



## Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung.....	2
2 Teilnehmer.....	3
2.1 Gewicht.....	3
2.2 Teamstärke.....	3
2.3 Mehrere Teams aus einer BSG.....	3
3 Ausrichtung und Organisation.....	4
3.1 Leistungen für die Nennggebühr.....	4
4 Unfallversicherung beim Betriebssport.....	5
5 Ausrüstung.....	5
6 Durchführung der Rennveranstaltungen.....	6
6.1 Flaggen- und Lichtsignale.....	6
7 Auswertungsunterlagen.....	8
8 Wertung.....	8
8.1 Fahrerpunkte, Teamsumme, Rennpunkte.....	8
8.1.1 Zünglein an der Waage.....	9
8.2 Wertungsstrafen.....	10
8.3 Einsprüche.....	10
9 Preise.....	10
10 Haftungsausschluss.....	11
10.1 Verantwortlichkeit der Teilnehmer.....	11
10.2 Haftungsverzicht.....	11
11 Schlussbestimmungen.....	12



## 1 Einleitung

Unter der Organisation des Betriebssportverbands Hamburg e.V. werden in Hamburg und Umgebung Vergleichs-Wettkämpfe im Kartsport durchgeführt. Diese Wettkämpfe richten sich in erster Linie an Motorsportbegeisterte, die sich im Rahmen des Betriebssports messen wollen, ohne ein eigenes Kart besitzen zu müssen.

Die Rennen werden mit Leih-Karts durchgeführt, die von unabhängigen Kartbahnbetreibern gegen eine Mietgebühr zur Verfügung gestellt werden.

Für diese Rennen wird der sogenannte Sprintcup-Modus angewendet, bei dem jeweils 3 Teams mit je 4 Fahrern/Fahrerinnen gegeneinander antreten. Das Teilnehmerfeld der einzelnen Rennen besteht somit aus 12 Fahrern bzw. Fahrerinnen. Um zu ermöglichen, daß eine Mannschaft auch unerfahrenere Fahrer oder Fahrerinnen einsetzt, werden im Grundsatz immer nur die besten 3 der jeweiligen Mannschaft in die Bewertung mit einbezogen.

Im Vordergrund steht das Mannschaftserlebnis. Deshalb treten bei diesem Modus die Mannschaften jeweils in voller Stärke an. Es sind keine Fahrerwechsel wie bei den Langstrecken-Wettkämpfen vorgesehen.

Im Rahmen eines jährlichen Ligabetriebs werden 8 Rennveranstaltungen ausgerichtet, zu denen sich die teilnehmenden Teams über eine Blocknennung einschreiben müssen. Vor Saisonbeginn wird eine Ausschreibung erstellt, die die Details der jeweiligen Wettkampf-Saison festlegt und sich auf dieses Regelwerk beruft.

Für alle genannten Teilnehmer sind Fahrerpässe des BSV Hamburg erforderlich, die gegen eine geringe Gebühr beim BSV beantragt werden. Die Pässe sind mit einem Lichtbild des Fahrers / der Fahrerinnen ausgestattet und müssen zu den Rennen mitgeführt werden.

Die Menge der eingeschriebenen Teams bestimmt die Saisondurchführung. Je nach Anzahl können unterschiedliche Turniermodelle zur Anwendung kommen. Aus dem Grund sind die Begegnungspläne zu den Rennen, nicht immer gleich angelegt. Nach der Einschreibungsfrist, wenn die Anzahl der Teams feststeht, wird der Durchführungsmodus festgelegt und bekanntgemacht. Dazu gehört dann ein detaillierter Begegnungsplan mit allen festgelegten Veranstaltungsdaten.

Es wird dabei versucht, möglichst die Ferientermine von Hamburg und umgebenden Bundesländern bei den Veranstaltungstagen auszusparen.



## 2 Teilnehmer

Alle Betriebssportgemeinschaften (BSG'en) von Unternehmen in Hamburg und Umgebung können Mannschaften stellen. Erforderliche Voraussetzung für eine Nennung zum Sprintcup ist die Mitgliedschaft der BSG im BSV Hamburg, sowie sogenannte Spielerpässe für jedes genannte Mannschaftsmitglied. Die Beiträge für den BSV und insbesondere für die Spielerpässe decken die Kosten für die Verbandsaufgaben ab. Es gelten hier die allgemeinen, aktuell gültigen Beitragssätze des BSV Hamburg.

