132. Jahrgang · März I April 2022

Kompass

Was man über Minijobs wissen muss

Weiterentwicklung der beruflichen Reha fördern

Traditionsschiffe wieder in ruhigem Fahrwasser

Nutzen Sie schon den Kompass online?

Knappschaft Bahn See
sozial. kompetent. für mich!

BLICKPUNKT

3 Was man über Minijobs wissen muss – Daten und Fakten 2021

9 Weiterentwicklung der beruflichen Reha fördern

FOKUS KNAPPSCHAFT-BAHN-SEE

10 Traditionsschiffe wieder in ruhigem Fahrwasser

BERICHTE UND INFORMATIONEN

15 Veränderungen in den Organen der Deutschen Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See

16 93. Nachtrag zur Satzung der Deutschen Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See – betreffend die Anlage 7 –

17 96. Nachtrag zur Satzung der Deutschen Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See

19 Personalnachrichten

19 Impressum

20 Kompass online: Alle Fachtexte im digitalen Archiv

Thorsten Vennebusch

Was man über Minijobs wissen muss – Daten und Fakten 2021

Über die Beschäftigungsform des Minijobs wird aktuell viel gesprochen. Die neue Bundesregierung plant zum Beispiel die Verdienstgrenze von Minijobs zu dynamisieren und den Zugang zu legalen Beschäftigungen in privaten Haushalten weiter zu vereinfachen. Einige Daten und Fakten aus dem Jahr 2021 helfen, den politischen Diskurs besser zu verstehen und richtig zu argumentieren.

1. Flexibilität während Corona: Zahl der gewerblichen Minijobber nimmt wieder zu

Minijobs sind wichtig für den Arbeitsmarkt, um flexibel auf Arbeitsspitzen und -flauten reagieren zu können. Gerade während der Corona-Pandemie hat sich diese Funktion bewährt.

Verharrte die Zahl der gewerblichen Minijobber vor der Corona-Krise jahrelang auf einem konstanten Niveau, so reduzierte sich dieser Wert zunächst mit Beginn der Pandemie. Mit ausbleibenden Arbeitsangeboten insbesondere im Einzelhandel und der Gastronomie sank die Zahl der Beschäftigten von 6,681 Mio. im Dezember 2019 auf zwischenzeitlich 5,852 Mio. im März 2021.

Mit der Aufhebung von corona-bedingten Einschränkungen stieg die Zahl der Minijobber aber umgehend wieder an. Im Dezember 2021 übten bereits wieder 6,255 Mio. Beschäftigte einen Minijob im gewerblichen Bereich aus.

2. Weniger Schwarzarbeit – Legale Beschäftigung im Haushalt hat sich verdreifacht

Die Reduzierung der Schwarzarbeit in Privathaushalten ist seit der Einführung von Minijobs ein zentrales Ziel. Schwarzarbeit ist zwar in Privathaushalten immer noch verbreitet. Sie konnte jedoch in den vergangenen Jahren deutlich verringert werden.

Trotz Corona-Pandemie waren im Dezember 2021 mehr als 0,284 Mio. Haushaltshilfen bei der Minijob-Zentrale angemeldet. Zum Vergleich: Im Jahr 2004 übten nur etwa 0,103 Mio. Minijobber in Privathaushalten eine legale Beschäftigung aus.

3. Wichtig für den Arbeitsmarkt - Mehr als jedes zweite Unternehmen beschäftigt Minijobber

Von den 3,327 Mio. Unternehmen in Deutschland beschäftigt mehr als die Hälfte mindestens einen gewerblichen Minijobber. Im Dezember 2021

betreute die Minijob-Zentrale insgesamt rund 1,803 Mio. gewerbliche Arbeitgeber. Weitere rund 0,309 Mio. Privathaushalte meldeten eine Haushaltshilfe an. Zusammen beschäftigen insgesamt fast 2,112 Mio. Arbeitgeber mindestens einen Minijobber.

4. Seit Einführung der Minijobs gibt es 30 Prozent mehr sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

Minijobs sind wichtig für den Arbeitsmarkt. Seit deren Einführung gibt es keine negativen Auswirkungen auf die sozialversicherungspflichtigen Beschäftigungen. Diese stieg von 2004 bis 2021 um 8,069 Mio. auf rund 34,451 Mio. im Jahr 2021 (plus 30,5 Prozent).

Im gleichen Zeitraum ging die Zahl der Minijobber um rund 0,402 beziehungsweise 5,8 Prozent zurück. Ursache hierfür ist ausschließlich die Entwicklung bei den gewerblichen Minijobbern.

Abb. 1: Wie haben sich Minijobber und sozialversicherungspflichtig Beschäftigte entwickelt?

	Jahresvergleich	
	Dez. 2004	Dez. 2021
Sozialversicherungs-pflichtig Beschäftigte	26,382 Mio.	34,451 Mio.
Minijobber - Gesamt -	6,941 Mio.	6,539 Mio.
- davon im gewerblichen Bereich	6,838 Mio.	6,255 Mio.
- davon in Privathaushalten	0,103 Mio.	0,284 Mio.

Quellen: Minijob-Zentrale, Bundesagentur für Arbeit (BA)

5. Nur jeder 10. Minijobber steht dem ersten Arbeitsmarkt zur Verfügung

Minijobs wurden unter anderem mit dem Ziel geschaffen, eine Brücke in den ersten Arbeitsmarkt zu sein und Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern den (Wieder-)Einstieg in das Berufsleben zu erleichtern. Ein Großteil der Beschäftigten übt den Minijob allerdings nicht deswegen aus:

- 3,142 Mio. Minijobber übten im vergangenen Jahr den Minijob als Nebenjob aus. Ein Großteil der Minijobber in Deutschland hat somit bereits eine Hauptbeschäftigung.
- Weitere 1,122 Mio. Minijobber sind unter 25 Jahre alt und gehen somit noch zur Schule oder nutzen den Minijob zur Finanzierung eines Studiums bzw. einer Ausbildung.
- Rund 1,654 Mio. befinden sich bereits in einem Alter, in dem Altersrenten bezogen werden oder stehen kurz davor.
- Hinzu kommt eine nicht eindeutig zu beziffernde Summe an Minijobbern, die unter 60 Jahre alt sind und bereits eine Erwerbsminderungsrente beziehen.

Zieht man diese Personengruppen von der Gesamtzahl aller Minijobber in Deutschland ab, so verbleibt letztendlich ein Personenkreis in Höhe von 0,621 Mio. Minijobbern. Damit steht nur fast jeder 10. Minijobber (9,5 Prozent) dem ersten Arbeitsmarkt potentiell zur Verfügung.

Abb. 2: Welche Minijobber stehen dem ersten Arbeitsmarkt zur Verfügung?

