132. Jahrgang · September – Dezember 2022

Kompass

Seelotsen auf neuem Kurs

Ja sagen lohnt sich

Reha heißt das Zauberwort

Nutzen Sie schon den Kompass online?

Knappschaft Bahn See
sozial. kompetent. für mich!

BLICKPUNKT

3 Seelotsen auf neuem Kurs

FOKUS KNAPPSCHAFT-BAHN-SEE

9 „Ja sagen lohnt sich“

BERICHTE UND INFORMATIONEN

10 „Reha heißt das Zauberwort“

11 98. Nachtrag zur Satzung der Deutschen Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See

12 99. Nachtrag zur Satzung der Deutschen Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See

14 Personalnachrichten

15 Impressum

16 Kompass online: Alle Fachtexte im digitalen Archiv

Christian Bubenzer

Seelotsen auf neuem Kurs

Über 800 See- und Hafenlotsen sorgen in Deutschland für die Sicherheit der Seeschifffahrt vor den deutschen Küsten und in den Seehäfen. Viele Lotsen gehen in den nächsten Jahren in den Ruhestand, aber es fehlt ausreichender Nachwuchs. Mit neuen Ausbildungsmodellen wollen die Lotsen gegensteuern und junge Menschen für ihren Beruf begeistern.

See- und Hafenlotsen[1] beraten Kapitäne und sorgen mit ihrer seemännischen Erfahrung und Ortskenntnis dafür, dass Schiffe bei jedem Wetter rund um die Uhr sicher in ihre Zielhäfen kommen. Gerade die deutschen Küstengewässer sind navigatorisch anspruchsvoll, denn viele Sandbänke und Untiefen säumen die Fahrwasser und in den Mündungsgebieten der großen Flüsse wie Elbe, Weser, Jade und Ems ist der Gezeitenstrom sehr stark. Die Deutsche Bucht mit den Ansteuerungen zu den großen Seehäfen Hamburg, Bremen, Bremerhaven und Wilhelmshaven sowie die westliche Ostsee mit den Häfen Kiel, Lübeck und Rostock gehören zu den meistbefahrenen Seegewässern weltweit. Die Routen der Großschifffahrt führen zudem unmittelbar an sensiblen Ökosystemen wie dem Wattenmeer und der Boddenlandschaft vorbei. See- und Hafenlotsen sorgen für die Sicherheit des Seeverkehrs – und sie tragen zum ungehinderten Warentransport nach und von Deutschland aus bei.

Lotsenbrüderschaften organisieren den Lotsdienst

In Deutschland sind die Seelotsen in sieben Lotsenbrüderschaften organisiert. In diesen selbstverwalteten Körperschaften des öffentlichen Rechts sind alle Seelotsen eines bestimmten Küstenabschnittes – dem Seelotsrevier[2] – zusammengefasst. Die kleinste deutsche Lotsenbrüderschaft ist die Brüderschaft Wismar-Rostock-Stralsund mit derzeit 34 Seelotsen, die größte die Brüderschaft Elbe mit knapp 300 Seelotsen.[3] Die Hafenlotsen sorgen für das sichere An- und Ablegen der Schiffe in den beiden größten deutschen Seehäfen; sie haben sich in der Hafenlotsenbrüderschaft Hamburg und der Hafenlotsgesellschaft Bremerhaven zusammengeschlossen.[4]

1 Zur besseren Lesbarkeit wird im Text nur die männliche Sprachform „Lotse“ verwendet. Diese und ähnliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

2 Die jeweilige geographische Lage der Seelotsreviere ist in der allgemeinen Lotsverordnung geregelt, die Revierzuständigkeit der Lotsenbrüderschaften in der Revierlotsverordnung.

3 Website der Bundeslotsenkammer: www.bundeslotsenkammer.de/lotsenbruederschaften/reviere

4 Für die Hafenlotsen gelten eigene landesrechtliche Vorschriften, die teilweise auf die für Seelotsen geltenden Vorgaben des Bundes verweisen und sie inhaltlich übernehmen (z. B. zur Seelotseignung).

Der Lotsentender „Wangeroog“ bringt einen Seelotsen zu seinem nächsten Einsatz auf der Außen-Weser.

Die jeweils örtlich zuständige Lotsenbrüderschaft organisiert eigenverantwortlich den Lotsdienst in ihrem Seelotsrevier. Dazu gehören unter anderem das Festlegen des Dienstplanes, das Einnehmen und Verteilen der von den Reedern gezahlten Lotsgelder, das Organisieren der Altersversorgung, das Überwachen der Erfüllung der Berufspflichten der Lotsen, das Organisieren der Aus- und Fortbildung sowie das Vermitteln bei Streitigkeiten zwischen ihren Mitgliedern.[5]

Jede Lotsenbrüderschaft wählt aus ihren Reihen für fünf Jahre einen Ältermann und einen stellvertretenden Ältermann, der die Brüderschaft nach außen hin vertritt. Das höchste Beschlussorgan einer Brüderschaft ist die Mitgliederversammlung, in der jeder Seelotse jeweils eine Stimme hat.