Das Mindestalter der Teilnehmer ist 16 Jahre bei der jeweiligen Rennteilnahme. Bei Teilnehmern/innen bis 18 Jahren, ist eine schriftliche Einverständniserklärung der Eltern erforderlich.

### 2.1 Gewicht

Sofern es an den Leihkarts technische Möglichkeiten des Gewichtsausgleichs gibt, was in der Regel der Fall ist, wird ein Mindestgewicht für jeden Teilnehmer vorgeschrieben. Details regelt die jeweilige Ausschreibung.

### 2.2 Teamstärke

Es können auch mehr als 4 Teammitglieder für ein Team genannt werden, wobei die Mannschaft selbst die jeweils fahrenden Teammitglieder bei den einzelnen Rennen bestimmt.

In einem Rennen können aber immer nur 4 Fahrer / Fahrerinnen des Teams aufgestellt werden. Dadurch soll bspw. einer größeren BSG ermöglicht werden, die Kosten auf mehr Personen zu verteilen.

Eine BSG kann auch mehr als eine Mannschaft nennen, wobei die Anzahl der Mannschaften und die zugeordneten Fahrer / Fahrerinnen in der Nennung aufgestellt werden müssen.

### 2.3 Mehrere Teams aus einer BSG

BSG'en, die mehr als 1 Team nennen, haben die Möglichkeit, je Team einen Stamm von 3 Fahrern fest zu nennen und zusätzlich einen Reservepool von Fahrern zu bestimmen. Diese Reservefahrer können in unterschiedlichen Teams derselben BSG eingesetzt werden.

Hauptsächlich soll hiermit den BSG'en ermöglicht werden, Termschwierigkeiten auszugleichen, damit auch bei jedem Renntermin die erforderliche Anzahl von Fahrern aufgebracht werden kann. In der Nennung werden die Teilnehmer im



Reservepool entsprechend gekennzeichnet und damit nicht von vornherein fest einem Team zugeordnet. Um hier den möglichen Missbrauch zu unterbinden, einen überragenden Fahrer in mehreren Teams gleichzeitig einzusetzen, gilt außerdem:

- wenn sich ein(e) Reservefahrer(in) beim Einsatz in einem Team als beste(r) oder zweitbeste(r) Fahrer(in) des Teams erweist, so ist er/sie ab dem Zeitpunkt in diesem Team 'festgefahren' und somit nur noch in diesem Team, und nicht mehr in den übrigen Teams der BSG, einsetzbar.

## 3 Ausrichtung und Organisation

Ausrichter ist die Kart-Sparte des Betriebssportverbandes Hamburg e.V.

Sie mietet die Kartbahnen zu den festgelegten Terminen an und stellt vor Beginn der Meisterschaft einen festen Begegnungsplan für die teilnehmenden Mannschaften auf.

Die Durchführung der kompletten Liga-Saison wird nach Nennungsschluss durch die Kart-Sparte des BSV Hamburg ausgearbeitet. Die Begegnungen der unterschiedlichen Teams werden erst dabei festgelegt. Die dann feststehende Anzahl der genannten Teams lässt es nicht zu, den kompletten Ablauf bereits vorher festzulegen.

Die turnierartig durchgeführten Rennen erfordern eine sogenannte Blocknennung für die komplette Rennserie, d. h. die zu entrichtende Nenngebühr für die ganze Saison wird bei Abgabe der Nennung fällig. Die von den Kartbahnbetreibern erhobenen Mietkosten werden durch die Blocknennungsgebühren bezahlt. Für die teilnehmenden Mannschaften fallen zu den Rennen keine zusätzlichen Kosten an.

### 3.1 Leistungen für die Nenngebühr

Jede Mannschaft wird als Gegenleistung für die Block-Nenngebühr an insgesamt 8 Rennveranstaltungen teilnehmen können. Je nach Durchführungsmodus ist es in Ausnahmefällen möglich, daß ein oder zwei Teams ein zusätzliches Rennen bestreiten müssen bzw. können, um bspw. eine bestimmte Gruppeneinteilung zu erreichen. Dies kann ein Team relativ zufällig treffen und verändert nichts an der für alle Team gleich hohen Blocknennungsgebühr.

Die einzelnen Sprintrennen teilen sich jeweils in einen Qualifikationslauf für die schnellste gezeitete Einzelrunde und ein anschließendes Wertungsrennen um Positionen auf. Das Abschneiden im Qualifikationslauf entscheidet über die Startposition beim Wertungsrennen. Die Abschlusspositionen in den Wertungsläufen ergeben die Wertungspunkte, über die die Meisterschaft letztlich entschieden wird.



