

SCHWEDEN aktivell

INTERVIEW

Mats Hultberg

Mälardalen

Die Powerregion rund um den See

SCHWERPUNKT

Schweden bleibt Auto-Nation

PORTRAIT

Volvo Trucks



ES GIBT MEHR IM LEBEN ALS EINEN VOLVO. ES GIBT AUTOS, DIE MAN KAUFTE, UM BEWUNDERT ZU WERDEN, UND AUTOS, DIE MAN SELBST IMMER WIEDER GERNE BEWUNDERT. DESHALB GIBT ES DEN VOLVO S60 R-DESIGN.

**JETZT SCHON AB
189,- €
MONATL. LEASEN!***



Der Volvo S60 R-Design – die sportlichste Art, einen Volvo zu fahren. Exklusive R-Design-Features im Ex- und Interieur wie z. B. 18"-Leichtmetallfelgen, Sportsitze, Multifunktions-Sportlenkrad und Details aus hochwertigem Aluminium verleihen dem Volvo S60 R-Design einen außergewöhnlich sportlichen Auftritt. Für grenzenlosen Fahrspaß sorgen das tiefergelegte Sportfahrwerk und Corner Traction Control. Und damit so viel Sportlichkeit sicher beherrschbar bleibt, verfügt der Volvo S60 natürlich über die herausragende Volvo Sicherheitstechnologie der neusten Generation.

Sie wollen mehr über den Volvo S60 R-Design erfahren?
www.volvocars.de/S60R-Design oder direkt bei Ihrem Volvo Partner.



Volvo. for life

* Angebot für den Volvo S60 T3 R-Design 110 kW (150 PS): Kraftstoffverbrauch im Testzyklus (Schaltung): Volvo S60 innerorts 8,6, außerorts 5,3 und kombiniert 6,6 l/100 km; CO₂-Emissionen im kombinierten Testzyklus: Volvo S60 152 g/km.

Fahrzeugpreis Volvo S60: 31.400,- EUR. Sonderzahlung Volvo S60: 9.650,- EUR, Laufzeit: 36 Monate, Gesamtfahrleistung: 30.000 km. Kalkulationsbeispiel der Volvo Auto Bank auf Grundlage der derzeit gültigen Sonderkonditionen, die für teilnehmende Volvo Vertragshändler gelten. Das Angebot ist repräsentativ im Sinne von § 6a PAngV und gültig bis 30.06.2011. Fahrzeugpreise sind unverbindliche Empfehlungen der Volvo Car Germany GmbH ohne Überführungs- und Zulassungskosten.



Liebe Leser und Freunde
der Schwedischen Handelskammer,

Ich habe gerade meine Wohnung im Süden von Stockholm verkauft. Diese Wohnung, gekauft nach der Krise in den frühen 90er Jahren und in der Nähe von einem der zwei neuen Fußball-Stadien gelegen, ist mit Abstand meine bislang beste Geldanlage – und das ist wohl bei allen so, die gerade in Stockholm Immobilien verkaufen.

Immobilien in Schweden sind im Vergleich zu anderen Ländern laut einer aktuellen Studie der Zeitschrift „The Economist“ um fast 40 % überbewertet. Das ist zwar weniger als beim Spitzenreiter Australien und HongKong und etwas weniger als in der vorigen Studie im Herbst, aber jeder, der ein Haus oder eine Wohnung in Stockholm gesucht hat, hat auch festgestellt: Stockholm ist teuer. Seht teuer sogar.

Ob Schweden aber wirklich eine Immobilien-Blase hat oder nicht, darüber streiten sich die Experten. Die Verschuldung der schwedischen Haushalte liegt bei 160 %, und seit Mitte der 90er Jahre haben sich die Schulden (und die Immobilienpreise) im Vergleich zum verfügbaren Einkommen mehr als verdreifacht. Trotzdem behaupten viele, dass dieser Ballon nicht unbedingt dramatisch platzen muss. Ein Grund für die hohen Preise in Schweden ist nämlich ein echter Mangel an Häusern und Wohnungen in Gebieten mit starkem wirtschaftlichem Wachstum; vor allem in Stockholm, Göteborg und Malmö. Der Druck auf den Immobilien-Markt in diesen Regionen wächst stetig – und so lange die Anzahl der Neubauten so niedrig ist wie in den letzten zwei Jahrzehnten, werden auch die Preise hoch bleiben. Und die jungen Menschen in Schweden werden weiterhin Probleme haben, ihre erste Wohnung zu bezahlen.

Meine neue Heimat Deutschland hat im Gegensatz zu vielen anderen Ländern keine starke Preissteigerung erlebt. Die deutschen Immobilien sind laut „The Economist“ um stolze 12 % unterbewertet. Die Wirtschaft in Deutschland boomt und über Schweden spricht man international sogar als „Tiger-Wirtschaft“. Aber die Immobilienmärkte beider Länder sind ganz verschieden. Die Größe der Märkte, die Anzahl der großen Städte, die Geschichte und politische Entscheidungen in der Vergangenheit tragen zu diesen Unterschieden bei. Aber auch die Auffassung davon, was eine Immobilie ist, ist anders: ein Recht des Staatsbürgers auf gutes Wohnen oder eine Geldanlage, die man sich kaufen kann.

Von diesen Unterschieden können – und sollten – wir alle lernen.

Mit diesem Editorial lesen Sie zum ersten Mal von mir als neuem Geschäftsführer der Schwedischen Handelskammer in Schweden-Aktuell. Zwanzig Jahre nach meinem ersten Besuch in Deutschland als frisch gebackener Diplom-Kaufmann und Berater befinde ich mich jetzt am Knotenpunkt der deutsch-schwedischen Wirtschaftsbeziehungen. Ich freue mich, Mitglieder, Freunde und Partner der Handelskammer kennenzulernen und zusammen mit Ihnen und meinem Team in der Geschäftsstelle die Kammer weiter zu entwickeln.

Mit freundlichen Grüßen aus Düsseldorf

Mats Hultberg

Inhalt

5 FRAGEN AN Mats Hultberg	4
KOLUMNE Tomas Lundin	5
WIRTSCHAFT AKTUELL	6
MITGLIEDERVERSAMMLUNG	8
REGIONENPORTRAIT Mälardalen	10
SCHWERPUNKT Automotiv	13
PORTRAIT Volvo Trucks	18
RECHT AKTUELL	19
AUS DER KAMMER	20
JCC – JUNIOR CHAMBER CLUB	21
IMPRESSUM	22



„Das Netzwerk ausbauen“

5 Fragen an Mats Hultberg,
Geschäftsführer der Schwedischen Handelskammer

1. Lieber Mats Hultberg, wir sind natürlich alle gespannt auf Sie und möchten Sie gerne näher kennenlernen. Was haben Sie denn vorher so gemacht?

Ich bin im Grunde Marketing-Mann, habe an der Universität in Stockholm den Diplom-Kaufmann gemacht. Die letzten Jahre habe ich als internationaler Vertreter schwedische Kleinwindkraftanlagen, die für den Telekomeinsatz konzipiert sind, in die ganze Welt verkauft.

Vorher habe ich Hypotheken, Online-Banking, Computersoftware und Marktforschungsdienstleistungen vermarktet – in Schweden und auch in Deutschland.

2. Sie sind ja schon als Buchautor in Erscheinung getreten: „Der Cowboy-Verkäufer“ und der „Cowboy-Manager“. Worum geht es da? Es geht um die Tatsache, dass es keine genialen Methoden gibt, weder im Geschäftsleben noch beim Abspecken. Trotzdem werden unzählige Bücher zu den Themen Management, Diät und Selbsthilfe vermarktet, mit dem Verkaufsargument „revolutionäre Methode, die alles lösen kann“.

Der Cowboy-Verkäufer hat keine Methode, er hat nur seine Einstellung und die bessere Ausdauer. Er redet auch mehr als andere Verkäufer und meistens sagt er „Wie schwer kann es sein?“. Genauso verhält es sich beim Thema Personalleitung. Es gibt keine geheimen Tricks, nur die richtigen Entscheidungen auf der Basis langer Erfahrung und fundierten Wissens.

3. Was reizt Sie an der Aufgabe, Geschäftsführer der Schwedischen Handelskammer zu sein? Und welche Ziele sind Ihnen besonders wichtig? Ich bin Geschäftsmann, ich bin Schwede und ich habe mich immer in Deutschland wohl gefühlt. Die Möglichkeit, konkret mitzuhelfen die schwedisch-deutschen Wirtschaftsbeziehungen zu entwickeln, ist für mich ein Traumjob.

Ich will die Handelskammer in beiden Ländern bekannter machen und den Nutzen für die Mitglieder verbessern. Auf der Basis können wir neue Mitglieder gewinnen – ein ganz wichtiges Ziel – und das Netzwerk der Handelskammer ausbauen.

Mehr Mitglieder heißt auch, dass wir mehr Ressourcen haben, interessante Aktivitäten zu veranstalten und die Arbeit der Regionalgruppen zu unterstützen.

4. Haben Sie schon mal in Deutschland gelebt?

Nein, ich habe zwar in Deutschland viel Zeit verbracht, aber wohne jetzt zum ersten Mal hier. Ich habe aber bereits jetzt festgestellt: Düsseldorf ist eine wunderschöne Stadt.

5. Erzählen Sie uns was über Ihre private Seite – Kinder, Hobbies, Leidenschaften?

Meine Frau Birgitta arbeitet als Computereexpertin für eine schwedische Großbank, aber sie bleibt zunächst mit ihrem Sohn in Stockholm. Zusammen machen wir gerne Urlaub in Großstädten. Ansonsten schreibe ich in meiner Freizeit also Bücher, aber ich lese auch viel, am liebsten Philosophie – und ich bin leidenschaftlicher Rennradfahrer.

China und die Seele von Volvo



Tomas Lundin

Es kommt nicht oft vor, dass der Konzernchef von Volvo AB zögerlich antwortet. Als Leif Johansson aber neulich die Frage gestellt bekam, warum die Unternehmenszentrale immer noch in Göteborg liegt, musste er kurz nachdenken, bevor er dann über „die Seele“ des Unternehmens und die lange Tradition zu sprechen begann. Die Seele? Mag sein, dass man es in der Industrieregion zwischen Göteborg und Trollhättan so sieht – eine Region, die wie kaum eine andere in Europa von der Automobilindustrie geprägt ist, vergleichbar vielleicht mit Baden-Württemberg oder Bratislava und Zilina in der Slowakei.