	Gewerbliche Minijobber	Minijobber in Privathaushalten	Summe
Anzahl insgesamt	6,255 Mio.	0,284 Mio.	6,539 Mio.
davon			
- 65 Jahre und älter	1,014 Mio.	0,049 Mio.	1,063 Mio.
- 60 Jahre bis 65 Jahre	0,549 Mio.	0,042 Mio.	0,591 Mio.
zzgl. Rentner unter 60 Jahre mit einer Erwerbsminderungsrente			(Daten unbekannt)
- unter 20 Jahre	0,461 Mio.	0,002 Mio.	0,463 Mio.
- 20 Jahre bis 25 Jahre	0,652 Mio.	0,007 Mio.	0,659 Mio.
Minijobber mit Hauptbeschäftigung			3,142 Mio.
Verbleibende Summe von Minijobbern, die dem ersten Arbeitsmarkt potentiell zur Verfügung steht.			**0,621 Mio.**

Quellen: Minijob-Zentrale, Bundesagentur für Arbeit (BA)

6. Vorwiegend kleine Betriebe oder Unternehmen beschäftigen Minijobber

Vier von fünf Arbeitgebern mit Minijobbern setzen nur wenige Minijobber ein. Rund 79 Prozent der 1,803 Mio. gewerblichen Minijob-Arbeitgeber beschäftigten maximal drei Minijobber; 47 Prozent sogar nur einen. Insbesondere für kleine Betriebe oder Unternehmen ist der Minijob somit ein geeignetes Arbeitsmarktinstrument. Aufgrund der geringen Anzahl von Minijobbern ist für diese Arbeitgeber eine Umwandlung der Beschäftigungen in sozialversicherungspflichtige Beschäftigungen nicht ohne weiteres möglich (Quelle: Minijob-Zentrale).

7. Keine Billigjobs – Minijobs sind für Arbeitgeber teurer als sozialversicherungspflichtige Beschäftigungen

Gewerbliche Arbeitgeber zahlen für einen Minijob deutlich höhere Beiträge zur Sozialversicherung als bei einer sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung.

Abb. 3: Wie hoch sind die Beiträge für gewerbliche Arbeitgeber im Jahr 2022?

	Minijob	sv-pflichtige Beschäftigung
Krankenversicherung	13 %	7,30 % + KV-Zusatzbeitrag/2
Rentenversicherung	15 %	9,30 %
Arbeitslosenversicherung	-	1,25 %
Pflegeversicherung	-	1,525 %
Summe	28 %	19,375 % + KV-Zusatzbeitrag/2
(jeweils zzgl. identischer Beiträge zur Unfallversicherung und Umlagen)		

Quelle: Minijob-Zentrale

8. Mehr als 7,4 Mrd. Euro pro Jahr – Minijobs sind wichtig für die Sozialversicherung und den Fiskus

Die Beitragseinnahmen aus gewerblichen Minijobs sind in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen und belaufen sich summiert auf mittlerweile rund 7,40 Mrd. Euro. Den Krankenkassen kommen die Einnahmen zugute, ohne das für den Minijobber durch die Zahlung der Pauschalbeiträge zusätzliche Leistungsansprüche entstehen.

Abb. 4: Wie hoch sind die Beitragseinnahmen aus gewerblichen Minijobs im Jahr 2021?

Krankenversicherung	2,95 Mrd. Euro
Rentenversicherung	3,72 Mrd. Euro
Arbeitgeberversicherung	0,26 Mrd. Euro
BA-Insolvenzgeldumlage	0,03 Mrd. Euro
Einheitliche Pauschsteuer	0,44 Mrd. Euro
Gesamtbetrag	7,40 Mrd. Euro

Quelle: Minijob-Zentrale

9. Mehr Geld für Minijobber – Durchschnittsverdienst steigt weiter an

Sowohl im gewerblichen Bereich aber auch in den Privathaushalten sind die monatlichen Durchschnittsverdienste in den letzten Jahren deutlich gestiegen. Minijobber in Privathaushalten verdienten im Jahr 2020 durchschnittlich 194 Euro im Monat. Im gewerblichen Bereich liegt der monatliche Durchschnittsverdienst bei rund 310 Euro. Zum Vergleich: Vor der Einführung des Mindestlohnes zum 1. Januar 2015 wurden im gewerblichen Bereich laut Minijob-Zentrale durchschnittlich etwa 288 Euro verdient (Quelle: Minijob-Zentrale).

Abb. 5: Wie haben sich die monatlichen Durchschnittsverdienste im Minijob entwickelt?

Durchschnittsverdienst	2014	2020
Minijobs im gewerblichen Bereich	288,04 €	310,17 €
Minijobs in Privathaushalten	182,38 €	193,98 €

Quelle: Minijob-Zentrale

10. Die große Mehrzahl der gewerblichen Minijobber nur kurzzeitig im Minijob

Ein Großteil der Minijobber verbleibt nicht dauerhaft im Minijob. Zwei von drei Minijobs (ca. 71 Prozent) werden erst seit längstens drei Jahren ausgeübt. 44 Prozent aller gewerblichen Minijobs wurden erst im Laufe des letzten Jahres begonnen. In Privathaushalten liegt der Vergleichswert bei 36 Prozent. Nur jeder 10. Minijobber hat seinen Minijob schon länger als 7 Jahre (Quelle: Minijob-Zentrale).

11. Volle Absicherung in der Rentenversicherung: Immer mehr Minijobber sind rentenversicherungspflichtig

Im Dezember 2021 waren 20,1 Prozent aller Minijobber im gewerblichen Bereich rentenversicherungspflichtig beschäftigt. Diese Minijobber zahlen selbst den Differenzbetrag zwischen dem vollen Rentenversicherungsbeitrag und dem Pauschalbeitrag des Arbeitgebers. Sie sichern sich dadurch u.a. den Zugang zu allen Leistungen der gesetzlichen Rentenversicherung (Riester-Rente etc.).

Da der von den Arbeitgebern zu leistende Pauschalbeitrag bei Minijobs in Privathaushalten deutlich geringer ist (5 Prozent im Vergleich zu 15 Prozent im gewerblichen Bereich), ergibt sich für die Minijobber ein höherer Eigenanteil. Trotzdem sind auch hier 13,1 Prozent in der Rentenversicherung voll abgesichert.

Den Minijobbern steht es frei, sich auf Antrag von der Versicherungspflicht in der gesetzlichen Rentenversicherung befreien zu lassen (Opt-out-Regelung). Vor Einführung dieser Regelung nutzten im Dezember 2012 gerade einmal 5,7 Prozent aller Minijobber die Möglichkeit, den Pauschalbeitrag zur Rentenversicherung durch die Zahlung eigener Beitragsanteile freiwillig aufzustocken (Quelle: Minijob-Zentrale).

12. Großteil der Minijobber ist in der Rentenversicherung voll abgesichert

Fast die Hälfte aller Minijobber (48,1 Prozent) ist bereits in ihrer Hauptbeschäftigung rentenversicherungspflichtig. Weitere 16,3 Prozent sind in einem Alter, in dem eine Rente bezogen wird. Nur für die restlichen Minijobber ist es von größerer Bedeutung, im Minijob rentenversicherungspflichtig zu sein. Von diesen Beschäftigten nutzten im Dezember 2021 rund 55,4 Prozent die Möglichkeit der vollen Absicherung in der Rentenversicherung (RV).

Abb. 6: Wie viele Minijobber sind in der Rentenversicherung voll abgesichert?

