Deutsches Motorrad-Sportgesetz (DMSG) des DMSB 2025

Stand: 16.12.2024
Update 30.04.2025 – Änderungen im Artikel 54

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 jeweiligen 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
- DMSB-Meisterschaften - Level 2
- DMSB-Cups - Level 3

DMSB-Pokale - Level 4

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: Neben der allgemeinen Untersuchung gemäß Lizenzantrag des DMSB, muss eine Untersuchung durch den DMSB-Verbandsarzt oder durch einen vom DMSB-Verbandsarzt benannten Vertreter erfolgen.

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 Ausschlussentscheidung 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 außergewöhnliches Ereignis, das auch durch äußerste Sorgfalt des Betroffenen nicht verhindert werden kann (z.B. Brand, Erdbeben, Streik).

III. Veranstaltungen – Wettbewerbe

Art. 37 Veranstalterkreis

Veranstaltungen dürfen im Regelungsbereich des DMSB nur von dem DMSB, seinen Mitgliedsorganisationen, deren Regionallandesverbänden 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 NMN. . .“, 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
unter Strafe des Ausschlusses 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 und des Kfz.-Scheins der Teilnehmer
- 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 organisatorisch über das DMSBnet (www.dmsbnet.de) 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, im Zusammenhang mit den Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen des 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 als Scheck beizufügen oder zeitgleich mit der Nennung an den Veranstalter zu überweisen. In diesem Fall ist eine Kopie des Überweisungsbeleges der Nennung beizufügen. Bei Scheckzahlungen ist der Veranstalter verpflichtet, den Scheck erst zum Nennschluss einzulösen.
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 müssen Tatsachen in der Person oder dem Verhalten eines Teammitgliedes (Bewerber, Fahrer, Beifahrer, Mechaniker, Helfer usw.), sofern die Vertragsverhältnisse mit dem Veranstalter und dem DMSB betroffen sind oder einen Schadensersatzanspruch begründen, für und gegen sich gelten lassen.

(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 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
<u>Versicherungssummen:</u>
€ 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 dem DMSB möglichst noch am Veranstaltungstag, spätestens jedoch am 1. Werktag nach der Veranstaltung zu übersenden.

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 damit vom DMSB beauftragten 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.

Zur Dokumentenprüfung haben die Teilnehmer nachzuweisen:

- Lizenzen von Fahrer/Beifahrer und ggf. Bewerber
- Auslandsstartgenehmigung bei Lizenznehmern anderer FMNs
- Ggf. Vorlage einer gültigen Führerschein

(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 im Anhang 018 Appendices for FIM World Records 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 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 mir 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.

(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 Protestfrist 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 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 1.000 international bzw. Europa-offen EUR 500, national auf EUR 250 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 dem DMSB unmittelbar nach der Veranstaltung 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), über den Veranstalter, an den DMSB übermitteln (über www.dmsbnet.de). Die Protestentscheidungen und Berufungsankündigungen müssen unmittelbar nach der Veranstaltung im Original an die DMSB-Geschäftsstelle gesendet werden und im Schlussbericht zusammen mit den Strafentscheidungen des Rennleiters und der Sportkommissare Erwähnung finden.

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 diese Maßnahmen und Entscheidungen dessen Zustimmung. Zudem ist der Race Director ist 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 „Richtlinien für Streckenabnahmen/Richtlinien für Streckensicherung und Rahmenterminplan“ (s.a. DMSB-Homepage). 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 zur 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 schaltet 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.