

DMSB-Berg-Reglement 2026

Stand: 05.02.2026 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

INHALTSVERZEICHNIS

| | |
|---|---|
| Art. 1 Teilnehmer und Fahrzeuge..... | 1 |
| Art. 1.1 Teilnehmer und Lizenzen | 1 |
| Art. 1.2 zulässige Fahrzeuggruppen bei DMSB-genehmigten Bergrennen | 2 |
| Art. 2 Besondere Technische Bestimmungen | 4 |
| Art. 3 Fahrerbesprechung..... | 4 |
| Art. 4 Training <i>und Zulassung zum Rennen</i> | 5 |
| Art. 5 Startaufstellung, Start <i>und Wertungsmodus</i> | 5 |
| Art. 6 Startverzögerung | 6 |
| Art. 7 Signalgebung Flaggen:..... | 6 |
| Art. 8 Sicherheitsfahrzeuge | 7 |
| Art. 9 Fahrvorschriften und Verhaltensregeln..... | 7 |
| Art. 10 Abbruch oder Unterbrechung eines Trainings- oder Wertungslaufes | 8 |
| Art. 11 Beendigung des Trainings und Rennens | 8 |
| Art. 12 Parc Fermé | 8 |
| Art. 13 Platzierung | 9 |
| Art. 14 Siegerehrung | 9 |
| Art. 15 Wertungsstrafen/ Geldbußen/ Strafen | 9 |
| Art. 16 Demonstrationsläufe/ Rahmenprogramm..... | 9 |

Vom DMSB genehmigte Bergrennen werden nach dem FIA ISG, dem DMSB-Veranstaltungsreglement, dem DMSB-Berg-Reglement, den DMSB-Lizenzbestimmungen, dem Ethikkodex und Verhaltenskodex der FIA und dem Ethikkodex des DMSB, den jeweiligen Veranstaltungsausschreibungen, *den DMSB-Richtlinien für Bergrennstrecken im Automobilsport* und den sonstigen Bestimmungen der FIA und des DMSB durchgeführt. Für DMSB-Prädikate gelten zusätzlich die Allgemeinen Prädikatsbestimmungen und die besonderen Bestimmungen des jeweiligen Prädikates.

Art. 1 Teilnehmer und Fahrzeuge

Art. 1.1 Teilnehmer und Lizenzen

1. *Es gelten die DMSB-Lizenzbestimmungen und die Bestimmungen Lizenzpflicht für Automobilsport Veranstaltungen. Für DMSB-Prädikate gelten besondere Bestimmungen gemäß allgemeinen DMSB-Prädikatsbestimmungen sowie disziplinbezogenen Prädikatsbestimmungen.*
2. **Teilnehmer der Divisionen 1 und 3**
Für die Teilnahme an einem Berg-Wettbewerb mit dem Status National A in den Divisionen 1 oder 3 ist mindestens eine Nationale Lizenz der Stufe A des DMSB oder eine Lizenz und Startgenehmigung eines anderen der FIA angeschlossenen ASN (Motorsport-Föderation) erforderlich. Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 15 Jahren (Stichtagsregelung).
Für Teilnehmer mit Fahrzeugen der Gruppe E2-SH ist mindestens eine Lizenz gemäß Art. 1.1.3 erforderlich.

Einschränkungen für Teilnehmer 15-16 Jahre (Stichtagsregelung):

Die Teilnehmer sind ausschließlich mit Fahrzeugen mit einem Leistungsgewicht von mind. 9 kg/kW, einem Hubraum von max. 2000ccm sowie einer Motorleistung von max. 125 kW startberechtigt.

Für die Teilnahme an einem Berg-Wettbewerb mit dem Status International in der Division 1 oder 3 ist mindestens eine Internationale Lizenz der Stufe D-Road (ITD-R) des DMSB oder eine entsprechende internationale Lizenz und Startgenehmigung eines anderen der FIA angeschlossenen ASN (Motorsport-Föderation) erforderlich. Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 16 Jahren (Stichtagsregelung).

3. Teilnehmer der Division 2

Für die Teilnahme an einem Berg-Wettbewerb mit dem Status National A in der Division 2 ist mindestens eine Internationale Lizenz der Stufe C-Road (ITC-R) des DMSB oder eine entsprechende internationale Lizenz und Startgenehmigung eines anderen der FIA angeschlossenen ASN (Motorsport-Föderation) erforderlich. Für Teilnehmer mit historischen Fahrzeugen gemäß FIA Anhang K des ISG ist mindestens die Internationale Lizenz Stufe D Road (ITD-R) erforderlich. Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 16 Jahren (Stichtagsregelung).