Anzahl der Minijobber	6,539 Mio.
./. Minijobber im Nebenjob	3,142 Mio. (= 48,1 %)
./. Minijobber älter als 65 Jahre	1,063 Mio. (= 16,3 %)
./. Minijobber unter 65 Jahre mit Erwerbsminderungsrente	unbekannt
Verbleibende Anzahl von Minijobbern für die RV-pflicht in Frage kommt	2,334 Mio.
Anzahl der RV-pflichtigen Minijobber	1,294 Mio.
Anteil der RV-pflichtigen Minijobber in Prozent	55,4 %

Quelle: Minijob-Zentrale

13. Minus 10 Prozent: Anzahl der Minijobberinnen geht im gewerblichen Bereich deutlich zurück

Die Zahl der weiblichen Minijobber ist seit 2004 im gewerblichen Bereich um fast 18 Prozent zurückgegangen: Im Dezember 2021 übten rund 0,762 Millionen Frauen weniger einen Minijob aus. Die Zahl der angemeldeten Minijobberinnen in Privathaushalten hat sich dagegen mehr als verdoppelt. Der Zuwachs resultiert zu einem großen Anteil aus der Verringerung der Schwarzarbeit.

Abb. 7: Anzahl der Frauen in Minijobs

	Jahresvergleich		Differenz	
	Dez. 2004	Dez. 2021	absolut	prozentual
- gewerbliche Minijobberinnen	4,351 Mio.	3,589 Mio.	-0,762 Mio.	-17,5 %
- Minijobberinnen in Privathaushalten	0,096 Mio.	0,254 Mio.	+0,158 Mio.	+164,6 %

Quelle: Minijob-Zentrale

14. Minijobber haben grundsätzlich dieselben Arbeitsrechte wie Vollzeitbeschäftigte

Anspruch auf bezahlten Erholungsurlaub, Entgeltfortzahlung im Krankheitsfall, Kündigungsschutz und Zahlung des Mindestlohnes - Minijobber sind in fast allen Bereichen vollzeitbeschäftigten Arbeitnehmern gleichgestellt. Die Minijob-Zentrale informiert Minijobber aktiv über Arbeitsrechte und -pflichten – zum Beispiel online auf der Website, auf dem Blog der Minijob-Zentrale oder im Minijobber-Magazin.

15. Haushaltsjob-Börse: Stellenbörse für Arbeitgeber und Minijobber immer attraktiver

Die Haushaltsjob-Börse ist eine Online-Stellenbörse für Beschäftigungen in Privathaushalten und ein kostenloser Service der Minijob-Zentrale.

Sie suchen oder bieten Unterstützung für die alltäglichen Arbeiten in der Wohnung, bei der Gartenarbeit oder bei der Betreuung von Kindern, Senioren oder Haustieren? Auf haushaltsjob-boerse.de wird Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern sowie Arbeitgebern die Möglichkeit gegeben, unkompliziert Hilfe für die im Haushalt anfallenden Arbeiten anzubieten oder zu suchen.

Die Haushaltsjob-Börse verzeichnete bis Ende Dezember 2021 mehr als 10 Mio. Zugriffe auf den Internetseiten und mehr als 100.000 registrierte Nutzerinnen und Nutzer.

Noch Fragen?

Im Internet gibt es verschiedene Informationsmöglichkeiten:

www.minjob-zentrale.de
www.haushaltsjob-boerse.de

Social Media:
Blog: blog.minijob-zentrale.de/
Magazin: minijobber-magazin.de
Facebook: facebook.com/MinijobZentrale/
Instagram: instagram.com/minijobzentrale/
LinkedIn: linkedin.com/company/minijobzentrale
Twitter: twitter.com/Minijobzentrale
YouTube: youtube.com/user/MinijobZentrale

Thorsten Vennebusch
KBS/Minijob-Zentrale
Büro der Abteilungsleitung
Hollestr. 7a-c
45127 Essen

Weiterentwicklung der beruflichen Reha fördern

Gemeinsam mit der Deutschen Rentenversicherung Nord (DRV Nord) fördert die Deutsche Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See (DRV KBS) ein Forschungsprojekt der Universität Lübeck zur Verbesserung der Reha-Fachberatung.

Das Team um Prof. Dr. Matthias Bethge (Stiftungsprofessur Rehabilitation in der Arbeitswelt an der Universität Lübeck) wird in den kommenden vier Jahren die aktuelle Beratungspraxis der beiden Häuser evaluieren und im Hinblick auf die Anforderungen des Bundesteilhabegesetzes optimieren. Neben einer neuen, standardisierten Dokumentationsgrundlage für die Reha-Fachberatung ist auch die Erprobung neuer Beratungsstrategien vorgesehen, welche die Teilhabechancen von gesundheitlich beeinträchtigten Menschen nachhaltig verbessern sollen. „Die Erkenntnisse aus dem Forschungsprojekt helfen uns, die Beratungen weiter zu optimieren und unseren Versicherten langfristig noch bessere Integrationschancen ins Arbeitsleben zu ermöglichen“, berichtet Andreas Gülker, Mitglied der Geschäftsführung der DRV KBS.

Leistungen zur Teilhabe am Arbeitsleben, wie zum Beispiel berufliche Trainingsmaßnahmen oder Umschulungen, sowie Leistungen zur medizinischen Rehabilitation sind wichtige Instrumente der Rentenversicherungsträger, wenn es um die Integration der versicherten Menschen mit gesundheitlichen Beeinträchtigungen in das Erwerbsleben geht.