Fakt ist aber, dass nicht einmal ein Viertel der Beschäftigten von Volvo AB und noch viel weniger des Verkaufs von schweren Lastwagen, Bussen oder Baumaschinen auf den schwedischen Markt entfällt. Beim PKW-Hersteller Volvo Cars, inzwischen in chinesischem Besitz, ist der Heimatmarkt zwar immer noch stark. Aber auch hier ist der Sog aus Asien deutlich zu spüren.

In den kommenden fünf Jahren wird der Fokus von Volvo Cars fast ausschließlich auf China liegen. Dort werden zwei neue Fabriken gebaut. In Schanghai entsteht ein riesiges Forschungszentrum. Und bis 2015 soll der jährliche Absatz in China von heute gut 30.000 auf 200.000 Autos gesteigert werden. Die bange Frage in Schweden lautet: Was bleibt noch hier, wenn alle Energie in Asien gesteckt wird, in den größten Automobilmarkt der Welt? Auf dem Spiel steht viel. Die Branche bestreitet 8-9 % des gesamten schwedischen Warenexports und 12 % der Investitionen in der Industrie. An jedem Arbeitsplatz hängen zusätzlich noch 1,6 Jobs, die indirekt vom Automobilbau abhängig sind.

Wie immer gibt es Schwarzseher. Ich aber glaube an den schwedischen Automobilbau. Nur: er wird in Zukunft anders aussehen als heute. Eine Weile werden Volvos – und vielleicht noch Saabs – vom Band in Torslanda und Trollhättan laufen. Aber die Zukunft wird von hochspezialisierten Zulieferern bestimmt. Hersteller von Sicherheitstechnologie oder Telematik, Gebiete mit einer starken Forschungstradition in Schweden, werden auf dem Weltmarkt erfolgreich sein können – und sie werden die Kontakte zu den ehemals schwedischen Automobilherstellern hoffentlich gut zu nutzen wissen.

Anzeige



Linking the German and Nordic Markets

Weitere Informationen:
SveTys
Schmiedesberg 18 a
21465 Reinbek

Tel.: (+49) 40 72 00 41 93
Fax: (+49) 40 72 00 48 88

info@svetys.net
www.svetys.net

- Training in interkultureller Kompetenz
- Einzelcoaching und Beratung z. B. bei Fusionen, Umstrukturierungen, Markterschließung
- Interkulturelle Teambildung, Projektbegleitung und -Optimierung
- Interkulturelle Begleitung in Veränderungsprozessen

▪ Interkulturelles Management • Coaching ▪ Übersetzungen



... makes companies better!



Team & Management
Team- & Personal

www.ryberg-consulting.com

RYBERG-CONSULTING
Germany
Alte Bleiche 4
DE-65719 Hofheim
Tel: +49-(0)6192 – 958 453 – 0
info.de@ryberg-consulting.com

RYBERG-CONSULTING
Hamburg
Europaaallee 3
DE-22850 Norderstedt
Tel: +49(0)40 – 646 868 58
info.hamburg@ryberg-consulting.com

RYBERG-CONSULTING
Rhein-Ruhr
Steinmetzstraße 34-36
DE-41061 Mönchengladbach
Tel: +49(0)2161 576793 – 0
info.rhein-ruhr@ryberg-consulting.com

RYBERG-CONSULTING
Sweden
Kungssportsavenyn 3
SE-41136 Göteborg
Tel: +46(0)31 – 417 430
info.se@ryberg-consulting.com

Kurznachrichten

Neue Geldscheine



Selma Lagerlöf weicht Astrid Lindgren

Astrid Lindgren, Greta Garbo und Ingmar Bergman – drei weltberühmte Kulturträger aus Schweden, die in Zukunft die Kronenscheine schmücken werden. Zu den Auswahlkriterien gehörte, dass die Personen im zwanzigsten Jahrhundert gelebt und gewirkt sowie eine Verankerung im Volk haben und internationales Ansehen genießen. Auch der Friedensnobelpreisträger Dag Hammarskjöld, der Komponist und Sänger Evert Taube und die Opernsängerin Birgit Nilsson werden zukünftig zu sehen sein. Außerdem wird eine neue 2-Kronen-Münze eingeführt und ein 200-Kronen-Schein. Auf den Münzen wird auch zukünftig der schwedische König abgebildet sein. Die Münzen werden leichter, und sie werden eine andere Farbe haben als heute. Das neue Geld wird frühestens 2014/2015 in Umlauf kommen.

Schenker unzufrieden mit schwedischer Bahn

DB Schenker plant seine Wintertransporte von der Bahn auf die Straße zu verlagern. Als Grund wird vernachlässigte Eisenbahnwartung genannt. Das Transportunternehmen halte es nicht für eine dauerhafte Alternative, seine Transporte im Winter mit der Bahn durchzuführen. Anfang Mai berichteten die schwedischen Medien, dass die Regierung die Investitionen des Eisenbahnnetzes um etwa 44 Millionen Euro kürzen wolle, entgegen früherer Aussagen über erhöhte Investitionen.

Alles in Butter – mit Rapsodi aus Schweden



Die südschwedische Firma Taste of Sweden ist seit mehreren Jahren mit ihrer Rapsöl-Zubereitung Albaöl erfolgreich auf dem deutschen Markt vertreten. Die Schweden präsentierten Anfang des Jahres ihr neues Produkt Rapsodi – eine Rapsölzubereitung mit Buttergeschmack in Bio-Qualität, den auch Veganer genießen können. Das Öl eignet sich zum Backen, zur Verfeinerung von Pasta- und Gemüsegerichten, Saucen und Dressings. www.rapsodi-rekru.de

Wärme-Strom-Wandler

Eine hauchdünne Schicht aus Kunststoff kann aus Wärme elektrischen Strom erzeugen. Schon die Sonnenwärme reicht aus, um mit dem neuen Material Energie zu gewinnen. Die Grundlage für diese Entdeckung der Chemiker um Xavier Crispin von der Universität Linköping bilden Kunststoffe, die elektrischen Strom leiten können. Diese ließen sich bisher für flexible und biegsame

Elektronikbauteile oder Solarzellen verwenden. Mit einer Ausbeute von einigen Mikrowatt ist die Effizienz dieser Wärme-Strom-Wandler allerdings noch sehr gering. Weitere Steigerungen halten die Forscher jedoch für möglich.

Nur wenige wollen bis 69 arbeiten

Nur wenige Schweden wollen bis zum Alter von 69 Jahren arbeiten. Dies belegt eine Untersuchung des Rentenversicherers AMF. Demnach unterstützen nur 28 % der Befragten den Regierungsvorschlag, wonach Menschen nicht mehr wie bisher bis zum 67., sondern bis zum 69. Lebensjahr arbeiten dürfen. Eine Ausnahme bildet die Berufsgruppe der Manager, von denen nahezu die Hälfte eine längere Lebensarbeitszeit begrüßt.

Autoverkauf brummt in Schweden

Der schwedische Automobilverband Bil Sweden sieht optimistisch in die Zukunft und korrigiert seine Verkaufsprognose für das laufende Jahr nach oben. So geht der Verband jetzt von 310.000 Neuwagenzulassungen aus. Vorher lag die Prognose bei 295.000. Das wäre das viertbeste Ergebnis aller Zeiten. Als Ursache gibt der Verband gefüllte Auftragsbücher, Investitionen in die Infrastruktur sowie Steuererleichterungen an. Von dem Trend will auch der angeschlagene schwedische Hersteller Saab profitieren, der nach der Bekanntgabe der Beteiligung der chinesischen Hawtai so bald wie möglich wieder die Produktion anfahren will. Laut Angaben der Wirtschaftszeitung Dagens Industri liegen Saab bereits 5.000 Bestellungen vor. In Trollhättan können 220 Autos pro Tag produziert werden.

Schweden unverändert auf Atomkurs



Während zahlreiche Länder nach der Katastrophe in Japan die Zukunft der Kernkraft in Frage stellen, baut Schweden seine Reaktoren weiter aus. So melden die Betreiber des AKW im südschwedischen Oskarshamn stolz, dass der dritte Siedewasserreaktor dort nach einem Umbau der größte seiner Art auf der Welt sein und 1450 Megawatt produzieren wird. In den vergangenen Monaten und Jahren war es immer wieder zu Mängeln und Störfällen in schwedischen Kernkraftwerken gekommen, mit der Folge, dass weniger Atomstrom produziert werden konnte. Der Reaktor in Oskarshamn hat jedoch die Leistung seit seiner Inbetriebnahme im Jahr 1985 um beinahe die Hälfte gesteigert. Als nächstes soll der dritte Reaktor in Forsmark erneuert werden. Kritiker halten einen Abriss und Neubau der Anlage für sicherer. Dies hat man jedoch von Regierungsseite offenbar nicht gewagt, weil dann der Ausbau der Kernkraft allzu offensichtlich geworden wäre.

Neue Machtverhältnisse auf dem LKW-Markt



Schon länger will Volkswagen aus MAN und Scania einen neuen Nutzfahrzeugkonzern schmieden. Anfang Mai haben die Wolfsburger ihren Anteil an MAN überraschend auf über 30 % ausgebaut und machen den übrigen Aktionären ein Pflichtangebot. Um eine engere Zusammenarbeit von MAN und der schwedischen Nutzfahrzeug-Tochter Scania zu ermöglichen, sei eine Aufstockung des Anteils an den Münchenern erforderlich, erklärte Volkswagen. Denn substanzielle Synergien in den Bereichen Einkauf, Entwicklung und Produktion könnten aus kartellrechtlichen Gründen nur dann gehoben werden.

