

## Exklusivitätsklauseln im Radsport

Konsequenzen der ISU-Entscheidung für den Profi-, Amateur- und Jedermannradsport

Von Wiss. Mit. Christoph Becher, Köln, und Rechtsreferendar Hendrik Burbach, Bonn\*

Die ISU-Entscheidung der Europäischen Kommission vom 8. 12. 2017 hat nicht nur für den Internationalen Eisschnelllaufverband (ISU) weitreichende Konsequenzen, sondern könnte vielmehr für den gesamten Sportsektor von prägender Bedeutung sein.<sup>1</sup> Durch die Entscheidung hat die Kommission das Ein-Verbands-Prinzip zumindest ansatzweise aufgeweicht und die Rechte kommerzieller Veranstalter weiter gestärkt. Der vorliegende Beitrag beleuchtet die Auswirkungen der Entscheidung auf den Straßenradsport und zeigt auf, dass die Problematik auch im semi-professionellen bzw. Amateursport virulent ist. Im Fokus der Untersuchung steht dabei die Verbandsstruktur des internationalen und deutschen Straßenradsports.

### I. Hintergründe der ISU-Entscheidung

Die Kommission hat in dem Verfahren gegen die ISU entschieden, dass die verbandsrechtlichen Bestimmungen, die den bei der ISU lizenzierten Eisschnellläufern untersagt, an kommerziell ausgerichteten Veranstaltungen teilzunehmen, wettbewerbswidrig seien und gegen Art. 101 AEUV verstießen. Für eine Zuwiderhandlung hatte der Verband in einer Verbandsregelung („Rule 102“)<sup>2</sup> empfindliche Geldstrafen oder ein bis zu lebenslanges Startverbot für die Profisportler angedroht. Bereits in der Vergangenheit gab es ähnliche Entscheidungen zur Zulässigkeit verbandseigener Exklusivitätsklauseln. So schritt die Kommission 2011 gegen den Motorsport-Weltverband ein, der den Rennstreckenbetreibern verbot, Rennstrecken auch für Veranstalter anderer Rennserien zur Verfügung zu stellen.<sup>3</sup> Auch die nationalen Wettbewerbsbehörden sahen sich teilweise zum Handeln veranlasst.<sup>4</sup> In eine ähnliche Richtung geht das im Dezember 2017 eingeleitete Kartellverfahren des Bundeskartellamts gegen den Deutschen Olympischen Sportbund (DOSB) und das Internationale Olympische Komitee (IOC).<sup>5</sup> Hier besteht der Verdacht, dass der DOSB und das IOC ihre Marktmacht miss-

brauchen, da sie den Athleten die Werbung für nicht-olympische Partner verbieten. Die gegenwärtige Entwicklung rund um die wettbewerblichen Implikationen des Ein-Verbands-Prinzips wirft die Frage auf, ob nun in struktureller Konsequenz die monopolistische Pyramidenstruktur der Organisation der Sportverbände ins Wanken gerät.<sup>6</sup>

### II. Exklusivitätsklauseln im Sport kein Einzelfall

Wettbewerbsbeschränkende Verhaltensweisen im Sportwesen beruhen zumeist auf selbstregulativ erlassenen Satzungen.<sup>7</sup> Die Tendenz, dass marktbeherrschende Verbände oftmals zu drastischen Sanktionen greifen, um sich vor potentieller Konkurrenz abzuschirmen, ist in diversen Sportarten zu beobachten.<sup>8</sup> So untersagt die Fédération Internationale de Natation (FINA) als Dachverband aller nationalen Schwimmverbände, dass ihre Mitglieder an Wettkämpfen anderer Verbände teilnehmen dürfen.<sup>9</sup> Athleten, die dem zuwiderhandeln, werden für mindestens ein Jahr gesperrt, wobei die Sperre je nach Schwere des Verstoßes auf bis zu zwei Jahre verlängert werden kann. Die International Hockey Federation (FIH) sieht eine zwölfmonatige Sperre vor, wenn Athleten an Wettkämpfen nicht genehmigter Veranstalter teilnehmen.<sup>10</sup> Fast wortgleiche Regelungen finden sich beim Cricket und beim Netball. Auch hier droht den Athleten eine zwölfmonatige Sperre für Wettkämpfe des Verbandes, wenn diese an nicht autorisierten Wettkämpfen mitwirken.<sup>11</sup> Der internationale Gymnastikverband sieht demgegenüber eine Sperre bei den olympischen Spielen vor.<sup>12</sup> Im Beachvolleyball können Athleten sogar lebenslang gesperrt werden.<sup>13</sup> Ob die implementierten Exklusivitätsklauseln dabei

\* Der Autor Christoph Becher ist Wissenschaftlicher Mitarbeiter und Doktorand im Kartellrecht am Lehrstuhl von Herrn Prof. Dr. Körber an der Universität zu Köln; der Autor Hendrik Burbach ist Rechtsreferendar am Landgericht Bonn und Doktorand bei Herrn Prof. Dr. Schmidt-Preuß an der Universität Bonn.

1 KOMM. v. 8. 12. 2017, COMP/AT.40208 – International Skating Union. IP/17/5184. Kartellrecht: Einschneidende Sanktionen der Internationalen Eisschnelllaufunion gegen Sportler verstoßen gegen EU-Wettbewerbsrecht [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-17-5184\\_de.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-17-5184_de.htm) (aufgerufen 30. 10. 2018).