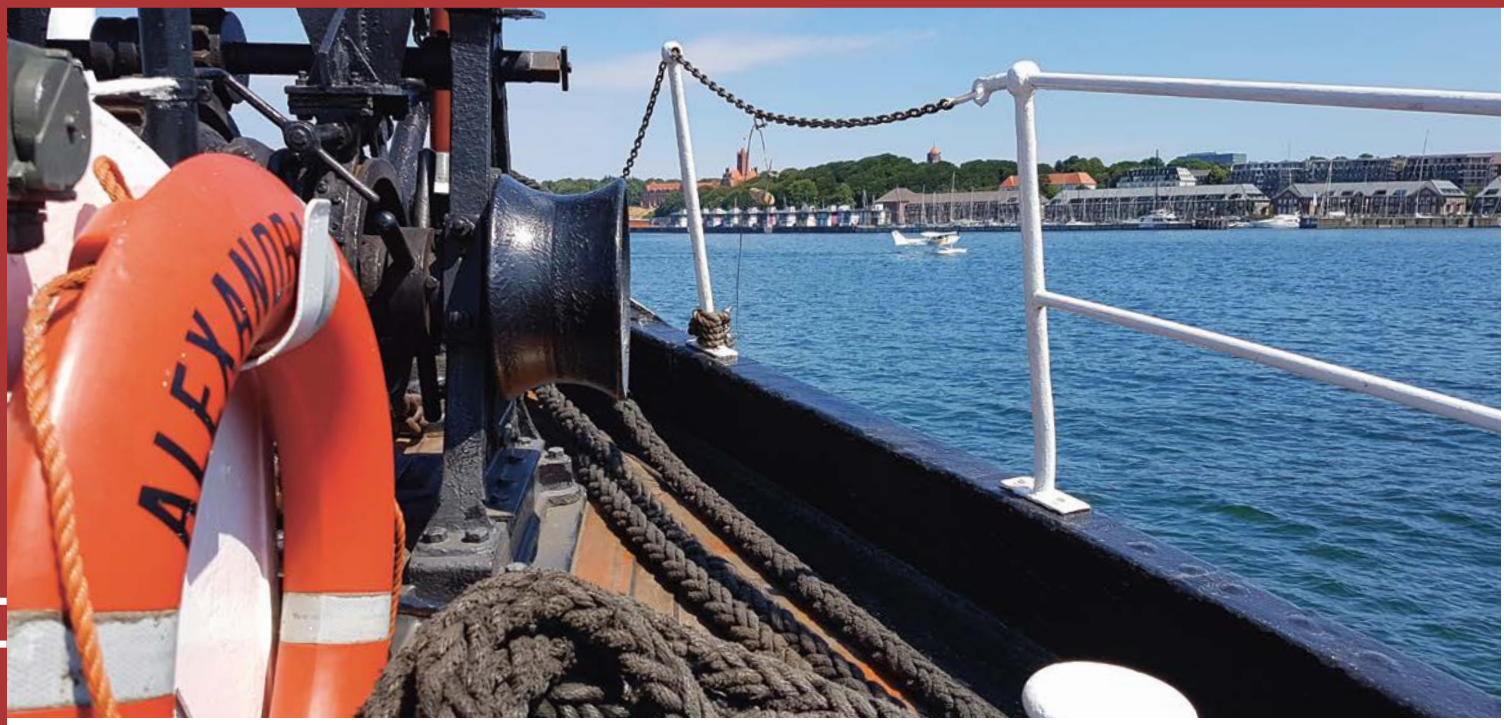
Die Entscheidung, welche konkreten Leistungen zur Teilhabe am Arbeitsleben geeignet sind, um den Arbeitsplatz zu erhalten oder einen neuen zu erlangen, ist komplex. Hilfreich bei der Auswahl der richtigen Leistungen sind intensive Beratungsprozesse und Vorbereitungsmaßnahmen, wie beispielsweise Eignungsuntersuchungen oder Assessments. Leistungen zur Teilhabe am Arbeitsleben sind jedoch vielfältig und die in Frage kommenden Bildungseinrichtungen dementsprechend unterschiedlich. Die Auswahl der im Einzelfall zielführenden Leistungen ist eine zentrale Herausforderung der Reha-Fachberatung der Rentenversicherungsträger. Es werden nicht nur die individuellen Problemlagen berücksichtigt, sondern auch rehabilitationsträgerübergreifende Leistungsansprüche ermittelt. Dies setzt eine gute Vernetzung und Kooperation unter den Rehabilitationsträgern voraus.

In der ersten Phase des Projektes wird die Universität Lübeck zunächst das bestehende Beratungskonzept der DRV Nord und der DRV KBS analysieren und in der zweiten Phase vor dem Hintergrund aktueller wissenschaftlicher Erkenntnisse sowie den gesetzlichen Anforderungen weiterentwickeln. Das neu erarbeitete Konzept wird dann in der dritten Phase praktisch angewandt. Auch diese Phase wird wissenschaftlich begleitet, um basierend auf Rückmeldungen der Reha-Fachberatung und der Versicherten eventuelle Anpassungen im Konzept vorzunehmen.

BERUFLICHE REHA FORSCHUNG
Eine Initiative der DRV

Quelle: Deutsche Rentenversicherung

KBS



Christian Bubenzer

Traditionsschiffe wieder in ruhigem Fahrwasser

Neue Vorgaben für die deutschen Traditionsschiffe sorgen für mehr Schiffssicherheit. Der Weg dahin war stürmisch. Kritiker befürchteten das Ende der Traditionsschifffahrt. Mittlerweile ist eine Lösung gefunden worden und die Wogen haben sich wieder geglättet.

Faszinierende Schiffe

Wer schon einmal mit einem Traditionsschiff mitgefahren ist, kann sich der Faszination dieser ursprünglichen Art der Seeschifffahrt nur schwer entziehen. Ähnlich wie Oldtimer auf der Straße oder alte Lokomotiven ziehen Traditionsschiffe die Blicke auf sich. Die Begeisterung für die schwimmenden Schmuckstücke hat viele Gründe: Für die einen ist es das alte Handwerk der Seemannschaft, das auf einem Traditionsschiff einen besonderen Stellenwert hat, für die anderen ist es die erlebbare Technik aus früherer Zeit – und die meisten empfinden Traditionsschiffe einfach als schön anzusehen.

Neue Sicherheitsregeln

Es ist daher nicht verwunderlich, dass Traditionsschiffe in der Vergangenheit auch maritime Großereignisse wie die Kieler Woche, den Hamburger Hafengeburtstag oder die HanseSail in Rostock maßgeblich mitgeprägt haben. Gerade die Ein- und Auslaufparaden der historischen Schiffe lockten viele tausend Schaulustige an.

Und wer genau hinschaute, konnte bei vielen Traditionsschiffen in den letzten Jahren eine schwarze Flagge mit einem weißen Fragezeichen sehen. Mit diesem Zeichen wollten die Traditionsschiffer ihren Unmut über verschärfte Sicherheitsvorgaben deutlich machen, die das Bundesverkehrsministerium durch eine Änderung der Schiffssicherheitsverordnung einführen wollte. Die betroffenen Traditionsschiffer befürchteten, die bevorstehenden Auflagen und Umrüstungen finanziell nicht tragen zu können.

Die Diskussionen um die neuen Sicherheitsregeln schlugen damals hohe Wellen. Sogar der Bundesrat befasste sich mit diesem Thema und forderte die Bundesregierung auf, die Verordnung zu überarbeiten.[1] Nach einem Treffen mit dem schleswig-holsteinischen Ministerpräsidenten Daniel Günther verkündete der damalige geschäftsführende Bundesverkehrsminister Christian Schmidt, das Inkraftreten der geänderten Verordnung zu verschieben und nach einvernehmlichen Lösungen mit den Betroffenen

1 Entschließung des Bundesrates zum Erhalt der Traditionsschifffahrt, Bundesrat(BR)-Drucksache 760/16 vom 13. Dezember 2016.

zu suchen. Eine Arbeitsgruppe mit Vertretern des Bundesverkehrsministeriums, der Zulassungsbehörde Berufsgenossenschaft (BG) Verkehr und den Traditionsschiffs-Verbänden erarbeitete daraufhin Änderungen am Verordnungsentwurf.

Für die besonders strittige Frage, was ein „historisches Wasserfahrzeug“ ausmacht, wurde Bestandsschutz für die bereits zugelassenen Traditionsschiffe vereinbart. Die Traditionsschiffer erhielten eine fünfjährige Übergangsfrist für erforderliche Umbauten an ihren Schiffen. Zwei erfahrene Ombudspersonen wurden berufen, an die sich Traditionsschiffsbetreiber bei möglichen Streitfällen wenden können. Zudem kündigte das Bundesverkehrsministerium finanzielle Hilfen für Umbauten und Nachrüstungen von Traditionsschiffen an. Am 14. März 2018 trat dann die geänderte Schiffssicherheitsverordnung in Kraft.[2]

Auslöser der Diskussionen

Warum hatte die Änderung einer Verordnung so viel Unruhe unter den Betreibern der Traditionsschiffe ausgelöst? Zwei Entwicklungen kamen zusammen: Zum einem gab es schon länger Diskussionen über die Frage, wann ein Schiff als historisch einzustufen ist und wann es nichtkommerziell betrieben wird – beides wichtige Voraussetzungen für die behördliche Zulassung als Traditionsschiff. Zum anderen hatten Unfälle mit Traditionsschiffen Forderungen nach mehr Sicherheit lauter werden lassen.