Für die Teilnahme an einem Berg-Wettbewerb mit dem Status International in der Division 2 ist mindestens eine Internationale Lizenz der Stufe C-Road (ITC-R) des DMSB oder eine entsprechende internationale Lizenz und Startgenehmigung eines anderen der FIA angeschlossenen ASN (Motorsport-Föderation) erforderlich. Für Teilnehmer mit historischen Fahrzeugen gemäß FIA Anhang K des ISG ist mindestens die Internationale Lizenz Stufe D-Road (ITD-R) erforderlich. Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 16 Jahren (Stichtagsregelung).

Art. 1.2 zulässige Fahrzeuggruppen bei DMSB-genehmigten Bergrennen

1. Zulässige Fahrzeuggruppen bei DMSB-genehmigten Bergrennen:

Division 1

- *Gruppe NSU (gemäß technischen Serienbestimmung des NSU-Bergpokal 2026)*
- Gruppe G
- Gruppe N, R1, CTC/CGT (Div. 1.1, 1.2, 1.3, 6, 6.1, 6.2, 9, 17)
- Gruppe A, R2, R3, F, CTC/CGT (Div. 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3, 4.1, 4.2, 4.3, 7, 7.1, 7.2, 18,19)
- Gruppe E1-Bergrennen, CTC/CGT (Div. 5, 8, 8.1, 10, 11, 12, 16, 20), R4, R5, E1-FIA, H, FS)
- Gruppe GT1, GT2, GT3, R-GT,
- *Gruppe TCR (vorausgesetzt der Genehmigung durch den Rechteinhaber)*
- FIA Gruppe HC1 (gemäß FIA Anhang J, Artikel 258-1)

Division 2

- Gruppe E2-SH
- Sportwagen der Gruppe E2-SC nach aktuellem Anhang J (Art. 277)
- Sportwagen der Gruppe C3 nach Anhang J 1998 (Art.260), Baujahr vor 1999
- Sportwagen der Gruppe CN nach Anhang J 2003 (Art. 259) oder nach aktuellem Anhang J
- Sportwagen der Gruppe CSC
- Historische Sportwagen nach Anhang K zum FIA ISG. Diese Fahrzeuge werden beschränkt auf die Perioden F bis inkl. JR und max. 3000 ccm und benötigen einen gültigen internationalen FIA Historic Technical Passport oder einen nationalen DMSB Historic Technical Passport.
- Formelfahrzeuge der Gruppe D (Formel 3 nach aktuellem Anhang J, Art 277)
- Formelfahrzeuge der Gruppe E2-SS *mit max. 3000 ccm Einstufungshubraum* (nach aktuellem Anhang J, Art. 277 und den zusätzlichen DMSB-Vorschriften).
- Historische Formelfahrzeuge nach Anhang K zum FIA ISG (z. B. Formel Junior, Formel 2, Formel 3, Marken-Formel etc.). Diese Fahrzeuge werden beschränkt auf die Perioden F bis inkl. JR und max. 3000 ccm und benötigen einen gültigen internationalen FIA Historic Technical Passport oder einen nationalen DMSB Historic Technical Passport.

Division 3

- Gruppe G-Elektro

2. Die Fahrzeuge werden bei DMSB-genehmigte Bergrennen in folgende Wertungsgruppen/Klassen eingeteilt:

Division 1:

Gruppe NSU

Klasse 1

Gruppe Klassik (Fahrzeuge der Division 1 bis maximal Baujahr 1999)

| | | |
|----------|------|-----------------------|
| Klasse 2 | bis | 1150 ccm |
| Klasse 3 | über | 1150 ccm bis 1400 ccm |
| Klasse 4 | über | 1400 ccm bis 1600 ccm |
| Klasse 5 | über | 1600 ccm bis 2000 ccm |
| Klasse 6 | über | 2000 ccm bis 3000 ccm |
| Klasse 7 | über | 3000 ccm |