Die Aufsicht über das deutsche Seelotswesen und damit auch über die Lotsenbrüderschaften hat die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) mit Hauptsitz in Bonn.

Börtordnung und Verteilungsordnung

Zu den wichtigsten Aufgaben einer Lotsenbrüderschaft gehört es, jederzeit genügend Lotsen für jedes lotspflichtige Schiff bereitzuhalten. Dazu muss die Mitgliederversammlung der Brüderschaft eine Dienstfolge beschließen, aus der sich ergibt, in welcher Reihenfolge die Seelotsen die Schiffe besetzen müssen – die sogenannte Börtordnung.[6] Neben der jederzeitigen Bereitstellung von Seelotsen soll die Börtordnung eine möglichst gleichmäßige Verteilung der Lotsungen sicherstellen, so dass jeder Seelotse in gleicher Weise daran beteiligt ist.[7] Der Bundesverband der See- und Hafenlotsen (BSHL) vergleicht das System der Bört mit der Arbeitsweise an einem Taxistand: „Wer als Lotse ganz vorne steht, bekommt das nächste zu lotsende Schiff. Wenn er seinen Dienst an Bord beendet hat, stellt er sich hinten wieder an und rückt immer weiter nach vorne, bis er erneut an der Reihe ist. […] Ebenso wie ein Taxifahrer nicht weiß, wann der nächste Kunde in seinen Wagen steigt, können die Lotsen niemals planen, wie lange die Bereitschaftszeit zwischen zwei Einsätzen dauert.“[8]

5 § 28 Seelotsgesetz listet die wichtigsten Aufgaben einer Lotsenbrüderschaft auf.

6 Die Börtordnung, deren Rechtsgrundlage § 28 Absatz 1 Nummer 3 des Seelotsgesetzes ist und die rechtlich als Satzung einzustufen ist, muss von der Aufsichtsbehörde genehmigt werden. Vgl. zur Börtordnung auch den Beschluss des Hamburgischen Oberverwaltungsgerichts vom 3. März 2021 - 3 Bf 91/20.Z.

7 Ehlers, Peter: Recht des Seeverkehrs, 1. Aufl. 2017, Seelotsgesetz, Rn. 5 zu § 28.

8 Website des BSHL: www.bshl.de/typo3/index.php?id=organisation

Kleines Versetzboot
auf der Außenelbe im Einsatz.

Die Börtordnung sorgt für eine transparente, nachvollziehbare und gerechte Zuteilung der Lotsen auf die Schiffe. Kein Lotse ist auf bestimmte Schiffstypen oder Reedereien festgelegt und kann sich auch nicht besonders lukrative Schiffe auswählen.

Eine weitere wichtige Aufgabe der Lotsenbrüderschaften ist der Erlass einer Verteilungsordnung. Die Verteilungsordnung bestimmt die gleichmäßige Ausschüttung der von den Reedereien gezahlten Lotsgelder an die Lotsen. Jeder Lotse erhält den gleichen Anteil, egal ob er seine Dienstzeiten nachts oder an einem Feiertag geleistet hat und wie lange er schon Lotse ist. Das Volumen der zu verteilenden Lotsgelder schwankt je nach Verkehrsaufkommen und Zahl der gelotsten Schiffe. Das durchschnittliche Einkommen eines Seelotsen entspricht in etwa dem Gehalt eines Kapitäns in der internationalen Seeschifffahrt – brutto ca. 7.000 bis 8.000 EUR monatlich.[9]

Als Freiberufler in der gesetzlichen Rentenversicherung

Die Lotsenbrüderschaften regeln in ihrer Verteilungsordnung auch, welche Anteile an den Lotsgeldern ein Seelotse bei Krankheit oder vorübergehender Untersagung seiner Berufsausübung erhält. Dieses Solidarprinzip innerhalb der Brüderschaften ist wichtig, denn die deutschen See- und Hafenlotsen sind als Freiberufler tätig und tragen grundsätzlich ihr unternehmerisches Risiko selbst.[10] Sie sind nicht in der gesetzlichen Kranken-, Pflege- und Arbeitslosenversicherung pflichtversichert.[11] Die Bundeslotsenkammer, die Dachorganisation aller Lotsenbrüderschaften, hat für alle Mitglieder der Brüderschaften einen Gruppenversicherungsvertrag über eine private Berufsunfähigkeits-, Alters-, Witwen- und Waisenrentenversicherung abgeschlossen.[12]

Eine Besonderheit gilt bei der Rentenversicherung: Trotz ihres Status als Freiberufler sind Seelotsen nach § 2 Satz 1 Nummer 4 SGB VI gesetzlich rentenversichert. Der Gesetzgeber führte die Rentenversicherungspflicht zum 1. Januar 1970 ein, weil damals die Pensions- und Umlagekassen der Lotsenbrüderschaften die Altersversorgung für ihre Mitglieder nicht mehr sicherstellen konnten.[13] Die Lotsen müssen seitdem sowohl den Arbeitnehmer- als auch den Arbeitgeberanteil für die Rentenversicherung bezahlen. Die Lotsenbrüderschaften behalten die Rentenversicherungs-Beiträge im Wege des Entgeltabzugs ein und führen ihn an die Deutsche Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See als den für Seelotsen zuständigen Rentenversicherungsträger ab.