Die Organisation sieht im Grundsatz eine identische Anzahl von Renn-Teilnahmen für alle Mannschaften vor. Die Zusammensetzung der jeweiligen Rennen wird ggfs. von vornherein und unparteiisch eingeschränkt, wobei darauf geachtet wird, dass jede Mannschaft möglichst auf jede andere Mannschaft trifft.

Wenn es entsprechend der Anzahl genannter Mannschaften organisatorisch notwendig ist, wird für die Durchführung der Vorrunde durch Auslosung eine Zuordnung in Gruppen erfolgen. Hierbei werden von Seiten des Verbandes die stärksten und die schwächsten Teams des Vorjahres durch eine Setzliste in verschiedene Gruppen gesetzt und die anderen Teams hinzugelost. Damit soll verhindert werden, daß einzelne Vorrunden-Gruppen zu stark oder zu schwach besetzt sind.

Details dazu regelt die Ausschreibung für die jeweilige Saison.

## **4 Unfallversicherung beim Betriebssport**

Der Betriebssportverband Hamburg e.V. hat eine Gruppen-Unfallversicherung für die Betriebssportler abgeschlossen. Diese Versicherung gilt eingeschränkt auch für die Betriebssportler während der Teilnahme an den hier ausgeschriebenen motorsportlichen Wettkämpfen.

Der Versicherungsschutz tritt allerdings außer Kraft, sowie die Teilnehmer die Kart-Fahrzeuge besteigen und tritt wieder in Kraft, sowie sie nach Abschluss des Wettrennens die Fahrzeuge wieder verlassen.

Seit 2014 haben die BSG'en die Möglichkeit, ihre Fahrer und Fahrerinnen auch im Kart zu versichern. Eine entsprechende Unfallversicherung kann direkt beim BSV abgeschlossen werden. Sie ist für diese Sprintcup-Teilnahmen nicht vorgeschrieben und ist unabhängig vom weiter unten beschriebenen Haftungsverzicht.

## **5 Ausrüstung**

Jeder Teilnehmer hat zweckentsprechende Kleidung zu tragen. Festes Schuhwerk, geschlossene, den ganzen Körper bedeckende Bekleidung und Vollvisierhelme sind vorgeschrieben. Außerdem sind Vorschriften der Kartbahnbetreiber zu beachten.



## 6 Durchführung der Rennveranstaltungen

Als Veranstaltungstage sind nur Arbeitstage vorgesehen. Die genauen Termine werden nach Nennungsschluss in den dann ausgearbeiteten Durchführungsbestimmungen bekannt gemacht. Die Kartbahn wird dann voraussichtlich jeweils von 19:30 Uhr an zur Verfügung stehen.

Jeder Wertungslauf teilt sich in ein 5- bzw. 10-minütiges Qualifying und ein anschließendes 20- bzw. 25-minütiges Wertungsrennen auf. Die Aufteilung kann dadurch variieren, daß die Rundenzeiten insbesondere auf der Outdoor-Bahn in Bispingen ein längeres Qualifying erfordern.

Die Karts werden vor dem Qualifying verlost, jeder Fahrer / jede Fahrerin zieht persönlich ein Los für die Kartnummer, mit der sowohl das Qualifying, als auch das Wertungsrennen durchgeführt wird. Die Kartnummernverlosung findet 15 Minuten vor dem jeweiligen Qualifying statt. Alle Teilnehmer sollten spätestens 15 Minuten vor der angesetzten Qualifyingzeit ihres Rennens am Veranstaltungsort sein.

Ein nachträgliches Hinzustoßen von verspätet eintreffenden Teilnehmern in das bereits laufende Qualifying ist nicht möglich. Sollte ein Teilnehmer nicht am Qualifying teilnehmen, aber zum Rennstart vor Ort sein, so kann er am Rennen teilnehmen, startet allerdings vom letzten Startplatz aus.

Im Qualifying zählen keine Positionen, sondern nur die einzelnen Rundenzeiten. Die jeweils schnellste gezeitete Runde des Teilnehmers / der Teilnehmerin entscheidet über den Startplatz im Wertungsrennen, das direkt im Anschluss an das Qualifying durchgeführt wird.

Die Durchführung des Wertungsrennen-Starts, insbesondere die Entscheidung, ob stehend oder fliegend gestartet wird, obliegt den Kartbahnbetreibern. In der Regel wird fliegend nach einer Einrollrunde unter Gelblicht gestartet. Der Ausgang des Wertungsrennens entscheidet über die Vergabe von einzelnen Fahrerpunkten. Dabei werden von jedem Team nur die ersten drei Fahrer gewertet. So bleiben neun Fahrer / Fahrerinnen für die Bewertung übrig, und zwar aus jedem Team drei.