In der Vergangenheit hatten einzelne Schiffsbetreiber versucht, das Kriterium des nichtgewerblichen Betriebs von Traditionsschiffen zu umgehen. In einem Fall hatte ein Eigner sein Schiff für Angel- und Ausflugsfahrten eingesetzt und die Beförderungsentgelte als Vereinsbeiträge deklariert.[3] Traditionsschiffe waren und sind aber bei Bau-, Ausrüstungs- und Besatzungsvorgaben gegenüber gewerblich eingesetzten Fahrgastschiffen privilegiert. Deshalb dürfen nur solche Fahrzeuge als Traditionsschiffe zugelassen werden, an deren Erhalt ein öffentliches Interesse in Form der Wahrung des maritimen kulturellen Erbes besteht. In mehreren Streitverfahren bestätigten Gerichte die Auffassung der BG Verkehr.[4]

Neben den Gerichtsverfahren kam noch ein weiterer Umstand hinzu. Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) hatte mehrere Unfälle älterer Schiffe unter deutscher Flagge untersucht und in ihren Sicherheitsempfehlungen Verbesserungen auch für Traditionsschiffe empfohlen:

Im Juni 2002 kenterte und sank das Segelschiff „Gotland“ mit vier Personen an Bord rund fünf Seemeilen querab von Damp (Ostsee).[5]

Im Juni 2013 kam es auf dem Traditionsschiff „Rakel“ zehn Seemeilen südlich von Helgoland zu einem sehr starken Wassereinbruch durch eine undichte Außenhautbeplankung, der fast zu einem Untergang des Schiffes geführt hatte.[6]

Im August 2017 kollidierte der Dampfeisbrecher „Stettin“ mit der Fähre „Finnsky“ auf der Warnow (Rostock) während der „Hansesail“; die Außenhaut der „Stettin“ wurde dabei knapp oberhalb der Wasserlinie auf einer Länge von 2 Meter aufgerissen, es gab zehn Verletzte.[7]

2 Verordnung zur Änderung der schiffssicherheitsrechtlichen Vorschriften über Bau und Ausrüstung von Traditionsschiffen und anderen Schiffen, die nicht internationalen Schiffssicherheitsregeln unterliegen, vom 7. März 2018, Bundesgesetzblatt (BGBl) I Seite 237.

3 Hamburgisches Oberverwaltungsgericht (OVG), Beschluss vom 1. Oktober 2009, 1 Bs 129/09, NordÖR 2010, Seite 75.

4 So unter anderem das Hamburgische OVG in seinem Urteil vom 21. April 2004 (1 Bf 74/04) oder in seinen Beschlüssen vom 1. Oktober 2009 (1 Bs 129/09) oder vom 8. Oktober 2009 (1 Bs 174/09).

5 Untersuchungsbericht 49/02 der BSU vom 15. September 2003, abrufbar unter: https://www.bsu-bund.de. Die „Gotland“ war nach der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe besichtigt worden, hatte aber kein amtliches Schiffssicherheitszeugnis.

6 Untersuchungsbericht 160/13 der BSU vom 25. Februar 2014.

7 Untersuchungsbericht 289/17 der BSU vom 2. August 2018.

Nicht jedes alte Schiff ist ein Traditionsschiff

Die Bandbreite bei Traditionsschiffen ist weit: Vom knapp 15 Meter langen Haikutter „Alexa“ über den hölzernen Hochseekutter „Landrath Küster“, die Hanse-Kogge „Ubena von Bremen“, den knapp 50 Meter langen Dampfeisbrecher „Stettin“ bis hin zur großen Dreimast-Bark „Alexander von Humboldt II“ bilden Traditionsschiffe das gesamte Spektrum der historischen Seeschifffahrt ab. Aber nicht alle alt aussehende Schiffe sind auch Traditionsschiffe im rechtlichen Sinne. Nach der Schiffssicherheitsverordnung sind Traditionsschiffe historische Wasserfahrzeuge, an deren Präsentation in Fahrt ein öffentliches Interesse besteht. Der Begriff „historisches Wasserfahrzeug“ wird wiederum definiert als ein hauptsächlich mit Originalwerkstoffen gebautes Schiff, das aufgrund seines ehemaligen Nutzungszwecks und seiner Seltenheit erhaltenswert ist und im Wesentlichen dem Originalzustand entspricht.[8] Im Einzelfall kann auch ein Rückbau[9], ein Nachbau[10] oder ein Segelschulungsschiff[11] als historisches Wasserfahrzeug anerkannt oder diesen gleichgestellt werden. Darüber entscheidet die BG Verkehr auf der Grundlage von Gutachten anerkannter Sachverständiger.

8 Nummer 2.1.2 des Teils 3 der Anlage 1a der Schiffssicherheitsverordnung.

9 Rückbau=Die Kombination von Rumpfform, Antrieb und Aufbauten ist zwar nicht originalgetreu, aber dessen Gesamterscheinung entspricht einem Vorläufertyp, den es in dieser Bauweise nachweislich in der Vergangenheit gegeben hat.

10 Nachbau=Einzelnachbildung eines dokumentierten, individuellen historischen Vorbildes.

11 Segelschulungsschiff=Mindestens 24 Meter langes Segelschiff, das sich durch Größe, Takelage, komplexen Schiffsbetrieb sowie seine Besatzungsstärke in besonderer Weise für eine fundierte Ausbildung in traditioneller Seemannschaft eignet.

Für die schon vor 2018 zugelassenen Traditionsschiffe sieht die Schiffssicherheitsverordnung Bestandsschutz für die Einstufung als historisches Wasserfahrzeug vor.

Der Betrieb eines Traditionsschiffes muss zudem ideellen Zwecken dienen und insbesondere das Vermitteln historischer Schiffsbetriebstechnik und traditioneller Seemannschaft umfassen. Die Betreiber von Traditionsschiffen dürfen die Einnahmen, zum Beispiel durch mitfahrende Gäste, ausschließlich für den Erhalt und Betrieb ihrer Traditionsschiffe verwenden. Eine kommerzielle, „erwerbswirtschaftliche“ Nutzung ist nicht zulässig, Erträge dürfen nicht als Gewinn ausgeschüttet, im materiellen Interesse des Betreibers verwendet oder auf andere Weise dem ideellen Zweck entzogen werden.[12]

Zwischen Ehrenamt und Berufsschifffahrt

Ohne das Engagement von ehrenamtlich tätigen Menschen könnten viele Traditionsschiffe nicht betrieben werden. Die meisten älteren Schiffe werden durch Crews gepflegt, gewartet und gefahren, die ihre Freizeit und ihren Urlaub in die historischen Schiffe investieren.