Bisher langer Weg bis zum Lotsenberuf

Lotsen waren schon immer erfahrene Seeleute, die vor ihrer Lotstätigkeit viele Jahre zur See gefahren

9 Davon muss jeder Lotse unter anderem seine Einkommenssteuern zahlen, für seine zusätzliche private Altersvorsorge sorgen und Rücklagen zum Ausgleich von Einnahmeverlusten durch weniger gelotste Schiffe und oder gesundheitliche Probleme bilden.

10 Vgl. Begründung zum Entwurf des Seelotsgesetzes von 1954: „Die Seelotsen sind nach dem Entwurf Gewerbetreibende. Es ist daher ihre eigene Angelegenheit, Vorkehrungen für ihre und ihrer Hinterbliebenen Versorgung zu treffen. Andererseits hat der Bund ein starkes Interesse daran, dass sich die Seelotsen bei der Ausübung ihres gefahrvollen Berufs nicht durch die Ungewissheit über ihre Versorgungslage beeinträchtigen lassen. Es wird daher der Brüderschaft zur Pflicht gemacht, Maßnahmen für eine ausreichende Versorgung zu treffen und die Durchführung dieser Maßnahmen zu überwachen.“ (Bundestags-Drucksache 02/393 vom 25. März 1954, Seite 15).

11 Mit ihrem Einkommen überschreiten Seelotsen die Versicherungspflichtgrenze.

12 Die Kapitalleistungen aus diesem Vertrag unterliegen als Versorgungsbezug im Sinne von von § 229 Abs 1 Satz 1 Nr 3 SGB V der Beitragspflicht in der gesetzlichen Krankenversicherung, vgl. Urteil des Bundesozialgerichts vom 18. August 2020, B 12 KR 5/19 R.

13 Vgl. Schriftlicher Bericht des Ausschusses für Sozialpolitik vom 29.06.1969 (zu Bundestags-Drucksache V/4474, Seite 7).

Ein Seelotse wartet an der sogenannten Lotsenpforte auf seine Abholung durch das Versetzschiff.

sind. Bis heute gilt: Wer Seelotse werden will, muss zuvor Nautik studiert haben, mehrere Jahre in einer „nautisch verantwortlichen Position“ zur See gefahren sein und ein EU-Kapitänspatent haben.[14] Erst als gestandener Seemann kann man sich um die Zulassung als sogenannter Seelotsenanwärter bewerben. Es folgt eine achtmonatige Ausbildung bei einer Lotsenbrüderschaft, an dessen Ende eine staatliche Prüfung und die Bestallung[15] zum Lotsen steht. Als Junglotse darf man zunächst nur Seeschiffe bis zu einer bestimmten Maximalgröße lotsen; nach mehreren Jahren Erfahrungszeit ist dann endlich der Status als Volllotse erreicht.

14 Es müssen zwei Jahre Nettofahrzeit in der Funktion als 1. Offizier oder als Kapitän absolviert worden sein. In § 9 Absatz 2 des Seelotsgesetzes sind die weiteren Voraussetzungen aufgeführt, u. a. die gesundheitliche Eignung und das gute Beherrschen der deutschen und englischen Sprache.

15 Die Bestallung ist die förmliche Berufszulassung, wie es früher bei Beamten und in freien Berufen bei Ärzten üblich war, vgl. Ehlers, Peter, Recht des Seeverkehrs, Seelotsgesetz, Rn. 1 zu § 7.

Dieser Weg vom Schulabschluss bis zum Volllotsen ist nicht nur anspruchsvoll, sondern auch lang – in der Regel 12 bis 15 Jahre. Das schreckte in der Vergangenheit aber kaum jemanden ab, galt doch der Lotsenberuf für viele Seeleute als sehr attraktiv: Man war weiter auf Seeschiffen unterwegs, musste aber nicht monatelang auf die Familie zu Hause verzichten und konnte sich zudem über ein gutes Einkommen freuen. Folgerichtig brauchten sich die Lotsenbrüderschaften jahrzehntelang keine größeren Gedanken um ihren Lotsennachwuchs zu machen.

Fehlender Nachwuchs erfordert Umdenken

Das hat sich mittlerweile geändert. Die Frage nach genügend Neueinsteigern ist derzeit das am meisten diskutierte Thema im deutschen Seelotswesen. In den nächsten Jahren werden viele Lotsen in den Ruhestand gehen, aber ausreichender Nachwuchs ist nicht in Sicht. Der Hauptgrund dafür ist die im Vergleich zu früher stark gesunkene Zahl deutscher Seeleute: Gab es Anfang der 1960er-Jahre noch knapp 48.000 Seeleute[16], sind es mittlerweile nur noch unter 5.000[17]. Das Bewerberpotential für den Lotsenberuf ist damit sehr klein geworden. Zugleich wird der Bedarf an qualifizierten Nachwuchslotsen schon bald auf jährlich etwa 40 bis 50 ansteigen, um die Altersabgänge ausgleichen zu können. Diese Größenordnung entspricht in etwa der Zahl sämtlicher jährlichen Nautik-Absolventen an den deutschen Seefahrtschulen – und verdeutlicht, warum zusätzliche Ausbildungswege zum Lotsenberuf dringend erforderlich sind.