Gruppe Performancefactor (Pf):

| Pf-Gruppe | Klasse (FIA Pf) | Performancefactor (Pf) |
|-----------|-----------------|------------------------|
| Gruppe 5 | Klasse 8 (5c) | Pf >259 |
| | Klasse 9 (5b) | Pf 200 bis 259 |
| | Klasse 10 (5a) | Pf 160 bis 199 |
| Gruppe 4 | Klasse 11 (4b) | Pf 140 bis 159 |
| | Klasse 12 (4a) | Pf 120 bis 139 |
| Gruppe 3 | Klasse 13 (3b) | Pf 100 bis 119 |
| | Klasse 14 (3a) | Pf 80 bis 99 |
| Gruppe 2 | Klasse 15 (2b) | Pf 60 bis 79 |
| | Klasse 16 (2a) | Pf 40 bis 59 |
| Gruppe 1 | Klasse 17 (1) | Pf 15 bis 39 |

Gruppe TCR

Klasse 18

Division 2:

Gruppe 0 (E2-SH)

| | |
|------------|---------------|
| Klasse 19: | bis 3000 ccm |
| Klasse 20: | über 3000 ccm |

Sportwagen Gruppe E2-SC, C3, CN, CSC, Historische Sportwagen nach Anhang K zum ISG

| | |
|------------|----------------------------|
| Klasse 21: | bis 2000 ccm |
| Klasse 22: | über 2000 ccm bis 3000 ccm |

Formelfahrzeuge Gruppe D, E2-SS, Historische Formelfahrzeuge nach Anhang K zum ISG

| | |
|------------|----------------------------|
| Klasse 23: | bis 2000 ccm |
| Klasse 24: | über 2000 ccm bis 3000 ccm |

Division 3 (optional)

Gruppe G-Elektro - Klasse 25

- Ein Fahrer und/ oder ein Fahrzeug kann *bei einer Veranstaltung* nur in einer Gruppe/Klasse starten.
- Fahrer von Fahrzeugen der Division 1 bis maximal Baujahr 1999 können entweder in den Klassen 1-7 (Gruppe NSU und Klassik) oder den Klassen 8-17 (Gruppe Performancefactor) starten.*

Fahrzeuge der Gruppe TCR können entweder in der Gruppe Performancefaktor (Klasse 8-17), oder der Gruppe TCR (Klasse 18) starten.

Klassenwechsel sind innerhalb einer laufenden Saison möglich.

5. Mit Abgabe der Nennung *in den Klassen 8-17* der Division 1 muss der Performance Faktor, die dazugehörige Pf-ID und die Nenngruppe angegeben werden. Gleichzeitig bestätigt der Teilnehmer, dass die Angaben im Technischen Datenblatt (Pf-Sheet) mit dem genannten Fahrzeug übereinstimmen (gemäß aktuellem FIA Anhang J 258-1 Art. 16). Nach Nennschluss ist die genannte Pf-ID die Grundlage für alle weiteren Kontrollen und Überprüfungen. Fehlerhafte oder falsche Angaben können zu Bestrafungen bis hin *zur Disqualifikation* führen.
6. Zur Sicherstellung der Korrektheit, der für die Errechnung des Performance Faktor verwendeten Daten, werden durch die technischen Kommissare bei Vor-, Zwischen- und Schlusskontrollen Überprüfungen vorgenommen. Eine Kopie des technischen Datenblattes muss durch die Teilnehmer, zum eventuellen Verbleib beim technischen Kommissar, zur Verfügung gestellt werden.
7. Bei weniger als 3 Startern in den einzelnen Klassen ist der Veranstalter verpflichtet, diese mit der/den nächsthöheren Klasse(n) zusammenzulegen. Die Bedingungen für die Klassenzusammenlegungen sind in den jeweiligen Prädikats- *und Serien*bestimmungen definiert. Die Erweiterung oder Unterteilung in weitere Klassen durch den Veranstalter ist *ausschließlich auf Empfehlung des Promoters und mit Zustimmung des DMSB* zulässig.

Art. 2 Besondere Technische Bestimmungen

1. Abgas- und Geräuschbestimmungen:
Bei Veranstaltungen ohne FIA-Prädikat müssen Fahrzeuge aller Gruppen die DMSB-Abgas- und Geräuschvorschriften einhalten.
Bei Veranstaltungen mit FIA-Prädikat müssen ausschließlich Fahrzeuge der DMSB-Fahrzeuggruppen (G, F, H, E1-Bergrennen, FS, CTC/CGT und CSC) die DMSB-Abgasvorschriften (Katalysatorpflicht) und DMSB-Geräuschvorschriften (siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil) einhalten.
2. Gruppe CN:
Bei CN-Fahrzeugen muss der Motor von einem Fahrzeug stammen, das von der FIA oder dem DMSB in der Gruppe N homologiert war oder derzeit homologiert ist.
3. Gruppe GT1 / GT2:
Diese Fahrzeuge müssen dem Artikel 257 des Anhang J zum FIA ISG des Jahres 2011 entsprechen.
4. *Gruppe N:*
Diese Fahrzeuge müssen dem Artikel 254 des Anhang J zum FIA ISG des Jahres 2019 entsprechen.
5. *Gruppe A:*
Diese Fahrzeuge müssen dem Artikel 255 des Anhang J zum FIA ISG des Jahres 2019 entsprechen.
6. Gruppe G-Elektro:
Die Richtlinien des DMSB für die Durchführung von Veranstaltungen mit Elektrofahrzeugen müssen vom Veranstalter eingehalten werden (siehe DMSB-Homepage).

