" warnen, müssen auf oder in der Nähe der Schutzabdeckungen der elektrischen Ausrüstung angebracht werden; alle Symbole müssen aus einem schwarzen Lichtblitz innerhalb eines gelben Dreiecks mit schwarzem Rand bestehen.
Die Seiten des Dreiecks müssen (falls möglich) mindestens 80 mm lang sein, können aus praktischen Gründen aber auch größer sein.



Das Kabel oder die äußere Umhüllung von Stromkreisen der Spannungsklasse B, die sich nicht in Gehäusen oder hinter Absperrungen befinden, müssen orange gekennzeichnet sein.

02.05 ISOLIERUNG (Anwendung der Klasse B)

Jeder Teil der elektrischen Ausrüstung (Klasse B) muss gegenüber allen stromführenden Teilen und der Systemerdung elektrisch isoliert sein.

Die Isolierung der Leitungen kann jederzeit vom Technischen Kommissar überprüft werden. Bei Hochspannungs- oder Hochstromkabeln ist eine doppelte Isolierung erforderlich. Die technischen Datenblätter der verwendeten Kabel sind unter allen Umständen maßgebend.

In der Klasse B muss die Abschirmung des Stromkreises mit der Masse des Fahrzeugs verbunden sein. Das Isolationsüberwachungssystem dient als Instrument zur Feststellung eines Isolationsfehlers.

Das abgeschirmte Kabel wird nur empfohlen, wenn ein direkter Zugang zum Stromkabel (Batterie-Wechselrichter oder Wechselrichter-Motor) besteht oder dieses beschädigt werden könnte.

Bei Klasse B müssen die Plus- und Minusleitungen von der Batterie gegenüber dem Chassis isoliert sein, um mindestens der maximalen Batteriespannung standzuhalten. Die Anforderungen an den Isolationswiderstand von 100 Ohm/V für Gleichstrom bzw. 500 Ohm/V für Wechselstrom erlauben Körperströme von 10 mA bzw. 2 mA.

Bei Klasse B muss ein Isolationsüberwachungssystem eingesetzt werden, um den Zustand der Isolationsbarriere zwischen dem Klasse-B-System und dem Chassis zu überwachen.

Alle elektrisch leitenden, nicht stromführenden Teile müssen mit der Systemerdung verbunden sein.

Für die Klasse B ist es zwingend erforderlich, dass alle wesentliche leitfähigen Teile des Körpers mit dem Motorradchassis und den Kabeln oder leitenden Teilen potentialgleich sind. Der Widerstand zwischen den freiliegenden stromführenden Teilen, die von einer Person gleichzeitig berührt werden können, muss < 0,1 Ohm betragen.

In Fällen, in denen die Spannung des Stromkreises 60 V DC oder 30 V AC (rms) übersteigt, muss der Stromkreis durch einen geeigneten Isolator vom Bordnetz getrennt sein.

Isoliermaterial, das keine ausreichende mechanische Festigkeit aufweist, d. h. Farbanstriche, Emaille, Oxide, Faserbeschichtungen (getränkt oder nicht) oder Isolierbänder, ist nicht zulässig.

Wenn nach den erstmaligen technischen Kontrollen eine Reparatur vorgenommen werden muss (z. B. mit Klebeband), muss der Technische Kommissar die Übereinstimmung der Reparatur erneut überprüfen.

Elektrische Kabel und Ausrüstungen müssen vor jeglichem Risiko einer mechanischen Beschädigung (Steinschlag, mechanisches Versagen, ...) sowie vor jeglichem Risiko eines Brandes oder elektrischen Schlages geschützt werden.

Jeder Teil der elektrischen Ausrüstung, einschließlich der Kabel und Leitungen, muss einen angemessenen Isolationswiderstand zwischen stromführenden Teilen und dem Chassis aufweisen.

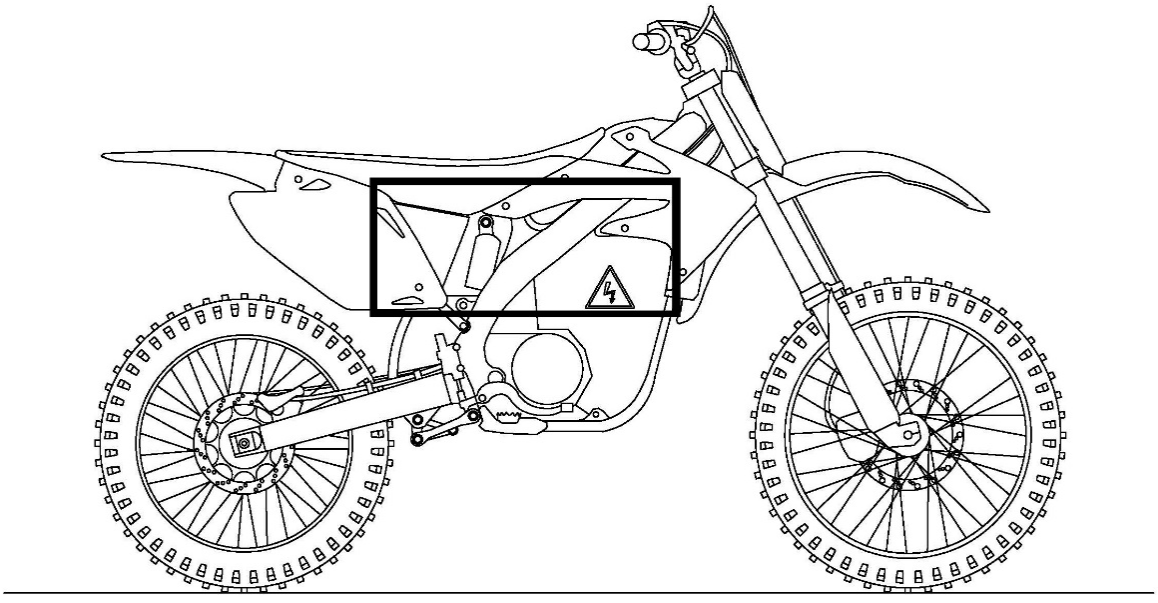
02.06 STROMANZEIGE(N)

Um den Zustand des Motorrades eindeutig zu definieren und zu identifizieren, müssen mindestens drei deutlich sichtbare Anzeigen vorhanden sein:

Vorgeschriebene Anforderungen für die Klassen A und B: EINE Leuchte oder eine Anzeige auf der Instruktionstafel/dem Armaturenbrett (im gekennzeichneten Bereich, siehe nachstehende Abbildung).



Nur für die Klasse B zusätzlich vorgeschriebene Anforderungen: ZWEI Leuchten (z. B. LED-Repeater) müssen aus einer Entfernung von 10 Metern auf beiden Seiten des Motorrads sichtbar sein (in dem gekennzeichneten Bereich, siehe nachstehende Abbildung). Diese beiden Seitenleuchten müssen vor jeglichem Kontakt (Fahrer, Umgebung usw.) geschützt werden.



Zustand des Motorrades: LED-Farbstrategie: Die Anzeigen warnen, wenn sich das Motorrad in folgendem Zustand befindet:

- SICHER: GRÜN BLINKEND (Strom EIN, Spannung > 60V DC und Fahrmodus ist AUS) (Blinkfrequenz: 1Hz).
- SICHER IM FAHRMODUS EIN: PERMANANT GRÜN
  Streng empfohlen: Anzeige auf dem Armaturenbrett: GO (Beispiel nachfolgend)

MotoE™ Motorrad Sicherheitseinrichtungen
Anzeigen des Armaturenbrettes, wenn das Motorrad aktiv* ist



Kontrollleuchte AN zeigt an, dass das Motorrad und der Gasgriff aktiv sind.

rot blinkende Leuchten werden automatisch aktiviert, wenn das Motorrad aktiv ist und die Geschwindigkeit weniger als 3 km/h beträgt

*solange das GO-Symbol grün leuchtet, ist das Motorrad aktiv

- NICHT SICHER: PERMANANT ROT oder KEIN LICHT (in einem gefährlichen Zustand (Isolationsfehler usw.)
  Nur für die Klasse B: Die Anzeigen müssen eine Spannung im Stromkreis von mehr als 60 V Gleichstrom anzeigen - für Fahrbereitschaft oder Interventionen.
- LADEN (nur empfohlen): Farbe frei, aber anders als vorstehende Anzeigen

Die Ausführung der Anzeigen ist frei, muss aber vorher von der CTI-FIM genehmigt werden. Eine Liste der bereits genehmigten Anzeigen kann zur Verfügung gestellt werden.

02.07 HAUPTSTROMKREISUNTERBRECHER- "NOTAUS" (Anwendung für Klasse B, empfohlen für Klasse A)

Der Hauptstromkreisunterbrecher muss sich vom Trennschalter trennen und die Spannung des Hauptbusses unter 60 V ableiten. Dieses System wird als Hauptstromkreisunterbrecher oder "Not-Aus" bezeichnet.

Niederspannungsspeicher, die für Niederspannungsstromkreise vorgesehen sind, z. B. Hilfsstromkreise, müssen nicht durch den Hauptstromkreisunterbrecher (Not-Aus) getrennt werden, sofern sie vollständig von den Hauptstromspeichern getrennt sind.

Der Stromkreisunterbrecher des Fahrers muss für den Fahrer zugänglich sein, wenn er auf dem Motorrad sitzt. Der Stromkreisunterbrecher für den Fahrer muss vom Hauptstromkreisunterbrecher getrennt sein.

Im Falle einer Notabschaltung muss der Hauptstromkreisunterbrecher Plus und Minus der Batterie trennen, nicht das Motordrehmoment, die aktive Entladung ermöglichen und die Hilfsbatterie vom Hilfsstromkreis trennen. Die Abschaltung muss durch einen roten Knopf (kein elektrischer

Leiter/Kunststoff) erfolgen. Dieser muss sich in dem gekennzeichneten Bereich befinden (siehe nachstehende Abbildung).



Die Ausführung dieses roten Knopfes ist frei, muss aber vorher von der CTI-FIM genehmigt werden. Eine Liste der bereits genehmigten Anzeigen kann zur Verfügung gestellt werden.

02.08 SICHERUNGEN (ÜBERSTROMSCHUTZSCHALTER)

Ein Überstromschutzschalter ist ein Gerät, das den elektrischen Strom, in das es installiert ist, automatisch unterbricht, wenn die Stärke dieses Stroms einen bestimmten Grenzwert über eine bestimmte Zeitspanne überschreitet.

Die Sicherungen dürfen auf keinen Fall den Hauptstromkreisunterbrecher (Not-Aus) ersetzen. Die Sicherungen müssen im Inneren des Akkupacks angebracht sein.

Die Sicherungen werden während des Ladevorgangs verwendet.

02.09 KONDENSATOREN

Die Spannung an den zum Stromkreis gehörenden Kondensatoren sollte innerhalb von 5 Sekunden nach dem Öffnen des Hauptstromkreisunterbrechers oder dem Auslösen der Überstromschutzschalters des Akkumulators unter 60 Volt fallen. Es kann eine aktive Entladung verwendet werden.

Aus EMV-Gründen werden kapazitive Kopplungen zwischen dem Klasse-B-Potenzial und dem elektrischen Chassis verwendet. Der Hersteller muss dem Technischen Kommissar die EMV-Eigenzertifizierung (oder die Zertifizierung eines externen Labors) vorlegen.

Die durch die Entladung verursachte Energie für den Gleichstrom muss < 0,2 J sein.

Für Wechselstrom-Körperströme, die durch kapazitive Kopplungen bei Berührung von Wechselstrom-Hochspannung verursacht werden, darf der Wechselstrom 5 mA nicht überschreiten.

02.10

MOTORABSCHALTUNG(EN) (HÄNGT VON DER KATEGORIE AB, INSBESONDERE FÜR DAS SICHERUNGSBAND).

Alle Motorräder müssen über eine funktionsfähige Abschaltstrategie verfügen, die im Falle eines Unfalls ausgelöst wird.. Dieses Abschaltsystem muss den Motor stoppen (Vorschrift: Unterbrechung der Traktion) *und kann entweder:*

Dieser Motor-Ausschalter *kann* mit einem Sicherungsband von ausreichender Länge (max. 1 m) und Stärke betätigt werden. Sobald der Fahrer vom Motorrad absteigt, muss das Sicherungsband vom Trennschalter und vom Motor gelöst werden. Das Sicherungsband muss fest mit dem Trennschalter

verbunden sein, so dass es nicht versehentlich gelöst werden kann, sondern nur, wenn der Fahrer das Motorrad verlässt. Dieser Trennschalter (d. h. das Band) muss vom Motorrad am Handgelenk des Fahrers befestigt werden.
Der Trennschalter darf nicht mit Klebeband, Klebstoff, Kabel oder anderweitig fest montiert werden.

Oder

Diese Motorabschaltstrategie kann automatisch auf der Grundlage des Neigungswinkels des Motorrads erfolgen; in diesem Fall muss die Traktion innerhalb von maximal 3 Sekunden unterbrochen werden, sobald das Motorrad den festgelegten Winkel erreicht hat. Die Strategie und der Schwellenwert müssen vom Hersteller dem FIM-Delegierten mitgeteilt und vor der Verwendung während einer Veranstaltung von der FIM validiert werden.

02.11 AKKUMULATOR/RESS (wiederaufladbares Energiespeichersystem)

Der Typ, die Abmessungen und das Gewicht des/der Akkumulatoren dürfen zwischen dem offiziellen Training und dem Rennen nicht verändert werden.

Alle elektrischen Geräte an Bord des Fahrzeugs müssen von den offiziellen Akkumulatoren des Fahrzeugs mit Energie versorgt werden, es sei denn, es handelt sich um Geräte, die ursprünglich von Trockenbatterien, kleinen Akkumulatoren oder eigenen Solarzellen angetrieben wurden
.
Für den Unterstützungsbetrieb muss die Batterie durch mindestens zwei unabhängige Systeme (Relais, ...) und Trennvorrichtung vom Stromkreis isoliert werden können.

Im Falle eines Relaisausfalls trennt der Elektrotechniker mit entsprechender PSA die Batterie.
Das Batteriesystem muss Überspannung vermeiden.
Ein Falltest ist erforderlich (1 m Höhe, dann Laden/Entladen bei 1 C). Der Hersteller muss den Falltest (mit 6 verschiedenen Aufprallpunkten) durchführen und dem Technischen Kommissar das Formular zur Selbstzertifizierung dieses Tests vorlegen.

Ein Spritzwassertest (oder bei Regen) ist erforderlich, dann ein Entlade-/Ladezyklus.

Das Batteriegehäuse muss verhindern, dass sich im Inneren des Gehäuses eine Konzentration von zündfähigem Gas/Luft, Staub/Luft oder Wasserstoff bildet. Der Wasserstoffausstoß darf nicht übermäßig sein.

Das BMS (Batterie Management System) muss vor Überspannung, Unterspannung, Überstrom, Über- und Untertemperatur schützen und ein thermisches Durchgehen bei Überladung oder Batterieausfall verhindern.

Das BMS ist ein Sicherheitssystem, das interne Fehler erkennt und dann die Leistungsreduzierung (Laden oder Entladen) bis zur Abschaltung auslösen kann.

WICHTIG: Als Bedingung für die Teilnahme muss zusammen mit der Nennung zum Rennen für die Maschine ein Sicherheitsdatenblatt vorgelegt werden, das alle relevanten Details über die Chemie des Akkumulators, die Gefahren für Mensch und Umwelt, die Handhabung und die spezifischen Brandrisiken sowie Vorsichtsmaßnahmen enthält.

02.12 AUFLADEN DES AKKUMULATORS

Die Energieversorgung wird im Fahrerlager zu den Zeiten und an den Orten bereitgestellt, wie vom Veranstalter des Rennens festgelegt.

Das Aufladen erfolgt geschützt vor Sonne und Regen in einem belüfteten Bereich.

Das Aufladen darf nur mit der vom Rennveranstalter zur Verfügung gestellten Energieversorgung erfolgen.

Das Ladesystem muss von der Maschine getrennt sein und allen elektrischen Sicherheitsanforderungen entsprechen, einschließlich thermischer Überlastauslöser, Sicherungen und mit einem Fehlerstromschutzschalter ausgestattet sein.

Der Ladevorgang muss immer unter der Kontrolle des BMS erfolgen.

Das Antriebssystem ist während des Ladevorgangs ausgeschaltet oder das Ladekabel ist ohne Strom angeschlossen. Keine Bewegung des Motorrads während des Ladevorgangs (Fahrmodus AUS).

Keine Tätigkeit während des Ladevorgangs (kein mechanischer oder elektrischer Eingriff).

Das Ladegerät muss über die Erdung des Netzes mit der Masse des Motorrads verbunden sein. Das Antriebssystem des Motorrads muss vor Beginn des Ladevorgangs auf Erdungsfehler überprüft werden.

Das Ladegerät muss über eine Sicherung zum Schutz des Ladekabels verfügen.

