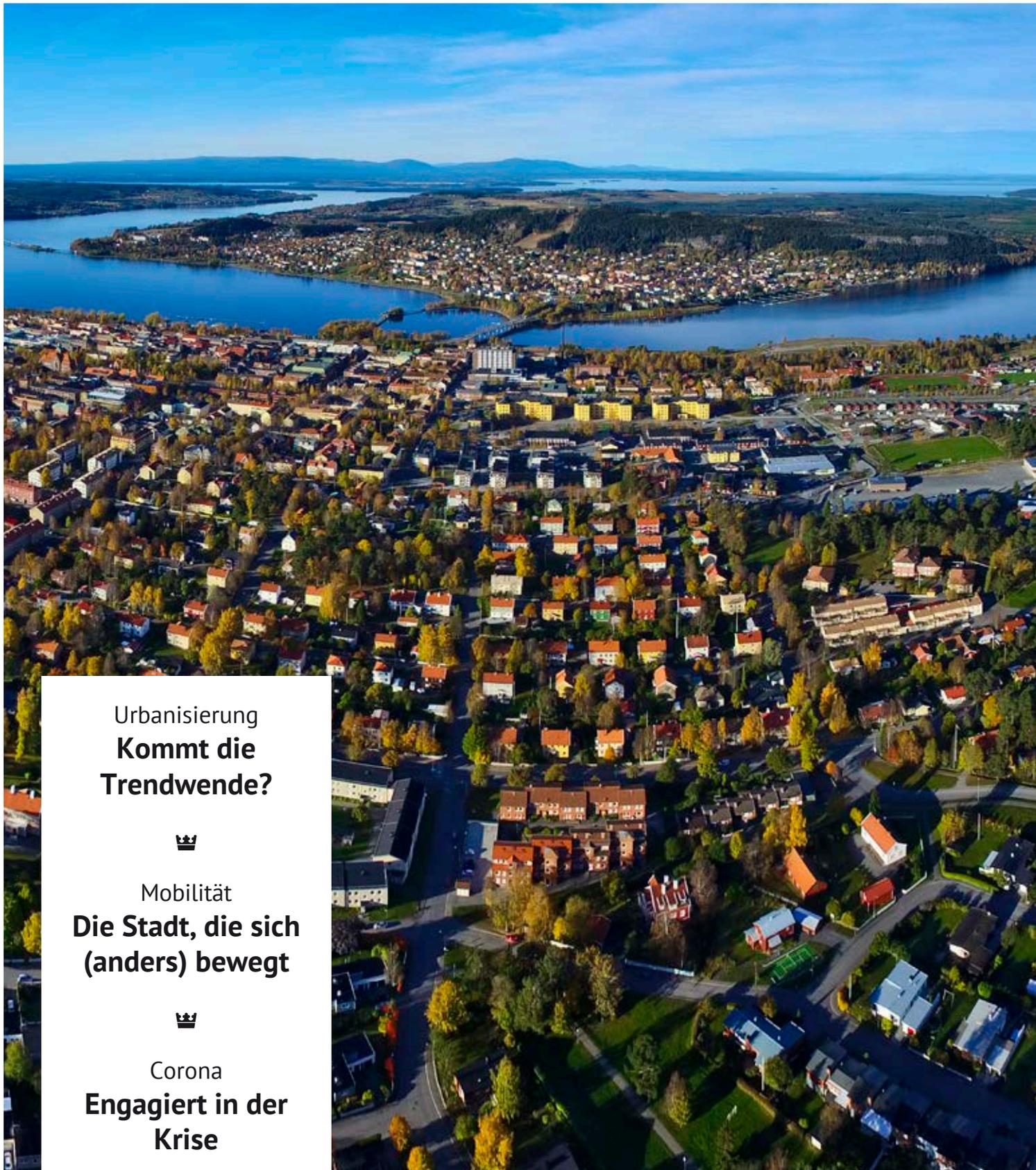


SCHWEDEN aktuell



Schwedische
Handelskammer
*in der Bundesrepublik
Deutschland*



Urbanisierung
**Kommt die
Trendwende?**



Mobilität
**Die Stadt, die sich
(anders) bewegt**



Corona
**Engagiert in der
Krise**



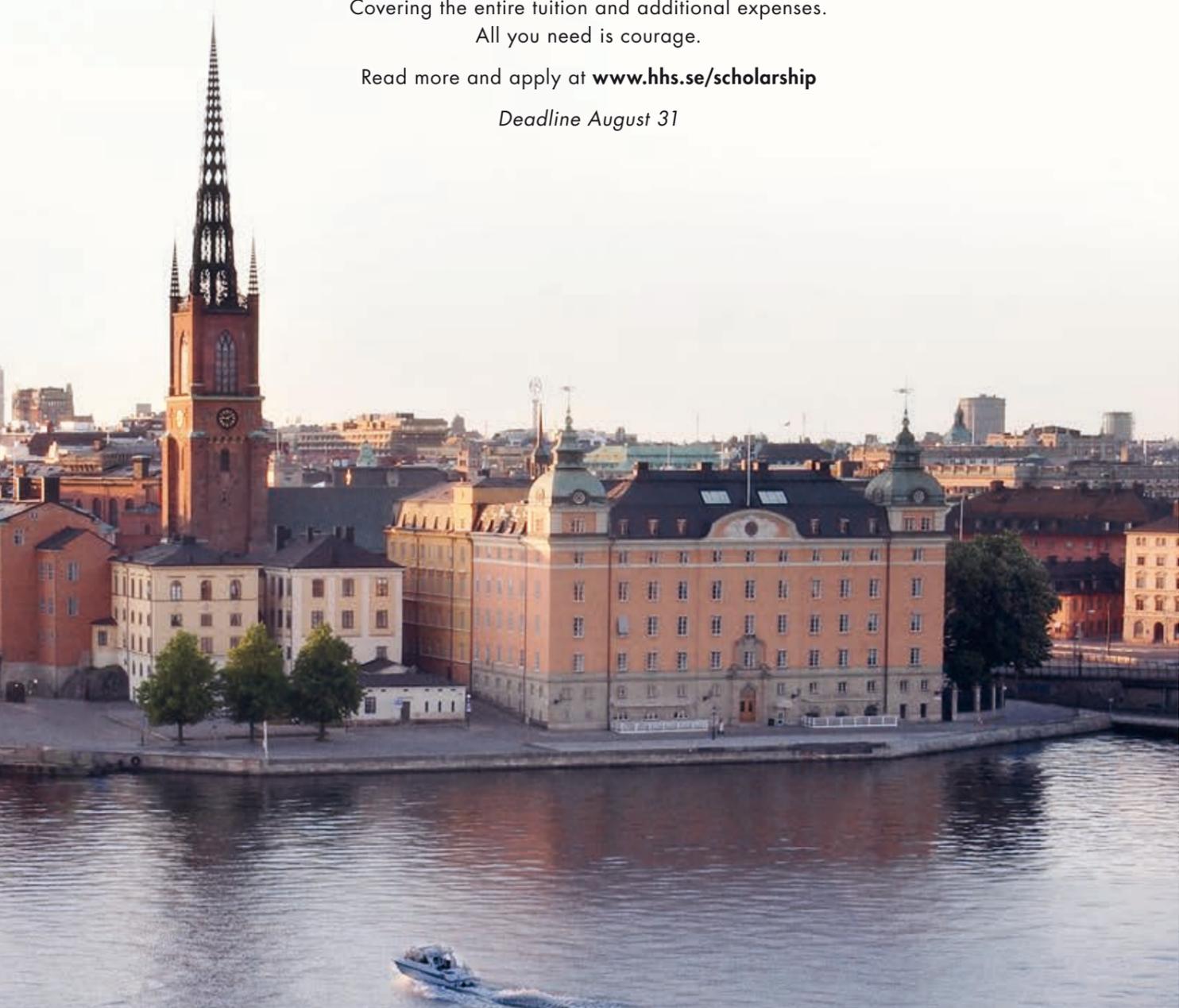
IT TAKES COURAGE TO TAKE ON A CHALLENGE

EVEN WHEN IT COMES FOR FREE

Together with The Carl Silfvén Foundation, Stockholm School of Economics is proud to present a scholarship, giving you the opportunity to earn an Executive MBA in Stockholm, Sweden. Covering the entire tuition and additional expenses. All you need is courage.

Read more and apply at www.hhs.se/scholarship

Deadline August 31



Jede Krise birgt Chancen

Liebe Mitglieder und Freunde der Schwedischen Handelskammer,

in diesen Tagen ist ein Thema allgegenwärtig: Das Coronavirus sorgt für Unsicherheit, nicht zuletzt in der Wirtschaft, die nicht wie gewohnt arbeiten kann. Mitarbeiter – auch die der Handelskammer – sitzen im Home Office, Fabriken stehen still, Geschäfte sind geschlossen. Gesellschaft und Wirtschaft werden auf eine harte Probe gestellt.

Wir haben unsere Veranstaltungen frühzeitig abgesagt, um dazu beizutragen, diese Krise zu meistern. Bis mindestens Ende April werden wir nicht zu persönlichen Treffen einladen. Als Verein der schwedischen Unternehmen in Deutschland ist die Ermöglichung dieser Kontakte eines unserer Kernangebote. Wir sind uns jedoch mit Vorstand, Mitgliedern und der Geschäftsstelle einig, dass die Gesundheit stets an erster Stelle stehen muss.

Die Situation trifft viele Unternehmen hart. Doch sie zeigt auch wieder, wie viel Kreativität eine Krise hervorbringt. Sie demonstriert, wie agil besonders auch schwedische Firmen sich anpassen und für das gemeinsame Ziel arbeiten. Unsere Mitglieder sind an vorderster Front dabei: SAS lässt sein Personal in einem Pilotprojekt zu Helfern für Krankenhäuser ausbilden. Hemsö stellt seine MitarbeiterInnen frei, um Risikogruppen zu unterstützen oder Kinder systemrelevanter Eltern zu betreuen. H&M produziert Schutzkleidung statt Mode. Binogi gewährt freien Zugang zu seinen Lernplattformen für die vielen Schüler, die nicht mehr unterrichtet werden.

Auch wenn bei Redaktionsschluss dieser Ausgabe noch niemand weiß, wie lange die Situation anhalten wird, blicke ich zuversichtlich in die Zukunft. In jeder Krise liegt auch eine Chance. Die Zeit, in der wir gemeinsam die Krise überstanden haben, wird kommen. Wir freuen uns, Sie dann persönlich wiederzusehen. Bis dahin arbeiten auch wir in der Kammer daran, unsere Angebote anzupassen. Ein Angebot, das problemlos weiter funktioniert, halten Sie bereits in den Händen. Die Zeitschrift, die sich in dieser Ausgabe mit den Themen Mobilität und Urbanisierung beschäftigt, bietet Ihnen Gelegenheit zur Information abseits der Corona-Berichterstattung.

Ich wünsche Ihnen eine angenehme Lektüre. Bleiben Sie gesund!

Ihr Thomas Ryberg

Präsident der Schwedischen Handelskammer



Inhalt

- 4 **5 Fragen an...** Thomas Bauch, Volvo
- 5 **Kolumne Lundin**
- 6 **Kurznachrichten**
- 7 **Heiter bis schwedisch**
- 8 **Mitglied im Portrait** | Blåkläder
- 10 **Urbanisierung** | Trendwende in der Urbanisierung
- 14 **Mobilität** | Die Stadt, die sich (anders) bewegt
- 19 **Aus der Kammer**
- 20 **JCC**
- 22 **3 Minuten mit** | Kerstin Knabenbauer
- 23 **Impressum** | Kammerkalender

5

Fragen an...