Art. 3 Fahrerbesprechung

Anstelle der mündlichen Fahrerbesprechung ist auch die Herausgabe einer schriftlichen Fahrerinformation durch den Veranstalter zulässig. In diesem Fall ist sicherzustellen, dass der Erhalt der schriftlichen Fahrerinformation bei der Dokumentenabnahme von jedem Fahrer persönlich per Unterschrift beurkundet wird.

In diesen Besprechungen bzw. Fahrerinformationen sind den Fahrern mindestens folgende organisatorische Einzelheiten durch den Rennleiter zu erläutern:

- Besonderheiten der Veranstaltung sowie der zu befahrenden Strecke, ggf. Bremskurven, Schikanen usw.

- Einrichtung des Vorstarts, Durchführung des Starts
- Signalgebung (Flaggenzeichen; Lichtzeichen etc.)
- Einsatz von Medical Intervention Cars (MIC)
- Abbruch bzw. Wiederaufnahme von Trainings-/Wertungsläufen
- Art der Rückführung
- Parc Fermé
- Siegerehrung

Art. 4 Training und Zulassung zum Rennen

1. Der Veranstalter legt den Trainingszeitplan in der Ausschreibung fest.
2. Unverzüglich nach Beendigung der Dokumenten – und Technischen Abnahme wird eine Starterliste der zum Training zugelassenen Teilnehmer am offiziellen Aushang veröffentlicht. Diese Liste kann bis 30 Minuten vor dem Start des ersten Trainingslaufes vom Rennleiter nach Anhörung der Sportkommissare geändert werden.
3. Die Rennstrecke darf *mit dem genannten Wettbewerbsfahrzeug* nur, während der in der Ausschreibung oder später mitgeteilten Trainingszeiten und nur von dem für das Fahrzeug genannten Fahrer befahren werden. Alle Trainingsläufe müssen gezeitet werden.
4. Zum Rennen darf grundsätzlich nur zugelassen werden, wer zwei Trainingsläufe absolviert hat. Über Ausnahmeregelungen entscheiden die Sportkommissare nach Anhörung des Rennleiters.
5. Unverzüglich nach dem Training wird eine Starterliste (zum Rennen zugelassene Teilnehmer) am offiziellen Aushang veröffentlicht. Wenn ein Fahrer nicht starten kann, muss er sich beim Rennleiter abmelden. Diese Liste kann bis 30 Minuten vor dem Start des ersten Wertungslaufes vom Rennleiter nach Anhörung der Sportkommissare geändert werden.

Art. 5 Startaufstellung, Start und Wertungsmodus

1. Die Teilnehmer sind verpflichtet, sich mit ihrem Wettbewerbsfahrzeug zu den vom Veranstalter vorgegebenen Zeiten in der Startaufstellung einzufinden. Von der Startaufstellung fahren die Teilnehmer einzeln auf Anweisung eines Sachrichters in den Vorstart. Im abgesperrten Vorstartbereich müssen sich grundsätzlich vier Fahrzeuge befinden. Die Teilnehmer müssen rennfertig in den Vorstartbereich einfahren. Im Bereich des Vorstarts dürfen keine Lücken entstehen. Das Durchdrehen lassen der Räder in Zuschauernähe ist untersagt. Zur Überwachung werden Sachrichter eingesetzt, die bei Zu widerhandlungen den Rennleiter darüber unterrichten.
2. Der Vorstartbereich befindet sich ca. 50 Meter vor der eigentlichen Startlinie und ist deutlich erkennbar beschildert. Diese helferfreie Zone wird von einem Sachrichter überwacht.
3. Im Vorstart- und Startbereich dürfen an den Fahrzeugen keine Arbeiten mehr durchgeführt werden. Motoren der Fahrzeuge müssen in jedem Fall mit Hilfe der eingebauten Anlasser in Gang gesetzt werden. Fremdstarthilfen sind erlaubt, sofern der im Fahrzeug eingebaute Anlasser betätigt wird.