Die Lotsen, die Behörden und die Politik haben das Problem erkannt. Im Jahr 2021 änderte der Gesetzgeber das Seelotsgesetz und schuf damit die Rechtsrundlage für neue Ausbildungswege. Ab dem 1. Dezember 2022 wird es drei Zugangsvoraussetzungen zum Lotsenberuf geben:

16 Maack, Hans: Die Seeschifffahrt zwischen gestern und morgen, in: HANSA: 100 Jahre Schifffahrt, Schiffbau, Häfen 1864-1964, Hamburg 1964, Seite 24.

17 Nicht veröffentlichte monatliche Seeleute-Statistik der KBS, die als Datengrundlage dem „Maritimen Bündnis“ zur Verfügung gestellt wird.

1. den bisherigen Weg über das ausgefahrene Kapitänspatent (Lotsausbildung Modul 3/LA 3),

2. einen neuen Weg über das Nautik-Patent, aber ohne Fahrtzeit als Kapitän, dann 12 Monate Seelotsen-Ausbildung (Lotsausbildung Modul 2/LA 2),

3. einen weiteren neuen Weg über ein abgeschlossenes Nautik-Bachelor-Studium, dann 24 Monate Seelotsenausbildung und ein verpflichtendes berufsintegriertes Master-Studium „Maritime Pilotage“ (Lotsausbildung Modul 1/LA 1).

Die neuen Ausbildungsmodule bauen aufeinander auf und werden jeweils durch eine Prüfung abgeschlossen. Die erste Lotsausbildung Modul 1 startet voraussichtlich zum 1.9.2023. Nautik-Absolventen können dann am Standort Rostock-Warnemünde mit dem neuen Master-Studiengang „MSc Maritime Pilotage“ beginnen.[18] Nach zwei Jahren Studium und gleichzeitiger Berufsausbildung in den Lotsenbrüderschaften können die Lotsenanwärter dann als Junglotsen in den Beruf einsteigen.[19]

Junglotsen müssen zukünftig anfangs 25 Prozent ihres Einkommens in einen Fonds einzahlen, der von der Bundeslotsenkammer verwaltet wird. Aus diesem Fonds werden die Ausbildungskosten zukünftiger Lotsengenerationen getragen. Der prozentuale Einbehalt bei den Junglotsen sinkt von Jahr zu Jahr um 5 Prozent. Mit dem Erreichen des Status als Volllotsen im sechsten Jahr der Bestallung fällt der Einbehalt weg.[20] Der Bund sichert die Anschubfinanzierung des neuen Ausbildungssystems, bevor es sich dann selbst tragen soll.[21]

18 Der Studiengang wird von der Hochschule Wismar in Kooperation mit der Hochschule Flensburg angeboten.

19 Die erste Lotsausbildung des Moduls 2 (LA 2) wird voraussichtlich zum 1. März 2024 beginnen.

20 Die Einzelheiten sind in der Begründung zum Entwurf des Gesetzes Zweiten Gesetzes zur Änderung des Seelotsgesetzes von 2021 enthalten, vgl. Bundestags-Drucksache 19/27528, Seite 20f.

21 Der Entwurf des Zweiten Gesetzes zur Änderung des Seelotsgesetzes von 2021 sieht einen Erfüllungsaufwand des Bundes für die ersten sieben Jahre nach Inkrafttreten der Änderungen in Höhe von 9,3 Mio. EUR vor, vgl. Bundestags-Drucksache 19/27528, Seite 21.

Die robusten „Schweden-Boote“ werden für die Lotsenversetzung in der Ostsee eingesetzt.

Der Grundgedanke hinter den neuen Ausbildungsgängen: Die bisher erforderlichen Seefahrzeiten werden durch eine erweiterte lotsenspezifische Ausbildung kompensiert.[22] Für die Lotsen stellen diese Neuerungen eine kleine Revolution dar. Zwar wird es auch weiterhin bei den Lotsen die erfahrenen „Seebären“ geben, die jahrelang zur See gefahren sind. Aber zukünftig werden sich zu ihnen junge Nautiker gesellen, die einen Großteil ihrer Ausbildung direkt in den Seelotsrevieren erhalten werden – „training on the job“ sozusagen. Voraussichtlich ändern wird sich auch der bisher sehr geringe Frauenanteil: Von den rund 800 deutschen Hafen- und Seelotsen sind derzeit gerade mal drei Frauen.

Lotsversetzschiffe bringen Lotsen an Bord

Seelotsen gelangen üblicherweise mit Lotsversetzschiffen zu ihren Einsätzen an Bord, bei schlechtem Wetter auch mit Helikoptern. Die „Shuttlesschiffe“ werden vom Lotsbetriebsverein e. V. (LBV) betrieben. Der Gesetzgeber hat den Betrieb von Lotseinrichtungen auf die Bundeslotsenkammer übertragen, die wiederum diese Auf

22 So die Begründung im seinerzeitigen Gesetzentwurf, Bundestags-Drucksache 19/27528, Seite 40.

Das Übersteigen vom Lotsversetzschiff auf das zu lotsende Schiff ist nicht immer so komfortabel wie hier.