Halbzeit beim „One Tonne Life“ Projekt: CO₂-Ausstoß um 64 % reduziert



Das aufsehenerregende Umwelt-Projekt „One Tonne Life“ der Unternehmen A-hus, Vattenfall und Volvo läuft gerade erst drei Monate, und schon haben sich beachtliche Erfolge eingestellt. Die schwedische Testfamilie Lindell aus dem Stockholmer Ortsteil Hässelby konnte die Emissionen um bemerkenswerte 64 % von anfangs 7,3 Tonnen auf jetzt 2,6 Tonnen pro Person im Jahr reduzieren. „Bisher konnten wir unseren Alltag ohne größere Kompromisse meistern. Durch die innovativen Techniken reduziert sich der Kohlendioxid-Ausstoß fast von allein und macht den Test soweit unkompliziert. Ich befürchte nur, dass wir die richtigen Herausforderungen noch vor uns haben. Von 2,6 Tonnen unter eine Tonne zu kommen, wird alle bisherigen Anstrengungen deutlich in den Schatten stellen“, sagt Alicja Lindell.

Die meisten Einsparungen konnte die Testfamilie in den Bereichen Mobilität und Stromverbrauch erzielen. Durch den Einsatz des Volvo C30 Electric konnte der CO₂-Ausstoß um 93 % gesenkt werden. Zudem entschieden sich die Lindells mit dem Zug in den Skiurlaub zu fahren. Um die Emissionen noch weiter zu reduzieren, wollen sie jetzt auch verstärkt auf das Fahrrad zurückgreifen.

Microsoft kauft Skype

Der US-Software-Riese Microsoft hat für rund 6 Milliarden Euro den Internettelefonie-Anbieter Skype gekauft. Für Microsoft ist das der teuerste Zukauf in der Unternehmensgeschichte. Skype wurde im Jahr 2003 von dem schwedischen Unternehmer Niklas Zennström und dem dänischen Unternehmer Janus Friis gegründet. 2005 wurde die Firma für 2,2 Milliarden Dollar von eBay gekauft. 2009 übernahm dann eine Investoren-Gruppe den Mehrheitsanteil. Die Skype-Gründer profitieren nun abermals, sie hielten nach dem Verkauf an eBay noch 14 %, weil ihnen eine Schlüsseltechnologie des Dienstes gehört. Dieser Anteil dürfte jetzt wieder gut 1 Milliarde Dollar einbringen.

Zur Ausstattung des Holz-Energiesparhauses der Firma A-hus gehören Solarzellen auf dem Dach und an der Südwestfassade, dreischichtige Wände mit außergewöhnlich gutem Isoliervermögen sowie Niedrig-Energie-Fenster und -Außentüren. Diese sogenannten Plus-Energie-Häuser erzeugen mehr Energie als sie verbrauchen. Im Bereich Wohnen lassen sich die wirksamsten Einsparungen jedoch durch die Verwendung von Strom aus erneuerbaren Energien erzielen. So konnte die Testfamilie damit den Kohlendioxid-Ausstoß in diesem Bereich beinahe auf Null reduzieren. Inklusiv der gewonnenen Energie aus dem Testhaus ergibt sich daraus insgesamt eine Halbierung der Emissionen in diesem Testbereich. Während der bisherigen Testphase haben sich weitere interessante Erkenntnisse ergeben. So konnte beim Lebensmitteleinkauf durch die bewusste Wahl von lokalen und regionalen Anbietern sowie durch verstärkten Verzicht auf Fisch sowie Fleisch und wesentlich mehr vegetarischem Essen eine deutlich verbesserte CO₂-Bilanz erzielt werden. Ebenfalls positiv schlug sich nieder, dass die Lindells weniger Essen gegessen sind. Sowohl die Wahl des Essens als auch des Ortes birgt noch erhebliches Einsparungspotential. Sogar die Emissionen verursacht durch Dritte, zum Beispiel bei der Herstellung von Produkten, konnten halbiert werden. In diesem Bereich sind jedoch weitere Einsparungen kaum möglich, da sie nicht in den Händen der Testfamilie liegen. www.onetonnelife.se



Die Energiewerte der Testfamilie Lindell werden ständig gemessen

Jahresmitgliederversammlung 2011 in Berlin:

Viele neue Gesichter



Der neue Vorstand (nicht vollständig)



Das neue Präsidium v.l. (Gunnar Groebler, Gunnar Volkers, Alexander Foerster, Göran Ottosson)

Austragungsort der diesjährigen Mitgliederversammlung am 5. Mai war das Hotel Berlin, Berlin am südwestlichen Ende des Tiergartens. Rund 50 Mitglieder aus ganz Deutschland kamen zusammen, um neben den allgemein üblichen Tagesordnungspunkten auch den neuen Geschäftsführer der Kammer, Mats Hultberg, kennenzulernen. Hotelchefin Cornelia Kausch begrüßte die Versammlung in den außergewöhnlichen Räumlichkeiten des Hotels mit schwedischen Wurzeln.

Unter der Versammlungsleitung von Präsident Alexander Foerster wurden neu in den Vorstand gewählt: Elisa Saarinen, Geschäftsführerin bei Svenska Handelsbanken, Anna Nordström, Handelsbeauftragte beim schwedischen Außenwirtschaftsrat, Carina Olausson-Wigley, General Manager bei Danske Bank A/S, Stefan Mathias, Head of Travelmarket Germany für Stena Line, sowie Catharina Hamrin als Repräsentantin des Junior Chamber Clubs. Im Präsidium tritt Gunnar Groebler von Hydro Germany/Vattenfall Europe Generation AG an die Stelle von Mats Fagerlund. Alle neuen Vorstandsmitglieder heißen wir herzlich willkommen und freuen uns auf eine konstruktive Zusammenarbeit. Allen ausgetretenen Vorstandsmitgliedern wünschen wir alles Gute

für die Zukunft und danken für die gemeinsamen Jahre im Rahmen der Schwedischen Handelskammer sowie ihre tatkräftige Unterstützung: Anna-Karin Hempel, Dr. Johann Schiller, Roland Möller, Elisabeth Milton-Hemmingsen, Michael Mörchen und Dag Andersson.

Thematischen Input sowie interessante Kontaktflächen boten die zahlreichen Veranstaltungen im Rahmenprogramm, z.B. das Baumaschinen-Event des Schwedischen Außenwirtschaftsrates (s. S. 21). Beim Nordic Property Event 2011 im neuen Scandic Hotel am Potsdamer Platz diskutierten Vertreter skandinavischer Immobilienunternehmen und Banken ihre Sicht auf den deutschen Immobilienmarkt auf dem Podium mit Maria Wolleh, Partnerin und Leiterin des Berliner Büros von Mannheimer Swartling.

Zum Abschluss der veranstaltungsreichen Tage lud Schwedens Botschafter Staffan Carlsson die Mitglieder der Kammer zu einem Empfang in das Felleshus der Nordischen Botschaften ein und betonte in seiner Begrüßungsrede die historische und stetig wachsende Bedeutung der schwedisch-deutschen Handelsbeziehungen.

Gunnar Grosse zum Ehrenmitglied ernannt

Hervorragendes Beispiel für diese funktionierende Beziehung sowie für erfolgreiches schwedisches Unternehmertum in Deutschland ist Dr. Gunnar Grosse, Gründer des Telekommunikationsunternehmens KOMSA AG in Sachsen sowie ehemaliger Präsident der Schwedischen Handelskammer. Für die Wahl zum Ehrenmitglied der Kammer durch die Mitgliederversammlung bedankte er sich in seiner Rede und versprühte dabei selbst beim Blick in seine Vergangenheit progressiven Unternehmmergeist, der einmal mehr die Bereicherung für die Kammer kennzeichnet.



Präsident Alexander Foerster (rechts) ernannt Dr. Gunnar Grosse zum Ehrenmitglied



Mälardalen

Die Powerregion rund um den See

Von Vera Hovne

Rund um den drittgrößten See Schwedens, den Mälaren, liegen viele Städte. Die sind weder groß, noch klein – aber zusammen gerechnet wohnen hier mehr als eine Million Menschen. Das Gebiet heißt Mälardalen und ist Standort eines bedeutenden Teils der schwedischen Wirtschaft. Hier befinden sich Städte wie Västerås, Eskilstuna, Södertälje und Köping. Was man wissen muss: Mälardalen ist kein offizieller Distriktsname, und die Grenzen der Region sind infolgedessen unklar – manchmal werden auch Städte wie Uppsala und Örebro dazugezählt, oder sogar Norrköping. Die liegen jedoch nicht direkt am Mälaren. Stockholm, das an der Mündung des großen Sees liegt, wird meist auch als Teil des Gebietes begriffen. In diesem Porträt lassen wir die Hauptstadt aber unberücksichtigt.

Västerås: Schwedens Nr. 5

Eine typische Stadt in Mälardalen ist Västerås, das oft „die Mälär-Stadt“ genannt wird. Sie liegt nördlich des Sees und ist mit fast

140.000 Einwohnern die fünftgrößte Stadt Schwedens. Durch die Stadt fließt der Fluss Svartån. An dessen Mündung hatten schon die Wikinger einen Marktplatz: Västerås ist eine der ältesten Städte Schwedens. Die Neigung der Wikinger zur Wirtschaft haben die heutigen Einwohner von Västerås geerbt; 3.700 Unternehmen sind hier gemeldet. Die Stadt ist unter anderem die Heimat des schwedischen Teils von ABB, und hier liegen die Wurzeln von Vattenfall. ABB beschäftigt 4.400 Mitarbeiter und ist immer noch der größte private Arbeitgeber in Västerås. Die Firma wurde 1890 unter dem Namen ASEA gegründet. 1988 entstand durch die Fusion mit der schweizerischen Brown, Boveri & Cie eines der weltgrößten Energie- und Automatisations-Technikunternehmen. ABB beschäftigt mittlerweile 124.000 Mitarbeiter in 100 Ländern, 11.000 davon in Deutschland. Und noch ein bekannter schwedischer Welterfolg hat in Västerås das Licht der Welt erblickt – der allererste H&M-Laden wurde hier 1947 geöffnet.

Heutzutage liegt der Schwerpunkt der Wirtschaft in Västerås bei den Branchen IKT, Zuliefererindustrie und Grafik/Medien. Die geografische Lage am Mälaren hat die Basis gelegt, Västerås zum



Der alte Stadtteil Kyrkbacken und ein Teil des Hafens in Västerås.