02.13 BEFESTIGUNG DES AKKUMULATORS

Der Akkumulator muss sicher im Fahrzeug eingebaut und gegen Kurzschluss und Auslaufen geschützt sein. Der Akkumulator muss mit Metallklammern mit isolierender Beschichtung am Rahmen oder Fahrgestell befestigt werden (nur für Klasse B).

Die Befestigungsart muss so gestaltet sein, dass sich weder der Akkumulator noch die Befestigungsvorrichtung selbst oder ihre Verankerungspunkte - selbst bei einem Aufprall - lösen können. Der Standort des Akkumulators muss durch eine solide Trennwand vom Fahrer getrennt sein.

Jedes Gehäuse des Akkumulators muss über ein eigenes Kühl- und/oder Entlüftungssystem verfügen. Bei modularen Batteriesystemen wird ein Hitzeschild zwischen den Modulen in Form einer adiabatischen Abschirmung oder eines intumeszierenden Materials dringend empfohlen.

Beim Einbau des Akkumulators muss sichergestellt werden, dass im Falle eines Lecks oder einer Explosion einer Akkumulatorzelle der Inhalt vom Fahrer ferngehalten wird und die Sicht des Fahrers oder die sichere Handhabung der Maschine in keiner Weise beeinträchtigt wird.

Die Batterie muss so in das Motorrad eingebaut sein, dass sie sich nicht versehentlich oder unbeabsichtigt lösen kann. Die Batterie darf nicht herausgeschleudert werden, wenn das Motorrad kippt.

02.14 UNFALLERKENNUNG

Sowohl für die Klasse A als auch für die Klasse B wird dringend empfohlen, ein Unfallallerkennungssystem auf der Grundlage eines Neigungswinkelsensors oder einer IMU oder Ähnlichem zu installieren, um die Sicherheit von Fahrern und Streckenposten zu erhöhen.

03

AUSRÜSTUNG FÜR DAS PERSONAL BEIM BETRIEB DES ELEKTRISCHEN STROMKREIS DES MOTORRADES (Anwendung der Klasse B)

Ausrüstung, die in jeder Box verwendet werden muss (und mit der man vertraut sein muss) (vom Team zur Verfügung gestellt, es sei denn, es wurde je nach Meisterschaft/Veranstalter/Promoter anders vereinbart):

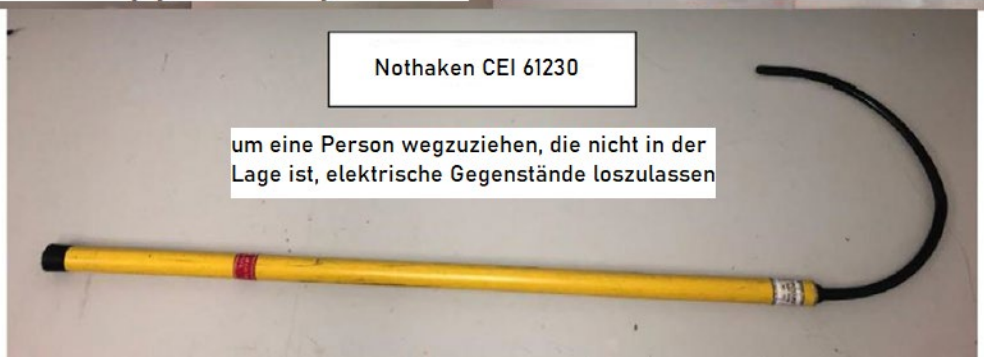
- Handschuhe: Klasse 0 CEI 60903-2002 oder CEI 60903-2003 (bis 1000 V) - Klasse 1 (über 1000 V.)
- Festes Schuhwerk mit isolierten Sohlen
- Schutzbrille (Helm oder Visier)
- CO_2-Feuerlöscher für HV-Systeme (mind. 1 mit gültiger Zertifizierung) - optional
- F500-Feuerlöscher für Lithium-Ionen-Batterien (mindestens 1 mit gültiger Zertifizierung)
- Isoliermatte: CEI 61111 - Klasse 0 um jedes Motorrad herum

- Nothaken: CEI 61235
- Brandschutzdecke für Elektrofahrzeuge (min 3x3 m)

<u>Für die Hauptgarage:</u>

- Automatischer Defibrillator
- Erste-Hilfe-Kasten für Verletzungen







Isoliermatte:
CEI 61111 - Klasse 0



F500-Feuerlöscher für
Lithium-Ionen-Batterien



Schuhe mit isolierten Sohlen



Brandschutzdecke für
Elektrofahrzeuge
(min. 3x3 m)

HINWEIS:
- Die Mannschaft muss ihre eigene PSA (Persönliche Schutzausrüstung) für ihr Personal zur Verfügung stellen (es sei denn, es wurde je nach Meisterschaft/Veranstalter/Promoter anders vereinbart).
- Der nationale Verband muss sicherstellen, dass seine Offiziellen ordnungsgemäß mit der gleichen PSA ausgestattet sind wie oben aufgeführt.

04 TECHNISCHE ÜBERPRÜFUNGEN

Als Bedingung für die Zulassung müssen alle an Bord des Motorrads vorhandenen Sicherheitselemente genau beschrieben und bei den technischen Überprüfungen vorgelegt werden.

Der Technische Kommissar prüft sowohl die Maschine als auch den Fahrer auf Übereinstimmung mit den technischen Vorschriften sowie auf die Verwendung einer ordnungsgemäßen technischen Konstruktionsweise und auf das Vorhandensein einer angemessenen elektrischen Isolierung und eines Wetterschutzes. Das Motorradmodell muss den EMV-Vorschriften ECE-R10 entsprechen (empfohlen).

Beschädigte Maschinen müssen nach dem Rennen oder dem Training zur Überprüfung der Technischen Kontrolle vorgeführt werden. In solchen Fällen ist der Bewerber dafür verantwortlich, dass sowohl seine Maschine als auch seine Kleidung vor der weiteren Teilnahme an der Veranstaltung erneut überprüft und genehmigt werden. Wenn Aufkleber/Markierungen verwendet werden, muss ein neuer Aufkleber/eine neue Markierung angebracht werden.

Es liegt in der Verantwortung des Fahrers, sicherzustellen, dass die im Wettbewerb verwendete Maschine elektrisch, mechanisch und strukturell in einem sicheren Zustand ist.

Der Technische Kommissar kann Zugang zu einigen Daten (Batteriespannung, Batteriestrom usw.) verlangen und diese herunterladen. Bei Bedarf und in Übereinstimmung mit den anderen Beteiligten kann das Motorrad in der Leistung oder in anderen Aspekten begrenzt werden.

Im Falle von Streitigkeiten ist die Entscheidung des Technischen Kommissars endgültig.

04.01 ÜBEREINSTIMMUNG

Jeder Bewerber ist verpflichtet, gegenüber den Technischen Kommissaren der Veranstaltung nachzuweisen, dass sein Fahrzeug jederzeit mit den vorliegenden Bestimmungen und den für die Veranstaltung geltenden Bestimmungen in vollem Umfang übereinstimmt.

04.02 ÜBERPRÜFUNGEN

Die technischen Überprüfungen vor dem offiziellen Training und vor dem Rennen sollten mindestens eine Stunde dauern, nach dem Rennen mindestens 30 Minuten.

Die technischen Überprüfungen müssen in Übereinstimmung mit dem Verfahren und den Zeiten durchgeführt werden, wie in den CEB-Bestimmungen und in der Veranstaltungsausschreibung festgelegt.

Nachfolgend ein Beispiel für die mindestens durchzuführenden Überprüfungen:

URSPRÜNGLICHE TECHNISCHE ÜBERPRÜFUNGEN	CHECK	MARKIERUNG
MOTORRAD		
Marke + Modell	x	
Rahmen	x	x
Trennschalter (Sicherungsband)	x	
Selbstschließender Gasgriff	x	
Bremsen (vorne und hinten)	x	
LED-Farbstrategie je nach Zustand des Motorrads	x	
Kennzeichnung der elektrischen Teile der Klasse B (gelbes Dreieck)	x	
Direkt zugängliche Klasse-B-Leitungen (orangefarben)	x	
Batterie Ausgangsspannung	x	
Gewicht + Ballast	x	
Befestigung der Batterie	x	x
Schutz für das Vorgelegewellen-Ritzel und das hintere Ritzel	x	
Lenkerenden + Schutz + Hebel	x	
ELEKTRISCHE SCHUTZAUSRÜSTUNG DER TEAMMITGLIEDER (Klasse B)		
Elektrische Ausrüstung für eine Person (Akkreditierung)	x	
VAT (Spannungsabfallprüfer)	x	
Notfall-Haken: CEI 61235	x	
Isoliermatten: CEI 61111 - Klasse 0	x	
Schutzbrille (Helm oder Visier)	x	
Handschuhe: Klasse 0 CEI 60903-2002 oder CEI 60903-2003 (bis 1000 V) - Klasse 1 (über 1000 V.)	x	
Robuste Schuhe/Stiefel mit isolierten Sohlen	x	
CO2-Feuerlöscher für HV-Systeme	x	
F500-Feuerlöscher für Lithium-Ionen-Batterien	x	
Brandschutzdecke für Elektrofahrzeuge (min 3x3 m)	x	
Automatischer Defibrillator (für die Hauptgarage)	x	
Erste-Hilfe-Kasten für Verletzungen (für die Hauptgarage)	x	
SCHUTZAUSRÜSTUNG FÜR DEN FAHRER		
Fahrerhelm(e)	x	x
Brust- und/oder Rückenprotektor für den Fahrer	x	x
Schutzkleidung für den Fahrer (Stiefel, Handschuhe, Anzüge)	x	

- Das Motorrad muss einer allgemeinen Überprüfung in Übereinstimmung mit den Vorschriften der FIM unterzogen werden. Auf abgenommenen Motorrädern wird ein Aufkleber oder eine Farbe an der Vorderseite des Hauptrahmens angebracht.
- Die technischen Überprüfungen werden nur durchgeführt, wenn das Formular für die technische Überprüfung des Motorrads vom Fahrer oder seinem Mechaniker vorgelegt wird.
- Für die Technische Überprüfung nach dem Rennen muss sichergestellt werden, dass die während des Rennens eingesetzten und ausgewählten Maschinen direkt in den Parc Fermé gebracht werden.

Handbuch MOTORRADSPORT 2026 – Brauner Teil

DMSB-Technik-Bestimmungen

INHALT

IDM - Internationale Deutsche Motorradmeisterschaft	Brauner Teil Seite 2
DMSB-Langstrecken-Cup	Brauner Teil Seite 3
SuperMoto	Brauner Teil Seite 5
Minimoto	Brauner Teil Seite 14
Historische Renn- und Supersportmotorräder	Brauner Teil Seite 20

Technische Bestimmungen IDM –

Internationale Deutsche Motorradmeisterschaft 2026

Stand: 13.11.2025

Die Technischen Bestimmungen für die Klassen der IDM 2026 werden auf www.dmsb.de veröffentlicht.

Technische Bestimmungen des DMSB für den

DMSB Langstrecken Cup *2026*

Stand: *01.12.2025* – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

1. Kennzeichnung der Motorräder

Alle Startnummern müssen an der Front (1 x mittig oder jeweils 1 x pro Seite) und auf jeder Seite am Motorrad deutlich lesbar angebracht sein. Das Startnummernfeld hat die Maße 230 mm Breite und 190 mm Höhe zu erfüllen.
Ziffernhöhe vorne: 140 mm
Ziffernhöhe hinten/seitlich: 120 mm
Die Beurteilung über Einhaltung und Richtigkeit vorstehender Festlegungen obliegt dem Technischen Kommissar.

2. Techn. Bestimmungen

2.1 Geräuschbestimmungen

Grundsätzlich gültig sind max. 103 dB(A). Ein abweichendes Geräuschlimit kann in der Veranstaltungsausschreibung festgelegt werden. Nach Ende der Veranstaltung sind + 2 dB(A) zulässig. Gemessen wird nach FIM-Messmethode, Technische Bestimmungen für Straßensport, Art. 01.79, orangefarbener Teil im Handbuch.
Auspuffanlagen werden markiert und nur solche sind im Wettbewerb zugelassen. Änderungen können in der Veranstaltungsausschreibung geregelt werden.
Fahrzeuge die schon ab Werk mit einem höheren dB(A) Wert homologiert wurden sind zum Start zugelassen. Hier gilt aber keine weitere Lautstärkentoleranz. Fahrzeuge die den zulässigen Lärmpegel auf der Strecke überschreiten werden umgehend mit der schwarzen Flagge mit Startnummer aus dem laufenden Training oder Rennen geholt. Wiederaufnahme des Trainings oder Rennen für dieses Team nur nach bestandener Geräuschüberprüfung.

2.2 Luftfilter

Alle Motorräder müssen mit einem Luftfiltergehäuse oder einer Airbox ausgerüstet sein. Das geschlossene System für die Triebraumentlüftung muss beibehalten werden. Der Einsatz darf geändert oder entfernt werden.

2.3 Räder, Reifen und Bremsen

Die Radachsen müssen aus Eisenmaterial hergestellt sein. Räder aus Verbundmaterial (z.B. Carbon oder Kohlefaser) sind nicht zulässig, es sei denn diese verfügen über eine FIM-Homologation, Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE), Allgemeine Bauartgenehmigung (ABG) oder Systemgenehmigung nach UN-ECE/EWG.
Bremsscheiben und deren Befestigungen am Rad müssen aus Eisenmaterial sein.
Die Wahl der Reifen, Mischung und Beschaffenheit sind freigestellt.

2.4 Verkleidung

Die Verwendung eines geschlossenen Verkleidungskiels ist empfohlen.

2.5 Modifizierung von Motorradteilen

Grundsätzlich dürfen sämtliche Teile modifiziert oder ausgetauscht werden, müssen allerdings für Jedermann käuflich zu erwerben sein.
Nicht ausgetauscht werden dürfen: Rahmen, Motorgehäuse inkl. Zylinder und Zylinderkopf.

Schrauben und Bolzen an hochbelastbaren Teilen dürfen weder modifiziert noch ausgetauscht werden. In den Klassen Superbike und Supersport muss das serienmäßige Tankvolumen beibehalten werden. In der Klasse Endurance beträgt das max. zulässige Tankvolumen 24 Liter.

2.6 Kühlmittel

Als Motorkühlflüssigkeit muss reines Wasser verwendet werden.

2.7 Sicherheitsrücklicht

Motorräder müssen mit einer funktionsfähigen roten Rückleuchte versehen sein, die über LEDs verfügt. Diese muss an der Fahrzeugverkleidung hinten, mindestens 600 mm über dem Boden und im Bereich zwischen Hinterrad und Höcker angebracht sein. Es muss sichergestellt sein, dass sie nicht von Teilen und/oder dem Fahrer verdeckt wird und mit max. 5° Abweichung zur Fahrzeuglängsachse nach hinten leuchtet. Eine Blendwirkung muss ausgeschlossen sein.

2.8 Kettenschutz

Ein Kettenschutz muss so angebracht sein, dass Körperteile nicht zwischen unterem Kettenlauf und hinterem Kettenrad eingeklemmt werden können.

Technische Bestimmungen des DMSB für SuperMoto 2026

Stand: 27.11.2025 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

INHALTSVERZEICHNIS

01.01 Allgemeine Bestimmungen
01.18 Telemetrie
01.19 Gewicht der Motorräder
01.27 Startvorrichtung
01.29 Schutzvorrichtung für offen liegende Antriebsteile
01.31 Auspuffrohre / Schalldämpfer
01.33 Lenker
01.35 Bedienungshebel/Gasschieber/Zündunterbrecher
01.39 Fußrasten
01.41 Bremsen
01.43 Radabdeckungen
01.47 Räder, Felgen, Reifen
01.53 Zusätzliche technische Bestimmungen
01.55 Startnummern
01.63 Kraftstoff / Kühlmittel
01.65 Ausrüstung, Schutzbekleidung
01.67 Tragen von Schutzhelmen
01.70 Anerkannte internationale Prüfnormen für Schutzhelme
01.79 Technische Abnahme/Geräuschkontrolle/Parc Fermé
01.83 Zusätzliche Technische Bestimmungen für Quads

01.01 Allgemeine Bestimmungen

01.1
Wenn in diesen technischen Bestimmungen des DMSB für SuperMoto Dinge nicht geregelt sind, werden in diesem Fall die betreffenden FIM- Bestimmungen wirksam.

01.2
Was nicht als erlaubt aufgeführt ist, ist verboten.
Eine erlaubte Änderung darf eine verbotene nicht nach sich ziehen.
Bei allen Motorrädern ist die Verwendung von Titan für Rahmenkonstruktion, Vordergabel, Lenker, Schwinge, Schwingen- und Radachsen verboten. Für Radachsen ist die Verwendung von Leichtmetall ebenfalls nicht gestattet. Die Verwendung von Schrauben und Muttern aus Titan ist erlaubt.

01.3
Für einzelne Wettbewerbe können weitergehende Festlegungen notwendig sein; diese werden im Einzelnen entweder im FIM-Sporting-Code oder den Wettbewerbsbestimmungen für den betreffenden Wettbewerb aufgeführt.