Zugleich ist der Staat verpflichtet, für eine angemessene Sicherheit auch dieser Schiffe und der Personen an Bord zu sorgen. Hier kommen die strengen Sicherheitsvorgaben aus der Berufsschifffahrt ins Spiel. Die Herausforderung besteht darin, möglichst viel an Sicherheitsregeln aus der Berufsschifffahrt auf die historischen Schiffe zu übertragen und zugleich die ehrenamtliche Struktur sowie das erhaltenswerte maritime Erbe der Traditionsschifffahrt im Blick zu haben. Zwei Beispiele sollen diesen nicht immer einfachen Ausgleich verdeutlichen:

Für die Befähigung von Kapitänen von Traditionsschiffen gelten Sonderregelungen. Diese „Führerscheine“ sind zwar deutlich einfacher zu erwerben als Patente aus der Berufsschifffahrt, dafür dürfen Schiffsführer von Traditionsschiffen aber nicht unbegrenzt fahren. Zu den Einschränkungen gehört beispielsweise eine maximale Windstärke, bis zu

12 Nummern 5.2 und 5.3 des Teils 3 der Anlage 1a der Schiffssicherheitsverordnung.

der ein Traditionsschiff im Einzelfall gefahren werden darf, und das Verbot von Nachtfahrten bei maritimen Großereignissen, wenn eine größere Anzahl von Personen an Bord ist.

Das zweite Beispiel ist das Betriebssicherheitssystem für Traditionsschiffe. Angelehnt an das International Safety Management-System (ISM-Code) aus der Berufsschifffahrt müssen Traditionsschiffer ein „dokumentiertes System für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen“ einführen und betreiben. Ziel ist es, auch an Bord von Traditionsschiffen ein hohes Niveau an Sicherheit und Umweltschutz zu erreichen und beizubehalten. Kernbestandteil ist ein Handbuch, in dem unter anderem die Verantwortung und Weisungsbefugnisse innerhalb der Betreiberorganisation, die Instandhaltung von Schiff und Ausrüstung und die Vorbereitung auf Notfallsituationen festgehalten werden. Das Grundprinzip ist das Gleiche wie in der Berufsschifffahrt, aber der Umfang des Handbuchs ist bei Traditionsschiffen deutlich geringer und an die besonderen Gegebenheiten an Bord der historischen Schiffe angepasst. Als Hilfestellung hat die BG Verkehr einen Leitfaden und ein Muster-Handbuch speziell für Traditionsschiffe veröffentlicht.

Die Sicherheitsvorgaben: Streng, aber machbar

Auf Traditionsschiffen können bauartbedingt nicht alle Sicherheitsvorschriften eingehalten werden, wie sie für moderne Fahrgastschiffe gelten. Beispielsweise passen die heutzutage geltenden Brandschutzregeln für Stahlschiffe nicht für ein hundert Jahre altes Holzschiff. Auf der anderen Seite haben alle Personen an Bord von Traditionsschiffen genauso einen Anspruch auf Sicherheit wie auf einem modernen Schiff. Die Schiffssicherheitsverordnung schreibt daher für Traditionsschiffe umfangreiche Sicherheitsmaßnahmen vor, welche die Besonderheiten von Traditionsschiffen berücksichtigen. Die Anforderungen reichen von notwendigen Kollisionsschotten und der Intaktstabilität des Schiffskörpers über Maschinenalarme und Vorgaben für Brennstofftanks, Vorschriften zur Kabellegung, zur Maschinenraumisolierung (Blechplatten bei Holzschiffen oder schaumbilde

nde Farbe), fest eingebaute Feuerlösch-Anlagen, Fluchtwege, eine Bergeeinrichtung, Navigations- und Funkausrüstung, die Dokumentation der Müllentsorgung bis hin zu einem Betriebssicherheitssystem und der medizinischen Ausstattung an Bord.

Die Schiffssicherheitsverordnung sieht eine Übergangsfrist bis zum 14. März 2023 vor. Bis dahin müssen Traditionsschiffer die neuen Vorgaben zu den Schiffen, ihrer Ausrüstung und der Crew erfüllen. So brauchen Schiffsführer und Steuerleute von Gesetzes wegen erst nach diesem Datum ihre gesundheitliche Tauglichkeit bei regelmäßigen ärztlichen Untersuchungen nachweisen. Viele Kapitäne von Traditionsschiffen haben sich aber bereits jetzt ein Seediensttauglichkeitszeugnis besorgt. Wie sinnvoll das ist, hat zuletzt der Unfall des Lotsenschoners „No. 5 Elbe“ im Juni 2019 gezeigt. Das Traditionsschiff war auf der Elbe mit einem Containerschiff kollidiert und sank später im Hafen. Die BSU stellte in ihrem Untersuchungsbericht unter anderem Probleme mit der Sinksicherheit des Traditionsschiffes fest; die Seediensttauglichkeit des Schiffsführers, der sich kurz vor dem Unfall ärztlich untersuchen lassen hatte, war kein Thema.[13]

Besichtigungen und Zeugnisse erforderlich

Traditionsschiffer dürfen ihre Schiffe nur mit einem Sicherheitszeugnis betreiben, das die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr ausstellt. Aktuell fahren 106 Traditionsschiffe unter deutscher Flagge mit einem gültigen Sicherheitszeugnis.

13 Untersuchungsbericht 211/19 der BSU vom 2. Juni 2021.

Das Sicherheitszeugnis und das seit der Änderung der Schiffssicherheitsverordnung zusätzlich erforderliche Schiffsbesatzungszeugnis sind jeweils fünf Jahre gültig. Zwischen dem zweiten und dritten Jahr ist eine Zwischenbesichtigung vorgeschrieben, die bei Segelschiffen auch die Prüfung der Takelage umfasst.

Die BG Verkehr kann für maritime Großveranstaltungen wie der Kieler Woche oder der HanseSail Ausnahmegenehmigungen für Traditionsschiffe ausstellen, die eine höhere Passagieranzahl vorsehen. Voraussetzung dafür sind unter anderem Evakuierungskonzepte und -übungen. Nachtfahrten mit erhöhter Personenzahl sind bei solchen maritimen Großereignissen nicht erlaubt, da das Sicherheitsrisiko höher als normal ist und zudem für Schiffsführer von Traditionsschiffen keine Berufspatente vorgeschrieben sind.

Die Nachbarstaaten Deutschlands sind trotz einer Vereinbarung zwischen neun europäischen Staaten[14] nicht verpflichtet, Sicherheitszeugnisse für Traditionsschiffe im Ausland gegenseitig anzuerkennen. In der Praxis gibt es bei Kontrollen immer mal wieder Probleme, da die Flaggenstaaten die Zeugniserteilung unterschiedlich handhaben. So stufen zum Beispiel die Niederländer ihre Traditionsschiffe in der Inlandsfahrt als Fahrgastschiffe ein, in der Auslandsfahrt dagegen als Spezialschiffe.

Hoffnung auf bessere Zeiten

Schiffssicherheit kostet Geld. Traditionsschiffer können Förderzuschüsse des Bundes für Umbauten und Nachrüstungen aufgrund der neuen Sicherheitsvorgaben beantragen. Insgesamt stehen 20 Millionen Euro für den Erhalt und Weiterbetrieb der Traditionsschifffahrt zu Verfügung. Wegen der strengen gesetzlichen Vorgaben des Zuwendungsrechts hat die zuständige Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen aber bisher nur wenige Anträge genehmigen und Gelder auszahlen können. In einer Arbeitsgruppe soll nun auch darüber beraten werden, wie die häufig ehrenamtlich tätigen Traditionsschiffer einfacheren Zugang zu den Fördermöglichkeiten erhalten können.