2 International Skating Union Constitution and General Regulation 2016 (<https://www.isu.org/inside-speed-skating/speed-skating-rules/constitution-regulations-ssfile>, aufgerufen 30. 10. 2018).

3 KOMM. Mitteilung nach Artikel 19 Absatz 3 der Verordnung Nr. 17 des Rates in der Sache COMP/35.163 – Anmeldung der FIA-Vorschriften, COMP/36.638 – Anmeldung von Vereinbarungen im Zusammenhang mit der FIA-Formel-1-Weltmeisterschaft durch FIA/FOA, COMP/36.776 – GTR/FIA und andere. ABL. C 169 v. 13. 6. 2011, S. 5-11.

4 Belgian Competition Authority, decision No.ABC-2015-V/M-68, 24 November 2015.; hierzu auch Kornbeck, Der ISU-Fall der Europäischen Kommission und die Zukunft des „Ein-Platz-Prinzips“, S. 34 ff. m. w. N. [http://www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Meldung/DE/Pressemitteilungen/2017/21\\_12\\_2017\\_DOSB\\_IOC.html](http://www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Meldung/DE/Pressemitteilungen/2017/21_12_2017_DOSB_IOC.html) (aufgerufen 30. 10. 2018).

6 Vgl. hierzu auch Heermann, WuW 2018, 241; ders., WUW1271590; Orth/Gasser, WuW 2018, 1; Kornbeck, SpzRt 2018, 22 (24).

7 Schmidt-Preuß, in: Verwaltung und Verwaltungsrecht zwischen gesellschaftlicher Selbstregulierung und staatlicher Steuerung, VVStRL 56 (1997), S. 160 (202 f.); Kliesch, Der Status des Profifußballers im Europäischen Recht, S. 30 f.

8 Vgl. auch Van Rompuy, Maastricht J EuR & Comparat Law 22:2 (2015), 174 (179); Kornbeck, Der ISU-Fall der Europäischen Kommission und die Zukunft des „Ein-Platz-Prinzips“, S. 45 ff.

9 FINA, General Rules 2013-2017, Rule GR4 ([https://www.fina.org/sites/default/files/logo\\_fina\\_general\\_rules\\_as\\_approved\\_by\\_the\\_ec\\_on\\_22\\_7\\_2017\\_final\\_4.pdf](https://www.fina.org/sites/default/files/logo_fina_general_rules_as_approved_by_the_ec_on_22_7_2017_final_4.pdf), aufgerufen 30. 10. 2018).

10 FIH, Regulations on Sanctioned & Unsanctioned events, Article 2 (<http://www.fih.ch/media/8997767/fih-sanctioned-and-unsanctioned-events-regulations.pdf>, aufgerufen 30. 10. 2018).

11 ICC, Regulations for Approved/Disapproved Cricket and Domestic Cricket Events, Art. 32.4.7 (<http://l.yimg.com/t/iccriccket/pdfs/icc-regulations-32-and-32A.pdf>, aufgerufen 30. 10. 2018); INF, General Regulations – Appendix – Regulations on Sanctioned & Unsanctioned Events: Guidance Notes (<http://netball.org/wp-content/uploads/2016/11/INF-General-Regulations-%E2%80%93-Appendix-%E2%80%93-Regulations-on-Sanctioned-and-Unsanctioned-Events-Guidance-Notes-August-2013.pdf>, aufgerufen 30. 10. 2018).

12 FIG, Technical Regulations 2018, Appendix B, Rules of Eligibility for the International Gymnastics Federation ([http://www.fig-gymnastics.com/publicdir/rules/files/en\\_Technical%20Regulations%202018%20update%20PK.pdf](http://www.fig-gymnastics.com/publicdir/rules/files/en_Technical%20Regulations%202018%20update%20PK.pdf), aufgerufen 30. 10. 2018).

13 FIVB, Beach Volleyball Handbook 2013, Competition Regulations Art. 9.1 ([http://www.fivb.org/EN/BeachVolleyball/Competitions/World-Tour/2013/Handbook\\_2013/FIVB-BVB-Handbook2013-CH09-pdf15\\_web.pdf](http://www.fivb.org/EN/BeachVolleyball/Competitions/World-Tour/2013/Handbook_2013/FIVB-BVB-Handbook2013-CH09-pdf15_web.pdf), aufgerufen 30. 10. 2018).

tatsächlich allein dazu dienen, eigene geschäftliche Interessen der Verbände zu schützen, muss im Einzelfall unter Berücksichtigung des gesamten Regelwerks untersucht werden.<sup>14</sup> Konsequenterweise drängt sich jedoch auch hier der Verdacht auf, dass internationale Dachverbände durch drastische Strafen und intransparente Zulassungsbestimmungen den Wettbewerb mit konkurrierenden Veranstaltern bereits im Keim ersticken wollen.

### III. Exklusivitätsklauseln im Radsport

Auch im Straßenradsport finden sich entsprechende, wettbewerblich bedenkliche Regelungen, die im Folgenden auf ihre Rechtmäßigkeit im Lichte der ISU-Entscheidung betrachtet werden.

