

Motorsportreglement (MSR) des ADMV

Inhalt

- 1. Allgemeine Information zum Motorsport**
 - 1.1 Lizenzpflichtiger Motorsport des DMSB
 - 1.2 Lizenzpflichtiger Clubsport des ADMV
 - 1.3 Lizenzfreier Breitensport des ADMV
 - 1.4 Lizenzfreier Tourensport des ADMV
- 2. Anwendung der Sportgesetzgebung durch Vereine/Veranstalter des ADMV**
- 3. Bestimmungen für aktive Sportler (Sportfahrer)**
- 4. Bestimmungen für Funktionäre (Sportwarte)**
- 5. Planung von Motorsportveranstaltungen**
 - 5.1 Beschreibung von Veranstaltungsinhalten
 - 5.2 Planung und Genehmigung von Veranstaltungen
 - 5.3 Veranstaltungsausschreibungen
 - 5.4 Ausführungsbestimmungen bei Veranstaltungen
 - 5.5 Auswertung von Veranstaltungen
 - 5.6 Jahresserien und Teilnahmebedingungen
- 6. Versicherung, Unfallmeldungen, Haftungsverzicht**
- 7. Rechtliche Regelungen des Verbandes**
- 8. Sicherheit und Umweltschutz**
- 9. Doping**
- 10. Anwendung, Veränderungen**
- 11. Anlagen**
 - 11.1 Beschreibung der Breitensportdisziplinen und Sport mit Akku betriebenen Fahrzeugen
 - 11.2 Leitfaden Streckenpostenbelehrung und Verhaltenskodex bei Unfällen

- 11.3 Muster Nennformular mit Datenschutzerklärung
- 11.4 Vordruck Helfereinsatz Minderjährige
- 11.5 Vordruck Trainingsteilnahme Minderjährige
- 11.6 Vordruck Belehrung Sportwarte (Helfer, Streckenposten)
- 11.7 Vordruck Streckenpostenmeldung
- 11.8 Vordruck Unfallmeldung
- 11.9 Vordruck Haftungsverzicht
- 11.10 Formular Streckenabnahme/Streckengutachten

1. Allgemeine Information zum Motorsport

Der Motorsport im ADMV hat eine Jahrzehnte lange Tradition und unterliegt bestimmten Regeln. Die Regeln (Rahmenbestimmungen) für alle Disziplinen sind in diesem **Motorsportreglement (MSR)** festgelegt. Für einzelne Disziplinen sind ergänzend spezielle Bestimmungen erlassen.

Der ADMV hält sich in der Bezeichnung aller Motorsportdisziplinen an die diesbezüglichen Definitionen des Deutschen Motor Sport Bundes (DMSB). Der DMSB regelt in seinen Bestimmungen den lizenzpflichtigen Motorsport.

Die Mitgliedsverbände des DMSB (so auch der ADMV) erklären sich aus Tradition, Aktualität und Innovation für weitere, nicht vom DMSB definierte Sportdisziplinen in eigener Selbstbestimmung verantwortlich. Der ADMV wird Aktualität, umweltrelevanten und nachhaltige Entwicklungen oder den Bedürfnissen der Vereine/Veranstalter entsprechend, weitere, für nicht vom DMSB definierte Sportdisziplinen, die keiner Lizenzpflicht unterliegen, in eigener Selbstbestimmung Verantwortung übernehmen, damit die ordentlichen Organisationsformen gewahrt bleiben.

Von Motorsportvereinen außerhalb der Rahmenbestimmungen des ADMV durchgeführte Veranstaltungen, die sportrechtlich nicht im Motorsportreglement erfasst sind, entfallen dem Verantwortungsbereich des ADMV. Die Ortsvereine sind gebeten, diesen Hinweis zu beachten.

1.1 Der DMSB trägt die Verantwortung für den lizenzpflichtigen Automobil-, Kart- und Motorradsport. *Lizenzpflichtige Motorsportdisziplinen* in der *Genehmigungshoheit des DMSB* sind:

a) im Automobilsport:

Rundstrecken- und Bergrennen, Kartrennen, Rallyes, Autocross, Rallyecross, Drag Racing, Driftsport, Slalom ab 1000 m Länge, Rennslalom, Leistungsprüfungen, Gleichmäßigkeitsprüfungen gemäß GLP – Reglement (GLP siehe auch Clubsport)

b) im Motorradsport:

Straßensport (Motorradrennen), Seriensport, Motocross, Hallencross, Stadioncross, Snowcross, Supermoto, Enduro, Trial, Bahnrennen (Speedway, Sandbahn, Grasbahn, Eisspeedway), Motoball, Dragsterwettbewerbe, Gleichmäßigkeitswettbewerbe für historische Motorräder

c) Ergänzung International

International gibt es weitere Motorsportdisziplinen, die der DMSB sportgesetzlich nicht definiert. Veranstalter sind gehalten, sich bei Interesse an der Durchführung solcher Disziplinen vorher Informationen beim ADMV bzw. DMSB einzuholen.

1.2 *Lizenzpflichtige Motorsportdisziplinen* in der *Genehmigungshoheit der DMSB - Mitgliedsverbände* (nationaler Sport/Clubsport)

1.2.1 Der DMSB bezeichnet die Einstufung des lizenzpflichtigen Automobil-, Kart- und Motorradsportes als **Clubsport** und hat diesen dauerhaft mit Wirkung seit dem 01.10.2011 in die Genehmigungshoheit der Verbände delegiert. Im Automobilsport

ist diese Genehmigungsbefugnis für verschiedene Disziplinen z.T. mit dem **Status National** versehen, was nicht mit der Bezeichnung Clubsport gleichzusetzen ist. Der DMSB hat für die Disziplinen des Clubsports eine Rahmenausschreibung und für jede einzelne Disziplin jeweils Grundausschreibungen erlassen. Die Genehmigungshoheit der Verbände, so auch des ADMV, gilt für diese lizenzpflichtigen Disziplinen

a) im Automobilsport:

Slalom bis 1000 m, Kartrennen, Autocross, Rallye 35, Driftsport, Rallyesprint mit 1 Wertungsprüfung, Gleichmäßigkeitsprüfungen gemäß GLP -Reglement

b) im Motorradsport:

Alle Motorraddisziplinen des DMSB gemäß 1.1 b können als Clubsportwettbewerb ausgeschrieben werden. Zu beachten ist, dass es aktuell keine Rahmenbestimmungen für den Straßensport (Motorradrennen) der Verbände gibt (Änderungen gibt der ADMV aktuell bekannt).

1.2.2 Ausnahmen/Innovationen

In verschiedenen Disziplinen gibt es Sonderbestimmungen für „klassische/historische und/oder Serien-Fahrzeuge“. Zum Teil ist zugelassen, dass bei lizenzpflichtigen Clubsportwettbewerben in der „Klassikkategorie“ oder der „Serienklasse“ oder der „Jugendklasse“ (im Rahmenprogramm) der Besitz einer Fahrerlizenz bzw. Race Card nicht vorgeschrieben ist. Veranstalter sind angehalten, sich diesbezüglich vorher sachkundig zu machen.

Gleiches gilt für innovative Motorsportdisziplinen, die nicht im DMSB erfasst sind oder für Pilotveranstaltungen (Innovation, neue Disziplin bzw. neue Klassen).

1.3 Lizenzfreier Breitensport

Lizenzfreier Breitensport soll im Status der Einstufung regional auf Verbands- oder Vereinsebene durchgeführt werden. Die Regeln des Breitensportes sind von den jeweiligen Verbänden, diesbezüglich vom ADMV, erlassen.

1.3.1 Dem Breitensport im ADMV werden Sportdisziplinen oder Serienklassen zugeordnet, die keiner Lizenzpflicht unterliegen und im Grundsatz ohne spezielle Qualifikation der aktiven Teilnehmer durchgeführt werden können. Sportdisziplinen des lizenzfreien Breitensportes weisen deutliche Unterscheidungsmerkmale in der Qualifikation, der Zulassung der Teilnehmer, in der Durchführung, in den Wettkampfregeln, in der Wertung oder in den technischen Fahrzeugbestimmungen gegenüber lizenzpflichtigen Disziplinen aus. Lizenzpflichtige Disziplinen dürfen nicht als lizenzfreier Breitensport ausgeschrieben werden (beachte 5.1.6).

1.3.2 Haben auf Grund der Tradition oder Entwicklung in ein und derselben Sportdisziplin unterschiedliche Fahrzeugentwicklungen (oder deren Produktionen) unter Bezugnahme auf das Baujahr, der Motorisierungen oder der technischen Herrichtung Bestand, ohne dass es dafür sportliche Regelungen gibt, sind bei der Erstellung von Regularien bzw. der Zulassung solcher Fahrzeuge die qualitativ höheren Ansprüche des DMSB bzw. dem lizenzierten Clubsport zu Grunde zu legen. Die Durchführung solcher Events erhält den Status von Pilotveranstaltungen. Die Zulassung darf möglichen bestehenden DMSB - Sicherheitsbestimmungen oder / und ADMV - Bestimmungen für den Breitensport nicht widersprechen. Der ADMV

orientiert sich in aktuellen Entscheidungen/Genehmigungen an für Kunden orientierten zuträglichen Erfordernissen mit möglichst geringen Risiken.

1.3.3 Pilotveranstaltungen werden nicht als Prädikats- oder Meisterschaftsveranstaltungen zugelassen.

1.3.4 Den Status des lizenzfreien Breitensportes haben im ADMV unter Achtung des Punktes 1.3.1 diese Disziplinen bzw. Wettkampfformen:

- * Geländefahrten/Geländeprüfungen/Geländeausdauerwettbewerbe (Endurance)
- * Offroad -Leistungsprüfungen, Extremenduro/Endurocross und Hillclimbing
- * Easycross
- * Mopedcross/Simsoncross
- * Straßen- und Bergprüfungen
- * Beschleunigungs- und Sprintwettbewerbe
- * Gleichmäßigkeitsevents mit historischen/klassischen Fahrzeugen ohne Renncharakter und Oldtimerveranstaltungen
- * Motorrad-Biathlon
- * Stockcar-/Altwagenwettbewerbe
- * Autotrial
- * Freizeitkartevents und Kartslalom, Superkartslalom, Indoorkartwettbewerbe
- * Minibike-/Pocketbikeveranstaltungen
- * fahrpraktische Prüfungselemente bei Tourensportveranstaltungen
- * Motorschlitten-Wettbewerbe
- * Kundenevents mit dem vordergründigen Anspruch der optimalen/guten/sicheren Fahrzeugbeherrschung und „Jedermann -Veranstaltungen“
- * Rahmenprogramme, Vorführungen und Präsentationsläufe ohne Renncharakter
- * Wettbewerbe auf ausgesprochener Vereinsebene
- * Wettbewerbe mit ausgesprochenen Serienfahrzeugen (siehe auch 1.4 Tourensport)
- * Pilotveranstaltungen für Disziplinen oder Wettkampfformen, die im Sinne der Innovation oder Erprobung durchgeführt werden
- * Fahrradcross/Fahrradtrial/Fahrradbeschleunigungen, Seifenkistenveranstaltungen
- * Mofa- und Rollerveranstaltungen

1.3.5 Es obliegt dem ADMV, eigene Regelungen der Sicherheit im Breitensport festzulegen oder bestehende DMSB - Bestimmungen zu übernehmen. Sofern eine DMSB - Abnahme für die jeweilige Strecke oder Bahn im lizenzierten Motorsport vorliegt, wird diese im lizenzfreien Breitensport als die höherrangige anerkannt.

1.3.6 Aus Sicherheitsgründen kann bei Gleichmäßigkeitsveranstaltungen vom Renn- bzw. Fahrtleiter die Höhe der maximalen Durchschnittsgeschwindigkeit festgelegt werden:

Modus 1 = bis 30 km/h = zulässig für alle Motorsportdisziplinen

Modus 2 = bis 50 km/h = zulässig für Disziplinen im Straßensport/Rallye/Offroad

Modus 3 = bis 70 km/h = zulässig auf Straßenkurs/permanente Rennstrecke.

Grundlage für die Entscheidung des Fahrtleiters zu einem Modus sind die Beschaffenheit der Anlage, der Streckenzustand, die Herrichtung, die Witterungsbedingungen und die jeweils zugelassenen Wettbewerbsklassen.

Diese Werte dürfen dauerhaft nicht überschritten werden. Ebenso können disziplinspezifische Regelungen des DMSB oder der ADMV - Kommissionen innerhalb der Maximalwerte angewandt werden. Es wird empfohlen, bei Überschreitungen (Verstößen) wie folgt vorzugehen:

- beim Verstoß in zwei aufeinander folgenden Runden Anzeige gegenüber dem Fahrer in der dritten Runde
- beim bleibenden oder mehrmaligen/ständigen Verstoß Anzeige gegenüber dem Fahrer, dass er in der dann folgenden Runde den Durchgang/Lauf beenden muss, eine Fortsetzung desselben Durchganges/Laufes wird nicht gestattet.

