

Christoph Borchelt

**überall
ist
Lönneberga**

Ein Deutscher unter Schweden

Karl Blessing Verlag

spätjunge Porsche-Fahrer ein irritierender Zustand.

Es ist allerdings ratsam, sich in Schweden an die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit zu halten, sogar sonnabendnachts um zwei Uhr, denn um diese Zeit hat auch die schwedische Polizei nichts anderes mehr zu tun, als die wenigen, einsamen Fahrzeuge zu beobachten, die noch im Land unterwegs sind. Und das können sie - zumindest in Südschweden - erstaunlich gut: So endlos weit die zu überwachenden Landstriche auch sind, so gering ist die Zahl der Fernstraßen und größeren Landstraßen. Da gibt es viele Messstrecken, zudem im Dutzend über viele Kilometer aufgestellte Blitzanlagen, und auch die Überwachung aus der Luft funktioniert beklemmend zuverlässig.

Ich bin immer wieder erstaunt, wer in Schweden alles mit wem worüber spricht. In Deutschland wachen Datenschutzbeauftragte darüber, dass das Militär nicht mit der Polizei spricht, das Ordnungsamt nicht mit dem Sozialamt, die Polizei nicht mit dem Finanzamt. Wenn unser Innenminister eine dieser Barrieren durchlöchern will, gibt es regelmäßig einen medialen Aufstand. Schweden würde ihm vermutlich gefallen: Hier stehen die Steuerverzeichnisse aller Bürger einsehbar in jeder Polizeiwache, alle Einkommen oberhalb von 50 000 Kronen wurden lange in einem besonderen Verzeichnis -, dem *taxeringskalender* -, für die Öffentlichkeit zugänglich aufgelistet - das erleichtert im Zweifelsfall die Strafverfolgung. Das Militär wird auch schon mal im Inland eingesetzt: Wer schweres Gerät hat, räumt Schnee beiseite, im Winter brettern ungeniert sowohl das Militär mit Kampfpanzern als auch größere Speditionen mit ihren LKWs - jeweils mit Räumschilden ausgerüstet - über die Landstraßen und schieben Schnee beiseite. Und wer immer auch gerade mit einem Fluggerät in der Luft ist, hat kein Problem damit, die Polizei zu informieren, wenn er ein ungewöhnlich schnell fahrendes Fahrzeug bemerkt.

Hinzu kommt eine geradezu erschreckend umfassende gegenseitige, zivile Kontrolle. Ich bin nach mitternächtlicher

Ankunft auf der herbstlich einsamen Insel Öland am Morgen von unserem Nachbarn Bengt mit dem Hinweis begrüßt worden, Pers aus dem fünf Kilometer entfernten Nachbarort habe ihn gerade angerufen und ihn gebeten, »seinem Deutschen« zu sagen, das Straßenverkehrsrecht würde in Schweden auch nachts gelten und an der Pinnekulla-Kreuzung stünde nun mal ein Stoppschild. Ich war zunächst sprachlos. In Deutschland beginnen so Nachbarschaftskriege (fünf Kilometer Entfernung gelten in Schweden noch als »gleich nebenan«). Doch Pers Anruf war fürsorglich gemeint: Er hätte, wenn ich nicht ein bekannter Nachbar gewesen wäre, genauso gut gleich die Polizei verständigen können, als er spät nach Mitternacht meinen vorbeifahrenden Wagen erkannte.

Erleichtert wird das Einhalten der Geschwindigkeitsbeschränkung dadurch, dass schwedische Straßen viel weniger abgenutzt werden als deutsche, sodass man seltener durch lästige Baustellen aufgehalten wird. Hinzu kommt, dass Schweden, bevor es 1995 der EU beitrug, offenbar die Auflage erhielt, auf den Fernstraßen etwas unseren Leitplanken Vergleichbares zu installieren. Früher waren Fernstraßen in Schweden breite, zweispurige Straßen, auf denen man ewig dahinrollte. Schweden, die nicht immer Höchstgeschwindigkeit fahren wollten, wichen von selbst entspannt zum rechten Rand, wenn sie im Rückspiegel jemanden heranbrausen sahen. Das ist jetzt nicht mehr möglich. Ich weiß nicht, ob oder was Brüssel damals verlangt hat, jedenfalls haben die Schweden nach dem Beitritt begonnen, auf ihren Fernstraßen das wohl merkwürdigste Verkehrshindernis zu errichten, das die Welt je gesehen hat: Stahldrahttrossen, drei übereinander, über Hunderte von Kilometern, die Fahrbahnmitteln entlang. Durch diese Trossen wird jedes Überholmanöver zum russischen Roulette. Und damit nicht genug: Man hat aus den einst zweispurigen Straßen dreispurige Straßen gemacht, zwei Spuren in eine Richtung, Stahldrahttrossen und dann eine Spur in die andere Richtung. Alle drei bis fünf Kilometer wird

gewechselt - bergauf zweispurig, bergab einspurig. Der stete Wechsel hält geistig jung.