Thomas Bauch, Geschäftsführer Volvo Car Germany

„EIN WANDEL, WIE WIR IHN NOCH NIE ZUVOR ERLEBT HABEN“



Die Art, wie wir uns bewegen, ist im Wandel. Da gibt es den Trend weg vom klassischen Verbrennungsmotor, aber auch eine geringere Bedeutung des Autos als Statussymbol. Wie sehen Sie das und wie reagiert Volvo darauf?

Die Automobilindustrie befindet sich derzeit in einem Wandel, wie wir ihn zuvor noch nie erlebt haben. Was über Jahrzehnte nahezu unverändert und auch erfolgreich war, bedarf jetzt binnen kürzester Zeit tiefgreifender Veränderungen. Dem Klimawandel begegnen wir produktseitig mit einer konsequenten Transformation weg von Verbrennungsmotoren hin zu vollelektrisch angetriebenen Fahrzeugen. Den veränderten Kundenbedürfnissen begegnen wir mit neuen Mobilitätsangeboten wie dem Abo-Modell Care by Volvo oder mit einer Sharing-Funktion, die es erlaubt, innerhalb des Familien- oder Freundeskreises ein Auto zu teilen. Natürlich verändert sich auch die Bedeutung des Automobils als solches, deshalb gestalten wir zum Beispiel auch kleinere Modelle, die jedoch in allen Punkten stets den Premium-Anspruch unserer Kunden erfüllen. Zurückhaltende Eleganz bei gleichzeitiger Top-Ausstattung in jeder Hinsicht war und ist schon immer eine Stärke der Marke Volvo.

Viele Menschen stehen der Elektromobilität noch zurückhaltend gegenüber. Wie begegnen Sie ihnen?

Die Skepsis ist zunächst einmal verständlich, wie immer, wenn sich Menschen von bekannten Gewohnheiten weg und zu völlig Neuem hinbewegen

sollen. Themen wie Reichweite, Ladeinfrastruktur, Ladezeiten, Kosten, Zuverlässigkeit und Sicherheit beschäftigen die Gedanken. Wir haben eine klare Strategie, wie wir die Kunden mit in den neuen Zeitabschnitt der Elektromobilität nehmen wollen. Die wichtigsten Elemente sind: Hervorragende, zuverlässige und sichere Produkte mit ausreichender Reichweite, transparente, kompetente Beratung in den Autohäusern sowie finanzielle Anreize, die über die bekannten Unterstützungsmaßnahmen wie E-Prämie, E-Kennzeichen und reduzierte Dienstwagensteuer hinausgehen. Seit Jahresanfang bieten wir Käufern eines Plug-in-Hybrids das Recharge Leasing an, das die Installation einer Wallbox beinhaltet. Da spart der Kunde zusätzlich eine vierstellige Summe und ist hinsichtlich der Infrastruktur in seinem persönlichen Umfeld für die Zukunft gerüstet. Last but not least starten wir zur Jahresmitte ein Projekt, das für ein Jahr die Zahlung des Ladestroms eines neuen Plug-in-Hybrids beinhaltet und die Nutzer zu verantwortungsvollem, möglichst umfangreichem Fahren mit elektrischem Strom motiviert. Dieses Gesamtpaket von Volvo ist einmalig auf dem deutschen Markt.

Ausgerechnet die Volvo-Stadt Göteborg versucht intensiv, die Autos aus der Innenstadt rauszuhalten. Finden Sie das gut oder gäbe es auch Gegenargumente? Göteborg ist damit ja nicht alleine, es gibt weltweit viele Metropolen, die das diskutieren. Um die Innenstädte zu entlasten, helfen aber keine drastischen Verbote, sondern nur gemeinsame Lösungen. Und diesen verschließt sich auch Volvo überhaupt nicht. Wir alle gemeinsam müssen etwas für größere

Nachhaltigkeit tun. Es muss aber die individuelle Mobilität gesichert werden und dabei müssen die verschiedensten Transportmittel miteinander verknüpft werden, die Infrastruktur dafür vorhanden sein. Die Menschen selbst werden auch nicht bereit sein, einen Flickenteppich an Mobilitätsangeboten zu akzeptieren, der sie erheblich einschränkt und viele Nachteile mit sich bringt. Nur ein Beispiel: Wer belebte Innenstädte und die Geschäfte dort erhalten möchte, der muss sicherstellen, dass auch größere Einkäufe in der Stadt durchgeführt werden. Es wird kein Kunde einen Flachbildschirm kaufen, diesen zu zweit hunderte Meter zu einer Bushaltestelle tragen und dann mit dem Bus zu einem Parkplatz außerhalb der Stadt zum eigenen Auto fahren. Dann fahren die Kunden lieber gleich in ein Gewerbegebiet, kaufen dort und die Innenstädte werden zwangsläufig leerer. Geschäften wird die Grundlage entzogen.

Welche Rolle spielt die neue Marke Polestar in der Volvo-Strategie?

Polestar ist aus Volvo hervorgegangen und gehört heute zu gleichen Anteilen Volvo Cars und Geely. Es ist innerhalb der Unternehmensgruppe die elektrifizierte Hochleistungsmarke, die sich zunehmend von allen anderen Marken absetzt. Nach einem sportlichen Coupé mit Plug-in-Hybrid-Technik, dem Polestar 1, wird es anschließend nur noch Modelle mit vollelektrischem Antrieb anbieten. Das Vertriebssystem stellt den Online-Kauf in den Vordergrund und es wird kein klassisches Händlernetz geben. Polestar hat den Charakter eines Start-ups, das auf der Erfahrung und den Prozessen eines etablierten Herstellers, beispielsweise in der Produktion, auf-

bauen kann. Das ist ein großer Vorteil gegenüber anderen Playern, die im Zeitalter der Elektromobilität ganz neu auf den Markt kommen. Polestar kann deshalb auch andere Wege gehen, verständlich auch mutiger sein, als das mit der etablierten Marke Volvo möglich ist.

Das Jahresthema der Handelskammer ist Nachhaltigkeit. Volvo hat einen Klimaktionsplan aufgestellt. Was sind aktuell die wichtigsten Maßnahmen?

Das Thema Nachhaltigkeit ist für Volvo Cars aktuell und in den kommenden Jahren eines der bedeutendsten Unternehmensziele überhaupt, das in allen Bereichen unseres Geschäfts mit höchster Priorität zum Tragen kommt und unser Verhalten sowie Handeln konsequent bestimmt. Bis zum Jahr 2040 soll Volvo ein komplett klimaneutrales Unternehmen sein. Der Weg dorthin wird anstrengend und von vielen Zwischenzielen begleitet. Dabei steht dann schon das Jahr 2025 in besonderem Fokus: Bis dahin soll die Hälfte aller verkauften Fahrzeuge vollelektrisch angetrieben sein, die CO₂-Emissionen pro Fahrzeug reduzieren sich um 50 Prozent, die CO₂-Gesamtbilanz jedes Fahrzeugs liegt um 40 Prozent unter dem heutigen Wert. In der Lieferkette wird die CO₂-Reduzierung 25 Prozent betragen, ebenso im Geschäftsbetrieb inklusive der Fertigung und Logistik. Und 25 Prozent eines dann neuen Volvo Modells stammen aus recycelten Kunststoffen. Um diese Ziele zu erreichen, arbeiten wir eng mit allen bedeutenden Zulieferern zusammen. Dass wir schon heute kein Einmalplastik mehr in Betriebsrestaurants oder bei Veranstaltungen einsetzen, mag in diesem Zusammenhang nur eine Randnotiz sein, würden jedoch alle Unternehmen so konsequent vorgehen, gäbe es innerhalb kürzester Zeit viele Tonnen Plastik weniger in den Weltmeeren. Nachhaltigkeit und Verantwortungsbewusstsein ist auch ein Ausdruck von Premium.



Tomas Lundin

Schwedens Corona-pragmatismus

Europa steht mitten im „shutdown“. Auf den sonst so lässigen Briten warten Notstandsgesetze, Deutschlands Städte veröden, Grenzen werden dicht gemacht und Ärzte in Italien und Spanien müssen entscheiden, wer leben darf und wer keine lebenserhaltende Beatmung erhält. In Schweden aber sind die Schulen bis zur Jahrgangsklasse neun in Betrieb, die Busse sind überfüllt und Veranstaltungen mit begrenzter Teilnehmerzahl erlaubt. „Haben die Schweden so ein Viker-Gen, das sie immun macht?“, spottete neulich ein Bekannter. Oder sind die nur ahnungslos?

Weder noch, würde ich sagen. Home-office ist inzwischen Alltag für viele, es wird gehamstert, Desinfektionsmittel und Atemmasken sind kaum aufzubringen und Bars, Theater und Kinos sind geschlossen. Das lässt keinen kalt. Aber Panik kommt nicht auf. Stattdessen der altbekannte schwedische Pragmatismus nach der Devise: Wir tun, was nötig ist, aber das Leben muss weitergehen. So war es anfangs auch in Großbritannien. Jetzt schnellen aber die Infektionszahlen und Todesfälle hoch und das kaputtgesparte britische Gesundheitssystem wird der Sache nicht Herr. Kontaktsperren sind eingeführt und noch rigorosere Maßnahmen liegen in den Schubladen in der Downing Street. Als ein Menetekel hat sich das Virus schließlich auch im Königshaus eingenistet. Wird die Stimmung in Schweden auch so kippen, wenn es ernst wird? Virologen warnen, Schweden habe eine der höchsten Dunkelziffern in Europa. Die grosse Welle der Infektionen und der schwer Erkrankten baut sich erst auf. Was dann? Wie vorbereitet ist das Land, das früher so stolz war auf seine Infrastruktur des Überlebens in Krisenzeiten? Vergleichende Statistiken sind auf dem diesem Gebiet notorisch unverlässlich. Aber mit aller Vorsicht gesagt: Kaum ein Land in der EU hat so wenig Intensivplätze und so wenig Beatmungsgeräte. Deutschland steht unvergleichlich besser da. Aber wahrscheinlich nur, weil die Schumpfkur der Krankenhäuser so spät begonnen hat. Am anderen Ende dieser Krise wird diese Debatte noch zu führen sein. Genauso wie die über die Abhängigkeiten in der globalisierten Welt und die Widerstandsfähigkeit der Gesellschaft.

Scandic launcht neue Hotelmarke

Scandic GO heißt eine neue Marke, mit der der skandinavische Branchenführer auf die steigende Nachfrage im Economysegment reagiert. Fünf Häuser sollen renoviert und mit dem neuen Konzept eröffnet werden, vier in Stockholm und Oslo im vierten Quartal 2020 sowie eines in Kopenhagen im zweiten Quartal 2021. Zielgruppe sind Städtereisende, die gerne außerhalb des Hotels unterwegs sind und die urbanen Vorzüge ihrer Destination in puncto Restaurants, Shopping und Entertainment nutzen. Entsprechend verzichtet Scandic GO auf das Fitnessstudio, das Restaurant und die Tagungsräume, setzt auf spielerisches, junges Design und attraktive Preise. Gäste nehmen das Ein- und Auschecken sowie den Zugang zu ihren Zimmern ganz einfach in der Scandic-App auf ihrem mobilen Endgerät vor.