#### 1. Verbandsstruktur im Radsport

Dachverband des Radsports ist die Union Cycliste Internationale (UCI), der auch der Bund Deutscher Radfahrer e. V. (BDR) angehört. Der BDR ist für die Erteilung der Rennlizenzen sowie für die Durchführung des Rennbetriebs in Deutschland (federführend) zuständig.<sup>15</sup>

#### 2. Internationaler Radsport

Die UCI scheint auf den ersten Blick einen sehr restriktiven Ansatz in Bezug auf die Zulassung konkurrierender Rennanbieter zu verfolgen. So ist den Athleten eine Teilnahme an nicht von der UCI oder den jeweiligen Landesverbänden genehmigten Wettkämpfen grundsätzlich untersagt.<sup>16</sup> Im Gegensatz zu vielen anderen Sportverbänden sind allerdings deutlich mildere Sanktionen vorgesehen. Das UCI-Reglement statuiert bloß einen Strafraum von einer Sperre bis zu einem Monat und einer Geldbuße zwischen 50 und 100 Schweizer Franken.<sup>17</sup> Weiterhin können Veranstalter unter bestimmten Umständen Ausnahmegenehmigungen für Rennen erhalten, die nur gelegentlich veranstaltet werden und deren Format noch nicht von der UCI erfasst ist.<sup>18</sup> Nationale Verbände, die entsprechende Genehmigungen erteilen wollen, müssen dies mindestens zwei Monate vorher bei der UCI beantragen.

Diese Regelung erschwert es konkurrierenden Veranstaltern, eigene Rennevents aufzubauen. Gleichzeitig werden die Fahrer darin beeinträchtigt, zusätzliche Einnahmen zu generieren. Verbandseigene Exklusivitätsklauseln stellen auch nach der ISU-Entscheidung der Kommission nicht *per se* einen Wettbewerbsverstoß dar.<sup>19</sup> Vielmehr können sie durchaus zulässig sein, wenn sie dem Schutz legitimer Interessen wie der Gesundheit, Sicherheit oder Fairness bei den Wettkämpfen dienen. Gerade die Profiteams als Arbeitgeber der Sportler haben kein Interesse daran, dass ihre Profis an weiteren kommerziellen Rennen teilnehmen. Durch den

ohnehin schon immer enger werdenden und bereits zu Saisonbeginn individuell festgelegten Rennkalender sowie zeitintensiven Medien- und Sponsorenveranstaltungen sind die Fahrer meist schon maximal ausgelastet. In diesem Zusammenhang ist der Aspekt der Trainingssteuerung bei durchschnittlich über 60 Renntagen pro Saison und diversen ein- oder mehrwöchigen Rundfahrten von großer Bedeutung. Im Radsport ist das richtige Maß an Training und Regeneration für eine optimale Vorbereitung auf die Saisonhöhepunkte ein wesentlicher Faktor. Weitere Belastungen durch Rennen in Nebentätigkeit können hier auch für die Teams zu erheblichen taktischen wie im Ergebnis auch finanziellen Einbußen durch den überlasteten Radprofi führen. Der Genehmigungsvorbehalt der UCI verwehrt es den Athleten zudem nicht gänzlich, an kommerziellen Rennen teilzunehmen und damit einen Zusatzverdienst zu generieren. Anders als die Eisschnelllaufprofis sind die professionellen Radsportler vertraglich an das Team gebunden und wegen der hierdurch garantierten monatlichen Einkommen weniger auf Start- und Siegpriämien sowie Sponsoreinnahmen angewiesen. Als einer der wenigen Sportverbände im Profisport hat die UCI sogar ein Mindesteinkommen festgelegt.<sup>20</sup> Die aus den Startgeldern von nicht-verbandsorganisierten Rennen generierten Erlöse stellen daher lediglich einen willkommenen Nebenverdienst dar, der letztlich mit privaten Sponsoringverträgen vergleichbar ist. Dabei hat der Radprofi allerdings auch die Kosten und Nutzen solcher Starts abzuwägen. Derartige Veranstaltungen bergen nicht nur ein erhöhtes Sturzrisiko, sondern fordern selbst einen Profi enorm. Da Radprofis zumeist nur relativ kurze Vertragslaufzeiten haben, ist die Leistung des abgelaufenen Jahres stets auch Parameter für den Abschluss eines neuen Vertrags. Insgesamt ist festzustellen, dass die UCI durch den Genehmigungsvorbehalt die Interessen von Verband, Team, Sportler und privaten Veranstaltern in einen schonenden Ausgleich bringt.

#### 3. Deutscher Amateurradsport

Auch im deutschen Amateurradsport stellt sich die Problematik um die Zulässigkeit verbandseigener Exklusivitätsklauseln. Den normativen Rahmen des deutschen Amateurradsports bilden die Regularien des BDR, vor allem die Sportordnung (SpO)<sup>21</sup> sowie die Wettbewerbsbestimmungen für den Straßenradsport (WB-Straße)<sup>22</sup>. Die Teilnahme an den durch den BDR organisierten Amateurrennen setzt den Besitz einer Rennlizenz und somit auch die Mitgliedschaft in einem Radsportverein voraus.<sup>23</sup> Die Lizenz ist ein Ausweis, mit dem der Inhaber seine Verpflichtung bestätigt, die Statuten und Reglements zu beachten und die ihm die Teilnahme am Sportbetrieb gestattet.<sup>24</sup> Die Sportler verlassen damit den Bereich der rein privaten Sportausübung und unterwerfen sich vollständig den Verbandsstatuten.<sup>25</sup> Hierbei starten Sportler zwischen 19 und 39 Jahren zunächst in der untersten Amateurlas-

14 Ausführlich hierzu Heermann, WuW1271590.

15 <https://www.bdr-online.org/ajax.aspx/shop/df190752-faac-4620-912a-6f764adaefb0/Lizenzen.html> (aufgerufen 30. 10. 2018).