Logistikzentrum mit dem größten Binnenseehafen des Nordens zu entwickeln. Die Stadt teilt sich mit dem nahegelegenen Eskilstuna die Universität Mälardalen. In den beiden Städten studieren 13.000 Personen vor allem technische und naturwissenschaftliche Fächer, so dass die Region auch in der Zukunft gut mit qualifizierten Arbeitskräften versorgt sein dürfte.

Södertälje: Medizin und Lastkraftwagen

Auf der anderen Seite des Mälaren befindet sich Södertälje - die Heimatstadt der Tennislegende Björn Borg. Die Stadt ist besonders für zwei große und international bedeutende Unternehmen bekannt – den Pharmaziekonzern AstraZeneca und den Fahrzeughersteller Scania. Das hundertjährige schwedische Unternehmen Astra AB fusionierte 1999 mit dem britischen Konzern Zeneca und wurde so zu einem der weltgrößten Pharmaziehersteller. Der

seit 1477 die Stadt geprägt. Von den 200.000 Einwohnern sind 45.000 Studenten. Die traditionellen Studentenvereine „Nationer“ prägen das Kulturleben, sorgen für die Zusammenhörigkeit der Studenten und sind sogar gesetzlich geschützt. Die Universität beeinflusst aber auch die Wirtschaft, die eng mit der Akademie zusammenarbeitet. Da überrascht es nicht, dass wichtige Branchen der Stadt Biotechnik, Energieforschung, Materialtechnik, Life Science und IKT sind.

Die alte Stadt ist sich der Anforderungen der Zukunft bewusst und begreift den Klimawandel als zentrale Herausforderung. Das Ergebnis: Uppsala gehört mittlerweile zur Weltspitze in vielen Umwelttechnologien und innovativen Energielösungen, wie Solarzellen, Wind- und Wellenkraft und Elektroautos. Hier sind mehrere interessante deutsch-schwedische Kooperationen entstanden. Ein Beispiel ist die Firma Solaris, die innovative

10



Altes und Neues: die Universität Uppsala ist die älteste des Nordens, das Konzerthaus in Västerås ist gerade zehn Jahre alt. Die Statue „Aseströmmen“ erinnert an das Wirtschaftswunder Anfang des 20. Jahrhunderts und die Passage am Fluss Svartån an den Marktplatz der Wikingerzeit.

Hauptsitz ist in London, aber die Forschungs- und Entwicklungsabteilung befindet sich immer noch in Södertälje, wo der Konzern 8.000 Personen beschäftigt. Das Narkosemittel Xylocain, das in Södertälje vor über 50 Jahren entwickelt wurde, ist immer noch das am häufigsten benutzte Arzneimittel für Lokalanästhesie weltweit. Scania, seit über zehn Jahren eine Tochter von Volkswagen, beschäftigt 34.000 Menschen in 100 Ländern. Hauptverwaltung sowie Forschung, Entwicklung und Teile der Produktion befinden sich in Södertälje.

Unimetropole Uppsala

110 Kilometer nördlich von Södertälje liegt die berühmte Universitätsstadt Uppsala. Die älteste Universität des Nordens hat

Techniken für Solarzellen entwickelt hat. Dies hat das Interesse des deutschen Unternehmens Q-cells geweckt, die schwedisch entwickelten Solarzellen werden jetzt in Großserien in Thalheim produziert.

Auch im Pharmaziebereich wissen die Deutschen die Kompetenzen der schwedischen Universitätsstadt zu schätzen. Die deutsche Firma Fresenius Kabi betreibt eine der weltweit modernsten Produktionsstätten für Infusionslösungen zur intravenösen Ernährung in Uppsala und beschäftigt hier knapp 900 Mitarbeiter in Produktion und Entwicklung. Insgesamt gibt es 41 deutsche Unternehmen, die in Uppsala tätig sind.

11



Mälardalen-Idylle.

Schwerpunkt Motorsport. In drei Jahren wird auch die Skihalle der „Skipark 360“ fertig sein, die das ganze Jahr einzigartige Skilaufmöglichkeiten bieten wird, unter anderem mit einem 30 Kilometer langen Tunnel und einem Skihang, der für alpine Weltcupwettbewerbe zugelassen sein wird.

Eine besonders wichtige Rolle spielt Mälardalen übrigens noch für eine ganz andere Branche: die Atomwirtschaft. Denn in Forsmark entsteht Schwedens atomares Endlager. Hier, 150 Kilometer nördlich von Stockholm, soll der atomare Abfall für mindestens 100.000 Jahre tief im Gebirge eingelagert werden. Geplanter Baustart ist 2015; erst 2070 wird die Anlage mit 60 Kilometern Tunneln und Platz für 600 Kupferkapseln mit Kernbrennstoff, voll ausgebaut sein.

Eine der westlichsten Städte von Mälardalen ist Örebro. Hier wohnen etwa 100.000 Menschen. Auch diese Stadt hat sich durch ihre günstige geografische Lage zu einem Logistikzentrum entwickelt. Örebro hat sich in Kooperation mit den umliegenden Städten Hallsberg, Kumla und Arboga zu einer Logistikregion zusammen getan. In einem Umkreis von 200 Kilometern um das riesige Kombiterminal in Hallsberg sind 50 % aller Einwohner und 60 % der Unternehmen Schwedens erreichbar. Davon profitieren auch deutsche Betriebe wie DHL, Schenker, Würth und der Lagertechnikbetrieb Linde Material Handling. Die Universität in Örebro ist auf Logistik spezialisiert, Schlüsselkompetenzen im Logistikbereich sind deswegen gut vertreten. Die Gehälter und Lebenshaltungskosten sind außerdem niedriger als in den schwedischen Großstädten und es gibt ein großes Angebot an baufertigem Boden.

Die Natur ist immer nah

Die Landschaft um den Mälaren ist hügelig und durchzogen von Wäldern, Weiden, Rapsfeldern und Ackerflächen. Die Städte liegen nicht weit von einander entfernt und für schwedische Verhältnisse ist die Region dicht besiedelt. Vom Hafen von Västerås aus erreicht man ganz einfach etliche der 300 Schäreninseln, die außerhalb der Stadt in Mälaren liegen. Die Fähren fahren unter

anderem zu der Restaurantinsel Elba und der Sonnen- und Badeinsel Östra Holmen – die Möglichkeiten sind groß und vielfältig. Wer Interesse an alter Geschichte hat, findet in der Nähe von Västerås den größten Königshügel Schwedens – den Anundshög aus der Wikingerzeit – zusammen mit imposanten Schiffs- und Steinsetzungen und einem berühmten Runenstein.

Das ganze Mälardalen bietet also wunderbare Naturerlebnisse und Möglichkeiten für aktiven Urlaub. Überall gibt es attraktive Möglichkeiten zum Wandern, Fahrradfahren oder Kanufahren in einem der zahllosen Seen.

www.handelskammarenmalardalen.se
www.malardalsradet.se



Traditionelle Mittsommerfeier in Mälardalen.



Die 112-jährige Fähre Elba fährt von Västerås zur Badeinsel Östra Holmen im Mälaren.



Mälardalen-Studenten in Köln



Uwe Kjör

Schüler lieber eine andere Sprache, wenn sie sich überhaupt für eine zweite Fremdsprache entscheiden. An den Universitäten bleiben die Studienplätze leer. Doch an der Hochschule Mälardalen in Västerås sieht das anders aus: „Das Interesse der Studenten ist bei uns groß“ sagt Uwe Kjör, Dozent und Fachleiter für Germanistik an Mälardalens Högskola.

Der Grund? Die Hochschule bietet einen Germanistikkurs, der von der ersten bis zur letzten Vorlesung in Deutschland gegeben wird. Die schwedischen Studenten sind an der Mälardalens Högskola immatrikuliert, wohnen aber während des ganzen Semesters mitten in Köln. Sie werden von deutschen und schwedischen Lehrern unterrichtet und können rund um die Uhr ihre neuen Fähigkeiten üben und erweitern: der Alltag wird zum Übungsbuch.



Andreas Askevik

Andreas Askevik ist einer von den zwölf Studenten, die gegenwärtig in Köln leben. Er studierte Wirtschaft in Lund und hat einen Master in Logistik von der Kungliga Tekniska Högskolan in Stockholm. Der 24-jährige hat schon in einem deutschen Betrieb Berufserfahrung gesammelt – während der Sommerferien hat er bei Schenker in der Hafenstadt Helsingborg gearbeitet. „Als ich in Schweden im Logistikbereich arbeitete, kam ich auf den Gedanken, Deutsch zu studieren. Ich habe gemerkt, dass Deutschkenntnisse in der Logistikbranche sehr wertvoll sind“, sagt er. Andreas Askevik hätte auch in Schweden Germanistik studieren können. Er findet aber, dass der Kurs in Köln mit großen Vorteilen verbunden ist. „Ich

Deutschland ist der größte Handelspartner Schwedens. Und Schweden ist ein sehr exportabhängiges Land. Obwohl Deutschkenntnisse also sehr nachgefragt sind, ist das Interesse an Germanistik unter schwedischen Studenten gering. Auf dem Gymnasium wählen die

über hier täglich aktiv die Sprache, ohne es zu merken. Das wäre in Schweden nicht möglich“, sagt der Schwede, der mit anderen Studenten in einem Wohnheim untergekommen ist.

Die Vorteile sind nicht nur pädagogisch, sondern auch praktisch, erzählt Uwe Kjör. „In der Landeskunde zum Beispiel sind die Voraussetzungen in Köln ganz anders als in Västerås“. Noch ein Gewinn für die Studenten ist, dass sie im schwedischen Bildungssystem bleiben und denselben Studienplan folgen wie ihre Kommilitonen, die in Västerås Germanistik studieren. Es ist also kein regelrechter Austausch; die Studenten können nach dem Semester in Köln einfach in Schweden weiterstudieren.