Jedes Fahrzeug, das innerhalb von 20 Sekunden nach Erteilen des Startsignals nicht von der Startlinie starten kann, muss den Vorstartbereich unverzüglich verlassen.

4. Die vorgegebene Startreihenfolge gemäß den DMSB-Berg-Prädikatsbestimmungen ist beizubehalten; sie darf nur auf Anordnung des Rennleiters geändert werden. Weitere Serien (GLP, Rahmenprogramm, etc.) dürfen grundsätzlich am Anfang des Starterfeldes der DMSB-Berg-Prädikate *und nationalen Serien* eingegliedert werden. In der jeweiligen Veranstaltungsausschreibung wird die Startreihenfolge entsprechend veröffentlicht.
5. Im Sinne einer zügigen Abwicklung der einzelnen Wertungsläufe ist der Rennleiter berechtigt, Arbeiten im Vorstart- und Startbereich zuzulassen, sofern diese für den einzelnen Fahrer keinen Wettbewerbsvorteil beinhalten bzw. zur Sicherheit dienen, z.B.:

- bei Abbruch und Rückführung innerhalb eines Wertungslaufes,
 - bei veränderten Witterungsbedingungen, z.B. einsetzender Regen
 - etc.
6. Es muss eine Start- und eine Zeitnahmeline im Abstand von einem Meter vorhanden sein. Die Teilnehmer haben sich nach Anweisung des Starters aufzustellen. Der Starter gibt das Startzeichen mittels Flagge oder Ampelanlage. Der Start erfolgt stehend mit laufendem Motor im zeitlichen Abstand gemäß der DMSB-Streckenlizenz. Jeder Fahrer, der zu einem Wertungslauf gestartet ist und die Lichtschranke passiert hat, zählt als Starter.
Ein nicht gestarteter/beendeter Wertungslauf hat kein Teilnahmeverbot an den weiteren Wertungsläufen zur Folge.
7. Das Betreten des Vorstart-/ Startbereiches ist nur autorisierten Personen erlaubt.
8. *Bei DMSB-genehmigten Bergrennen werden die Zeiten aller durchgeführten Rennläufe zur gewerteten Gesamtzeit addiert. Bei Veranstaltungen mit mehr als zwei (2) ausgeschriebenen Rennläufen kann der Veranstalter in der Ausschreibung festlegen, dass höchstens ein (1) Rennlauf zum Streichresultat gewertet wird. Als Streichresultat gilt dabei ausschließlich der zeitlich schlechteste (langsamste) gültig gewertete Rennlauf des Teilnehmers. Ein disqualifizierter Rennlauf kann nicht als Streichresultat herangezogen werden. Werden zwei (2) oder weniger Rennläufe durchgeführt, sind sämtliche Rennläufe zur Wertung heranzuziehen.*

Art. 6 Startverzögerung

Bei Bedingungen, die zu einer Startverzögerung führen, sind die Teilnehmer vom Rennleiter sofort zu informieren. Vom Rennleiter werden folgende Maßnahmen getroffen:

- a) Am Start werden die rote Flagge und die Tafel „Startverzögerung“ gezeigt.
- b) Die Fahrzeuge verbleiben auf den eingenommenen Plätzen im Startaufstellungs-/ Vorstart- und Startbereich mit ausgeschaltetem Motor.
- c) Der Startvorgang beginnt nach Feststellung der Dauer der Verzögerung mit dem Zeigen der Minutentafeln (5, 3, 1 Minute/n).

Art. 7 Signalgebung

Flaggen:

Die Mindestgröße für alle Flaggen beträgt 60 x 80 cm. Die Rote Flagge und die Zielflagge müssen jedoch mindestens 80 x 100 cm groß sein. Die Flaggen können durch Lichtzeichen ergänzt werden.

1. Flaggenzeichen zur Verwendung des Rennleiters oder durch seinen Vertreter an der Startlinie:
 - a) Nationalflagge
Mit dieser Flagge werden die einzelnen Trainings-/ Wertungsläufe gestartet. Das Signal wird durch Senken der Flagge gegeben.
Alternativ ist die Verwendung einer Lichtzeichenanlage (rot/grün oder rot/gelb/grün) möglich.
 - b) Rote Flagge
Die Rote Flagge wird vom Rennleiter zur Sperrung der Strecke benutzt.
Diese Flagge wird ebenfalls am Start durch den Rennleiter bei Unterbrechungen oder Abbruch eines Wertungslaufes gezeigt.
 - c) Schwarz-weiß karierte Zielflagge
Diese Flagge muss geschwenkt oder deutlich sichtbar befestigt und gezeigt werden und markiert die Ziellinie. Alternativ ist die Verwendung einer Zielbanderole möglich.
 - d) Grüne Flagge

Nach Ende eines Veranstaltungstags befährt der Rennleiter die Rennstrecke mit gezeigter Grüner Flagge. Die Rennstrecke ist geöffnet.