Quelle: Christian Bubenzer

gabe an den LBV delegiert hat.[23] Mit seinen 460 Mitarbeitenden und 39 Schiffen unter deutscher Flagge führt der LBV rund 400 Lotsversetzungen pro Tag durch.[24] Zwei große Stationsschiffe des LBV liegen dauerhaft draußen in der Nordsee vor den Außenmündungen von Elbe und Weser. Sie dienen den Lotsen als schwimmendes „Hotel“, von denen aus sie schnell alle ein- und ausgehenden Schiffe für ihre Lotsberatungen erreichen können.

Lotsen müssen gesundheitlich fit sein

Die Lotsen-Tätigkeit ist körperlich und geistig anstrengend. Lotsen müssen bei Wind, Seegang, Nässe und Kälte vom Versetzboot auf das zu lotsende Schiff übersteigen, eine oft meterhohe Lotsenleiter hinauf- und hinunterklettern oder sich vom Hubschrauber auf- und abwinschen lassen. Während ihrer Lotsberatung an Bord arbeiten sie mit Schiffsbesatzungen aus verschiedenen Kulturkreisen zusammen und müssen sich stundenlang konzentrieren – und das im Schicht- und Nachtdienst. Lotsen müssen sich daher alle drei Jahre bei besonders geschulten und zugelassenen Ärzten[25] auf ihre gesundheitliche Seelotseignung untersuchen lassen. Die Anforderungen entsprechen im Basisteil denen für Nautiker und werden durch zusätzliche lotsspezifische Gesundheitsvorgaben ergänzt, wie zum Beispiel ein ausreichendes Dämmerungskontrast-Sehvermögen und ein bestandenes Belastungs-EGK. Berufseinsteiger müssen zusätzlich einen mehrtägigen psychologischen Eignungstest absolvieren, bei dem Leistungs- und Verhaltensmerkmale wie Raumorientierung, Wahrnehmungsgeschwindigkeit, Daueraufmerksamkeit, Stressresistenz, Selbstsicherheit und Soziale Kompetenz geprüft werden.[26]

Seelotsen wissen um ihre Verantwortung

Die Anforderungen an die Lotsen sind in Deutschland sehr hoch. Warum das so ist, hat ein Elblotse vor einigen Jahren auf den Punkt gebracht: „Wenn ich etwas falsch mache und ein Schiff anschließend den Fluss blockiert, hat das für die gesamte deutsche Wirtschaft Folgen“.[27] Spätestens seit der Blockade des Suezkanals im März 2021 durch die „Ever Given“ dürfte jedem klar sein, dass selbst der Unfall eines einzigen Großcontainerschiffes spürbare Auswirkungen auf die Weltwirtschaft haben kann. Die deutschen Seelotsen sind sich ihrer Verantwortung bewusst – und sie haben mit ihren neuen Ausbildungswegen den Kurs Richtung Zukunft abgesteckt.

Christian Bubenzer
Berufsgenossenschaft Verkehr
Dienststelle Schiffssicherheit
Brandstwiete 1
20457 Hamburg

23 Die Rechtsgrundlage ist § 6 Absatz 2 des Seelotsgesetzes in Verbindung mit § 6 der Allgemeinen Lotsordnung. Die Lotseinrichtungen im Seelotsrevier Wismar-Rostock-Stralsund werden dagegen von der privaten Lotsbetriebs GmbH Mecklenburg-Vorpommern betrieben.

24 Website des LBV: www.lotsbetriebsverein.de/ueber-uns/

25 Zu den von der BG Verkehr zugelassenen Ärzten gehören auch Ärzte des Sozialmedizinischen Dienstes der KNAPPSCHAFT.

26 Die Anlage 2 der Seelotseignungsverordnung enthält eine Auflistung aller beim Eignungstest abzuprüfenden Leistungs- und Verhaltensmerkmale. Der Eignungstest wird zukünftig von Psychologen des Seeärztlichen Dienstes der BG Verkehr in Hamburg durchgeführt.

27 ZEIT Online vom 1.8.2011: www.zeit.de/karriere/beruf/2011-07/beruf-seelotse

minijob zentrale

„Ja sagen lohnt sich“

Wer eine Minijobberin oder einen Minijobber im Haushalt beschäftigt, muss die Person bei der Minijob-Zentrale anmelden.