Catella hilft mit kostenfreiem Einkaufsservice

Auch das Kammermitglied Catella Project Management hat im März eine Aktion gestartet, um für Risikogruppen und unter Quarantäne stehende Menschen die weitere Versorgung zu erleichtern. In der Nachbarschaft des künftigen Neubauprojektes Düssel-Terrassen wohnen viele ältere oder gehandicapte Menschen, denen Catella im Wege der Nachbarschaftshilfe einen kostenfreien Einkaufsservice anbietet. „Über Solidarität und Zusammenhalt sollte aktuell nicht nur gesprochen, sondern auch gehandelt werden“, sagt Klaus Franken, CEO der Catella Project Management. „Das Feedback ist durchweg positiv und wir werden unsere Unterstützung solange anbieten, wie sie benötigt wird.“ Der Einkauf für den Einkaufsservice erfolgt dabei jeweils freitags lokal vor Ort, um auch die ansässigen Geschäfte zu stärken.

Schweden erfolgreich bei der Olympiade der Köche

Bei der 25. Internationalen Kochkunstausstellung (IKA) und damit der Olympiade der Köche holte das schwedische Team die Silbermedaille und bei den Jugend-Nationalmannschaften sogar Gold. Bei dem größten internationalen Kochwettbewerb haben 2020 rund 1.800 Teilnehmer aus 67 Ländern teilgenommen. In insgesamt 22 Profiküchen, die speziell für die IKA errichtet wurden, kochten die Teams an den vier Wettbewerbstagen rund 8.000 Menüs für die Besucher.

Klaus Schalk wird Geschäftsführer der Kinnarps GmbH

Zusätzlich zu seiner Position als Vertriebsleiter Deutschland übernimmt Klaus Schalk (45) mit sofortiger Wirkung die Geschäftsführung der Kinnarps GmbH. Dies teilte der CEO der Kinnarps Gruppe, Robert Petersson, mit. Er hatte die Geschäfte seit dem 1. Mai 2019 in Deutschland geführt. „Mit Klaus Schalk in der Doppelfunktion des Geschäftsführers und Vertriebsleiters hat Kinnarps in Deutschland sehr gute Voraussetzungen, um als Vertriebsgesellschaft erfolgreich zu sein“, betonte Petersson. Klaus Schalk ist bereits seit 2011 im Kinnarps-Konzern beschäftigt und seit dem 1. Mai 2019 Vertriebsleiter und stellvertretender Geschäftsführer der Kinnarps GmbH. Er verfügt über viele Jahre Erfahrung in der Möbelindustrie sowie in der Händlerbetreuung. Sein Hauptaugenmerk wird auf der weiteren Umsetzung des Strategieplans für Deutschland liegen, mit dem Ziel die Profitabilität zu verbessern und die Marktposition des Unternehmens weiter zu stärken. Schalk berichtet direkt an Robert Petersson.



Klaus Schalk (rechts) mit Robert Petersson, Johanna Ljunggren und SHK-Präsident Thomas Ryberg

Lernplattform Binogi reagiert auf Corona

Um Lehrkräfte, SchülerInnen und Schulen bei den Herausforderungen während der Schulschließungen im Kampf gegen die Ausbreitung der COVID-19-Pandemie zu unterstützen, hat das Kammermitglied Binogi den Onlinezugang für sämtliche Lern- und Lehrmaterialien kostenfrei freigeschaltet. Bis zum Ende des laufenden Schuljahres stehen sämtliche Inhalte für die 5. bis 10. Klassenstufe in Form von Video und Quiz unverbindlich und kostenfrei zur Verfügung. Den SchülerInnen wird so ermöglicht, eigenständig und individuell zu lernen. Lehrkräfte können ihre Lerngruppen mit Lernaufgaben versehen und erhalten einen Überblick über Lernwege und Lernstände. In Schweden nutzen 200.000 SchülerInnen das Portal.

Jedes Konto, das aktuell auf www.binogi.de registriert wird, erhält bis zum Ende des laufenden Schuljahres kostenfrei und unverbindlich vollen Zugriff auf sämtliche Lernmaterialien, inklusive Lernvideos und Lernquizfragen in den Sprachen Deutsch, Englisch, Arabisch, Somali, Dari, Tigrinya, Spanisch und Schwedisch. Bingos Lerninhalte orientieren sich an den deutschen Lehrplänen.

Hemsö stellt Mitarbeiter für Corona-Hilfe bezahlt frei

Hemsö stellt seine Mitarbeiter in Deutschland wegen der Corona-Krise bezahlt frei, wenn sie sich angesichts geschlossener Schulen und Kitas z.B. um die Kinder von Ärzten und Pflegeern kümmern. Auch der Deutschlandchef des schwedischen Sozialimmobilieninvestors macht mit. „Ich habe mich vorgestern bei meinem lokalen Krankenhaus angeboten und warte auf Rückmeldung. Ich werde ebenfalls bei Pflegeheimen in meinem Umfeld Hilfe anbieten“, berichtete Jens Nagel, Head of German Business von Hemsö, am 19. März. Die deutsche Dependance von Hemsö befindet sich in Berlin. Dort arbeiten sechs Mitarbeiter für das Unternehmen, das sich mehrheitlich im Besitz eines staatlichen schwedischen Pensionsfonds befindet und in Deutschland u.a. Pflegeheime kauft und entwickelt. „Die Mitarbeiter, die neben der Betreuung ihrer eigenen Kinder noch Zeit haben und dazu bereit sind, bieten ihre Hilfe z.B. in Krankenhäusern, aber auch bei Menschen aus der Risikogruppe an“, erzählt Nagel. Dabei geht es auch um andere Formen der Unterstützung im Alltag, „also z.B. das medizinische Personal bei Einkäufen unterstützen, sich um Haustiere, die Wohnung etc. kümmern“. Bezahlt freigestellt würden Hemsö-Mitarbeiter, die sich auf die eine oder andere Art engagieren, „so lange wie nötig“, erklärt Nagel.

Stipendium für MBA an der SSE

Die Stockholm School of Economics vergibt gemeinsam mit der Carl Silfvén Stiftung auch in diesem Jahr Stipendien für die Teilnahme am Executive MBA. Bewerben kann sich, wer bei einer schwedischen Firma oder Organisation im Ausland beschäftigt und nicht in der Lage ist, das Programm zu bezahlen. Voraussetzungen sind ein Bachelor-Abschluss in einem nicht geschäftlichen Fach, mindestens fünf Jahre einschlägige Berufserfahrung und nachweislich hohe Englischkenntnisse. Das Stipendium soll die Wettbewerbsfähigkeit schwedischer Unternehmen auf einem internationalen Markt fördern. Es werden bis zu zwei Stipendien vergeben. Bewerbung unter <https://www.hhs.se/scholarship>



Die zwei Stipendiatinnen aus dem laufenden Jahr.



Ob besonders gut designed oder besonders witzig, ob praktisch oder auf nette Weise traditionell:

Immer wieder begegnen uns Produkte, die uns ein Lächeln ins Gesicht zaubern und uns heiter stimmen. Und die auf ihre Weise vielleicht mehr zum Schwedenbild beitragen, als uns bewusst ist. Heute:

Blamagefrei durch Schweden

Während eines Forschungssemesters in Stockholm stapft Katharina in jede Menge Fettnäpfchen. Wenn sie sich in ein Taschentuch schnäuzt, finden das die Schweden eklig. Wenn sie Parfüm trägt, ebenso. Wein lässt sich noch schwieriger auftreiben als Bargeld – und das ist in Schweden quasi abgeschafft. Die LeserInnen verfolgen mit, wie sich Katharina einen Fauxpas nach dem nächsten leistet, und lernen dabei aus ihren Fehlern, um für die eigene Schwedenreise – oder das nächste Kammerevent? – gewappnet zu sein.

Erzählt wird Katharinas Geschichte von der Journalistin und Buchautorin Cornelia Lohs. Als Fan der nordischen Länder reist sie immer mal wieder nach Dänemark und Schweden und hat beide Länder kennen- und lieben gelernt. Die Autorin lebt und schreibt in Heidelberg. Der Fettnäpfchenführer Schweden aus dem Neusser CONBOOK Verlag zeigt, wie man sich im Minenfeld der schwedischen Eigenheiten zurechtfindet.



Gewinnen Sie! E-Mail genügt!

Wenn Sie einen von drei der Fettnäpfchenführer Schweden im Wert von € 12,95 gewinnen wollen, schicken Sie bis zum **30.4.20** eine E-Mail mit dem Stichwort „**Fettnäpfchen**“ und Ihrer Adresse an schwedenaktuell@nordis.biz.



The business idea of Ryberg-Consulting is quite simple:
We want to make your company even better!

Recruitment of Management & Specialists

Germany: +49 (0)6131-240 651 0
Sweden: +46 (0)31-417 43 0

Team & Management Development

info.de@ryberg-consulting.com
info.se@ryberg-consulting.com

www.ryberg-consulting.com

RYBERG-CONSULTING
Germany
Tanusstraße 67
DE-55118 Mainz
Tel: +49 (0)6131-240 651 0
info.de@ryberg-consulting.com

RYBERG-CONSULTING
Sweden
Västergatan 20
SE-41313 Göteborg
Tel: +46 (0)31-417 43 0
info.se@ryberg-consulting.com

WORKWEAR:

LANGE LEBENSDAUER IST GUT FÜR UNSEREN PLANETEN

BLÅKLÄDER
WORKWEAR

Qualität, Preis und Lebensdauer von Arbeitskleidung lassen sich vergleichen. Aber wie steht es mit dem erfolgskritischen Faktor Nachhaltigkeit? Lieferpartner sind ganzheitlich zu betrachten. Ein Blick in die Lieferkette des schwedischen Workwear-Spezialisten Blåkläder zeigt den Branchen-Benchmark und liefert handfeste Argumente für Kunden.

„Kleidung mit langer Lebensdauer ist schonender für die Umwelt, wirtschaftlicher für Einkäufer und besser für den Träger“, sagt Maik Friedrichs. Für den Managing Director der Blåkläder Deutschland GmbH (Ratingen) sind umweltbewusster Material- und Ressourceneinsatz und höchste Qualität, Funktionalität, Design sowie Nachhaltigkeit kein Gegensatz, sondern dringendes Gebot. Ein Beispiel: Hosenmodell 1530, aus reiner Baumwolle gefertigt, kann 50 % länger getragen werden als vergleichbare Produkte. Das spart über 33 % Ressourcen ein. Die lebenslange Nahtgarantie auf Blåkläder-Produkte macht weniger Nachkäufe nötig.

Ziel: Kontrollierte Lieferkette – weniger ist mehr

Das Nachhaltigkeitskonzept des Familienunternehmens fußt auf stringenten Prozessen, konsequentem Lieferantemanagement und Transparenz. Blåkläder fertigt 85 % der Kleidungsstücke in sieben eigenen Fabriken, darunter in Sri Lanka (seit 2006) und Myanmar (seit 2018) und hat vom Produktdesign über die Fertigungsstätten, Lagerung am Stammsitz in Schweden bis zum Vertrieb in rund 20 Ländern alle Wertschöpfungsstufen in der Hand – ein unschätzbare Vorteil innerhalb der Textilbranche mit ihren weitverzweigten Lieferketten. Eine Vielzahl unbekannter Untertierlieferanten macht es Einkäufern extrem schwer, Standards über die erste Zuliefererebene hinaus durchzusetzen; über 1.000 Beteiligte bis zur dritten Zuliefererebene sind keine Seltenheit. Blåkläder hingegen führt nur 100 Vorlieferanten in der dritten Ebene; alle unterliegen konsequentem Monitoring. Von ihnen wird u.a. die OEKO-TEX® Norm für

alle Inhaltsstoffe und Komponenten verlangt. In Bezug auf Kinderarbeit gilt: null Toleranz.

