MöbelLogistik

Offizielles Organ des Bundesverbandes Möbelspedition und Logistik (AMÖ) e.V.
und der Gruppe internationaler Möbelspediteure GIM e.V.

4/2021

Versicherer für das Logistikgewerbe
KRAVAG
Nr. 1
bei den Kfz- und Transportversicherungen im Güterkraftverkehr

Kosten ohne Ende!

Möbelspediteure müssen im Jahr 2021 mit wesentlich höheren Belastungen rechnen. S. 8

Bildquelle: v.poth - stock.adobe.com

Siegel-Industrie kontaktiert AMÖ-Mitgliedsunternehmen
Die AMÖ distanziert sich und Verbraucherschützer warnen. S. 6

Facebook & Co.: Social Media am Arbeitsplatz
Was erlaubt ist, Grenzen und welche Risiken drohen... S. 22

AMÖ und KRAVAG gründen "Versicherungsbüro"
Rundum-Versicherungsschutz für Mitgliedsunternehmen. S. 26

Ein Unternehmen der
R+V Versicherungsgruppe

KRAVAG-Logistic-Police für AMÖ-Mitglieder

Der Versicherungsschutz für Umzugsunternehmen

- Verkehrshaftung
- Betriebshaftpflicht
- Umwelthaftpflicht
- Umzugstransportversicherung

www.kravag.de
info@kravag.de

Kosten, Kosten und kein Ende

Was dürfen wir wirtschaftlich von 2021 erwarten? Höflich formuliert „neue Herausforderungen". Anders formuliert, es bleibt im besten Fall schwierig. Zum einen wegen der diffusen Auftragssituation. Zum anderen vor allem wegen der Frage, ob es gelingen wird, mit den Aufträgen letztlich auch Geld zu verdienen. Neben der Auftragssituation wird deswegen das Verhältnis von Kosten zu Preisen einmal mehr in den Blickpunkt geraten – müssen.

Bereits jetzt wird deutlich, dass es 2021 in sich haben wird, 2022 wird es wohl kaum besser werden. Das plakativste Beispiel begegnet uns täglich an den Tankstellen. Die Kraftstoffpreise sind im Vergleich zum letzten Quartal 2020 um rund ein Drittel gestiegen. Eine Entspannung ist nicht in Sicht. Und, das gehört zur Kostenwahrheit dazu, hohe Kraftstoffpreise sind politisch gewollt und durch die CO2-Abgabe mit beschleunigt worden. Der Ausstieg aus der fossilen Antriebstechnologie soll auch über Kosten herbeigeführt werden.

Andere Indikatoren sehen wir ebenfalls täglich. Kein Tag, an dem nicht die Paketdienste durch die Straßen rauschen, um die Bevölkerung mit all den Segnungen der Konsumwirtschaft zu beglücken. Die Paketflut, mit dem Ausmaß eines respektablen Hochwassers, ist nicht erst seit Corona ein weltweites Phänomen. Was nicht mehr vor Ort eingekauft werden kann, wird bestellt. Und damit es den Empfänger unbeschadet erreicht, muss es verpackt werden. Gut verpackt. In der Folge steigt der weltweite Bedarf an Kartonagen in immer neue Dimensionen. Die für die Produktion benötigten Grundstoffe kommen da kaum hinterher, sie werden immer teurer. Und die Produktionskapazitäten lassen sich auch nicht beliebig kurzfristig ausbauen. Das Resultat: die Preise für Kartonagen steigen kontinuierlich. Ein Ende ist auf absehbare Zeit nicht in Sicht. Im Gegensatz zur Verfügbarkeit, denn im Vergleich zum Bedarf anderer Branchen sind Umzugskartons für die Wellpappenindustrie fast schon ein Nischenprodukt. Nicht ausgeschlossen, dass der ein oder andere Hersteller in Zukunft sein Geschäft lieber anders macht. Was bei einer solchen zusätzlichen Angebotsverknappung passiert, ist für jeden vorstellbar.

Die in der Möbelspedition so beliebte, weil einfach sinnvolle Luftpolsterfolie, erlebt einen Nachfrageboom. Verständlich, wenn so viel verpackt werden muss. Gleichzeitig werden die Grundsubstanzen auch für andere Produkte benötigt. Die Abermillionen Masken, die täglich weltweit verbraucht werden, müssen schließlich irgendwie produziert werden. FFP-2 und OP-Masken haben deswegen gleich doppelt ihren Preis: ihren eigenen, und die preistreibende Wirkung bei Kunststoffen und Zellstoffen.

Holz und Stahl werden ebenfalls immer teurer. Holz wird als Grundstoff dringend gebraucht. Die Nachfrage ist noch höher als die schon gewaltigen Einschlagmengen. Und bei Stahl wird die Situation ebenfalls spannend. Der Bedarf steigt fortwährend, die Produktion kommt nicht mehr hinterher, der Preis steigt.

Könnte zumindest beim Personal, das in den letzten Jahren wesentlich für die Kostensteigerungen gesorgt hat, Entspannung eintreten? Im Gegenteil, es sind deutliche Anstiege der Personalkosten zu erwarten. Die Beschäftigten werden verständlicherweise einen Ausgleich für coronabedingte Einkommenseinschnitte und auch für die gerade anziehende Teuerung erwarten. Nicht zu vergessen ist die Diskussion um die Anhebung des Mindestlohns auf zwölf Euro in der Stunde. Die Erwartung, die geweckt wurde, ist groß. Auch wo die Stundenlöhne darüber liegen, wird es wegen des Lohnabstandsgebotes zu deutlichen Aufschlägen kommen. Nicht zu vergessen die Lohnnebenkosten. Die Sozialabgaben werden spätestens im nächsten Jahr spürbar steigen. In der Coronapandemie werden die Rücklagen der Sozialversicherungen in beeindruckendem Tempo aufgebraucht. Die Kurzarbeit wird aus den Geldern der Bundesagentur für Arbeit finanziert, die Krankenkassen müssen allgemeine Lasten aus der Pandemie tragen. Gleichzeitig gibt es tiefe Einschnitte bei den Einnahmen. Wenn die Bundestagswahl erledigt ist, gibt es für die Parteien kurzfristig nicht (mehr) viel zu verlieren, dann werden die Defizite sehr schnell ausgeglichen werden (müssen). Und die Wahlgeschenke, die da ganz sicher noch versprochen werden, müssen auch finanziert werden.

Was man da tun kann? Aufmerksam bleiben, und kühlen Kopf bewahren. Und sich dann an die betriebswirtschaftliche Grundbildung erinnern. Kosten sind dann problematisch, wenn sie sich nicht in Preisen wiederfinden. Das geht natürlich nicht einfach so, denn am Markt agieren nicht alle Anbieter gleich und auch die Kunden werden nicht einfach bereitwillig mehr bezahlen wollen. Die Kosten zu verarbeiten wird Mühe bereiten und Überzeugungskraft erfordern. Nur Kosten drücken zu wollen war aber noch nirgendwo langfristig erfolgreiche Strategie.

Bewahren Sie den kühlen Kopf,

Inhalt

Titelthema

Bildquelle: Bildquelle: v.poth - stock.adobe.com

↑ Möbelspeditionen erwarten höhere Kosten.

Management

Bildquelle: Julien Eichinger – stock.adobe.com

↑ Social Media: Was am Arbeitsplatz erlaubt ist.

Gewerbe & Verband

Bildquelle: Freepik

↑ Online-Semiare der AMÖ kommen gut an!

Editorial
3 Kosten, Kosten und kein Ende

Nachrichten
6 Siegel-Industrie entdeckt AMÖ-Mitgliedsunternehmen
Kurznachrichten

Titelthema
8 Kostensteigerungen 2020 – Vorschau 2021

Recht/Europa
14 Corona-Tests: Pflicht oder Empfehlung?
15 5 Fragen zur Corona-Impfung
16 Urteile aus den Gerichten
Umsatzsteuer auf Transporte zwischen EU und VK

Technik
18 Bewährungsprobe fürs Designerstück

Management
22 Social Media am Arbeitsplatz

Gewerbe & Verband
26 AMÖ und KRAVAG gründen „Versicherungsbüro“
27 Fachbeirat Logistik des DCC tagt online
J’AMÖ-Tagung wird erneut verschoben
28 Veränderungen in der Geschäftsführung der AMÖ
29 Möbelexporte sinken um 4,5 Prozent
30 Online-Seminare der AMÖ kommen gut an!
31 Terminkalender 2021 / Nachruf

Partner und Förderer der Möbelspedition

DAK Gesundheit Ein. Leben. lang
KRAVAG
vierhaus Lohnkostenmanagement GmbH
Daten Competence Center e.V.
NeoMetrik moving people
TransPak
Universum Verlag

Kostenlos für VerkehrsRundschau Abonnenten

DAS ARBEITSPORTAL FÜR TRANSPORT-PROFIS

1. Einfach

2. Effizient

3. Arbeiten

Die Online-Plattform VerkehrsRundschau plus macht Ihnen, Ihren Kollegen und Fahrern den Arbeitsalltag einfacher:

Legen Sie ein eigenes Team an und geben Sie Mitarbeitern kostenfreien Zugang. Teilen Sie aktuelle News, Lernvideos, Heftartikel und Branchenkennzahlen durch einen Klick mit ganzen Abteilungen. Schreiben Sie Nachrichten – persönlich oder an das Schwarze Brett. Filtern Sie Daten in unseren Marktübersichten und der Insolvenzdatenbank. Führen Sie die jährliche Fahrerunterweisung mit unseren Online-Trainings vorschriftsgemäß durch – inklusive Lernstand-Verfolgung und Zertifikatsablage.

Nutzen Sie so die Digitalisierung für einfacheres Arbeiten.

verkehrs RUNDSCHAU plus

Einfach. Effizient. Arbeiten.

verkehrsrundschau-plus.de

Vorschläge gewünscht: Wer zieht in die Logistics Hall of Fame ein?
Das Vorschlagsportal der Logistics Hall of Fame ist wieder geöffnet; jeder kann Personen für die Aufnahme in die weltweite Ruhmeshalle vorschlagen oder eine Bewerbung einreichen. Die Leistung kann technisch, strategisch, wissenschaftlich, betriebswirtschaftlich oder unternehmerisch sein. Entscheidend ist, dass sie nicht nur für ein einzelnes Unternehmen von Vorteil ist, sondern positive Auswirkungen auf die gesamte Logistik hat. Theoretische Konzepte genügen nicht. Einsendungen sind möglich bis 14. Mai 2021 unter www.logisticshalloffame.net. *dwa*

Zahl der Verkehrstoten gesunken
Im Jahr 2020 sind in Deutschland 2.724 Menschen bei Unfällen im Straßenverkehr ums Leben gekommen. Wie das Statistische Bundesamt (Destatis) nach vorläufigen Ergebnissen mitteilt, waren das 322 Todesopfer (10,6 Prozent) weniger als im Jahr 2019 – der niedrigste Stand seit Beginn der Statistik vor mehr als 60 Jahren. Die Zahl der Verletzten ging um 14,7 Prozent auf rund 328.000 Personen, was insbesondere darauf zurückzuführen ist, dass wegen der Corona-Pandemie deutlich weniger Kilometer zurückgelegt wurden als im Vorjahr. *dwa*

Lockdown: Stromverbrauch steigt
Während der Corona-Pandemie ist der Stromverbrauch in vielen privaten Haushalten gestiegen: Laut aktuellem "Stromspiegel" haben im Jahr 2020 rund drei Viertel (72,3 Prozent) mehr Strom verbraucht, was auch auf den Lockdown und verstärktes Arbeiten im Homeoffice zurückzuführen ist. Demnach stieg pro Haushalt der Stromverbrauch um rund fünf 5 Prozent. Pro Kopf ist der Stromverbrauch um 55 kWh gestiegen (+ 4,6 Prozent). Stromspartipps für Verbraucher gibt es auf www.stromspiegel.de. *dwa*

FRAGWÜRDIGE TESTVERANSTALTER

Siegel-Industrie entdeckt AMÖ-Mitgliedsunternehmen

Wie der AMÖ bekannt geworden ist, kontaktiert die Deutsche Gesellschaft für Verbraucherstudien mbH (DtGV) derzeit unsere Mitgliedsunternehmen mit einer „Einladung zur Teilnahme an der Qualitäts-Prüfung ‚Herausragende Umzugsunternehmen 2021'".

Das DtGV-Testsiegel wird dabei als „objektiver Qualitätsnachweis" beworben, um sich als seriöses Umzugsunternehmen von unseriösen Anbietern abzugrenzen. Die von der DtGV so bezeichnete „Qualitäts-Prüfung" erfolgt über einen selbst auszufüllenden Fragebogen, den die Unternehmen einreichen können.

Die Teilnahme, also die Zusendung der ausgefüllten umfangreichen Datenabfrage, ist – im ersten Schritt – kostenlos. Die Lizenz zur Nutzung des DtGV-Siegels, das bei Bestehen der „Qualitäts-Prüfung" für Werbezwecke in Aussicht steht, kann ab 990 Euro (zzgl. MwSt.) für ein Jahr erworben werden. Die Preise steigen in Abhängigkeit der Unternehmensgröße. Zudem kann ein Bericht über die Detailergebnisse als so genannter „detaillierter Studienbericht" für 290 Euro (zzgl. MwSt.) erworben werden. In der weiteren Darstellung beschreibt die DtGV das Verfahren als „Zertifizierung".

AMÖ distanziert sich
Im Anschreiben der DtGV fällt auf, dass Begriffe und Formulierungen gewählt werden („seriöse vs. Unseriöse Anbieter, „abgrenzen), die die AMÖ auch in ihrer offiziellen Kommunikation verwendet, wenn die besondere Leistungsfähigkeit der organisierten Möbelspediteure betont wird (vgl. die „Abgrenzungskampagne" der AMÖ).

Die AMÖ distanziert sich ausdrücklich von diesem Angebot. Die Kontaktaufnahme mit den Mitgliedsunternehmen erfolgt ohne Mitwirkung oder Zustimmung der AMÖ. Gespräche der AMÖ mit der DtGV haben zu keinem Zeitpunkt stattgefunden.