Unsere Nachbarn im Norden, gewohnt, ihren Schnaps nur beim Staat zu kaufen (oder selbst zu brennen), sind offen für Schnapsideen und haben die Stahldrahttrossen klaglos hingenommen. Das ist typisch: In Schweden nimmt man Entscheidungen der Regierung immer erst einmal hin. Björn, mein bester Freund in Schweden, ist Busfahrer und befährt regelmäßig die Hauptstrecke Malmö - Stockholm, 600 Kilometer die Stahltrossen entlang. Ich habe ihn noch kein Wort über die Stahldrähte verlieren hören, obwohl er viel öfter als ich den staatlich organisierten Zusammenbruch des Fernverkehrs erlebt haben wird, der immer dann entsteht, wenn jemand auf einem einspurigen Teilstück seine Ausfahrt verpasst hat und nun unsicher und immer langsamer wird. Während der irritierte Fahrer im Schritttempo orientierungslos oder nebenbei Landkarten lesend vor sich hin zockelt, kommt hinter ihm der nordeuropäische Fernverkehr nach Stockholm zu der staatlicherseits erwünschten Ruhepause. So sinkt die Durchschnittsgeschwindigkeit auf solchen Fernstraßen - auch ohne nennenswerten Verkehr - gern mal auf 30 Stundenkilometer. Wenn es gar zu einem Unfall kommt, auch nur einem leichten, sorgt die stahldrahtbewehrte Einspurigkeit dafür, dass auf der Fernstraße stundenlang gar nichts mehr geht. Falls man gerade noch irgendeine Ausfahrt oder Kreuzung erreicht, folgt man dann mitten in der Nacht den Rücklichtern eines polnischen LKW auf nicht ausgeschilderten Umleitungen durch schwedische Urwälder. Hat man die ganze Familie dabei, wird die Vorstellung, aus irgendeinem Grund liegenzubleiben, zu einer Urangst. Auf uns wirkt das so, als habe der schwedische Staat versucht, seine Bürger mal etwas erleben zu lassen, was man sonst nur aus Ballungszentren kennt: den Stau.

Der deutsche Autofahrer fährt in Skandinavien etwa ein, zwei Stunden lang zu schnell und zu dicht auf, bevor er oder sie eingesehen hat, dass das Zurücklegen von 50 bis 90 Kilometer Distanz in einer Stunde doch viel mehr ist, als man selbst unter besten Bedingungen zu Fuß erreichen könnte.

Wer von Schweden nach Deutschland fährt, erlebt dagegen eine andere Überraschung: Raser. Gewiss, auch schwedische Autofahrer brechen manchmal die Regeln und fahren schnell - moderne Volvos und Saabs können das durchaus auch! -, doch wir reden hier von 120 bis 140 km/h statt 90 km/h. Das ist für Schweden schon atemberaubend. Und in Deutschland über weite Strecken völlig legal! Doch dann kommt der Stolz der deutschen Automobilindustrie. Mit 180 bis 210 km/h, fahrtechnisch gekonnt dicht an der Mittelleitplanke und mit aufblitzendem Fernlicht frühzeitig auf diesen straßengebundenen Tiefflug aufmerksam machend. Die Geschwindigkeitsdifferenz zu unserem gerade am Rausch der automobilen Freiheit teilnehmenden Schweden beträgt also 60 bis 70 km/h. Es soll, heißt es, vereinzelt auch deutsche Betreiber alter Nuckelpinnen geben, die sich zur mühsamen Überholung eines mit für uns geradezu mäßigen 130 dahinbrausenden Omnibusses auf die linke Tiefflugspur wagen, doch in den meisten Fällen handelt es sich wahrscheinlich um eingebürgerte Schweden, die mit den üblichen Gepflogenheiten auf Bundesautobahnen noch nicht vertraut sind.

Festzuhalten ist, dass ein Volvo mit gerade 140 Stundenkilometern auf der linken Bundestiefflugspur hierzulande ein erhebliches Verkehrsrisiko darstellt. In wenigen Metern von 210 auf 140 herunterzubremsen ist nicht ungefährlich! Man hat dabei schon rot glühende Bremsen und rauchende Reifen gesehen, von Auffahrunfällen einmal abgesehen! Dabei ist es völlig unerheblich, ob der schwedische Volvo ein deutsches Kennzeichen, ein anderes Markenschild oder eine für schwedische Volvos ungewöhnlich kleine Karosse hat: Kein

deutscher Autofahrer würde sich doch mit »nur« 140 Sachen jemals auf die Tiefflugspur der Autobahn trauen!

Dass so viele Schweden trotzdem heil durch Deutschland nach Italien und wieder zurückkommen, liegt allein an den Wohnwagen. Wer mit einem Wohnwagen unterwegs ist, reiht sich in die unendliche Kette der LKWs ein und folgt klaglos mit Tempo 90 dem Zug dieser Lemminge durch die deutschen Mittelgebirge bis zu den Alpen. Das mag deutschen Autofahrern entsetzlich öde erscheinen, ist aber relativ sicher - und entspricht ungefähr der ohnehin maximalen Höchstgeschwindigkeit in Schweden!