Die Corona-Pandemie hat die finanzielle Lage der Traditionsschiffer zusätzlich verschärft. Die Traditionsschiffe durften aufgrund der Corona-Vorgaben nicht oder nur mit wenigen Gästen an Bord fahren. Viele Betreibervereine klagen über fehlende Einnahmen bei weiterlaufenden Betriebs- und Erhaltungskosten für ihre Schiffe. Die Folge sind Zukunftssorgen bei den Schiffseignern und Verzögerungen bei den Umbauten und Anpassungen an die neuen Vorgaben der Schiffssicherheitsverordnung. Das Bundesverkehrsministerium hat die Möglichkeit eröffnet, in Einzelfällen Umsetzungsfristen bei den Schiffen zu verlängern. Die Traditionsschiffer, deren Schiffszeugnisse sonst in Kürze ausgelaufen wären, müssen nun glaubhaft machen, dass die nicht rechtzeitige Umsetzung der Sicherheitsvorschriften pandemiebedingt oder aus anderen Gründen nicht zumutbar gewesen ist.

Den Traditionsschiffern bleibt derweil die Hoffnung auf bessere Zeiten – und die Gewissheit, mit ihren Schiffen schon viele Stürme erfolgreich abgewettert zu haben.

14 Memorandum of Understanding on the mutual recognition of certificates for the safe operation of traditional ships in European Waters and of certificates of competency for crews on traditional ships vom 28. November 2005 (kurz: London MoU).

Quelle: Christian Bubenzer

Christian Bubenzer
Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft
Post-Logistik Telekommunikation (BG Verkehr)
Dienststelle Schiffssicherheit
Brandstwiete 1
20457 Hamburg

Veränderungen in den Organen der Deutschen Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See

In einem schriftlichen Abstimmungsverfahren hat der Vorstand am 23. Februar 2022 folgende Entscheidungen getroffen:

Vertreterversammlung

Der Vorstand hat im schriftlichen Abstimmungsverfahren Frau Christine Schumann von ihrem Amt als Mitglied in der Vertreterversammlung entbunden. Der Listenträger hat bisher noch keinen Vorschlag für eine Nachfolge eingereicht.

Ebenfalls im schriftlichen Abstimmungsverfahren hat der Vorstand Herrn Jörg Esser, geb. 1960, Bochum, als Nachfolger von Frau Heike Arndt zum Mitglied in die Vertreterversammlung gewählt.

Begründung des Listenträgers gemäß § 60 Absatz 1 Satz 3 Viertes Buch Sozialgesetzbuch (SGB IV): „Durch den plötzlichen Tod von Frau Heike Arndt mussten im IGBCE-Landesbezirk Westfalen sehr schnell und kurzfristig Umstrukturierungen vorgenommen werden. Herrn Jörg Esser wurden die Aufgaben im Bereich Sozialpolitik – auch mit Blick auf die kommenden Sozialversicherungswahlen – übertragen. Er übernimmt damit als Nachfolger von Frau Arndt auch die Funktionen in der Vertreterversammlung der KBS und die damit verbundenen Ämter."

Des Weiteren wurde im schriftlichen Abstimmungsverfahren des Vorstandes Frau Ursula Stapper von ihrem Amt als Stellvertreterin der Vertreterversammlung – Platz 12 der Stellvertreterliste – entbunden. Der Listenträger hat bisher noch keinen Vorschlag für eine Nachfolge eingereicht.

Im schriftlichen Abstimmungsverfahren des Vorstandes wurde Frau Sabine Rothgaenger, Seegebiet Mansfelder Land, als Nachfolgerin von Herrn Peter Braun zur Stellvertreterin – Platz 5 der Stellvertreterliste – in die Vertreterversammlung gewählt.

Der Vorstand hat im schriftlichen Abstimmungsverfahren Herrn Gerold Conradi, geb. 1961, Krummhörn, als Nachfolger von Herrn Norbert Kahlfuss zum Stellvertreter – Platz 17 der Stellvertreterliste – in die Vertreterversammlung gewählt.

Regionalausschüsse

Der Vorstand hat im schriftlichen Abstimmungsverfahren Herrn Vlatko Stark, geb. 1956, Darmstadt, zum 1. Stellvertreter des Mitglieds Ernst Richardt im Regionalausschuss Frankfurt gewählt.

Des Weiteren hat der Vorstand im schriftlichen Abstimmungsverfahren Frau Kerstin Hanke, geb. 1963, Vacha, zur 2. Stellvertreterin des Mitglieds Ernst Richardt im Regionalausschuss Frankfurt gewählt.

Bochum, 23. Februar 2022

KBS

93. Nachtrag zur Satzung der Deutschen Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See - betreffend die Anlage 7 -

Die Satzung der Deutschen Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See vom 01.10.2005 in der Fassung des 92. Satzungsnachtrages wird wie folgt geändert (letzter die Anlage 7 betreffender Satzungsnachtrag war Nachtrag 92):

Artikel 1

1. § 187a Absatz 3 Satz 3 der Anlage 7 zur Satzung der Deutschen Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See wird abgeändert und wie folgt neu gefasst:

„§ 187a
Einmalbetrag

(1) bis (2) ...

(3) [1]Die Verpflichtungsbarwerte sind nach versicherungsmathematischen Grundsätzen vom Verantwortlichen Aktuar zu ermitteln. [2]Zur Gewährleistung ausreichender Sicherheiten ist als Rechnungszins der zum Zeitpunkt des Ausscheidens in der Deckungsrückstellungsverordnung festgelegte Zinssatz zugrunde zu legen, höchstens jedoch ein Zinssatz von 2,75 v. H. [3]Als Sterbetafeln sind die im Technischen Geschäftsplan festgelegten Heubeck-Richttafeln mit den an die Verhältnisse der Deutschen Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See angepassten Modifikationen zu verwenden. [4]Die jährliche Anpassung der Betriebsrenten nach § 160 wird einkalkuliert.

(4) bis (5) ...“

Artikel 2

Artikel 1 tritt mit Beschlussfassung durch die Vertreterversammlung in Kraft.

Einstimmig beschlossen in der Sitzung der Vertreterversammlung am 18. November 2021.

Frank Vanhofen
Vorsitzender der Vertreterversammlung

Genehmigung

Hiermit genehmige ich gemäß § 95 Absatz 1 der Satzung der Deutschen Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See in Verbindung mit § 133 Absatz 1 der Anlage 7 zu § 95 der Satzung die in der

Vertreterversammlung am 18.11.2021 beschlossene Satzungsänderung des 93. Satzungsnachtrags zur Satzung der Deutschen Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See.

Bonn, 1. Februar 2022
Z 12/2113.2/5

Bundesministerium für Digitales und Verkehr

Im Auftrag
Waltraud Schütz

96. Nachtrag zur Satzung der Deutschen Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See

Die Satzung der Deutschen Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See vom 01.10.2005 in der Fassung des 92. Satzungsnachtrages wird wie folgt geändert:

Artikel 1

1. § 7 Absatz 6 der Satzung der KBS wird nach Satz 2 wie folgt ergänzt:

„§ 7
Beschlussfähigkeit und Beschlussfassung

(1) bis (5) ...