16 Siehe dazu UCI Cycling Regulations: Part 1 General Organisation of Cycling as a sport: § 3 Art. 1. 2. 20019 (<http://www.uci.ch/mm/Document/News/Rulesandregulation/18/30/80/1-GEN-20180208-EN-English.pdf>, aufgerufen 30. 10. 2018).

17 UCI Cycling Regulations: Part 1 General Organisation of Cycling as a sport: § 3 Art. 1. 2. 20022.

18 UCI Cycling Regulations: Part 1 General Organisation of Cycling as a sport: § 3 Art. 1. 2. 20019.

19 Vgl. Heermann, WuW 2018, 241 (242); ders., WUW1271590.

20 Dieses beläuft sich aktuell auf rund 38.000 € ([http://www.uci.ch/mm/Document/News/Rulesandregulation/18/37/99/ENG\\_20180101\\_JointAgreements2018\\_Final\\_English.pdf](http://www.uci.ch/mm/Document/News/Rulesandregulation/18/37/99/ENG_20180101_JointAgreements2018_Final_English.pdf), aufgerufen am 30. 10. 2018).

21 Abrufbar unter: <https://www.rad-net.de/html/verwaltung/reglements/spo-2017-04.pdf> (aufgerufen 30. 10. 2018).

22 Abrufbar unter: [https://www.rad-net.de/html/verwaltung/reglements/wb-strassenrennsport\\_04-2017.pdf](https://www.rad-net.de/html/verwaltung/reglements/wb-strassenrennsport_04-2017.pdf) (aufgerufen 30. 10. 2018).

23 BDR, Sportordnung 2017, Art. 5.4.

24 BDR, Sportordnung 2017, Art. 5.1.

25 Hierzu auch Haas/Adolphsen, NJW 1995, 2146 (2148).

se C.<sup>26</sup> Für einen Aufstieg in eine der beiden höheren Lizenzklassen (B- und A-Klasse) ist es jeweils erforderlich, dass der Fahrer innerhalb eines Kalenderjahrs in aufstiegsrelevanten, das bedeutet mindestens 60 km langen Rennen der betroffenen Klasse, fünf Mal unter die besten zehn gekommen ist oder ein solches gewinnt.<sup>27</sup> Dies gilt ebenso für den Erhalt der Leistungsklasse.<sup>28</sup> Fahrern ohne Lizenz ist es nur möglich, an sog. Hobbyrennen teilzunehmen. Diese werden in der Regel im Rahmen normaler Rennsportveranstaltungen ausgetragen.<sup>29</sup> Der BDR versucht durch die Integration von Hobbyrennen, den Breitensport insgesamt und den Einstieg in den lizenzierten Sport zu fördern.

Überdies hat sich in den vergangenen zehn Jahren die sog. Jedermann-Klasse etabliert. Nach Art. 12 Abs. 1 WB-Straße handelt es sich dabei um solche Veranstaltungen, an denen vorrangig nicht-lizenzierte Sportler teilnehmen. Dabei ist zwischen privat organisierten Jedermann-Veranstaltungen und Jedermann-Einlagerennen zu differenzieren. Jedermann-Einlagerennen werden in einer verbandseigenen Radrenn-Veranstaltung von dem ausrichtenden Verein ausgeschrieben und unterliegen vollumfänglich der Sportordnung und den Wettkampfbestimmungen des BDR.<sup>30</sup>

Bei Jedermann-Veranstaltungen handelt es sich hingegen um Breitensport-Veranstaltungen, für die ausschließlich die Ausschreibung des Veranstalters gilt.<sup>31</sup> Diese Veranstalter sind zumeist wirtschaftlich tätige Unternehmen, die auf die Ausrichtung solcher Großevents spezialisiert sind.<sup>32</sup> Im Gegensatz zu den Lizenzrennen finden die Sportordnung bzw. die Wettkampfbestimmungen des BDR nicht vollumfänglich Anwendung. Die Starter schließen zur Anmeldung mit dem Veranstalter einen Teilnahmevertrag, in dem die Durchführungsbestimmungen zumeist in Form von Allgemeinen Geschäftsbedingungen festgelegt werden. Einige zentrale Wettkampfbestimmungen sind dennoch auch im Rahmen von Jedermann-Veranstaltungen zu beachten.<sup>33</sup> Diese weisen Parallelen zu den bereits dargestellten Exklusivitätsklauseln im Profisport auf.