1.4 Lizenzfreier Tourensport

1.4.1 Tourensport umfasst Automobil-, Motorrad- und Caravantouristiksport, ebenso Oldtimer- und Clubausfahrten. Typische Tourensportdisziplinen sind: Orientierungsfahrten, Langstreckenfahrten, Bildersuchfahrten Oldtimertreffen, Bikertreffen, Traktortreffen Campingtreffen, Caravantreffen Jedermann - Rallyes oder Zweirad-Rallyes nach den Bestimmungen der StVO Korsofahrten oder öffentliche Fahrzeugpräsentationen und Clubausfahrten

1.4.2 Tourensport kann auch Elemente des Breitensportes beinhalten. Dann gelten für diese Elemente die Sicherheitskriterien des Breitensportes gemäß 1.3.5.

2. Anwendung der Sportgesetzgebung von Vereinen/Veranstaltern im ADMV

2.1 Die Hoheit für den Sport mit Automobilen, Karts, Motorrädern, Gespannen und Schneemobilen hat der DMSB. Er genehmigt den nationalen und internationalen lizenzpflichtigen Motorsport und koordiniert die Genehmigung nationaler und internationaler Prädikate. Die Hoheit für den Motorbootrennsport hat der DMV.

2.2 Vom DMSB sind im lizenzierten Clubsport Grund- und Rahmenausschreibungen für die jeweiligen Motorsportdisziplinen erstellt, die von den Veranstaltern zu beachten sind. Sind im lizenzierten Clubsport bzw. in einzelnen Motorsportdisziplinen des Clubsportes keine Bestimmungen des DMSB erlassen, sind die Regularien des ADMV anzuwenden.

2.3 Der DMSB achtet die internationale Sportgesetzgebung der FIA, FIM und FIM-Europa. Veranstalter internationaler Prädikate müssen lizenzierte Sportwarte einsetzen, die eine dafür vorgeschriebene Qualifikation besitzen. Der DMSB gibt Auskunft über notwendige Qualifikationen bzw. Ausbildungsformen.

3. Bestimmungen für aktive Sportler (Sportfahrer)

3.1 Hat ein Sportler die Absicht, in lizenzpflichtigen Disziplinen Sport zu treiben, muss er beim DMSB die betreffende Fahrerlizenz beantragen. Bei einer nachgewiesenen Verbandsmitgliedschaft erhalten Fahrer die Lizenz zum günstigen Clubpreis. Die Fahrerlizenz gibt es als DMSB- Jahreslizenz oder DMSB- „Race-Card“

für die einmalige Wettbewerbsteilnahme. Ebenso stellt der DMYV Fahrerlizenzen für den Motorbootrennsport aus.

3.2 Die ausgestellte Fahrerlizenz gilt für das Kalenderjahr, ist nicht übertragbar und ist bei Aufforderung (z.B. nach einem Unfall oder einer Sportstrafe) dem DMSB/DMYV zurückzugeben; digital ausgestellte Fahrerlizenzen werden durch den DMSB zurück versetzt / ungültig (auch zeitweilig). Die Lizenz beinhaltet einen Unfallversicherungsschutz bei der Teilnahme an vom DMSB oder von den Mitgliedsverbänden genehmigten lizenzpflichtigen Wettbewerben. Nehmen Lizenzinhaber an genehmigten lizenzfreien Breitensportveranstaltungen teil, sollen sich Fahrer an Hand der Ausschreibung erkundigen, ob die Unfallversicherung der Fahrerlizenz anerkannt wird oder beim Veranstalter eine Tagesunfallversicherung abzuschließen ist. Im Schadenfall entsteht kein Nachteil, weil Leistungen aus der Lizenz- und Tagesunfallversicherung in Anspruch genommen werden können. Selbiges gilt, wenn die Unfallversicherung in der ADMV- Mitgliedschaft enthalten ist.

3.3 Unfallversicherungsschutz im Training besteht über die Lizenz nur dann, wenn das Training gemäß Reglement zum Wettbewerb zugehörig bzw. verpflichtender Bestandteil des Wettbewerbes ist (siehe auch 5.1.2).

Verpflichtend zugehörig ist Training in diesen Disziplinen:

Straßen- und Bergrennsport, Motocross, Supermoto, Autocross, Kartsport, Driftsport und Gleichmäßigkeitswettbewerbe mit historischen Fahrzeugen.

In Jugend/Juniorklassen kann Training ebenfalls verpflichtend zum Wettbewerb gehören.

Veranstalter, deren Disziplinen oder Sportart nicht aufgeführt sind, haben sich vor der Veranstaltung über die Durchführung einer Pflicht des absolvieren von Training beim ADMV und/oder DMSB zu informieren und das in der Ausschreibung bekannt zu geben.

Für separate Trainings, Trainingslager oder Trainingslehrgänge muss der Sportfahrer eine eigene Unfallversicherung besitzen und mit der Anmeldung nachweisen oder das Angebot des ADMV (Mitgliedschaft incl.

Jahresunfallversicherung) bzw. des Vereines nutzen. Sollte der Sportfahrer ausdrücklich auf das Angebot der Unfallversicherung verzichten, wird geraten, den Verzicht schriftlich beim Organisator abzeichnen zu lassen.

3.4 In Disziplinen, deren Wettbewerbsstrecke auch den *öffentlichen Verkehrsraum* betrifft, müssen die Fahrer als Lenker/Führer des Fahrzeuges den Führerschein gemäß STVO besitzen. In Disziplinen, deren Wettbewerbe nur im *nichtöffentlichen Verkehrsraum* (Sportstätten, Stadien, abgesperrte Streckenteile) stattfinden, müssen Fahrer als Lenker/Führer des Fahrzeuges die nationalen Bestimmungen des Verbandes bzw. des Organisators erfüllen. Es ist zulässig, dass gegenüber Instruktoren, Trainern/Übungsleitern oder Fachverantwortlichen der Disziplin ein Nachweis der Fahrfertigkeit zu erbringen ist, um am Wettbewerb teilnehmen zu können.

3.5 Der DMSB legt in seinen Bestimmungen fest, welche Renn-/Sicherheitsbekleidung zu tragen ist und welche Standards die Kleidung erfüllen muss. Sofern der Geltungsbereich des DMSB nicht zutrifft, müssen aktive Sportler bei der Teilnahme an Trainings und Wettbewerben des ADMV die nachfolgend beschriebene Kleidung bzw. Sicherheitsausrüstung tragen:

- einen nach europäischer Norm oder StVZO zugelassenen Schutzhelm
- geeignetes (festes) Schuhwerk; im Motorradsport Knöchel umschließend bzw. Motorradstiefel
- Hosen/Jacken/Overalls
- zusätzlich Protektoren/Gelenkschützer
- Handschuhe
- Schutzbrille oder Helmvisier im Motorrad- und Kartsport
- Brust- und Rückenschutz
- Nierengurt im Motorradsport und Snowmobilsport

Die speziellen Bekleidungs Vorschriften sind Disziplin bezogen (und/oder in der Ausschreibung) bekannt zu geben.

Im Kinder- und Jugendbereich gilt für die Kleidung/Sicherheitsausrüstung

immer: Helm, Brille, Mundschutz, Nierenschutz, Arm-, Brust-, Rücken- und Schulterschutz, langärmeliges Oberhemd/Jacke, Handschuhe, geeignete Hose/Oberbekleidung, geeignetes Schuhwerk.

Kleidungsstücke (auch Unterwäsche) sollen schwer entflammbar sein.

Die Bestimmungen können disziplinbezogen angepasst werden.

3.6 Im Automobilsport ist angegurtet zu fahren. Bei der Teilnahme an Wettbewerben mit Bestzeitprüfungen, Sprints oder anspruchsvollen Passagen (Straße/Gelände) sind statische 4-Punkt-Gurte und Becken- oder Hosenträgergurte empfohlen (Rollgurte sind nicht zugelassen).

3.7 Alkohol- und Drogen sowie andere berauschende Mittel, die die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen/beeinflussen können, sind vor und während des Trainings oder Wettbewerbes verboten. Der Renn- oder Fahrleiter kann in der Ausschreibung deutliche Festlegungen dazu treffen. Sportler werden bei festgestellten Zuwiderhandlungen ohne Zeitverzug und ohne Einspruchsrecht sofort von der Veranstaltung ausgeschlossen.

3.8 Die Tauglichkeit für Motorsport erbringen Fahrer mit der Lizenzbeantragung gemäß Bestimmungen des DMSB. Wird im lizenzierten Clubsport oder lizenzfreien Breitensport keine Tauglichkeit verlangt, soll der Veranstalter absichern, dass zur Anmeldung (Papierabnahme) der Fahrer seine Tauglichkeit/sein Wohlbefinden ausdrücklich mit der Unterschrift bestätigt. Das Nennformular ist dafür nutzbar. Ebenso kann der Veranstalter die Vorstellung des Aktiven beim Veranstaltungsarzt anordnen (siehe 4.7). Ebenso sind Teilnehmer am lizenzfreien Breitesport (bzw. Teilnehmer in Klassen des lizenzfreien Breitensportes) verpflichtet, sich vom Veranstalter angeordneten Alkoholkontrollen im Zusammenhang des Wettbewerbes zu unterziehen. Ebenso kann im ADMV/in der betreffenden Disziplin festgelegt werden, dass Anfänger/Neueinsteiger einen gewissen Zeitraum nur an Trainings teilnehmen dürfen. Im lizenzpflichtigen Sport gelten die Regelungen des DMSB.

3.9 Fahrer, die einen Unfall mit Verletzung oder Körperschaden erleiden, sollen nach Genesung die ärztliche Tauglichkeit für den Motorsport vornehmen lassen. Der DMSB regelt das in den Bestimmungen für die Lizenznehmer. In der Regel müssen Sportler ab dem Erreichen des 75. Lebensjahres (siehe aktuelle Bestimmungen des

DMSB) eine besondere ärztliche Tauglichkeit nachweisen; das gilt ebenso für die Beantragung einer Fahrerlizenz.

3.10 Das Mindestalter eines Fahrers/Beifahrers richtet sich nach den disziplinspezifischen Festlegungen (für das Fahrzeug/die Hubraumklasse). Für Wettbewerbe, die auch (zeitweilig, als Verbindungsetappe u.ä.) durch den öffentlichen Verkehrsraum führen, gelten die einschlägigen Bestimmungen der StVO. Dürfen an der Sportdisziplin auch Minderjährige teilnehmen, ist die Erlaubnis des/der Sorgeberechtigten/Eltern notwendig. Ist im ADMV kein spezielles disziplinbezogenes Mindest-/Höchstalter festgelegt, erfolgt die Orientierung an den Regelungen des DMSB. Kinder ab 6 Jahren dürfen mit Erlaubnis der Sorgeberechtigten/Eltern aktiv Motorsport betreiben, wenn es die disziplinspezifischen Bedingungen zulassen und das Alter/die betreffende Klasse in der Ausschreibung für den Wettbewerb angegeben ist. Fahrern ab dem 70. Lebensjahr wird empfohlen, sich auch für die Teilnahme an lizenzfreien Breitensportveranstaltungen sich die Tauglichkeit durch eine jährliche ärztliche Untersuchung bestätigen zu lassen; ab dem 75. Jahr besteht eine jährliche Untersuchungspflicht.

3.11 Der Fahrer ist angehalten, sich zu vergewissern, ob für die Teilnahme an der Veranstaltung ein Nenngeld (Teilnahmegebühr) zu entrichten ist. Das Nenngeld ist in der Höhe fristgemäß (bis zum Nennschluss, in der Regel 14 Tage vor dem Eventtermin) zu überweisen. Aufschläge seitens des Veranstalters bei Fristüberschreitung zur Annahme der Nennung sind zulässig.

3.12 Der Fahrer ist sportrechtlich während der Veranstaltung für sein gesamtes Team (Helfer, Mechaniker, Teamchef) verantwortlich; erweiterte Bestimmungen gelten gemäß DMSB - Sportgesetzgebung.

3.13 Eine Person kann nicht bei ein und derselben Veranstaltung gleichzeitig Fahrer/Beifahrer und Sportwart (Funktionär) sein.

3.14 Sofern nicht in der Jahresausschreibung oder Ausschreibung des Veranstalters wegen der Besonderheit der Sportdisziplin (Enduro, Trial, Wertungsprüfungen bei Rallyes) ausdrücklich Trainingsverbot besteht, ist die Zulassung zum Wettbewerb nur gestattet, wenn die geforderten Trainingsrunden oder Trainingsdistanzen vor Beginn des Wettbewerbes erreicht wurden.