Argument: Nachhaltigkeit

Blåkläder ist vielfach zertifiziert. Ein Beispiel: Als Hersteller von Arbeitskleidung mit eigenen Werken in Asien werden die freiwilligen Normen der SA 8000 (Soziale Verantwortung) erfüllt. Als Mitglied der Better Cotton Initiative unterstützt man Bauern bei nachhaltiger Bewirtschaftung und ermöglicht faire Preise. „So-larzellen liefern bei uns die Hälfte der Elektrizität. 60 % unserer Pappkartons werden wiederverwendet und unsere Transporte sind zu 100 % befüllt“, betont Maik Friedrichs. Sein Fazit: „Beide Seiten – Hersteller und Kunden – müssen Verantwortung übernehmen, und das nicht nur auf dem Papier. Langzeitnutzung von Arbeitsbekleidung ist essenziell für eine belastbare Nachhaltigkeitsstrategie.“

Ökologischer Fußabdruck

Ein Beispiel: Nachdem der Baukonzern NCC zum Ausstatter Blåkläder wechselte, konnte der Verbrauch an Arbeitskleidung von vorher 5 Paar pro Mitarbeiter und Jahr auf 1,8 verringert werden – ein Beleg dafür, dass Qualität und lange Lebensdauer von Bekleidung den ökologischen Fußabdruck reduzieren. Anwender schonen das Klima bei Produktion, Transporten, Rohstoffen und haben zugleich weniger Kosten.

Das ist Blåkläder

Gründung 1959 in Schweden; über 5.000 Mitarbeiter; 3 Mio. Bekleidungsteile sind ständig verfügbar im schwedischen Zentrallager; Produktkategorien: Warnschutz, MultiNorm, Schweißer-, Flamm- und Kälteschutz, Winter-/Regenkleidung etc.; Kundensegmente: Handwerk, Service, Industrie; Handelspartner: Distributoren, End-Anwender von Workwear mit Fokus auf Qualität, Haltbarkeit, Funktionalität, Trageakzeptanz, Nachhaltigkeit.

www.blaklader.com



1997 High Vis Arbeitshose 4-Wege-Stretch

TRENDWENDE IN DER URBANISIERUNG?

Während Stockholm erstmals schrumpft, wachsen die Mittelzentren

VON SEBASTIAN EKLUND UND PETER MARX

In Schweden leben 8,5 der 10 Millionen Bürger in den Städten. Trotzdem haben nur drei Metropolen mehr als 300.000 Einwohner. Das heißt, es gibt zahlreiche Klein- und Mittelstädte, die gegen die Metropolen um die Gunst der Schweden kämpfen. Die Statistikbehörde SCB stellte schon 2015 fest, dass das Wachstum der Met-

ropolen heute kaum noch auf Kosten der ländlichen Regionen passiert, sondern vor allem auf Einwanderung und Geburtenüberschuss beruht. Wie in den meisten Industriestaaten ist die schwedische Bevölkerung in den letzten zwei Jahrhunderten in großer Anzahl in Städte umgezogen. Dieser Teil des Prozesses scheint jetzt vorbei, eine große Volkswanderung

gibt es nicht mehr. Dennoch wächst der Anteil der Bürger, die in der Stadt wohnen. Und das Gefühl, dass das Land ignoriert wird, ist verbreitet. In einer groß angelegten Untersuchung prüfte die Stockholmer Handelskammer vor der Wahl 2018, wie die Bevölkerung im Rest des Landes die Hauptstadt wahrnimmt. Das Ergebnis zeigte einen Konflikt

auf: Auf dem Lande ist man der Auffassung, dass man in Stockholm das Leben außerhalb der Metropole überhaupt nicht versteht, es gibt Neid auf die großen Infrastrukturinvestments in der Hauptstadt. Das Leben in Stockholm erscheint stressig und wirklichkeitsfremd. Zugleich sind die ländlicheren Schweden aber auch stolz auf ihre Hauptstadt und schwärmen gegenüber Ausländern gerne von der Schönheit Stockholms.

Stockholm: Ist ein Wendepunkt erreicht?

Nirgendwo sind die Auswirkungen der modernen Urbanisierung deutlicher als in der Hauptstadt. Hier wohnen fast zehn Prozent der Schweden, also ungefähr eine Million, und wirtschaftlich sowie auf dem Gebiet des internationalen Handels gibt es innerhalb Schwedens für Stockholm keine Konkurrenz. Seit dem Ende der „grünen Welle“ in den siebziger Jahren,

als viele Familien mit Kindern auf das Land zogen, hat Stockholm nicht aufgehört zu wachsen. Doch das ändert sich gerade womöglich. Denn obwohl junge Leute noch in Stockholm wohnen wollen, zeichnet sich in den letzten Jahren eine Trendwende ab. Im letzten Jahr zogen 1.676 mehr Personen von Stockholm weg als hin. Besonders deutlich ist das Verhaltensmuster im Falle von Familien mit Kindern, die oft Stockholm verlassen, um entweder zu ihren Eltern aufs Land zurückzuziehen oder in einer der Nachbargemeinden Stockholms sesshaft zu werden.

Warum verlassen Schweden zunehmend ihre Hauptstadt? Die Gründe sind sicherlich zahlreich und variieren von Fall zu Fall, aber es gibt zwei wichtige Hauptprobleme. Matz Dahlberg, Volkswirtschaftler an der Universität Uppsala, sieht den Wohnungsmarkt Stockholms als potentielle Ursache. 2017 kostete eine

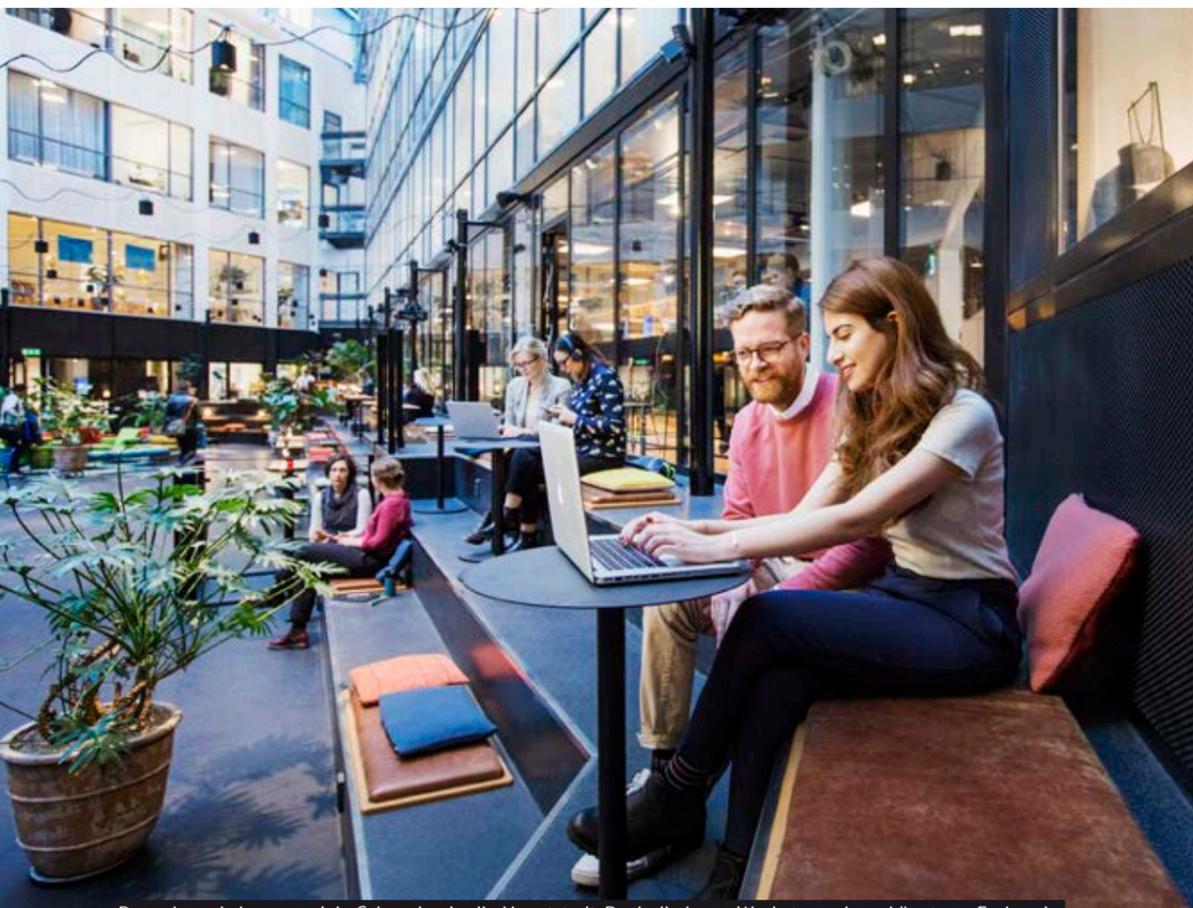
durchschnittliche Eigentumswohnung in Stockholm pro Quadratmeter fast doppelt so viel wie in Berlin. Mieten ist keine Alternative, denn in Schweden ist es viel schwieriger, Mietwohnungen zu finden. Aber auch die größeren Schwierigkeiten der Alltagsorganisation und Mobilität in einer Metropole wie Stockholm sieht Dahlberg als Grund für den Trend zum Wegzug.

Östersund: Strategisches Stadtmarketing

Wohin treibt es die Wegziehenden? Zum Beispiel nach Östersund. Die Stadt liegt am Ufer des Sees Storsjön, etwa in der geographischen Mitte Schwedens und gut 450 km Luftlinie nordwestlich von Stockholm. Die Stadt, die kulturell schon eher nordschwedisch tickt, ist weltbekannt für ihre Wintersportmöglichkeiten. Hier wohnten zum Jahreswechsel 2019 ungefähr 63.000 Menschen; in der ganzen Provinz Jämtland Härjedalen sind es nur 130.000. Abgesehen vom Wintersport hat auch die auf Sundsvall und Östersund verteilte Universität weitläufige Anziehungskraft und die Stadt ist das einzige Handelszentrum ihrer Provinz.

Östersund wächst um **500** Einwohner jährlich.

Östersund ist also eine jener kleineren Regionalzentren, die so typisch sind für die Urbanität in Schweden. Hier ist man überzeugt, dass es wertvoll ist, ein stabiles Bevölkerungswachstum zu haben. Das Projekt „Mehr Östersund“ hat aber nicht nur wachsende Einwohnerzahlen zum Ziel, sondern auch mehr Arbeit, mehr Wohnraum, mehr Lebensqualität. Das Strategieprojekt endet in diesem Jahr und hat bereits einen Bericht über die bisherige Entwicklung vorgelegt. Dieser zeigt, dass seit 2013 die Einwohnerzahl jähr-



Das urbane Leben zog viele Schweden in die Hauptstadt. Doch die lange Wachstumsphase könnte zu Ende sein



Denn auch das ist die Großstadt: Pendlerstress in der Stockholmer S-Bahn

lich im Durchschnitt netto um 500 Köpfe gestiegen ist. Viele kommen aus der Provinz Jämtland Härjedalen oder aus anderen Ländern, aber immerhin elf Prozent der neuen Östersunder kommen aus der Hauptstadt. Eine Umfrage unter den Zuzüglern fragte nach den Gründen für die Wahl Östersunds. Als Hauptgründe wurden die Nähe zu Verwandten, ein Studium und die Freizeitmöglichkeiten angegeben, aber auch der Ort als solcher lockte. Die Nähe zur Natur spielte für fast die Hälfte eine wesentliche Rolle.