a) Startverbot für Fahrer der Lizenzklassen A und B  
Teilnahmeberechtigt bei Jedermann-Rennen sind nach der derzeitigen Regelung grundsätzlich nur Fahrer mit einer C-Lizenz oder reine Hobbysportler ohne eine Lizenz.<sup>34</sup> Männlichen Lizenzfahrern der Leistungsklassen A und B ist so die Teilnahme an den Rennen verwehrt. Lizenzinhaber, die dagegen verstoßen, können mit

mehrwöchigen Startverboten bei BDR-Rennen sanktioniert werden.<sup>35</sup> Hier zeigen sich erste Parallelen zu den ISU-Zulassungsbestimmungen. So drohten Athleten, die an nicht von der ISU genehmigten Wettkämpfen teilnahmen, harte Strafen mit bis zu einer lebenslangen Sperre bei allen großen internationalen Eisschnelllauf-Veranstaltungen. Die Sanktionen konnten selbst dann verhängt werden, wenn die unabhängigen Wettkämpfe keine Gefahr für legitime, den Sport betreffende Ziele darstellten.

b) Genehmigungspflicht von kommerziell organisierten Radsportevents

Die Kommission bemängelte in ihrer Entscheidung weiterhin, dass die ISU-Zulassungsbestimmungen unabhängige Veranstalter daran hinderten, eigene Wettkämpfe zu organisieren, da Spitzensportler nicht daran teilnehmen konnten. Alternative Wettkämpfe seien so in ihrer Entwicklung behindert und den Eislauffans würden andere attraktive Veranstaltungen vorenthalten. Der gegenwärtige Genehmigungsvorbehalt für Jedermann-Veranstaltungen im Radsportbereich ist ähnlich ausgestaltet. So dürfen vom BDR lizenzierte Fahrer nur an solchen Veranstaltungen teilnehmen, die vom BDR, einem Landesverband oder einem der UCI angeschlossenen Verband genehmigt wurden.<sup>36</sup> Entsprechende Wettkämpfe müssen daher beim BDR angemeldet und gegen Gebühr in das BDR-Jedermann-Portal aufgenommen werden.<sup>37</sup> Lizenznehmer des BDR, die an nicht angemeldeten Jedermann-Veranstaltungen teilnehmen, werden gemäß dem Strafkatalog der Sportordnung des BDR sanktioniert.<sup>38</sup> Die Sanktionen fallen jedoch mit einem zweiwöchigen Startverbot und einer maximalen Geldstrafe i. H. v. 100 € vergleichsweise milde aus, auch wenn die Strafen bei erneuter Zuwiderhandlungen verdoppelt werden können.<sup>39</sup> Erschwerend tritt jedoch hinzu, dass für den Sportler unter Umständen gar nicht ersichtlich ist, ob ein Veranstalter die notwendige Genehmigung eingeholt hat.

Die Attraktivität der Jedermann-Rennen wird weiterhin dadurch geschmälert, dass keine Preisgelder ausgegeben werden dürfen.<sup>40</sup> In der Praxis wird dies insoweit abgemildert, dass die Veranstalter Sachpreise bei entsprechender Platzierung verteilen.

Insgesamt entsteht der Eindruck, dass der BDR Jedermann-Wettkämpfe zumindest auf dem Papier zu reinen Anfängerveranstaltungen degradieren möchte, da die besten Amateursportler *per se* von einer Teilnahme ausgeschlossen werden. Dass es zur Durchsetzung einheitlicher Sportregeln Sanktionsmöglichkeiten geben muss, ist nicht zu bestreiten, allerdings ist es auch unzulässig, einseitige Regelungen zu schaffen, um Eigeninteressen in anderen Bereichen durchzusetzen.<sup>41</sup>

c) Rechtmäßigkeit der Exklusivitätsklauseln  
Zweifellos haben private Jedermann-Veranstaltungen die Attraktivität des Radsports insgesamt gesteigert und bieten gerade ambitionierten Hobbyfahrern oder Einsteigern die Möglichkeit, in einem kompetitiven

26 Zu der Novelle des Lizenzsystems für die Saison 2019 vgl. BDR, Amtliche Bekanntmachung vom 24. 9. 2018; seit dem 1. 7. 2017 ist es zudem auch möglich eine Tageslizenz zu beantragen, um an Lizenzrennen der Rennklasse C teilzunehmen, vgl. [https://www.rad-net.de/nachrichten/bdr-fuehrt-tageslizenz-ein-erste-details-bekannt;n\\_41977.html](https://www.rad-net.de/nachrichten/bdr-fuehrt-tageslizenz-ein-erste-details-bekannt;n_41977.html) (aufgerufen 30. 10. 2018).

27 BDR, Wettkampfbestimmungen für den Straßenrennsport 2017, Art. 2.3.

28 BDR, Wettkampfbestimmungen für den Straßenrennsport 2017, Art. 2.4.

29 BDR, Wettkampfbestimmungen für den Straßenrennsport 2017, Art. 12.3.

30 BDR, Wettkampfbestimmungen für den Straßenrennsport 2017, Art. 12.2.

31 BDR, Wettkampfbestimmungen für den Straßenrennsport 2017, Art. 12.1 Abs. 1.

32 Exemplarisch: Die Ironman Germany GmbH, die nicht nur die deutschen Ironman-Veranstaltungen organisiert, sondern auch die größten deutschen Jedermann-Rennen, die Cycloclassics in Hamburg und den Velothon in Berlin.