### 6.1 Flaggen- und Lichtsignale

Es gelten die üblichen motorsportlichen Flaggensignale, die von den Teilnehmern befolgt werden müssen.

- Bei **Gelber Flagge** herrscht absolutes Überholverbot. Einschränkungen der Geschwindigkeit oder ähnliches können vom jeweiligen Veranstaltungsort abhängig sein und werden vor Ort bestimmt.



## Rahmen-Regelwerk BSV-Kart Sprintcup Hamburg

- Die **Rote Flagge** beendet das Rennen für das gesamte Teilnehmerfeld vorzeitig.
- Die **Schwarze Flagge** wird einem einzelnen Teilnehmer gezeigt und fordert diesen auf, in die Boxengasse einzufahren. Hierbei kann es sich um ein vorübergehendes Herausnehmen z. B. wegen technischer Mängel am Kart oder auch um das Rennende für den Teilnehmer handeln.
- Die **Blaue Flagge** wird einem Teilnehmer gezeigt, dem ein erkennbar schnelleres Fahrzeug dicht auf folgt. Der Hinterherfahrende ist möglichst zügig vorbeizulassen. Die Blaue Flagge wird während des Qualifikationslauf nach Eindruck der Streckenposten gezeigt, um wegen des großen Starterfelds allen die Möglichkeit zu ihren schnellsten Rundenzeiten zu geben. Während des Wertungsrennens werden Blaue Flaggen nur bei Überrundungen angezeigt.
- Die **schwarz-weiß-diagonal-geteilte** Flagge wird für **Verwarnungen** verwendet. Erst wenn sich ein Fahrer oder eine Fahrerin nach der Verwarnung weiterhin regelwidrig verhält, wird eine Stop&Go-Strafe verhängt.
- Bei dieser **Stop&Go-Strafe** muss unverzüglich die Boxengasse aufgesucht werden. Dort muss das Kart an der dafür vorgesehenen Stelle komplett zum Stehen gebracht werden. Erst dann gibt die kontrollierende Aufsichtsperson die Teilnahme wieder frei.

Bei nicht ordnungsgemäßigem Anhalten (Überfahren des Haltebereichs) wird dem Teilnehmer / der Teilnehmerin erklärt, dass die Stop&Go-Strafe nicht abgegolten ist und er / sie muss auf die Strecke zurück und einen erneuten Versuch zum korrekten Absitzen der Stop&Go-Strafe unternehmen.

- Eine Stop&Go-Strafe gibt es für einen Teilnehmer / eine Teilnehmerin nur ein einziges Mal. Wer nach der einmal erfolgten und abgesehenen Strafe weiterhin regelwidrig auffällt, wird aus dem Rennen genommen, was gravierende Einflüsse auf die Bewertung des Teams hat. (siehe dazu auch Paragraph 8.2: 'Wertungsstrafen' weiter unten)
- **Gelbes Rundumlicht** gilt wie eine Gelbe Flagge. Es ist dabei mit Personen auf der Fahrbahn zu rechnen. Ausgenommen ist die Einrollrunde. Auch während der Einrollrunde beim fliegenden Start wird das Rundumlicht eingesetzt. Ihr Erlöschen zeigt das Ende der Einrollrunde an, das Überholverbot gilt dabei allerdings bis zum Überfahren der Startlinie.



## 7 Auswertungsunterlagen

An jedem Renntag ist ein Verantwortlicher der Liga-Organisation anwesend, der die Computerausdrucke des jeweiligen Zeitnahmesystems von jedem Rennen übernimmt. Jeder Teamleiter sorgt dafür, dass er ebenfalls eine Kopie der Ausdrucke bekommt und überprüft, ob es Abweichungen vom Eindruck des eigenen Teams gibt. Dies gilt sowohl für das Qualifying-, als auch für das Renn-Ergebnis. Einwände sind sofort mit dem Liga-Verantwortlichen und ggfs. mit dem Streckenpersonal und den anderen Teamleitern zu klären.