Jacob Dalberg ist ein solcher Zuzügler. Zufrieden sitzt der Endfünfziger im hippen Foyer des Frösö-Hotels in der Nähe des kleinen Östersunder Flughafens. Er war weltweit erfolgreich als Manager großer Hotels tätig, zuletzt hat er ein Scandic Hotel in Stockholm geleitet, dessen innovatives Konzept gefeiert wurde. Vor einem knappen Jahr ist er hierhin ins beschauliche Östersund gezogen, leitet das Hotel, dessen Spa-Bereich weithin bekannt ist. Warum? „Das Leben in Stockholm ist hektisch, Du verbringst drei Stunden am Tag,

nur um von A nach B zu kommen. Ich bin jetzt 58, und ich habe irgendwie genug davon. Hier gibt es unendlich viel Platz, vor dem Haus startet die Langlaufloipe. Heute war ich stundenlang Schlittschuhlaufen auf dem Storsjön. Ich kann hier in den Bergen auf Jagd gehen – und doch bietet Östersund alle Annehmlichkeiten einer Stadt.“ Er nimmt einen Schluck der

„Ich bin jetzt 58, und ich habe irgendwie genug von der Großstadt.“

regionalen Biermarke, die hier – typisch Nachhaltigkeitstrend – im Ausschank ist. Es gehe ihm nicht allein so, es gebe einen richtigen Trend für Leute Mitte 50, aus Stockholm rauszuziehen. „Für uns hier ist das eine richtige Zielgruppe. Wir haben zum Beispiel ein Erholungswochenendpaket entwickelt – inkl. dreistün-

diger Wanderung, bei der alle schweigen. Kommt super an!“ Und er sinniert: „Östersund will um 750 Menschen im Jahr wachsen. Das bringt Steuergelder und sorgt dafür, dass Geld da ist, um die erforderlichen Strukturen pflegen zu können. Und zwar die, auf die es ankommt! Die Stadt hat ein Mobilitätskonzept, forscht zum Thema E-Mobilität, aber nimmt mit einem anderen Projekt zum Beispiel auch die Bedürfnisse der Bewohner über 80 ins Visier. Das ist doch großartig!“

Gezieltes Zuzugsmarketing

Zu den Marketingmaßnahmen der Kommune gehören nicht nur Stände auf Auswanderermessen etwa in den Niederlanden, sondern auch eine jährliche Party in der Weihnachtszeit, dann also, wenn viele Studenten ihre Eltern besuchen. Unter dem Motto „Kennst Du jemanden, der grad in der Stadt ist“, werden sie als potentielle Heimkehrer gezielt eingeladen. Eine pfiffige Idee, um Weichen zu stellen – der immerhin regelmäßig fast 100 Teil-



Die Umgebung von Östersund bietet viel Lebensqualität.



Die Universität, eine attraktive Gastronomie und viele Freizeitmöglichkeiten gehören zu den Erfolgsfaktoren.



nehmer jährlich folgen. Ebenso gibt es Willkommenspartys für Neubürger. Das alles funktioniert natürlich nur, wenn es Arbeit gibt. Peter Vomacka hat eine lokale Wirtschaftsvereinigung gegründet. Er schwärmt von der Vielfalt der kleinen und mittelständischen Betriebe hier. Über 5.000 Unternehmen gebe es, viele spezialisierte Zulieferer mit weltweiter Kundschaft. „Das ist ein bisschen wie in Deutschland“, sagt er. „Diese mittelständischen Betriebe verfügen über ein phantastisches Knowhow und schaffen viele Arbeitsplätze. Auch die Nähe zur Uni mit ihren 3.000 Studenten ist natürlich förderlich. Einige internationale Firmen hätten das bereits erkannt.“

Maria Boberg ist „Stadtarchitektin“ bei der Kommune Östersund und arbeitet mit der langfristigen Planung des Stadtraums von Östersund. Auch Boberg meint, dass Östersund einfach größer werden muss, um den Bedarf an Facharbeitern zu decken. Und auch sie glaubt, dass die reizvolle Umgebung ein wichtiger Grund ist, hierhin zu ziehen. „Es ist die Entscheidung

für einen Lebensstil“, sagt sie. „Wie die klassische Aufforderung des Aufklärungsphilosophen Rousseau, wollen die Leute „zurück zur Natur“. In den Umfragen erhalte die Stadt herausragende Bewertungen für ihr Friluftsliv, also alle Aktivitätsmöglichkeiten in der Natur. Aber die Stadt sorgt auch für urbane Reize und kulturelle Angebote. Das Stadtfestival Storsjöyran etwa wurde in den Sechzigern als Protest gegen die Entvölkerung der Region geschaffen. Weltbekannte Namen wie Lady Gaga traten hier bereits auf. Wer hierhin zieht, kann sein Leben entschleunigen, ohne auf das Stadtleben zu verzichten.“

Zurück zur Natur

Vielleicht hat der Prozess der Urbanisierung in Schweden seine Richtung geändert. Weg vom ungehemmten Wachstum der Metropolräume, besonders Stockholms, hin zu mehr Stärke der Unterzentren. Doch die Veränderung ist weit davon entfernt, eindeutig zu sein, möglicherweise ist sie das Ergebnis von Faktoren,

die noch nicht vollständig bekannt oder verstanden sind. Zu den möglichen Erklärungen gehört die kritische Haltung gegenüber Großstädten und den Wohnungsmärkten dort, die wache Agilität kleinerer Städte wie Östersund und eben auch eine Sehnsucht nach einem naturverbundeneren Leben. Ein Teilnehmer der Untersuchung der Stockholmer Handelskammer formulierte pointiert: „Das Beste an Stockholm ist, dass ich nicht dort leben muss“. Für die Hauptstadt ist das kaum eine Bedrohung, sie hat ohnehin zu wenig Wohnraum. Für Städte wie Östersund ist der potentielle Trend eine große Chance. Während man in den Großstädten versucht, das Bevölkerungswachstum mit allen Mitteln zu verwalten, mit ausgebauter Infrastruktur und neuen Wohnungen, werben kleinere Gemeinden offensiv um mehr Einwohner. Auch wenn das seit einigen Jahren richtig gut funktioniert, ein Selbstläufer ist es wohl nicht. Für Maria Boberg und die anderen, die versuchen, Leute von Östersund zu überzeugen, gibt es sicher auch zukünftig noch viel zu tun.

DIE STADT, DIE SICH (ANDERS) BEWEGT

Göteborgs Mobilitätskonzepte

VON SEBASTIAN EKLUND

Göteborg ist die Nummer Zwei unter Schwedens Städten – aber nicht für die, die hier leben. Die Metropole an der schwedischen Westküste feiert 2021 ihren vierhundertsten Gründungstag und bekommt immer mehr internationale Aufmerksamkeit, auch in Deutschland: In diesem Jahr ist Göteborg auch Partnerstadt der Schwedischen Handelskammer.

Lange Zeit galt Göteborg in vielem als das Gegenteil von Stockholm, mit Schwerindustrie, einer großen Arbeiterklasse und einer eher zwanglosen Offenheit. Vielleicht ist deswegen auch der Lokalpatriotismus hier besonders ausgeprägt. Die Hafenstadt hat heute etwa 570.000 Einwohner, 70.000 mehr als noch vor zehn Jahren. Dieser Zuwachs bringt natürlich Herausforderungen mit sich: Wie kann man z.B. Mobilität gewährleisten, wenn die Bevölkerung stetig wächst? Und das auf umweltfreundliche, nachhaltige Weise? Die Göteborger packen es an und sagen zuversichtlich: „De går la gôrbra“. Das ist hiesiger Dialekt und meint ungefähr „Das geht schon gut“.

Wandel von A bis Z

Mobilität – das umfasst aus der Perspektive der Stadtplaner sämtliche Möglichkeiten, sich zu sich bewegen, von A wie Auto bis Z wie Zug. In Göteborg ist es allerdings klar, welche Verkehrsmittel von der Stadtverwaltung bevorzugt werden. Sie beschloss in den Mobilitäts- und Parkrichtlinien 2018, dass der Autoverkehr kräftig abnehmen soll. Die Göteborger sollen den öffentlichen Verkehr oder Fahrräder statt Autos nutzen. Ein Ansinnen, das auch in Deutschland viele Städte umtreibt. Doch was sind die schwedischen Pläne, die Mobilitätswende zu erreichen? Außer der Hauptstadt hat keine Stadt in Schweden eine U-Bahn. Auch Göteborg fährt nur oberirdisch, dafür aber mit einem der größten Straßenbahnnetze Nordeuropas. Weit über die Stadtgrenzen bekannt sind die ikonischen Wagen der Göteborgs spåragnar. Wo die Straßenbahn nicht reicht oder passt, befördern Busse die Einwohner. Die etwa 120.000 täglichen Pendler kommen meist am Hauptbahnhof an. Außerdem gibt es im Anschluss an den Hauptbahnhof den regionalen Busbahnhof und die meistbenutzte Straßenbahnhaltestelle. Somit ist der Verkehr in Göteborg ziemlich zentralisiert und damit anfällig für Störungen in

diesem Bereich. Mit dem sogenannten „Westschweden-Paket“ will die Stadt diese Zentralisierung vermindern und die aktuelle Situation für Pendler verbessern. Doch das Paket ist umstritten. Der Ansatz wird von Teilen der Bevölkerung stark kritisiert, denn viele meinen, das Projekt mache wirtschaftlich keinen Sinn und erhalte ungerechtfertigt hohe Finanzmittel. Die stammen überwiegend aus der Citymaut, die 2013 eingeführt wurde und bei der Bevölkerung eher unbeliebt ist.

Erhöhung der Kapazitäten um

70 %

bei gleichzeitiger Verkürzung der durchschnittlichen Reisezeit um mindestens

20 %

Mit dem „Westschweden-Paket“ sollen viele neue Eisenbahntunnel und drei neue Bahnhöfe gebaut werden. Die Pendler könnten dann das enge Bahnhofsgelände meiden, die Kapazitäten des Regionalverkehrs könnten ausgebaut werden. Doch die Gegner des Projekts halten die Maßnahmen für ineffizient und fürchten die Belastung der vielen Baustellen in der Stadt.

Schneller und effizienterer Nahverkehr für immer mehr Einwohner

„Die Straßenbahn ist die schnellste Möglichkeit, sich in Göteborg zu bewegen – außer zu laufen natürlich“ – so witzeln die Einheimischen gern über ihren Nahverkehr. Die Stadtleitung kennt diesen Witz wahrscheinlich und will ihn etwas weniger lustig machen. Der aktuelle Vorschlag „Målbild 2035“ entwirft eine Zu-



kunftsvision für den Nahverkehr, wobei die Straßenbahn konzeptionell geteilt werden soll, um neue Schnellbahnschienen anzulegen. Prognosen erwarten in den nächsten 15 Jahren 200.000 neue Einwohner, entsprechend viele neue Arbeitsplätze wird es in Göteborg geben. Mit einem Budget von circa 2,3 Milliarden Euro will man deshalb den öffentlichen Verkehr attraktiver machen: Erhöhung der Kapazitäten um 70 % bei gleichzeitiger Verkürzung der durchschnittlichen Reisezeit um mindestens 20 %. Schaffen will die Stadt das, indem sie auch die Buslinien erweitert und Knotenpunkte besser miteinander verbindet. Alles wollen die Westschweden für die Mobilität jedoch auch nicht und bleiben auf dem Boden: Der Vorschlag, eine Seilbahn über den Fluss zu bauen, wurde abgelehnt.