33 BDR, Wettkampfbestimmungen für den Straßenrennsport 2017, Art. 12.1 Abs. 1.

34 BDR, Wettkampfbestimmungen für den Straßenrennsport 2017, Art. 12.1 Abs. 4.

35 BDR, Sportordnung 2017, Anhang A: Strafenkatalog.

36 BDR, Sportordnung 2016, Art. 4.4.1 Abs. 1.

37 BDR, Wettkampfbestimmungen für den Straßenrennsport 2017, Art. 12.1 Abs. 10.

38 BDR, Wettkampfbestimmungen für den Straßenrennsport 2017, Art. 12.1 Abs. 10.

39 BDR, Sportordnung 2016, Anhang A: Strafenkatalog.

40 BDR, Wettkampfbestimmungen für den Straßenrennsport 2017, Art. 12.1 Abs. 9.

41 So BGH NJW 1970, 378 (383).

Umfeld Rennerfahrung zu sammeln. Trotz der vom BDR eingeführten Restriktionen boomen Jedermann-Rennen seit Jahren und locken mit attraktiven Strecken bis zu 20.000 Starter pro Rennen an. In Folge dessen ist aber auch eine Professionalisierung des Jedermannbereichs zu beobachten. Es hat sich eine stark leistungsorientierte Szene parallel zu dem Amateursport gebildet, die vor allem international agierende und in der Radsportbranche führende Sponsoren anzieht.<sup>42</sup> So kämpft regelmäßig eine kleine Zahl von Fahrern der finanzstärksten Teams, deren Möglichkeiten mittlerweile annähernd im Bereich drittklassiger Profiteams liegen, bei den Veranstaltungen um den Sieg. Die Entwicklung vom reinen Breitensportevent zum sportlichen Wettkampf wurde durch die Einführung des German Cycling Cup beschleunigt. Die Rennserie von neun Jedermann-Veranstaltungen bietet den Spitzfahrern und deren Sponsoren eine große mediale Bühne im Kampf um die Meisterschaft in der Einzel- und Mannschaftswertung. Aufgrund des kommerziellen Erfolges dieser Veranstaltungen erscheint es nur folgerichtig, wenn auch der BDR an den Einnahmen durch die Erhebung einer Genehmigungsgebühr beteiligt wird. Schließlich sind es die Verbände, die auch die notwendige Infrastruktur bereitstellen, Jugendarbeit leisten und insgesamt attraktive Sportangebote entwickeln.<sup>43</sup> Genehmigungsgebühren sind deshalb legitim, wenn sie unmittelbar der Sportförderung dienen.<sup>44</sup> Auch das Startverbot für Fahrer der B- und A-Klasse kommt dem Verband zugute, da so weiterhin sichergestellt wird, dass semi-professionelle Fahrer einen Anreiz haben, an den BDR-Rennen teilzunehmen. Zudem wollte der BDR durch das Startverbot für Lizenzfahrer der höheren Klassen auch den Breitensportlichen Charakter von Jedermann-Veranstaltungen wahren. Nicht der sportliche Wettkampf, sondern das persönliche Event sollte ursprünglich im Vordergrund stehen.<sup>45</sup>

Tatsächlich haben sich die Zulassungsbestimmungen zu Jedermann-Veranstaltungen anders auf den Radsport ausgewirkt. Das Gros der besten Fahrer der Jedermann-Szene besitzt eine C-Lizenz und bestreitet außerhalb der Jedermann-Veranstaltungen regelmäßig auch Lizenzrennen. Dabei ist es zu der paradoxen Situation gekommen, dass viele erfolgreiche Fahrer mit einer C-Lizenz bewusst auf einen Klassenaufstieg verzichten, um auch weiterhin an Jedermann-Veranstaltungen teilnehmen zu können. Auf diese Weise profitieren sie weiterhin von attraktiven Sponsoreneleistungen wie gestelltem, kostenintensivem Material, Übernahme von Reise- und Übernachtungskosten sowie geförderten Trainingslagern. Die Ergebnisse von Rennen der Lizenzklasse C werden so verzerrt, da Fahrer sich oftmals in den letzten Runden zurückfallen lassen oder vor der Ziellinie bewusst ihr Tempo reduzieren. Lizenzrennen der C-Klasse werden von Jedermannfahrern vielfach nicht mehr als sportlicher Wettkampf, sondern als reine Trainingseinheit angesehen.

Die klassischen Radsportvereine konnten bislang auch nicht von den Genehmigungsgebühren bzw. den Startverboten von A- und B-Lizenzfahrern profitieren.

Im Gegenteil beklagen sie vielfach finanzielle Einbußen und Mitgliederschwund. Dies mag zum einen daran liegen, dass der Amateursport nur geringe Aufmerksamkeit generiert und für finanzkräftige Sponsoren unattraktiv erscheint. Andererseits kann der Radsport, anders als die reinen Mannschaftssportarten wie Fußball, Handball oder Eishockey, auch in Eigenregie betrieben werden. Darüber hinaus sind Amateurfahrer nicht auf eine bestimmte Infrastruktur angewiesen, sondern müssen sich die kostspieligen Räder meist selber anschaffen. Zudem bringt eine Vereinsmitgliedschaft auch weitere Verpflichtungen mit sich, von der Entrichtung der Mitgliedsgebühr bis hin zu Helfereinsätzen bei den durch die Vereine organisierten Rennen. Richtigerweise ist es nicht zu verkennen, dass die Radsportvereine gerade im Jugendbereich wichtige Grundlagenarbeit leisten. Der Radsport ist insbesondere in der Leistungsspitze kein Einzelsport, sondern von gutem Teamwork abhängig. Der BDR hat es bislang allerdings versäumt, die aktuellen Entwicklungen dahingehend zu kanalisieren, dass auch die klassischen Radsportvereine hiervon profitieren.