Nur Angemeldete sind unfallversichert und damit bei der Arbeit abgesichert. Positiver Nebenaspekt für die Arbeitgeber, also den Haushalt: Es können bis zu 510 Euro Steuern im Jahr gespart werden. Um auf die positiven Auswirkungen einer Anmeldung aufmerksam zu machen, haben die Minijob-Zentrale und die Agentur Aperto, heute IBM iX, die Werbekampagne „Ja sagen lohnt sich“ entwickelt. Dabei wurde eine Parallele zum Eheversprechen gemäß dem Motto „Ja sagen lohnt sich“ gezogen. Die Kampagne wurde jetzt beim Best of Content Marketing Award (BCM) mit Gold prämiert. Ausgezeichnet wurde sie vor allem für die informative, konsequente und intelligente Nutzung mehrerer Kanäle. So wurde das Ziel, der breiten Öffentlichkeit zu zeigen, welche Vorteile das Anmelden von Haushaltshilfen bietet, umgesetzt. Neun von zehn Haushaltshilfen in Deutschland putzen illegal. Und das, obwohl ihre offizielle Anmeldung sowohl für die Minijobberinnen und Minijobber selbst als auch für ihre Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber zahlreiche Vorteile bietet. Die Kampagne setzt dabei auf einen betont emotionalen Rahmen. Die breite Zielgruppe findet sich wieder in den Protagonisten der Kampagnenvideos, zum Beispiel Babysitter, Putzkraft oder einer älteren Dame, die Hilfe im Haushalt braucht. Und das alles mit Erfolg: Die Kampagne erfreut sich nicht nur großer Beliebtheit, sondern steigerte auch das Bewusstsein für die Anmeldung von Minijobbern deutlich. Mehr Informationen zum Thema Minijobs gibt es unter www.minijob-zentrale.de

Wolfgang Buschfort

„Reha heißt das Zauberwort“

Hokuspokus, Abrakadabra und dreimal schwarzer Kater? Krankheiten von Kindern und Jugendlichen sind leider nicht wegzuzaubern. Eine medizinische Rehabilitation dagegen kann aber helfen.

Um ihre Kinder- und Jugend-Reha bekannter zu machen, startete die Deutsche Rentenversicherung die Kampagne „Reha heißt das Zauberwort“. Von ADHS über Hautkrankheiten bis hin zu Online-Sucht gibt es viele Erkrankungen, die Kinder und Jugendliche stark beeinträchtigen. Oft so sehr, dass sie nicht regelmäßig in die Schule gehen können und sie auch im späteren Erwerbsleben einschränken. Diesen Kindern und Jugendlichen kann aber eine medizinische Rehabilitation der Rentenversicherung weiterhelfen. Grund genug, die Gesundheit von Kindern und Jugendlichen ins Zentrum dieser Kampagne zu stellen. Die wichtigsten Adressaten: die Eltern, die den Antrag für eine Reha stellen, aber auch Ärztinnen und Ärzte und Pädagoginnen und Pädagogen, die Eltern hierfür sensibilisieren können. Ziel der Reha ist es, die Gesundheit und Leistungsfähigkeit der Kinder und Jugendlichen wiederherzustellen oder zu verbessern. Wenn alle Voraussetzungen für die Reha erfüllt sind, übernimmt die Deutsche Rentenversicherung sämtliche Kosten für die Reha sowie für Anreise, Verpflegung und Unterkunft. Ist das Kind noch nicht zwölf Jahre alt, kann eine Begleitperson in der ausgewählten Klinik ebenfalls mit aufgenommen werden. Kinder- und Jugend-Rehas sind grundsätzlich bis zum 18. Geburtstag möglich. Junge Erwachsene, die sich zum Beispiel in einer Schul- oder Berufsausbildung befinden oder einen Freiwilligendienst leisten, können sogar bis zu ihrem 27. Geburtstag eine Reha erhalten. Eltern, Kinder, Lehrerinnen und Lehrer und Ärztinnen und Ärzte können sich unter www.deutsche-rentenversicherung.de/kinderreha über das Angebot der Rentenversicherung und die Kampagne informieren.

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

Die Satzung der Deutschen Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See vom 1. Oktober 2005 in der Fassung des 97. Satzungsnachtrages wird wie folgt geändert (letzter die Anlage 7 betreffender Satzungsnachtrag war Nachtrag 93):

Artikel 1

1. § 32 der Anlage 7 zur Satzung der Deutschen Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See wird wie folgt geändert:
   „Die Aufsicht über die Renten-Zusatzversicherung führt das Bundesministerium für Digitales und Verkehr."

2. § 33 Absatz 1 der Anlage 7 zur Satzung der Deutschen Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See wird wie folgt geändert:
   „Der Teil C dieser Satzung und ihre Änderungen bedürfen der Genehmigung durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr."

3. § 132 Satz 1 der Anlage 7 zur Satzung der Deutschen Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See wird wie folgt geändert:
   „[1]Die Aufsicht über die Renten-Zusatzversicherung führt das Bundesministerium für Digitales und Verkehr."

4. § 133 Absatz 1 Satz 1 der Anlage 7 zur Satzung der Deutschen Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See wird wie folgt geändert:
   „[1]Der Teil D der Satzung und die Ausführungsbestimmungen hierzu sowie die Änderungen des Teils D und der Ausführungsbestimmungen bedürfen der Genehmigung durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr."

5. § 69 Absatz 2 der Anlage 7 zur Satzung der Deutschen Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See wird wie folgt geändert:
   „Über den Einspruch entscheidet der Einspruchsausschuss mit Sitz in Münster."