2. Flaggenzeichen zur Verwendung der Beobachtungsposten:

a) Rote Flagge

Diese wird auf Anweisung des Rennleiters geschwenkt gezeigt. Im Übrigen entscheidet der Leiter des jeweiligen Postens vor Ort über den Einsatz (auch geschwenkt!). Der Einsatz erfolgt vom Ort des Geschehens immer bergabwärts Richtung Start. Hierdurch werden die Fahrer aufgefordert, ihr Fahrzeug auf kürzestem Weg am rechten Rand der Strecke abzustellen.

b) Gelbe Flagge mit roten Streifen

Diese Flagge wird verwendet, um Fahrer darüber zu informieren, dass sich die Haftungseigenschaften durch Öl oder Wasser auf der Strecke im Abschnitt nach der Flagge verschlechtert haben.

c) Grüne Flagge

Diese wird verwendet, um anzuzeigen, dass die Strecke wieder frei ist.

Art. 8 Sicherheitsfahrzeuge

Zur Unterstützung bei der Bewältigung der hohen Sicherheitsanforderungen und des schnellen Rettungseinsatzes hat der Veranstalter mindestens ein Medical Intervention Car (MIC) gemäß Streckenlizenz einzusetzen.

Wenn Fahrzeuge mit Elektroantrieb (z.B. DMSB Gruppe G-Elektro oder andere vergleichbare Klassen/Serien) zugelassen sind, hat der Veranstalter mindestens ein Fahrzeug mit HV-geschultem Personal (min. 2 Personen, davon mindestens ein Sportwart mit Zusatzbefugnis Stufe Orange und ein Sportwart mit Zusatzbefugnis Stufe Gelb) gemäß der Ausstattungsrichtlinie für Streckensicherungs-Fahrzeuge Elektro, veröffentlicht unter www.dmsb.de, einzusetzen. Alternativ kann die DMSB E-Staffel zum Einsatz kommen.

Diese/s Fahrzeug/e ist/sind entlang der Rennstrecke nach optimalen Einsatzkriterien und entsprechend der Festlegung in der DMSB-Streckenlizenz aufzustellen. Es/sie wird/ werden nach vom Rennleiter zu treffenden Entscheidungen eingesetzt.

Die Fahrzeuge müssen den Ausstattungsrichtlinien Medical Intervention Car (MIC) bzw. Streckensicherungs-Fahrzeuge Elektro des DMSB bzw. den Vorgaben des ISG Anhang H der FIA entsprechen.

Art. 9 Fahrvorschriften und Verhaltensregeln

1. *Den Teilnehmern ist jegliches Überholen auf der Rennstrecke strikt untersagt. Läuft ein Teilnehmer auf ein vor ihm gestartetes Fahrzeug auf, so hat er seine Fahrt hinter diesem fortzusetzen. In den Trainingsläufen besteht für den aufgelaufenen Teilnehmer kein Anspruch auf Laufwiederholung. In Wertungsläufen steht dem aufgelaufenen Teilnehmer auf dessen ausdrückliches Verlangen eine Laufwiederholung zu, sofern bei der Zieldurchfahrt der Zeitabstand zwischen dem zuerst gestarteten Fahrzeug und dem aufgelaufenen Fahrzeug weniger als drei (3) Sekunden beträgt. Die Laufwiederholung ist ehestmöglich durchzuführen; dies erfolgt durch Startabbruch und Rückführung der beteiligten Fahrzeuge, sobald die Strecke frei ist.*
2. Während des Einsatzes von Rettungs- und Sicherheitsfahrzeugen ist besonders umsichtig und vorsichtig zu fahren, ihnen ist in jedem Falle Platz zu machen.
3. Fahrer, die auf der Strecke zum Halten kommen, müssen ihr Fahrzeug schnellstmöglich und mit größter Vorsicht am rechten Rand der Rennstrecke abstellen.
4. Es ist verboten, das Fahrzeug entgegen der Fahrtrichtung oder rückwärts zu bewegen. Über Ausnahmen entscheidet der Rennleiter.