Das mangelnde Interesse unter schwedischen Studenten an der Sprache des großen Nachbarn habe mit den schwedischen Gymnasien zu tun, meint Uwe Kjör. Sprachen würden zurzeit nicht genug bewertet. Deswegen wählen die Gymnasiasten lieber Kurse, wo sie einfacher gute Noten kriegen – mit der Folge, dass sie die Aufnahmebedingungen für Sprachstudien nicht erfüllen. Andreas Askevik ergänzt eine weitere Erklärung: „Heutzutage gibt es eine größere Auswahl von Sprachen und Ländern, die junge Menschen anlocken, zum Beispiel China und andere Länder in Asien. Ich persönlich wollte aber die Sprache eines Nachbarlandes beherrschen.“

Der Deutschkurs folgt den schwedischen Semesterzeiten und ist somit Anfang Juni zu Ende. Dann können die zwölf Studenten nach Schweden zurückkehren – oder vielleicht auch nicht... „Ich möchte gerne länger bleiben, um zum Beispiel ein Praktikum zu machen und danach versuchen, hier einen Job zu finden. Deutschland ist ein sehr interessantes Land für mich“, sagt Andreas Askevik, der sich gut in Köln zurechtgefunden hat. „Meine Interessen für Logistik und für die deutsche Sprache und Kultur passen bestens zueinander. Der Arbeitsmarkt im Logistikbereich ist hier riesig.“

„Germanistik in Köln/Tyska i Köln“ wird von der Universität Mälardalen angeboten. Der Kurs wird in Zusammenarbeit mit dem schwedischen Sprachinstitut IS Düsseldorf organisiert. Jedes Semester werden zwischen 10 und 20 Studenten angenommen. Manche Studenten ergänzen die Studien mit weiteren Sprachstudien an dem Institut IS Düsseldorf, die mit einem Praktikum in einer deutschen Firma oder Organisation kombiniert werden.



Studenten, die an der Universität Mälardalen Germanistik studieren wollen, können entweder hier in der Universitätsbibliothek in Västerås neue deutsche Ausdrücke lernen – oder in den Kölner Kneipen.



Schweden bleibt Auto-Nation

von Vera Hovne und Mats Lindgren

Volvo und Saab sind Marken, die seit Menschengedenken zu Schweden gehören wie Astrid Lindgren oder ABBA. Auch wenn beide Autohersteller bekanntlich nicht mehr in schwedischem Besitz sind, gehört die Autoindustrie immer noch zu den wichtigsten Branchen des Landes. Autos und Autozubehör stellen mit 14 % den zweitgrößten Exportposten Schwedens. Zugleich ist die Branche von großer Bedeutung für Investitionen, Forschung und Technikentwicklung und natürlich für den Arbeitsmarkt. Im internationalen Vergleich ist es wohl einzigartig, dass es in einem Land mit nur neun Millionen Einwohnern zwei weltmarktführende Hersteller von schweren Fahrzeugen und zwei PKW-Hersteller gibt, flankiert durch zahlreiche international agierende Zulieferer.

Führend in Forschung und Entwicklung

Der Erfolg der schwedischen Automotivbranche hat also nicht nur mit den bekannten Marken zu tun. Eine wesentliche Stärke des Landes besteht darin, dass die ganze Wertschöpfungskette vertreten ist – von der Forschung über die Projektleitung bis hin zur Produktion und dem Nachmarkt. Die Zulieferer verfügen über modernste Maschinen, Werkzeuge, Komponenten und Elektrosysteme, auch im wichtigen Bereich der Industriedienstleistungen wie Service und Unterhalt. Unter den Zulieferern



Kraftübertragungssystem von Haldex für den Volvo V50.



gibt es viele Mittelständler, aber auch Großkonzerne wie ABB, Trelleborg, Sandvik und Haldex. Forschung und Entwicklung spielen eine überragende Rolle: 15 % der Angestellten beschäftigen sich damit; die Branche steht für ein gutes Drittel aller FuE-Investitionen der schwedischen Industrie, vieles davon in enger Zusammenarbeit mit den Universitäten. Hier führend zu sein, ist die einzige Chance, der wachsenden internationalen Konkurrenz von Ländern mit niedrigen Kostenstrukturen und dynamischeren Wachstumsmärkten zu begegnen. Besonders in den Bereichen Sicherheit, Umwelt und Telematik sind die Schweden vorne.

Mehr als 125.000 Personen in Schweden sind direkt in der Autoindustrie tätig, etwa die Hälfte davon bei den Zulieferern. Dazu kommen indirekte Beschäftigungseffekte in anderen Branchen wie Dienstleistungen und Handel. Jeder Arbeitsplatz in der Automotivindustrie bedingt noch 1,6 weitere Arbeitsstellen: einen höheren Beschäftigungsmultiplikator gibt es in keiner anderen Branche. Entwicklung und Produktion sind im ganzen Land verteilt, von Övertorneå im Norden bis Ystad im Süden, viele Städte und Regionen sind davon abhängig, allen voran die Region Västra Götaland rund um Göteborg. Deutschland und die Slowakei sind die einzigen europäischen Länder mit einem höheren Beschäftigungsgrad in der Autoindustrie als Schweden. Hier wie dort gerät also das ganze Land in Sorge, wenn die großen Autounternehmen in Schwierigkeiten geraten, wie bei der Wirtschaftskrise 2009 oder jetzt gerade bei Saab.

Volvo stellt ein, Saab bleibt in der Krise

Die größten PKW-Hersteller in Schweden sind die Volvo Car Corporation, die seit einem guten Jahr im Besitz des chinesischen

Geely-Konzerns ist, und Saab Automobile, das zum niederländischen Unternehmen Spyker Cars gehört. Zurzeit sehen die Voraussetzungen für die beiden Unternehmen sehr unterschiedlich aus. Volvo hat sich an die neue Wirklichkeit mit chinesischer Steuerung angepasst und sich von der Krise sehr gut erholt. Die Firma plant gerade die Einstellung von etwa 1.200 neuen Mitarbeitern, vor allem Ingenieure in der Entwicklungs- und Forschungsabteilung in Göteborg, aber auch im Bereich Fertigung im belgischen Gent. Für Saab dagegen sieht es derzeit nicht allzu gut aus. Während des Frühjahrs stand die Fabrik



Im Werk Torslanda in Göteborg begann 2010 die Produktion des neuen Volvo V60 2010.

in Trollhättan in Westschweden aufgrund von Zahlungsengpässen mehrmals wochenlang still. Mittlerweile gibt es aber möglicherweise eine Lösung: Die junge chinesische Firma Hawtai hat Interesse bekundet, 29,9 % der Saab-Aktien von Spyker Cars zu kaufen. Diese Rettungsaktion würde auch zwei Darlehen erhalten, von Hawtai und vom russischen Investor Vladimir Anto-

nov. Der Einstieg der neuen Finanziere müsste allerdings noch von mehreren chinesischen, schwedischen und europäischen Behörden genehmigt werden.



Saab Aero X

Durch die so unterschiedliche Situation der beiden PKW-Hersteller ist auf dem westschwedischen Arbeitsmarkt eine prekäre Situation entstanden. Die Unruhen bei Saab kommen zu einer Zeit, in der Volvo Hunderte Ingenieure rekrutiert. „Wir sehen

Indikationen dafür, dass relativ viele der Bewerber bei Saab arbeiten“, sagte die Volvo-Personalchefin Erika Wikman in einem Interview mit Dagens Industri. Sie bestritt jedoch, dass Volvo bei Saab aktiv Ingenieure abwerbe.

Aufgrund des großen Bedarfs an Ingenieuren sucht Volvo auch im Ausland nach geeigneten Köpfen. Besonders Telematikexperten sind schwer zu finden, da diese in mehreren Branchen nachgefragt sind. Ob es zukünftig genügend Ingenieure mit Schlüsselkompetenzen gibt, gehört überhaupt zu den Schicksalsfragen der schwedischen Autoindustrie. „Ein Mangel an Ingenieuren könnte ein großes Problem werden“, sagt Malin Norén, Geschäftsführerin der Wirtschaftsvereinigung Automotive Sweden. „Die Industrie müsste sich die Verantwortung mit den Universitäten teilen, um jungen Menschen zu zeigen, dass es bei uns attraktive Arbeitsplätze gibt.“

Schwer erfolgreich: Trucks von Volvo und Scania

Schwere Fahrzeuge werden in Schweden von den Konzernen Volvo und Scania produziert. Zusammen haben die beiden jedes Jahr eine Gesamtproduktion von etwa 350.000 schweren Fahrzeugen – das entspricht einem Zehntel der Weltproduktion. Die Marktbedingungen sind völlig anders als bei den PKW-Herstellern: es gibt keine Privatkunden, die jeweiligen Stückzahlen sind niedriger und der Einzelwert jedes Fahrzeugs ist sehr hoch.

Der Volvokonzern ist der größte Hersteller von Lastkraftwagen in Europa. Zum Portfolio gehören Marken wie das amerikanische Mack, das japanische UD Trucks, Renault Trucks und natürlich Volvo Trucks. Der Konzern produziert auch Omnibusse, Oberleitungsbusse, Fahrwerke sowie Baumaschinen. Der PKW-Geschäftsbereich wurde schon im 1999 an Ford verkauft. Der heutige Besitzer der Volvo Car Corporation Geely und der Volvo-Konzern teilen sich das Markenzeichen Volvo. Volvo Groups beschäftigt weltweit zirka 90.000 Personen und hat Produktionsstätten in 180 Ländern. In Schweden ist der Konzern mit 30.000 Angestellten der größte private Arbeitgeber überhaupt. Im vorigen Jahr wurden 9 Mrd. Euro umgesetzt, der Verkauf stieg im Vergleich zum Krisenjahr 2009 um 21 %.

Der zweite LKW-Hersteller in Schweden, Scania, ist heute eine Tochter der Volkswagen AG und produziert außerdem Schiffs- und Industriemotoren. Die Firma beschäftigt in Schweden ca. 14.000 Personen, die Mehrheit davon in Södertälje in der Nähe von Stockholm. Weltweit beschäftigt Scania 35.000 Angestellte in 100 Ländern. Zu den stets virulenten Branchenspekulationen gehört eine mögliche Fusion mit dem deutschen LKW-Produzenten MAN.