01.4
Die Beurteilung über Einhaltung und Richtigkeit nachfolgender Festlegungen obliegt den Technischen Kommissaren.

01.18 Telemetrie (elektronische Datenübertragung)

Von bzw. zu einem sich bewegenden Motorrad / Fahrer dürfen keinerlei Informationen, auf welche Art auch immer, übertragen werden (Ausnahme: Transpondersignale zur Zeit- oder Rundenmessung).

01.19 Gewicht der Motorräder

Das Gewicht der Motorräder wird ohne Kraftstoff gemessen.
Sofern in den Prädikatsbestimmungen nicht anders geregelt, betragen die Mindestgewichte:
Motorräder bis 250 cm³: 98 kg
Motorräder über 250 cm³: 102 kg
Eine Gewichtstoleranz von 1,0 % nach dem Rennen ist gestattet.

01.27 Startvorrichtung

Ein Anlass-System ist vorgeschrieben.

01.29 Schutzvorrichtung für offen liegende Antriebsteile

29.1
Das Getrieberitzel muss mit einem Schutz abgedeckt sein.

29.2
Ein Kettenschutz muss so angebracht sein, dass Körperteile nicht zwischen unterem Kettenlauf und hinterem Kettenrad eingeklemmt werden können.

01.31 Auspuffrohre/Schalldämpfer

31.1
Das Endstück muss über eine Mindestlänge von 30 mm horizontal und parallel zur Mittellängsachse des Solomotorrades (mit einer Toleranz von +/- 10°) verlaufen und darf das Ende des Auspuffs um nicht mehr als 5 mm überragen. Alle scharfen Ecken müssen mit einem Mindestradius von 2 mm abgerundet werden (siehe Abbildung E *der Abbildungen zu den Technischen Bestimmungen)*.

31.2
Auspuffgase müssen nach hinten abgeleitet werden, jedoch so, dass sie keinen Staub aufwirbeln, Reifen und Bremsen nicht verschmutzen sowie auch andere Fahrer in keiner Weise stören oder belästigen. Gegen evtl. Ölverlust müssen Maßnahmen getroffen werden, um nachfolgende Fahrer nicht zu gefährden.

31.3
Das Auspuffende darf bei einem Solomotorrad nicht über die am hinteren Rand des Hinterrades angelegte senkrechte Tangente (Siehe Abb. E *der Abbildungen zu den Technischen Bestimmungen)* hinausragen.

01.33 Lenker

33.1
Die Breite der Lenker beträgt für Solomotorräder mindestens 600 mm und höchstens 850 mm.

33.2
Bei Lenkern mit Querverbindung muss diese mit einem Schutzpolster versehen sein. Bei Lenkern ohne Querstreben müssen die Lenkerschellen mit einem Schutzpolster versehen sein.

33.3
Ungeschützte Enden des Lenkers müssen mit einem festen Material verstopft oder mit geeignetem Material (z. B. Gummi) überzogen sein.

33.4
Lenkerschellen müssen abgerundet und so beschaffen sein, dass Bruchstellen am Lenker nicht auftreten können.

33.5
Wird ein Handschutz benutzt, so muss dieser aus bruchfestem (nicht splitternden) Material bestehen.

33.6
Reparaturschweißungen an Leichtmetall-Lenkern sind verboten.

33.7
Lenker aus Karbon / Kohlefasermaterial sind verboten.

01.35 Bedienungshebel/Gasschieber/Zündunterbrecher

35.1
Alle Handhebel (Kupplung, Bremse etc.) müssen am äußeren Ende in einer Kugel enden, die auch abgeflacht sein kann.

35.2
Ist der Fußbremshebel auf der Achse mit Fußraste gelagert, so muss er im Falle einer etwaigen Deformierung der Fußraste dennoch unter allen Umständen funktionsfähig bleiben.

35.3
Gasschieber müssen sich automatisch schließen, wenn der Fahrer den Griff loslässt.

35.4
Alle Solomotorräder müssen mit einem am Lenker angebrachten, in Reichweite der an den Handgriffen liegenden Hand befindlichen Zündunterbrechungsschalter oder -knopf ausgerüstet sein, dieser muss rot sein.

35.5
Alle sonstigen am Lenker angebrachten Schalter oder Knöpfe dürfen nicht rot sein.

01.39 Fußrasten

39.1
Fußrasten können mit einem Klappmechanismus versehen sein, müssen dann aber über eine Vorrichtung verfügen, die sie automatisch wieder in ihre Normalstellung zurückbringt.

39.2
Die Fußrasten-Enden müssen geschlossen, die Ränder in jedem Fall abgerundet sein.

39.3
Reparaturen an Fußrasten dürfen ausschließlich durch Schweißen erfolgen.

39.4
An den Fußrasten müssen sogenannte Rasten-Schleifer angebracht sein.

01.41 Bremsen

Alle Fahrzeuge müssen mit mindestens zwei wirksamen Bremsen ausgerüstet sein, die unabhängig voneinander betätigt werden und konzentrisch wirken.
Die Schrauben zur Befestigung der Vorderrad-Bremse an der Gabel ~~oder~~ *und* am Adapter müssen gebohrt und mit Draht oder einem anderen geeigneten Mittel gesichert sein.

01.43 Radabdeckungen

Die vordere Radabdeckung darf gekürzt werden. Dabei muss das vordere Ende vertikal mindestens bis über die Vorderachse reichen.

01.47 Räder, Felgen, Reifen

47.1
Jede Änderung an der Felge bzw. den Speichen eines Integralrades (gegossen, geschweißt, genietet), wie es vom Hersteller geliefert wurde, oder an einer zerlegbaren Felge ist verboten.
Es ist im DMSB-Bereich nicht erforderlich, Integralfelgen mit Kunststoffscheiben abzudecken.

47.2
Die Reifenoberfläche kann glatt (d.h. ohne Profilrillen/Slicks) oder profiliert sein. Zusätzliche Profilrillen, Schnitte usw. an den vorderen und hinteren Reifen sind zulässig. Die höchst zulässige Profiltiefe an der Mitte der vorderen und/oder hinteren Reifen beträgt 10 mm. Beim Nachschneiden darf das Gewebe nicht beschädigt werden.

47.3
Sofern in den Prädikatsbestimmungen nicht anders geregelt, darf die Felgen- Mindestgröße von 16‘‘ Zoll nicht unterschritten werden.

01.53 Zusätzliche technische Bestimmungen

53.1
Motor- und Getriebeentlüftung sowie Vergaserüberlauf müssen in einen geschlossenen, leicht zugänglichen Sammelbehälter aus öl- und kraftstoffresistentem Material mit einem Volumen von mindestens 250 cm³ münden.

53.2
Das Ende des Entlüftungsschlauches des Sammelbehälters muss über dem Behälter befestigt sein, er kann auch im Luftfilterkasten enden.

53.3
Dem Niveau einer motorsportlichen Disziplin nicht angepasste Behälter (Getränkedosen, Shampoo Flaschen o. ä.) sind nicht gestattet.

53.4
Der Sammelbehälter muss vor jedem Training/ Rennen entleert werden.

53.5
Die Entlüftungsleitungen des Kraftstofftanks müssen mit rücklaufsicheren Ventilen versehen sein.

53.6
Kraftstoff- und Öltankverschlüsse müssen im geschlossenen Zustand auslaufsicher sein. Öltankverschlüsse müssen außerdem durchbohrt und mit Draht *oder einem anderen geeigneten Mittel* gesichert sein.

53.7
Alle Öleinfüll- und Ölablassschrauben müssen gegen unbeabsichtigtes Lösen durchbohrt und mit Draht *oder einem anderen geeigneten Mittel* gesichert sein.

53.8
Außenliegende Ölfilter sowie Schrauben und Bolzen, die im Bereich des Ölstromes liegen, müssen gebohrt und mit Draht *oder einem anderen geeigneten Mittel* gesichert sein. Bei innen liegenden Ölfiltern müssen die Schrauben der Deckel gebohrt und mit Draht *oder einem anderen geeigneten Mittel* gesichert sein.

53.9
Elektronisch gesteuerte Feder / Dämpfer Systeme sind verboten.

01.55 Startnummern

55.1
Es sind drei Startnummernschilder anzubringen. Eins vorn am Motorrad, die beiden anderen müssen an jeder Seite des Fahrzeuges gut sichtbar montiert sein. Die Startnummern müssen eindeutig lesbar angebracht sein. Bei der Verwendung von reflektierenden Ziffern muss gewährleistet sein, dass die Zeitnehmer diese eindeutig lesen können. Falls dies nicht gegeben ist, sind Farbe, Größe und Schriftbild gemäß Abbildung O - Startnummernschilder, siehe DMSB-Handbuch blauer Teil, zu verwenden.
Darüber hinaus kann das Schriftbild frei gewählt werden.
Die letzte Entscheidung obliegt immer beim Technischen Kommissar.

55.2
Sofern in den Prädikatsbestimmungen nicht anders geregelt, gilt für die Farbe der Startnummernfelder und Startnummern:
weißer (wie RAL 9010) Grund,
schwarze (wie RAL 9005) Ziffern

01.63 Kraftstoff / Kühlmittel

63.1
Es gelten die Kraftstoff-Bestimmungen der FIM.

63.2
Als Kühlmittel muss Wasser verwendet werden.
Zur Verhinderung von Korrosion, Kavitation und Verschleiß ist eine Beimischung von Zusätzen nur erlaubt, wenn diese kein MEG (Monoethylenglykol) enthalten.

01.65 Ausrüstung, Schutzbekleidung, allgemeine Sicherheit

65.1
Als Schutzbekleidung ist eine ein- oder zweiteilige (mit einem Reißverschluss verbundene) Fahrerkombi aus Leder oder entsprechende SuperMoto-Funktionskleidung vorgeschrieben. Besteht diese aus mehreren Teilen, so müssen die Teile durch einen Reißverschluss verbunden sein oder sich ausreichend überlappen. Das Fahren mit stark beschädigter Schutzkleidung ist nicht erlaubt.

65.2
Vorgeschrieben ist außerdem die Benutzung von Handschuhen aus strapazierfähigem Material sowie kniehohen Stiefeln aus dem Off-Road-Bereich, oder spezielle SuperMoto-Stiefel aus Leder oder einem gleichwertigen Material.

65.3
Die Fahrer müssen eine Schutzbrille tragen. Die Verwendung von Brillen, Helmvisieren und „Roll Offs“ oder „Tear Offs“, die am Helm verbleiben, ist ebenfalls erlaubt, Die Verwendung von Abreißvisieren ist verboten.
Die Brillen, Schutzbrillen und Visiere müssen aus nichtsplitterndem Material hergestellt sein. Ein Augenschutz, der die Sicht beeinträchtigt (z. B. durch Kratzer), darf nicht verwendet werden.

65.4
Brillen und Handschuhe müssen bei Beginn der Trainings / Rennstart getragen werden.

65.5
Ragen die Haare (auch Bärte) mehr als eine Handbreite aus dem unteren Bereich des Helmes heraus, sind sie als Zopf oder ähnlich zusammen zu binden. Dieser Zopf/ Bund ist beim Start in der Bekleidung (Lederkombi, Neckbrace o. ä.) so weit wie möglich zu verstauen.

65.6
Ein Brust- und Rückenschutz ist vorgeschrieben, diese müssen bei der technischen Abnahme vorgeführt werden.

Die Schutzbekleidung muss eindeutig, nach den folgenden Normen geprüft und gekennzeichnet sein:

EN 1621-1 Level 1 oder 2, für Schulter, Ellbogen, Hüfte und Knie
EN 1621-2, Level 1 oder 2, für den Rücken: CB (Central Back) und FB (Full Back)
EN 1621-3, Level 1 oder 2, für die Brust

Der Brust- und Rückenschutz kann vor Beginn im Vorstartbereich oder nach den Läufen (Parc Fermè) auf Vorhandensein kontrolliert werden.

01.67 Tragen von Schutzhelmen

67.1
Alle Fahrer müssen einen Schutzhelm tragen. Schutzhelme, deren Außenschale aus mehr als einem Stück besteht, sind gestattet, sofern sie im Notfall schnell und einfach, d.h. durch Lösen oder Durchtrennen des Kinnriemens, vom Kopf des Fahrers genommen werden können.

67.2
Alle Schutzhelme müssen das Prüfzeichen einer der in Art 01.70 aufgeführten Prüfnormen oder das entsprechende Genehmigungszeichen tragen.
67.3
Der Fahrer muss den Schutzhelm vorführen. Es können mehrere Helme vorgeführt werden.

67.4
Der Helm wird markiert.

67.5
Alle der technischen Abnahme vorgeführten Schutzhelme müssen den DMSB – Schutzhelmbestimmungen entsprechen.

01.70 Anerkannte internationale Prüfnormen für Schutzhelme

Europa:	ECE 22-06 Typ P
Japan:	JIS T 8133:2015 Typ 2
USA:	SNELL M2015 oder SNELL M2020D oder SNELL M2020R oder SNELL M2025R oder SNELL M2025D
FIM:	FRHPhe-02

01.79 Technische Abnahme/Geräuschkontrolle/Parc Fermé

79.1
Eine Geräuschkontrolle kann bei der Technischen Abnahme durchgeführt werden. Unabhängig davon kann der Technischer Kommissar bei Verdacht auf Unregelmäßigkeiten auf eigene Initiative oder auf Veranlassung durch Rennleiter / Sportkommissar eine Geräuschmessung durchführen. In der Regel erfolgt die Messung gemäß 01.79.1.1

Elektrofahrzeuge sind von der Geräuschkontrolle ausgenommen.

Achtung: Sollte die FIM / FIM Europe die Geräuschgrenzwerte ändern, werden die Werte im DMSB-Bereich jeweils für die übernächste Saison *stufenweise* entsprechend angepasst.

79.1.1 „2 Meter max.“-Methode

Die Durchführung inkl. aller Nebenbestimmungen entsprechen den Vorgaben gem. „FIM Sound Regulations in aktueller Form, siehe fim-moto.com.

79.1.1.3 Geräuschlimits

vor dem Rennen	*während und nach dem Rennen*
114 dB (A)	*115 dB (A)*

Anmerkungen:

- *Die Werte, die nach dem Rennen eingehalten werden müssen, berücksichtigen die Verschlechterung des Schalldämpfers (d. h. der Grenzwert wird um 1 dB (A) angehoben).*
- *Die Werte berücksichtigen bereits die Genauigkeit der Methode, die unter Verwendung der aktuellen Geräuschmessgeräte ca. 2 dB (A) beträgt.*
- *Es sind keine Abzüge für Umgebungstemperatur, Druck oder Höhe zulässig.*

79.1.2

Messung im Stand

Der maximal zulässige Geräuschpegel beträgt für alle Klassen 94 dB(A) für 4-Takt-Motoren bzw. 96 dB(A) für 2-Takt-Motoren. Die Messung erfolgt in einem Abstand des Mikrofons von 0,5 m vom Auspuffende unter einem Winkel von 45° zur Längsachse des Auspuffendes und in Höhe des Auspuffrohres. Die Schalldämpfer werden bei der Abnahme markiert und dürfen danach nicht mehr ausgewechselt werden. Es ist lediglich erlaubt, einen ebenfalls abgenommenen und markierten Ersatzschalldämpfer zu montieren.

Die Messungen werden beifolgenden Drehzahlen vorgenommen: Bis 85 cm³ 8.000 U/min

Über 85 cm³	bis 125 cm³	7.000 U/min	
Über 125 cm³	bis 250 cm³	5.000 U/min	
Über 250 cm³	bis 500 cm³	4.500 U/min	
Über 500 cm³		4.000 U/min	

79.1.3

Bei Verlust oder Beschädigung der Auspuffanlage während der Trainings/Läufe ist der Fahrer verpflichtet, diese in der Reparaturzone zu ersetzen bzw. zu reparieren. Erfolgt dies nicht und wird bei der anschließend durchgeführten Geräuschkontrolle eine Überschreitung des Geräuschlimits um mehr als *1* dB(A) festgestellt, so wird der Fahrer um fünf Plätze in der Startaufstellung zurückversetzt (Vorfall während eines Trainings) bzw. erhält eine Zeitstrafe von *20 Sekunden* (Vorfall während des Rennens). Davon unbenommen ist die Möglichkeit, den Teilnehmer aufgrund der Geräuschentwicklung sowie einer von der schadhaften Auspuffanlage ausgehenden Gefahr für andere Fahrer umgehend – mittels schwarzer Flagge in Verbindung mit angezeigter Startnummer – aus dem laufenden Training oder Rennen *rauszunehmen*.

79.4

Sofern in den Prädikatsbestimmungen nicht anders geregelt, darf jeder Fahrer der Technischen Abnahme max. 2 Motorräder vorführen.

Ersatzmotorräder können auch auf den Bewerber abgenommen werden. Diese stehen dann im Training oder in den verschiedenen Rennen (Läufen) bzw. auch beim erneuten Start eines abgebrochenen Rennens allen unter den betreffenden Bewerber an den Start gehenden Fahrern, deren Namen und Start-Nummern im Abnahmeformular eingetragen sind, zur Verfügung.