Leihfahrräder fast umsonst

In Göteborg gibt es bereits seit 2010 Leihfahrräder. An zahlreichen stadtweiten Stationen kann man ein Fahrrad leihen und es später an der gleichen oder einer anderen Station zurückstellen. Ähnliche Initiativen gibt es auch in anderen europäischen Großstädten, aber in Göteborg ist die Nutzung besonders günstig: ein Jahresabo kostet nur ca. 30 Euro. Das System wird ständig ausgebaut, bezahlen kann man per App.

Für die Innenstadt ist auch die Art des Warentransports von großer Bedeutung. Hier geht die Entwicklung eher in Richtung Minimalismus. *Stadsleveransen* (Die Stadtlieferung) ist der Name eines Innovationsprojekts. Kleine Elektroautos mit Anhängern bringen Güter zu Geschäften und Büros in den zentralsten Gebieten Göteborgs: Ganz emissionsfrei, leise und ohne Fußgängern und Radfahrern zu viel Platz zu nehmen. Obwohl die Aktion noch jung ist, bringt sie Ergebnisse. *Stadsleveransen* verringert den Kohlendioxidausstoß um 68 Tonnen jährlich und sorgt für eine sauberere und auch ruhigere Atmosphäre in der City. Mehr als 600 Firmen bekommen aktuell schon ihre Lieferungen von *Stadsleveransen* und in Zukunft wird das Projekt ausgebaut, um einen größeren Bereich abzudecken.

Am nördlichen Flussufer Göteborgs liegt Lindholmen. Hier gab es im Mittelalter ein Schloss, Königin Blanka erhielt es 1335 als Morgengabe von König Magnus Eriksson. Das Schloss hat die Zeitläufte nicht überlebt, aber der Standort ist noch voll von Aktivität und beeindruckenden Gebäuden. In hypermodernen Häusern findet man hier Studenten, Forscher, Unternehmer mit ihren Mitarbeitern sowie ganz normale Bewohner. Eintausend von ihnen sind Teil des Mobilitätsprojekts LIMA, einer praktischen und umweltfreundlichen Lösung gegen das Gedränge im Stadtver-

kehr. LIMA steht für Lindholmen Integrated Mobility Arena und ist eine Zusammenarbeit zwischen der Stadt, der technischen Hochschule Chalmers und der westschwedischen Wirtschaft. In Lima werden viele verschiedene Transportalternativen in einem Dienst gesammelt. Die Teilnehmer können Lima nutzen, um mit dem öffentlichen Verkehr, Leihfahrrädern, Taxis, gemeinsam genutzten Elektroautos sowie Firmenautos zu fahren. Es ist auch möglich, sein eigenes Auto über eine App mit anderen zu teilen. In der App gibt man an, ob man privat oder dienstlich fahren möchte, bei Dienstfahrten wird die Rechnung direkt an die Wirtschaftsabteilung der Firma des Nutzers geschickt.

DenCity – das Forschungsprojekt

Wie es mit LIMA nach der Pilotphase weitergeht, weiß man noch nicht, da das Projekt erst im Februar 2020 begann. Im Lindholmen Science Park hat man allerdings schon Studien über Mobilität in der modernen Stadtlandschaft beendet. Die Stadt Göteborg ist für ihre Wortspiele bekannt und das zeigt sich auch im Namen der Mobilitätsstudie „DenCity“ (wie in „density“, engl. für Dichte). Auch hier arbeiten die Universitäten, Stadt und Wirtschaft zusammen, zum Beispiel ist Volvo ein prominenter Teilnehmer der Studie. DenCity versucht, Wege zu finden, um sich an die Auswirkungen der zunehmend überfüllten städtischen Gebiete auf den Verkehr anzupassen. Um das zu erreichen hat man sich wie *Stadsleveransen* mit Warenlieferungen beschäftigt, jedoch in einem größeren Maßstab. Normalgroße LKWs, Essenslieferung zu Privatpersonen und vielleicht etwas extravaganter: ein Müllboot auf dem Fluss. Das Boot liegt bei verschiedenen Haltestellen entlang dem Göta Älv an, Einwohner können ihren Müll und Sperrmüll hier abgeben. In einem Bericht über die bisherige Entwicklung DenCitys erklären die Autoren, dass urbane

Wasserwege überhaupt selten genutzt werden und bis zu einem gewissen Grad ländliche Straßen ersetzen könnten. DenCity läuft weiter, gerade in der dritten Phase, in der man die bereits getesteten Maßnahmen weiterentwickelt. Der Bericht kommt aber bereits zu einer klaren

Schlussfolgerung: Für die Umsetzung zukünftiger Mobilitätslösungen braucht es langen Atem.

Wie kann man den Transport in der Stadt durch Elektrizität nachhaltiger gestalten? Antworten auf diese Frage sucht das Projekt *ElectriCity*. Es will eine Plattform für Forschung und Entwicklung im Bereich der Stadtelektrifizierung anbieten. Die ist schon überall im Stadtbild sichtbar: Seit 2015 fahren nämlich die von Volvo entwickelten Elektrobusse des Projekts auf den Straßen, und jeder kann sie mit normalen Tickets benutzen. Die Busse sind komplett emissionsfrei und machen fast keinen Lärm. Das eröffnet auch Perspektiven für den Einsatz von Elektrofahrzeugen in größeren Anlagen wie zum Beispiel in Bahnhöfen und Einkaufszentren oder auch für Nachtlieferungen. Unlängst hat Göteborg bei „seiner“ Firma Volvo 157 neue Elektrobusse bestellt. Elektromobilität wird somit in Göteborg tatsächlich zur Realität.

Von Göteborg lernen

Göteborg bereitet sich als Stadt für die Zukunft vor, indem sie die Herausforderungen von Klimawandel und hoher Bevölkerungsdichte im Stadtgebiet angeht. *ElectriCity*, *Stadsleveransen* und die Leihfahrräder sind nur einige Aspekte der Bemühungen, den Verkehr „smart“ zu machen. Die schwedische Metropole beweist, dass es ein Mix aus großen Infrastrukturmaßnahmen und kleinen innovativen Projekten ist, die den Mobilitätswandel in Göteborg möglich machen. Man könnte sagen: Mobilitätsplaner Europas, schaut auf diese Stadt!



Die Leihfahrräder „styr & ställ“ stehen überall zur Verfügung; die Nutzung kostet nur 30 Euro im Jahresabo.



Weit über die Stadtgrenzen hinaus bekannt: der typische Straßenbahnwaggon Göteborgs



Straßenbahn, Busse, Müllabfuhr: alles elektrisch.



Der Stadtteil Lindholmen hat ein eigenes Projekt



Knotenpunkt Hauptbahnhof. Hier soll der Verkehr entzerrt werden

WENIGER EMISSIONEN.
WENIGER STEUERN.

0,5 % DIENSTWAGENSTEUER¹.



VOLVO XC40 T5 RECHARGE R-DESIGN EXPRESSION.

Unsere Plug-in Hybrid Technologie bietet Ihnen genau das, was in Ihrem Berufsleben wichtig ist: den bestmöglichen Antrieb für jede Situation. Das ist nicht nur umweltfreundlich, sondern auch effizient – profitieren Sie zudem von der 0,5%-Dienstwagensteuer-Berechtigung.¹

EINPARKHILFE VO + HI | RÜCKFAHRKAMERA | SENSUS NAVI | SITZ-, FRONTSCHIEBEN- UND LENKRADHEIZUNG | 18" LM RÄDER 5-SPEICHEN R-DESIGN | DAB+ | METALLIC | VERKEHRSZEICHENERKENNUNG | APPLE CARPLAY™ | LED-SCHLEIFLAMPEN | THORS HAMMER™ | 9" TOUCHSCREEN | BLUETOOTH | KLIMAAUTOMATIK | EL. HECKKLAPPENAUTOMATIK | KEYLESS DRIVE | UVM.

SCHWEDENKAMMER ANGEBOT €245,- /MONAT² NETTO

INKL. SERVICEPAKET WARTUNG + VERSCHLEISS³

Kraftstoffverbrauch Volvo XC40 T5 Recharge Automatik, 132 kW (179 PS) + 60 kW (82 PS), Hubraum 1.477 cm³, 1,8 l/100 km, CO₂-Emissionen 41 g/km, Stromverbrauch: 15,9 kWh/100 km (im kombinierten Testzyklus), CO₂-Effizienzklasse: A+. Die Verbrauchs- und Emissionswerte wurden nach dem WLTP-Verfahren ermittelt und gemäß der gesetzl. Bestimmung zur besseren Vergleichbarkeit auf NEFZ-Werte umgerechnet. Die Kfz-Steuer wird seit dem 1.9.2018 bereits nach den in der Regel höheren WLTP-Werten berechnet. 1) Beim Kauf oder Leasing eines elektrifizierten Fahrzeugs bis zum 31.12.2021 sind als geldwerter Vorteil der Privatnutzung lediglich 0,5 % des Bruttolistenpreises mtl. zu versteuern. 2) Gewerbe-Leasing-Angebot der VCFS – ein Service der Santander Consumer Leasing GmbH (Leasinggeber), Santander Platz 1, 41061 Mönchengladbach – für einen Volvo XC40 T5 Recharge R-Design Expression, 7-Gang-Automatik, 132 kW Benzin-/60 kW Elektromotor (179 PS/82 PS), inkl. monatlicher Servicerate für „Wartung und Verschleiß“. Mtl. Leasingrate 244,62 Euro, 36 Monate Laufzeit, 10.000 km Laufleistung im Jahr, 1.500,- Euro Leasing-Sonderzahlung = entspricht Umweltprämie. Zzgl. gesetzlicher Umsatzsteuer, Zulassungs- und Überführungskosten. 3) Umfang des Service „Wartung und Verschleiß“ gemäß den Bedingungen zum Full-Service-Leasing. Gültig für Volvo Gewerbetreibenden solange der Vorrat reicht. Ausgeschlossen sind spezielle Kundengruppen wie z. B. Taxis, Fahrschulen und Mietwagen. Bonität vorausgesetzt. Abb. zeigt Sonderausstattung.