Mit Sicherheit nach vorne

Traditionell ist Schweden als sicherheitsliebendes Land bekannt, das gilt nicht zuletzt für die Autos. Der Anschnallgurt ist eine schwedische Erfindung und der schwedische Teil von Autoliv, dem schwedisch-amerikanischen Hersteller von automobilen Sicherheitssystemen, wurde 1953 in der Nähe von Göteborg gegründet. Durch die Fusion mit Morton ASP 1997 wurde Autoliv zum führenden Systemanbieter für Insassenschutzsysteme. Heute entwickelt, produziert und vertreibt das Unternehmen mit Hauptsitz in Stockholm automobilen Sicherheitssysteme für alle namhaften Automobilhersteller, zum Beispiel Airbags, Sitzstrukturelemente und Fahrassistenzsysteme. „Heutzutage gehen Leute davon aus, dass alle neuen Autos sicher sind“, sagt Malin Norén. „Sicherheit liegt aber nicht nur an den Autos an sich. In Schweden sind wir uns sehr bewusst, dass Verkehrssicherheit auch mit Beleuchtung, sicheren Straßen und Fahrverhalten verbunden ist.“

Ein Beispiel dieses schwedischen Sicherheitsdenkens nennt sich Test Site Sweden. Dahinter verbergen sich Test- und Demonstrationsflächen für neuentwickelte Autotechnik, mit den Schwerpunkten Sicherheit, Umwelt und Verkehrstelematik. TSS ist eine Zusammenarbeit zwischen der Autoindustrie und der akademischen Forschung. Zum Projekt gehören hochtechnologisch ausgestattete Testeinrichtungen in Göteborg, Stockholm und an verschiedenen Orten in Nordschweden. Es gibt die Möglichkeit für virtuelle und reale Tests. Seit Anfang 2006 haben mehr als 30 Hersteller und Zulieferer aus Europa und Asien die Möglichkeiten in Nordschweden gewählt, um Winter- und Ausdauer-tests durchzuführen.

Auch wenn die beiden PKW-Marken also nicht mehr im schwedischen Besitz sind, besteht kein Zweifel, dass die schwedische Autoindustrie auch in Zukunft ganz vorne mitfährt.



Volvo S60/V60. Fußgänger-Erkennung mit automatischer Vollbremsung. In einer Gefahrensituation erhält der Fahrer ein akustisches Warnsignal in Kombination mit einem Blinklicht im Head-up-Display der Windschutzscheibe. Das System kann Kollisionen mit Fußgängern bis zu einer Geschwindigkeit von 35 km/h verhindern.

Botniabahn:
Jahrhundertprojekt mit Startschwierigkeiten

Es war das größte schwedische Eisenbahnprojekt seit Jahrzehnten: Die Botniabahn stellt nicht nur endlich eine Verbindung zwischen Nord- und Südschweden her, sondern schließt auch das europäische Schienennetz an das aufstrebende Netz in Russland und der Barentssee an.

Schon seit langem gab es einen großen Bedarf an einer modernen Eisenbahnlinie entlang der Norrlandküste. Die Botniabahn trägt zur Entwicklung der Industrie und zur Verbesserung der Zugänglichkeit von Hochschulbildung und Forschung bei. Darüber hinaus unterstützt sie die Reise- und Tourismusbranche. Die Kapazitäten der bestehenden Hauptlinie, die durch das innere Norrland fährt, waren nicht mehr ausreichend. Die Botniabahn schafft Frachtgewichte bis zu 1.400 Tonnen, eine Kapazitätssteigerung um 40 %. Gleichzeitig kann die alte Hauptlinie als Zweitlinie verwendet werden, was eine größere Flexibilität ermöglicht. Der Güterverkehr wird dadurch schneller und billiger und die Rentabilität wird erhöht – so sahen es zumindest die Planer. Zudem gewinnt auch die Umwelt, wenn statt Autos, Bussen und Lastwagen die Schiene verwendet wird. Die Bahnbehörde erwartet eine Reduktion der Kohlendioxid-Ausstöße um 54.000 Tonnen pro Jahr. Bei der Planung ging man davon aus, dass bis zu 1,5 Millionen Tonnen Fracht jährlich von der Straße und der Seefahrt auf die Schiene übertragen werden könnten. Für den Personenverkehr bringt der Bau der Botniabahn fast eine Halbierung der Reisezeiten innerhalb der Region und die Strecke Stockholm – Umeå wird von 11 auf ca. 6 Stunden redu-



ziert. Die Strecke umfasst 190 km neue Eisenbahntrassen mit 143 Brücken und 25 km Tunnel. Die Entscheidung, den Tunnel zu bauen, wurde 1997 getroffen, vor einem knappen Jahr fand in Gegenwart des Königs die feierliche Einweihung statt. Die Baukosten lagen bei 1,7 Milliarden Euro.

Doch seit der Einweihung haben sich viele Probleme ergeben. Noch ist die Bahnstrecke nicht so lohnend wie man gehofft hatte. Weniger Menschen nutzen die Linie. Jede dritte Fahrt hatte mehr als zehn Minuten Verspätung oder fiel komplett aus. Im Dezember 2010 teilten die staatliche Green Cargo und andere Güterzugunternehmen mit, die Botniabahn wegen zu hoher Kosten nur wenig nutzen zu wollen. Noch ein Problem erscheint das moderne Signalsystem ERTMS zu sein, das immer wieder durch Signale von Mobilfunkmasten gestört wurde. Im Januar teilte SJ, die Schwedische Bahn, mit, die Botniabahn nicht mehr für ihre Nachtzüge zu benutzen. Als Grund dafür wurde die Instabilität dieses Systems angegeben. Aber es gibt auch positive Nachrichten: Zurzeit werden für die Botniabahn in Salzgitter 12 neue Züge des Typs Coradia Nordic X gebaut, die bereits in diesem Sommer zum Einsatz kommen sollen. Außerdem ist eine weitere Strecke in Planung: Die Norrbotten-Botniabahn soll die Botnia mit der Haparandabahn verbinden. Die Bahnbehörde will im Herbst 2011 einen Vorschlag hierzu präsentieren.

GWG International: Grüne Logistik nach Nordeuropa

Täglich werden Millionen Tonnen Güter transportiert, auf den Warentransport entfällt somit ein großer Teil der CO2-Emissionen. Diese zu reduzieren ist also eine dringende Aufgabe. Neben staatlichen Impulsen und Initiativen können auch unternehmerische Ideen einen beachtlichen Beitrag leisten.

Die Transportbranche ist geprägt von geringen Gewinnmargen und hohem Wettbewerbsdruck. Oft gehen Lastwagen voll beladen auf dem Weg, fahren aber leer zurück. Die niederländische Spedition GWG International hat ein innovatives Angebot sogenannter intermodaler Transportmöglichkeiten entwickelt, das gerade für den Transport von Zentraleuropa nach Skandinavien auf intelligente Weise Eisenbahn, Wasser und Straße verbindet. Warum diese Kombination? Das europäische Straßennetz ist mehr und mehr überfüllt, Mautkosten steigen und die Verkehrsregeln beschränken die Flexibilität. Es ist also naheliegend, den Verkehrsweg Straße so weit wie möglich zu vermeiden.

Konkret: Täglich werden am zentral im Ruhrgebiet gelegenen Containerterminal Herne Container aus den Beneluxländern



X-Guard™

INTELLIGENT

> Schnell > Flexibel

X-Guard™ - die Schutteinrichtung für Maschinen, Anlagen, Roboter, Logistik und Lager.

Erfahren Sie mehr unter
www.axelent.de oder 0800 1817888
(gebührenfrei)

AXELENT GmbH
Sigmaringer Straße 122
70567 Stuttgart, Deutschland
Telefon: +49 711 252509-0
Telefax: +49 711 252509-49
E-Mail: sales@axelent.de
Web: www.axelent.de

Links: Schweres Kaliber: Der Volvo FH16 zieht bis zu 295 Tonnen.
Rechts: Spezialist für die Baustelle: der Volvo FMX.



Starker Auftritt

Volvo Trucks Region Central Europe GmbH in Ismaning bei München

Man schrieb das Jahr 1927, als die Volvo-Gründer Assar Gabrielsson und Gustaf Larsson ihr erstes „schwedisches Automobil“ auf den Markt brachten. Von Anfang an hatten die Beiden aber auch den LKW-Markt im Visier. Folgerichtig entstand bereits 1928 der LV1 („last vagn“), der erste Volvo-LKW. Der Verkauf lief gut: Nach einem knappen halben Jahr war die erste Serie ausverkauft.

Heute präsentiert sich Volvo Trucks als einer der größten LKW-Hersteller der Welt. 2010 hat das Unternehmen weltweit mehr als 75.000 LKW ausgeliefert. Zuständig für das operative Geschäft in Deutschland, Österreich und der Schweiz ist die Volvo Trucks Region Central Europe GmbH in Ismaning bei München. Etwa 60 % des Vertriebs in Deutschland deckt Volvo Trucks über ein eigenes Retail-Netzwerk ab. Dieses Netz wiederum gliedert sich in die Niederlassungen Nord, Süd, Ost und West mit jeweils einem eigenen Geschäftsführer an der Spitze. Der Erfolg lässt sich in Zahlen messen: Im Jahr 2010 hat Volvo in Deutschland rund 6600 LKW verkauft.

In Sachen Vertrieb, Wartung und Service stützt sich Volvo Trucks bundesweit auf nahezu 130 Händler und Werkstätten. Zum Leistungsspektrum zählen auch ein Vor-Ort-Service mit speziell ausgerüsteten Werkstattwagen sowie ein 24-Stunden-Notdienst, der zentral durch den Volvo Action Service in Gent, Belgien, organisiert wird.

