

Sieg gegen alle Wahrscheinlichkeit

**Wie die Kampagne gegen eine dritte
Startbahn in Heathrow gewonnen wurde**



„Der Sieg war kein Zufallstreffer. Er war auch kein Glücksfall. Er war das Resultat einer klaren Strategie, eines radikalen Ansatzes, mutiger Taktiken und der absoluten Weigerung aller an der Kampagne Beteiligten zu glauben, dass wir nicht gewinnen würden.“

Vorwort der deutschen Übersetzung

„Victory against all the odds“ - so der Titel im englischen Original - beschreibt die erfolgreiche Kampagne von vielen Menschen in England gegen den geplanten Bau einer 3. Start- und Landebahn für den Großflughafen Heathrow. Dabei ist „Sieg gegen alle Wahrscheinlichkeit“ wesentlich mehr, als die Beschreibung einer bestimmten Kampagne. Denn es werden darüber hinaus wichtige Erfolgsfaktoren aufgezeigt, die generell für den Widerstand gegen Großprojekte gelten.

Dieses Buch ist deshalb eine Inspiration für alle Menschen, die sich gegen fragwürdige Projekte mit überregionaler Bedeutung engagieren. Und es macht Mut, weil es zeigt, dass man solche Auseinandersetzungen auch gegen sehr mächtige und finanzstarke Akteure gewinnen kann - wenn man die richtige Strategie anwendet.

Deshalb ist dieses Buch Pflichtlektüre für alle Bürger, die an der Planung und Durchführung von Kampagnen beteiligt sind.

Man sollte jedoch nicht versuchen, die vorgestellte Kampagne als Eins-zu-eins-Blaupause für die eigenen Aktionen zu nutzen. Denn jede Kampagne ist anders und hat ihre Besonderheiten. Vielmehr sollte „Sieg gegen alle Wahrscheinlichkeit“ dazu dienen, die Erfolgsfaktoren für die eigene Kampagne herauszufinden und umzusetzen.

Ein besonderer Dank gebührt John Stewart für seine Arbeit als Autor und seinen herausragenden Einsatz für die Heathrow-Kampagne und Eva Marie Rippe für die Übersetzung ins Deutsche.

Zeuthen im August 2015

Michael Fürst

Einführung

Dieses Buch handelt von einem großartigen Sieg. Es erzählt die Geschichte einer Gruppe von Menschen, die es mit der mächtigen Luftfahrtindustrie, der internationalen Geschäftswelt und der Regierung Großbritanniens aufnahmen und gewannen. Es erzählt die Geschichte, wie Pläne für eine umfangreiche Erweiterung des Flughafens Heathrow einschließlich einer dritten Startbahn gestoppt wurden. Das Buch zeichnet die Strategie und die eingesetzten Taktiken nach. Es ist eine inspirierende Geschichte und es ist eine sehr menschliche Geschichte, aber sie enthält wertvolle Lektionen für alle Bürgerinitiativen und Aktivisten, wo immer sie sich befinden und was immer ihr Anliegen ist.

Naturgemäß ist die Geschichte aus meiner Perspektive geschrieben. Es ist die Kampagne gesehen mit meinen Augen und erzählt mit meinen Worten. Ideal wäre es gewesen, wenn alle beteiligten Personen zum Buch hätten beitragen und so die Vielfalt der Aktivitäten hätten aufzeigen können, aber es wäre nicht praktikabel gewesen. Zu gegebener Zeit werden andere Bücher über die Kampagne geschrieben werden, Wissenschaftler werden sie analysieren, Historiker sie Perspektiven zuordnen, andere Menschen werden ihre Geschichten erzählen, und die lokalen Amtsträger und Juristen werden wertvolle Erkenntnisse hinzuzufügen haben. Dieses Buch ist im Wesentlichen aus der Perspektive eines aktiven Streiters geschrieben zu einer Zeit, als die Ereignisse den Menschen noch frisch im Gedächtnis waren. Die geäußerten Meinungen, die benutzten Worte, die Fehler, die sich eventuell eingeschlichen haben, sind alle von mir und sollten niemand anderem zugeordnet werden.

Ich hoffe, Sie haben Spaß beim Lesen!

John Stewart

Inhalt	
Zum Start	4
Gründung eines nationalen Bündnisses	6
Die Heathrow-Kampagne	16
Aus den Fehlern der Vergangenheit lernen	18
Die direkte Aktion	20
Das Bündnis formiert sich	23
„Plane Stupid“ wird geboren	35
November 2007: Die Konsultation beginnt	43
Die Dynamik erhalten	47
Januar 2009 - Die Entscheidung fällt	53
AirportWatch in 2009	59
2010 bringt eine Überraschung und den Sieg	61
Reflexionen über die Kampagne	63

Mehr als alles andere wollte die Luftfahrtindustrie in Großbritannien eine dritte Startbahn in Heathrow. Dieses Buch erzählt die Geschichte, wie sie gestoppt wurde.