5. Liegengebliebene Fahrzeuge dürfen nur auf Anweisung des Rennleiters abgeschleppt werden. Das Schieben von Fahrzeugen durch den Teilnehmer ist, außer bei gegenteiliger Anweisung des Rennleiters, untersagt.
6. Das Mitführen von Reservebehältern im Wettbewerbsfahrzeug ist verboten.
7. In allen Fahrzeuggruppen, Klassen und Serien ist das Vorwärmen der Räder, Felgen und Reifen, z.B. durch thermische Behandlung mit thermisch arbeitenden Vorrichtungen (z. B. Heizdecken oder anderen Hilfsmitteln) verboten.
8. Bei der Hin- oder Rückföhrung zum Start und zum Fahrerlager sind folgende Sicherheitsauflagen durch die Teilnehmer einzuhalten:
 - a) Tourenwagen (geschlossene Fahrzeuge), Sicherheitsgurte vollständig angelegt und vollständig geschlossen.
 - b) Rennsportfahrzeuge (offene Fahrzeuge), Sicherheitsgurte vollständig angelegt und vollständig geschlossen sowie Helmtragepflicht. Das FHR-System muss ebenfalls angelegt sein.
 - c) Die Mitnahme weiterer Personen im oder auf dem Rennfahrzeug ist untersagt.
9. In den Veranstaltungs-Ausschreibungen können weitere besondere Fahrvorschriften und Verhaltensregeln festgelegt werden.

Art. 10 Abbruch oder Unterbrechung eines *Trainings- oder* Wertungslaufes

1. Ein *Trainings- oder* Wertungslauf kann *vom Rennleiter* durch Zeigen der Roten Flagge und/oder Lichtzeichen vom Rennleiter an der Startlinie unter- bzw. abgebrochen werden.
2. Sollte der Abbruch eines *Trainings- oder* Wertungslaufes infolge Blockierens der Strecke oder aus anderen Gründen notwendig sein, zeigen die Sportwarte der Streckensicherung vom Ort des Geschehens an streckenabwärts die Rote Flagge. Bei dieser Zeichengebung haben die Teilnehmer ihre Fahrzeuge unverzüglich am rechten Fahrbahnrand anzuhalten *und die* Türen geschlossen *zu* halten, bis weitere Weisung erfolgt.
3. *Der Veranstalter hat in der Ausschreibung festzulegen, ob bei einer Unterbrechung, während eines Trainingslaufes die auf der Strecke angehaltenen Fahrzeuge, die nicht Auslöser der Unterbrechung waren, den Lauf von der Stelle fortsetzen müssen, an der sie angehalten wurden, oder ob diese Fahrzeuge zurückgeführt werden und eine vollständige Wiederholung des Trainingslaufes erhalten.*

Wird ein Wertungslauf unterbrochen, erhalten alle auf der Strecke angehaltenen Teilnehmer, die nicht Auslöser der Unterbrechung waren, eine vollständige Wiederholung des Wertungslaufes.

An Fahrzeugen, die zur Wiederholung eines Laufes zurückgeführt werden, dürfen im Vorstart unter Aufsicht eines Technischen Kommissars ausschließlich jene technischen Schäden behoben werden, die infolge oder nach der Unterbrechung entstanden sind.

Art. 11 Beendigung des Trainings und Rennens

1. Das Ziel ist fliegend zu durchfahren. Mit Überfahren der Ziellinie ist der jeweilige Lauf beendet.
2. Unmittelbar nach der Zieldurchfahrt ist die Geschwindigkeit zu verringern und das Fahrzeug auf einem von Sportwarten zugewiesenen Platz abzustellen. Die Rückföhrung der Fahrzeuge zum Fahrerlager erfolgt auf Weisung des Rennleiters.

Art. 12 Parc Fermé

Nach dem Ende der Wertungsläufe ist die Strecke zwischen der Ziellinie und dem Eingang zum Parc Fermé den Bestimmungen des Parc Fermé unterstellt. Es unterliegen alle in Wertung befindlichen Fahrzeuge bis zum Ende der Protestfrist den Parc Fermé-Bestimmungen (grundsätzlich 30 Minuten nach *Veröffentlichung am offiziellen* Aushang (*gemäß Veranstaltungsausschreibung digital oder analog*))

des jeweiligen Klassenergebnisses). Während dieser Zeit dürfen an den Fahrzeugen keinerlei Arbeiten vorgenommen werden. Wenn sich das Parc Fermé im Fahrerlager befindet, hat der Rennleiter die Teilnehmer über die Aufhebung des Parc Fermé zu informieren (z. B. Lautsprecherdurchsage).