79.6

Ein Fahrer darf während der einzelnen Trainings, zwischen den Läufen sowie nach Abbruch eines Laufes auf ein anderes abgenommenes Motorrad wechseln. Ein Wechsel des Motorrades ist allerdings nur zulässig bis zum Schließen des Vorstartbereiches. Danach ist ein Wechsel ausgeschlossen.

79.7

Ein über die vorstehend beschriebenen Möglichkeiten hinausgehender Austausch von Motorrädern ist verboten.

79.8

Das Einbringen eines zweiten Wettbewerbsfahrzeuges in die Boxengasse / Helferzone / Vorstartbereich vor bzw. während der Wertungsläufe / Rennen ist nicht gestattet

79.9
Mindestens die Motorräder der 3 Erstplatzierten sind nach dem 2 Rennen im Parc Fermè abzustellen und verbleiben dort bis zum Ablauf der Protestfrist.

a) Erfolgt die Durchführung einer Klasse in zwei Wertungsläufen, so sind die Motorräder/Quads der drei Erstplatzierten des zweiten Laufes nach dessen Ende, bei Durchführung einer Klasse (ggf. Vorläufen) Halbfinalläufen und Wertungslauf (Finale) nach dem Ende des Wertungslaufes (Finale) in den Parc Fermé zu verbringen.
b) Nehmen Fahrer, deren Motorräder o.g. Parc Fermé-Pflicht unterliegen, nach dem letzten Lauf ihrer Klasse mit diesem Motorrad an einer Show-Einlage teil, so gilt die Pflicht zur Überbringung des Motorrades in den Parc Fermé als erfüllt, wenn es während der Show-Einlage ohne Unterbrechung von den offiziellen Sachrichtern beobachtet werden kann. Ist die Protestfrist nach dem Ende der Show-Einlage noch nicht abgelaufen, so muss das Motorrad unverzüglich für den Rest der Protestfrist in den Parc Fermé verbracht werden.
c) Der Parc Fermé sollte sich in räumlicher Nähe des Zielraumes befinden.

01.83 Zusätzliche Technische Bestimmungen für Quads

Räder/Felgen/Reifen

83.1
Der Felgendurchmesser darf maximal 12 Zoll betragen.

83.2
Es dürfen keine Speichenräder verwendet werden.

83.3
Im DMSB-Bereich müssen keine Kotflügel / Radabdeckungen vorhanden sein.

83.4
Jedes Vorderrad muss über eine eigene Bremse verfügen, die durch einen gemeinsamen Handhebel am Lenker betätigt wird.

83.5
Jedes Hinterrad muss über eine eigene Bremse oder über eine an einer Starrachse befestigte Bremse verfügen, die über ein Fußpedal oder einen am Lenker befestigten Handhebel betätigt wird.

83.6
Die Gesamtbreite darf maximal 1350 mm betragen.

83.7
Hinter dem Sitz muss eine Stoßstange angebracht sein, diese muss in ihrer Länge und Breite über dem hinteren Teil des Kettenrades enden.
Vorne und hinten am Fahrzeug muss ein Stoßbügel (oder -stange) angebracht werden. Dieser Stoßbügel (oder -stange) muss so angebracht sein, dass er/sie mit der Außenkante der Reifen abschließt.

83.8
Auf jeder Seite des Fahrzeuges muss ein Schutzbügel (oder -stange) mit rundem Profil angebracht sein.

83.9
Zum Verschließen der Öffnung zwischen den Rädern und der Schutzvorrichtung müssen gekreuzte Gurte, ein Metallgitter oder ein Geflecht aus Draht bzw. ein starkes Netz angebracht sein, um zu verhindern, dass die Füße des Fahrers durch Zufall den Boden berühren.

83.10
Der Zündunterbrecher muss sich so nahe wie möglich an der Lenkermitte befinden und wird über ein nicht elastisches Verbindungskabel von angemessener Länge und Stärke ausgelöst, das über das rechte Handgelenk des Fahrers gestreift wird. Ein Spiralkabel von max. 1 m Länge ist gestattet.

83.11
Es müssen vier Startnummernfelder angebracht werden.

83.12
Die Startnummer muss für die Zeitnahme jederzeit sichtbar sein.

83.13
Der Fahrer muss bei schlechten Witterungsbedingungen seine Startnummer auf seinem Shirt oder einem BiB tragen.

Technische DMSB-Bestimmungen 2026 für Mini Moto

Stand: 24.11.2025 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

INHALTSVERZEICHNIS

1. Allgemeine Bestimmungen

2. Technische Bestimmungen für Pocketbikes
2.1 Zugelassene Fahrzeuge
2.2 Schutzvorrichtung für offenliegende Antriebsteile
2.3 Zündunterbrecher
2.4 Reifen
2.5 Startnummernschilder
2.6 Kraftstoff- und Öltanks
2.7 Kraftstoff, Kraftstoff-Öl-Gemisch
2.8 Ausrüstung und Schutzkleidung
2.9 Folgende Teile dürfen geändert oder ausgetaucht werden
2.10 Folgende Veränderungen dürfen bei PB5-P40/23 vorgenommen werden

3. Technische Bestimmungen für Minibikes
3.1 Zugelassene Fahrzeuge
3.2 Schutzvorrichtung für offenliegende Antriebsteile
3.3 Bedienungshebel
3.4 Zündunterbrecher
3.5 Reifen
3.6 Startnummernschilder
3.7 Kraftstoff- und Öltanks
3.8 Kraftstoff, Kraftstoff-Öl-Gemisch
3.9 Ausrüstung und Schutzkleidung
3.10 Folgende Teile dürfen geändert oder ausgetaucht werden
3.11 Zusätzliche Bestimmungen für Ohvale GP-0 110 4S (MB3-O110/21)
3.12 *Zusätzliche Bestimmungen für Ohvale GP-0 110 4S/Evo*
3.13 Folgende Bauteile dürfen an der Ohvale GP-0 160 4S/Evo und der Ohvale GP-2 190 Daytona zusätzlich modifiziert werden
3.14 Folgende Bauteile müssen an der Ohvale GP-0 110 4S, der Ohvale GP-0 160 4S/Evo und der Ohvale GP-2 190 Daytona modifiziert werden

1. Allgemeine Bestimmungen

Bei Mini Moto Wettbewerben kommen Kleinmotorräder zum Einsatz, die den folgenden technischen Bestimmungen entsprechen.
Alles nicht ausdrücklich durch dieses Reglement Erlaubte ist verboten.
Erlaubte Änderungen dürfen keine unerlaubten Änderungen oder Reglementverstöße nach sich ziehen.

2. Technische Bestimmungen für Pocketbikes

2.1 Zugelassene Fahrzeuge

Es sind folgende Fahrzeuge zugelassen:

Fahrzeugmodell	Homologation
Polini 910 Carena	PB5-P40/22

2.2 Schutzvorrichtung für offenliegende Antriebsteile

Es muss ein Kettenradschutz angebracht sein.

2.3 Zündunterbrecher

Die Fahrzeuge müssen mit einem links oder rechts am Lenker angebrachten, in Reichweite der an den Handgriffen liegenden Hand befindlichen Zündunterbrecherschalter oder -knopf ausgerüstet sein, der in der Lage ist, den laufenden Motor abzustellen.

2.4 Reifen

Es sind *Slicks und Regenreifen* in der Größe 90/65 R 6.5 zulässig.

Reifenwärmer sind *erlaubt*.

2.5 Startnummernschilder

Alle Startnummern müssen an der Front (1 x mittig oder jeweils 1 x pro Seite) und mindestens einmal auf jeder Seite am Motorrad deutlich lesbar angebracht sein.
Das Startnummerndesign ist unter Einhaltung folgender Voraussetzungen freigestellt:
- Weißer Untergrund
- Ziffernhöhe vorne: 90 mm
- Ziffernhöhe seitlich an Keil/Verkleidungswanne 90 mm (freigestellt 1 x Höcker von hinten gesehen in Fahrtrichtung 90 mm)
- Kontrast und Lesbarkeit müssen gewährleistet sein

Die finale Entscheidung über die Zulässigkeit des Startnummerndesigns trifft der Obmann der Technischen Kommissare.
Startnummern werden im Bereich von 1 – 99 vergeben.

Die Startnummern müssen so angebracht und gestaltet werden, dass es der Zeitnahme möglich ist, eine einwandfreie Zuordnung zum Fahrer zu treffen. Ist diese Zuordnung nicht möglich, so kann der Technische Kommissar die Abnahme des entsprechenden Motorrades verweigern. Eventuelle Nachteile (z. B. fehlende Trainingszeiten aufgrund nicht lesbarer Startnummern) sind vom Teilnehmer selbst zu tragen.

2.6 Kraftstoff- und Öltanks

Alle Tanks aus nichtmetallischem Material, müssen vollständig mit Tankschaum gemäß der Spezifikation MIL B 83054 B gefüllt sein.

2.7 Kraftstoff, Kraftstoff-Öl-Gemisch

Es darf sich zu keiner Zeit ein anderer als der vorgeschriebene Kraftstoff im Kraftstoffbehälter und/oder Kraftstoffsystem befinden.

2.8 Ausrüstung und Schutzkleidung

Während Training und Rennen müssen folgende Schutzbekleidung und Protektoren (ggf. in Kombi integriert) getragen werden:
- Schutzhelm gem. DMSB-Schutzhelmbestimmungen
- Rennkombi, Handschuhe und knöchelhohes festes Schuhwerk, jeweils aus Leder oder vergleichbarem strapazierfähigem und abriebfestem Material, welches einen kompletten Schutz gewährleisten muss, d.h. zwischen Rennkombi und Schuhe bzw. Handschuhen darf keine Lücke klaffen.

Rücken- /Brust-/ Knie- / Ellbogen- / Schulterprotektoren und Protektoren an beiden Seiten des Rumpfes und der Hüften. Korrekter Sitz, richtige Größe und Passform der Schutzbekleidung müssen gewährleistet sein.

Der Brust-/Rückenprotektor muss folgenden Normen entsprechen:

Rückenprotektor: EN1621-2, CB ("central back") oder FB ("full back") Level 1 or 2
Brustprotektor: EN1621-3 oder EN 14021

Außerdem muss zur Identifikation der Teilnehmer der Name des Fahrers bzw. Fahrerin in einer Größe von 2 cm Höhe auf der Innenseite des rechten unteren Ärmels aufgenäht sein.

2.9 Folgende Teile dürfen geändert oder ausgetauscht werden

Die Polsterung der Fahrersitzbank darf geändert werden.
Alle am Rahmen integrierten Befestigungspunkte müssen erhalten bleiben (soweit nicht ausdrücklich beschrieben).
Die Marke der Bremsbeläge ist freigestellt, sie müssen jedoch in den Abmessungen der Serie entsprechen.
Zündkerze und Zündkerzenstecker sind freigestellt.
Normteile (Schrauben, Muttern, Kugellager usw.) sind unter folgenden Bedingungen freigestellt. Der Austausch von Schrauben gegen Schrauben gleicher oder höherer Qualität ist zulässig. Die Verwendung von NE-Metallen (z.B. Alu, Titan) statt Stahl ist untersagt.
Der Austausch von Lagern ist freigestellt. Die größenbestimmende DIN-Nummer des Bauteils muss jedoch identisch sein.
Die Gabelrohre dürfen in den serienmäßigen Gabelbrücken nach oben oder nach unten verstellt werden.
Die Position der Lenkerhälften darf geändert werden.
Der originale Gasgriff darf gegen einen sogenannten "Kurzgasgriff" ausgetauscht werden.
Die Sekundärübersetzung ist freigestellt, ebenso die Marke der Kette, des Ritzels und des Kettenblattes.
Das Material des Ritzels und des Kettenblattes ist ebenfalls freigestellt.
Ein Datenaufzeichnungsgerät darf verwendet werden. Der Anschluss jeglicher externen Sensoren ist verboten.
Die Fußrasten-Länge muss mindestens 42 mm betragen.

2.10 Folgende Veränderungen dürfen bei PB5-P40/23 vorgenommen werden

- Ein Lenkungsdämpfer (112.207.19) inkl. Halter (910-20) darf montiert werden.
- Der in der Homologation beschriebene Vergaser Dell`Orto SHA 14-14L muss der Serie entsprechen. Veränderungen sind nicht zulässig. Lediglich die Hauptdüse darf in den Grenzen 68 bis 78 verändert werden. Es darf nur der Schwimmer mit 3,5g verwendet werden.
- Es darf eine „Nachbau-Verkleidung“ inkl. Kotflügel/Tankhaube/Sitzbankhöcker der Firma HPEC (Bestnr. 910-VK/STR/STL/EUT/NF/TH/SB/HK) montiert werden.

3. Technische Bestimmungen für Minibikes

3.1 Zugelassene Fahrzeuge

Es sind folgende Fahrzeuge zugelassen:

	Fahrzeugmodell	**Homologation**
Klasse 2	Ohvale GP-0 110 4S	MB3-O110/21
	Ohvale GP-0 110 4S/Evo	*FIM-Homologation*
Klasse Ohvale MiniGP	Ohvale GP-0 160 4S/Evo	FIM-Homologation
	Ohvale GP-2 190 DAYTONA	FIM-Homologation

3.2 Schutzvorrichtung für offenliegende Antriebsteile

Es muss ein Kettenradschutz angebracht sein.

3.3 Bedienungshebel

Ein Schutzbügel für den Bremshebel muss vorhanden sein.

3.4 Zündunterbrecher

Die Fahrzeuge müssen mit einem links oder rechts am Lenker angebrachten, in Reichweite der an den Handgriffen liegenden Hand befindlichen Zündunterbrecherschalter oder -knopf ausgerüstet sein, der in der Lage ist, den laufenden Motor abzustellen.

3.5 Reifen

Reifenwärmer sind *erlaubt.*

Es sind *Slicks und Regenreifen* in den folgenden Größen zulässig:

Klasse 2	Ohvale GP-0 110 4S	Vorderrad: 100/80-10 Hinterrad: 120/80-10
	Ohvale GP-0 110 4S/Evo	
Klasse Ohvale MiniGP	Ohvale GP-0 160 4S/Evo	

Klasse Ohvale MiniGP	Ohvale GP-2 190 DAYTONA	Vorderrad: 100/90-12 Hinterrad: 120/80-12

3.6 Startnummernschilder

Alle Startnummern müssen an der Front (1 x mittig oder jeweils 1 x pro Seite) und mindestens einmal auf jeder Seite am Motorrad deutlich lesbar angebracht sein.
Das Startnummerndesign ist unter Einhaltung folgender Voraussetzungen freigestellt:
- Weißer Untergrund
- Ziffernhöhe vorne: 80 mm
- Ziffernhöhe seitlich an Keil/Verkleidungswanne 80 mm (freigestellt 1 x Höcker von hinten gesehen in Fahrtrichtung 80 mm)
- Kontrast und Lesbarkeit müssen gewährleistet sein

Die finale Entscheidung über die Zulässigkeit des Startnummerndesigns trifft der Obmann der Technischen Kommissare.
Startnummern werden im Bereich von 1 – 99 vergeben.

Die Startnummern müssen so angebracht und gestaltet werden, dass es der Zeitnahme möglich ist, eine einwandfreie Zuordnung zum Fahrer zu treffen. Ist diese Zuordnung nicht möglich, so kann der Technische Kommissar die Abnahme des entsprechenden Motorrades verweigern. Eventuelle Nachteile (z. B. fehlende Trainingszeiten aufgrund nicht lesbarer Startnummern) sind vom Teilnehmer selbst zu tragen.

3.7 Kraftstoff- und Öltanks

Alle Tanks aus nichtmetallischem Material, müssen vollständig mit Tankschaum gemäß der Spezifikation MIL B 83054 B gefüllt sein.
Alle Einfüll- und Ablassschrauben müssen fest angezogen, durchbohrt und mit Draht gesichert sein.

3.8 Kraftstoff, Kraftstoff-Öl-Gemisch

Es darf sich zu keiner Zeit ein anderer als der vorgeschriebene Kraftstoff im Kraftstoffbehälter und/oder Kraftstoffsystem befinden.

3.9 Ausrüstung und Schutzkleidung

Während Training und Rennen müssen folgende Schutzbekleidung und Protektoren (ggf. in Kombi integriert) getragen werden:
- Schutzhelm gem. DMSB-Schutzhelmbestimmungen 2025
- Rennkombi, Handschuhe und knöchelhohes festes Schuhwerk, jeweils aus Leder oder vergleichbarem strapazierfähigem und abriebfestem Material, welches einen kompletten Schutz

gewährleisten muss, d.h. zwischen Rennkombi und Schuhe bzw. Handschuhen darf keine Lücke klaffen.

Rücken- /Brust-/ Knie- / Ellbogen- / Schulterprotektoren und Protektoren an beiden Seiten des Rumpfes und der Hüften. Korrekter Sitz, richtige Größe und Passform der Schutzbekleidung müssen gewährleistet sein.