3.15 Für alle Teilnehmer, Organisatoren und Verantwortliche bei Veranstaltungen gelten die Anti-Doping-Bestimmungen des DOSB und der NADA in der aktuellen Fassung (www.dmsb.de & <https://www.nada.de/nationale-anti-doping-agentur-deutschland>).

3.16 Jeder Teilnehmer an einer Veranstaltung ist für die sachgerechte Entsorgung des eigenen Abfalls/eigener Alt- und Wertstoffe selbst verantwortlich. Ein nachhaltiges und Umwelt freundliches Verhalten aller Teilnehmer wird im Sport des ADMV vorausgesetzt. Bei Zuwiderhandlungen wird der Aktive mit einer Geld- und Sportstrafe (bis zum Wertungsausschluss) belegt; er kann für anfallende

Folgekosten verantwortlich gemacht werden. Der Fahrer haftet in dieser Angelegenheit auch für seine Helfer.

4. Bestimmungen für Funktionäre (Sportwarte)

4.1 Werden Veranstaltungen vorbereitet und durchgeführt, sind vom betreffenden Vorstand des Motorsportclubs Funktionäre einzusetzen. Maßgebliche Funktionäre sollen befähigt sein, eine Motorsportveranstaltung korrekt vom Beginn bis zum Ende zu leiten. Sie müssen verantwortungsbewusst handeln und die Bestimmungen des MSR kennen. Leitende Sportwarte müssen mindestens 18 Jahre alt sein. Strecken- und Flaggenposten, Punktrichter und nicht hauptverantwortliche Helfer müssen mindestens 16 Jahre alt sein. Die Einwilligung der Sorgeberechtigten/Eltern muss schriftlich vorliegen (ADMV-Vordruck verwenden). Minderjährige Sportwarte werden gemeinsam mit einem Erwachsenen eingesetzt, wenn es sich um anspruchsvolle oder mit gewissen Risiken besetzte Aufgaben handelt.

4.2 Eine Person kann nicht bei ein und derselben Veranstaltung/am selben Tag gleichzeitig Sportwart und aktiver Teilnehmer/Fahrer bzw. Beifahrer sein.

4.3 Funktionäre der Veranstaltungsleitung (Fahrleitung, Rennleitung, Rallyeleitung) sind exekutiv/vollziehend tätig. Diese hauptsächlichen Funktionen/ Verantwortungsbereiche sind je nach Disziplin zu besetzen:

- * Renn- bzw. Fahrt- oder Rallyeleiter (RL/FL/RYL)
- * Renn- bzw. Fahrt- oder Rallyesekretär
- * Leiter der Streckensicherung (LS)/Streckenobmann
- * Obmann/Leiter der Technischen Abnahme/Technischer Kommissar (TK)
- * Obmann für den Umweltschutz
- * Hygienebeauftragter
- * Zeitnahmeobmann / Zeitnahmekommissar (ZN)
- * Abschnittsleiter einer Wertungsprüfung
- * Fahrerlagerobmann

Je nach Charakter der Veranstaltung können Stellvertreter eingesetzt werden. Weitere Festlegungen gehen aus der Sportgesetzgebung des DMSB und/oder den Clubsportregularien für den Lizenzsport hervor.

Technische Kommissare sind während der technischen Fahrzeugabnahme vollziehend tätig (siehe 4.10). Während des Wettbewerbes oder bei der Behandlung von technischen Protesten sind sie aufsichtsführend (kontrollierend) tätig.

4.4 Fordert der DMSB eine Qualifikation maßgeblicher Funktionäre, so ist diese zu erbringen. Der betreffende Sportwart muss im Veranstaltungsjahr im Besitz einer gültigen Sportwartlizenz sein. Im lizenzierten Clubsport müssen bei ADMV Veranstaltungen mindestens 2 Sportwarte im Besitz einer DMSB-Lizenz sein. Wenn es organisatorisch, sportrechtlich oder aus Sicherheitsgründen notwendig ist, sind 3 lizenzierte Sportwarte einzusetzen. In den Sportarten Enduro, Motocross, Hallencross, Stadioncross und Bahnsport sind mindestens 3 lizenzierte Sportwarte einzusetzen. Inhaber einer DMSB - Anwärterlizenz der Stufe C oder Inhaber von Sportwartausweisen des ADMV können auch leitende Funktionen gemeinsam ergänzend mit zwei lizenzierten DMSB - Sportwarten (A- oder B-Lizenz) im ADMV-Clubsport wahrnehmen. Im nationalen Automobilsport gelten analoge oder

ergänzende Regelungen. Für die jeweilige Disziplin können ergänzende Regelungen (jedoch keine Abwertungen) getroffen werden.

4.5 Im lizenzfreien Breitensport orientiert sich der ADMV soweit zutreffend am Sportwarteinsatz des lizenzpflichtigen Clubsportes. Für Sportwarte im lizenzfreien Breitensport ist eine Verbandsqualifikation „ADMV -Sportwart“ ausreichend. Die Kenntnis und Anwendung des vorliegenden Motorsportreglements ist jedoch verbindlich; motorsportlicher Sachverstand wird vorausgesetzt. Werden Sportwarte eingesetzt, die auch eine DMSB - Qualifikation besitzen, sollten diese Personen maßgebliche Funktionen/Verantwortungen übernehmen.

4.6 Wenn nicht anders vom DMSB festgelegt, muss der Renn-, Fahrt- oder Rallyeleiter diese Aufgaben umsetzen:

- die Ausschreibung und den Zeitplan erarbeiten
- Genehmigungen einholen
- die ordnungsgemäße Einweisung aller Funktionäre in ihre Aufgabenbereiche gewährleisten
- die Abnahme der Rennstrecke/Bahn (sofern notwendig) garantieren, es ist vorher darauf zu achten, ob Strecken- oder Bahnabnahmeprotokolle bzw. Sicherheitspläne des DMSB (oder der internationalen Föderation) vorgeschrieben und ob für die Gültigkeit dieser Protokolle die Zeiträume definiert sind
- den Abschluss einer Pflichtversicherung veranlassen
- das Programm für die Wettbewerbe aufstellen lassen
- Nennungen entgegennehmen, über die Annahme oder Ablehnung entscheiden, die Startnummern für die Teilnehmer vergeben
- die Teilnehmerliste erstellen
- den Austragungsort vor dem Training und dem Wettbewerb einschließlich der geforderten Sicherheitsmaßnahmen überprüfen
- die Identität der zum Training und zum Wettbewerb zugelassenen Teilnehmer und Fahrzeuge feststellen lassen und nur Teilnehmer zulassen, die die geforderten Bedingungen der Ausschreibung erfüllen sowie die Absolvierung des Trainings (soweit gefordert) überprüfen
- die Veranstaltung leiten; unterbrechen; wenn es zwingende Gründe erfordern, die Veranstaltung beenden
- die Fahrerbesprechung vor Ort zu veranlassen oder (wenn aus Zeitgründen, Organisation oder möglicher Pandemiebedingungen) die Fahrerbesprechung als „schriftliches Statement“ bzw. in digitaler Form heraus zu geben/mitzuteilen.
darauf achten, dass die Strecken- und Flaggenposten mit einem Vordruck „Streckenpostenmeldung“ (für Unfälle, außergewöhnliche Ereignisse) ausgestattet sind
- gemeinsam mit dem Einsatzleiter Strecke/Leiter Streckensicherung oder Streckenverantwortlichen dafür Sorge tragen, dass Strecken- und Flaggenposten dem Charakter der Veranstaltung und/oder Witterung entsprechend Kleidung, geeignetes Schuhwerk oder ggf. Schutzausstattungen verwenden bzw. diese zur Verfügung gestellt wird (Das gilt hauptsächlich für Bereiche, die den Charakter einer Gefährdungszone haben können.)
- dafür Sorge tragen, dass alle angenommenen bzw. zugelassenen Teilnehmer in der Starterliste/im Programm genannt werden
- die Ergebnislisten (Training; Qualifikation, Laufergebnis, Endergebnis) am „Schwarzen Brett“ aushängen und die Aushangzeit eintragen
- die Siegerehrung durchführen und die Ergebnislisten (auch digital) den

Aktiven bereitstellen

- den Schlussbericht fertigen und fristgerecht der genehmigenden Sportabteilung einreichen
- alle Unfälle mittels Unfallprotokoll aufnehmen, dem Versicherungsgeber und dem ADMV melden.

4.7 Lässt sich eine geplante Veranstaltung nicht durchführen, hat der Renn- oder Fahrtleiter das Recht, die Veranstaltung (ggf. im Auftrag des Vorstandes) abzusagen. Ist es aus organisatorischen, wettbewerbsrechtlichen oder Sicherheitsgründen notwendig, hat nur der Fahrt- oder Rennleiter das Recht, über einen Abbruch oder eine Unterbrechung der bereits begonnenen Veranstaltung/des Laufes zu entscheiden, sofern ranghöhere Bestimmungen des DMSB nichts anderes beinhalten.

Wenn ein Renn- oder Fahrtleiter persönlich feststellt oder sehr konkret über eine Streckenpostenmeldung die Information erhält, dass ein Fahrer den Leistungsanforderungen (der Veranstaltung/des Laufes) nicht gewachsen ist, durch seine Fahrweise er sich selbst, andere Teilnehmer, Sportwarte oder Zuschauer in Gefahr bringt, hat er das Recht, die Beendigung oder zeitweilige Unterbrechung der Teilnahme dieses Fahrers zu veranlassen. Diese Maßnahme hat nicht den Status einer Sportstrafe, sondern ist eine vollziehende Entscheidung des Veranstalters ohne Widerspruchsrecht im sportrechtlichen Sinn.

4.8 Der Fahrt- oder Rennleiter muss gewährleisten, dass das Fahrt- oder Rennbüro während einer Veranstaltung immer besetzt ist. Bei der Anmeldung (Dokumenten- oder Papierabnahme) muss der Fahrer (Beifahrer) alle Dokumente gemäß Ausschreibung vorlegen. Je nach Wettbewerbscharakter oder Motorsportdisziplin sind das:

- * DMSB -Fahrerlizenz oder Verbandssportausweis
 - * Führerschein
 - * Zulassung des Fahrzeuges
 - * persönlich unterschriebenes Nennformular (inkl. Haftungsverzicht & Datenschutzerklärung)
 - * Genehmigung der Eltern bzw. Sorgeberechtigten (bei Minderjährigen)
- Die sportärztliche Untersuchung bzw. die Vorstellung beim Veranstaltungsarzt kann angeordnet werden.

4.9 Fahrer und Beifahrer erhalten bei der Anmeldung die Zutrittsberechtigung für das Fahrerlager; ebenso für offizielle Begleitpersonen (z.B. Helfer, Mechaniker, Familienmitglied).

Als Orientierung für die Ausgabe von Tickets an den Fahrer gilt:

- Soloklassen, Karts = 1 Fahrerticket, 2 Helfertickets, 1 Gastticket
 - Automobil- und Gespannklassen = 2 Fahrertickets, 4 Helfertickets, 1 Gastticket
- Fahrer erhalten ein kostenfreies Veranstaltungsprogramm.

4.10 Funktionäre, die Veranstaltungen überwachen, sind aufsichtsführend tätig und werden als Sportkommissar (Spoko), Technischer Kommissar (TK) oder Schiedsrichter (Schiri) bezeichnet. *Besonderheit:* Technische Kommissare sind während der Veranstaltung (Kontrolle/Abnahme von Fahrzeugen) auch vollziehend tätig (siehe 4.3).

4.11 Sportkommissare haben das Recht, bereits genehmigte Ausschreibungen am Veranstaltungstag zu ergänzen oder zu ändern (siehe hierzu 5.4).

4.12 Der DMSB regelt in seinen Bestimmungen die Handhabung von Signalflaggen durch Sportwarte im Automobil- und Motorradsport. Signalflaggen haben die Mindestgröße von 60 x 60 bis 60 x 80 cm Seitenlänge. Zulässig sind disziplinbezogen auch Signallampen.