Die Mitgliedsunternehmen der AMÖ haben sich in den letzten Jahren einen hohen Qualitätsstandard erarbeitet, der entweder durch Zertifizierungen nach nationalen oder internationalen Normen oder durch die Prüfung im Rahmen der Vergabe des AMÖ-Zertifikates objektiv geprüft und dokumentiert wird. Die AMÖ setzt dabei mit dem AMÖ-Zertifikat auf eine Qualitätsprüfung durch eine neutrale Prüforganisation. Aus der Gesamtzahl der Teilnehmer an der Abgrenzungskampagne wird jedes Jahr durch die von der AMÖ beauftragte unabhängige Prüforganisation eine repräsentative Stichprobe gezogen und die Unternehmen werden vor Ort auf Kriterien überprüft, die für den Kunden tatsächlich relevant sind.

Verbraucherschützer warnen
Wir bezweifeln, dass Kauf-Siegel eine Abgrenzung der seriösen Umzugsunternehmen von den „schwarzen Schafen" im Gewerbe bewirken kann. Dem aufmerksamen Beobachter fällt auf, dass die Kauf-Siegel an eine Vielzahl von Unternehmen vergeben werden. Diese Art von

„Von einem seriösen Test kann keine Rede sein, das Geschäftsmodell besteht darin, ein Siegel zu vermarkten. In unseren Augen wird der Verbraucher durch solche Siegel nicht informiert, sondern ihm wird suggeriert, dass die entsprechenden Unternehmen sich einem Test unterzogen hätten, was nicht der Fall ist.

EINSCHÄTZUNG DER STIFTUNG WARENTEST AUF ANFRAGE DER AMÖ

Siegeln, die mit einem Lizenzmodell zur Nutzung versehen sind, sollten, zumal mit einer für uns nicht ganz nachvollziehbaren Abgrenzung der guten von den schlechten Unternehmen geworben wird, nach Auffassung der Verbraucherkommission Baden-Württemberg nicht zuletzt im Zusammenhang mit dem dahinterstehenden Geschäftsmodell bewertet werden, wie die Verbraucherkommission Baden-Württemberg erklärt: „Seitdem sich auf fast jedem Produkt mindestens ein Label findet, seitdem fast jedes Finanzprodukt von irgendjemandem zum ‚Testsieger' gekürt wurde, seitdem fast jede Krankenkasse mit mehreren Siegeln wirbt, ist eine ganze Labelvergabe-Industrie entstanden. Die ist hochprofitabel – Hersteller und Anbieter zahlen oft 20.000 Euro und mehr für ein Label – hilft aber den Verbrauchern nicht. Denn die vielen unseriösen Anbieter wollen mit ihren ‚Tests' keine Probleme aufdecken und damit bei Herstellern und Anbietern Anstrengungen zur Verbesserungen von Produkten und Dienstleistungen auslösen. Die Unseriösen können keine „befriedigenden", „ausreichenden", „mangelhaften" oder „ungenügenden" Produkte gebrauchen, sie brauchen möglichst viele „gute" und „sehr gute", um möglichst viele Label verkaufen zu können."

Bildquelle: Screenshot dtgv.de

↑ Wer auf der Homepage der DtGV das Suchwort "herausragend" eingibt, findet mit einem Klick eine Viezahl "herausragender" Gewerbe und Branchen.

Die Stiftung Warentest kommentiert auf unsere Nachfrage: „Von einem seriösen Test kann keine Rede sein, das Geschäftsmodell besteht darin, ein Siegel zu vermarkten. In unseren Augen wird der Verbraucher durch solche Siegel nicht informiert, sondern ihm wird suggeriert, dass die entsprechenden Unternehmen sich einem Test unterzogen hätten, was nicht der Fall ist. Ob Unternehmen ein solches Label in der Verbraucherkommunikation einsetzen, müssen sie selbst entscheiden. Allerdings wird der Anspruch des Testveranstalters, 'Verbrauchern bei ihren Entscheidungsfindungen mit objektiven Analysen zur Seite zu stehen', erkennbar nicht eingehalten." Der Verein „Testwatch" geht sogar noch einen Schritt weiter in der Beurteilung: „In Deutschland gibt es über 100 mehr und zumeist weniger seriöse Testveranstalter. [...] Doch welchen Tests kann man vertrauen? Die Antwort: Die meisten sind nicht seriös. Im besten Fall sind sie unterhaltsam, zumeist aber schlicht Täuschung der Verbraucher." *dwa*

Kostensteigerungen 2020 - Vorschau 2021

Kostensteigerungen im Jahr 2020

Im 4. Quartal 2020 waren keine nennenswerten Gesamtkostensteigerungen bei den verschiedenen Hauptkostengruppen festzustellen.

Die Lohnkosten im Umzugsverkehr stiegen vom 1.1. bis 31.12.2020 im Vergleich zum Vorjahr nur in geringem Umfang. Die Lohnkostenerhöhungen führten lediglich zu Steigerungen der Gesamtkosten um 0,7 Prozent. Der Anteil der Lohnkosten an den Gesamtkosten belief sich im 4. Quartal 2020 auf 41,61 Prozent.

Infolge der Kraftstoffpreisreduzierung sanken die Fahrzeugkosten im Jahr 2020 um 0,94 Prozent. Der Anteil der Fahrzeugkosten an den Gesamtkosten veränderte sich im Vergleich zum Vorjahr nur marginal. Er beläuft sich auf 13,18 Prozent.

Ähnlich der Lohnkosten haben auch die Gehaltskosten die Gesamtkosten nur unbedeutend um 0,28 Prozent erhöht. Der Anteil der Gehaltskosten an den Gesamtkosten belief sich im 4. Quartal 2020 auf 18,61 Prozent.

Der Anteil der Verwaltungssachkosten an den Gesamtkosten betrug im 4. Quartal 2020 16,29 Prozent. Der Anteil der Sondereinzel- und auftragsgebundenen Kosten betrug 9,34 Prozent. Die kalkulatorischen Kosten und Steuern machten lediglich 1,09 Prozent der Gesamtkosten aus. Die Kostenänderungen der drei Kostenblöcke waren geringfügig.

Die Gesamtkosten stiegen im vergangenen Jahr in der Umzugslogistik nur in geringem Maße um 0,10 Prozent. Die Angaben für den Neumöbelverkehr berücksichtigen lediglich die Transporte vom Hersteller zum Handel. Belieferungen der Endkunden konnten keine Berücksichtigung finden.

Die in geringem Umfang gestiegen Lohnkosten bewirkten vom 1.1. bis 31.12.2020 eine Steigerung der Gesamtkosten um lediglich 0,86 Prozent. Der Anteil der Lohnkosten an den Gesamtkosten belief sich im 4. Quartal 2020 auf 38,29 Prozent.

Infolge der Kraftstoffpreisreduzierungen in Verbindung mit den deutlich höheren Fahrleistungen der im Neumöbeltransport eingesetzten Fahrzeuge verminderten die Fahrzeugkosten die Gesamtkosten in diesem Verkehrssegment um 2,26 Prozent. Der Anteil der Fahrzeugkosten an den Gesamtkosten belief sich im Neumöbeltransport zu Ende des Jahres 2020 auf 34,06 Prozent.

Die Steigerungen der Gehaltkosten veränderten die Gesamtkosten im vergangenen Jahr nur unwesentlich (+0,16 Prozent). Die Gehaltskosten machten im 4. Quartal 9,79 Prozent der Gesamtkosten im Neumöbeltransport aus.

Der Anteil der Verwaltungskosten an den Gesamtkosten betrug im 4. Quartal 2020 9,12 Prozent. Der Anteil der Sondereinzel– und auftragsgebundenen Kosten belief sich auf 8,86 Prozent.

Die Gesamtkosten im Neumöbelverkehr sanken im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr 2019 um 1,32 Prozent.

Die Branche rechnet mit einer leichten Umsatzsteigerung im Jahr 2021

Bedingt durch den Lockdown verbrachten die Menschen mehr Zeit zuhause. Nach dem ersten Lockdown machte sich dies in einer für die Sommermonate nicht üblichen starken Nachfrage nach Einrichtungsgegenständen bemerkbar. Infolge des zweiten Lockdown entfielen jedoch die normalerweise umsatzstarken Tage im Möbelhandel vor Weihnachten bis zum Ende des Jahres.

Jan Kurth, Hauptgeschäftsführer des Verbands der Deutschen Möbelindustrie (VDM), hat Zweifel, ob diese Umsatzverluste aufgeholt werden können. Dennoch geht die Branche mit einem gewissen Optimismus in die Zukunft. Kurth: „Das Thema Wohnen und Einrichten hat bei den Verbrauchern in der Pandemie an Bedeutung gewonnen. Es spricht viel dafür, dass es auch über Corona hinaus so bleibt". Auch das Thema Homeoffice werde sicherlich in den nächsten Jahren noch einen zusätzlichen Einrichtungsbedarf auslösen. Die Branche rechnet nach einer Branchenumfrage des VDM für das Jahr 2021 mit leichten Umsatzsteigerungen.

Stark gelitten unter der Coronakrise hätten die Exporte der deutschen Möbelindustrie, da die Zurückhaltung im Verbraucherverhalten in den anderen europäischen Ländern häufig stärker war als in Deutschland.

Insgesamt kommt der VDM zu dem Schluss: „Alles, was mit Wohnen zu tun hat – einschließlich der Küchen – ist 2020 gut gelaufen. Anders hingegen der Investitionsbereich, wie z. B. Hotelausstattungen oder Büromöbel". Die Mehrwertsteuersenkung habe sich ebenfalls positiv auf den Absatz ausgewirkt. Zu Jahresanfang seien die Lieferzeiten in der Möbelbranche zwei bis drei Wochen länger als zu Beginn 2020.

Düsterer Ausblick bezüglich der Kostensteigerungen im Jahr 2021

Bereits im letzten Quartal 2020 wurde über die absehbaren Kostenbelastungen 2021 informiert. Es wurde deutlich, dass die Möbelspeditionen für das Jahr 2021 mit wesentlich höheren Kostenbelastungen zu rechnen haben wird als im Jahr 2020.

Die Fuhrparkkostensteigerungen sind 2021 erheblich. Tatsächlich ist die Kostensteigerung durch Verteuerung des Dieselkraftstoffs in den ersten Wochen des Jahres 2021 im Vergleich zum Durchschnitt des Gesamtjahrs 2020 um 27,5 Prozent gestiegen. Wenn sich diese Verteuerung des Kraftstoffs für das gesamte Jahr 2021 bestätigt, steigen die Dieselkraftstoffkosten für einen im Neumöbeltransport eingesetzten Lkw mit einer Fahrleistung von 90.000 km/Jahr und einem Kraftstoffverbrauch von 29 L/100 km pro Lkw jährlich von 22.511 Euro um 6.199 Euro.

Bei einem angenommenen Umsatz eines Möbelfernverkehrszuges in Höhe von 175.000 Euro ergab sich 2020 ein Gewinn pro Fahrzeug in Höhe von 4 Prozent (7.000 Euro). Bleibt der Dieselpreis unverändert hoch, würden die Kraftstoffkostenerhöhungen im Jahr 2021 fast den Jahresgewinn des Jahres 2020 aufzehren.

Die ab 1.1.2021 eingeführte CO2-Umlage ist in den gestiegenen Kraftstoffkosten 2021 enthalten.

Neben den Dieselpreiserhöhungen verteuern sich 2021 diverse weitere Aufwendungen, die wir nachstehend bereits quantifizieren können und von denen wir zum Teil sicher wissen, dass Preissteigerungen erfolgen werden, die wir jedoch noch nicht quantifizieren können.

2021 ist generell ein stark wachsender Bedarf an Rohmaterial für die Produktion von Papieren, Kartonagen, Holzprodukten, Stahlbändern bis hin zu Klebebändern und vor allem Folienprodukten zu erwarten. Man spricht in der Branche der Kartonagenhersteller und -händler zu Beginn des Jahres 2021 von einer Rohstoffkrise und Rohstoffknappheit. In der Folge sind die Einstandspreise für Altpapier und Wellenstoff bereits extrem gestiegen. „Die Nachfrage im Binnengeschäft ist hoch. Die Absatzmärkte haben gegenwärtig nie gekannte Grenzen erreicht" berichtet ein Packmaterialhändler. Rohmaterial zur Erstellung von Wellpappen ist derzeit sehr schwer zu erhalten. Die Einkäufer hatten in den letzten Wochen und Monaten schon mit Lieferzeitproblemen zu kämpfen. Ein Ende der Problematik ist nicht abzusehen. Die Rohstoffpreise für die Kartonagenherstellung sind seit Sommer 2020 um 7,5 Prozent gestiegen. Mit differenzierten Preiserhöhungen haben die Einkäufer zu rechnen. Die erheblichen Preisschwankungen im Einkauf lassen derzeit keine Schätzung des Preisanstiegs 2021 zu.

Über folgende Kostensteigerungen für 2021 wurde bereits informiert:

- Mindestlohn: 1,71 Prozent
- Gas: Durchschnittlich 7,5 Prozent (mancher Anbieter erhöht die Preise bis zu 13 Prozent)
- Strom: Durchschnittlich 3 Prozent (sogar teilweise bis zu 17 Prozent)
- Weitere Kostensteigerungen lassen sich zu Beginn des Jahres 2021 noch nicht quantifizieren. 2021 bleiben jedoch Kostentreiber
- steigende Frachtpreise im Inlandsverkehr, auch speziell in der Umzugs- und Neumöbellogistik
- steigende Lohnkosten für Fachkräfte und Fahrer, vor allem im Nahverkehr
- steigendes Transportaufkommen, z. B. in der Privatzustellung (letzte Meile)
- Investitionen in die Digitalisierung
- externe Faktoren wie wieder aufgenommene Grenzkontrollen im Schengenraum
- stärker werdende saisonale Volumenschwankungen, speziell in den Monaten April bis Juli
- höhere Kosten für die Beschaffung von Laderaum im vorgenannten Zeitfenster

Kostenfortschreibung

	Neumöbelverkehr				Umzugsverkehr			
Kostenart	Kostenstruktur 2019	Veränderung	Auswirkungen auf Gesamtkosten 1.1. - 31.12.2020	Kostenstruktur 4.Quartal 2020 (Stichtag: 31.12.20)	Kostenstruktur 2019	Veränderung	Auswirkungen auf Gesamtkosten 1.1. - 31.12.2020	Kostenstruktur 4. Quartal 2020 (Stichtag: 31.12.20)
Lohnkosten	38,28%	2,25%	+0,86%	38,29%	41,60%	1,68%	+0,70%	41,61%
Fahrzeugkosten	34,08%	-6,65%	-2,26%	34,06%	13,19%	-7,13%	-0,94%	13,18%
Gehaltskosten	9,77%	1,64%	+0,16%	9,78%	18,60%	1,51%	+0,28%	18,61%
Verwaltungskosten	9,12%	+1,17%	+0,11%	9,12%	16,28%	+1,17%	+0,19%	16,29%
Sondereinzelkosten/ auftragsgeb. Kosten	8,86%	-2,01%	-0,18%	8,86%	9,34%	-1,49%	-0,14%	9,34%
Gesamtkosten	100%	Steigerung um	-1,32%	100%	100%	Steigerung um	+0,10%	100%

↑ Vergleich Gesamtjahr 2019 zum 4. Quartal 2020 (ohne Mautkostenerhöhung)

Mit einem deutlichen Anstieg der Insolvenzen gegenüber dem Vorjahr ist 2021 zu rechnen
Eine Erhebung der Frankfurter Goethe-Universität unter ca. 400 Entscheidern aus Banken, Börsen, Beratungsfirmen sowie Aufsichtsbehörden hat ergeben, dass für den Finanzplatz Frankfurt die Auswirkungen der Coronapandemie 2021 einen düsteren Ausblick ergeben. Die Finanzmanager fürchten, dass die negativen Auswirkungen des anhaltenden Lockdown und die auslaufenden Staatshilfen erst im Jahr 2021 richtig auf die Real-Wirtschaft durchschlagen. Mehr als 91 Prozent der Befragten rechnet mit einem deutlichen Anstieg der Unternehmensinsolvenzen gegenüber dem Vorjahr.