Der Brust-/Rückenprotektor muss folgenden Normen entsprechen:

Rückenprotektor: EN1621-2, CB ("central back") oder FB ("full back") Level 1 or 2

Brustprotektor: EN1621-3 oder EN 14021

Außerdem muss zur Identifikation der Teilnehmer der Name des Fahrers bzw. Fahrerin in einer Größe von 2 cm Höhe auf der Innenseite des rechten unteren Ärmels aufgenäht sein.

3.10 Folgende Teile dürfen geändert oder ausgetaucht werden

Der Umbau der Schalthebelbedienung (1. Gang nach oben oder unten) ist zulässig.

Die Polsterung der Fahrersitzbank darf geändert werden.

Die Montage eines Schutzes für die Bremspumpe am Lenker ist zulässig.

Die originale Luftfilterabdeckung für den Regenfall ist zulässig.

Seitlich am Rahmen angebrachte Kunststoffgleiter als Rahmen- und Kraftstofftankschutz sind gestattet.

Die Befestigung der Verkleidungsteile mit Schnellverschlüssen ist freigestellt.

Normteile (Schrauben, Muttern, Kugellager usw.) sind freigestellt, jedoch ist der Austausch von Schrauben nur gegen Schrauben gleicher oder höherer Qualität zulässig. Die Verwendung von NE-Metallen (z.B. Alu, Titan) statt Stahl ist untersagt.

Die Gabelrohre dürfen in den serienmäßigen Gabelbrücken nach oben oder nach unten verstellt werden.

Die Position der Lenkerhälften darf geändert werden.

3.11 Zusätzliche Bestimmungen für Ohvale GP-0 110 4S (MB3-O110/21)

Die Federn (Federvorspannhülsen) und Federkennung der Telegabel sowie Ölstand und Ölsorte dürfen verändert werden, jedoch dürfen nur original Ohvale Federn verwendet werden.

Die Feder und Federkennung des Federbeins hinten sowie Ölstand und Ölsorte dürfen verändert werden, jedoch dürfen nur Original Ohvale-Federn verwendet werden.

Die Zündkerze ist freigestellt.

Beim Mikuni-Vergaser darf die Hauptdüse in den Grenzen 92,5 bis 105 und die Leerlaufdüse in den Grenzen 12,5 bis 17,5 verändert werden.

Beim Dell`Orto-Vergaser darf die Hauptdüse in den Grenzen 104 bis 110 und die Leerlaufdüse in den Grenzen 40 bis 44 verändert werden.

Ein Lenkungsdämpfer darf mit allen notwendigen Anbauteilen montiert werden (Bestnr. 01.AT.0015.L). Es dürfen nur Originalteile aus dem Kit verwendet werden.

3.12 Zusätzliche Bestimmungen für Ohvale GP-0 110 4S/Evo

Es ist ausschließlich das Formula-Bremssystem und die Originalbremsbeläge zulässig.

Die CDI muss der letzten vom Hersteller vertriebenen homologierten Version entsprechen.

Es sind nur die originalen Teile für die Endübersetzung (Ritzel, Kette und Kettenrad) zulässig.

Für die Dauer der Veranstaltung ist es zwingend erforderlich, eine Vergaserkalibrierung (max. Düse, minimale Düse, Modell- und Nadelposition, Nadeldüse, Ventil) innerhalb des vom offiziellen Lieferanten angegebenen Bereichs zu verwenden. Die nächsten Kalibrierungselemente können nur durch kraftstoffreichere Kalibrierungselemente ersetzt werden: Düsennadelpositionen, Hauptdüse, Leerlaufdüse und Startdüse. Es sind nur Originalkomponenten von DELLORTO zulässig. Die Verwendung anderer Kalibrierungen (auch für ein einzelnes Element) als die vom offiziellen Lieferanten angegebenen wird als technische Unregelmäßigkeit geahndet.

MARKE / MODELL	*Dell'Orto PHBL 24*
Schwimmer	*6,5 g*
Nadel- und Sitzbaugruppe	*250*
Startdüse	*60*
Leerlaufdüse	*40*

Nadeldüse	*264 T*
Hauptdüse	*104*
Düsennadelmodell / Position	*D49 / 3. Sitz von oben*
Kolbenventil	*55*

3.13 **Folgende Bauteile dürfen an der Ohvale GP-0 160 4S/Evo und der Ohvale GP-2 190 Daytona zusätzlich modifiziert werden:**

Gemäß technischen Bestimmungen der FIM für die MiniGP World Series

3.14 **Folgende Bauteile müssen an der Ohvale GP-0 110 4S, der Ohvale GP-0 160 4S/Evo und der Ohvale GP-2 190 Daytona modifiziert werden:**

Der originale dB-Absorber (Bestnr. 01.SC.0042.L) muss im Endschalldämpfer verbaut sein.

Technische DMSB-Bestimmungen 2026 für Historische Renn- und Supersportmotorräder

Stand: 17.11.2025 Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

INHALTSVERZEICHNIS

0. Geltungsbereich
0.1 Allgemeines
0.2 Definition der Kategorien
0.3 Definition der Bauperioden

1. Allgemeine Bestimmungen
1.1 Definition der Motorräder
1.2 Einteilung der Motorräder in Klassen
1.3 Startnummernfolge, Farbe der Startnummernschilder / Startnummern
1.4 Einstufung der Motorräder
1.5 Startberechtigte Motorräder
1.6 Kontrolle der Startberechtigung
1.7 Erscheinungsbild
1.8 Sonderregelungen

2. Sicherheitstechnische Bestimmungen
2.1 Schutz vor offen laufenden Antriebsteilen
2.2 Auspuffanlage
2.3 Lenkerbefestigungen
2.4 Lenkeinschlag, Lenkerfreigang
2.5 Bedienungshebel
2.6 Seilzüge
2.7 Fußrasten *und Fußhebel für Schaltung und Bremse*
2.8 Radabdeckungskanten
2.9 Gemischzuführung
2.10 Zündunterbrecher und Kraftstoffpumpen
2.11 Neigungswinkel
2.12 Bremsen
2.13 Reifen
2.14 Reifenfreigang
2.15 Kühlflüssigkeit
2.16 Ölleitungen
2.17 Ölablassschrauben/Ölfilter
2.18 Kraftstoff- und Öltankverschlüsse
2.19 Ölauffangvorrichtungen
2.20 Gefährliche Motorräder
2.21 Onboard-Kameras

3. Allgemeine Technische Bestimmungen
3.1 Geräuschlimit
3.2 Hubraum
3.3 Kraftstoffe
3.4 Unerlaubte Werkstoffe
3.5 Aufladung
3.6 Lenkerbreite
3.7 Radabdeckungen
3.8 Verkleidungen
3.9 Hauptabmessungen des Motors
3.10 Motor- und Getriebegehäuse
3.11 Wechselgetriebe
3.12 Steuerung des Gaswechsels

3.13 Vergaser
3.14 Airboxtechnik
3.15 Kennfeldzündungen
3.16 Zusätzliche allgemeine Bestimmungen für Gespanne
3.17 Startnummernschilder

4. Zusätzliche klassenbezogene Bestimmungen
4.1 Klasse Antik bis 1919
4.2 Klasse Vintage 1920 bis 1930
4.3 Klasse Post Vintage 1931 bis 1949
4.4 Klasse Gespanne Sitzer 1967
4.5 Klasse Classic 1950 bis 1967
4.6 Klasse Post Classic GP 1968 bis 1985
4.7 50/80 ccm bis zum historischen Ende dieser Klasse
4.8 Clubsport bis 1978
4.9 Clubsport 1979 – 1985
4.10 Gespanne Kneeler 750/2-Takt + 1000/4-Takt bis 1983
4.11 Clubsport Gespanne Sitzer bis 1983
4.12 Youngtime/Youngtime GP 1984 – 1995
4.13 Youngtime GP Renngespanne Kneeler 1984 – 1994 (F1)
4.14 Youngtime Renngespanne Kneeler 1984 – 1994 (F2)

0. Geltungsbereich

0.1 Allgemeines

Die nachfolgenden Bestimmungen gelten für Gleichmäßigkeitsprüfungen mit historischen Renn- und Supersportmotorrädern der Kategorie I, Gruppe A1, B1/B2 und B3. Die im Text „Gespanne“ genannten Fahrzeuge sind Fahrzeuge der Gruppe B1 und B2. Fahrzeuge der Gruppe B3 benötigen für eine mögliche Einstufung stets ein Einzelgutachten der technischen und historischen Kommission.

0.2 Definition der Kategorien

Gruppe A1: Solomotorräder einspurig
Gruppe B1: Motorräder mit abnehmbarem Seitenwagen, zweispurig, bestehend aus einem einspurigen Motorrad mit einem zur Beförderung eines Beifahrers bestimmten Seitenwagen, der die zweite Spur zieht.
Gruppe B2: Motorräder mit fest angebautem Seitenwagen, die im Übrigen den Gespannen der Gruppe B1 entsprechen. Motorräder mit integriertem Seitenwagen sind nur dann zugelassen, wenn deren Grundkonstruktion und das Baujahr innerhalb des für die Klassen zulässigen Zeitraumes liegen.
Gruppe B3: Mehrspurfahrzeuge als Dreiradfahrzeuge ausgebildet, deren Vorderräder mit einer Achsschenkellenkung versehen sind. Der Antrieb kann sowohl über die gelenkten Vorderräder als auch über das einzeln in der Mitte des Fahrzeughecks angebrachte Hinterrad erfolgen.

0.3 Definition der Bauperioden

„Antik“	bis 1919
„Vintage“	1920 - 1930
„Post Vintage“	1931 - 1949
„Classic“	1950 - 1967
„Post Classic“	1968 - 1985
„Post Classic Kneeler Gespanne“	1968 - 1983
“Post Classik Gespanne Sitzer”	1968 - 1983
„Youngtimer“	1984 – *1995*
„Youngtimer Renngespanne“	*1984 - 1994*

1. Allgemeine Bestimmungen

1.1 Definition der Motorräder

Unter das vorliegende Reglement fallen historische Renn- und Supersportmotorräder, die vor der Baujahresgrenze Dezember *1995* (Bauperiode Youngtime) *und Renngespanne die vor der Baujahresgrenze Dezember 1994* gefahren wurden und zum Sporteinsatz auf der Straße geeignet waren, detailgetreue Nachbauten (Repliken) solcher Motorräder, sowie mit damaliger Technik reglementgemäß neu aufgebaute Motorräder für die Clubsportklassen.

1.2 Einteilung der Motorräder in Klassen

1.2.0		Antik bis Bj. 1919 (bzw. 1928, siehe 4.1.1) Diese Klasse wird nur per Definition geführt, aber nicht in Wertung gefahren.
1.2.1	A:	Youngtime/Youngtime GP (2-Takt) 1984 - *1995*, 125 - 500 ccm
1.2.2	B:	Youngtime Supersport (4-Takt) 1984 - *1995*, 601 - 750 ccm (Vierzylinder), 751- 1000 ccm (Zweizylinder), bis 600 ccm (Wankelmotor)
1.2.3	C:	Youngtime Renngespanne 350 ccm 2-Takt und 600 ccm 4-Takt 1984 - 1994
1.2.4	E:	Vintage/Post Vintage 1920 - 1949
1.2.5	F:	Youngtime Supersport (4-Takt) 1984 - *1995*, bis 400ccm (Vierzylinder)
1.2.6	H:	Classic bis 250 ccm 1950 - 1967
1.2.7	J:	Classic bis 350 ccm 1950 - 1967
1.2.8	K:	Classic bis 500 ccm 1950 - 1967
1.2.9	L:	50/80 ccm bis zum historischen Ende dieser Klasse
1.2.10	M:	Clubsport 1979 - 1985 bis 650 ccm.
1.2.11	N:	Vintage- und Post-Vintage-Gespanne bis 1949, Classic-Gespanne bis 600 ccm bis 1967 und Post-Classic-Gespanne GP bis 500 ccm Viertakt bis 1976
1.2.12	O:	Clubsport 1979 - 1985 über 650 ccm
1.2.13	P:	Youngtime Supersport (4-Takt) 1984-*1995*, 401-600ccm (Vierzylinder)
1.2.14	Q:	Clubsport Gespanne Sitzer bis 1983
1.2.15	R:	Post Classic GP 1968 bis 1985
1.2.16	S	Singles (Einzylinder, Viertakt) ab 450 ccm 1984 - *1995*
1.2.17	T	Twins (Zweizylinder, Viertakt) ab 550 ccm 1984 - *1995*
1.2.18	U:	Clubsport 125 - 250 ccm/2-Takt + 125 - 350/4-Takt Ein- und Zweizylinder + 250 ccm Mehrzylinder bis 1978
1.2.19	V:	Clubsport 500 ccm Ein- und Zweizylinder + 350 ccm Mehrzylinder bis 1978
1.2.20	W:	Clubsport 750/2-Zylinder + 500/Mehrzylinder bis 1978
1.2.21	X:	Clubsport 1000 ccm bis 1978
1.2.22	Y:	Post Classic GP/Youngtime GP Gespanne bis 500 Zweitakt ccm 1968 - 1994
1.2.23	Z:	Gespanne Kneeler 750/2-Takt + 1000/4-Takt bis 1983

1.3 Startnummernfolge, Farbe der Startnummernschilder / Startnummern

Für die einzelnen Klassen werden folgende Farben für die Startnummernschilder und die Startnummern empfohlen, können aber mit historischem Nachweis von der für die Klasse vorgesehenen Farbe abweichen:

1.3.1	A01	– A99:	blaues Schild, weiße Ziffern
1.3.2	B01	– B99:	weißes Schild, schwarze Ziffern
1.3.3	C01	– C99:	blaues Schild, weiße Ziffern
1.3.4	E01	– E99:	Vintage weißes Schild, schwarze Ziffern; Post Vintage schwarzes Schild, weiße Ziffern
1.3.5	F01	- F99:	weißes Schild, schwarze Ziffern
1.3.6	H01	– H99:	gelbes Schild, schwarze Ziffern
1.3.7	J01	– J99:	gelbes Schild, schwarze Ziffern
1.3.8	K01	– K99:	gelbes Schild, schwarze Ziffern
1.3.9	L01	– L99:	weißes Schild, schwarze Ziffern
1.3.10	M01	– M99:	rotes Schild, weiße Ziffern

1.3.11	N01	– N99:	Vintage und Post-Vintage: schwarzes Schild, weiße Ziffern Classic und Post-Classic Viertakt: gelbes Schild, schwarze Ziffern
1.3.12	O01	– O99	rotes Schild, weiße Ziffern
1.3.13	P01	– P99:	weißes Schild, schwarze Ziffern
1.3.14	Q01	– Q99	rotes Schild, weiße Ziffer
1.3.15	R01	– R99:	grünes Schild, weiße Ziffern
1.3.16	S01	- S99	rotes Schild, weiße Ziffern
1.3.17	T01	- T99	blaues Schild, weiße Ziffern
1.3.18	U01	– U99:	rotes Schild, weiße Ziffern
1.3.19	V01	– V99:	rotes Schild, weiße Ziffern
1.3.20	W01	– W99:	rotes Schild, weiße Ziffern
1.3.21	X01	– X99:	rotes Schild, weiße Ziffern
1.3.22	Y01	– Y99:	grünes Schild, weiße Ziffern
1.3.23	Z01	– Z99:	grünes Schild, weiße Ziffern

1.4 Einstufung der Motorräder

Die Einstufung der Motorräder in die unter 1.2 genannten Klassen und die Zuteilung des historisch angemessenen Baujahres erfolgt durch die historische Kommission des VFV.

1.5 Startberechtigte Motorräder

Es sind nur Motorräder startberechtigt, für welche ein VFV-Fahrzeugpass erstellt wurde, oder die von der Historischen Kommission des VFV eine Freigabe/Einstufung erhalten haben. Ausländische Starter ohne VFV-Pass haben ihrer Nennung ein Foto des Motorrades beizulegen oder ein dem VFV-Pass entsprechendes Dokument ihrer Föderation vorzulegen.

1.6 Kontrolle der Startberechtigung

Die entscheidende Kontrolle der Startberechtigung bei einer Veranstaltung erfolgt parallel zur Technischen Abnahme in Form einer Historischen Abnahme/*Freigabe*, bei welcher die unter Pkt. 1.5 geforderten Dokumente mit dem vorgestellten Motorrad verglichen werden.

1.7 Erscheinungsbild

Das Erscheinungsbild des Motorrades muss – abgesehen von der Erfüllung der Geräusch- und Sicherheitsvorschriften – der jeweiligen Epoche und dem damaligen Einsatzzweck entsprechen. Insbesondere sind auffällige, unzeitgemäße Lackierungen, Aufschriften und Aufkleber verboten. Das Erscheinungsbild des Fahrers sollte – abgesehen von der Erfüllung der Sicherheitsvorschriften – soweit als möglich Epoche und Einsatzzweck des Motorrades entsprechen.

1.8 Sonderregelungen

Werden historisch korrekte Motorräder durch die nachfolgenden Regelungen aus der ihnen zustehenden Klasse ausgeschlossen, kann die historische Kommission mit Einstimmigkeit die entsprechende Zuordnung schriftlich festlegen.