Sollten keine weiteren Details in den Ausschreibungen festgelegt sein, gelten im ADMV diese allgemeinen Regelungen in der Anwendung von Flaggen

- *Nationalflagge* = Start/Start frei gegeben
- *grüne Flagge* = Streckenabschnitt in Fahrtrichtung frei
- *gelbe Flagge/still gehalten* = unmittelbare Gefahr, erhöhte Aufmerksamkeit, Geschwindigkeit reduzieren, Überholverbot
- *gelbe Flagge geschwenkt* = höchste Aufmerksamkeit, deutlich Geschwindigkeit reduzieren, Überholverbot, auf anhalten vorbereitet sein
- *gelbe Flagge mit diagonalem schwarzen Kreuz* = letzte Runde im Bahnsport steht bevor
- *weiße Flagge* = Einsatz- oder Rettungswagen wird angefordert
- *weiße Flagge mit rotem, diagonalem Kreuz* = Rettungseinsatz an der betreffenden Stelle; Überholverbot für Aktive, ggfs. besteht Anhaltesituation
- *Rot-Kreuz-Flagge* = Standort des Rettungsdienstes
- *blaue Flagge* = wird dem langsam fahrenden Fahrer gezeigt, der überrundet wird bzw. Überrundung desselben bevor steht; er muss das ungehinderte vorbeifahren des auflaufenden Fahrers ermöglichen
- *schwarze Flagge* (mit zugehöriger Startnummer) = sichtbarer, technischer Mangel, der betreffende Fahrer (Startnummer) muss unmittelbar zur Box
- *schwarze Flagge mit orangenem Punkt* = notwendiges verlassen der Strecke an der betreffenden Stelle, da technischer Schaden
- *gelb/rot gestreifte Flagge* = verschmutzte, schmierige Fahrbahn, Rutschgefahr, schlechte Bodenhaftung
- *rote Flagge* = vorzeitiger Abbruch oder zeitweilige Unterbrechung des Wettbewerbs; langsame Fahrt zurück bis Start/Ziel oder Fahrerlager
- *schwarz/weiß karierte Flagge* = Ende des Laufs/des Durchgangs; wird am Ziel bzw. in Höhe der Ziellinie gezeigt

4.13 Flaggenposten und/oder Streckenhelfer sowie Punkt- und Wertungsrichter an den Prüfungen müssen erkennbar sein; der Veranstalter soll Signalwesten oder gut sichtbare Kennzeichnungen zur Verfügung stellen. Dieser Personenkreis soll je nach Einsatzgebiet/Einsatzort Arbeitsschutz- oder Sicherheitskleidung (z.T. Arbeitsschutzhelm; Augenschutz, Handschuhe, sicheres Schuhwerk) tragen. Werden Fahrzeuge mit Elektromotor (Akku) im Wettbewerb einer Klasse eingesetzt, sind zusätzliche Maßnahmen (Brandschutzkleidung, Sicherheitshandschuhe, zugelassene Feuerlöscher) notwendig.

4.14 Werbeflaggen, Bandenwerbung oder flexible Elemente der Zuschauerabspernung sollen solch eine Farbe haben, die im Wettbewerb die Fahrer nicht irritieren oder zu Verwechslungen führen. Die Information mit Signalflaggen oder Signalleuchten muss praktisch und optisch immer gewährleistet sein, ansonsten sind Werbeelemente zurückzusetzen.

4.15 Für alle Teilnehmer, Organisatoren und Verantwortliche bei Veranstaltungen gelten die Anti-Doping-Bestimmungen des DOSB und der NADA in der aktuellen Fassung (www.dmsb.de & <https://www.nada.de/nationale-anti-doping-agentur-deutschland>).

5. Beschreibung, Planung, Genehmigung, Durchführung und Auswertung von Motorsportveranstaltungen

5.1 Beschreibung von Veranstaltungen

5.1.1 Veranstaltungen sind organisierte, motorsportliche Maßnahmen (Events) eines Vereines. Dazu gehören Trainings, Trainingslager, lizenzfreie Touren- oder Breitensportveranstaltungen, lizenzpflichtige Veranstaltungen bis hin zu Meisterschaftswettbewerben (Prädikate). Veranstaltungen können für jedermann ausgeschrieben oder an spezielle Qualifikations- und Zulassungskriterien geknüpft sein; diese müssen die Aktiven (Fahrer/Teilnehmer) und leitenden Funktionäre (Sportwarte) erbringen oder nachweisen.

Unabhängig von den Veranstaltungsinhalten muss der Organisator eine Veranstalter- und Teilnehmerhaftpflichtversicherung sowie eine Unfallversicherung für die Funktionäre, Helfer und Zuschauer mit den in Deutschland vorgeschriebenen Mindestdeckungssummen (Haftpflicht-/Personen-, Vermögens- und Sachschäden) abschließen. Die Aktiven (Sportfahrer) weisen die Unfallversicherung mit der Fahrerlizenz oder einer speziellen Verbandsmitgliedschaft nach oder nutzen das Angebot des Veranstalters.

5.1.2 Trainings, Trainingslager

Sofern Trainings nicht zum direkten Pflichtbestandteil eines Wettbewerbes gehören, sind Trainings einfache Organisationsformen der Clubs, bei denen Aktive ihre Leistungsfähigkeit, ihr Geschick und Können prüfen oder durch ständiges Üben verbessern können. Trainings werden auch dazu genutzt, dass Anfänger sich erste praktische Umgangsformen oder Handhabungen mit oder auf dem Sportgerät aneignen können. Clubs können Trainingstage im eigenen Trainings-/Sportgelände den Trainingsgruppen, Teams oder Personen anbieten. Der Trainingsleiter ist angehalten, Trainingsgruppen einzuteilen

* nach dem Alter (Kinder/Jugendliche/Erwachsene/Senioren)

* nach der Qualifikation (Anfänger/Fortgeschrittene/Leistungsträger)

* nach der Zielstellung/nach Ansprüchen (üben allgemein, Fahrzeug kennen lernen, Strecke kennen lernen, Konkurrenz kennen lernen).

Training im Zusammenhang des Wettbewerbs:

* Verboten in den Disziplinen: Enduro, Trial, Rallyesport, Zweiradrallyesport, Autotrial, Motorrad- Biathlon

* Freiwillige Entscheidung des Fahrers: Bahnsportdisziplinen

* Verbindlich vorgeschrieben für die Zulassung zum Wettbewerb:

Straßenrennsport, Auto- und Rallyecross, Driftsport, Kartsport, Motocross,

Supermoto, Dragsterwettbewerbe, Gleichmäßigkeitsläufe für historische Fahrzeuge, Pocket- und Pitbike- Veranstaltungen, Easy- und Mopedcross, Rundstrecken- und Bergprüfungen, Stockkar- und Motorschlitten- Wettbewerbe

5.1.3 Trainings mit Qualifikations- oder Abschlussprüfungen

Eine höhere und anspruchsvollere Form sind Qualifikationstrainings oder Trainings mit einer Abschlussprüfung, bei denen Aktive entweder eine gewisse Leistungsnorm erreichen müssen oder die Besten der Qualifikation/Prüfung höhere Einstufungen für die bevorstehende Saison erlangen oder unter Beweis stellen.

Diese Qualifikationsform kann

direkter Bestandteil eines Wettbewerbes sein oder

als separates Training (Lehrgang mit Abschlussprüfung) ausgeschrieben werden. Es ist nicht zulässig, ein Lehrgang mit Abschlussprüfung als Wettbewerb im Sinne einer „Rennsportveranstaltung“ durchzuführen. Angesetzte oder ermittelte Wertungen/Ergebnisse dürfen nur „Vereinsstatus“, d.h. keine Außenwirkung für mögliche Meisterschaftswertungen/Jahreswertungen haben. Das mit der Abschlussprüfung erreichte Ergebnis soll der Qualifikation bzw. Leistungseinstufung dienen.

5.1.4 Touren- und Breitensportveranstaltungen

Diese Veranstaltungen entsprechen im Inhalt und Anspruch allen Kriterien des MSR nach 1.3 und 1.4.

5.1.5 Lizenzpflichtige Wettbewerbe

Diese Veranstaltungen entsprechen im Inhalt und Anspruch allen Kriterien des MSR nach 1.1. und 1.2.

5.2 Planung und Genehmigung von Veranstaltungen

5.2.1 Es gilt der Grundsatz, dass ein Veranstalter kompetent sein und über geschulte Sportwarte/Funktionäre verfügen muss, die verantwortungsvoll handeln können.

Eine

Mindestmitgliederzahl (Beitragszahler) von 15 Personen des Vereines muss im ADMV- Verbandsregister eingetragen sein. Wird dieser Grundsatz erfüllt, kann ein Verein den Eventtermin planen sowie die sportrechtliche Genehmigung einer Ausschreibung und die Pflichtversicherung beantragen.

5.2.2 Der DMSB gibt zur Planung „Terminanmeldungen“ (in digitaler Form) heraus.

Diese ist vom Verein rechtsverbindlich zu unterschreiben oder online anzumelden.

Ein Termin für eine Veranstaltung wird beim DMSB oder dem Dach- bzw.

Fachverband beantragt; formlose Beantragungen sind nur in Ausnahmefällen möglich. Die Planung des Termins soll bis zum 31.12. des Vorjahres, spätestens jedoch 60 Tage vor dem Eventtermin erfolgen.

Nach Bestätigung des Termins oder Aufnahme der geplanten Veranstaltung in den Jahresterminkalender ist vom Ortsclub (Veranstalter) die Ausschreibung zu erarbeiten.

Diese Ausschreibung genehmigt der DMSB oder ADMV (bzw. der betreffende Verband). Die Frist für die Einreichung einer Ausschreibung zur Genehmigung legt der DMSB fest; für Verbandsgenehmigungen gilt eine Frist von 20 Tagen. Die

Ausschreibung ist in 3-facher Ausfertigung oder digital einzureichen. Die Online Einreichung von Anträgen/Dokumenten wird empfohlen (beim DMSB Pflicht).

5.2.3 Die Erhebung einer Genehmigungsgebühr im ADMV für verbandsgenehmigte Veranstaltungen ist statthaft.

5.2.4 Mit der Ausschreibung wird gleichzeitig der Abschluss einer Veranstaltungshaftpflicht-, Zuschauerunfall- und Sportwarteunfallversicherung vermittelt. Die erteilte Veranstaltungsgenehmigung ist nur in Verbindung mit einer Veranstalterhaftpflichtversicherung gültig.

5.3 Ausschreibungsinhalte

5.3.1 Der DMSB und der ADMV geben für Wettbewerbe (im ADMV auch für Trainings) Ausschreibungsvordrucke, die die personellen, sport- und organisationsrechtlichen Bedingungen beinhalten, heraus.

5.3.2 Eine Ausschreibung muss enthalten:

Termin, Bezeichnung/Anschrift des Veranstalters, Sportdisziplin, Ort des Wettkampfes (Ort der Anmeldung), Namen der maßgeblichen Funktionäre (auch Sportkommissare oder Schiedsgericht), Nennungsschluss, Höhe des Nenngeldes, Rahmenzeitplan, Klassen und Zulassungsbedingungen, Angaben zur Wettkampfdurchführung und ggf. Immissionsschutz-/umweltrechtliche Auflagen, Angaben zu möglichen Prädikats- oder Serienwertungen, Hinweis zur Pflicht- und Unfallversicherung sowie Haftungsverzicht; Verbandsangabe oder Verbandssymbol. Empfohlen wird die Festlegung, welche Bedingungen für die Jahreswertung oder die Tageswertung zu erfüllen sind.

Ausschreibungen mit dem Begriff „Teilnahme außer Wertung/Teilnahme auf eigene Verantwortung“ sind nicht statthaft.

5.3.3 Legt ein Veranstalter **Nenngeld** (Teilnahmegebühr) fest, so sind Nenngeldhöhe, Zahlungsweise und Zahlungsziel in der Ausschreibung bekannt zu geben. Das Nenngeld beinhaltet die Gewährung der Teilnahme, wenn die sportlichen Voraussetzungen erfüllt und notwendige Fristen eingehalten sind. Im Nenngeld kann eine Tagesunfallversicherung enthalten sein. **Nachnenngeld** ist statthaft, wenn der Fahrer trotz Fristenüberschreitung zugelassen oder angenommen werden soll und es die sportlichen Regeln zulassen. Nimmt der Fahrer trotz abgegebener Nennung nicht an der Veranstaltung teil (unentschuldigtes Fehlen), kann der Veranstalter das Nenngeld einbehalten.

5.3.4 Eine Servicegebühr kann der Veranstalter für die Gewährung von Dienstleistungen (Abfallentsorgung, Bereitstellung Elektroenergie, Nutzung von Dusch/Waschcontainer außerhalb des Veranstaltungsgeländes bzw. außerhalb stationärer Einrichtungen, Nutzung von zusätzlichen/speziellen Fahrzeugreinigungsanlagen) in der Ausschreibung bekannt geben. Die Entscheidung zur Nutzung von angebotenen Serviceleistungen trifft der Fahrer.

5.3.5 Im lizenzierten Motorsport müssen sich Veranstalter in der Ausschreibung hinsichtlich der Zulassung von Lizenznehmern (Sportfahrern) an die vom DMSB

festgelegten Bestimmungen oder Rahmenrichtlinien für den Automobil-, Kart- oder Motorradsport halten. Selbiges gilt für Veranstalter von Motorbootrennen; welche die Bestimmungen des DMYV einzuhalten haben.

Das kann sich im Detail auf bestimmte Gruppen oder Alters- und Hubraumklassen sowie Prädikate (Meisterschaftsklassen) beziehen.