Insgesamt verfehlen die gegenwärtigen Exklusivitätsklauseln daher ihren Zweck und wirken sich vielmehr nachteilig auf Vereine, Veranstalter und den Radsport insgesamt aus. Wären die Spitzfahrer der Vereine auch bei Jedermann-Veranstaltungen startberechtigt, könnten die Vereine durch die sich hierdurch bietenden Vermarktungsmöglichkeiten zu den Spitzenteams der Jedermann-Szene aufschließen und würden im Kampf um finanzstarke Sponsoren konkurrenzfähig.

#### IV. Reformbedarf

Die vorgenannten Darstellungen verdeutlichen, dass Jedermann-Veranstaltungen auch für A- und B-Lizenzfahrer geöffnet werden sollten. Dieses System hat sich beispielsweise in Italien bewährt, wo sich diese Teams im Rahmen der dort veranstalteten Gran Fondos mit den besten Breitensportlern messen können. Hier haben sich bereits diverse Synergieeffekte abgezeichnet. Die Veranstalter werben mit einem hohen sportlichen Niveau, wohingegen die semiprofessionellen Teams durch ihre Präsenz die Sponsoren bei den Rennen medienwirksam vermarkten können. Letztlich erscheint es paradox, dass den A- und B-Klasse-Fahrern in Deutschland der Start bei Jedermann-Veranstaltungen untersagt wird, dies allerdings im Ausland problemlos möglich ist. Infolgedessen sind viele deutsche Lizenzfahrer dazu übergegangen, an ausländischen Veranstaltungen teilzunehmen. Zudem darf auch nicht verkannt werden, dass der Straßenradsport in Deutschland vor großen strukturellen Herausforderungen steht. Die Zahl der lizenzierten Athleten in den Jugendklassen geht stetig zurück und auch bei den Erwachsenen ist das gleiche Phänomen zu beobachten. Die Einführung der Tageslizenz, die den Einstieg in den Lizenzsport erleichtert und auch für Hobbyfahrer attraktiver machen sollte, hat sich bislang nicht bewährt. Demgegenüber boomt der Jedermannbereich und lockt tausende Starter zu den großen Rennen, wobei die Mehrheit dieser Fahrer nicht in Vereinen organisiert ist.

Einer vollständigen Öffnung des Jedermannbereiches werden immer wieder diverse Bedenken entgegengebracht, die im Ergebnis aber fehlgehen. Die Befürchtung, dass die Öffnung von Jedermann-Veranstaltungen zu einem erhöhten Verletzungsrisiko durch ver-

42 Vgl. hierzu <http://www.faz.net/aktuell/sport/mehr-sport/radsport-jedermann-ein-star-11923768.html> (aufgerufen 30. 10. 2018).

43 Vgl. Heermann, WuW 2018, 241 (244 f.); Jakob, SpuRt 2016, 240 (243); Haas/Adolphsen, NJW 1995, 2146 (2147).

44 Jakob, SpuRt 2016, 240 (243).

45 Hierzu auch <https://www.speed-ville.de/kai-rapp-organisator-garmin-velothon-berlin-und-der-vattenfall-cyclassics-im-interview/> (aufgerufen 30. 10. 2018).

mehrte Stürze führe, ist unbegründet. Zum einen könnte dies dadurch entschärft werden, dass innerhalb der Rennen reine Hobbysportler und C-Lizenzfahrer zeitverzögert starten, wodurch ein Kontakt zu den schnelleren und meist rennerfahrenen Fahrern der höheren Klassen ausgeschlossen wäre. Die ohnehin schon geltende Praxis, die Fahrer verschiedenen, nach erwarteter Zielzeit gruppierten Startblöcken zuzuordnen, könnte beibehalten werden. Maßgeblich hierfür ist, ähnlich wie beim Marathon oder bei Triathlonveranstaltungen, eine Referenzzeit aus vorangegangenen Rennen. Ferner werden die Topfahrer der Szene ohnehin durch die Veranstalter privilegiert, die für diese Athleten einen extra Startbereich vor dem ersten Startblock freihalten, so dass auch deren Sponsoren gut erkennbar unmittelbar an der Startlinie platziert werden.<sup>46</sup>

Langfristig würde auch der BDR von einer Öffnung profitieren, da durch eine Kooperation von Vereinen und Rennveranstaltern auf beiden Seiten Vorteile entstünden. Die Vereine könnten ihre Attraktivität für Sponsoren durch eine regelmäßige Teilnahme ihrer Spitzenfahrer an den Jedermann-Veranstaltungen erheblich steigern. Hierbei wäre auch an die Einführung einer, an den bereits existierenden German Cycling Cup angelehnten Meisterschaft, zu denken. Demgegenüber stehen allerdings mögliche Konflikte der kommerziellen Rennserie mit den etablierten Lizenzrennen. Der Aspekt des Schutzes der Athleten vor Überlastungen darf auch hier nicht aus den Augen verloren werden. Insbesondere muss berücksichtigt werden, dass die A- und B-Klasse-Fahrer in der von März bis Anfang Oktober dauernden Saison fast jedes Wochenende im Einsatz stehen. Die Dauer und Intensität von semiprofessionellen Rennen fällt jedoch deutlich geringer aus als im Rahmen von Profirennen.