2. Sicherheitstechnische Bestimmungen

2.1 Schutz vor offen laufenden Antriebsteilen

Laufen Antriebsteile, von denen eine Gefährdung ausgehen kann, offen, müssen sie, soweit abgedeckt sein, dass es für Fahrer und Beifahrer während der Fahrt ausgeschlossen ist, damit in Berührung zu kommen. Insbesondere ist die auflaufende Kette eines Primärantriebes und des Sekundärantriebs abzudecken. Dies gilt sinngemäß auch für Hinterrad und Seitenwagenrad eines Gespannes. Darüber

hinaus muss sichergestellt sein, dass Fahrer und Beifahrer vor einer direkten Einwirkung durch eine gerissene Primärkette geschützt sind.

2.2 Auspuffanlage

Sämtliche Befestigungs- und Verbindungsteile der Auspuffanlage sind gegen Vibrationsschäden zu sichern. Dazu sollten elastische Aufhängungsteile dienen. Darüber hinaus sind alle lösbaren Verbindungen der Auspuffanlage dauerhaft und sichtbar zu sichern.

2.3 Lenkerbefestigungen

Der Lenker und seine Halteelemente müssen so ausgeführt sein, dass ein Versagen durch Rissbildung und Bruch nicht zu erwarten ist. Ungeschützte Lenkerenden müssen mit einem festen Material verstopft oder mit Gummi überzogen sein. Lenker aus Carbon, Kevlar oder anderen Verbundwerkstoffen sind verboten.

2.4 Lenkeinschlag, Lenkerfreigang

Der Einschlagwinkel des Lenkers muss, bezogen auf die Geradeausstellung, nach jeder Seite beim Solomotorrad mindestens 15 Grad, beim Gespann mindestens 20 Grad betragen. Ein fester Endanschlag ist vorzusehen, wobei dann der Abstand zwischen Lenkergriff und Tank bzw. Verkleidung mindestens 20 mm betragen muss.

2.5 Bedienungshebel

Alle freistehenden Enden von Bedienungshebel, von denen eine Verletzungsgefahr ausgehen kann, sind abzurunden. Der Mindestdurchmesser der kugeligen Enden von Kupplungs- und Handbremshebel beträgt 10 mm. Ausgenommen davon sind Regulierhebel von Fahrzeugen der Antik- und Vintage – Klasse. Alle Bedienungshebel sollten dem Originalzustand und der Fahrzeughistorie entsprechen.

2.6 Seilzüge

Seilzüge müssen scheuerfrei verlegt sein. Als Seilzugnippel dienen ausschließlich Lötnippel oder Klemmnippel. Keinesfalls dürfen Klemmschraubnippel Verwendung finden.
Seilzüge dürfen bei vollem Lenkeinschlag nicht unter Spannung geraten.

2.7 Fußrasten *und Fußhebel für Schaltung und Bremse*

Fußrasten müssen mit Gummi überzogen oder durch eine Profilierung rutschfest gestaltet werden. Die Enden müssen in einem Mindestradius von 8 mm abgerundet sein. Sie sollten dem Originalzustand weitestgehend entsprechen. Fußrasten mit Klappmechanismus müssen selbstständig in ihre Normalstellung zurückklappen. Sind Fußrasten aus Stahl nicht umklappbar, müssen sie am Ende mit Stopfen versehen sein, die fest angebracht sind und aus Plastik, Teflon oder aus einem gleichwertigen Material bestehen (Mindestdurchmesser 16 mm).
An den Enden offene Fußhebel für Schaltung und Bremse müssen mit einem abgerundeten Verschluss-stopfen versehen werden.

2.8 Radabdeckungskanten

Freiliegende Radabdeckungskanten aus Metall, welche mehr als 15 mm vom Reifen entfernt sind, müssen mit einem Mindestradius von 2,5 mm gebördelt oder abgedeckt sein.

2.9 Gemischzuführung

Gasschieber oder Drosselklappen müssen automatisch schließen, wenn der Fahrer den Griff loslässt. Ausgenommen davon sind Fahrzeuge der Antik- und Vintage-Klasse mit Regulierhebeln.
Darüber hinaus kann eine Ausnahme von dieser Regelung nur dann erfolgen, wenn der historische Nachweis erbracht wird, dass die Maschine ursprünglich schon mit zwei Gaszügen (je einen für die Öffnungs- und die Schließfunktion) ausgerüstet war und ein Zündunterbrecher gemäß Artikel **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** vorhanden ist.

2.10 Zündunterbrecher und Kraftstoffpumpen

Bei allen Solomotorrädern wird ein Zündunterbrecher empfohlen.
Bei allen Gespannen muss ein Zündunterbrecher angebracht sein, der in Funktion tritt, wenn der Fahrer sein Motorrad verlässt.
Dieses System muss den Primärstromkreis unterbrechen und so angeschlossen sein, dass sowohl die Stromzufuhr als auch eine erneute Schließung des Stromkreises ermöglicht wird. Der Zündunterbrecher muss sich so nahe wie möglich an der Lenkermitte befinden und wird über ein nichtelastisches Verbindungskabel von angemessener Länge und Stärke ausgelöst, das mit dem Körper des Fahrers

verbunden ist. Ein Spiralkabel (ähnlich einem Telefonkabel) von maximal 1 m Länge (in ausgezogenem Zustand) ist gestattet.
Elektrische Kraftstoffpumpen müssen ebenfalls an einen Stromkreisunterbrecher angeschlossen sein, der bei einem Unfall aktiviert wird. Eine Testvorrichtung für Überprüfung bei der Technischen Abnahme muss vorhanden sein.
Ein Benzinhahn ist in allen Fahrzeugen mit Fallbenzin bis einschließlich Bauperiode Post Classic erforderlich.

2.11 Neigungswinkel

Der mögliche Neigungswinkel des Motorrades muss der Epoche entsprechen. Es muss vermieden werden, dass ein Motorrad schon vor Erreichen dieses Bereichs hart aufsetzt und aushebelt. Für Fahrzeuge der Classic-Klassen gilt im Leerzustand ein freier Neigungswinkel von 45 Grad.

2.12 Bremsen

Die Motorräder müssen mit zwei voneinander unabhängigen Bremsen ausgerüstet sein, ausgenommen Motorräder der Antik-Klasse. Im Falle einer Verbundbremse muss beim Versagen einer Bremse die andere voll funktionstüchtig bleiben. Art und Ausführung der Bremsanlage sollten dem Originalzustand entsprechen.
Bremsscheiben müssen eine kreisrunde Form haben und einen geschlossenen Rand aufweisen, Sogenannte „Wave-Scheiben“ sind nicht zugelassen.

2.13 Reifen

Es dürfen nur profilierte Reifen verwendet werden, wobei die Mindestprofiltiefe 1,6 mm (50 ccm: 1 mm) beträgt. Ausgenommen davon sind die Gespanne der Klassen Y und Z sowie Motorräder der Bauperiode Youngtime. Die Reifen müssen für die Montage auf den vorhandenen Felgen geeignet sein und ihre technischen Daten müssen für die Einsatzbedingungen ausreichen. Vom augenscheinlichen Zustand her muss ein Versagen ausgeschlossen sein. Übermäßig alte und stark ausgehärtete Reifen sind zum Wettbewerb nicht zugelassen.
Die Oberfläche eines Slick-Reifens muss mindestens drei Vertiefungen in Abständen von max. 120 Grad aufweisen, die die Abnutzungsgrenze der Lauffläche und der Reifenschulter anzeigen. Sobald zwei dieser Vertiefungen an verschiedenen Stellen des Reifens abgenutzt sind, darf der Reifen nicht mehr verwendet werden. Reifen dürfen bei Solomaschinen vor dem Einsatz auf der Strecke mittels Reifenwärmer auf Betriebstemperatur gebracht werden.
Die Ventile sind mit Staubkappen zu verschließen.

2.14 Reifenfreigang

Der seitliche Mindestabstand des Reifens zu starren Fahrwerksteilen muss mindestens 4 mm (Gespanne 8 mm) betragen. Der entsprechende Mindestabstand am Umfang muss mindestens 15 mm betragen.

2.15 Kühlflüssigkeit

Als flüssiges Kühlmittel ist nur Wasser zulässig.

2.16 Ölleitungen

Ölleitungen müssen korrekt verlegt und befestigt sein und aus öl- und lösungsmittelresistentem sowie druckstabilem Material bestehen. Alle Verschraubungen im Bereich des Ölkreislaufs müssen gesichert sein. Längere Druckleitungen müssen aus flexiblem Material bestehen oder besonders sorgfältig gegen Vibrationsschäden abgestützt sein.
Alle Ölleitungen, Ölverschraubungen und Ölverschlüsse müssen bei der Vorführung des Motorades zur Technischen Abnahme visuell kontrollierbar sein. D.h. bei Motorrädern mit Vollverkleidung müssen ausreichend große Sichtöffnungen vorhanden sein oder das Motorrad ist mit demontierter Verkleidung vorzuführen.

2.17 Ölablassschrauben/Ölfilter

Alle Ölablassschrauben und der Ölfilter müssen mit Draht gesichert sein.

2.18 Kraftstoff- und Öltankverschlüsse

Kraftstoff- und Öltankverschlüsse müssen so ausgeführt sein, dass auch im Falle eines Sturzes ein selbsttätiges Öffnen vermieden wird. Nötigenfalls ist eine Drahtsicherung erforderlich.

2.19 Ölauffangvorrichtungen

Sofern ein Ölentlüftungsschlauch vorhanden ist, muss dessen Ende in einem einfach kontrollierbaren Ölauffangbehälter enden. Dessen Volumen sollte bei Motorentlüftungen 500 ccm, bei Getriebeentlüftungen 250 ccm betragen.
Bei Motoren mit frei umlaufenden Kettentrieben, bei Verlustschmierung sowie bei als Kettenschmierung ausgebildeten Ölentlüftungen muss an der Unterseite eine Ölsammelvorrichtung angebracht sein. Diese Sammelvorrichtung sollte so ausgebildet sein, dass ein Abtropfen vermieden wird.

2.20 Gefährliche Motorräder

Wenn Ausführung oder Zustand des Motorrades über die Punkte 2.1 bis 2.19 hinaus ein technisches Versagen oder eine Gefährdung vermuten lässt, erfolgt keine Zulassung zur Veranstaltung. Wenn ein Technischer Kommissar im Verlauf des Trainings oder eines Wertungslaufs zu der Überzeugung kommt, dass ein Motorrad defekt ist und dadurch eine Gefahr darstellen könnte, muss er den Fahrtleiter sofort darüber schriftlich informieren.

2.21 Onboard-Kameras

Kameras dürfen innerhalb der Silhouette des Fahrzeugs montiert werden. Sie dürfen jedoch keinesfalls am Fahrer/Beifahrer befestigt sein. Die Befestigung der Kameras muss zu Beginn der Veranstaltung der Technischen Abnahme vorgeführt werden. Kameras müssen mit stabilen Teilen des Motorrads fest verschraubt und zusätzlich gesichert sein. Ob die Kameras ausreichend befestigt sind, obliegt der Beurteilung der Technischen Kommissare.

3. Allgemeine Technische Bestimmungen

3.1 Geräuschlimit

Statische Messung: (Messung erfolgt am stehenden Fahrzeug)
Alle Fahrzeuge: max. 105 dB(A).
Die Messung erfolgt gemäß den Vorschriften zur Geräuschkontrolle bei Gleichmäßigkeitsprüfungen.
Dynamische Messung: (Messung erfolgt auf der Strecke)
Zusätzlich werden Feldmessungen an Messpunkten vorgenommen, die vom Streckenbetreiber vorgegeben sind und durch fest installierte Messgeräte aufgezeichnet werden.
An diesen Messpunkten dürfen die Messwerte 98 dB(A) nicht überschreiten.

3.2 Hubraum

Grundsätzlich gelten die im Technischen Reglement festgelegten Hubraumobergrenzen. Der Hubraum darf vom historisch korrekten Wert bis zu maximal 10 Prozent nur dann abweichen, wenn für eine Reparatur aufgrund von Verschleiß oder eines Schadens entsprechende Ersatzteile nicht mehr zur Verfügung stehen und nicht mehr beschafft werden können. Jede andere Hubraumerhöhung oder eine wissentlich falsche Hubraumangabe führt zum Ausschluss von der Veranstaltung. Der Veranstalter behält sich stichprobenartige Hubraummessungen vor.

3.3 Kraftstoffe

Es sind nur Kraftstoffe gemäß den Kraftstoffbestimmungen der FIM für Straßenrennen zugelassen (unverbleiter Tankstellenkraftstoff). Sind Motorräder nachweislich und gemäß ihrem historischen Einsatz nur mit anderen Kraftstoffen zu betreiben, dann ist dies in der Nennung gesondert anzuführen. Der Veranstalter entscheidet dann über einen möglichen Start. Alkoholbetriebene Fahrzeuge müssen auf den Startnummernschildern mit einem roten Punkt in 50mm Durchmesser gekennzeichnet werden.

3.4 Unerlaubte Werkstoffe

Die Verwendung von Titan für Fahrwerksteile, insbesondere Radachsen, ist generell verboten. Ebenso sind Aluminiumachsen unzulässig. Kohlefaser-Anbauteile und -Verkleidungen sind zulässig, soweit der Nachweis erbracht werden kann, dass derartige Teile in der jeweiligen Epoche bereits verwendet worden sind.

3.5 Aufladung

Motorräder mit Aufladung sind nur dann zugelassen, wenn die Ausführung zweifelsfrei historisch belegt ist und das gesamte Fahrzeug in seinem Erscheinungsbild der Epoche entspricht.

3.6 Lenkerbreite

Die Mindestlenkerbreite für die Klasse bis 50/80 ccm beträgt 400 mm, für alle anderen Klassen 500 mm.

3.7 Radabdeckungen

Die Radabdeckung muss die Lauffläche des Reifens im geforderten Bereich abdecken. Die Abdeckung kann durch Radabdeckungen, durch Teile der Verkleidung oder durch Teile des Aufbaus erfolgen. Der Vorderreifen muss mindestens von der oberen Radmitte aus nach hinten abgedeckt sein, und zwar mindestens bis zu einem Winkelbereich, gemessen von der Radachse, 45 Grad nach hinten oben. Der Hinterreifen muss mindestens in einem Winkelbereich von 120 Grad abgedeckt sein.

3.8 Verkleidungen

Verkleidungen sind nur an solchen Motorrädern zulässig, die in ihrer Epoche damit ausgerüstet waren. Motorräder der Clubsportklassen dürfen mit einer Verkleidung ausgerüstet werden. Das

Erscheinungsbild der Verkleidung muss der Epoche entsprechen. Fahrzeuge für Geschwindigkeitsrekorde mit Extremverkleidungen sind für Wertungsläufe nicht zugelassen.
Die Verkleidung und der Sitz (bei Gespannen auch die Sitzverkleidung mit integrierten Knieschalen, (Monocoque)) müssen so mit der Maschine verbunden sein, so dass sie auch im Falle eines Sturzes am Motorrad verbleiben. Freistehende Kanten von Verkleidungsscheiben müssen eine Verrundung mit einem Radius von 1,5 mm aufweisen oder mit einem Kantenschutz versehen werden. Öffnungen für Scheinwerfer sind nicht zugelassen.
Ehemalige Langstreckenrennmotorräder und deren Nachbauten können in den Bauperioden Post Classic und Youngtime mit Lichtanlage starten. Auf die Verkleidung aufgesetzte Scheinwerfer mit Abdeckung oder Überklebung sind in Bauperiode Post Classic zugelassen. In Bauperiode Youngtime sind in die Verkleidung integrierte Scheinwerfer mit historischem Nachweis zulässig.

3.9 Hauptabmessungen des Motors

Die Abmessungen für Bohrung und Hub müssen – abgesehen von Pkt 3.2 – der Historie entsprechen.

3.10 Motor- und Getriebegehäuse

Motor- und Getriebegehäuse müssen im Wesentlichen original erhalten bleiben. Im Falle von Reparatur oder Ersatz müssen Dimensionierung und äußere Struktur dem Original entsprechen. Kickstarter müssen gegen Ausklappen gesichert sein.

3.11 Wechselgetriebe

Die Zahl der historisch nachgewiesenen Getriebestufen darf nicht erhöht werden. Ausgenommen hiervon sind die Clubsportklassen, dort darf die Zahl der Getriebestufen bis auf sechs erhöht werden.

3.12 Steuerung des Gaswechsels

Die historisch belegbare Art der Gaswechselsteuerung darf nicht verändert werden.
Dies bezieht sich in der Clubsportklasse auf den Basismotor. Von dieser Einschränkung ist sowohl die Art der Steuerung (bei 4-Takt: OHC, OHV, SV, Kette, Stoßstangen, Königswelle etc., bei 2-Takt: Kolben, Drehschieber, Membran etc.) als auch der Ventilwinkel und die Zahl der Ventile betroffen. Auslass-Steuerelemente an 2-Takt-Motoren sind nur erlaubt, wenn sie historisch nachgewiesen sind.

3.13 Vergaser

Die Gemischaufbereitung muss aus der Bauperiode (siehe Artikel 0.3) stammen in der das Motorrad eingesetzt werden soll.