Wirtschaftsleistung 2020 geht um fünf Prozent zurück
Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) war 2020 im 4. Quartal gegenüber dem 3. Quartal 2020 – preis- und saison- sowie kalenderbereinigt – nahezu unverändert. Allerdings wurde die Wirtschaftsleistung durch die zweite Coronawelle und den erneuten Lockdown zum Jahresende gebremst. Der private Konsum war hiervon besonders betroffen. Vor allem die Warenexporte und die Bauinvestitionen stützten noch die Wirtschaft.

Das Statistische Bundesamt ermittelte für das gesamte Jahr 2020 einen Rückgang des Bruttoinlandsprodukts um fünf Prozent. Das Geschäftsklima der Spedition- und Logistikbranche hat sich im Januar 2021, anders als in den Möbelspeditionen, spürbar eingetrübt Die aktuelle Geschäftslage wird im Januar 2021 wesentlich schlechter als im Vormonat bewertet. Hierdurch wurde auch der Index für das Geschäftsklima gegenüber dem Vormonat negativ aus.

Die Geschäftserwartungen für die kommenden sechs Monate wurden jedoch nach der Erholung im Vormonat im Januar 2021 nochmals etwas besser beurteilt.

Möbelspeditionen bis auf wenige Ausnahmen in 2020 gut beschäftigt
Die Möbelspeditionen haben im vergangenen Jahr in Teilbereichen überdurchschnittliche Umsätze erzielen können. Auch die Umzüge sind, bis auf die internationalen Umzüge, 2020 gut nachgefragt worden. Trotz Corona-Einschränkungen konnten in diesem Marktsegment gestiegene Renditen erzielt werden. In einigen Spezialbereichen der Branche sind die wirtschaftlichen Aktivitäten 2020 jedoch gänzlich zusammengebrochen. Dies gilt besonders für die Messe- und die Eventlogistik.

Bei den Transporten vom Hersteller zum Handel konnten lediglich bei den Küchenmöbeltransporten steigende Umsätze und Gewinne von den Möbelspeditionen erzielt werden. In einzelnen Segmenten, z. B. Büromöbel, konnten die notwendigen Leistungspreise am Markt nicht umgesetzt werden.

Besonders profitiert haben die Dienstleister der Privatkundenlogistik. Auch durch coronabedingte Veränderungen der Einkaufsgewohnheiten der Verbraucher sind die Bestellungen über das Internet „durch die Decke gegangen“. In diesem Segment kamen die Logistiker mit ihren Kapazitäten an ihre Grenzen.

Bei der Gesamtbeurteilung der Branche ist zu berücksichtigen, dass im vergangenen Jahr eine große Nachfrage bewältigt werden musste. Allerding konnte eine für die Rentabilität notwendige Auslastung coronabedingt durch die behördlichen Vorgaben nicht immer erreicht werden.

Der Rückblick auf das Lagergeschäft zeigte für das Jahr 2020 gut ausgelastete Lagerflächen und leicht überdurchschnittliche Renditen.

Ein Blick aus Sicht der Möbelspedition in andere Bereiche der Logistik- und Transportwirtschaft
Der Umsatz der Deutschen Bundesbahn ist im 1. Halbjahr 2020 auf 7,2 Milliarden Euro zurückgegangen. Der Umsatz für das Gesamtjahr 2015 betrug 17,4 Milliarden und 2019 18,4 Milliarden Euro.

Ergebnis (EBIT1) in Millionen Euro, unbereinigt, inkl. Sondereinflüsse:

2015 ..... – 748 Mio.
2019 ..... + 573 Mio.
1. HJ 2020 ..... – 1.669 Mio.

Ergebnis (EBIT2), Fernverkehr in Millionen Euro:

2015 ..... + 165 Mio.
2019 ..... + 485 Mio.
1. HJ 2020 ..... – 720 Mio.

Ergebnis (EBIT2), Beteiligung Schenker in Millionen Euro:

2015 ..... + 294 Mio.
2019 ..... + 536 Mio.
1. HJ 2020 ..... + 278 Mio.

Die Netto-Finanzschulden der Deutschen Bahn in Milliarden Euro betrugen in den Jahren:

2015 ..... 17 Mrd.
2019 ..... 24 Mrd.
2020 ..... 32 Mrd.

Für 2021 beträgt die vom Bundestag erlaubte Höchstverschuldung der Deutschen Bahn 35 Milliarden Euro.
Quellen: DB, HTW böttger, Berechnungen Handelsblatt

Als Auswirkung der Pandemie erweist sich eine Jobsuche derzeit so schwierig wie lange nicht
Die Jobsuche ist im Coronajahr 2021 durch Lockdown, Wirtschaftseinbruch und Kontaktverbot so schwierig wie lange nicht mehr. Auch wenn der Arbeitsmarkt hierzulande vergleichsweise robust ist, wird ein Coronaeffekt bereits jetzt deutlich: Eine halbe Million Menschen haben seit Ausbruch der Pandemie ihre Arbeitsstelle verloren. Mehr als zwei Millionen verharren in Kurzarbeit und bangen um ihren Job. Derzeit streiten 3,1 Bewerber um eine offene Stelle. Vor der Krise lag diese Bewerberzahl noch bei 1,6. In der Krise schreiben viele Betriebe weniger oder gar keine Jobs mehr aus. Durch die Pandemie hart betroffen sind die Branchen Einzelhandel, Kultur- und Veranstaltungen, Luftfahrt und Tourismus.

In der Logistik stellt sich die Situation allerdings deutlich anders dar. Fachpersonal fehlt in allen

↑ Die zehn Firmen mit den meisten offenen Stellen:

Bereichen, insbesondere bei Fahrern und Auslieferpersonal, die die beförderte Ware bei der Ablieferung funktionsgerecht übergeben. Die Logistik boomt insbesondere in der Corona-Pandemie durch den Onlinehandel. Ebenfalls werden IT- und Softwarespezialisten in der Logistikbranche gesucht.

Die Bewerber streben derzeit besonders nach sicheren Jobs. Der Staat als Arbeitgeber bietet in Ämtern krisenfeste Jobs. Auch stiegen nach Indeed die Suchanfragen nach Jobs im öffentlichen Dienst.

Veränderungen der Stellenangebote nach Branchen in Prozent (Vergleich 4. Quartal 2019 zum 4. Quartal 2020):

Gesundheitsbranche:..... + 131
Verarbeitendes Gewerbe:... + 99
Software und IT:..... + 91
Konsumgüter: ..... + 73
Quellen: BA, LinkedIn und Unternehmen

Industrieproduktion: Aussichten bessern sich
Am Montag, den 8.2.2021, hatte das Münchner Ifo-Institut erfreuliche Daten zu vermelden: Das Wirtschaftsinstitut teilte mit, dass sich in der deutschen Industrie die Produktionserwartungen etwas aufgehellt haben. Die Erwartungen der vom Ifo-Institut befragten Unternehmen haben sich spürbar gebessert. Die deutschen Fertigungsbetriebe planen die Produktion zu erhöhen. Der Konjunkturindikator, der das Verhältnis zwischen optimistischer und pessimistischer Einschätzung beschreibt, stieg von 5,1 Punkten im Dezember auf 8,4 Punkte im Januar. Hingegen deutlich gesunken ist der Konjunkturindikator bei den Herstellern von Möbeln.

Immer mehr Strafzinsen auf Girokonten
Allein seit Jahresbeginn haben 40 weitere Kreditinstitute Minuszinsen für Giro- oder Tagesgeldkonten offiziell eingeführt. Fachleute gehen davon aus, dass die Zahl der Banken, die Negativzinsen erheben, weiter steigen wird.

DIHK befragte deutsche Unternehmen über ihre Geschäftsbeziehungen zu Großbritannien
60 Prozent beurteilen ihre Geschäftsbeziehungen zur Insel heute schlechter als in der Vergangenheit. Das ist der schlechteste Wert seit Beginn der Befragungen 2017. 2021 rechnen die befragten Unternehmer mit einer weiteren Verschlechterung der Geschäftsbeziehungen. Als größte Schwierigkeiten werden die Zollbürokratie (75 Prozent) und logistische Probleme (58 Prozent) genannt. Der Hauptgeschäftsführer der deutsch-britischen Industrie- und Handelskammer erwartet: „Logistikunternehmen werden 2021 ihre Preise erhöhen müssen, wenn sie am Ende häufig leer zurückfahren müssen".
16 Prozent der befragten deutschen Unternehmer sagen, dass sie Investitionen aus UK wegverlagern wollen.

Kapazitätsknappheit in der Containerschifffahrt wird sich voraussichtlich bis Mai 2021 nicht ändern
Im 1. Quartal 2021 sind die Charterraten der Containerschiffe zwischen Asien und Nordeuropa bereits exorbitant gestiegen. Zur Lösung des Problems streben Spediteure im 1. Halbjahr 2021 eine eigene Tonnagebeschaffung für die Linie Asien-Nordeuropa an.

Luftfracht weiter auf Wachstumskurs
Die Luftfracht setzt in Deutschland trotz eines insgesamt rückläufigen Jahresergebnisses 2020 ihren positiven Trend fort und wuchs zum Ende des Jahres sehr deutlich. Ursache waren die sich stabilisierenden Handelsströme und das Weihnachtsgeschäft, insbesondere im Onlinehandel. In Frankfurt wies das 4. Quartal 2020 mit einem Umsatzzuwachs von 4,9 Prozent sogar das erste Quartalswachstum seit fast drei Jahren auf.
(Quelle: Thorsten Hölser/Quellen: ADV, Fraport)

Aufschwung Mitte des Jahres 2021
Bundesbankpräsident Jens Weidemann und EZB-Präsidentin Christine Lagarde bleiben optimistisch, dass die Wirtschaft im Laufe des Jahres 2021 aus dem tiefsten Konjunkturtal, trotz der verschärften Corona-Lockdowns in Deutschland und Europa, finden kann. Allerdings sei es Voraussetzung, aus Sicht von Weidmann und Lagarde, dass im Verlauf des Jahres die Eindämmungsmaßnahmen gelockert werden können. Zwar stehen dem Aufschwung Mitte des Jahres noch Unsicherheiten gegenüber. Weidmann ist aus heutiger Sicht jedoch für die größte Volkwirtschaft der Euro-Zone zuversichtlich. Seiner Einschätzung nach könnte die deutsche Wirtschaft spätestens Anfang 2022 wieder das Vorkrisenniveau erreichen.

Die Folgen des Homeoffice-Trends
Von vielen Vermietern von Bürogebäuden wird befürchtet, dass zahlreiche Bürogebäude demnächst überflüssig werden. Das Deutsche Institut für Wirtschaft sieht das anders. Wie wirken sich die Folgen des Homeoffice-Trends auf Büroimmobilien aus? Werden künftig tatsächlich viele Büroräume leer stehen? Die Immobilienexperten des Kölners IW Instituts der deutschen Wirtschaft haben rund 1.300 Unternehmen nach ihren Plänen für die nächsten 12 Monate befragt. Es gibt Entwarnung: Relativ wenige Unternehmen wollen demnach tatsächlich Flächen einsparen. Bei der Umfrage hätten zwar überproportional viele teilnehmende Unternehmen angegeben, dass sie Fläche reduzieren möchten. „Die schweigende Mehrheit reduziert aber zunächst nicht", betonte Vogtländer. Er verweist auf Untersuchungen, denen zur Folge viele Unternehmen explizit nicht planten, nach der Coronakrise ihren Beschäftigten mehr Homeoffice zu ermöglichen.

25.400 Fälle wegen Betrugs bei Coronahilfen
Der Schaden durch Betrug bei Coronahilfen wird auf mehrere 100 Millionen Euro geschätzt. Alleine in Berlin gibt es noch 10.000 unbearbeitete Anzeigen. Bei den Corona-Soforthilfen für Selbständige und Kleinunternehmer ist der Schaden weitaus größer als bisher angenommen. Nach dem derzeitigen Ermittlungsstand haben sich Betrüger auf Basis falscher Angaben Hilfen in signifikanter dreistelliger Millionenhöhe erschlichen.

Jochen Sindberg, der die Abteilung Wirtschaftskriminalität im LKA Berlin leitet, sagte „in den allermeisten Fällen wird ein hinreichender Tatverdacht bestehen, sodass wir jeweils Ermittlungen aufnehmen werden. Jede Woche kommen 20 bis 30 Anzeigen hinzu. Das Ausmaß der Betrugsdelikte übersteigt bei Weitem das, was wir sonst bei Subventionsprogrammen kennen. Die Kontrollmechanismen wirken mit Blick auf das Ausmaß des Schadens offenbar mangelhaft", so Sindberg. „Es dürfte bis weit in das Jahr 2021 hinein dauern, ehe die Justiz sämtliche aufgelaufenen Strafverfahren wegen erschlichener Corona-Soforthilfen oder anderen Straftaten mit Pandemiebezug abgearbeitet hat".