## V. Fazit

Insgesamt ist festzuhalten, dass die derzeitige Regelung des BDR gegen das Wettbewerbsrecht verstößt. Alternative Anbieter sind zwar nicht vollkommen vom Wettbewerb ausgeschlossen, werden allerdings ohne ersichtlichen Grund restringiert, indem den besten Amateurfahrern die Starterlaubnis bei Jedermann-Veranstaltungen versagt wird. Der BDR versucht hierdurch zu

<sup>46</sup> <https://www.speed-ville.de/das-kuriosum-jedermann-rennszene/> (aufgerufen 30. 10. 2018).

Lasten des Wettbewerbs wirtschaftliche Eigeninteressen durchzusetzen und schadet damit letztlich dem Radsport insgesamt.

Jedoch hat der BDR im Wege einer ohnehin notwendigen Strukturreform des Lizenzwesens auch auf die dargestellte Problematik reagiert. Ab der Saison 2019 werden die unterschiedlichen Leistungsklassen dahingehend novelliert, dass an die Stelle der drei Lizenzklassen die Klassen „Eliteamateure“ und „Amateure“ treten.<sup>47</sup> Hiervon erhofft sich der Verband größere Teilnehmerfelder und eine steigende Zahl neuer Lizenznehmer. Für diese soll der Einstieg in den Amateursport durch die Reform erleichtert werden. Im Hinblick auf den Jedermann-Sport hat der BDR sein Reglement ebenfalls grundlegend reformiert. So wurde das Startverbot für die Eliteamateure komplett aufgehoben. Ab der Saison 2019 sind dem Grundsatz nach alle Lizenznehmer berechtigt, an Jedermann-Rennen teilzunehmen. Der BDR überträgt hierbei den Veranstaltern die Entscheidungsgewalt darüber, in ihren Teilnahmebedingungen Regelungen darüber zu treffen, welche lizenzierten Amateursportler teilnahmeberechtigt sind.

Ob die konkrete Ausgestaltung der Neuregelungen im Zuge der Umstrukturierung des Lizenzsports den kartellrechtlichen Anforderungen genügen wird, bleibt hingegen abzuwarten.<sup>48</sup> Sollte es jedoch bei der gegenwärtigen Ankündigung des Verbands bleiben, könnte wettbewerbsrechtlichen Bedenken in weiten Teilen der Wind aus den Segeln genommen werden.

Der Verband hat somit die ISU-Entscheidung der Kommission als Weckruf verstanden und die Regelungen zu kommerziellen Jedermann-Veranstaltungen novelliert. Dabei hat er sich für eine komplette Öffnung des Jedermannbereichs entschieden, den Veranstaltern aber letztlich die Möglichkeit eröffnet, autonom über das bei den Rennen gewünschte sportliche Klientel zu entscheiden. Allerdings bedarf es nichtsdestotrotz einer weitergehenden Überarbeitung der Regelungen, um konkurrierenden unabhängigen Veranstaltern den Marktzutritt nicht unnötig zu erschweren. Bislang hat der Verband bloß auf Athletenseite eine Anpassung des Rechtsrahmens vorgenommen und Jedermann-Veranstaltungen auch für *jedermann* geöffnet.

<sup>47</sup> [https://www.rad-net.de/nachrichten/bdr-veroeffentlicht-details-zur-lizenzreform;n\\_44368.html](https://www.rad-net.de/nachrichten/bdr-veroeffentlicht-details-zur-lizenzreform;n_44368.html) (aufgerufen 30. 10. 2018).

<sup>48</sup> Bislang hat der BDR noch keine genaue Ausgestaltung der Novellierung präsentiert, [https://www.rad-net.de/nachrichten/bdr-veroeffentlicht-details-zur-lizenzreform;n\\_44368.html](https://www.rad-net.de/nachrichten/bdr-veroeffentlicht-details-zur-lizenzreform;n_44368.html) (aufgerufen 30. 10. 2018).

## Rechtswegzuständigkeit und örtliche Zuständigkeit der Arbeitsgerichte für Streitigkeiten zwischen Schiedsrichtern und dem DFB

Von Prof. Dr. Wolf-Dietrich Walker, Gießen\*

*Klagen von Schiedsrichtern gegen den DFB dürften selten sein. Anlass für eine solche Klage kann etwa die Entscheidung der vom DFB eingesetzten „Schiedsricht-*

*terkommission Elite“ sein, den immer für eine Spielzeit geschlossenen Vertrag mit einem in den Lizenzligen, der 3. Liga und im DFB-Pokal eingesetzten Schiedsrichter nicht zu verlängern. Das hat nämlich zur Folge, dass der Schiedsrichter in der kommenden Spielzeit nicht mehr eingesetzt und von der DFB-*

\* Verf. ist Universitätsprofessor für Bürgerliches Recht, Arbeitsrecht und Zivilprozessrecht an der Justus-Liebig-Universität Gießen.