AUTONOVA GMBH | Biedenkamp 27 | 21509 Glinde
Tel.: 040/ 711 828 77 | verkauf@auto-nova.de
www.auto-nova.de

Save the Date

JETZT BEWERBEN



SCHWEDISCHER UNTERNEHMENSPreis IN DEUTSCHLAND 2020 | Hamburg

Im Maritimen Museum Hamburg wird am **26. November** der Schwedische Unternehmenspreis auf einer glanzvollen Gala vergeben. Wollen Sie hier auf der Bühne stehen und den Erfolg Ihres Unternehmens in Deutschland feiern? Dann bewerben Sie sich bis Ende August für den Schwedischen Unternehmenspreis in einer dieser Kategorien: Großunternehmen, Mittelstand, Newcomer auf dem deutschen Markt – und erstmals in diesem Jahr für deutsche Unternehmen **„Deutsche Investition in Schweden“**. Eine hochkarätige Jury entscheidet über die Preisträger:



Thomas Ryberg (Schwedische Handelskammer), Monica Enqvist (Schwedische Botschaft), Detlef Jöhnk (SEB), Anna Liberg (Business Sweden), Andreas Schindler (Nordea), Annika Brinnéd (Svenska Handelsbanken)



Alle Informationen zum Bewerbungsverfahren finden Sie online unter schwedenkammer.de/unternehmenspreis

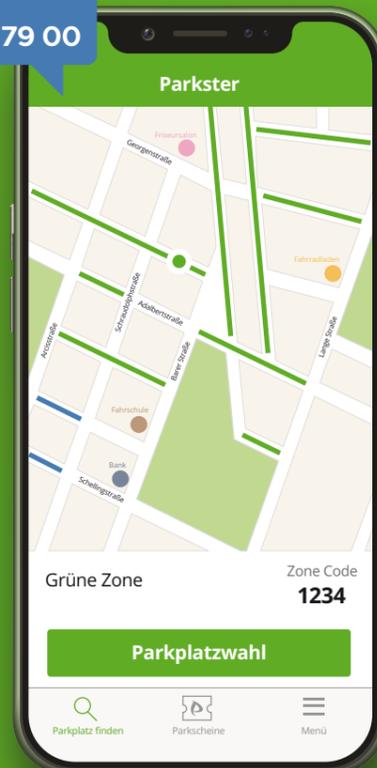


Mehr Infos?
+49 (0) 89 306 69 79 00

So wird Parken einfach

Parkster ist ein innovativer Komplettanbieter für digitales Parken, der es Autofahrern ermöglicht, ihre Parkgebühren minutengenau und auf Rechnung zu bezahlen. Wir bieten attraktive Lösungen für Städte, Kommunen und Tourismusverbände.

- ▶ Bewohnerparken
- ▶ Berechtigungs-parken
- ▶ Mitarbeiterparken
- ▶ Anbindung Gästekarten
- ▶ Schrankenloses Parken in Parkhäusern
- ▶ Digitale Parkscheibe
- ▶ Anbindung City Cards
- ▶ Bedienschulungen
- ▶ Parkplatzbeschilderung
- ▶ Sammelrechnungen für Firmenkunden



Jetzt mitmachen: Frauennetzwerk der deutsch-schwedischen Wirtschaft

Ein zusätzliches Angebot für Business Women in der deutsch-schwedischen Wirtschaft – diesen Wunsch äußerten Mitglieder beim Impulstag. Nun soll die Anregung in die Tat umgesetzt werden und alle Mitglieder sind eingeladen, sich einzubringen: Wie soll eine Women's Initiative der Schwedischen Handelskammer aussehen, welche Angebote sollen gemacht werden? Sind Sie interessiert daran, das neue Projekt mitzugestalten? Dann können Sie Ihr Interesse jetzt per Formular anmelden und werden nach Ostern kontaktiert. Auch, wenn Sie nur als TeilnehmerIn bei der neuen Initiative dabei sein wollen, können Sie sich auf den Verteiler setzen lassen und so auf dem Laufenden bleiben, wenn das Projekt startet. Unter www.bit.ly/shkwomen finden Sie mehr Informationen.



Die Idee eines Frauennetzwerks in der Schwedischen Handelskammer wurde auf dem Impulstag im Januar geboren.

Volles Haus beim Frühstück mit Readly

Dass man nicht nur Musik und Filme digital konsumieren kann, zeigt das schwedische Erfolgsunternehmen Readly. Das neue Mitglied der Schwedischen Handelskammer stellte sich beim ausgebuchten Swedish Business Breakfast der Region Berlin im März vor. Marie Sophie von Bibra, Head of Growth DACH/IT, gewährte den Gästen Einblick in die Magazin-App, die LeserInnen die besten Zeitschriften aus der ganzen Welt zur Verfügung stellt. „Readly ist mit 100 Mitarbeitern auf neun Märkten aktiv“, berichtete von Bibra. Deutschland ist für das schwedische Unternehmen dabei ein besonderer Markt: Die meisten gelesenen Ausgaben wurden mit 37 Millionen in Deutschland gezählt, gefolgt von Schweden und Großbritannien. Das Portfolio von Readly wächst dabei stetig, immer mehr Titel bietet die App an. „Der Leser sucht vertrauenswürdige Information“, erklärte von Bibra die Einstellung der Kunden im Zeitalter von Fake News. Readly kann diesem Wunsch mit den zahlreichen renommierten Verlagshäusern, die Teil des Angebots sind, nachkommen. Für Mitglieder der Schwedischen Handelskammer macht Readly im



Marie Sophie von Bibra

Rahmen des Member2Member-Programms ein besonderes Angebot: unbegrenzter Zugriff auf tausende Magazine weltweit zwei Monate kostenlos. Das nächste Swedish Business Breakfast ist für den späten Frühling geplant. Robert Bueinick, DACH-Geschäftsführer des Kammermitglieds Klarna, wird über den schwedischen Zahlungsdienstleister, der das höchste nicht börsennotierte FinTech in Europa ist, sprechen.

Gelungener Auftakt in Franken

Mit einem Innovation Round Table Mitte März hat die Schwedische Handelskammer eine Zusammenarbeit mit Automation Valley aufgenommen. Mit etwa 300 Mitgliedunternehmen zählt Automation Valley zu den führenden Standorten Deutschlands für die Automationsindustrie. Der Innovation Round Table fand im Rahmen des HandelskammerDinners Franken statt. „Ziel ist es, deutsche und schwedische Unternehmen auf Augenhöhe zusammenzubringen“, erklärte Initiatorin Kerstin Knabenbauer, die die Kammer in Franken regional vertritt. Mitglieder der Kammer aus verschiedenen Branchen, Vertreter des Automation Valley, der IHK Mittelfranken, des VDI Bayern Nordost und ein geladener Gast aus dem Silicon Valley kamen beim HandelskammerDinner zusammen und tauschten sich bei einem regen Tischgespräch über Themen wie Disruption und Change Management aus. Auch bei

der am Tag vorangegangenen Integrated Plant Engineering Conference (IPEC) war die Kammer vertreten: Knabenbauer sprach in einem Vortrag über die schwedische Sicht auf Digitalisierung. Der in diesem Zusammenhang bereits geplante schwedisch-deutsche Innovationstag musste jedoch aufgrund der Coronakrise verschoben werden und ist nun für den Herbst angesetzt. Interessierte



Unternehmen können sich für weitere Informationen bei Kerstin Knabenbauer melden: knabenbauer@kermarok.com

JCC Wechsel beim JCC Hamburg

Der Junior Chamber Club Hamburg verabschiedete sich im März mit einem geselligen After Work von Marc Engelmann. Marc war bisher im Komitee engagiert und organisierte gemeinsam mit Maria Knoll die Aktivitäten der Junioren in der Hansestadt. Nun zieht er nach Frankfurt und Emma Almedhed tritt seine Nachfolge an. Emma war Mentee im ersten Jahrgang 2019/20 und lebt als Schwedin seit einiger Zeit in Hamburg.



JCC Hamburg

JCC Menteetag in Hamburg

Der erste Jahrgang des Mentorenprogramms feierte mit dem Menteetag und einem Dinner seinen Abschluss im Februar in Hamburg. Ein umfassendes Tagesprogramm in der Geschäftsstelle bot den Mentees Gelegenheit, sich untereinander kennenzulernen. Als Referentinnen leiteten Susanna Carlson und Hanna Fritz von Academic Work das Round Table Gespräch mit den Mentees. Die Mentees betonten in ihrem Feedback die große Wirkung, die das Programm auf ihre Entwicklung gehabt habe. Auch den Kontakt innerhalb der Menteegruppe beschrieben die Teilnehmer als wertvoll. „Ein gemeinsames Treffen nach der Hälfte der Zeit“, wurde als Wunsch formuliert, dem die Kammer im neuen Jahrgang nachkommen wird. Am Abend kamen Mentoren und Mentees zum Abschlussdinner beim Kammermitglied Scandic Emporio zusammen und feierten das gelungene Jahr mit einem Dreigängenmenü. Mentor Prof. Dr. Dieter Schwampe bedankte sich in seinem Toast auf die Mentees: „Dieser Prozess hat beiden Seiten sehr viel gegeben und uns Mentoren neue Perspektiven ermöglicht“. Aktuell laufen die Vorbereitungen für das Mentoringjahr 2020/2021. Die Bewerbungsphase ist bereits abgeschlossen. Die aktuellen Mentoren finden Sie online unter schwedenkammer.de.



Sehr zufrieden: die Mentees 2019/20 mit Vertreterinnen von Academic Work

JCC Fabian Tobias Koch wechselt ins Frankfurter Komitee

Dank der regionalen Struktur des JCC muss ein Umzug kein Ende des Engagements bedeuten. Das zeigt Fabian Tobias Koch. Er war lange in Hamburg im JCC engagiert. Seit kurzem verstärkt er jetzt das Frankfurter Komitee. Das Komitee, das außer ihm auch von Dominik Schmitt geleitet wird, lädt regelmäßig zum Business Lunch und plant Business Talks, bei denen Vertreter von Mitgliedsunternehmen eine Tischrede halten.

Ein erstes regionenübergreifendes Angebot mit seinem ehemaligen Komitee hat Tobias Koch bereits geplant: Mitte April ist er Referent beim SkillSharing, das erstmals als Online After Work für alle JCCler stattfinden wird.

JCC-Brancheneinblick Stadtplanung: Ole Jebsen

„Alternativen zum Stadtleben können wieder interessanter werden“

Du hast in Weimar Urbanistik studiert und Dein Auslandssemester an der BTH Karlskrona verbracht, einer Partner-Uni der Bauhaus-Universität. Was waren die signifikantesten Unterschiede beider Unis?

Grundsätzlich sind mir im Zuge meines Auslandssemesters zwei Unterschiede aufgefallen. Zum einen hat sich die Organisation des Studiums deutlich von der in Weimar abgehoben. So werden an der BTH inhaltlich zusammenhängende Vorlesungen und Seminare zu Modulbausteinen gebündelt, die chronologisch im Semester behandelt werden. Ich musste zwei Module belegen und hatte dementsprechend zwei inhaltliche Blöcke in meinem Semester. Dies hatte den Vorteil, dass die eigenen Kapazitäten jeweils voll und ganz auf ein Modul konzentriert werden konnten.

Der zweite Unterschied äußerte sich im studentischen Leben. In Weimar ist es sehr auffällig, dass sich studentisches Alltagsleben und Freizeitaktivitäten in unmittelbarer Nähe der Universität abspielen. Dies ist sicherlich auf die städtebaulich integrierte Lage der Universität in Weimar zurückzuführen. In Karlskrona war davon wenig zu spüren. Die Universität ist zwar hochwertig ausgestattet, aber nicht baulich in die Kernstadt eingebunden. Ein Rahmen für studentisches Leben, das über universitätsgebundene Aktivitäten (Bibliothek, Seminare, Vorlesungen etc.) hinausging, war somit weniger gegeben. Ich glaube jedoch, dass dies weniger eine allgemeingültige Aussage über den Unterschied zwischen deutschen und schwedischen Universitäten zulässt, als über die Frage eines guten Universitätsstandortes und die Bedeutung einer funktionalen Mischung in Stadtquartieren.