Maßgeschneiderte Finanzierungskonzepte gehören ebenfalls zum Repertoire. Die Münchener arbeiten auf diesem Gebiet eng mit der Volvo Financial Services GmbH zusammen. Die Leasinggesellschaft bietet Finanzierungsdienstleistungen für alle Geschäftsbereiche von Volvo in Deutschland an, das heißt für LKW, Busse, Schiffs- und Industriemotoren sowie Baumaschinen. Zu den Dienstleistungsmodulen zählen Leasing und Finanzierung, Serviceverträge, Vermietung, Versicherungen und Gebrauchtfahrzeuge. Das Rückgrat für die Aktivitäten bilden sechs LKW-Baureihen, mit denen sich alle Einsatzfelder der Transportwelt abdecken lassen. Los geht es mit dem Volvo FL, dem zumeist die Rolle des klassischen Verteiler-LKW im Stadtverkehr zukommt. An den FL schließen die Zwei- und Dreiaxser der FE-Baureihe an, die ihre Stärken im Güternahverkehr, der Entsorgung, im leichten Baustelleneinsatz oder bei Kühltransporten ausspielen. Anders ausgedrückt: Es sind LKW dieses Schlages, die bei der Müllsamm- lung für saubere Straßen, beim Hausbau für Nachschub und

beim täglichen Einkauf für volle Regale sorgen. Erste Wahl für den regionalen Fernverkehr und den schweren Verteilerverkehr ist der Volvo FM. Die Variantenvielfalt unterstreicht die Rolle des Allrounders: Den FM gibt es mit zwei, drei oder vier Achsen, zwei Motoren in acht Leistungsstufen sowie sechs unterschiedlich großen Fahrerhäusern. Auch der jüngste Spross im Volvo-Programm, der FMX, basiert auf dem FM, ist aber konsequent auf härteste Einsätze im Baustellen- und Offroad-Bereich zugeschnitten. Die beiden Flaggschiffe bilden die Baureihen FH und FH16. Letzterer hat mit seinem 16 Liter großen und 700 PS starken Sechszylinder längst Kultstatus erreicht. Aber auch der FH ist mit 13-Liter-Motor und bis zu 540 PS ein ausgesprochen kräftiger Vertreter seiner Zunft. Als Fernverkehrs-LKW reisten Wassers, zumal mit dem geräumigen Globetrotter XL-Fahrerhaus, steht der FH bei Fahrern wie Unternehmern hoch in der Gunst.

Allen Baureihen gemein sind umweltfreundliche und sparsame Motoren, die die derzeit strengsten Abgasnormen Euro 5 und EEV erfüllen. Darüber hinaus nimmt Volvo eine Vorreiterrolle bei der Entwicklung alternativer Antriebe ein. Unter dieses Stichwort fallen zum Beispiel die bereits in Serie hergestellten Hybrid-Varianten des Volvo FE mit kombiniertem Diesel- und Elektromotor. In Erprobung befinden sich zudem schwere LKW mit Biokraftstoffen der zweiten Generation, das heißt Biokraftstoffen, die nicht in Konkurrenz zur Lebensmittelproduktion stehen. In Schweden laufen bereits die ersten schweren Volvo mit Bio-DME aus Schwarzlauge, einem Abfallprodukt der Papierherstellung. Ein realistisches Zukunftsmodell bilden auch Motoren, die sowohl mit Diesel als auch Methan, gewonnen aus Biomasse, betrieben werden können – einen ersten Prototyp hat Volvo im Herbst 2010 auf der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover präsentiert. Wer sich für die Welt des LKW und der Menschen hinter dem Steuer interessiert, findet im Internet ein interessantes Forum: „www.worldtrucker.com“ lautet die Adresse zur internationalen Online-Community für Trucker und LKW-Fans aller Marken, powered by Volvo Trucks.



Göran Simonsson, Geschäftsführer der Volvo Trucks Region Central Europe GmbH

Ausgeliefert

Die Auswirkungen von Naturkatastrophen auf Verträge

Die jüngsten Ereignisse in Japan zeigen, dass Naturkatastrophen neben den dramatischen Folgen für die direkt betroffenen Menschen auch Auswirkungen auf die Weltwirtschaft haben. Für die Automobilindustrie gilt dies in besonderem Maße, denn sie ist davon geprägt, dass zahlreiche Zulieferer die einzelnen Bauteile just-in-time an die Produktionsstätten liefern müssen, damit die Abläufe an den Bändern und letztlich die Auslieferung der von den Endkunden bestellten Fahrzeuge nicht ins Stocken gerät. Nach der Katastrophe musste Toyota die Produktion in Japan für mehrere Wochen einstellen, weil benötigte Komponenten aufgrund zerstörter Transportwege und Produktionsstätten von Zulieferern nicht zur Verfügung standen. Ende April belief sich der Produktionsausfall auf über 260.000 Fahrzeuge, die Versorgung mit ca. 150 Zulieferteilen war noch immer gefährdet.

Für die Unternehmen in der Lieferkette stellt sich dabei die Frage nach möglichen Rechtsfolgen, sowohl „nach oben“ zu Zulieferern als auch „nach unten“ zu Abnehmern. Welche Ansprüche kann man geltend machen bzw. muss man befürchten, wenn Lieferungen sich verzögern oder sogar ganz ausbleiben? Nach deutschem Recht kommt unter anderem ein Rücktritt bzw. eine Kündigung in Betracht. Hingegen bestehen keine Schadensersatzansprüche, denn diese setzen ein Verschulden der vertragsbrüchigen Partei voraus, das bei Naturkatastrophen nicht gegeben ist.

Internationale Lieferverträge enthalten für derartige Fälle von höherer Gewalt häufig sogenannte Force Majeure-Klauseln. Eine solche Klausel empfiehlt sich grundsätzlich auch bei Verträgen, für die deutsches Recht gilt. Denn eine sorgfältig formulierte Regelung bietet umfassende Rechtssicherheit für die Vertragsparteien, insbesondere im Hinblick auf die folgenden wichtigen Aspekte: (1.) Eine Definition, was unter „höherer Gewalt“ zu verstehen ist. Bei Naturkatastrophen mag das eindeutig sein. Bei Rohstoffengpässen, Energieknappheit, mangelnden Transportkapazitäten oder Arbeitskämpfen hingegen – also Umständen, die näher an der Sphäre des Lieferanten sind – ist es nicht ohne weiteres selbstverständlich, dass Vertragspflichten

ausgesetzt sind. Dies gilt insbesondere, wenn die Vertragsparteien aus verschiedenen Ländern kommen, in denen der unbestimmte Begriff der „höheren Gewalt“ unterschiedlich ausgelegt wird, etwa weil Streiks mehr oder weniger häufig vorkommen. (2.) Eine Bestimmung zu allen relevanten Rechten, nicht nur zu möglichen Schadensersatzpflichten, sondern insbesondere auch zum Recht, die jeweilige Leistung (Lieferung bzw. Zahlung) zu verweigern. (3.) Eine Pflicht zur sofortigen Anzeige von Lieferschwierigkeiten, damit der Vertragspartner möglichst frühzeitig auf die veränderten Umstände reagieren kann.

Wie so oft können auch gut gemachte Verträge natürlich nicht verhindern, dass deren Abwicklung durch äußere Umstände gestört wird. Aber wenn die Vertragsparteien durch einen Blick in den Vertrag feststellen können, welche Rechte sie dann haben (und welche nicht), kommen zu den tatsächlichen Probleme zumindest nicht auch noch juristische hinzu – und damit ist ja schon viel gewonnen.



Oliver Cleblad
Rechtsanwalt
MANNHEIMER SWARTLING
Frankfurt am Main
osn@msa.se
www.mannheimerswartling.de

450 km Ruhezeit!

stenalinefreight.com

SCHWEDEN/GÖTEBORG - NUR NOCH VIA KIEL

DIE NEUE ALTERNATIVE

Ro/Ro - Verkehre für LKW
Trailer und Spezialtransporte
Container
Intermodale Lösungen

Tel +49 (0)431 90 96 / Fax +49 (0)431 90 93 03

Scandinavian Cross Border Conference

Informationen zum skandinavischen Arbeitsrecht



Mitglieder und Interessenten der Schwedischen Handelskammer waren am 24. März 2011 in die Räume der Anwaltskanzlei DLA Piper am Jungfernstieg in Hamburg gekommen, um sich aus erster Hand über Unterschiede und Gemeinsamkeiten des Arbeitsrechts in Deutschland und in den skandinavischen Staaten und Finnland zu informieren. Gabriele Eckert und Volker von Alvensleben hießen die Teilnehmer im Namen der Schwedischen Handelskammer und DLA Piper herzlich willkommen, bevor die aus Schweden, Norwegen, Dänemark und Finnland angereisten Arbeitsrechtsspezialisten mit kurzen Vorträgen in das Thema einführten.

Im Mittelpunkt stand dabei die Frage, welche Aspekte des nationalen Arbeitsrechts für Unternehmen besonders wichtig sind, wenn sie einheimische Arbeitnehmer beschäftigen und welche Unterschiede es in den scheinbar so gleichen Ländern in dieser Hinsicht gibt. Schnell kam das Thema Kündigung zur Sprache und es stellte sich heraus, dass die Kündigung von Arbeitnehmern in Dänemark um vieles einfacher ist als etwa in Schweden oder Norwegen, wo es gilt, ein umfassendes Prozedere von Warnungen, Abmahnungen und Güteverhandlungen zu durchlaufen. Die Bedeutung des Konsenses in Schweden und die Bedeutung dessen, jedem Beteiligten die Möglichkeit gegeben zu haben, seine Sicht der Dinge darzustellen, wird eben auch im schwedischen Arbeitsrecht sichtbar. Offen blieb die Frage, ob die liberalere dänische Haltung tatsächlich der Ausdruck einer anderen Mentalität ist, oder ob diese Haltung einfach den Willen widerspiegelt, das Arbeitsrecht an die Bedingungen und Erfordernisse des Arbeitsmarktes heute anzupassen. Im Großen und Ganzen ähnelt sich das Vertragsrecht in den angesprochenen Ländern jedoch sehr. Das geht nicht nur auf die geographi-

sche und kulturelle Nähe zurück, sondern beruht auch darauf, dass es zu vielen Fragen europäische Direktiven gibt. Dazu gehören etwa die Antidiskriminierungs- und Arbeitsschutzregelungen, aber auch zum Beispiel das Recht auf gleichen Lohn für gleiche Arbeit. Größere Unterschiede gibt es hingegen bei der Anwendung von Tarifverträgen, den Regelungen zum Entgelt für Überstunden und bei den Kündigungsverfahren bis hin zu Themen wie Freistellung und Abfindungsansprüche. Darüber hinaus erwiesen sich die Sonderregeln für leitende Angestellte und insbesondere auch die Frage, wer zu diesem Kreis gehört als besonders interessant. Hier gehen die Definitionen und Interpretationen in den einzelnen Ländern auseinander. Gleichwohl sind diese Definitionen von großer Bedeutung, da das Arbeitsrecht in der Regel dem Ziel dient, die Interessen des einzelnen Arbeitnehmers gegenüber dem Arbeitgeber zu schützen. Sie wirken sich daher zum Beispiel bei der Frage nach der Kündigungsfrist aus. Insgesamt gelten leitende Angestellte in der Regel als nicht so schutzbedürftig wie andere Arbeitnehmer. Das Arbeitsrecht geht davon aus, dass leitende Angestellte besser in der Lage sind, ihre eigenen Interessen gegenüber dem Arbeitgeber zu vertreten. Daher besteht für ihre Arbeitsverträge in der Regel eine größere Freiheit für die Ausgestaltung im Einzelnen. Wie groß aber diese Freiheit in der Vertragsgestaltung tatsächlich ist, das wiederum variiert von Land zu Land.

