

Tyskland.

Så vann miljövännerna striden mot dieselbilarna

Miljövännernas kamp för en bättre luft i tyska storstäder har beskrivits som en Davids kamp mot Goliat. De drog myndigheterna inför domstol och vann mot både regeringen och bilindustrin. DN har följt invånarna längs Tysklands skitigaste gata, i väntan på att körförbudet för dieselbilar blir verklighet.

DN I MÜNCHEN



Lina Lund
DN:s korrespondent
lina.lund@dn.se

● Föreningarna syns med blotta ögat. En gråsvart smörja breder ut sig på räcken och fönsterbläck. Fönsterrutorna är randiga av damm. Susanne Mayer bor i kvarteret med sämst luft i hela Tyskland och har sedan länge gett upp kampen mot smutsen. Att njuta av vårsolen på balkongen är otänkbart. Eller att hänga ut tvätten på tork.

– Då får man ta in den smutsigen, säger hon.

Den åttafylliga stadsgatan Landshuter Allee skär som en vallgrav genom centrala München. Här passerar dagligen omkring 150 000 bilar. Ingen annanstans i Tyskland är halterna av de hälsofarliga kväveoxiderna högre. Fler än hälften av årets alla dagar är nivåerna mer än dubbelt så höga som EU:s gränsvärden tillåter.

Under varma somrardagar kan det ligga en dimma över kvarteren, säger Susanne Mayer.

– Det ser ut som ett grått moln som hänger mellan taken.

Sedan tio år har hon och andra

boenden längs Landshuter Allee kämpat för en bättre stadsmiljö i kvarteret. Det har gått motigt.

Fram till i vintras.

Det var då allt ställdes på ända.

Högsta förvaltningsdomstolen i Leipzig är en pampig byggnad med tinnar och torn. Här avgörs frågor som ofta engagerar allmänheten. Ska butikerna få ha söndagsöppet? Är det rätt att nynazister får parti-bidrag? Hur ser staten på döds-hjälp? Men sällan har ett beslut väckt mer känslor än det som på tyska stavas "Dieselfahrverbote", ett möjligt körförbud för äldre dieselbilar.

Beskedet från domarna i de röda kåporna sände chockvågor genom Europas bilnation nummer ett. I korthet innebär beslutet att det inte finns några juridiska hinder att porta äldre dieselbilar från platser där luften är så smutsig att människornas hälsa hotas. Utanför domstolsbyggnaden jublade miljö-aktivister.

– En stor dag, sammanfattade Jürgen Resch det historiska beslutet.

Han leder den lilla miljöorganisationen Deutsche Umwelthilfe (DUH) och har redan skrivits in i historieböckerna som den som dragit undan mattan för såväl den tyska bilindustrin som regeringen.

Det är förvisso ingen nyhet att luften i tyska storstäder inte håller måttet. Varningarna har duggat tätt

under många år. EU har läxat upp Tyskland, läkare har slagit larm och miljöaktivister har demonstrerat. Utan att de ansvariga velat lyssna.

Till dess att Jürgen Resch klev fram på arenan.

Den var efter att biljätten Volkswagen avslöjades med att systematiskt ha fuskat med avgastesterna för dieselbilar som han skred till verket. I spåren av "dieselgate" drog Jürgen Resch staden Stuttgart – säte för både Daimler och Porsche – inför domstol för att inte ha gjort tillräckligt för att förbättra luftkvaliteten. Endast genom ett körförbud för äldre dieselbilar kan halterna av kväveoxider nå rimliga nivåer, argumenterade han. Regeringen, myndigheterna och bilindustrin protesterade högljutt.

– Det är det absolut sista alternativet, sade förbundskansler Angela Merkel varnande.

Men de förlorade.

– Det intressanta är att EU-kommissionen i åtta års tid har uppmanat Angela Merkel att göra något åt den dåliga luften. Men i åtta år har hon gjort absolut ingenting.

Det säger Ferdinand von Dudenhöffer, professor vid universitetet i Duisburg-Essen och en av Tysklands ledande experter på fordonsindustrin. Han anser att regeringen bär ett tungt ansvar.

– De har vetat att reglerna de beslutat om varit dåliga, men hållit kvar vid dem för att ge bilindustrin fördelar, säger han.

Ingen industri har betytt lika mycket för det tyska välståndet som biltillverkningen. Det handlar om varumärket Tyskland, men framför allt handlar det om jobben. Närmare bestämt om 1,8 miljoner arbetstillfällen som direkt eller indirekt härrör från biltillverkningen.