Was war Dein inhaltlicher Schwerpunkt?
Meine Module haben sich mit methodischen Ansätzen im wissenschaftlichen Schreiben bzw. dem städtebaulichen

Entwerfen unter Berücksichtigung der schwedischen Wohnungspolitik auseinandergesetzt. Ich konnte insbesondere aus dem städtebaulichen Entwerfen und dem Einblick in die schwedische Wohnungspolitik viel mitnehmen. In Schweden haben der Staat bzw. kommunale Wohnungsunternehmen den höchsten Einfluss auf den (Miet-)Wohnungsmarkt. Dies ist unter anderem auf die starke sozialdemokratische Prägung der schwedischen Gesellschaft zurückzuführen. Beispiel: Das *miljonprogrammet*, ein Wohnungsbauprogramm, mit dem zwischen 1965 und 1975 eine Million Wohneinheiten realisiert wurden. Mit Blick auf die Knappheit des bezahlbaren Wohnraums in den deutschen Metropolregionen zeigt dieses Programm eindrucksvoll, wie bedeutend politisches Handeln in der Wohnungsfrage sein kann. Es ist dennoch klar, dass der deutschen ‚Wohnungskrise‘ nicht ausschließlich mit Neubau begegnet werden kann.

Stockholm hat im letzten Jahr erstmals mehr Einwohner verloren als hinzugekommen. Könnte das auch schlicht mit der Wohnraumversorgung zu tun haben?

Meines Erachtens ja, unter Berücksichtigung der folgenden Umstände: In den schwedischen Großstädten zeigt sich, dass das marktwirtschaftliche Prinzip von ‚Angebot und Nachfrage‘ in der Wohnraumversorgung nicht ausgeklammert werden kann. Der Einfluss der städtischen Wohnungsunternehmen gewährleistet zwar, dass in den Großstädten flächendeckend bezahlbares Wohnen möglich ist,

was ohne Frage eine soziale und gesellschaftliche Errungenschaft ist. Aber auch in Schweden machen Reurbanisierung (also das Zurück in die Kernstädte) und Strukturwandel keinen Halt, sodass die ‚Stadt‘ und das damit verbundene bzw. erhoffte Leben in den letzten Jahren eine starke Popularität erfahren haben. Diese erhöhte Nachfrage spiegelt sich auch in



den angefragten Wohnungen der städtischen Wohnungsunternehmen wider. Über Freunde und Bekannte aus Schweden hörte ich von Wartezeiten von zwei Jahren in Göteborg und bis hin zu zehn Jahren in Stockholm. Dass in Stockholm dann natürlich der Erwerb von Eigentum und private Kanäle für die Wohnraumbeschaffung zunehmend an Bedeutung gewinnen, ist selbsterklärend. Im Angesicht dieser angespannten Umstände vermute ich, dass die Alternativen zum Wohnen und Leben in der Stadt, gerade für Familien mit höheren Anforderungen an den eigenen Wohnraum, wieder interessant werden könnten.

X
AXELENT
Safety
BY AXELENT



Seit 1993 ihr Ansprechpartner in Deutschland im Bereich Maschinen- und Anlagenschutz. Welcome to a safe world - made in Hillerstorp!



3 MINUTEN MIT

Kerstin Knabenbauer
Kermark

„Work-Life-Balance funktioniert nur mit Kommunikation“

Du lebst in Nürnberg, ein Ort, der vielen hauptsächlich für seinen legendären Christkindlmarkt bekannt ist. Was macht die Stadt für dich außerhalb der Weihnachtssaison besonders?

Franken und Nürnberg haben für mich mehrere Facetten. Zuerst die fantastisch schöne Umgebung mit der Fränkischen Schweiz und ihren Kalksteinfelsen vor der Haustür und all den mittelalterlichen Dörfern mit Stadtmauern und Schlössern. Nürnberg hat auch eine erstaunlich gute Verkehrslage mit vier Autobahnen und einem wichtigen ICE Knotenpunkt. Wir erreichen deswegen schnell viele größere Städte wie München, Prag, Stuttgart, Frankfurt und Berlin. Dank der zentralen Lage in Europa ist Nürnberg seit dem Mittelalter und bis heute eine Handelsstadt. Das Unternehmertum ist in Nürnberg immer noch sehr stark und das finde ich sehr spannend.

Wie kam es zu deinem Engagement in der Schwedischen Handelskammer?

Ich habe einfach Thomas Ryberg angerufen und vom Automation Valley in Nordbayern erzählt. Ich wohne und arbeite seit 20 Jahren in Bayern. 2018 habe ich mich selbständig gemacht und arbeite

seitdem zunehmend als Partner für digitale Personallösungen. Dadurch entstand meine Kooperation mit dem Automaiton Valley und der IHK Mittelfranken. Für mich ist es natürlich, Brücken zwischen deutschen und schwedischen Unternehmen zu bauen und dazu können ja vor allem die Schweden beitragen, die lange in Deutschland leben und wirken. Von der Schwedischen Handelskammer habe ich freie Hände bekommen, die Beziehungen zwischen Schweden und Deutschland in Nordbayern zu stärken. Es passierte alles sehr unbürokratisch und ich denke, das ist auch die Stärke der Kammer: Als Unternehmensverein bleiben die Overheadkosten niedrig und wir können uns deswegen erlauben, auf Augenhöhe so agil und kollaborativ zu arbeiten wie wir wollen.

Am 11. März fand ja das erste Handelskammer Dinner in Nürnberg statt, mit eingeladenen deutschen Gästen, und ich denke, der Abend ist uns sehr gelungen!

Als Fachfrau für Personallösungen bist du Experte für Arbeit und Menschen. Wie hast du selbst deine ideale Work-Life-Balance gefunden?

Ha Ha, darüber können wir lange reden! Vor etwas mehr als zehn Jahren bin ich

selber zu einem Punkt gekommen, als ich merkte, dass ich mein Verhalten ändern müsste, um gesund zu bleiben. Dann kaufte ich ein Stapel von Büchern über Time- und Selbst Management und las sie alle konzentriert durch. Das Thema faszinierte mich so tief, dass ich nicht nur einen Plan für mich aufstellte, ich konnte auch meine damaligen Kollegen schulen. Es gibt ja viele unterschiedliche Ratgeber für Work Life Balance. Viele Menschen übersehen jedoch, wie wichtig eine gute Kommunikationstechnik für die Umsetzung ist. Es hilft ja wenig, Privatleben und Beruf zu planen oder neue Techniken zu benutzen, wenn ich kein Verständnis dafür von den Menschen in meiner Umgebung bekomme.

Alter: 54
Wurzeln: Geboren und aufgewachsen in Stockholm mit einem Fuß in Lappland
Liebt: Teamwork, Networking und Collaboration
Hasst: Krebs!
Lieblingsort: Die Berge! Trettachtal im Oberallgäu oder Marsfjällen in Lappland am Dalslandkanal.

Schirmherrin:



Kronprinzessin Victoria von Schweden

Fördermitglieder:



Handelsbanken

Impressum

Herausgeber:

Schwedische Handelskammer in der Bundesrepublik Deutschland e.V.
Sachsenstraße 6
20097 Hamburg
Tel.: 040-6558740

www.schwedenkammer.de

V.i.S.d.P.:

Thomas Ryberg, Präsident

Titelbild: XXX

Koordination, Anzeigen, Produktion:

Nordis – Agentur für Kommunikation
Werdener Straße 28
45219 Essen
Tel.: 02054-938 54 0
schwedenkammer@nordis.biz
www.nordis.biz

Kammerkalender 2020

Unsere vor-Ort-Events mussten aufgrund der aktuellen Situation verschoben werden. Das heißt aber keineswegs, dass das Kammernetzwerk nicht aktiv ist: Nutzen Sie unsere Onlineangebote wie die neuen Webinare, nehmen Sie an der ersten Business Climate Survey teil, die die Kammer mit Team Schweden aktuell durchführt oder halten Sie Kontakt mit anderen Mitgliedern in der LinkedIn-Gruppe. Für die Jahresmitgliederversammlung am 15. Mai werden wir in Kürze entscheiden, ob diese physisch in Hamburg oder virtuell durchgeführt wird.

Wir freuen uns auf ein baldiges Wiedersehen!

Ihr Kontakt in die Geschäftsstelle

Die Schwedische Handelskammer wird von der Geschäftsstelle in Hamburg aus geleitet. Hier sind wir Ihre Ansprechpartnerinnen für Fragen, Ideen und Anregungen. Melden Sie sich gern per Telefon, E-Mail oder Post bei uns!

Helen Hoffmann

Geschäftsstellenleitung
Tel.: 040-655874-15

hoffmann@schwedenkammer.de



Kerstin Nordström

Projektmanagement
Tel.: 040-655874-14

nordstroem@schwedenkammer.de



Charlotte Roggenbuck

Projektmanagement
Tel.: 040-6558740-13

roggenbuck@schwedenkammer.de



Isabelle Westling

Trainee
Tel.: 040-6558740-11

westling@schwedenkammer.de



Warum lange suchen, wenn Sie Ihre Zielgruppe direkt erreichen können? Auf unserem Stellenmarkt können Sie unkompliziert und kostenlos Jobangebote inserieren: www.bit.ly/shkstellenmarkt

Nutzen Sie Schweden aktuell für Ihre Kommunikation!

Die „Schweden aktuell“ erscheint 6 Mal im Jahr. Dies sind die Schwerpunkte der kommenden Ausgabe 3/20: **Private Equity/Finanzierungen, Schwarmkreativität/Crowdsourcing.** Anzeigenschluss ist der **29.5.2020.** Die Mediadaten mit Anzeigenpreisen und Terminen für 2020 finden Sie unter www.schwedenkammer.de. Reservieren Sie jetzt Ihre Anzeigen unter 02054-938 54 17 oder schwedenkammer@nordis.biz.



ZEIT, UMZUSCHALTEN.

ALLE PLUG-IN HYBRID MODELLE
INKLUSIVE LADEBOX & INSTALLATION.

JETZT IM NEUEN VOLVO RECHARGE LEASING.^{1,2}

[VOLVOCARS.DE/RECHARGE](https://volvocars.de/recharge)



¹Abbildung zeigt ähnliche Ladebox. Dem Angebot zugrunde liegt eine Wallbox NewMotion Home Advanced View. Die maximale Ladekapazität der Ladebox hängt von verschiedenen Faktoren ab. Diese sind: lokale Regulierungen, Typ des Elektrofahrzeugs, Netzanschluss und der Stromverbrauch Ihres Gebäudes. In der Installation enthalten: Arbeit und Anreise, eine Ladebox für Wandmontage (Standardfarbe), bis zu 20 m Verkabelung entlang der Wand, bis zu drei Wanddurchbrüche, FI Schutzschalter, Anschluss und Inbetriebnahme der Ladebox, Ausfüllen und Übermitteln des Inbetriebnahme- und Abnahmeprotokolls, Anmeldung des Ladepunkts beim lokalen Netzbetreiber und Einweisung des Nutzers. Sonstige Mehrkosten werden separat koordiniert und abgerechnet. Erdarbeiten, Hausanschlusserweiterungen und Änderungen am Sicherungskasten sind nicht Bestandteil des Angebots. Nähere Informationen zum Abonnement-Paket unseres Partners NewMotion erhalten Sie unter https://newmotion.com/de_DE/abonnements-and-services-de

² Leasinggeber: Volvo Car Financial Services – ein Service der Santander Consumer Leasing GmbH.