Schließlich wurde mir aber auch deutlich, dass ein Grundverständnis für die jeweiligen nationalen Besonderheiten, nach denen Steuern und Sozialversicherungen ausgestaltet sind, unerlässlich ist, da diese auch das jeweilige Arbeitsrecht beeinflussen. Die Schwedische Handelskammer bietet hier immer wieder die Gelegenheit, in informellen Gesprächen mehr zu erfahren und so wollen wir an dieser Stelle noch einmal allen Referenten und Teilnehmern für ihre Mitwirkung an dieser interessanten Veranstaltung danken!

Linn Vold

9. Juni 2011: Jetzt noch anmelden!

Traditionelle Bootsfahrt auf der Spree

Die Schwedische Handelskammer Region Berlin lädt auch in diesem Jahr alle Mitglieder und Freunde herzlich zur traditionellen Bootsfahrt auf der Spree ein! In entspannter Atmosphäre gibt es ausreichend Gelegenheit zum Netzwerken sowie dazu, den neuen Geschäftsführer der Kammer, Mats Hultberg, persönlich kennenzulernen, während sich die MS Bellevue durch die Innenstadt des sommerlichen Berlins schlängelt. **Termin: Donnerstag, 9. Juni 2011, Treffpunkt ist um 19.15 Uhr an der Reederei Bruno Winkler, MS „Bellevue“, Schlossbrücke am Charlottenburger Ufer. Voraussichtliches Ende ist um 23.00 Uhr.** Unter www.schwedenkammer.de können Sie sich noch bis 30. Mai 2011 anmelden! Wir danken den Sponsoren Vattenfall, SEB und Lindendpartners für ihre Unterstützung.



Junge schwedische Unternehmer treffen sich in Deutschland

Kronprinzessin Viktoria von Schweden und Prinz Daniel zu Gast beim Junior Chamber Club

Im Rahmen des Deutschlandbesuchs des schwedischen Kronprinzessinnenpaares findet ein vom Junior Chamber Club der Schwedischen Handelskammer gestaltetes Expertengespräch zum Thema „Ungt Svenskt Entreprenörskap i Tyskland“ (Junge schwedische Unternehmer in Deutschland) statt. In München werden ausgewählte junge Unternehmer aus verschiedenen Branchen in kleinem Kreis sich und ihr Unternehmen präsentieren sowie Hürden und Chancen diskutieren, die der deutsche Markt für die Etablierung ihres Produkts oder ihrer Dienstleistung bereithält.

Pontus Nilsson und Pontus Wiberg von der Zeitarbeits- und Personalvermittlungsagentur Academic Work haben gemeinsam die Exportbemühungen der schwedischen Muttergesellschaft vorangetrieben und den deutschen Standort in München gegründet. Seit vier Jahren vermitteln sie damit erfolgreich Jobs an Studenten und Akademiker, Ulrica Gasteyer eröffnete im Oktober 2009 das erste Franchisegeschäft von Design House Stockholm in Frankfurt und verbreitet seitdem vor Ort und online hochwertigen skandinavischen Lifestyle in ganz Deutschland – demnächst sogar als Shop-in-Shop-Konzept im Berliner KaDeWe. Alexander

Ljung, Gründer und Geschäftsführer des Online-Musikportals Soundcloud fand Berlin „roligt“ und ließ sich dort 2007 nieder. Für seine Arbeit ist es eigentlich egal, wo er ist – der Standort ist für den Entrepreneur aufgrund seiner kreativen, inspirierenden und vielfältigen „soft skills“ entscheidend. Der Geschäftsführer des schwedischen IT Unternehmens netlight consulting, Erik Ringertz, ist mit seinem Unternehmen schon viel rumgekommen und hat sich nun nach Schweden, Norwegen und England den Eintritt in den deutschen Markt vorgenommen, an dessen Schwelle er nun steht.

Die unterschiedlichen Branchen in denen junge Schweden auf dem deutschen Markt aktiv werden – sei es mit einer eigenen Geschäftsidee oder als Teil einer schwedischen Tochtergesellschaft –, wie ihr „Schwedischsein“ die Etablierung ihrer Unternehmung beeinflusst sowie unendlich viele andere Fragen bieten ausreichend Stoff für Diskussion: Ein wahrlich „krönender“ Auftakt für weitere zehn Jahre aktiver JCC-Arbeit und den Ausbau des Kontaktnetzes von Young Professionals in Deutschland.

Rebecca Schmid

Baumaschinen und Nutzfahrzeuge

Minimesse mit schwedischen Zulieferern in der Schwedischen Botschaft in Berlin

Bereits zum zweiten Mal organisierte der Schwedische Außenwirtschaftsrat eine Minimesse mit Matchmaking zum Thema Baumaschinen und schwere Nutzfahrzeuge in der schwedischen Botschaft in Berlin. Am 4. und 5. Mai präsentierten sich in diesem Jahr in den Räumlichkeiten der Nordischen Botschaften 20 führende schwedische Zulieferer für deutsche Baumaschinenhersteller, wie u.a. Volvo CE, Terex GmbH, Amazonen Werke H. Dreyer GmbH & Co.KG, Bell Equipment (Deutschland) GmbH und Crown Gabelstapler GmbH & Co. KG.

Auf dem Programm standen Unternehmenspräsentationen, eine Minimesse sowie die Gelegenheit, in ungezwungener Atmosphäre Kontakte zu knüpfen. Neben Fachvorträgen zu Transportlösungen (Schenker Deutschland AG) und der Skandinavischen Zulieferbranche (FK – Fordonskomponentgruppen), haben die deutschen Hersteller einen Einblick in ihr Unternehmen sowie die jeweiligen Beschaffungsstrategien und Lieferantenbedingungen gegeben. An den beiden Nachmittagen stand die Kontaktbörse mit Matchmaking im Fokus, bei dem in zahlreichen interessanten Gesprächen zwischen Herstellern und Zulieferern erste Ansatzpunkte für eine mögliche Zusammenarbeit entstanden.



Im Rahmen zahlreicher Seminare und Projekte, sowohl in Schweden wie auch Deutschland, unterstützt der Schwedische Außenwirtschaftsrat bereits seit vielen Jahren schwedische Zulieferer für den deutschen Maschinenbau und die Automobilindustrie bei ihrem Markteintritt in Deutschland. Als offizielle Wirtschaftsvertretung Schwedens in Deutschland steht dabei das Ziel im Vordergrund, die Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und Schweden zu fördern.

Für weitere Informationen zu kommenden Veranstaltung kontaktieren Sie bitte: Susanne Seidel, susanne.seidel@swedishtrade.se



Sponsoren der Kammer



Nutzen Sie „Schweden aktuell“ für Ihre Kommunikation!

Die Mediadaten mit Themen und Terminen für 2011 finden Sie unter

www.schwedenkammer.de. Reservieren Sie jetzt Ihre Anzeigen unter 02054-938 54 17 oder

schwedenkammer@nordis.biz. Anzeigenschluss für die nächste Ausgabe ist der 10.06.2011

Impressum

Herausgeber:

Schwedische Handelskammer in der
Bundesrepublik Deutschland e.V.

Berliner Allee 32, 40212 Düsseldorf

Tel. 0211-86 20 20-0, Fax 0211-32 44 88

www.schwedenkammer.de

V.i.S.d.P.: Mats Hultberg, Geschäftsführer

Titelbild: Volvo Trucks

Koordination, Anzeigen, Produktion:

Nordis – Agentur für Kommunikation

Werdener Straße 28, 45219 Essen,

Tel. 02054-938 54 0

schwedenkammer@nordis.biz

www.nordis.biz

Druck: Peter Pomp GmbH, Bottrop

Nachdrucke nur auf Anfrage und

mit Quellenangabe und Belegexemplar.

Wer seine individuelle Transportlösung sucht, findet sie bei Volvo Trucks. Denn die moderne Modellpalette von einem der führenden Lkw-Hersteller wird Sie überzeugen: ausgelegt auf unterschiedlichste Einsätze und Anforderungen, Maßstäbe setzend bei Qualität, Sicherheit und Umweltverträglichkeit.

Die neuen Volvo Trucks kommen mit attraktiven Volvo Services für Ihr Business: maßgeschneiderte Dienstleistungen, ein engmaschiges Werkstättenetz und Serviceverträge, die auf Ihre Belange abgestimmt sind. Volles Programm. Jetzt bei Ihrem Volvo Trucks Partner.

VOLVO TRUCKS. DRIVING PROGRESS

www.volvotrucks.de



Wir streben nicht nach Profit. Wir streben nach langfristigem Wachstum.

Wir, die SEB in Deutschland, möchten Ihnen zwei Versprechen geben: Wir bleiben Ihnen treu. Und wir bleiben uns treu. Ihnen, da Deutschland für uns ein Schlüsselmarkt ist und wir hier auch in Zukunft weiter gemeinsam mit Ihnen wachsen wollen. Uns durch nachhaltiges und verantwortungsvolles Handeln aus unserer schwedischen Tradition heraus.

Durch Wertschätzung, Professionalität, Verbindlichkeit und Nachhaltigkeit möchten wir mit exzellenter Beratung und innovativen Produkten weiter an Ihrer Zufriedenheit arbeiten.

In Deutschland betreuen rund 1.200 Mitarbeiter anspruchsvolle Firmen-, Immobilien- und institutionelle Kunden.

Mit der Tochtergesellschaft SEB Asset Management AG verfügt die Bank über ein spezialisiertes Investmenthaus für Immobilien und Wertpapiere.