Als allgemeine Orientierung für Wettbewerbe in der BRD gilt:

● **Teilnehmer mit deutscher Nationalität**

Lizenznehmer haben ein Startrecht bei vom DMSB oder von einem Verband genehmigten Veranstaltungen. Die Fahrerlizenz kann sich nur eingeschränkt auf die Tages- oder Veranstaltungswertung (also ohne Prädikatspunkte für die Jahreswertung) beziehen.

Tages- und/oder Veranstaltungslizenzen verlieren nach dem Event ihre Gültigkeit.

Im ADMV wird darüber hinaus empfohlen, bei regionalen und/oder Clubsportwettbewerben die Anzahl der zugelassenen Fahrer mit höherer Qualifikation (I/A-Lizenz) sportlich angemessen (10 bis 20 %) des Fahrerfeldes/der Klasse gegenüber der Gesamtfahrerschaft oder den Fahrern mit niedriger Qualifikation (B/C-Lizenz) in selbiger Klasse zu beschränken, wenn keine anderen Bestimmungen dagegen stehen. Grundlage dafür sind die Regelungen des DMSB und disziplinbezogene Rahmen- oder Jahresausschreibungen.

● **Teilnehmer mit ausländischer Nationalität**

Ausländische Lizenznehmer haben ein Startrecht bei vom DMSB genehmigten nationalen oder internationalen Wettbewerben (Beachte: unterschiedlicher Status im Automobil- und Motorradsport). Die Teilnahme kann sich auf den gesamten Wettbewerb oder nur auf die spezielle (internationale) Klasse beziehen.

Die Teilnahme ausländischer Fahrer bei verbandsgenehmigten Clubsportveranstaltungen ist eingeschränkt statthaft, sofern es sich um Fahrer handelt, die nicht im Besitz einer Lizenz ihrer nationalen Föderation (ASN/FMN) sind. Diese Teilnehmer erhalten vor Ort beim Veranstalter eine DMSB- Legitimation „Race Card“ (Status „Tagesclubsportlizenz“); im lizenzfreien Breitensport des ADMV einen Clubsportausweis“. Der DMSB legt fest, ob diese Legitimationen auch mehrfach oder für ein gesamtes Kalenderjahr gelten.

5.3.6 Im lizenzfreien Breiten- und Tourensport ist keine sportrechtliche Vorgabe für ausländische Teilnehmer erlassen. Die Veranstalter sind angehalten zu kontrollieren oder zu gewährleisten, dass die Teilnehmer eine gültige Krankenversicherung und Unfallversicherung besitzen.

5.4 Ausführungsbestimmungen

5.4.1 Ist es notwendig, Ergänzungen oder Veränderungen der Ausschreibung bekannt zu geben (in der Regel betrifft das die Wettbewerbsdurchführung, Streckenkürzungen oder Streckenverlegungen, den Zeitplan, Klassenzusammenlegungen, Wertungen, personelle Besetzung von Funktionen), sind vom Renn- oder Fahrtleiter Ausführungsbestimmungen zu erstellen. Diese sind ggf. fortlaufend zu nummerieren und tragen Datum/Uhrzeit.

5.4.2 Die Genehmigung einer Ausführungsbestimmung (mehrere Tage) vor dem Wettbewerb erteilt der Verband, der die Ausschreibung genehmigt hat. Genehmigungen/Veröffentlichungen am Veranstaltungsvortag oder am Veranstaltungstag selbst genehmigt der zuständige Sportkommissar.

5.4.3 Sind Änderungen des Zeitplanes notwendig, dürfen Klassen gegenüber dem ursprünglichen Zeitplan nicht „vorgezogen“ werden. Entstehende Pausen können für die Streckenpräparation oder die Durchführung des Rahmenprogrammes genutzt werden.

5.4.4 Ergibt sich wegen unvorhergesehener Ereignisse (Unfall, Witterungsunbilden, Streckenarbeiten, höhere Gewalt) eine Änderung des Zeitplanes, der dann nicht mehr die ordentliche und zeitlich sichere Durchführung aller Klassen garantiert, ist in dieser **Rang-Reihenfolge** zu verfahren (die Durchführung zu sichern):

1. Prädikatsklassen/höchster Rang
2. Prädikatsklassen/nachfolgender bzw. niederer Rang
3. Klassen ohne Prädikat
4. Rahmenprogramm

Steht nur noch begrenzt Fahrzeit zur Verfügung, ist damit zuerst auf die Durchführung 4. dann 3. usw. zu verzichten bzw. deren Fahrzeit zu kürzen.

5.4.5 Ausführungsbestimmungen sind den Fahrern auf geeignete und verbindliche Art bekannt zu geben. Ausführungsbestimmungen sind am „Schwarzen Brett“ auszuhängen. Es gibt nur ein offizielles „Schwarzes Brett“.

5.5 Auswertung von Motorsportveranstaltungen

5.5.1 Die geforderten Dokumente erhält die Stelle, die die Genehmigung erteilte. Die geforderten Fristen (beim ADMV 5 Werkstage nach Veranstaltung) sind einzuhalten.

5.5.2 Die abzugebenden Dokumente beinhalten in der Regel

- * das Ergebnis
- * den Bericht des Renn-/Fahrtleiters
- * den Bericht des Sportkommissars bzw. des Schiedsgerichtes
- * evtl. Unfallberichte (bei schweren Unfällen oder Unfällen mit Todesfolge
Sofortmeldung per Fax oder online)
- * Anzeige von Sachschäden

5.6 Jahresserien und Teilnahmebedingungen

5.6.1 Der ADMV schreibt in verschiedenen Disziplinen/Klassen Jahresserien aus. Diese werden im offiziellen Terminkalender und/oder im Internet veröffentlicht. Die Kooperation mit anderen Verbänden oder Landesfachorganen ist zulässig. Clubserien sind auf den Verband begrenzte Serien und haben regionalen (d.h. keinen bundesweiten) Charakter. Bei ausgesprochenen Clubserien können vereinfachte Regelungen des MSR zur Anwendung kommen, die jedoch keine Vernachlässigung der Sicherheitskriterien/Sicherheitsmaßnahmen beinhalten dürfen.

5.6.2 Teilnahmeberechtigt sind Mitglieder des ADMV. Die Fahrer müssen die

Einschreibbedingungen der jeweiligen Sportdisziplin/des Serienorganisors erfüllen. Wenn in der Jahresausschreibung die Teilnahme unabhängig von einer ADMVMitgliedschaft gestattet ist, sind folgende Grundsätze in dieser Rangfolge zu beachten:

1. = Teilnahmeberechtigung für alle Interessenten ermöglichen; Jahreswertung und Förderung nur für ADMV - Mitglieder oder
2. = Teilnahmeberechtigung für alle Interessenten ermöglichen, erhöhte Einschreibgebühr für Nichtmitglieder oder
3. = Teilnahmeberechtigung für alle Interessenten ermöglichen, keine Jahreswertung für Nichtmitglieder; diese werden nur in der Tageswertung geführt.

Die Mitgliedschaft der Mitgliedsverbände des DMSB kann im ADMV vereinsrechtlich anerkannt und für sportliche Wertungen gleichgestellt werden. Ab 2019 greift die Rahmenempfehlung, dass sich nur ADMV- Mitglieder in die Jahresserien des Verbandes einschreiben können. Details dazu legen die Verantwortlichen in den jeweiligen Disziplinen fest.

5.6.3 Die Wertungskriterien entsprechen dem Gleichberechtigungsgrundsatz. Finanzielle Förderungen erhalten satzungsgemäß Verbandsmitglieder. In der Jahresausschreibung ist anzugeben, wie viele Läufe (beste Ergebnisse) für die Jahreswertung berücksichtigt werden. Nicht berücksichtigte Ergebnisse werden als „Streichergebnis/Streichlauf“ bezeichnet (z.B. von 10 Läufen 8 gewertet = 2 Streichläufe).

Allgemein kann auch diese Formel in allen Disziplinen, sofern keine anderen Regelungen bestehen, für die Jahreswertung angewandt werden:

* Gerade Anzahl von Läufen: geteilt durch zwei, plus eins = Anzahl der zu wertenden Tagesergebnisse

(*Beispiel:* 8 Prädikatsläufe sind durchgeführt; $8:2=4$ plus 1 = 5 zu wertende Läufe, d.h. die 5 besten Ergebnisse werden für die Jahreswertung herangezogen)

* Ungerade Anzahl von Läufen: plus eins, geteilt durch 2 = Anzahl der zu wertenden Tagesergebnisse

(*Beispiel:* 7 Prädikatsläufe sind durchgeführt; 7 plus 1 = $8:2=4$ zu wertende Läufe, d.h. die 4 besten Ergebnisse werden für die Jahreswertung herangezogen)

5.6.4 Sollte sich in der jeweiligen Klasse eine Punktgleichheit zwischen zwei (oder mehreren Fahrern ergeben, ist die Gesamtplatzierung in dieser Reihenfolge wie folgt zu ermitteln:

1. = entscheidet bei Punktgleichheit die Majorität der besseren Plätze (der Fahrer ist besser, der mehr 1. oder 2. oder 3. oder...n Plätze innerhalb der gleichen Klasse hat.

2. = bei 2 oder 3 Wertungsläufen dieselben Fahrer in derselben Klasse, ist der Fahrer besser, der im letzten Lauf das bessere Ergebnis erzielt hat.

3. = Kann das nicht angewandt werden, gilt die Platzierung im letzten Lauf/der letzten Prüfung der betreffenden Fahrer gegeneinander

In den jeweiligen Veranstaltungs-, Clubsportgrund- oder Jahresausschreibungen können diesbezüglich Disziplin spezifische Festlegungen getroffen werden.

Das Los einer möglichen Platzierung sollte das letzte Mittel sein.

Es ebenso möglich, dass punktgleiche Fahrer ein und dieselbe Platzierung erhalten; der nächst folgende Platz bleibt dann frei (1./1.; 3., 4...; o. 1.; 2./2.; 4., 5...

5.6.5 Der Titel (Prädikat) „Verbandsmeisterschaft/Championship“ kann ausgeschrieben werden, wenn je nach Charakter der Sportart Fahrer aus

- a) mindestens 3 Bundesländern eingeschrieben sind oder
 - b) die Veranstaltungen der Serie in mindestens 3 Bundesländern stattfinden.
- Sind weniger Fahrer eingeschrieben, wird die Wertung als Pokal oder Cup ausgetragen.

5.6.6 Die Vergabe von Meisterschaftspunkten in der Jahreswertung (Verbandswertung der jeweiligen Disziplin) kann erfolgen, wenn:

- a) mindestens 20 Fahrer am Start (Championatswertung, Gesamtwertung) sind, oder
 - b) mindestens 10 Fahrer der betreffenden Klasse am Start sind oder
 - c) mindestens 10 Fahrer sich in derselben Klasse eingeschrieben haben.
- In Zweifelsfällen oder nach unplanbaren Abläufen ist zu Gunsten der betreffenden Fahrer/Klasse zu entscheiden. Individuelle Tageswertungen sind davon nicht betroffen (Fahrer = Veranstaltungsteilnehmer der jeweiligen Klasse). Es ist nicht zulässig, nach der Veröffentlichung von Veranstaltungsterminen nachträglich, d.h. nach der Durchführung, ehemals als offene deklarierte Wettbewerbe/oder Klassen dann nachträglich für die Prädikatswertung zusätzlich zu werten. Die Ankündigung von Änderungen (Termine/Ergänzungen/Streichungen) muss immer mindestens 4 Wochen vorher gegenüber den Teilnehmern veröffentlicht/bekannt gegeben werden.

5.6.7 Der ADMV legt jährlich fest, für welche Sportdisziplinen/Verbandsserien offene oder geschlossene Teilnahmekriterien gelten. Bei geschlossenen Teilnahmekriterien ist die Zulassung zum Start vom Besitz der ADMV- Mitgliedschaft abhängig. Der Status einer „Tages- oder kooperativen Sportmitgliedschaften im ADMV“ ist statthaft.

5.6.8 Der ADMV stellt für die Jahreswertung der eigenen Verbandsmeisterschaften in den verschiedenen Disziplinen die Pokale zur Verfügung und zeichnen für die Ausrichtung der Jahresehrung verantwortlich.

Pokale des ADMV werden je Klasse nach diesen Kriterien ausgereicht:

- | | |
|--------------------------------|-----------------|
| * bis 5 gewertete Teilnehmer | 1. Platz |
| * bis 15 gewertete Teilnehmer | 1. bis 3. Platz |
| * über 15 gewertete Teilnehmer | 1. bis 5. Platz |

6. Versicherungen, Unfallmeldungen, Haftungsverzicht

6.1 Der Gesetzgeber weist auf den § 29 der StVO und die Verwaltungsvorschrift V/40 hin (Genehmigungspflicht durch die Behörden), setzt auf die Kompetenz und Erfahrung des Veranstalters, erwartet den Einsatz von kompetenten, erfahrenen Funktionären; fordert ggfs. ein Gutachten für die Strecke oder Wertungsprüfung und fordert vom Veranstalter den Abschluss einer Haftpflicht- und Unfallversicherung mit den in der Bundesrepublik vorgeschriebenen Mindestdeckungssummen. Je nach Charakter und Einstufung der Veranstaltung liegen die Versicherungssummen bei Motorsportveranstaltungen deutlich über den gesetzlichen

Mindestdeckungssummen. Internationale Verbände (z.B. FIA, FIM, FIME; UIM), der DMSB und ADMV geben mit der zu genehmigenden Ausschreibung die Deckungssummen vor; der Veranstalter kann optional ebenso eine erhöhte Deckungssumme beantragen.