Sofern keine Einwände bestehen, werden die betreffenden Original-Ausdrucke der Zeitnahmen der jeweiligen Kartbahn für die Auswertung herangezogen. Eventuell berechtigte und vorgebrachte Einwände werden auf dem betreffenden Ausdruck notiert und von den beteiligten Teamleitern gegengezeichnet. Bei ausreichender Zeit kann bereits direkt im Anschluss vor Ort die Auswertung manuell vorgenommen werden. In der Regel sind die Ergebnisse des Renntages bis spätestens zum darauffolgenden Wochenende im Internet veröffentlicht.

Die Computerausdrucke der Zeitnahmesysteme der jeweiligen Kartbahnen gelten als Spielbögen oder Spielberichte im Sinne des Betriebssportverbandes.

## 8 Wertung

Die Wertung findet durch die Verantwortlichen der Kartsport-Sparte des BSV statt. Die Ergebnisse und der aktualisierte Stand der Meisterschafts-Saison wird spätestens am Wochenende nach den Veranstaltungen auf einer öffentlich zugänglichen Internet-Adresse bekannt gemacht.

### 8.1 Fahrerpunkte, Teamsumme, Rennpunkte

Die belegten Platzierungen werden mit Fahrerpunkten honoriert. Hierzu werden für die erzielten Plätze genau festgelegte Punkte vergeben. Der Platz 1 bringt dabei 12 Punkte ein, der zweite bis elfte Platz wird absteigend mit 10 bis 1 Punkt belegt. Der zwölfte Platz geht grundsätzlich leer aus. Da nur die besseren 3 Fahrer eines Teams gewertet werden, wird die entsprechende Platz-Punktzahl des vierten Fahrers im Team nicht mitgezählt, nachfolgende weitere Platzierungen rücken aber punktemäßig nicht auf.

Die Fahrerpunkte der 3 gewerteten Mitglieder des Teams werden zu einer Team-Fahrerpunkt-Summe addiert. Das Team mit der größten dieser Summen hat das Rennen gewonnen, das Team mit der zweithöchsten Summe ist als Team Zweiter geworden und das Team mit der kleinsten Summe Dritter.



Danach erhält das erste Team 3 Rennpunkte, das zweite Team 2 und das dritte Team 1 Rennpunkt. Die Rennpunkte werden über die Saison addiert und führen zu den Platzierungen in der Meisterschaft.

## 8.1.1 Zünglein an der Waage

Sowohl bei der Ermittlung der Team-Fahrerpunkt-Summen, als auch bei der Addition der Rennpunkte kann es zu Gleichständen kommen, die folgendermaßen aufgelöst werden:

- Bei gleicher Fahrerpunktesumme des Teams nach einem Rennen entscheidet die beste Platzierung des Teams über die Teamplatzierung in dem Rennen.
- Wenn in der Summe aus allen durchgeführten Rennen mehrere Teams dieselbe Rennpunkt-Anzahl haben, zählt als nächstes der oder die höheren Rennpunkte-Einzelwerte. Das heißt, ein Team mit einem 3-Punkt-Ergebnis steht besser da als eines mit höchstens einem 2-Punkt-Ergebnis. Wenn die zu vergleichenden Teams jeweils die gleiche Bestpunktzahl hatten, zählt die höhere Anzahl dieser erzielten Bestpunktzahlen.

### Ein Beispiel:

3 Teams haben je 13 Rennpunkte aus insgesamt 7 Rennen zusammengetragen.

- Team A hat sechsmal 2 Punkte gesammelt und einmal 1 Punkt.
- Team B hat bei einem Sieg 3 Punkte erzielt, viermal 2 und zweimal 1 Punkt.
- Team C hat zweimal gewonnen und dabei jeweils 3 Punkte ergattert, dazu zweimal 2 Punkte und dreimal 1 Punkt.

Damit steht Team C vor Team B, und dieses vor Team A.

- Sollten bei der Teambewertung oben immer noch gleichwertige Ergebnisse vorhanden sein, zählt danach die Summe aller erzielten Team-Fahrerpunkte, und zwar nur die der gewerteten Fahrer/Fahrerinnen!
- Wenn auch die identisch ist, entscheidet die höchste in einem Rennen erreichte Fahrerpunktesumme des Teams.
- Wenn die zu vergleichenden Fahrerpunktesummen öfter vorkommen, wird das Team, welches den Wert öfter erreicht hat, besser bewertet als ein anderes, das diesen Wert weniger oft erzielt hat.
- Wenn die Anzahl der größten Fahrerpunktwerte der Teams auch hier identisch sind, gilt der nächstkleinere Wert usw.



## 8.2 Wertungsstrafen

Die durchführenden Kartbahnbetreiber sind angewiesen, insbesondere die Regeln der Fairness zu überwachen und bei Verstößen Strafen gegen einzelne Fahrer zu verhängen.