(6) Die Vertreterversammlung der Deutschen Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See kann in folgenden Fällen schriftlich abstimmen:

1. Angleichung von Bestimmungen der Deutschen Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See an Gesetz oder höchstrichterliche Rechtsprechung,

2. Änderung von Bestimmungen der Deutschen Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See auf Grund von Anregungen der Aufsichts- oder der Genehmigungsbehörde, soweit sie nicht autonomes Recht betreffen,

3. Angelegenheiten, in denen in einer Sitzung der Vertreterversammlung bereits eine grundsätzliche Übereinstimmung erzielt worden ist,

4. Angelegenheiten, über die nach Beratung in einer Sitzung auf Grund eines Beschlusses der Vertreterversammlung im schriftlichen Verfahren abschließend abgestimmt werden soll.

Im Zusammenhang mit Wahlhandlungen ist eine schriftliche Abstimmung ausgeschlossen.

Darüber hinaus kann die Vertreterversammlung aus wichtigen Gründen ohne Sitzung schriftlich abstimmen, es sei denn, mindestens ein Fünftel der Mitglieder der Vertreterversammlung widerspricht der schriftlichen Abstimmung. Als wichtiger Grund gilt z.B. das Vorliegen einer Pandemie.

(7) ...“

2. § 21 der Satzung der KBS wird nach Satz 3 wie folgt ergänzt:

„§ 21
Allgemeines

Zur Durchführung des Vorverfahrens nach §§ 83 ff. Sozialgerichtsgesetz errichtet die Vertreterversammlung eine Widerspruchsstelle mit Sitz in Bochum. Sie ist in Widerspruchsausschüsse unterteilt. Die sachliche und örtliche Zuständigkeit der Widerspruchsausschüsse regelt die von der Vertreterversammlung aufzustellende Geschäftsordnung für die Widerspruchsstelle der Deutschen Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See.

Der Widerspruchsausschuss kann aus wichtigen Gründen ohne Sitzung schriftlich abstimmen, es sei denn, mindestens ein Mitglied des Widerspruchsausschusses widerspricht der schriftlichen Abstimmung. Als wichtiger Grund gilt z.B. das Vorliegen einer Pandemie. Diese Regelung tritt am 1. Januar 2023 außer Kraft.“

Artikel 2

Artikel 1 Nr. 1 und Nr. 2 treten am 1. Januar 2022 in Kraft.

Einstimmig beschlossen in der Sitzung der Vertreterversammlung am 18. November 2021.

Frank Vanhofen
Vorsitzender der Vertreterversammlung

Genehmigung

Der vorstehende, von der Vertreterversammlung in seiner Sitzung am 18. November 2021 beschlossene 96. Nachtrag zur Satzung der Deutschen Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See wird gem. § 195 Sozialgesetzbuch Fünftes Buch (SGB V) sowie § 34 Abs. 1 Satz 2 SGB IV in Verbindung mit § 90 Sozialgesetzbuch Viertes Buch (SGB IV) genehmigt.

Bonn, den 30. November 2021
112 - 7990.0 - 2544/2005

Bundesamt für Soziale Sicherung

Im Auftrag
van Doorn

Personalnachrichten

40-jähriges Dienstjubiläum

Bademeister und Masseur Eberhard Exner	1.3.2022
Verwaltungsangestellte Annerose Hohenberger	1.3.2022
Verwaltungsangestellte Ingrid Moese	4.3.2022
Verwaltungsangestellte Anna-Maria Sulzgruber	15.3.2022
Regierungsamtsrätin Ulrike Modrei	18.3.2022
Krankenschwester Ulrike Peick	1.4.2022
Krankenschwester Iris Weßelbaum	1.4.2022
Pflegepersonal Petra Schilke	11.4.2022
Verwaltungsangestellte Birgit Taugerbeck	14.4.2022
Sozialversicherungsfachangestellte Annette Adams	19.4.2022
Verwaltungsangestellte Heike Gerigk	20.4.2022
Verwaltungsangestellte Sabine Ritzka	25.4.2022
Verwaltungsangestellte Marina Müller	26.4.2022

25-jähriges Dienstjubiläum

Psychotherapeut Thomas Schmidt	1.3.2022
Physiotherapeutin Nicole Pfahls	4.3.2022
Verwaltungsangestellter Thomas Baudrexl	1.4.2022
Verwaltungsangestellter Björn Kaldun	1.4.2022
Sozialversicherungsfachangestellte Irmgard Bammler	2.4.2022
Verwaltungsangestellte Angela Wilpert	6.4.2022

KBS

Impressum

Kompass
Mitteilungsblatt der
Deutschen Rentenversicherung
Knappschaft-Bahn-See

Herausgegeben von:
Deutsche Rentenversicherung
Knappschaft-Bahn-See

Verantwortlich:
Bettina am Orde,
Vorsitzende der Geschäftsführung
der Deutschen Rentenversicherung
Knappschaft-Bahn-See,
Pieperstraße 14-28, 44789 Bochum
Telefon 0234 304-80020/80030

Chefredaktion:
Referat Politik, Unternehmenskommunikation
und Marketing
Dr. Christiane Krüger (verantwortlich),
Katja Synow, Elona Röger
Pieperstraße 14-28, 44789 Bochum
Telefon 0234 304-85222
Telefax 0234 304-82060
E-Mail: elona.roeger@kbs.de

Gestaltung:
Referat Politik, Unternehmenskommunikation
und Marketing

Bildnachweise:
©matspersson0-gettyimages.de (Titel und S. 3)
©Christian Bubenzer (S. 10-14)

Druck:
Graphische Betriebe der Knappschaft-Bahn-See

Erscheinungsweise:
6 Ausgaben jährlich

Mit Namen oder Namenszeichen versehene Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Für unverlangte Einsendungen keine Gewähr.

Die in dieser Zeitschrift veröffentlichten Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Nachdruck, fotomechanische Wiedergabe oder Speicherung in elektronischen Medien von Beiträgen, auch auszugsweise, sind nach vorheriger Genehmigung und mit Quellenangaben gestattet. – Jede im Bereich eines gewerblichen Unternehmens zulässig hergestellte oder benutzte Kopie dient gewerblichen Zwecken gem. § 54 (2) UrhG und verpflichtet zur Gebührenzahlung an die VG Wort, Abteilung Wissenschaft, Goethestr. 49, D-80336 München.

ISSN 0342 - 0809/K 2806 E

Amtliches Mitteilungsblatt „Kompass“
Kompass-Archiv
Ausgaben 2019
Kompass-Archiv
Ausgaben 2020
2021
Kompass-Archiv
Ausgaben 2017
Kompass-Archiv
Ausgaben 2018
Den Kompass einfach online lesen.
kbs.de/kompass
Alle Fachtexte finden
Sie in unserem digitalen Archiv.
Krankenhäuser und Reha-Kliniken
Kranken- und Pflegeversicherung
Minijob-Zentrale
News und Media
Die KBS in Zahlen
Amtliches Mitteilungsblatt „Kompass“
Alle Presse-Mitteilungen
Sozialreport
Kontakt