1. Der Veranstalter hat Örtlichkeiten auszuweisen, zu denen er oder die Sportkommissare Fahrzeuge verbringen lassen können. Für alle anderen Fahrzeuge gilt das Veranstaltungsgelände als Parc Fermé.
2. Die betroffenen Fahrzeuge sind unmittelbar nach Beendigung des Rennens im Parc Fermé abzustellen. Sie dürfen erst nach Freigabe durch den Rennleiter und nach Bestätigung durch die Sportkommissare daraus entfernt werden.
3. Bis zur Aufhebung des Parc Fermé dürfen abgestellte Fahrzeuge nur noch von Beauftragten des Veranstalters berührt werden.
4. Die nicht im ausgewiesenen Parc Fermé abgestellten Fahrzeuge müssen bis zum Ablauf der Protestfrist im Fahrerlager für Nachuntersuchungen bereitstehen. Über die Freigabe dieser Fahrzeuge entscheidet der Rennleiter nach Bestätigung durch die Sportkommissare.

Art. 13 Platzierung

Sieger ist der Fahrer, der die vorgeschriebene Gesamtdistanz in der kürzesten Gesamtzeit zurückgelegt hat.

Bei ex-aequo wird die schnellste Zeit im ersten Wertungslauf zur Ermittlung des Gesamtergebnisses herangezogen.

Bei DMSB-genehmigten Bergrennen sollte die Veranstaltungswertung wie folgt ablaufen: Der Wertungsmodus sollte grundsätzlich so sein (gilt für Veranstaltungen mit mehr als 2 Wertungsläufen), dass die besten zwei aus drei bzw. die besten drei aus vier durchgeführten Wertungsläufen für die Veranstaltung gewertet werden.

Art. 14 Siegerehrung

Die Siegerehrung ist Bestandteil einer Veranstaltung. Die zu ehrenden Teilnehmer sind verpflichtet, an der Siegerehrung teilzunehmen. Teilnehmer, die nicht an der Siegerehrung teilnehmen haben kein Anrecht auf Pokale oder Preisgelder.

Die (vorläufige) Siegerehrung sollte zeitnah nach dem letzten Rennlauf stattfinden.

Art. 15 Wertungsstrafen/ Geldbußen/ Strafen

Im DMSB-Veranstaltungsreglement sind Tatbestände, die Wertungsstrafen, Geldbußen oder Strafen zur Folge haben, aufgeführt. Weitere zu einer Wertungsstrafe, Geldbuße oder Strafe führende Tatbestände sind:

- Teilnahme am Rennen ohne Erfüllung der Qualifikationsbedingungen,
- unerlaubtes Bewegen des Fahrzeuges entgegen der Fahrtrichtung,
- Verstöße gegen Parc Fermé-Bestimmungen,
- nicht Übereinstimmung der Daten der angegebenen Pf-ID während *der gesamten Veranstaltung*
- Pf Parameter außerhalb der vorgegebenen Toleranzen gemäß FIA Anhang J Artikel 258-1 Absatz 16

Die vorstehenden Tatbestände sind keine abschließende Aufzählung.

Der Veranstalter kann mit Genehmigung des DMSB in der Ausschreibung weitere Tatbestände festlegen.

Alle Entscheidungen der Sportkommissare und des Rennleiters werden am offiziellen Aushang veröffentlicht (*gemäß Veranstaltungsausschreibung digital oder analog*).

Art. 16 Demonstrationsläufe/ Rahmenprogramm

Falls im Rahmen einer Veranstaltung Demonstrationsläufe oder ein weiteres Rahmenprogramm durchgeführt werden, sind die Art. 5 und 6 des FIA ISG sowie der Art. 5 der Motorsportrechtlichen

Veranstaltungsgenehmigung des DMSB (siehe DMSB-Handbuch Automobilsport, grüner Teil) einzuhalten. Insbesondere wird darauf hingewiesen, dass die betreffenden Fahrzeuge einer Technischen Abnahme unterzogen werden müssen und dass die Zeitnahme verboten ist. Weiterhin muss der Veranstalter in der Veranstaltungsausschreibung die Sicherheitsstandards für Fahrer/Fahrzeuge von Demonstrationsläufen/Rahmenprogramm definieren.