6. § 183 Absatz 3 der Anlage 7 zur Satzung der Deutschen Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See wird wie folgt geändert:
   „Bei der Anwendung der Absätze 1 und 2 bleibt das in den in § 177 Satz 3 Buchstaben b) bis e) aufgeführten Abrechnungsverbänden getrennt zu führende Vermögen außer Ansatz."

Artikel 2

Artikel 1 Nummern 1 bis 4 treten rückwirkend zum 8. Dezember 2021 in Kraft.
Artikel 1 Nummern 5 und 6 treten mit Beschluss durch die Vertreterversammlung in Kraft.
Einstimmig beschlossen in der Sitzung der Vertreterversammlung am 21. Juni 2022.

Robert Prill
Stellvertretender 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 21. Juni 2022 beschlossene Satzungsänderung des 98. Satzungsnachtrags zur Satzung der Deutschen Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See.

Bonn, 5. August 2022
Z 11/2113.2/5

Bundesministerium für Digitales und Verkehr

Im Auftrag
Waltraud Schütz

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

Die Satzung der Deutschen Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See vom 1. Oktober 2005 in der Fassung des 97. Satzungsnachtrages wird wie folgt geändert:

Artikel 1

1. § 57 b (Künstliche Befruchtung) wird geändert.

   1.1 Absatz 2 wird geändert und lautet wie folgt:
   „Der Zuschuss beträgt pro Versicherten 250 Euro je Versuch, jedoch nicht mehr als die den Versicherten tatsächlich entstandenen Kosten.“

   1.2 Absatz 3 wird geändert und lautet wie folgt:
   „Es gelten die Richtlinien des Gemeinsamen Bundesausschusses über ärztliche Maßnahmen zur künstlichen Befruchtung nach § 92 Absatz 1 Nummer 10 Fünftes Buch Sozialgesetzbuch.“

   1.3 Absatz 5 wird geändert und lautet wie folgt:
   „Die Leistungen nach den Absätzen 1 bis 4 setzen voraus, dass die Maßnahmen zur künstlichen Befruchtung durch einen zugelassenen oder nach § 13 Absatz 4 Fünftes Buch Sozialgesetzbuch berechtigten Arzt erfolgen.“

2. § 57e (Zuschuss zu den Kosten eines Geburtsvorbereitungskurses für Begleitpersonen) wird geändert.
   2.1 Absatz 1 wird geändert und lautet wie folgt:
   „Die KNAPPSCHAFT beteiligt sich für Begleitpersonen mit einem Zuschuss an den Kosten eines Geburtsvorbereitungskurses.“

   2.2 Absatz 2, Satz 2, wird geändert und lautet wie folgt:
   „Weiter wird vorausgesetzt, dass die Begleitperson Vater des Kindes oder (Ehe-)Partner der Schwangeren ist.“

3. § 57j (Leistungen bei Schwangerschaft und Mutterschaft) wird geändert.
   In Absatz 4, Satz 1, wird das erste Aufzählungszeichen mit den Worten „zusätzliche Ultraschalluntersuchungen bei familiärer Vorbelastung oder auf ärztliche Empfehlung,“ gestrichen.

4. § 66 (Persönliche elektronische Gesundheitsakte) wird gestrichen.

5. § 66b (Wahltarif Prämienzahlung bei Leistungsfreiheit) wird in Absatz 3, Satz 1, wie folgt geändert:
   „Die im dritten und vierten Abschnitt des dritten Kapitels des Fünften Buches Sozialgesetzbuch genannten Leistungen bleiben mit Ausnahme der Leistungen nach § 23 Absatz 2 Fünftes Buch Sozialgesetzbuch und nach den §§ 24 bis 24b Fünftes Buch Sozialgesetzbuch und zahnärztliche Vorsorgeuntersuchungen nach § 55 Absatz 1 Satz 4 Nummer 2 Fünftes Buch Sozialgesetzbuch unberücksichtigt.“

Artikel 2

Artikel 1 Nummern 1 bis 5 treten am Tag nach der Bekanntmachung in Kraft.
Einstimmig beschlossen in der Sitzung der Vertreterversammlung am 21. Juni 2022.

Robert Prill
Stellvertretender Vorsitzender der Vertreterversammlung

Genehmigung

Der von der Vertreterversammlung am 21. Juni 2022 beschlossene 99. Nachtrag zur Satzung wird gemäß § 195 Absatz 1 des Sozialgesetzbuches V in Verbindung mit § 90 Absatz 1 des Sozialgesetzbuches IV genehmigt.