6.2 Unfälle mit Personenschaden sind unverzüglich, spätestens innerhalb von 3 Werktagen nach der Veranstaltung zu melden. Das gilt für aktive Teilnehmer (Sportler), Sportwarte, Funktionäre, Helfer, Mechaniker und Zuschauer. Unfall- und Schadensmeldungen erhalten der Verband und das Versicherungsbüro, das die Police ausgestellt hat. Unfälle mit schwerem Personenschaden oder Tod sind sofort zu melden.

6.3 Der Haftungsverzicht ist in der Regel im Nennformular (für aktive Sportler) enthalten. Er muss vom Teilnehmer ursorchriftlich unterschrieben sein. Der Sportler unterschreibt damit a) die Nennung und b) den Haftungsverzicht. Zulässig ist auch ein separater Haftungsverzicht. Bei Minderjährigen muss der Haftungsverzicht von dem/den Sorgeberechtigten/den Eltern unterschrieben werden. Als Teilnehmer beim Event gelten:

- aktive Sportler (Fahrer, Beifahrer) bzw. Bewerber
- akkreditierte Journalisten, Reporter, Fotografen und TV- Filmteams

Der Haftungsverzicht im Trainingsgelände kann für immer wiederkehrende Trainingsteilnehmer (ein und dieselbe Person) als „Jahresregister“ geführt werden.

6.4 Von der Organisation einer Veranstaltung „Auf eigene Gefahr“ wird abgeraten. Mögliche Unterschriften „Teilnahme auf eigene Gefahr“ sind bei von Vereinen organisierten Veranstaltungen ohne rechtliche Relevanz. Wer als Verein (juristische Person) eine Veranstaltung organisiert, muss neben den sportlichen Regularien auch die Bedingungen des Pflichtversicherungsvertrages beachten – eine mögliche „Abkehr per Unterschrift“ befreit nicht von Versicherungspflichten (Haftpflicht).

7. Rechtliche Regelungen für verbandsgenehmigte Veranstaltungen

7.1 Veranstaltungen, die nach dem Sportgesetz bzw. der Veranstalterordnung des DMSB organisiert werden, unterliegen den Bestimmungen des DMSB. Das gilt auch, wenn der DMSB die Genehmigung der Veranstaltung an den Verband delegiert hat.

7.2 Veranstaltungen in Verbandshoheit obliegen grundsätzlich der Satzung des Verbandes und möglicher Verbandsbestimmungen für den Motorsport. Im lizenzierten Clubsport (und sofern angebracht in Disziplinen des lizenzfreien Breitensportes im ADMV) setzt der Veranstalter Sportkommissare ein. Ist das von Beginn an nicht notwendig, kann stattdessen für die Dauer des Wettbewerbes ein zeitweiliges Schiedsgericht gebildet werden. In der DMSB- Rahmenausschreibung für den lizenzierten Clubsport wird auf die Anwendung verwiesen. Im ADMV ist wie folgt vorzugehen:

a) Der Veranstalter nennt bereits in der Ausschreibung den (die) Sportkommissar(e) oder nennt die Personen des Schiedsgerichtes. Die Namen werden am

Veranstaltungsort am „Schwarzen Brett“ bekannt gegeben. Findet eine Fahrerbesprechung statt, sollen die Personen des Schiedsgerichtes vorgestellt werden.

b) Ist die Benennung des Personenkreises in der Ausschreibung nicht möglich oder nicht notwendig, aber sich im Laufe des Wettbewerbes als notwendig erweisen, ist ein Schiedsgericht vor Ort operativ zu bilden.

7.3 Sportkommissare im lizenzierten Clubsport sollen eine DMSB- Sportwartlizenz besitzen. Ist diese nicht bindend vorgeschrieben oder nur empfohlen, sollen als Sportkommissare erfahrene Sportwarte oder Funktionäre des Motorsportes mit der Aufgabe betraut werden. Ist der Einsatz eines Sportkommissars bei Wettbewerben im lizenzfreien Breitensport notwendig, kann analog vorgegangen werden. Bei der Bildung des Schiedsgerichtes kann dieser Personenkreis nominiert/eingesetzt werden:

- * Sportwarte, die Inhaber einer DMSB- Lizenz sind
- * erfahrene Renn- oder Fahrtleiter
- * erfahrene Sportfunktionäre des Metiers
- * ehemalige Sportfahrer, die sich eine vorurteilsfreie Mitarbeit zutrauen

Der Renn- oder Fahrtleiter kann im Schiedsgericht beratend mitwirken. Sportkommissare oder Personen des Schiedsgerichtes sollen in keinem verwandtschaftlichen Verhältnis zu Teilnehmern (oder zu den Personen, gegen die ein Verfahren läuft) während des betreffenden Events stehen.

7.4 Die Sportkommissare/Schiedsgerichte, die bei verbandsgenehmigten Veranstaltungen eingesetzt sind, bei denen der Wirkungsbereich des DMSB nicht zutrifft, können aussprechen:

- a) Verwarnung - mündlich
- b) Verweis - schriftlich
- c) Rückversetzung von Ergebnissen
- d) Ausschluss aus der Zulassung zur Veranstaltung oder Wertung
- e) Geldstrafe - bis 250,- Euro
- f) Suspendierung (Sperrung für definierten Zeitraum)

7.5 Aktive haben bei verbandsgenehmigten Veranstaltungen außerhalb der rechtlichen Regelungen des DMSB das Recht, einen Protest gegen aktive Teilnehmer oder Funktionäre, sofern sie Fehler, Unterlassungen oder Unregelmäßigkeiten vermuten oder feststellen, einzureichen.

Proteste müssen schriftlich unter Beifügung von 140,- Euro

* gegen die Zulassung eines Teilnehmers innerhalb von 15 Minuten nach bekannt werden oder Aushang der Starterliste bzw.

* das Ergebnis betreffend spätestens 30 Minuten nach Aushang der Ergebnisse beim Veranstaltungsleiter bzw. Renn- oder Fahrtleiter (bzw. Sekretär) abgegeben werden.

7.6 Proteste gegen die Zeitnahme sind nicht zulässig; gegen die Auswertung bzw. Erstellung der Ergebnisse jedoch.

7.7 Wenn ein aktiver Fahrer sich weigert, sich dem Veranstaltungsarzt vorzustellen (Untersuchung der sportärztlichen Tauglichkeit), obwohl eine Auflage des Fahrt- oder Rennleiters bestand, kann gegen einen möglichen Ausschluss vom Wettbewerb kein Widerspruch eingelegt werden.

7.8 Die Entscheidung des Schiedsgerichtes/Sportkommissars muss innerhalb von 2 Stunden nach Einreichung des Protestes, spätestens jedoch bis zum Veranstaltungsende, ggf. unter Beachtung des Zeitpunktes der geplanten Siegerehrung, bekannt gegeben werden. Der Protestführer erhält die Entscheidung schriftlich; ihm gegenüber ist eine Rechtsmittelbelehrung (...darf Berufung einlegen, Hinweis auf Fristen...) durchzuführen. Die Berufung ist innerhalb von 3 Werktagen beim Rechtsausschuss des ADMV (bzw. zuständigen Verbandes) einzureichen. Die Berufungsgebühr beträgt

* im lizenzfreien Breitensport 300,- Euro

* im lizenzierten Clubsport 350,- Euro.

7.9 Die Entscheidung des Rechtsausschusses des ADMV ist endgültig; es gibt diesbezüglich kein Widerspruchsrecht. Der Rechtsausschuss kann die unter 7.4 definierten Bestrafungen aussprechen, bestätigen oder aufheben. Zusätzlich kann die Geldstrafe auf 400,- Euro erhöht oder die Disqualifikation (Sperrung auf Lebenszeit im Verbandssport) ausgesprochen werden. Wird die Entscheidung gegenüber Lizenznehmern des DMSB getroffen, ist die Rechtsabteilung des DMSB schriftlich zu informieren. Es obliegt dem DMSB, weitere Sportrechtsverfahren einzuleiten.

7.10 Werden „Beschwerden oder Eingaben“ von einem Teilnehmer eingereicht, werden diese sportrechtlich nicht als Protest anerkannt. Der Veranstalter hat jedoch im Interesse der Aufklärung oder Beseitigung möglicher Fehler das Recht, den Schriftsatz an den Rechtsausschuss des betreffenden Verbandes zu senden. Die Bearbeitung und Entscheidung erfolgt satzungsgemäß oder gemäß den bestehenden Verbandsordnungen.

Bei besonders groben Verletzungen der Sportregularien des ADMV durch tätige Vereine, Sportwarte oder Funktionäre kann es auch zu Korrekturen der sportlichen Wertung der Veranstaltung und Jahreswertung kommen. Die Entscheidungen trifft die Sportkommission des ADMV; eine Berufung ist nicht möglich.

7.11 Finanzielle Sanktionen kann der Rechtsausschuss des Verbandes aussprechen gegen Motorsportclubs bzw. tätige Funktionäre, die gegen das Reglement, die Jahres- oder Veranstaltungsausschreibung verstoßen haben. Die Höhe der Geldstrafe beträgt maximal 500,- Euro.

7.12 Alle Entscheidungen sind schriftlich (Namen der Beteiligten, Ort, Datum, Ergebnis) zu dokumentieren.

7.13 Der Rechtsausschuss des Verbandes für die Behandlung von Berufungen, Beschwerden oder Eingaben wird zeitweilig vom Vorstand des ADMV gebildet. Nach Vorliegen des Antrages/des Schreibens vom Protest-/Beschwerdeführer in der ADMV- Geschäftsstelle ist der Rechtsausschuss innerhalb von 4 Wochen zu bilden.
- * Für Berufungsverfahren gemäß MSR zeichnet der Sportpräsident für die personelle Zusammensetzung verantwortlich.

* Für Beschwerden oder Eingaben gemäß Satzung oder MSR zeichnet der Syndikus für die personelle Zusammensetzung verantwortlich.

Der Protest-/Beschwerdeführer ist mit einer Frist von mindestens 10 Werktagen einzuladen. Das Ergebnis der Verhandlung soll möglichst mündlich am Verhandlungstag und schriftlich innerhalb von 10 Werktagen mitgeteilt werden. Entstehende, erstattungsfähige Kosten dieser Verfahren tragen die Unterlegenen.

8. Sicherheit und Umweltschutz

8.1 Aktive und Funktionäre sind verpflichtet, diesbezügliche Bestimmungen oder Auflagen des DMSB, der Genehmigungsbehörden oder der Veranstalter einzuhalten. Den Veranstaltern wird empfohlen, einen Funktionär in der Fahrt- oder Rennleitung mit den Aufgaben eines Umwelt- und Hygieneverantwortlichen zu betrauen.

8.2 Die Mitglieder, Teilnehmer an Veranstaltungen, Funktionäre, Helfer und Zuschauer sind aufgefordert, die vorgesehenen Maßnahmen zum

* Schutz des Lebens und der Gesundheit

* Schutz der Natur, Flora und Fauna - Schutz der Straßen und Gebäude zu befolgen oder umzusetzen.

8.3 Die Clubs (bzw. Veranstalter) legen vorbeugende und direkte Maßnahmen bei Veranstaltungen fest. Dazu gehören:

* Verbot für Zuschauer an bestimmten Stellen

* ausgewiesene Montageplätze für die Wettbewerbstechnik

* Bezeichnung spezieller Waschplätze im Fahrerlager bzw. Nutzung öffentlicher Kfz-Waschplätze

* Verwendung von Montage (Umwelt)-matten unter dem Fahrzeug beim Service und die Kanister-Betankung sowie im Fahrerlager bzw. Parc Ferme.

* Bereitstellung von Ölbindemittel (geeignetes, saugfähiges Streugut)

* Aufstellen von Abfallbehältern im Zuschauerbereich und Fahrerlager

* Verkaufsverbot für bestimmte Erzeugnisse

* Anbringen von Rauchverbotsschildern

* Einhaltung festgelegter Geräuschlimite

* Einhaltung von Wettkampfzeiten und Pausen

* ordnungsgemäßes Säubern von Wettkampfstätten

* Mitfinanzierung von territorialen Umweltschutzmaßnahmen

* korrekte und deutliche Weg-/Anfahrtskennzeichnungen für Fahrer und Zuschauer
* zum „Welcome-Büro“, Fahrerlager und zu den Parkplätzen, um ein unnötiges suchen (umherirren) zu vermeiden.