3.14 Airboxtechnik

Der Einsatz von Airboxtechnik in jeglicher Form ist untersagt, ausgenommen Fahrzeuge der Bauperiode Youngtime.

3.15 Kennfeldzündungen

Die Verwendung von verstellbaren Zündungen ist in allen Klassen bis einschließlich Bauperiode Classic untersagt, d. h. bei elektronisch gesteuerten Zündanlagen darf die Zündzeitpunktverstellung nur über die Drehzahl geregelt werden. Bei Zündungen mit verstellbaren Zündkurven (ab Bauperiode Post Classic) darf sich der Wählschalter nicht im sichtbaren und zugänglichen Bereich befinden.

3.16 Zusätzliche allgemeine Bestimmungen für Gespanne

Die Maximalmaße betragen: Breite 1700 mm, Länge 2400 mm (Ausnahme: Gespanne der Bauperiode Youngtime).

- Die Mindestbodenfreiheit beträgt beladen 65 mm.
- Der Antrieb darf nur über das Hinterrad auf die Straße übertragen werden.
- Der Lenker muss über dem Niveau des niedrigsten Punktes der Fahrersitzfläche angebracht sein.
- Kraftstofftanks die im Beiwagen integriert sind müssen gesondert vor Bodenberührung geschützt sein. Der Deckel des Kraftstofftanks muss so ausgeführt sein, dass er nicht aus der Verkleidung herausragt und im Falle eines Unfalls nicht abgerissen werden kann.
- Der Seitenwagen muss starr und an mindestens drei Punkten mit dem Motorrad verbunden sein oder er muss integraler Bestandteil des Fahrwerks sein.
- Ist eine Batterie vorhanden, muss sie so platziert sein, dass weder Fahrer noch Beifahrer mit ihr oder ihrem Inhalt in Berührung kommen können.
- Der senkrechte Federweg von Vorder- und Hinterradachse muss beim Einfedern mindestens 20 mm betragen. Die Verwendung von aktiven Federungen ist verboten.
- Hinterrad und Seitenwagenrad müssen auf der Innenseite bis zum Niveau der Seitenwagenplattform vollständig abgedeckt sein.
- Die Haltegriffe für den Beifahrer müssen so an der Maschine befestigt sein, dass sie die auftretenden Kräfte im Fahrbetrieb sicher aufnehmen können.

Gespanne müssen mit einer funktionsfähigen roten Rückleuchte (Dauerlicht) versehen sein, die über LED verfügen. Das Einschalten ist ausschließlich bei Wetrace oder auf Anweisung der Fahrtleitung verpflichtend.
Dieses muss an der Fahrzeugverkleidung hinten, mindestens 100 mm über dem Boden und im Bereich zwischen Hinterrad und Beifahrerplattform angebracht sein. Es muss sichergestellt sein, dass sie nicht von Teilen und/oder dem Beifahrer verdeckt wird und mit max. 5° Abweichung zur Fahrzeuglängsachse nach hinten leuchten.
Folgende Heck-Leuchten - FIM-genehmigt - sind wie u.a. nachstehend aufgeführt für die Gespanne zu verwenden:

ISA-EMS 90x90	ref. (6085-2)
ISA-EMS 90x92	ref. (6085-0)
SA-EMS 120x65	ref. (6085-4)
LIFELINE 90x90	Radial rain light

Beltenick Leo8172/600500006
Schlüter Motorsport ref.600500006, 600500007

3.17 Startnummernschilder

Startnummernschilder müssen an der Frontseite sowie an der linken und rechten Seite angebracht sein, wobei die seitlichen Startnummernschilder nicht vom Fahrer verdeckt werden dürfen. Die Startnummernschilder sind ellipsenförmig mit einer Höhe von 230 mm und einer Breite von 280 mm. Rechteckige Startnummernschilder sind mit den identischen Mindestgrößen mit historischem Nachweis (z.B. US-Superbike) ebenfalls zugelassen. Die Ziffernhöhe sollte mindestens 140 mm, die Strichstärke 25 mm und die maximale Zeichenbreite 80 mm betragen. Die Buchstabengröße muss mindestens die halben Werte der Ziffern haben (70/12,5/40mm).
Der Abstand zwischen den Zeichen muss mindestens 15 mm betragen. Die Kanten von Metallnummernschildern sind mit einem Mindestradius von 3 mm abzurunden bzw. einzubördeln. Bei Motorrädern mit Verkleidung ist die Startnummerngrundfläche gegebenenfalls ein Teil der Verkleidung.
Bei den Farben muss es sich um matte Farben gem. der RAL-Farbskala handeln, d. h.

- Schwarz wie 9005,
- Blau wie 5010,
- Gelb wie 1003,
- Rot wie 3020,
- Grün wie 6002,
- Weiß wie 9010.

4. Zusätzliche klassenbezogene Bestimmungen

4.1 Klasse Antik bis 1919

4.1.1 Definition der Motorräder

- Motorräder der Klasse Antik bis 1919 sind folgende:
- Motorräder mit Ersteinsatzjahr bis 1919
- Motorräder mit Ersteinsatzjahr bis 1928, die mit Riemenendantrieb gebaut wurden
- Motorräder mit Ersteinsatzjahr vor 1925, die ohne Kupplung und Getriebe gebaut wurden
- Motorräder mit Ersteinsatzjahr vor 1925, die mit Kupplung und höchstens zwei Gangstufen gebaut wurden.

4.1.2 Technische Eingrenzungen

- Die Motorräder müssen den Bestimmungen 1 bis 3 entsprechen. Darüber hinaus gilt:
- Die Motorräder dürfen in keinem sichtbaren Detail von der zeitgenössischen Technik abweichen.
- Zeitgemäße Simplexbremsen dürfen nachgerüstet werden.
- Elektronische Bauteile sind nicht erlaubt.
- Nur Drahtspeichenräder sind erlaubt.

4.2 Klasse Vintage 1920 bis 1930

4.2.1 Definition der Motorräder
Motorräder der Klasse Vintage 1920 bis 1930 sind folgende:

- Motorräder mit Ersteinsatzjahr 1920 bis 1930, ausgenommen Motorräder der Antik-Klasse.

4.2.2 Technische Eingrenzungen

Die Motorräder müssen den Bestimmungen 1 bis 3 entsprechen. Darüber hinaus gilt:

- Nur zeitgemäße außenliegende separate Schaltautomaten sind erlaubt
- Umrüsten auf Zahnriemenprimärtrieb ist nicht erlaubt
- Umrüsten auf Duplexbremsen ist nicht erlaubt
- Elektronische Bauteile sind nicht erlaubt
- Zentralschwimmervergaser aus der Zeit nach 1930 sind nicht erlaubt
- Nur Drahtspeichenräder sind erlaubt
- Umrüsten auf Alufelgen ist nicht erlaubt
- Der Mindestfelgendurchmesser beträgt 19 Zoll
- Die maximale Reifenbreite beträgt 108 mm (= 4 Zoll)
- Hydraulische Dämpferelemente für die Radfederung sind nicht erlaubt.

4.3 Klasse Post Vintage 1931 bis 1949

4.3.1 Definition der Motorräder

Motorräder der Klasse Post Vintage 1931 bis 1949 sind folgende:

- Motorräder mit Ersteinsatzjahr 1931 bis 1949

4.3.2 Technische Eingrenzungen

Die Motorräder müssen den Bestimmungen 1 bis 3 entsprechen. Darüber hinaus gilt:

- Umrüsten auf Zahnriemenprimärtrieb ist nicht erlaubt
- Umrüsten auf Duplexbremsen ist nur bei Telegabeln erlaubt
- Elektronische Bauteile sind nicht erlaubt
- Zentralschwimmervergaser aus der Zeit nach 1949 sind nicht erlaubt
- Umrüsten auf Federelemente sowie Bremsen aus der Zeit nach 1949 ist nicht erlaubt
- Nur Drahtspeichenräder sind erlaubt
- Der Mindestfelgendurchmesser beträgt 19 Zoll (Gespanne: 18 Zoll)
- Die maximale Felgenbreite beträgt 2.15 Zoll (= WM 3)
- Die maximale Reifenbreite beträgt 108 mm (= 4 Zoll)
- Hydraulische Dämpferelemente sind nur erlaubt, wenn sie historisch nachgewiesen sind.

4.4 Klasse Gespanne Sitzer 1967

4.4.1 Definition der Motorräder
In der Klasse Gespanne Sitzer bis 1967 sind die Gespanne der Klassen Vintage, Post Vintage und Classic, Sitzer mit Rädern größer/gleich 16 Zoll (ausgenommen Seitenwagenrad), zusammengefasst. Abweichungen von der Reifengröße sind nur mit historischem Nachweis für das Originalfahrzeug oder einem baugleichen Fahrzeug zugelassen. Es sind nur Fahrzeuge der Gruppe B1 erlaubt.

4.4.2 Technische Eingrenzen
Die Motorräder müssen den Bestimmungen 1 bis 3 entsprechend. Darüber hinaus gilt:
Die Gespanne müssen gemäß ihrer Baujahreszuordnung den Punkte 4.2.2, 4.3.2 oder 4.5.2 uneingeschränkt entsprechen.

4.5 Klasse Classic 1950 bis 1967

4.5.1 Definition der Motorräder
Motorräder der Klassen Classic 1950 bis 1967 sind folgende:
- Historische Werksrennmaschinen oder Produktionsrennmaschinen bis 500 ccm mit Ersteinsatzjahr 1950 bis 1967 auf damaligem technischem Stand, sowie deren exakte Repliken
- Historische Werksrennmaschinen oder Produktionsrennmaschinen mit Viertaktrennmotoren bis 500 ccm und Ersteinsatzjahr bis 1967 auf damaligem technischem Stand, sowie deren exakte Repliken
- Historisch zweifelsfrei nachgewiesene Eigenbaurennmaschinen bis 500 ccm und Ersteinsatzjahr 1950 bis 1967 und auf damaligem technischem Stand
- Zum Rennmotorrad umgebaute Serienmotorräder mit nicht mehr als 500 ccm und bis Baujahr 1967, auf damaligem technischem Stand.
- Gespanne, die diesem technischen Reglement entsprechen, auch wenn sie nach 1967 aufgebaut wurden

4.5.2 Technische Eingrenzungen
Die Motorräder müssen den Bestimmungen 1 bis 3 entsprechen. Darüber hinaus gilt:
- Ändern der historischen Rahmenbauart ist nicht erlaubt
- Umrüsten auf Aluminiumschwingen ist nicht erlaubt
- Umrüsten auf Hebelsysteme bei der Federung ist nicht erlaubt
- Federbeine mit separatem Ausgleichsbehälter sind nicht erlaubt
- Telegabelstandrohre über 35 mm Durchmesser sind nicht erlaubt (außer Rickman/ Betor)
- Scheibenbremsanlagen sind nur mit historischem Nachweis für das Originalfahrzeug oder einem baugleichen Fahrzeug zugelassen
- Nur Drahtspeichenräder sind erlaubt
- Der Mindestfelgendurchmesser beträgt 18 Zoll
- Die maximale Felgenbreite beträgt 2.15 Zoll (= WM 3)
- Die max. Reifenbreite beträgt
  bis 175 ccm = 100 mm;
  bis 250 ccm = 110 mm;
  über 250 ccm = 120 mm

Weiterhin gilt für Gespanne:
  - Der maximale Radstand beträgt 1500 mm
  - Nur Rohrrahmen sind erlaubt
- Zweitakter sind mit historischem Nachweis zugelassen.
- Die Vergasertypen Dell'Orto PHM und VHB mit Zentralschwimmerkammer sind zugelassen.
- Der maximale Hubraum beträgt 600 ccm (bei englischen Twins 650 ccm)
- Motor und Antrieb müssen aus der Zeit vor 1968 stammen (keine BMW/5 etc.) und dürfen nur zeitgemäß modifiziert werden
- Der Mindestfelgendurchmesser beträgt 16 Zoll
- Die maximale Reifenbreite beträgt 110 mm
- Abweichungen von der Reifengröße sind nur mit historischem Nachweis für das Originalfahrzeug oder einem baugleichen Fahrzeug zugelassen.
- Die Verkleidung darf nicht als aerodynamische Einheit Motorrad und Boot umschließen
- Bei Kneelern beträgt die maximale Höhe 1000 mm

4.6 Klasse Post Classic GP 1968 bis 1985 und Post Classic Kneeler Gespanne 1968 bis 1983

4.6.1 Definition der Motorräder
Motorräder der Klasse Post Classic GP 1968 bis 1985 sind folgende:
- Werksrennmaschinen oder Produktionsrennmaschinen bis maximal 500 ccm mit Ersteinsatzjahr 1968 bis *1985* auf damaligem technischem Stand, oder deren exakte Repliken, ausgenommen Motorräder der Classic-Klasse.
- Historisch zweifelsfrei nachgewiesene Zweitakt-Eigenbaurennmaschinen bis maximal 500 ccm mit Ersteinsatzjahr 1968 bis 1985 und auf damaligem technischem Stand
- Zweitakt-Werksrennmaschinen oder Zweitakt-Produktionsrennmaschinen der Formel 750 auf damaligem technischem Stand oder deren exakte Repliken
- Historische Gespanne Kneeler bis 500 ccm mit Zweitaktmotor (bis 750 ccm wenn der 500er Basismotor für Auslandseinsätze mit vergrößerter Bohrung gefahren wurde) und Ersteinsatzjahr 1968 - 1983, auf damaligem technischem Stand, sowie solche die diesem technischen Stand entsprechen, auch wenn sie nach 1983 gebaut worden sind.
  Darüber hinaus auch - im jeweils zu prüfenden Einzelfall - Gespanne bis 500 ccm mit Viertakt-Rennmotoren, welche technisch dieser Baujahresperiode zuzuordnen sind.

4.6.2 Technische Eingrenzungen
Die Motorräder müssen den Bestimmungen 1 bis 3 entsprechen. Darüber hinaus gilt:
- Rahmen aus Kohlefaser sind nicht erlaubt
- Telegabelstandrohre (außer Rickman/Betor) bis 41 mm Durchmesser sind erlaubt
- Nur Bremszangen mit einem Kolben bei schwimmender Montage oder zwei Kolben in einer Achse bei starrer Montage der Bremszangen sind erlaubt
- Vierkolbenzangen nur bei historischem Nachweis
- Der Mindestfelgendurchmesser beträgt 18 Zoll; 16 bzw. 17 Zoll nur bei historischem Nachweis
- Die maximale Reifenbreite bei Solomotorrädern beträgt 165 mm.

Darüber hinaus gilt für Gespanne:
- Der Maximale Radstand beträgt 1600 mm.
- Die maximale Höhe beträgt 1000 mm.
- Profillose Rennreifen (Slicks) sind erlaubt.

4.7 50/80 ccm bis zum historischen Ende dieser Klasse

4.7.1 Definition der Motorräder
In der Klasse 50/80 ccm sind die 50er und 80er Rennmaschinen der Bauperiode Classic, Post-Classic und Youngtime zusammengefasst. Es handelt sich um folgende Solomotorräder:
- Historische Werksrennmaschinen oder Produktionsrennmaschinen bis 50 ccm mit Ersteinsatzjahr bis 1983, auf damaligem technischem Stand sowie deren exakte Repliken.
- Historische Eigenbaurennmaschinen bis 50 ccm mit Ersatzeinsatzjahr bis 1983, auf damaligem technischem Stand sowie solche, die diesem technischen Stand entsprechen, auch wenn sie nach 1983 erstellt wurden.
- Historische Werksrennmaschinen, Produktionsrennmaschinen bis 80 ccm mit Ersteinsatzjahr 1984 bis 1989 auf damaligem technischem Stand, sowie deren exakte Repliken.
- Historische Eigenbaurennmaschinen mit 80 ccm mit Ersteinsatzjahr von 1984 bis 1989, auf damaligem technischem Stand, sowie solche, die diesem technischen Stand entsprechen, auch wenn sie nach 1989 erstellt wurden

4.7.2 Technische Eingrenzungen
Die Motorräder müssen den Bestimmungen 1 bis 3 entsprechen. Darüber hinaus gilt:
- Die Motorräder müssen vom Aufbau und Erscheinungsbild her klar einer Einsatzepoche im Straßenrennsport zugeordnet werden können.
- Es werden keine Motorräder zugelassen, deren Motorbasis nach 1989 entstanden ist.
- Es werden keine Serienumbauten zugelassen, welche in dieser Form in historischer Zeit nie am Start gewesen sind.