Subventionsbetrug wird laut §264 Strafgesetzbuch mit Freiheitsentzug bis zu fünf Jahren bestraft. In einem der ersten Urteile wurde ein Gastwirt aus dem Schwarzwald zu drei Jahren und zwei Monaten Haft verurteilt.

Transporteure gewinnen am stärksten in der Gunst der Verbraucher
Die Logistik sieht sich im 1. Quartal 2021 im Aufwind. In der Krise gelingt es den Logistikkonzernen vergleichsweise gut Preis-/Leistungsversprechen zu halten. Am meisten verbessern sich laut Ranking in der Gunst der Ver-

braucher die Deutsche Bahn, die Deutsche Post, Amazon Logistics und DHL. Dass die Top 5 in dieser Wertung alle zu der Transportbranche gehören, ist kein Zufall. Hauptgrund: Logistiker und Lieferantenunternehmen haben ihre Strukturen schnell angepasst.

DHL verzeichnete 2020 mit der Zustellung von 1,8 Milliarden Paketen ein Rekordjahr. Schon während des ersten Lockdowns stellte das Unternehmen 4.000 neue Mitarbeiter ein. In der Weihnachtszeit kamen weitere 10.000 hinzu. Der Konzern half dem Einzelhandel mit Beratungen, sein Geschäft auf Online umzustellen und er beschleunigte den Transport von kleinformatigen Warensendungen. Zu Beginn des Jahres erhöhte der Logistiker teilweise die Preise für den Warenversand.

Fazit
Wir haben über die Kostenentwicklung des Gesamtjahres 2020 informiert.
Die üblicherweise jährlich stattfindenden Preisanpassungen führten im Jahr 2020 zu ganz geringen Kostensteigerungen. Durch die Preisreduzierung des Dieselkraftstoffs im Jahr 2020 sind die Gesamtkosten im Neumöbelfernverkehrsbereich sogar leicht gesunken.

Für 2021 wird die Entwicklung einen ganz anderen Verlauf nehmen. Es ist jetzt schon abzusehen, dass wesentlich höhere Kostensteigerungen auf die Unternehmen zukommen als im Jahr 2020. Die bisher bekannten Kostenerhöhungen 2021 werden zwingend zu Preisverhandlungen führen müssen, wenn ein positives Betriebsergebnis erreicht werden soll. *Jürgen Kirchner*

Rohstoffknappheit am Beschaffungsmarkt

Bildquelle: privat

Starke Exporte und der stetig steigende Online-Handel verknappen die Rohstoffe und sorgen für einen Anstieg der Preise. Auf dieses Problem, das insbesondere die Versorgung der Möbelspediteure mit Verpackungsmaterial betrifft, hat Björn Velten von der TransPak AG jüngst in der Videokonferenz der Geschäftsführerinnen und Geschäftsführer der Landesverbände hingewiesen. Was unsere Mitgliedsunternehmen zu beachten haben, hat er der AMÖ im Interview berichtet.

Herr Velten, was sind Ihre aktuellen Beobachtungen auf dem Beschaffungsmarkt?
Björn Velten: Aktuell sehen wir am Beschaffungsmarkt eine regelrecht dramatische Lage. Eine Notsituation, gepaart aus Rohstoffknappheit und erheblichen Preissteigerungen, ist zu spüren. Diese Entwicklung betrifft fast alle Produktgruppen (Stahl, Holz, Kunststoff und auch Papiere / Kartonagen).

Durch den starken Export nach China und Nordamerika und der überragenden Auslastung im Onlinehandel ist es zu einer Versorgungsknappheit am Rohstoffmarkt und dadurch zu steigenden Preisen gekommen. Beispielhaft dafür soll hier darauf hingewiesen werden, dass im Vereinigten Königreich aktuell diverse Karton-Kontingente versteigert werden.

Andere Branchen haben ebenfalls einen hohen Bedarf an Stahl und Holz, wie etwa die Baubranche oder der Fahrzeugbau. Des Weiteren wird zum Beispiel der Vliesstoff, der zur Herstellung der Export-Luftpolsterfolie benötigt wird, zur Produktion der FFP 2-Masken eingesetzt. Die Nachfrage steigt also in den für uns relevanten Bereichen massiv, ohne dass die Rohstoffsituation dies ausgleichen könnte.

Was bedeutet das für die Möbelspediteure?
Erstens, längere Lieferzeiten durch eine allgemein sehr hohe Auslastung, und zweitens, deutliche Preissteigerungen, gerade im Folienbereich durch Granulatknappheit und auch im Bereich der Holzprodukte. Ebenso steigen durch hohe Auslastung bei gleichzeitigem Papiermangel die Kartonagenpreise kontinuierlich an. Höhere Energie- und Frachtpreise im Straßentransport und insbesondere der Seefrachten befeuern diese Entwicklung.

Wo sehen Sie akuten Handlungsbedarf?
Da man derzeit nur kurzfristig planen kann, sollte dringend der aktuelle und mittelfristige Bedarf an Verpackungsmaterial überprüft werden. Bedenken Sie längere Lieferzeiten, gerade bei Artikeln wie Folie und Holzprodukten.

Überprüfen Sie langfristige Kundenverträge. Wir gehen aufgrund der aktuellen Entwicklung davon aus, dass die Rohstoffpreise sicher bis mindestens Sommer 2021 steigen werden.

Oftmals berichten unsere Kunden, dass die Preisbindungen längerfristig vereinbart sind und in diesem Bereich die größte Problematik besteht.

WÖCHENTLICHE SCHNELLTESTS

Pflicht oder Empfehlung für Arbeitgeber?

Anfang März 2021 hatten die Regierungschefs von Bund und Ländern entschieden, die Wirtschaft in die „Pflicht“ zu nehmen. So hieß es in dem Beschlusspapier: „Für einen umfassenden Infektionsschutz ist es erforderlich, dass die Unternehmen […] ihren in Präsenz Beschäftigten pro Woche das Angebot von mindestens einem kostenlosen Schnelltest machen“. Benjamin Sokolovic, Hauptgeschäftsführer des GVN und Leiter der Rechtsabteilung, gibt eine Einschätzung dazu.

Bildquelle: nito – stock.adobe.com

Was wurde zum Thema Homeoffice beschlossen?
Unternehmen in Deutschland sind weiterhin dazu verpflichtet, ihren Beschäftigten das Arbeiten im Homeoffice zu ermöglichen, sofern es die Tätigkeiten zulassen und keine dringenden betriebsbedingten Gründe dagegensprechen. Die ursprünglich bis zum 15. März 2021 befristete Verordnung des Bundesarbeitsministeriums wurde bis zum 30. April 2021 verlängert.

Gibt es nun eine wöchentliche Testpflicht für Arbeitgeber?
Obwohl die Wirtschaftsverbände davon ausgehen, dass es sich bei dem Beschlusspapier um eine Empfehlung und nicht um eine Testpflicht handelt, ist die Frage noch nicht abschließend geklärt. Auch Fragen der Beschaffung, der Auswahl der Tests oder der Umfang der „Präsenz“ (reicht ein Arbeitstag pro Woche aus?) sind noch offen. Ebenfalls unklar ist bislang, ob die Regelung für alle Unternehmen gilt, oder z. B nur für Betriebe mit mehr als 50 Beschäftigten. Offene Fragen gibt es zuhauf: Wer soll die Schnelltests durchführen? Inwieweit sollen oder dürfen die Unternehmen die Testergebnisse ans Gesundheitsamt melden?
Eigentlich hätten diese Fragen bei einem Gipfeltreffen besprochen werden sollen, doch dann wurde das Treffen kurzfristig abgesagt.

Müssen Unternehmen die Coronatests bezahlen?
Auch das ist bislang ungeklärt. Wirtschaftsvertreter rechnen damit, dass Unternehmen selbst für die Kosten aufkommen müssen. Nach der Arbeitsschutzverordnung können Betriebe durchaus dazu verpflichtet werden, solche Kosten zu übernehmen. Unternehmen sind schon jetzt dazu verpflichtet, ihren Beschäftigten etwa Schutzmasken zur Verfügung zu stellen.
Noch eine Anmerkung zu den Kosten: in einem ersten Entwurf veranschlagte das Arbeitsministerium für Planung und Vorbereitung der Schnelltests einmalig Lohnkosten von knapp 2.700 Euro je Standort. Pro Test rechnete man mit einem Personalaufwand von 2,32 Euro, neben den anteiligen Lohnkosten des Beschäftigten, der etwa 20 Minuten warten muss, bis das Ergebnis vorliegt.

Fazit
Eine Steigerung der Schnelltests ist zentraler Bestandteil der Öffnungsstrategie der Bundesregierung. Fragen der Umsetzung sind dagegen noch völlig offen. Arbeitgeber leisten seit einem Jahr, im Rahmen ihrer Möglichkeiten, ihren Beitrag zur Pandemieeindämmung. Eine vollständige Verlagerung der Kosten und der Verantwortung inklusive der Haftung vom Staat auf die Unternehmen für wöchentliche Tests wird dagegen abgelehnt. Es muss klar sein, dass die durch den Lockdown belasteten Unternehmen die neuen Herausforderungen nur ohne weitere bürokratische Lasten und Kosten erfüllen können.

5 Fragen zur Corona-Impfung

„Herr Sokolovic, die Corona-Impfung ist verfügbar, wir fragen uns, was wir tun können, um unsere Mitarbeiter und Kunden zu schützen?“ Antworten auf die wichtigsten arbeitsrechtlichen Fragen gibt die GVN-Rechtsabteilung.

Darf ich mein Peronal zur Corona-Impfung verpflichten?
Nein. Dies wäre ein Eingriff in das grundrechtlich geschützte Persönlichkeitsrecht der Arbeitnehmer und das Recht auf körperliche Unversehrtheit. Solange es keine gesetzlich vorgeschriebene Impfpflicht gibt, ist und bleibt die Corona-Schutzimpfung Privatsache.

Habe ich einen Anspruch auf Auskunft, ob sich meine Arbeitnehmer geimpft haben?
Nein, abgesehen von der Masernimpfpflicht, die seit dem 1. März 2020 für die Beschäftigten z.B. in Kitas und Schulen gilt, ist die Auskunft über den Impfstatus Privatsache der Beschäftigten und darf nach § 23a Infektionsschutzgesetz allenfalls von Arbeitgebern im Gesundheitswesen, also z. B. in Arztpraxen, Pflegeheimen oder Kliniken abgefragt werden.

Darf ich meinen Mitarbeitern Impfprämien auszahlen, um die Impfbereitschaft zu erhöhen?
Ja. Überall dort, wo sich der krankheitsbedingte Ausfall von Mitarbeitern über eine Impfung signifikant verringern ließe, ist es möglich, sog. Impfprämien auszuloben oder z.B. einen zusätzlichen Urlaubstag zu gewähren. Arbeitgeber dürften ein nachvollziehbares Interesse daran haben, dass ihre Arbeitsstätte virenfrei bleibt. Impfprämien können dafür eine Motiavtionshilfe sein.

Dürfen Unternehmer nichtgeimpften Arbeitnehmern/ Kunden ein Hausverbot aussprechen?
Ungeimpften Arbeitnehmern darf der Zugang zum Betrieb nicht verweigert werden, da diese schon nicht zur Corona-Impfung verpflichtet werden können. Anders sieht es bei Kunden aus. Es ist möglich, dass ein Restaurant-, Spa- oder z.B. Reisebus-Betreiber einen Impfnachweis verlangen kann, bevor er Kunden in seine Räume oder Reisebusse lässt. Hier ist ein Hausverbot denkbar. Das gilt aber nicht für Supermärkte oder Bäcker oder den ÖPNV (Bus/Taxi), also alle Betriebe, die der Grundversorgung der Bevölkerung dienen.

Hat der Arbeitnehmer einen Vergütungsanspruch, wenn er einen Impftermin während der Arbeitszeit hat?
In § 614 BGB heißt es: „Die Vergütung ist nach der Leistung der Dienste zu entrichten.“ Mit anderen Worten: Ohne Arbeit kein Lohn. Verlässt der Arbeitnehmer also seinen Arbeitsplatz, um sich impfen zu lassen, entfällt grundsätzlich für diese Zeit der Vergütungsanspruch. Gleiches gilt, wenn § 616 BGB vertraglich ausgeschlossen ist. Auch in diesem Fall entfällt der Vergütungsanspruch. Natürlich sind davon abweichende Vereinbarungen - zugunsten von Arbeitnehmern - möglich.

Halteverbotszonen gut dokumentieren

Wenn mobile Halteverbotsschilder nachweislich ordnungsgemäß aufgestellt wurden und nachweislich im Zeitpunkt der Abschleppmaßnahme noch aufgestellt waren, so besteht grundsätzlich ein Anscheinsbeweis für die ununterbrochene Anwesenheit und Wahrnehmbarkeit der Verkehrszeichen vor Ort. Im konkreten Fall hatte sich der Fahrzeughalter gegen eine Abschleppmaßnahme gewandt mit der Begründung, die Halteverbotsschilder seien nicht volle drei Tage vor dem Abschleppvorgang aufgestellt worden. Das Verwaltungsgericht hat diesen Einwand aufgrund der präzisen Dokumentation der Beschilderung mit Lichtbildern nicht gelten lassen. Nach der Lebenserfahrung würden Schilder in der Regel auch nicht von Unbefugten versetzt oder gar entfernt. Der Beweis des ersten Anscheins werde im konkreten Fall auch nicht durch die Darlegungen des Klägers erschüttert, da keine Tatsachen vorliegen, welche die ernsthafte und naheliegende Möglichkeit eines atypischen Verlaufs begründen. *dho*

Verwaltungsgericht Düsseldorf, 14 K 6187/19 vom 06.10.2020

Toilettennutzung unterliegt nicht der Unfallversicherung

Der unter dem Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung stehende Weg zur Toilette zur Verrichtung der Notdurft endet an der Tür zu der aus Vorraum mit Waschbecken und eigentlichen Toiletten bestehenden Toilettenanlage und nicht erst mit Durchschreiten der Schwelle zwischen diesen beiden Räumen in Richtung Toilettenkabinen.