* korrekte und deutliche Hinweis zu möglichen Hygienevorschriften für Teilnehmern und Zuschauer

8.4 Für Strecken und Bahnen, die nicht der Genehmigungsbefugnis des DMSB unterliegen oder für die der DMSB auch keine Sicherheits- bzw. Abnahmekriterien erlassen hat, gelten die Bestimmungen des Motorsportreglements. Der ADMV hat für diese Veranstaltungskategorien (Breitensport, lizenzfreier Sport, Trainings u. ä.) ein „Wettkampf- und Sportstättenabnahmeprotokoll“ erstellt. Angaben und Aussagen aus dem „Protokoll“ des DMSB oder ADMV in Bezug auf Fahrzeuge, Hubraumklassen und Teilnehmerzahlen sind bindend. Eine Unterschreitung der ursprünglich maximal festgelegten Teilnehmerzahl kann aus aktuellem Anlass oder

wegen der notwendig geforderten Sicherheit vom Rennleiter, Leiter Streckensicherung oder Sportkommissar verfügt werden.

8.5 Die vom ADMV erlassenen Sicherheits- und Abnahmekriterien sind in Verbindung mit dem Abnahmeprotokoll als Mindestkriterien verbindlich. Es liegt im Ermessen des Veranstalters, diese Kriterien direkt zu übernehmen, weitere Festlegungen für die Erhöhung der Sicherheit zu treffen oder sich an den Bestimmungen des DMSB zu orientieren.

8.6 Für lizenzfreie bzw. Breitensportveranstaltungen, bei denen

- * Fahrer höhere Geschwindigkeiten als allgemein üblich erzielen oder
- * Prüfungen mit dem Ziel stattfinden, die Höchstzahl von gefahrenen Runden bzw. die am schnellsten durchfahrene Distanz zu ermitteln, oder
- * Sicherheitskriterien auf Grund der Streckenauswahl oder Besonderheiten bzw. Charakter des Wettkampfes Anlass ist, sind diese Vorschriften anzuwenden.

8.7 Die **Aufsichtspflicht bei Trainingsveranstaltungen** besteht immer, auch dann, wenn in Sportregularien keine eindeutigen Regelungen vorgegeben sind. Die Aufsichtspflicht kann von einem Trainer/Übungsleiter oder anderweitig vom Vereinsvorstand beauftragten Funktionär vorgenommen werden und beinhaltet:

- * namentliche Eintragung der Teilnehmer in das Trainingsregister (Teilnehmerliste)
- * hoheitliche Entscheidung des Vereins über Zulassung oder Ablehnung eines Trainingsteilnehmers
- * Hinweis darauf, dass beim Training Selbstdisziplin und Eigenverantwortung sehr hoch sind, da im Gegensatz zum Wettbewerb Flaggenposten und anderweitiges Hilfspersonal nicht oder nur in geringem Umfang vor Ort sind
- * Einhaltung der Trainingszeiten innerhalb der Klassen bzw. Durchgänge/Zyklen
- * Beginn und Ende der Veranstaltung
- * Begrenzung der Teilnehmerzahlen
- * Einweisung der Teilnehmer und Achtung der Fahrerdisziplin
- * Einweisung der Teilnehmer in die Flaggenkunde - Kontakt zur hiesigen Unfallrettung
- * Angebot einer Tagesunfallversicherung (vor Ort)

8.8 Sportwarte, Flaggenposten oder Wertungsrichter sind während der Einsatzzeit so zu kennzeichnen, dass sie als Offizielle erkennbar sind. Empfohlen wird, dass Flaggen- und Sicherungsposten gut sichtbare, signalisierende Westen tragen.

9. Doping

Sofern nichts weiter festgelegt ist, gelten die Dopingbestimmungen des DOSB und der NADA in der aktuellen Fassung. Über den DMSB können Regelungen angefordert/eingesehen werden.

10. Anwendung, Bestätigung und Veränderungen dieser Bestimmungen

Das Motorsportreglement ist für alle im ADMV tätigen Sportwarte, Funktionäre, teilnehmenden Fahrer und Veranstalter verbindlich. Anträge auf Veränderungen des MSR bedürfen der Schriftform und sind bis zum 31.10. des Jahres im ADMV einzureichen.

Die vorliegende Fassung des MSR wurde im Umlaufverfahren im Dezember 2021 durch den Vorstand und die beteiligten Mitglieder der Sportkommission bestätigt.

Rüdersdorf bei Berlin, Januar 2022

Gezeichnet:

Frank Milde; Präsident des ADMV

Bernd Sagert; Sportpräsident Motorrad des ADMV

Remo Palm; Sportpräsident Automobil des ADMV

11. Anlagen

11.1 Beschreibung der Disziplinen des Lizenzfreien Breitensports Grundsätze

11.2 Vordrucke (gemäß Inhaltsverzeichnis)

11. Anlagen:

- **11.1 Beschreibung der Disziplinen des Lizenzfreien Breitensports Grundsätze**

-Eine Disziplin (oder Klasse innerhalb einer Disziplin), die mit den technischen oder organisatorischen und den Zulassungs- sowie Wettkampfregeln der einschlägigen DMSB- Bestimmungen identisch ist, muss als lizenzierte Disziplin oder Klasse ausgeschrieben werden.

-Sofern aus Sport- oder Sicherheitsrelevanten Gründen Vorgaben bestehen, ist vor dem Wettbewerb (bzw. vor Trainingsbeginn) ein Gutachten oder Strecken-/Bahnabnahmeprotokoll (siehe Anlage 2 + 3 zum MSR) zu fertigen. Das gilt ebenso für speziell angelegte Wertungsprüfungen im lizenzfreien Breitensport.

-Abnahmen sind in der Regel dann notwendig, wenn verpflichtend an bestimmten Stellen Sicherheits- oder Zuschauerverbotszonen einzurichten sind oder Mindestabstände für Zuschauer bestehen müssen. Auch dann, wenn für Aktive im Wettbewerb (befahren des Kurses/der Prüfung) für die Ergebnisermittlung neben der exakt einzuhaltenen Streckenführung (einschließlich der Sprungelemente) auch die Fahrzeit (Bestzeit bzw. Gleichmäßigkeit) beurteilt werden.

-Werden Kinderklassen (Teilnahme Kinder/Minderjährige) ausgeschrieben, sind die die Veranstalter gehalten, Trainings oder abfahren des Kurses/der Streckenabschnitte zu gewährleisten. Ist das auf Grund der sportlichen Regeln nicht statthaft, ist die Besichtigung (mit den Eltern/Vorsorgeberechtigten) vor zu sehen.

-In Zweifelsfällen orientieren sich leitende Sportwarte/Organisatoren immer an vergleichbaren Vorgaben des DMSB und stellen Sicherheitskriterien (Gesundheit und körperliche Unversehrtheit) immer an den Beginn notwendiger Überlegungen.

●Detaillierte Beschreibungen

●1. Geländefahrten, Offroad- Leistungsprüfungen, Geländeprüfungen, Hillclimbing

Der Veranstalter legt eine Streckenführung/Kurs fest, den die Teilnehmer zu absolvieren haben. Die Fahrer starten einzeln. Die Streckenführung kann so ausgewählt werden, dass alle Bestandteile sich im nicht öffentlichen Verkehrsbereich befinden; dann können polizeilich nicht zugelassene Fahrzeuge (Motorräder, Gespanne, Quads, PKW, Geländewagen) teilnehmen. Befinden sich Teile der Streckenführung oder Verbindungsetappen im öffentlichen Verkehrsbereich, müssen polizeilich zugelassene Fahrzeuge benutzt werden. Die Geländeabschnitte können sich im unwegsamen und/oder sumpfigen Gelände befinden, steile Bergauf- Bergabfahrten oder Wasserdurchfahrten sind erlaubt, ebenso künstlich errichtete Hindernisse. Der Veranstalter kann in der Streckenanlage Elemente des Enduro- oder Motocrosssports verwenden. In der Regel dürfen Aktive den Kurs besichtigen/begehen, ein Training ist nicht erlaubt. Der Geländekurs bzw. die Geländeprüfungen können auf Bestzeit (Sieger ist der Fahrer mit der kürzesten Fahrzeit/den wenigsten Fehlern) oder als Gleichmäßigkeitsprüfung (2 oder mehr Durchgänge; Sieger ist der Fahrer mit den geringsten Zeitabweichung je Durchgang) durchgeführt werden. Der Veranstalter kann auch eine bestimmte Gesamtfahrzeit vorgeben; Sieger ist der Fahrer mit den meisten Runden/Durchgängen in dieser Zeit. Ist der Kurs als Bergprüfung angelegt (Start im Tal), ist der Sieger, der entweder die Strecke in mehrmalig möglichst gleicher Zeit (Gleichmäßigkeit), in kürzester Zeit (Bestzeit) oder bei der extremen Bergauffahrt am weitesten fahrend ein Ziel erreicht (zum Gipfel kommt).
Streckengutachten: empfohlen

●2. Extremenduro, Superenduro, Indoor- Enduro

Die Streckenführung legt der Veranstalter fest, die Streckenteile können beinhalten: Natürliche und künstliche Auf- und Abfahrten auf Natur- und Sand- (gemischter) Boden; künstliche Elemente aus Holz, Baumstämmen und Schwellen, großen Reifen, aus Steinen oder Steinfeldern oder aus Material, was fest und möglichst unzerbrechlich ist; ebenso künstliche Wasserdurchfahrten. Es können Sprunghügel, Tabeles oder Spitzkehren eingebaut werden; ebenso Hindernisse mit Trialcharakter. Ein Indoorkurs (in der Halle) ist 250...450 m lang. Der Kurs im Freien hat eine Länge von 4...8 km. Zugelassen sind geländetaugliche Motorräder mit hoher Bodenfreiheit (Enduro/Motocross). Streckenmarkierungen oder Begrenzungen sind schräg abgewinkelt in Fahrtrichtung so anzubringen, dass ein stürzender Fahrer beim Auftreffen sich kaum verletzen kann. Gestartet wird in der Regel in kleineren Gruppen von 6...10 Fahrern; bei Extremenduros im natürlichen Gelände können die Gruppen größer sein oder es wird ähnlich des Motocross an einem Fallgitter mit 20...30 Fahrern gestartet. Die Fahrer absolvieren in einer vorgegebenen Zeit möglichst viele Runden auf Bestzeit. Hindernisse, die beim ersten Mal nicht bewältigt werden, können wiederholt angefahren werden. Die Streckenteile müssen so beschaffen sein, dass auflaufende Fahrer überholen können; leichtere Umfahrungen (bei dafür mehr Weg) sind möglich. Absichtliches Versperren der Fahrspuren ist nicht statthaft. Sieger ist der Fahrer mit den meisten Runden und der kürzesten Fahrzeit. [Die nächst höhere Disziplin ist der lizenzierte Clubsport.](#)
Streckengutachten: empfohlen [für Wertungsprüfungen](#)

●3. Easycross/Easy- Jugendcross

Der Veranstalter richtet einen Rundkurs auf natürlichem Boden von 1...2 km Länge her. Zugelassen sind Motorräder mit hoher Bodenfreiheit (Motocross/Enduro), Quads und Seitenwagen. Ebenfalls zugelassen sind Eigenbaumotorräder oder Klassen für bestimmten Fahrzeugtypen und historische Sportmotorräder (Klassik). Die Startanlage soll 20...30 m breit sein, die Startgerade muss sich nach 50...100 m auf 10...6 m Breite verjüngen. Der Rundkurs kann Auf- und Abfahrten, Sprunghügel, kleinere Tabeles, Bodenwellen oder Spitzkehren enthalten. Wasserdurchfahrten oder Steine/Steinfeldern sind nicht erlaubt. Beim Easy- Jugendcross ist vor größeren Sprüngen oder Tabeles mit geeigneter Streckenführung oder Bremskurven die Geschwindigkeit deutlich so zu reduzieren, dass nur geringe Sprungweiten erreicht werden. Ist das auf Grund des Bestehens einer Anlage nicht möglich, sind extreme Sprunghügel oder Tabeles zu umfahren/auszulassen. Die Streckenbegrenzungen (Pflöcke) der Fahrspur sind in Fahrtrichtung schräg abgewinkelt einzuschlagen, dass ein Fahrer beim möglichen Auftreffen sich nicht verletzen kann. Der Veranstalter muss ein Training vorschreiben, die Teilnahme

am Training ist Pflicht (mindestens 3 hintereinander absolvierte Runden). Der Startplatz kann gelost oder über ein Zeittraining ermittelt werden. Der Startfreigabe erfolgt mit Startmaschine oder durch Flaggenzeichen. Die Wettkampfregelein müssen in der Ausschreibung benannt werden. Der Fahrer, der den Kurs in der festgelegten Zeit (maximal 30 Minuten Gesamtfahrzeit/maximal 15 Minuten Easy - Jugencross zulässig) die meisten Runden absolviert, ist Sieger. Die zulässige Anzahl von Fahrern ist im Streckengutachten bzw. in der Ausführungsbestimmung bekannt zu geben; an der Regeln des DMSB wird orientiert. [Die nächst höhere Disziplin ist Clubsport- Motocross.](#)