Bonn, den 25. Juli 2022
213-10204#00037#0002#0002
Bundesamt für Soziale Sicherung

Im Auftrag
Domscheit

Personalnachrichten

50-jähriges Dienstjubiläum

Regierungsamtsinspektorin Ruth Leschun	01.09.2022

40-jähriges Dienstjubiläum

Verwaltungsangestellte Sabine Baganz	01.09.2022
Verwaltungsangestellter Guido Drieß	01.09.2022
Physiotherapeutin Kerstin Fiedler	01.09.2022
Köchin Sabine Franz	01.09.2022
Verwaltungsangestellter Holger Frischmuth	01.09.2022
Verwaltungsangestellte Silvia Fuentealba	01.09.2022
Regierungshauptsekretär Michael Gaida	01.09.2022
Regierungsamtsrat Robert König	01.09.2022
Verwaltungsangestellter Holger Korn	01.09.2022
Verwaltungsangestellte Heike Krüger	01.09.2022
Verwaltungsangestellter Dirk Mell	01.09.2022
Verwaltungsangestellte Sylke Nadebor	01.09.2022
Verwaltungsangestellter Roman Ozimek	01.09.2022
Verwaltungsangestellter Dirk Schwenzfeier	01.09.2022
Verwaltungsangestellte Andrea Sufeida	01.09.2022
Verwaltungsangestellte Liane Unger	01.09.2022
Sozialversicherungsfachangestellte Hiltrud Niemann	04.09.2022
Sozialversicherungsfachangestellte Margot Fliegner	10.09.2022
Verwaltungsangestellter Michael Zeligowski	11.09.2022
Verwaltungsangestellte Martina Berg	13.09.2022
Regierungsamtmann Ansgar Birrenbach	15.09.2022
Oberregierungsrat Michael Bruns	15.09.2022
Regierungsamtsrat Gerhard Klauck	15.09.2022
Regierungsamtsrätin Argiro Ludwig	15.09.2022
Regierungsoberamtsrat Werner Matern	15.09.2022
Regierungsamtsrätin Andrea Reinmöller	15.09.2022
Regierungsoberinspektorin Ute Schreiber	15.09.2022
Regierungsdirektor Michael Weingartz	15.09.2022
Verwaltungsangestellte Ute Jungerberg	20.09.2022
Verwaltungsangestellte Heidemarie Kroll	01.10.2022
Regierungsamtmann Andreas Schneemann	01.10.2022
Registraturangestellter Horst Sever	01.10.2022
Sozialversicherungsfachangestellte Undine Jahn-Wiebe	02.10.2022
Regierungsoberinspektorin Christiane Radhoff	03.10.2022
Verwaltungsangestellte Bernadette Goffrier	18.10.2022
Verwaltungsangestellte Ines Nitschke	18.10.2022
Verwaltungsangestellte Karola Opitz	18.10.2022
Verwaltungsangestellte Marion Schneider	18.10.2022
Regierungsamtfrau Annegret Henn	20.10.2022
Verwaltungsangestellte Britta Feenstra	21.10.2022
Regierungsamtfrau Birgitta Schwarz	28.10.2022
Verwaltungsangestellte Dagmar Hornig	30.10.2022

25-jähriges Dienstjubiläum

Verwaltungsangestellte Dorothee Clermont	01.09.2022
Regierungsamtfrau Anja Erdmann	01.09.2022
Verwaltungsangestellter Marvin Köhl	01.09.2022
Regierungsamtfrau Anne Schumacher	01.09.2022
Regierungsamtmann Ralf Kluck	08.09.2022
Regierungsoberamtsrätin Silke Abbing	16.09.2022
Regierungsamtmann Alexander Behlau	16.09.2022

Regierungsamtfrau Mareen Brau	16.09.2022
Regierungsamtfrau Kirsten Eink	16.09.2022
Regierungsoberamtsrätin Sonja Fürstenau	16.09.2022
Regierungsinspektor Johannes Loos	16.09.2022
Regierungsinspektorin Daria Mentz	16.09.2022
Regierungsamtsrat Oliver Neubert	16.09.2022
Regierungsamtmann Marco Richter	16.09.2022
Regierungsamtsrat Göran Richter	16.09.2022
Verwaltungsangestellte Jana Scharneweber	18.09.2022
Sozialversicherungsfachangestellte Katja van Pey	21.09.2022
Regierungsamtsrat Steffen Masche	23.09.2022
Sozialversicherungsfachangestellte Sabine Staske	29.09.2022
Sozialversicherungsfachangestellte Diana Berger	01.10.2022
Oberregierungsrat Dieter Gabbert	01.10.2022
Krankenschwester Katharina Gdynia	01.10.2022
Verwaltungsangestellte Annett Glatz	01.10.2022
Krankenpfleger Boi-Thang Ly	01.10.2022
Sozialversicherungsfachangestellter Daniel Przybilla	01.10.2022
Verwaltungsangestellte Sylke Koitzsch	02.10.2022
Verwaltungsangestellte Annett Schröter	02.10.2022
Sozialversicherungsfachangestellte Martina Rose	09.10.2022
Drucker Klaus Biallas	13.10.2022
Angestellte im Schreibdienst Andrea Reiche- Oppermann	13.10.2022
Ärztin Christiane Klingenstein	16.10.2022
Regierungsamtmann Kai Kniesche	23.10.2022
Verwaltungsangestellter Rolf Baranek	30.10.2022

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:
©Christian Bubenzer (Titel und S. 3–8)
©Westend61-gettyimages.de (S. 10)

Druck:
Graphische Betriebe der Knappschaft-Bahn-See

Erscheinungsweise:
6 Ausgaben jährlich
Im Jahr 2022 erscheinen 5 Ausgaben.

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