4.8 Clubsport bis 1978

4.8.1 Definition der Motorräder

Motorräder der Klasse Clubsport 1978 sind folgende Solomotorräder:

- Historisch nachgewiesene Rennmaschinen mit Hubraum über 500ccm mit Ersteinsatzjahr 1950 – 1978 und auf damaligem technischem Stand, ausgenommen Motorräder der Klassen Classic und Post Classic GP.
- Umgebaute Motorräder auf Großserienbasis bis 1978 mit Technik bis 1978, ausgenommen Motorräder der Klasse Classic
- Neu erstellte Eigenbaumotorräder mit Technik und Großserienmotorbasis bis 1978

4.8.2 Technische Eingrenzungen

Die Motorräder müssen den Bestimmungen 1 bis 3 entsprechen. Darüber hinaus gilt:

- Nur Stahlrohrrahmen
- Aluschwingen nur mit historischem Nachweis
- Hebelsysteme bei der Federung nur mit historischem Nachweis
- Zentralfederbeine nur mit historischem Nachweis
- Federbeine mit separatem Ausgleichsbehälter nur aus der Zeit vor 1978
- Nur Bremszangen mit einem Kolben bei schwimmender Montage oder zwei Kolben in einer Achse bei starrer Montage der Bremszangen
- Telegabelstandrohre nur bis 38 mm Durchmesser (außer Rickman/Betor)
- nur Stummellenker, Hochlenker nur mit historischem Nachweis
- Motorbauteile von GP-Motoren sind nicht erlaubt
- Die Kühlungsart des Basismotors muss erhalten bleiben
- Elektronräder nur bei historischem Nachweis.
- Mindestfelgendurchmesser 18 Zoll
- Maximale Reifenbreite 165 mm
- Die Motorräder müssen kompromisslos für Straßenrennbetrieb aufgebaut sein.

4.9 Clubsport 1979 – 1985

4.9.1 Definition der Motorräder

Motorräder der Klasse Clubsport 1979 – 1985 sind folgende Solomotorräder:

- Historisch nachgewiesene Werksrennmaschinen, Produktionsrennmaschinen und Eigenbaurennmaschinen mit Ersteinsatzjahr 1979 – 1985 und auf damaligem technischem Stand, ausgenommen Motorräder der Klasse Post Classic GP.
- Umgebaute Motorräder auf Großserienbasis bis 1985 mit Technik bis 1985, ausgenommen Motorräder der Klasse Clubsport bis 1978.
- Neu erstellte Eigenbaumotorräder mit Technik und Großserienmotorbasis bis 1985, ausgenommen Motorräder der Klasse Clubsport bis 1978.

4.9.2 Technische Eingrenzungen

Die Motorräder müssen den Bestimmungen 1 bis 3 entsprechen. Darüber hinaus gilt:

- Keine Motorbauteile von GP-Motoren
- Die Kühlungsart des Basismotors muss erhalten bleiben
- Mindestfelgengröße 18 Zoll
- Maximale Reifenbreite 165mm
- Bremsscheibendurchmesser maximal 300mm
- Nur zeitgemäße Ein- und Zweikolbenbremssättel
- nur Stummellenker, Hochlenker nur mit historischem Nachweis
- Die Motorräder müssen kompromisslos für Straßenrennbetrieb umgebaut sein

4.10 Gespanne Kneeler 750/2-Takt + 1000/4-Takt bis 1983

4.10.1 Definition der Motorräder

Motorräder der Klasse Gespanne Kneeler 750/2-Takt + 1000/4-Takt bis 1983 sind folgende:

- Historisch nachgewiesene Gespanne Kneeler mit 2-Taktmotoren bis 750ccm oder 4-Taktmotoren bis 1000ccm mit Ersteinsatzjahr bis 1983, ausgenommen Gespanne der Klassen Classic und Post Classic GP

- Gespanne Kneeler mit 2-Taktmotoren bis 750ccm oder 4-Taktmotoren bis 1000ccm, historisch nicht nachgewiesen, aber mit Technik bis 1983 aufgebaut, ausgenommen Gespanne der Klassen Classic und Post Classic GP.

4.10.2 Technische Eingrenzungen

Die Motorräder müssen den Bestimmungen 1 bis 3 entsprechen. Darüber hinaus gilt:

- Der maximale Radstand beträgt 1600mm
- Die maximale Höhe beträgt 1000 mm
- Heckmotoren sind nicht erlaubt
- Nur Bremszangen mit einem Kolben bei schwimmender Montage oder zwei Kolben in einer Achse bei starrer Montage der Bremszangen
- Schwimmende Bremsscheiben sind zugelassen
- Profillose Reifen (Slicks) sind erlaubt
- Die Motorräder müssen vom Aufbau und vom Erscheinungsbild her der Epoche entsprechen.

4.11 Clubsport Gespanne Sitzer bis 1983

4.11.1 Definition der Motorräder

Motorräder der Klasse Clubsport Gespanne Sitzer bis 1983 sind folgende

- Reglementgemäß neu aufgebaute Gespanne mit Technik bis 1983

4.11.2 Technische Eingrenzungen

Die Motorräder müssen den Bestimmungen 1 bis 3 entsprechen. Darüber hinaus gilt:

- Rahmen und Motor nur von Großserienstraßenmotorrad bis 1983
- Maximaler Hubraum 1000ccm
- Nur Bremszangen mit einem Kolben bei schwimmender Montage oder zwei Kolben in einer Achse bei starrer Montage der Bremszangen, Schwimmende Bremsscheiben sind zugelassen
- Nur straßenzugelassene Reifen, am Motorrad, Mindestdurchmesser 15 Zoll, maximale Breite 155mm
- Nur Plattform-Rennseitenwagen, angeschraubt

4.12 Youngtime/Youngtime GP 1984 – *1995*

4.12.1 Definition der Motorräder

Motorräder der Klasse Youngtime GP (Zweitakt) 1984 – *1995* sind folgende Solomotorräder:

- Zweitakt-Werksrennmaschinen und Zweitakt-Produktionsrennmaschinen der Hubraumklassen 125ccm bis 500ccm und Ersteinsatzjahr 1984 – *1995*, auf damaligem technischem Stand, sowie deren exakte Repliken.
- Historisch zweifelsfrei nachgewiesene Zweitakt-Eigenbaurennmaschinen der Hubraumklassen 125ccm bis 500ccm mit Ersteinsatzjahr 1984 – *1995* und auf damaligem technischem Stand.

Motorräder der Klasse Youngtime sind auf Rennsport umgebaute Zweitakt-Supersportmotorräder der Hubraumklassen 125ccm bis 500ccm und Baujahr 1984 bis *1995*.

Motorräder der Klasse Youngtime Supersport (Viertakt) 1984 – *1995* sind folgende Maschinen:

- Viertakt Werksrennmaschinen und Produktionsrennmaschinen der Hubraumklassen 400 ccm bis 750ccm (Vierzylinder), 750ccm bis 1000ccm (Zweizylinder), bis 600ccm Kammervolumen (Wankelmotor) und Ersteinsatzjahr 1984 -*1995*, auf damaligen technischen Stand sowie deren auf Basis von Serienmotorrädern aufgebaute Repliken.
- Startberechtigt sind Motorräder, die in diesem Zeitraum in den Klassen Supersport, Superbike, Superstock 400/600/750 oder TT Formel 1 in der Weltmeisterschaft/Europameisterschaft oder nationalen Meisterschaften nachweislich eingesetzt wurden und vom Fahrzeughersteller homologiert wurden bzw. deren nicht homologierten Serienmodelle des gleichen Modeltyps. Ausnahme Motorräder der Klasse TT Formel 1 und Supersport/Superstock bis 400ccm.
- Gespanne der Klasse Youngtime GP sind historische GP-Gespanne Kneeler bis 500ccm und Ersteinsatzjahr 1984 – 1994 auf damaligem technischem Stand sowie solche die diesem technischen Stand entsprechen, auch wenn sie nach 1994 gebaut worden sind. Ausgenommen sind Gespanne der Klassen Post Classic und Youngtime Renngespanne.

Motorräder der Klasse Youngtime Singles (Viertakt) 1984 - *1995* sind folgende Solomotorräder:
- Produktionsrennmaschinen, Eigenbaurennmaschinen und umgebaute Serienmotorräder deren Antriebseinheit (Einzylinder) bis *1995* produziert wurde ab 450ccm.

Motorräder der Klasse Youngtime Twins (Viertakt) 1984 - *1995* sind folgende Solomotorräder:
- Produktionsrennmaschinen, Eigenbaurennmaschinen und umgebaute Serienmotorräder deren Antriebseinheit (Zweizylinder) bis *1995* produziert wurde ab 550 ccm.

4.12.2 Technische Eingrenzungen:
Die Motorräder müssen den Bestimmungen 1 bis 3 entsprechen. Darüber hinaus gilt:
- Der Einsatz von profillosen Reifen (Slicks) ist erlaubt, wenn für das Motorrad ein zweiter Satz austauschbarer Räder bereitsteht, welcher mit Regenreifen bestückt ist und der bei der Technischen Abnahme vorzuführen ist.
- Für alle umgebauten Serienmotorräder gilt die „Silhouettenformel“, d.h. die Motorräder müssen optisch weitestgehend dem Serienmodel bzw. einer nachgebauten Werksrennmaschine oder Produktionsrennmaschine entsprechen (ausgenommen sind die Klassen Youngtime Singles und Youngtime Twins).

Zusatz für umgebaute Zweitakt-Supersportmotorräder:
- Bei umgebauten Serienmotorrädern ist der Felgendurchmesser freigestellt, die Felgenbreite darf um ein Zoll vom Basismotorrad abweichen.
- Die Federelemente sind freigestellt, müssen jedoch in der Bauart der jeweiligen Einsatzperiode entsprechen.

Zusatz für nach Superbike- und TT-Formel1-Regeln aufgebaute Motorräder sowie deren Repliken:
- Der Hubraum darf die Hubraumgrenze der ursprünglichen Klasse nicht überschreiten, kann aber vom Homologationsmodel abweichen. Die 10-Prozentregel (siehe 3.2) entfällt.
- Einspritzanlagen bzw. Flachschiebervergaser sind zulässig, wenn das Homologationsmodell mit diesen ausgestattet ist.
- Die Größe des Durchlasses der Gemischaufbereitung ist freigestellt.
- Die Federelemente sind freigestellt, müssen jedoch in Bauart der jeweiligen Einsatzperiode entsprechen.
- Der Felgendurchmesser ist freigestellt.
- Bremsscheiben und Bremszangen sind freigestellt, müssen aber in dieser Bauart dem Einsatzzeitraum des homologierten Fahrzeugs entsprechen.
- Magnesium-Räder sind zugelassen.
- Handbremszylinder in Radialbauweise aus dem Produktionszeitraum des Fahrzeugs sind zugelassen.
- Motorsteckachsen und Schrauben aus Titan sind zugelassen.
- Angeschraubte Heckrahmen müssen nicht der Serie entsprechen.
- Verkleidungsteile aus Kohlefaser/Kevlar sind zugelassen.

Zusatz für nach Supersport- und Superstock-Regeln aufgebaute Motorräder und deren Repliken:
- Das Federbein ist freigestellt. Es dürfen nur überarbeitete Seriengabeln des Homologationsmodels verwendet werden.
- Felgen sind nur in der originalen Radgröße zugelassen.
- Nur Serienbremszangen des Homologationsmodels sind zugelassen.
- Bremsscheibendurchmesser nur in der Größe des Homologationsmodels.
- Handbremszylinder in Radialbauweise sind nicht zugelassen.
- Verkleidungsteile aus Kohlefaser/Kevlar sind nicht zugelassen.
- nur Einmannhöcker und Verkleidungen ohne Lampenausschnitt sind zugelassen.
- Bremsscheibendurchmesser maximal 320mm.
- klappbare Brems- und Kupplungshebel sind nicht zugelassen.
- Die maximale Reifenbreite beträgt 190mm.

Zusatz für Motorräder der Klasse Youngtime Singles:
- Das Baujahr des Fahrzeugs wird über den Produktionsbeginn des eingebauten Motorentyps definiert.
- Einspritzanlagen und Flachschiebervergaser sind zulässig, müssen aber der Bauperiode entsprechen.
- Die Größe des Durchlasses der Gemischaufbereitung ist freigestellt.
- Der Durchmesser und die Breite der verwendeten Räder sind freigestellt.
- Magnesiumräder sind zugelassen.
- Alle verwendeten Fahrwerksteile, Federungs- und Bremskomponenten müssen in ihrer Form der Bauperiode entsprechen.

Zusatz für Motorräder der Klasse Youngtime Twins:
- Das Baujahr des Fahrzeugs wird über den Produktionsbeginn des eingebauten Motorentyps definiert.
- Einspritzanlagen und Flachschiebervergaser sind zulässig, müssen aber der Bauperiode entsprechen.
- Die Größe des Durchlasses der Gemischaufbereitung ist freigestellt.
- Der Durchmesser und die Breite der verwendeten Räder sind freigestellt.
- Magnesiumräder sind zugelassen.
- Alternative Aufhängungs- und Lenksysteme (z.B. Hossack-Gabel) sind zulässig.
- Alle verwendeten Fahrwerksteile, Federungs- und Bremskomponenten müssen in ihrer Form der Bauperiode entsprechen.
- Als Superbike homologierte Motorräder (Ducati 851/888) sind in Klasse T mit den homologierten Antriebseinheiten nicht startberechtigt.

4.13 Youngtime GP Renngespanne Kneeler 1984 – 1994 (F1)

Motorräder der Klasse Youngtime Renngespanne Kneeler Baujahr 1984-1994 sind folgende Gespanne:
- Zweitakt-Rennmaschinen bis 500ccm, auf damaligem technischem Stand, sowie solche, die diesem technischen Stand entsprechen, auch wenn sie nach 1994 gebaut worden sind. Ausgenommen sind Motorräder der Klassen Classic, Post Classic und Youngtime.

4.13.1 Technische Eingrenzungen

Die Motorräder müssen den Bestimmungen 1 bis 3 entsprechen. Darüber hinaus gilt:
- Motorrad und Beiwagen müssen eine vollständig integrale Einheit bilden.
- Schwenk- und Pendelseitenwagen sind nicht erlaubt.
- Es dürfen nur Vergasermotoren bis Baujahr 1994 verwendet werden.
- Einspritzanlagen sind nicht erlaubt.
- Die Reifenbreite des Vorderrades darf 229 mm, die des Hinterreifens 254 mm nicht überschreiten. Der Durchmesser des aufgepumpten Rades muss mindestens 400mm betragen.
- Motor: Zweitakt mit maximal 500 ccm bis Baujahr 1994
- Zwischen Fahrer und Motor muss eine wirksame Schutzvorrichtung angebracht sein, die den Fahrer wirksam vor Hitze, austretendem Öl und Kraftstoff schützen muss.

- Die Maximalabmessungen sind:
  Gesamtbreite: 1700mm
  Gesamthöhe: 800mm
  Gesamtlänge: 3300mm
  Bodenfreiheit mindestens 65mm (beladen)
- Profillose Reifen (Slicks) sind erlaubt
- F1 Gespanne nach damaligem Reglement:
- Die Bauart der Gemischaufbereitung und die Größe des Durchlasses sind freigestellt, müssen jedoch der Bauperiode entsprechen.
- Die Motorräder müssen vom Aufbau und vom Erscheinungsbild her der Epoche entsprechen.

4.14 Youngtime Renngespanne Kneeler 1984 – 1994 (F2)

Motorräder der Klasse Youngtime Renngespanne Kneeler Baujahr 1984-1994 (F2) sind folgende Gespanne:
Gespanne mit Zweitakt-Rennmotoren bis 350ccm oder Viertakt-Rennmotoren bis 600 ccm auf damaligem technischem Stand, sowie solche, die diesem technischen Stand entsprechen, auch wenn sie nach 1994 gebaut worden sind. Ausgenommen sind Motorräder der Klassen Classic, Post Classic

Zusatz für Gespanne Youngtime (F2):
- *Die Motorräder müssen den Bestimmungen 1 bis 3 entsprechen. Darüber hinaus gilt:*
- *Motorrad und Beiwagen müssen eine vollständig integrale Einheit bilden.*
- *Nur Rohrrahmen aus Stahl sind zugelassen.*
- *Schwenk- und Pendelseitenwagen sind nicht erlaubt.*
- *Die Reifenbreite des Vorderrades darf 229 mm, die des Hinterreifens 254 mm nicht überschreiten. Der Durchmesser des aufgepumpten Rades muss mindestens 400mm betragen.*
- *Es sind nur konventionelle Lenkung und Radaufhängungen erlaubt.*
- *Einarmschwinge hinten ist erlaubt.*
- *Zweitaktmotoren bis 350 ccm (Rennmotoren, Serien- oder modifizierte Serientriebwerke) oder Viertaktmotoren bis 600 ccm (Serien oder modifizierte Serientriebwerke) auf damaligen technischen Stand. Nur Vergasermotoren.*
- *Zwischen Fahrer und Motor muss eine wirksame Schutzvorrichtung angebracht sein, die den Fahrer wirksam vor Hitze, austretendem Öl und Kraftstoff schützen muss.*
- *Die Ölauffangwanne (bei Viertaktmotoren) muss die untere Hälfte des Motors umschließen und den kompletten Ölinhalt des Motors aufnehmen können.*
- *Die Maximalabmessungen sind:*
- *Gesamtbreite: 1600mm*
- *Gesamthöhe: 800mm*
- *Gesamtlänge: 2700mm*
- *Bodenfreiheit mindesten 65mm (beladen)*
- *Profillose Reifen (Slicks) sind erlaubt*

DMSB