Streckengutachten: Bedingung

●4. Straßen- und Bergprüfungen; Gleichmäßigkeitsprüfungen/ Gleichmäßigkeitswettbewerbe für historische/klassische Fahrzeuge und Oldtimerveranstaltungen

Der Veranstalter richtet einen Rund- oder Bergkurs auf stabilen, ebenen und griffigen Fahrbahnbelag mit einer Gesamtlänge von 2...4 her. Fahrbahnbelagwechsel ist nur dann statthaft, wenn er quer zur Fahrtrichtung (im rechten Winkel) verläuft. Zugelassen sind Straßen- Sport- Renn- oder Oldtimerfahrzeuge. Bei Rundkursen wird je Klasse gemeinsam, bei Bergveranstaltungen einzeln gestartet. Ein Training vor der eigentlichen Gleichmäßigkeitsprüfung muss absolviert werden (kennen lerne der Strecke). Die Streckenteile müssen so beschaffen sein, dass Fahrer beim Überholvorgang ungehindert links oder rechts an langsam fahrenden Fahrern vorbei fahren können. Die Fahrer müssen den Kurs mehrmals in möglichst gleicher Zeit absolvieren. Der Veranstalter ist gemäß MSR/1.3.6 gehalten, in der Ausschreibung den Wettbewerb zu klassifizieren (Level bestimmen). Die Wettkampfregelein sind den DMSB- Bestimmungen für Gleichmäßigkeitswettbewerbe angelehnt. [Die nächst höhere Disziplin ist der lizenzierte Clubsport](#)

Streckengutachten: Bedingung

●5. Beschleunigungs- und Sprintwettbewerbe oder Prüfungen

Der Veranstalter kann den Wettbewerb auf stabilen, festen oder losen Untergrund ausrichten. Zugelassen sind Fahrzeuge jeglicher Art, die aus technischer und sicherheits- relevanter Sicht geeignet sind. Sind Kurven Bestandteil der Streckenführung, müssen für Zuschauer Sperrzonen ausgewiesen sein. Jeder Fahrer startet einzeln; es ist möglichst in Minutenabständen zu starten. Der Fahrer muss die Festgelegte Distanz in möglichst kürzester Zeit absolvieren. Sprints können Prüfungen (Wettbewerbsteile) eines anderen Wettbewerbs (andere Disziplin) sein.

Streckengutachten: empfohlen

●6. Pocketbike / Pitbike – Veranstaltungen

Der Veranstalter richtet den Wettbewerb auf ebenen Kartstrecken, permanenten, temporären Straßenkursen oder geeigneten Parkplätzen aus. Der Belag muss stabil, sauber und griffig sein, Belag Wechsel ist zu vermeiden. Ein Kurs ist 600...1200 m lang und durchschnittlich 8...12 m breit. Gefahren wird mit Pocketbikes (kleine Rennsport ähnliche Motorräder) / Pitbikes (kleine Supermoto/Rennsport ähnliche Motorräder mit maximal 14Zoll Rädern) auf Bestzeit in verschiedenen Klassen. Ein Training ist Pflicht; je nach Kurs können 12...20 Motorräder in einer Gruppe gemeinsam fahren. Die Fahrzeuge werden nach dem technischen Reglement klassifiziert. Der Startplatz wird über eine Qualifikationszeit ermittelt. Die Startfreigabe erfolgt mit Startampel oder durch Flaggenzeichen. Der Fahrer, der die Renndistanz in kürzester Zeit absolviert hat, ist Sieger. [Die nächst höhere Form dieser Sportdisziplin ist der lizenzierte Clubsport](#)

Streckengutachten: empfohlen

●7. Stockcar-/Altwagenwettbewerbe

Der Veranstalter richtet den Wettbewerb auf natürlichem Untergrund (verdichteter/gewalzter Belag) aus. Der Kurs ist als Rundkurs mit einer Länge von 400...800 m und durchgehenden Breite von mindestens 10 m. Bodewellen und Kurven sind erlaubt, Sprunghügel verboten. Zugelassen sind umgerüstete PKW (Altwagen) oder spezielle Stockcarwagen mit Einachs- oder Allradantrieb, die polizeilich nicht mehr zugelassen sind. Die Fahrzeuge müssen eine stabile Überolleinrichtung (Käfig aus Rohr) besitzen; Scheiben müssen demontiert sein. Je nach Abnahmeprotokoll können in einem Lauf 5...10 Fahrzeuge gemeinsam starten. Der Veranstalter legt entweder eine Rundezahl fest; der Fahrer, der diese als erster absolviert, gewinnt. Oder es wird eine Fahrzeit vorgegeben; der Fahrer, der in dieser Zeit die meisten Runden absolviert gewinnt. Untereinander ist das Berühren der Fahrzeuge oder das „Sperren“ der Ideallinie oder das „Verhindern“ eines Überholvorganges erlaubt. Verboten ist das absichtliche Rammen oder rücksichtslose, gefährliche Fahrweise oder das absichtlich, energische Hinausschieben von der Strecke.

Streckengutachten: Bedingung

●8. Autotrial

Der Veranstalter richtet den Wettbewerb im natürlichen Gelände, vornehmlich an Hängen, Hügeln oder bergiger Umgebung aus. Als Untergrund ist loser, gewachsener oder steiniger Boden erlaubt. Hier sind so genannte Sektionen abzustecken, die als Tordurchfahrten (beidseitig Stangen) bezeichnet werden. Die Sektionen (bergige Auf- Abfahrten und Kurven) haben verschiedene Schwierigkeitsgrade. Zugelassen sind Eigenbaufahrzeuge oder serienmäßig hergestellte Fahrzeuge, die über einen Allradantrieb verfügen. Der Fahrer (Beifahrer erlaubt) muss die Sektionen absolvieren und möglichst werden die Stangen berühren oder überfahren, zurücksetzen ist erlaubt. Es wird einzeln gestartet und gefahren. Der Fahrer mit den wenigsten Fehlern ist Sieger. Die Fahrzeit wird nicht bewertet. Ein vorheriges Trainieren ist verboten.

Streckengutachten: nein

●9. Fahrpraktische Prüfungselemente bei Tourensportveranstaltungen

Bei Tourensportveranstaltungen für zugelassene Motorräder, Gespanne, PKW oder Oldtimer, kann der Veranstalter fahrpraktische Prüfungselemente „für Jedermann“ vorsehen. Das können sein:

- Gleichmäßigkeitsprüfungen
- Beschleunigungsprüfung mit gekennzeichneten Brems- und Haltepunkt - Slalom
- Spurbrettprüfung
- Einordnen in Spurgassen und Rückwärtsfahrprüfung

Es können Best- oder Gleichmäßigkeitszeiten und/oder Fehler beim Fahren oder Abstände für die Bewertung heran gezogen werden. Die Prüfungen sind mit geringstem Risiko anzulegen.

Streckengutachten: nein

●10. Motorschlittenveranstaltung

Motorschlittenveranstaltungen werden auf einem Schnee bedeckten Kurs hergerichtet:

Rundkurs mit kleinen Sprunghügel und Bodenwellen und Kurven als Crosskurs

Rundkurs mit lang gezogenen Kurven und mäßigen Bodenwellen als Ski-Kjöring

Der Motorschlitten wird auf dem Crosskurs nur vom Fahrer bewegt; beim Skikjöring zieht der Motorschlitten einen Skifahrer an einem Seil auf Bestzeit hinterher.

Streckengutachten: empfohlen

11. Pilotveranstaltungen, Wettbewerbe auf Vereinsebene, Rahmenprogramme, Kundenevents

Ergeben sich durch neu entwickelte Wettbewerbsabläufe, neue Klassen, der Einsatz historisch wertvoller (ehemaliger) Sporttechnik, nur vereinsrelevanter Alters- oder Fahrzeugklassen Ideen einer

Wettbewerbsdurchführung, so soll diese unter Achtung der allgemeinen Bestimmungen des MSR nach Anmeldung beim ADMV/Sportabteilung genehmigt werden. Das gilt ebenso, wenn durch Innovation neue Fahrzeugklassen oder Probeevents oder Pilotveranstaltungen aktuell auf Interesse stoßen. Das gilt ebenso, wenn Ziel gerichtet Fahrzeug- oder Hubraumklassen speziell auf das Interesse der Kunden (Fahrzeugbesitzer/Sportler) ausgeschrieben oder mit einem Event im Sinne des angemeldeten Rahmenprogramms verknüpft werden.

●12. Weitere Disziplinen

Sofern Disziplinen hier nicht genannt sind, wird die Einzelabfrage beim ADMV oder Anwendung bestehender Regelungen der Mitgliedsverbände des DMSB empfohlen.

Schreibt ein Mitgliedsverband des DMSB eine spezielle Breitensportdisziplin aus und wird diese von einem ADMV- Verein durchgeführt, sind die Regelungen des betreffenden Mitgliedsverbandes einzuhalten.

●13. Sport mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen

Für die Teilnahme an Tourensportveranstaltungen mit serienmäßigen, zugelassenen Fahrzeugen gibt es keine besonderen Auflagen; der Veranstalter kann auf mögliche Sonderregelungen oder Einschränkungen hinweisen.

Für die Teilnahme an Wettbewerben in einzelnen Disziplinen (oder Klassen darin) sind durch den Veranstalter sportliche Regelungen und sicherheitsrelevante Auflagen zu erfüllen.

Sportliche Regelungen:

- Zulassung in den mit Verbrennungsmotor angetriebenen Klassen oder separate E- Klasse
- Dauer des Wettbewerbes/besondere Fahrzeiten der E- Klasse
- Zulassung im Wettbewerb oder nur im Rahmenprogramm
- Anwendung des klassischen/bisherigen Wertungssystem oder eigenes Wertungssystem

Sicherheitsrelevante Auflagen:

- Einweisung der Sportwarte technische Abnahme sowie Flaggen- oder Streckenposten; Sicherheitskleidung der Sportwarte
- Vorhaltung von speziellen Löschmitteln im Havariefall
- Bereitstellung sicherer Montage- Reparatur- und Ladezonen/Bereiche

Sport mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen ist ebenso im lizenzpflichtigen Clubsport enthalten.

●14. Sport mit historischen Rennbooten

Sofern historische Rennboote (Bootskörper, Bootsmotor, Antrieb mit Unterwasserteil und allgemeine Beschaffenheit) einen guten und technisch nicht zu beanstandenden Zustand aufweisen, können diese praktisch auf zugelassenen Gewässern eingesetzt werden. Historische Rennboote können im Rahmen von Gleichmäßigkeitsveranstaltungen oder im Rahmenprogramm zu Demonstrationszwecken eingesetzt werden. Die Erzielung von Höchstgeschwindigkeiten/Bestzeiten ist nicht statthaft. Es ist immer ein Training vorzusehen. Im Gleichmäßigkeitswettbewerb fahren die Aktiven einen vorgeschriebenen, durch Bojen gekennzeichneten Kurs, mehrmals ab. Dabei soll jede Runde in möglichst gleicher Zeit absolviert werden; der Fahrer mit den geringsten Differenzen ist Sieger. Innerhalb einer Klasse/eines Durchgangs sollen nicht mehr als 15 Boote gemeinsam fahren. Die Bootsführer müssen Erfahrung besitzen und mindestens solch eine Wettbewerbskleidung tragen, wie selbige zur damaligen Zeit vorgeschrieben war. Das Benutzen eines Kopfschutzes (Fahrerhelm) und einer Rettungsweste ist in jedem Fall vorgeschrieben.

Weitere Anlagen:

- 11.2 Leitfaden Streckenpostenbelehrung und Verhaltenskodex bei Unfällen
- 11.3 Muster Nennformular mit Datenschutzerklärung
- 11.4. Vordruck: Genehmigung Helfereinsatz für Minderjährige
- 11.5 Vordruck: Genehmigung Teilnahme am Training für Minderjährige
- 11.6 Vordruck: Belehrung Sportwarte/Helfer
- 11.7 Vordruck: Streckenpostenmeldung
- 11.8 Vordruck: Unfallmeldung
- 11.9 Vordruck Haftungsverzicht
- 11.10 Vordruck „Abnahmeprotokoll“ (Gutachten) für Strecken/Bahnen im lizenzfreien Breitensport und/oder bei Trainings (Trainingsgelände)

(sind inhaltlich nicht verändert, nur aktualisiert für 2022)