Som en glänsande fyr cylindrar reser sig BMW:s ikoniska högkvarter



Susanne Mayer hoppas att Landshuter Allee åter ska bli en gata där det går att vistas utomhus.

mot Münchenhimlen. Biljätten är en av stadens största och stoltaste arbetsgivare. Avdelningarna för forskning, utveckling och design sysselsätter tiotusentals anställda. Fabriken bildar ett eget kvarter mitt i staden. Alexander Sencar, ansvarig för lackeringen, visar runt i den nya, högteknologiska verkstaden. Robotar sköter färgsättningen av karosserna på de löpande banden.

Det är med hjälp av ny teknik som regeringen och bilindustrin vill komma till rätta med den dåliga luften. Inte via förbud. Framtiden stavas elbilar och alternativa bränslen. Men det lär dröja innan den tyska bilflottan är utsläppsfri. Bara 1,5 procent av bilflottan utgörs av elbilar och laddhybrider.

Så vad händer härnäst? Beskedet om dieselförbudet har väckt fler frågetecken än svar. Domen från Leipzig säger inget om hur, när eller var ett körförbud kan införas. Vissa hävdar att det inte kommer att bli av. Fast frågar man Ferdinand von Dudenhöffer är ett förbud oundvikligt.

– Nivåerna av kväveoxider är helt enkelt för höga. Utan ett förbud kommer man inte att få ner dem under den kritiska gränsen den närmsta tiden, säger han.

Hamburg har redan beställt skyltar om körförbud. I april ska de sättas upp längs två av stadens gator.

Andra städer avvaktar. Till de boende längs Tysklands smutsigaste gata förtret.

Susanne Mayer betraktar eftermiddagsrusningen och köerna som slingrar sig längs Landshuter Allee i München. Hon växte upp i kvarteret och minns hur det såg ut när allén gjorde skäl för sitt namn. Mayer välkomnar ett möjligt körförbud, men vill helst att bilarna grävs ner i en tunnel. Tills dess får hon leva med smutsen.

I korthet.

Analytiker räknar med press på boräntor

Svenska bankaktier faller hårt sedan analytiker på investmentbanken Goldman Sachs i en rapport varnat för ökad konkurrens på bolånemarknaden.

● Goldman Sachs ser räntepress på den svenska bolånemarknaden framför sig, när utmanaren Enkla.coms erbjudande om treåriga bolån med en ränta på 0,95 procent kommer ut, rapporterar Reuters.

Enligt Goldman Sachs kan Enkla.coms erbjudande, om det växer till målet på bolån för totalt 100 miljarder kronor på 18 månader, äta

upp 1 procent av de fyra svenska storbankernas vinster 2019.

Tidigare har även analytiker på storbanken SEB flaggat för att de ser Enkla.coms erbjudande som en faktor som kan pressa ned bolånemarginalerna för svenska banker. Även andra bedömare har beskrivit detta som ett möjligt scenario.

Aktien i Handelsbanken, som är nummer två på den svenska bolånemarknaden, rasar med 10,6 procent. Men merparten av det förklaras av att aktien handlas utan rätt till utdelning efter årsstämman i onsdags.

Aktien i Swedbank, Sveriges

största aktör på bolånemarknaden, backade precis som Nordeas och SEB:s.

Enkla.com, med riskkapitalbolagen NFT Ventures och Collector i ryggen, har i sin lansering satt upp som mål att nå upp till en bolånestock på 100 miljarder kronor om 18 månader. Utmanarens bolån skulle därmed bara utgöra en begränsad andel av den svenska bolånemarknaden, som växte till 3 130 miljarder i januari, enligt Statistiska centralbyrån (SCB).

Storbankerna kontrollerar i dagsläget cirka 80 procent av bolånemarknaden. TT

Två avförs från utredning om Lundin

Två tidigare chefer vid Lundin Petroleum i Sudan har avskrivits från utredningen om medhjälp till grovt krigsbrott, säger åklagaren Henrik Attorps till TT.

– Det har inte gått att bevisa att de har främjat den brottsliga gärningen, det vill säga folkrättsbrottet, säger Attorps.

Misstankarna kvarstår mot styrelseordföranden Ian Lundin och nuvarande vd Alex Schneider. Brottsmisstankarna gäller tiden för Lundinkoncernens verksamhet i dåvarande Sudan, numera Sydsudan, under kriget 1997–2003. Tusentals människor dödades i området. TT

2,7

... procent var försäljningstillväxten inom byggmaterialhandeln i februari som saktade in efter en stark start på året. Försäljningen ökade med 2,7 procent i februari, mätt på jämförbara enheter och i löpande priser, enligt Bygg- och järnindex från branschorganisationen Byggmaterialhandlarna. Februari-försäljningen kan jämföras mot januartillväxten på 11,5 procent.

TT