Grundsätzlich ist bei der Beurteilung, ob ein Unfall ein unter den Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung zählender Tatbestand ist, abzuwägen, ob die Tätigkeit zur betrieblichen Sphäre oder zum persönlichen Lebensbereich zählt. Zwar könne, so das LSG Baden-Württemberg, auch ein Gang zur Toilette in speziellen Fällen der betrieblichen Sphäre zuzurechnen sein (§ 2 Abs. 1 Nr. 1 SGB VII), hingegen gehöre nach ständiger Rechtsprechung des Bundessozialgerichtes die Verrichtung der Notdurft selbst sowie der Aufenthalt am Ort der Verrichtung der Notdurft zum unversicherten persönlichen Lebensbereich, da sie unabhängig von einer betrieblichen Tätigkeit erforderlich ist. Bei natürlicher Betrachtungsweise zähle zum Vorgang der Verrichtung der Notdurft diese selbst sowie das (privatnützige) Händewaschen und damit der hiermit verbundene gesamte Aufenthalt in allen zur Toilette gehörenden Räumlichkeiten einschließlich des Waschbeckenraums, mithin in der gesamten Toilettenanlage. *dho*

Landessozialgericht Baden-Württemberg Urteil vom 30.4.2020, L 10 U 2537/18

Umsatzsteuer auf Transporte zwischen EU und Vereinigtem Königreich

Seit dem 1. Januar 2021 gehört das Vereinigte Königreich von Großbritannien und Nordirland nicht mehr zum Europäischen Binnenmarkt und zur Zollunion. Gemäß dem Austrittsabkommen gilt für Nordirland jedoch eine Sonderstellung. Hinsichtlich der Umsatzbesteuerung des Warenverkehrs wird Nordirland auch nach dem 31. Dezember 2020 als zum Gemeinschaftsgebiet gehörig behandelt. Es wird also verfahren, als wäre Nordirland noch Mitglied der Europäischen Zollunion.

Für die Transportdienstleistungen von und nach Großbritannien und damit zusammenhängende unselbständige Nebenleistungen kommt seit Jahresbeginn eine Steuerbefreiung nach § 4 Nr. 3 Buchst. a) UStG in Frage. Für Beförderungen von und nach Nordirland ist dies jedoch nach Auskunft des Bundesministeriums der Finanzen nicht der Fall.

Hintergrund ist der Umstand, dass sich die grenzüberschreitenden Beförderungen von und nach Nordirland nicht unmittelbar auf Gegenstände der Einfuhr bzw. Ausfuhr in ein Drittlandgebiet, das nicht zur Zollunion gehört, beziehen.

Dies lässt den Schluss zu, dass für Transporte von und nach Nordirland weiterhin zu verfahren ist, als würden innergemeinschaftliche Beförderungen durchgeführt. Hieraus ergibt sich Folgendes:

- Werden Beförderungen von und nach Nordirland für Unternehmen ausgeführt, bestimmt sich der Ort der erbrachten Dienstleistung gemäß § 3a Abs. 2 UStG nach dem Ort, von dem aus der Empfänger der Dienstleistung sein Unternehmen betreibt.
- Werden Beförderungen von und nach Nordirland auf Rechnung von Privatpersonen durchgeführt, bestimmt sich der Ort der erbrachten Dienstleistung gemäß § 3b Abs. 3 UStG nach dem Staat in dem die Beförderung beginnt. *etr*

IHRE SCHÄTZE IN DEN BESTEN HÄNDEN

Bei den Profis von umzug.org

Robert Kneschke - stock.adobe.com

Umzugsprofis mit AMÖ-Zertifikat.

Regelmäßige Qualitätskontrolle im Auftrag des Bundesverbands Möbelspedition und Logistik (AMÖ) e.V.

UMZUG.ORG

geprüfte Umzugsprofis finden

In Kürze
480 PS stellen beim Cursor-11-Sechszylinder die stärkste Leistungseinstellung dar. Alternativ bietet Iveco den Motor mit 460 oder 420 Pferdestärken an. Mehr Leistung bietet der volumigere Cursor 13 (12,9 l Hubraum), der den S-Way wahlweise mit 510 oder 570 PS antreibt.

Bewährungsprobe fürs Designerstück

Mit dem S-Way 480 schickt Iveco das erste Exemplar seiner neuen schweren Baureihe in den VR-Test. Neben seinem ansprechenden Design offenbart der Italiener viele andere Qualitäten.

Mit der dynamischen, bulligen Optik hat Iveco beim neuen S-Way alles richtig gemacht. Kaum eine Testfahrt, bei der uns so viel positives Feedback über das Außendesign eines Lkw zugetragen wurde. Bei der italienischen Marke, die es in Sachen Image bislang bekanntlich nicht leicht hat, geht das sicher runter wie Öl!

Neben ihrem gefälligen Design kaschiert die Hülle zudem geschickt, dass der S-Way eigentlich gar nicht

↑ Mit 7510 Kilogramm gehört die gut ausgestattete Testzugmaschine nicht gerade zu den Leichtgewichten.

Links: Übersichtliches Cockpit, aber geringer Lenkrad-Verstellbereich
Rechts: Das Lenkrad hält viele Bedientasten bereit – auch an der Unterseite.

so brandneu ist, wie der Hersteller Glauben machen möchte. Schließlich spendet hier noch der Kabinenrohbau des Vorgängers seine Gene, was aber lediglich beim Blick auf die Fahrerhausrückwand erkennbar ist.

Auch das Motorenprogramm der Diesel- und LNG-Erdgas-Aggregate stammt eins zu eins vom Vorgänger. Für die erste Fahrt über die Profi-Test-Runde entsendet der Hersteller die berühmte goldene Mitte: Der 11,1 Liter große Cursor 11 tritt in seiner stärksten Einstellung mit 480 PS an. Sicher nicht ohne Kalkül, denn anders als die schwächeren Einstellungen dieses Motors, die mit SCR-only arbeiten, ist hier zusätzlich Smart-EGR an Bord. Hinter der Bezeichnung verbirgt sich eine kleine Rate Abgasrückführung im Teillastbereich von circa sechs Prozent.

Deren Aufgabe liegt nicht in der Eliminierung der Stickoxide im Abgas, sondern soll für eine Verbrauchsreduzierung im Teillastbereich sorgen, indem Smart-EGR die Temperatur im Zylinder senkt und durch einen vorverlegten Einspritzbeginn für sauberere Verbrennung sorgt.

Im Verhältnis geringer Hubraum

Ob sich das auf der Testrunde bestätigt, dazu später mehr. Zunächst einmal stellen wir fest, dass der Cursor 11 die Steigungen der Teststrecke etwas weniger souverän erklimmt als mancher Konkurrent. Zwar entspricht das maximale Drehmoment von 2300 Newtonmetern dem Klassenstandard und es steht bereits ab frühen 970 Touren zur Verfügung. Dem kompakten Reihensechszylinder mangelt es aber einfach am letzten Quäntchen Hubraum, um leichte Stiche der Testrunde ohne Gang-rückstufung zu bewältigen, wie es die meisten Wettbewerber schaffen.

Dem unauffällig agierenden, aber in Sachen Schaltgeschwindigkeit längst nicht mehr federführenden ZF-Traxon-Getriebe kommt so etwas mehr Arbeit zu.

An einer zu langen Hinterachsübersetzung kann es nicht liegen, die Testzugmaschine ist mit der 2,64er-Achse ausgestattet, mit der bei Reisetempo 85 knapp 1100/min anliegen, was für heutige Maßstäbe als fast schon kurz übersetzt gelten darf. Längere Achsen hat Iveco nach eigenen Angaben zwar in Entwicklung, aber bis auf Weiteres noch nicht verfügbar.

Positiv: Verbesserte Verarbeitung und Haptik

Was positiv auffällt: Wie der Vorgänger zählt der S-Way zwar nicht zu den leisesten Lkw, die beim Stralis bei niedrigen Drehzahlen auftretenden Vibrationen samt Brummgeräuschen haben die Entwickler dem Neuen aber aberzogen. Auch die Verarbeitung und die haptische Anmutung der Materialien haben sich spürbar verbessert und stehen den meisten Wettbewerbern nicht mehr nach.

Technische Daten

Motor

Sechszylinder-Reihenmotor (Cursor 11 F3GGE611), Common-Rail (2200 bar), Turbolader mit variabler Geometrie, Euro 6d mit SCRKat, Smart-AGR, DPF, Hubraum: 11.118 cm3, Leistung: 480 PS (338 kW) bei 1900/min, max. Drehmoment: 2300 Nm bei 970–1465/min

Kraftübertragung

Automatisiertes Schaltgetriebe (ZF Traxon 12 TX 2210 TD), synchronisiertes Dreigang-Grundgetriebe, Range- u. Splitgruppe, 12 Vorwärtsgänge, 2 Rückwärtsgänge, Hinterachsübersetzung: i = 2,47; elektropneumatisch betätigte Einscheiben-Kupplung (430 mm)

Fahrwerk

HA: einfach übersetzte Antriebsachse, Vierbalg-Luftfederung mit Querstabi VA: Starrachse, Faustachsmittelstück in Doppel- T-Form, Einblatt-Parabelfederung

Bremsen

Zweikreis-Druckluftbremsanlage, Scheibenbremsen, Dekompressions-Motorbremse, optional: ZF-Intarder (im Test-Lkw verbaut)

Maße & Gewichte

Radstand: 3800 mm; L x B x H: 6252 x 2550 x 3789 mm; Leergewicht: 7530 kg (fahrfertig, ohne Fahrer, inkl. 400 l Diesel, 60 l AdBlue)

Fotos: K. Sefrna/VerkehrsRundschau

Bewertung

Iveco S-Way 480 Active-Space

Motor/Antrieb (max. 140)	118
Getriebe/Kupplung (max. 140)	116
Bremsen (max. 120)	96
Lenkung (max. 40)	33
Pedale (max. 20)	16
Fahrverhalten (max. 60)	53
Sicht (max. 50)	43
Klima/Lüftung (max. 50)	41
Sitze (max. 40)	32
Armaturen/Instrumente (max. 50)	42
Scheibenwischer (max. 30)	24
Fahrerhaus (max. 240)	201
Gesamtwertung (max. 980):	**815**

Testurteil

+	komfortables und agiles Fahrwerk, direkte Lenkung, gute Serienausstattung, bequeme Betten, Kühlbox mit separatem Fach zu Flaschenentnahme, niedriger Testverbrauch
-	(bislang) keine „extralange" Getriebeübersetzung lieferbar, Cursor 11 mit geringem Hubraum, Windgeräusche von der Sonnenblende, nicht an allen Stellen knisterfreie Verarbeitung

1. Das untere Bett fällt bequem aus.
2. Kühlbox mit zusätzlicher Flaschenklappe.
3. Größere Staufächer als beim Vorgänger.
4. Das Bett oben klappt nicht mehr an die Wand.
5. Der Cursor-11-Reihensechszylinder verfügt über einen Turbolader mit variabler Geometrie.

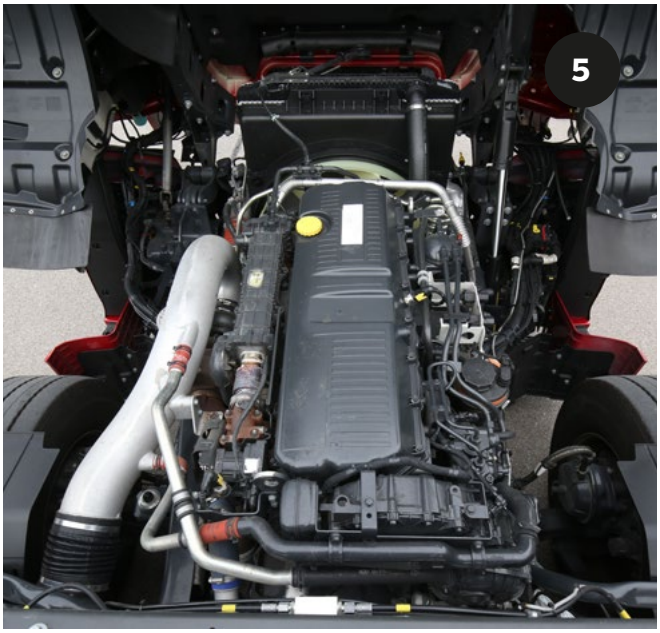
Trotzdem, die durch das gefällige Außendesign entstehenden hohen Erwartungen vermag das Innere der Kabine nicht ganz einzulösen. Zu vieles stammt offensichtlich noch vom Vorgänger Stralis. Der Begriff „altmodisch" wäre zwar ungerecht, aber die angewinkelte Mittelkonsole wie auch die Armaturen wurden lediglich mit geringen Mitteln verändert – durch neu gestaltete Ziffernblätter beispielsweise. Bei einem neuen Lkw ebenfalls überraschend: Abgesehen vom Bordcomputer verzichtet Iveco am Arbeitsplatz gänzlich auf Digitales à la Mercedes-Benz Actros, MAN TGX oder Volvo New-FH. Das ist nicht zwangsläufig von Nachteil, die „analoge" Feststellbremse des S-Way empfinden wir dagegen als nicht mehr zeitgemäß, ebenso die weiterhin eingeschränkten Verstellmöglichkeiten des Lenkrades.

Doch wie so oft lohnt es sich in der „Active-Space" genannten Fernverkehrs-Kabine genauer hinzuschauen, denn untätig waren die Iveco-Entwickler keinesfalls. Das fängt beim Blick aus dem Seitenfenster an, der nun nicht mehr von einem Steg wie beim Vorgänger behindert wird. Ebenfalls verbessert haben sich die Platzverhältnisse. Das Fahrerhaus ist höher montiert als beim Vorgänger Stralis, was den Motortunnel um 135 Millimeter verkleinert und zudem zwei Außenstaufächer pro Seite ermöglicht. Dass im neuen Iveco nach oben trotzdem bis zu 2,15 Meter Luft bleiben, ist dem höher bauenden und zusätzlich flacher ansteigenden Hochdach zu verdanken.

Wer nun Sorge trägt, das könnte sich negativ auf die sportlichen Fahreigenschaften des Italieners auswirken, die bislang zu den Tugenden der Marke gehörten, den können wir beruhigen. Die Kabine hängt angenehm straff am Rahmen und gerät in Kurven kaum ins Wanken. Auch das Fahrwerk sammelt weiterhin gute Noten, es entspricht schließlich auch weitgehend dem des Vorgängers. Die Einblatt-Parabeln an der Vorderachse geben sich fahraktiv, aber trotzdem ausreichend komfortabel und auch die direkte Steuerung des Iveco findet weiterhin Gefallen.