Insbesondere das fortgesetzte Ignorieren von Flaggensignalen kann zu Zeitstrafen (Stop&Go) gegen einzelne Teilnehmer führen.

Bei Rennausschluss eines Teilnehmers wird das ganze Team betroffen, indem nicht der ausgeschlossene Fahrer aus der Wertung fällt, sondern der Erste des Teams!

## 8.3 Einsprüche

Grundsätzlich ist das Bahnpersonal das unabhängige Schiedsgremium, dessen Entscheidungen akzeptiert werden. Eventuelle Einsprüche sind sofort am Veranstaltungsort zu klären. Hierzu stimmen die 3 Teamleiter über strittige Punkte gemeinsam ab. Entscheidungen sind zu protokollieren und mit den Ergebnissen zusammen an den Liga-Ausschuss / BSV-Obmann zu übergeben.

## 9 Preise

Es werden für alle teilnehmenden Mannschaften im Rahmen der abschließenden Siegerehrung der Meisterschaft Ehrenpreise ausgegeben. Preise bei den einzelnen Sprintcup-Veranstaltungen sind nicht vorgesehen.



## 10 Haftungsausschluss

### 10.1 Verantwortlichkeit der Teilnehmer

Die Teilnehmer nehmen auf eigene Gefahr an den Veranstaltungen teil. Sie, bzw. bei Minderjährigen ebenfalls deren Erziehungsberechtigte, tragen die alleinige zivil- und strafrechtliche Verantwortung für alle von ihnen oder von dem von ihnen benutzten Fahrzeug verursachten Schäden, soweit nicht der nachfolgende Haftungsverzicht vereinbart wird.

Es wird noch einmal ausdrücklich darauf hingewiesen, dass es nicht um die Weltmeisterschaft geht. Eine gesunde Portion Enthusiasmus und Ehrgeiz sind für jeden Rennfahrer wichtig und richtig. Die Karts sind recht gut mit passiver Sicherheit ausgestattet und es passiert relativ wenig. Trotzdem ist es eine gefährliche Sportart, dessen Gefährlichkeit sich größtenteils aus dem Verhalten der Fahrer ergibt.

#### **Deshalb die Bitte an alle:**

bedenkt immer, dass ihr eure und ggfs. auch die Gesundheit eurer Kollegen aufs Spiel setzt, wenn ihr mit allen Mitteln um die Plätze kämpft. Und ein gebrochener Arm oder sogar ein gebrochener Hals ist die Sache nicht wert.

Es geht *nur* um Betriebssport.

Und der soll vor allem Spaß machen ... auch den anderen!

Also Adrenalin --> Ja, ... verkrampfte Verbissenheit --> Nein!

### 10.2 Haftungsverzicht

Bewerber und Fahrer, bei Minderjährigen ebenfalls deren Erziehungsberechtigte, erklären mit Abgabe der Nennung den Verzicht auf Ansprüche jeglicher Art für Schäden, die im Zusammenhang mit der Veranstaltung entstehen, und zwar gegen

- den Betriebssportverband Hamburg e.V. und deren Unterorganisationen
- den durchführenden Kartbahnbetreiber, die Sportwarte und Helfer, Streckeneigentümer,
- die Mitglieder der anderen Mitbewerber und deren Betriebssportgemeinschaften, außer für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers und der Gesundheit, die auf einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Pflichtverletzung – auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises – beruhen.

Der Haftungsausschluss wird mit Abgabe der Nennung allen Beteiligten gegenüber wirksam.

Er gilt für Ansprüche aus jeglichem Rechtsgrund, insbesondere sowohl für Schadenersatzansprüche aus vertraglicher als auch außervertraglicher Haftung und auch für Ansprüche aus unerlaubter Handlung.



## 11 Schlussbestimmungen

Der BSV Hamburg e.V. behält sich vor, aus Gründen der Sicherheit, höherer Gewalt oder aufgrund behördlicher Bestimmungen, erforderliche Änderungen der Ausschreibung vorzunehmen. Der Ligabetrieb kann abgesagt werden, falls dies erforderlich wäre, z. B. durch besondere außerordentliche Umstände, ohne Übernahme irgendwelcher Schadenersatzpflicht.

Nicht verwendete Geldmittel der Blocknennungen würden in den Fällen zurückerstattet werden.

Ein Rechtsanspruch bezüglich der Wertung besteht nicht.

Hamburg, im Dezember 2014