Gute Ergebnisse beim Verbrauch

Doch wie schlägt sich der Neue bei Verbrauch und Tempo? Mit 25,01 l/100 km platziert sich der S-Way im vorderen Mittelfeld. Noch bessere Ergebnisse könnte der S-Way sicherlich mit einer längeren, die Drehzahl noch weiter absenkenden Hinterachsübersetzung auf der VR-Test-runde schaffen.



Fazit
Gute Hausmannskost

Der neue Iveco S-Way präsentiert sich als bodenständiger Vertreter seiner Zunft. Raumangebot und Qualität passen, Verbrauch und Durchschnittstempo ebenfalls. Auf ein neuzeitliches, digitales Cockpit verzichtet der Italiener bis auf Weiteres. Das ist verschmerzbar, an anderer Stelle sollte Iveco dagegen bald nachlegen – Stichwort elektronische Feststellbremse sowie ein intelligenter Abbiege- oder Spurhalteassistent.

jan.burgdorf@springernature.com

Wie bereits erwähnt, könnte zu diesem Thema in Turin beziehungsweise Madrid schon bald etwas passieren – gepaart mit weiteren Neuerungen am S-Way-Antriebsstrang, zu denen der Hersteller aber noch nichts verlauten lässt.

Und auch innerhalb der Kabine dürfte in nicht allzu ferner Zeit ein erneutes Update folgen. In welche Richtung dieses weisen könnte, lässt sich am futuristischen Elektro-Prototypen „Nikola Tre“ ablesen, dem der S-Way bekanntlich seine Basis spendet. Dann würde das Innere besser zum gefälligen Außenauftritt passen. *bj*

Abdruck mit freundlicher Genehmigung der Verkehrsrundschau.

Verbräuche und Geschwindigkeiten: 342,8-km-Teststrecke

	l/100 km	km/h
Autobahn medium (32 t) A 9 Allershausen – A 93 Regensburg	24,48	84,67
Autobahn hügelig (32 t) A 3 Regensburg – Nürnberg	26,30	83,98
Autobahn Rolletappe (32 t) A 9 Nürnberg – Langenbruck	24,59	83,22
Landstraße (32 t) Langenbruck – Dasing	23,31	62,73
Autobahn leicht (32 t) A 8 Dasing – A 99 AS M-Ludwigsfeld	26,61	84,31
Durchschnitt:	25,01	79,95

Bergwertung
Autobahn (Kindinger Berg, A 9)
Zeit: 3,26 min, Vmin: 78 km/

Social Media am Arbeitsplatz

Viele Unternehmen nutzen soziale Medien, sei es für Marketingzwecke, Unternehmenskommunikation oder Bewerbersuche. Wenn sich Mitarbeiter in ihrer Arbeitszeit mit Facebook, Twitter und Co. beschäftigen, stellt sich für den Arbeitgeber jedoch schnell die Frage: Was ist erlaubt, wo liegen die Grenzen und welche Risiken bestehen für das Unternehmen?

1. Dürfen Arbeitnehmer soziale Medien am Arbeitsplatz auch privat nutzen?
Das Internet im Unternehmen ist ein Betriebsmittel; es steht dem Arbeitgeber daher frei, ob er die private Nutzung gestattet. Es gilt der Grundsatz: Verboten ist, was nicht erlaubt ist. Der Arbeitgeber kann auch einzelne Internetseiten sperren und im Übrigen die private Nutzung gestatten oder eine zeitliche Einschränkung vornehmen, nur die Nutzung von sozialen Medien ausschließen oder eine zeitliche Einschränkung vornehmen.

Problematisch ist die Situation, wenn zwar keine ausdrückliche Erlaubnis vorliegt, aber der Arbeitgeber Kenntnis von der Privatnutzung hat und dieser über einen längeren Zeitraum nicht widerspricht. Dann muss er sich wohl an seiner Duldung festhalten lassen und die private Nutzung auch weiterhin zulassen.

Entscheidet der Arbeitgeber sich für ein Verbot der privaten Nutzung, besteht kein Mitbestimmungsrecht des Betriebsrats. Gestattet der Arbeitgeber hingegen die private Nutzung und möchte er bestimmte Regelungen dafür aufstellen, hat der Betriebsrat ein Mitbestimmungsrecht nach § 87 Abs. 1 Nr. 1 BetrVG.

Die private Nutzung des Internets am Arbeitsplatz verlagert sich heutzutage immer mehr auf die Nutzung sozialer Medien auf Smartphones. Diese sind meist im Privateigentum der Arbeitnehmer. Die genannten Grundsätze gelten aber weiterhin: Arbeitnehmer haben grundsätzlich ihre Arbeitszeit für die Zwecke des Unternehmens einzusetzen. Die Nutzung sozialer Medien über private Smartphones während der Arbeitszeit bleibt von der Zustimmung des Arbeitgebers abhängig.

2. Das Internet ist kein rechtsfreier Raum
Sowohl bei der geschäftlichen als auch bei der privaten Nutzung gilt: Das Internet ist kein rechtsfreier Raum. So sind auch in sozialen Netzwerken zum Beispiel Beleidigungen von Kollegen, Vorgesetzten oder Kunden des Unternehmens, Geschäfts- und Rufschädigungen, Verrat von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen, Urheberrechts- und Markenrechtsverletzungen etc. verboten.

Bildquelle: Julien Eichinger - stock.adobe.com

3. Aufklärung und Sensibilisierung der Mitarbeiter
Häufig können auch bereits gelöschte Beiträge im Internet noch lange Zeit gefunden werden. Schnell werden sie kopiert und auf anderen Webseiten eingestellt. Diese Tatsache sollte den Mitarbeitern bewusst sein, wenn sie die sozialen Medien geschäftlich oder privat nutzen.

4. Wie nützlich sind Social-Media-Guidelines? Was sollten Verhaltensregeln in jedem Fall beinhalten?
Der Arbeitgeber kann nicht verhindern, dass seine Mitarbeiter in sozialen Medien mitteilen, für welches Unternehmen sie arbeiten, welche Funktion sie dort ausüben und welche Qualifikationen sie besitzen. Für die private Nutzung von sozialen Medien kann der Arbeitgeber auch sonst keine Vorgaben machen – möglich sind allenfalls unverbindliche Empfehlungen und der Hinweis darauf, dass auch im Internet geltendes Recht zu beachten ist.

Der Arbeitgeber kann aber selbstverständlich verbindliche Vorgaben machen, wenn es um den geschäftlichen Auftritt in sozialen Medien geht, der Mitarbeiter also im Namen des Unternehmens kommuniziert.

Hierzu werden häufig sogenannten Social-Media-Guidelines, das heißt Richtlinien zum Umgang mit sozialen Medien aufgestellt.

Social-Media-Guidelines sollten insbesondere folgende Punkte regeln:

- Welche Ziele verfolgt das Unternehmen mit der Nutzung von Social Media?
- Welche sozialen Medien (z. B. Xing, Facebook, Twitter etc.) möchte das Unternehmen ausschließlich oder überwiegend nutzen und welche Inhalte sollen vermittelt werden?
- Welche Mitarbeiter dürfen im Namen des Unternehmens kommunizieren?
- Wie haben die Mitarbeiter in sozialen Medien aufzutreten?
- Wer ist Ansprechpartner bei Fragen und Problemen?
- Dürfen soziale Medien von den Mitarbeitern während der Arbeitszeit auch privat genutzt werden und wenn ja, in welchem Umfang?

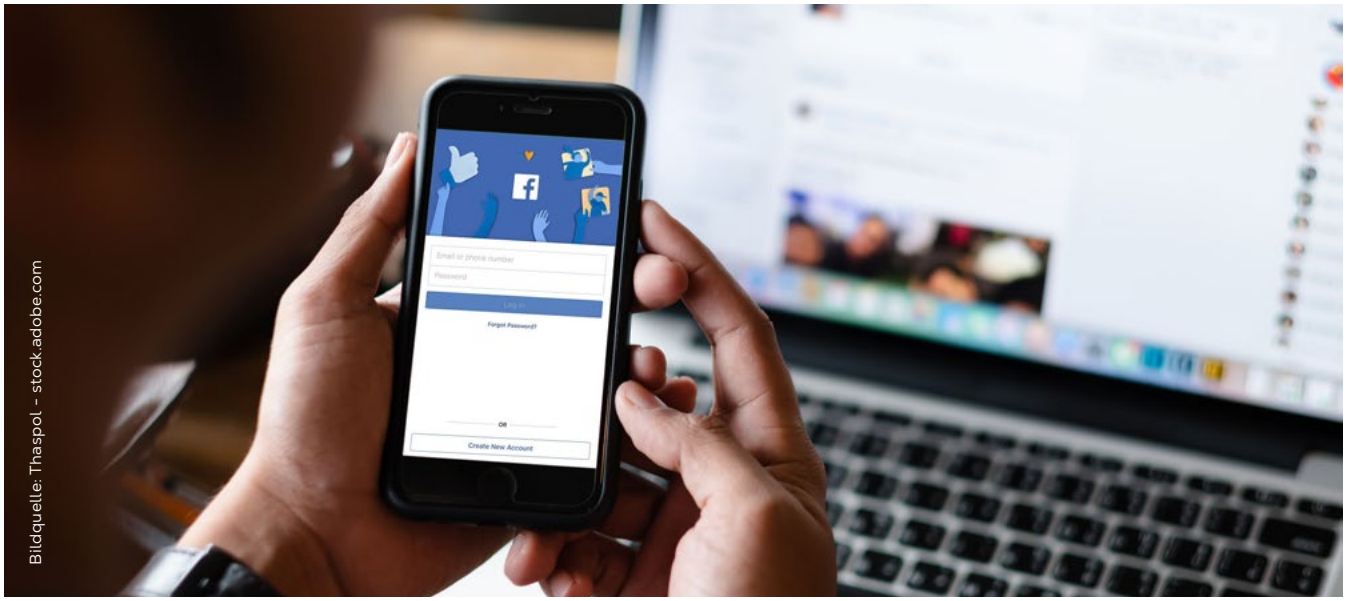
Außerdem sollten die Mitarbeiter in den Guidelines darauf hingewiesen werden, dass

- das Internet kein rechtsfreier Raum ist und gesetzliche Vorschriften beachtet und eingehalten werden müssen (z. B. das Wettbewerbs-, Urheber- und Markenrecht oder das Datenschutzrecht),
- vertrauliche Informationen – wie z. B. Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse – nicht nach außen getragen werden dürfen,
- private Meinungen deutlich als solche zu kennzeichnen sind und
- jeder Mitarbeiter für seine Einträge selbst verantwortlich ist.

In den Guidelines können auch Regelungen für den Krankheitsfall festgelegt werden, beispielsweise dass jeder Mitarbeiter einen Vertreter benennen muss, der bei Abwesenheit auf den dienstlichen Account zugreifen kann.

5. Was tun bei Rechtsverletzungen? Abmahnung und Kündigung als arbeitsrechtliche Handlungsmöglichkeiten
Die unerlaubte oder übermäßige Privatnutzung des Internets und der sozialen Medien stellt einen Pflichtverstoß dar und rechtfertigt zumindest eine Abmahnung des Mitarbeiters. Eine ordentliche verhaltensbedingte Kündigung setzt eine einschlägige Abmahnung voraus, das heißt: Es muss sich um einen Wiederholungsfall handeln. Eine fristlose Kündigung kommt hingegen nur bei einer wirklich schwerwiegenden Pflichtverletzung in Betracht. Das Bundesarbeitsgericht hat dies beispielsweise in einem Fall bejaht, in dem ein Arbeitnehmer trotz des Verbots der Privatnutzung über zwei Monate hinweg fast täglich in erheblichem Umfang im Internet surfte und dadurch seine Arbeitspflicht vernachlässigte. Ist die Privatnutzung ohne zeitliche Beschränkung erlaubt, so ist von einer Pflichtverletzung wohl erst dann auszugehen, wenn der Mitarbeiter seine geschuldete Arbeitsleistung nicht mehr ordnungsgemäß erbringt.

Auch auf vorsätzlich rufschädigende Äußerungen, Beleidigungen oder Verrat von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen kann bei sonstigen Rechtsverstößen mit einer Abmahnung und im Wiederholungsfall gegebenenfalls mit einer ordentlichen Kündigung reagiert werden. Handelt es sich um einen besonders schweren Verstoß, wie zum Beispiel den Verrat von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen, kann unter Umständen auch eine fristlose Kündigung in Betracht kommen. Hier kommt es jedoch entscheidend auf den Einzelfall an.


Bildquelle: Thaspol - stock.adobe.com

6. Internetrecherche im Einstellungsprozess: Darf der Arbeitgeber auf soziale Netzwerke wie Facebook, XING und Co. zugreifen, um sich ein Bild vom Bewerber zu machen?
Die aktuelle Rechtslage ist leider nicht eindeutig. Nach § 26 Bundesdatenschutzgesetz (BDSG) dürfen personenbezogene Daten eines Bewerbers verarbeitet werden, wenn dies für die Entscheidung über die Begründung eines Beschäftigungsverhältnisses oder nach Begründung eines Beschäftigungsverhältnisses erforderlich ist. An der Erforderlichkeit der Datenerhebung im Internet wird es jedoch in der Regel fehlen. Fraglich ist, ob neben § 26 BDSG noch andere Vorschriften zur Anwendung kommen können. Diese Frage ist in der Literatur umstritten, Urteile liegen bislang nicht vor. Denkbar wäre hier eine Verarbeitung und Nutzung innerhalb der Grenzen von Art. 9 Abs. 2 lit. e) und Art. 6 Abs. 1 lit. f) DSGVO. Danach kann der Arbeitgeber persönliche Daten des Bewerbers aus sozialen Netzwerken erheben, wenn die Daten allgemein zugänglich sind und kein Grund zu der Annahme besteht, dass schutzwürdige Interessen des Bewerbers an der Nichterhebung überwiegen. Davon ist beispielsweise auszugehen, wenn es sich um Daten handelt, die über Internetsuchmaschinen gefunden werden können, ohne dass eine Anmeldung bei dem sozialen Netzwerk notwendig ist.

Eine Verwendung von im Internet eingestellten Informationen ist jedoch unzulässig, wenn diese Informationen von Dritten stammen und offensichtlich eine Persönlichkeitsrechtsverletzung vorliegt, zum Beispiel bei Schmähkritik.

7. Was passiert, wenn Mitarbeiter aus dem Unternehmen ausscheiden? Wem gehören die Daten in den sozialen Netzwerken?
Überlassene Arbeitsmittel, wie beispielsweise Geschäftsunterlagen, hat der Mitarbeiter nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses an den Arbeitgeber zurückzugeben. Ob dies auch für Benutzerkonten bei sozialen Medien – sogenannte Accounts – gilt, haben die Arbeitsgerichte bislang nicht entschieden. Es spricht jedoch einiges dafür, hier die gleiche rechtliche Bewertung vorzunehmen.

Ein rein dienstlicher Account bei einem sozialen Netzwerk dürfte danach wie ein Arbeitsmittel zu behandeln sein, insbesondere, da dieser auf Kosten des Arbeitgebers und in der Arbeitszeit genutzt werden darf. Die Zugangsdaten für einen dienstlichen Account sind folglich bei Ausscheiden aus dem Unternehmen an den Arbeitgeber herauszugeben. Allerdings ist dem Arbeitnehmer zunächst die Möglichkeit einzuräumen, eventuell gespeicherte private Daten zu löschen.

Hat der Mitarbeiter seinen privat angelegten Netzwerk-Account auch für dienstliche Zwecke genutzt, so kann der Arbeitgeber zwar keine Herausgabe der Zugangsdaten des Accounts verlangen, wohl aber die Überlassung einer Kopie von dort gespeicherten Kundendaten und anderen geschäftlichen Informationen, die der Arbeitgeber für das Weiterführen der Kundenbeziehungen benötigt. Nach der Übertragung hat der Mitarbeiter diese Daten aus seinem Account zu löschen.

ÜBER DEN AUTOR

Marc Weigand
Als Referent des Geschäftsfelds Recht und Steuern in der IHK Frankfurt/Main befasst sich Marc Weigend vor allem mit den Themen Arbeitsrecht und Datenschutz.

UMZUGS HELFER

Der Möbelaufzug Junior

Der Möbelaufzug Junior mit Hybridantrieb erreicht Förderhöhen bis zu 24 m und punktet mit seiner Umweltfreundlichkeit. Sein 230 V Elektromotor arbeitet emissionsfrei und geräuscharm – ein Pluspunkt bei Einsätzen in Wohngebieten. Dank nachhaltiger Stop-and-Go-Automatik schaltet die Steuerung den E-Motor nur im Bedarfsfall ein. Mit seiner kompakten Bauweise findet der wendige Junior praktisch überall einen geeigneten Aufstellplatz.

Böcker
MEIN WEG NACH OBEN

www.boecker.de

AMÖ und KRAVAG gründen „Versicherungsbüro“

Schon seit vielen Jahren arbeiten die AMÖ und die KRAVAG konstruktiv und vertrauensvoll zum Nutzen der Mitgliedsunternehmen zusammen. Diese Zusammenarbeit wird jetzt auf ein erweitertes Fundament gestellt. Seit dem 1. April 2021 bietet die AMÖ als Versicherungsagentur in Zusammenarbeit mit der SVG-Versicherungsdienst umfangreichere Leistungen im Bereich der Versicherungen für die Mitgliedsunternehmen an. Künftig können Mitgliedsunternehmen Anfragen zu Versicherungen der KRAVG und R+V direkt über die AMÖ stellen. Zur weiteren Bearbeitung und Betreuung hat die AMÖ seit kurzem einen eigene Fachmann für Versicherungen in ihren Reihen.

Ihre Kontaktperson

Daniel Adelfinger, gelernter Kaufmann für Versicherung und Finanzen, steht der AMÖ und den Mitgliedsunternehmen mit Rat und Tat zur Seite. Daniel Adelfinger ist bei der SVG Versicherungsvermittlung Südwest in Frankfurt hat für Sach- und Transportversicherungen zuständig, und kennt sich sowohl persönlich bestens in diesem Fachgebiet aus und kann für die regionale Unterstützung schnell und unkompliziert den Kontakt zu einem Kollegen in der Region vermitteln. Neben der unmittelbaren Unterstützung für die Mitgliedsunternehmen fungiert er gleichzeitig als „Scharnier“ bundesweit zur SVG-Assekuranz.

Starkes Leistungsportfolio

Durch das neue „Versicherungsbüro“ kann die AMÖ jetzt unmittelbar und zielgerecht ihren Mitgliedern die Möglichkeit eines passenden rundum Versicherungsschutzes bieten – zu verbesserten und vergünstigten Leistungen sowie immer mit einem direkten Ansprechpartner. Dabei handelt es sich unter anderem um individuelle Versicherungskonzepte für AMÖ-Mitglieder. „Durch den Versicherungskonzern R+V, KRAVAG und Condor haben wir die Möglichkeit, Versicherungsschutz in allen Sparten zu bieten und für außergewöhnliche Risiken eine passende Lösung zu entwickeln“, so Adelfinger. „Dazu zählen unter anderem Kfz-Versicherung, Verkehrshaftung, Transportversicherung, Betriebshaftpflicht, betriebliche Altersvorsorge wie die Mobilitätsrente sowie eine Kautionsversicherung, die Forderungsausfallversicherung und vieles mehr.“ AMÖ Mitglieder profitieren dabei von verbesserten Bedingungen im Rahmen der KRAVAG Logistik Police (KLP),

Auch die speziell für AMÖ Mitglieder entwickelten Leistungen der KRAVAG mit der AMÖ sollen weiterentwickelt und ausgebaut werden. Darüber hinaus haben AMÖ-Mitglieder die Möglichkeit, ihre Versicherungsprodukte jederzeit über das KRAVAG-Online-Portal einzusehen und bei Bedarf anzupassen. *dwa*

Für mehr Informationen erreichen Sie Herrn Adelfinger per E-Mail an Daniel.Adelfinger@SVG-Kravag.de oder telefonisch unter der Rufnummer 069-97 963 108.

halteverbot-beantragen.de

Moerser Landstraße 555 - 557
D-47802 Krefeld

Fon: +49 (2151) 789 23 82
Fax: +49 (2151) 789 23 81

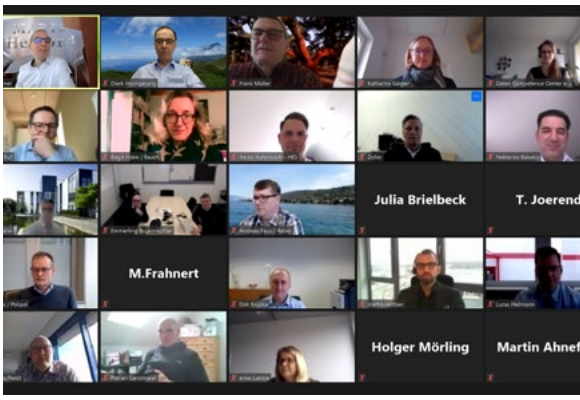
email: info@halteverbot-beantragen.de

Fachbeirat Logistik des DCC tagt online

Auch das DCC, Daten Competence Center der Möbelbranche, ist weiter von den Auswirkungen der Corona-Pandemie betroffen. So musste auch der Fachbeirat Logistik seine Sitzung im März einmal mehr virtuell durchführen. Inhaltlich war der Austausch aber für alle Beteiligten dennoch wertvoll. Das stellte nicht nur der Geschäftsführer Dr. Olaf Plümer abschließend fest. Zunächst informierte Andreas Ruf die Teilnehmer über die aktuelle geschäftliche Entwicklung der Möbelindustrie. Angesichts des andauernden Lockdowns müssen im März auch zunehmend Hersteller Kurzarbeit anmelden, da die Aufträge weitgehend abgearbeitet sind. Dierk Hochgesang informierte anschließend über die Situation der Möbellogistiker. Eine schwierige Auftragslage und stark steigende Kosten, insbesondere beim Diesel, stellen die Möbelspediteure vor kaum zu bewältigende Herausforderungen. Dazu kommt, dass die Situation an der Rampe in den letzten Jahren eher schlechter geworden ist. Diese Situation wurde durch Corona an vielen Orten sogar noch verstärkt.

Welche Optionen ein „digitaler Zwilling“ für die Logistik eröffnen kann, zeigte Professor Bakakis sehr eindrucksvoll auf. Logistische Prozesse könnten unter zuhilfenahme dieser Methodik deutlich verbessert und effizienter gestaltet werden.

Allgemeines Bedauern löste der Umstand aus, dass der Handel nach



anfänglich konstruktiver Mitarbeit dem Fachbeirat Logistik leider nicht die Aufmerksamkeit widmet, die für eine Lösung der Probleme angemessen wäre. Vielleicht gibt es aber bis zum Herbst diesbezüglich auch wieder eine andere Einstellung.

J’AMÖ-Tagung wird erneut verschoben

Der J’AMÖ-Vorstand und das Präsidium der AMÖ haben jüngst gemeinsam entschieden, die für den 18. bis 20. Juni 2021 geplante J’AMÖ-Tagung in Köln abermals zu verschieben. „Wir haben uns die Entscheidung nicht leicht gemacht“, erklärt J’AMÖ-Sprecher Lukas Brüggemann (Umzug Hitzke GmbH & Co. KG). „Eine ungezwungene Veranstaltung, wie wir sie aus früheren Jahren gewohnt sind, wird unter den bekannten Umständen im Juni so nicht möglich sein. Eine für die Beteiligten risikofreie und unbedenkliche Veranstaltung können wir nicht garantieren, weshalb die erneute Verlegung die richtige Entscheidung ist.“ Gerade die Nähe zu den Teilnehmerinnen und Teilnehmern, die zur besonderen Wohlfühl-Atmosphäre des Events beiträgt, ob nun bei der Fachtagung, den gemeinsamen Aktivitäten oder beim freien Netzwerken machen den Charakter der J’AMÖ-Tagung aus. „Ein solche Veranstaltung ist in der aktuellen Situation undenkbar und wäre darüber hinaus einfach auch unvernünftig!“

Die Planungen für die Verlegung wurden direkt angekurbelt. Ein neuer Termin steht mit dem Wochenende vom 17. bis 19. Juni 2022 bereits fest.Einzelheiten folgen! *dwa*

Veränderung in der Geschäftsführung

Der Hauptgeschäftsführer der AMÖ, Dierk Hochgesang, wird Ende Oktober nach dann 20 Jahren Einsatz für die Möbelspedition auf seinen eigenen Wunsch hin aus der AMÖ ausscheiden, um sich einer neuen Aufgabe in der Verkehrswirtschaft zu stellen. Hochgesang wird eine leitende Position bei der SVG Bundes-Zentralgenossenschaft Straßenverkehr eG übernehmen.

Das Präsidium der AMÖ hat bereits begonnen, die Auswirkungen des Ausscheidens auf den Verband herauszuarbeiten und die möglichen Optionen zu prüfen. Dabei will das Präsidium ebenso vertrauensvoll wie bisher mit Hochgesang zusammenarbeiten und die Position kurzfristig für eine möglichst zeitnahe Neubesetzung ausschreiben. Die Übergabe der Geschäfte soll so schnell wie möglich eingeleitet werden.

Das Präsidium dankt Herrn Hochgesang ausdrücklich für die langjährige loyale und vertrauensvolle Zusammenarbeit für die Mitgliedsunternehmen der AMÖ und wünscht ihm für die Zukunft viel Erfolg und alles Gute. *dwa*

Die J'AMÖ
Mitglied werden lohnt sich!
Die J'AMÖ ist eine Gruppe von jungen Leuten, die in einer der AMÖ angehörenden Möbelspedition arbeiten. Die AMÖ-Juniorinnen und Junioren sind sowohl Inhaber als auch Angestellte von AMÖ-Mitgliedsunternehmen.
J'AMÖ
Die Mitgliedschaft in der J'AMÖ ist kostenlos und unverbindlich. Werden Sie Mitglied in der J'AMÖ!
Kontakt: Daniel Waldschik | Tel: 06190 989817 | waldschik@amoe.de

Unterweisungs-Manager
Unterweisungen effizienter gestalten mit der Onlineplattform für webbasiertes E-Learning
unterweisungs-manager.de/logistik
UV Universum Verlag

Anton RÖHR LOGISTIC-GROUP
www.anton-roehr.de

Umzüge – das sind wir!
FREY & KLEIN
Objekt- und Privatumzüge · Lagerung & Distributionslogistik · Internationale & Übersee-Umzüge ·
DMS UMZUG & LOGISTIK
Frey & Klein Internationale Spedition GmbH
Weinenweg 3, D-55469 Ohlweiler/Simmern
T +49 (0) 6761 9058-0, www.frey-klein.de

Einzigartig! Shop mit Designer
printlogin.de
Umzugsaufkleber
Aufkleber, Etiketten!
Bestellen und gestalten bei voller Kontrolle.
Langer GmbH

Die AMÖ bei Facebook
amoe.de/facebook

Deutsche Möbelausfuhren gehen im Jahr 2020 um 4,5 Prozent zurück

Das Exportgeschäft der deutschen Möbelindustrie hat im vergangenen Jahr unter den Auswirkungen der Corona-Pandemie gelitten. Nach den Erhebungen des Statistischen Bundesamts sanken die Möbelausfuhren um 4,5 Prozent auf 7,5 Milliarden Euro. „Dabei haben sich vor allem die Lockdowns in vielen Ländern bemerkbar gemacht“, stellt Jan Kurth, Geschäftsführer der Möbelverbände (VDM/VHK), fest. „Erfreulicherweise belebte sich die Nachfrage im vierten Quartal leicht, so dass der Rückstand gegenüber dem vergangenen Jahr im Schlussspurt noch etwas verkleinert werden konnte.“ Bis Ende September hatte das Minus im Vergleich zum Vorjahr noch bei 7,3 Prozent gelegen.

Unter den großen europäischen Absatzmärkten entwickelte sich Großbritannien – das fünftwichtigste Exportland für die deutsche Möbelindustrie – am schwächsten. Die Verkäufe deutscher Möbel in das Vereinigte Königreich sanken im vergangenen Jahr um 9,3 Prozent auf 421 Millionen Euro. „Zu den starken Auswirkungen der Pandemie auf die britische Wirtschaft kamen noch die negativen Brexit-Effekte“, berichtet Kurth.

Beim Export nach Großbritannien macht der deutschen Möbelindustrie derzeit vor allem der zusätzliche Verwaltungsaufwand zu schaffen, wie eine aktuelle Umfrage der Möbelverbände bei ihren Mitgliedsfirmen ergeben hat. So beklagen 94 Prozent der befragten Möbelhersteller einen höheren Aufwand infolge der Zollformalitäten. „Größere Anstrengungen sind dabei insbesondere mit Blick auf die Ursprungsregeln und -nachweise nötig“, sagt Kurth. Auch geänderte Zollabfertigungsverfahren und neue Vorschriften für Paletten und Exportverpackungen erschweren den Exporteuren die Abwicklung. Zudem berichtet etwas mehr als die Hälfte der Unternehmen von zusätzlichen Wartezeiten an der Grenze, 30 Prozent der Betriebe verzeichnen Lieferverzögerungen. Für das laufende Jahr stellen sich 42 Prozent der Firmen auf weiter sinkende Exporte nach Großbritannien ein. Mit stabilen Ausfuhren in das Vereinigte Königreich rechnen 36 Prozent, einen Aufwärtstrend erwarten 22 Prozent der Möbelproduzenten.

Einbußen wurden im vergangenen Jahr auch bei den Möbelverkäufen auf den wichtigsten Auslandsmarkt Frankreich (minus 5,6 Prozent), nach Österreich (minus 3,5 Prozent), Belgien (minus 5,1 Prozent) und Spanien (minus 10,2 Prozent) verzeichnet. Dagegen zogen die Exporte in die Schweiz deutlich an (plus 6,5 Prozent).

In den Niederlanden (plus 0,4 Prozent) und Italien (plus 2,7 Prozent) gelang ebenfalls ein Zuwachs.

Stark rückläufig entwickelten sich die Möbelverkäufe in die Vereinigten Staaten (minus 14,6 Prozent), den wichtigsten außereuropäischen Absatzmarkt. Die Ausfuhren nach China gingen nur leicht zurück (minus 5,7 Prozent), wobei es zwischen den einzelnen Produktgruppen erhebliche Unterschiede gab. Für die Küchenmöbelhersteller erwies sich das Reich der Mitte mit einem Plus von knapp 13 Prozent als einer der wichtigsten Wachstumsmärkte. Gleichzeitig brachen die deutschen Büromöbelexporte nach China 2020 um knapp 23 Prozent ein.

Auch im Exportgeschäft insgesamt schnitt die deutsche Küchenmöbelindustrie im vergangenen Jahr am besten ab: Die Sparte konnte ihre Ausfuhren nahezu stabil halten. Dagegen mussten die Polstermöbelproduzenten ein Minus von knapp 5 Prozent hinnehmen, die Hersteller von Wohn-, Ess- und Schlafzimmermöbeln verbuchten Einbußen von knapp drei Prozent. *VDM*

MoviNeo
die Umzugssoftware

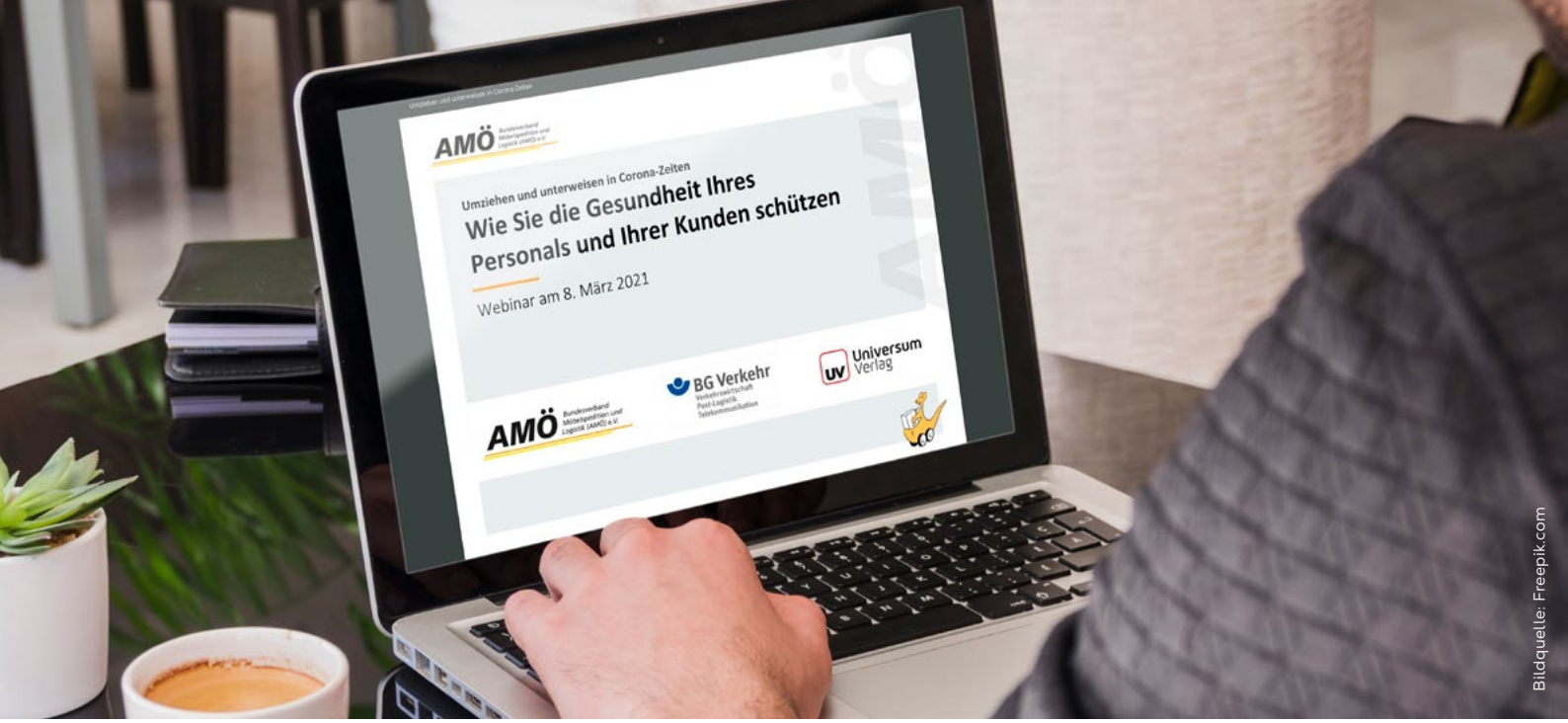
MoviNeo –
Ihre Umzugssoftware.

Eine Software für maximale Unterstützung Ihres Arbeitsalltags.

Für Desktop und mobile Endgeräte.
Echter Service und kostenlose Updates.
Von Insidern entwickelt.

movineo.de — Hotline 06104 68951-0

NeoMetrik GmbH
Philipp-Reis-Str. 4 – 8
63150 Heusenstamm
info@neometrik.com
www.neometrik.com



Bildquelle: Freepik.com

Online-Seminare der AMÖ kommen gut an!

Seit einiger Zeit bietet die AMÖ zur umfassenden Informationen der Mitgliedsunternehmen eigene Online-Seminare an. Ziel ist es, Landesverbände und Betriebe noch schneller und zielgerichteter über wesentliche Entwicklungen im Gewerbe sowie Mehrwerte, die die AMÖ und ihre Kooperationspartner bieten, zu kommunizieren.

Mit Erfolg! Die Bewertungen der Teilnehmenden zu unseren Online-Seminaren fallen dabei überwiegend „sehr gut“ aus. Das neue Angebot kommt so gut an, dass neben zahlreichen Besucherinnen und Besuchern, die sich themenabhängig zu den Online-Veranstaltungen anmelden, in Kürze eine umfangreiche Stammteilnehmerschaft aufgebaut werden konnte, die regelmäßig einschaltet und das Angebot als zuverlässige und kurzweilige Informationsquelle nutzt.

AGB Umzug und Brexit

So konnten in drei Veranstaltungen im März zu den „AGB Umzug 2021“ AMÖ-Jurist RA Farsad Saghafi und AMÖ-Hauptgeschäftsführer Dierk Hochgesang rund hundert Teilnehmerinnen und Teilnehmer über die Entwicklung des neuen Klauselwerks begrüßen, und ihnen umfassend sämtliche Änderungen der neuen Fassung zur früheren Fassung vorstellen. Wie bekannt wurde diese von zwei Landgerichten in Teilen für unzulässig erklärt, woraufhin die AMÖ unmittelbar reagiert hatte und in Kürze mit externen Fachleuten neue AGB Umzug entwickelt hat.

Rund 30 Möbelspediteurinnen und Möbelspediteure besuchten das Online-Seminar „Brexit – Weitere Puzzleteile fügen sich zusammen“, in dem Dr. Ellen Troska, stellv. Hauptgeschäftsführerin der AMÖ, über aktuelle Veränderungen und Entwicklungen zu den Regelungen zwischen Großbritannien, Irland, der EU bzw. Deutschland berichtete.

Umziehen und unterweisen in Zeiten der Corona-Pandemie

Gemeinsam mit der BG Verkehr und dem Universum Verlag (UV), seit 1. Januar korporatives Mitglied der AMÖ, haben wir im März außerdem ein Online-Seminar zum Thema „Umziehen und unterweisen in Pandemie-Zeiten“ angeboten. Hier schalteten sich mehr als 50 Personen zu. Dabei berichtete Martin Küppers, Leiter Kompetenzfeld Regelwerk und Arbeitssicherheit im Geschäftsbereich Prävention, in Sachen Infektionsschutz in der Möbelspedition und gab Hinweise, wie die gesetzliche Unterweisungspflicht während Corona umgesetzt werden könne. Eine digitale Unterstützung stelle dabei die Online-Plattform „Unterweisungsmanager“ dar ("Eine Lösung, zu der es auf dem Markt in der Form wohl keine vergleichbare Alternative gibt."), die UV-Mitarbeiter Daniel Döringer im Anschluss vorstellte. „Der Einsatz einer webbasierten Software hat einen spürbaren Effizienzgewinn zur Folge und senkt die Kosten für das Unternehmen. Und nicht zuletzt kommt der Unternehmer mit dem Einsatz der Software seiner Dokumentationspflicht nach“, erklärte Döringer. Für AMÖ-Mitgliedsunternehmen habe man ein „unschlagbares Angebot“ zusammengestellt, mit Sonderkonditionen für AMÖ-Mitglieder, das aufgrund der Förderfähigkeit im Rahmen von Deminimis sogar nochmal deutlich um 80 Prozent günstiger werde. *dwa*

Alle Online-Seminare der AMÖ finden Sie auf www.amoe.de/aktuelle-veranstaltungen-der-amoe

Terminkalender 2021

20. bis 21. April	AMÖ-Präsidium und AMÖ-Gesamtvorstand	virtuell
29./30. September	Messe MöLo	Essen
30. September	Delegiertenversammlung	Essen
30. November bis 1. Dezember	AMÖ-Präsidium und AMÖ-Gesamtvorstand	Rhein-Main

Die AMÖ trauert

Am 13. Februar 2021 ist Helmut Taxl, Firmengründer und Seniorchef der HTT Umzüge Helmut Traxl Transport GmbH, im Alter von 80 Jahren verstorben. Die Möbelspediteure werden Helmut Traxl ein ehrendes Andenken bewahren.

Ihre Meinung ist uns wichtig!

Lob ist schön, aber nur, wer seine Fehler kennt, kann sich auch verbessern. Und: Nur sehr wenig ist für einen Redakteur frustrierender, als an seiner Zielgruppe vorbei zu schreiben. Ihre Meinung und Ideen liegen uns daher besonders am Herzen! Was hat Ihnen gefallen? Was überhaupt nicht? Welches Thema müsste unbedingt beleuchtet werden? Machen Sie uns darauf aufmerksam und schreiben Sie uns! Das gilt selbstverständlich auch für alle Themen rund um Ihr Unternehmen: Ob Jubiläum, Firmenfeiern oder Angestellte, die ein spannendes Hobby haben – viele tolle Geschichten liegen auf der Straße und warten nur darauf, erzählt zu werden. Dafür muss man aber erst einmal wissen, wo genau sie zu finden sind. Senden Sie uns Ihre Zuschriften ganz einfach an leserbriefe@amoe.de. Oder doch besser Facebook? Das geht unter www.facebook.com/AMOE.Bundesverband.Moebelspedition.

Die MöbelLogistik wird monatlich in einer Auflage von 1.000 Exemplaren gedruckt und kostenlos an alle Mitgliedsunternehmen sowie weitere Multiplikatoren aus Politik, Wirtschaft, Medien und anderen gesellschaftlichen Bereichen verschickt. *dwa*

Impressum
Die MöbelLogistik ist das offizielle Organ des Bundesverbandes Möbelspedition und Logistik (AMÖ) e.V. und der Gruppe internationaler Möbelspediteure e.V. (GIM). Die MöbelLogistik erscheint in zehn Ausgaben pro Jahr. Der Bezugspreis ist durch den Mitgliedsbeitrag abgegolten.

Herausgeber:
Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ) e.V.
Schulstraße 53
D-65795 Hattersheim/Main
Telefon 06190/9898-13
www.amoe.de
info@amoe.de

Chefredaktion:
Daniel Waldschik (dwa)
Telefon 06190/9898-17
waldschik@amoe.de

Redaktion:
Dierk Hochgesang (dho),
Dr. Ellen Troska (etr)
Farsad Saghafi (sag)
Für unaufgefordert eingesandte Manuskripte wird keine Haftung übernommen, daher besteht auch kein Anspruch auf Ausfallhonorare. Mit dem Autorenhonorar gehen die Verwertung-, Nutzungs- und Vervielfältigungsrechte an die AMÖ über, insbesondere auch für elektronische Medien (Internet, Datenbanken, CD-ROM). Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben die Meinung des Verfassers wieder, nicht unbedingt die Meinung der Redaktion. Nachdruck oder elektronische Verwertung von Beiträgen nur mit schriftlicher Genehmigung der AMÖ.

Satz und Layout:
Patrick Schroer
Design - und Branding Agentur
Asterlager Straße 97-101
47228 Duisburg
Telefon: 02065 829 55 11
www.patrickschroer.de
kontakt@patrickschroer.de

Druck
WIRmachenDRUCK GmbH,
Mühlbachstraße 7, 71522 Backnang
Versand: CP-Werbung, Dresden
ISSN 0014-6838

Anzeigenverwaltung:
Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ) e.V.
Dierk Hochgesang
Tel.: 06190 9898-10
Fax: 06190 9898-20
E-Mail: hochgesang@amoe.de
Es gilt die jeweils aktuelle Anzeigenpreisliste auf www.amoe.de.

Besuchen Sie uns auf

amoe.de

- Aktuelles
- Unternehmenssuche
- Infos zur AMÖ

+ exklusiver Bereich für alle AMÖ-Mitglieder

mit Informationen, Service und Downloads