Zum Start

Als wir uns vor fast einem Jahrzehnt zu der historischen Kampagne aufmachten, die Erweiterung von Heathrow zu stoppen, hätten wir eine Siegesfeier für einen Traum gehalten. Aber unser Triumph war kein Zufallstreffer. Er war auch kein Glücksfall. Er war das Resultat einer klaren Strategie, eines radikalen Ansatzes, mutiger Taktiken und der absoluten Weigerung aller an der Kampagne Beteiligten zu glauben, dass wir nicht gewinnen würden.

1997: Früh beginnen

Obwohl die Kampagne gegen die dritte Startbahn nicht vor 2002 begann, war uns schon 1997 klar, dass eine neue Startbahn auf der Agenda stand. Es gab deutliche Anzeichen dafür, dass Tony Blairs neu gewählte Labour-Regierung sich für ein nationales Programm der Flughafenerweiterung einsetzen würde. 1997 war die Wirtschaft stark, und besonders die Nachfrage nach Billigflügen stieg an. Darüber hinaus zeigte die neue Regierung wenig Sympathie für die Menschen, die in Flughafennähe und unter den Flugrouten leben. Ihre erste Luftfahrt-Ministerin, die ehemalige Oscar-Gewinnerin und von der Schauspielerei zur Politik gewechselte Glenda Jackson, galt als enge Freundin der Luftfahrtindustrie.

Ebenso gab es Anzeichen dafür, dass die Industrie erheblichen Einfluss auf die neue Regierung hatte. Zu den Millenniums-Feierlichkeiten um Mitternacht am 1. Januar 2000 traf sich Tony Blair mit Bob Ayling, dem Boss von British Airways, auf dem Gipfel von Londons neuester Touristenattraktion, dem Riesenrad ‚London Eye‘ – das Ganze bezahlt von British Airways. Aber die Feierlichkeiten

Wir wussten, dass wir frühzeitig mit den Planungen beginnen mussten, um überhaupt eine Chance bei der Bekämpfung der Expansionspläne zu haben.

in dieser Nacht waren das Letzte, woran die zahlreichen Menschen dachten, die unter den Flugrouten von Heathrow mit den lärmenden Jets über ihren Häusern lebten – zeitweise im Abstand von 90 Sekunden. Alles, woran ich unter meiner Bettdecke liegend denken konnte, während das Surren des Heizlüfters gegen den

ununterbrochenen Fluglärm ankämpfte, war die verpasste Gelegenheit: Was, wenn wir an diesem Abend auf das ‚London Eye‘ geklettert wären und Banner von oben entfaltet hätten? Aber unser Bündnis war dafür noch nicht gerüstet. Direkte Aktionen lagen noch einige Jahre entfernt vor uns.

Wir hatten Freunde in der Regierung. Sechs Jahre lang – bis er entlassen wurde – kämpfte Michael Meacher, der Staatssekretär für Umweltfragen, heldenhaft dafür, dass die Regierung Nachhaltigkeit und Lärm-Emission ernst nahm. Chris Mullin vom linken Flügel, Nachfolger von Glenda Jackson als Luftfahrt-Minister, tat sein Bestes. Kurz nachdem er seinen Job aufgegeben hatte, schrieb er die erinnerungswürdigen Worte: „Ich lernte zwei Dinge. Erstens, die Forderungen der Luftfahrtindustrie sind unersättlich. Zweitens, die jeweiligen Regierungen haben ihnen für gewöhnlich stattgegeben.“ Er fügte hinzu, „Obwohl die Industrie heutzutage Lippenbekenntnisse hinsichtlich der Vorstellungen von Nachhaltigkeit abgibt, sind ihre Forderungen im Wesentlichen unverändert. Sie will mehr von allem – Flughäfen, Startbahnen, Terminals.“

Innerhalb der Labour-Partei gab es viele - einschließlich Parlamentarier und Mitglieder des Oberhauses - die Mullins Sichtweise teilten. Die Regierung insgesamt jedoch war auf Expansion eingestellt. Wir wussten, dass wir unverzüglich unsere Strategie planen mussten, wenn wir eine Chance bei der Bekämpfung der Expansionspläne der Regierung für Heathrow und andere Flughäfen haben wollten. Nach meiner Erfahrung versagen Gegeninitiativen einfach deshalb, weil sie zu spät

starten. Manchmal ist das unvermeidlich, da die Leute vor Ort erst in letzter Minute von den Plänen erfahren. Aber die Chance auf Erfolg ist sehr viel größer, wenn eine Langzeit-Strategie entwickelt werden kann. Beim Planen großer Projekte wie neue Startbahnen oder neue Straßen denken Wirtschaft und Ämter viele Jahre im voraus. Hier müssen wir versuchen, aufzuholen.

1997: Unsere ersten Zusammenkünfte

1997 trafen sich die Teilnehmer der Bürgerinitiativen von Heathrow, Stansted und Gatwick mit einer Handvoll nationaler Umwelt-Organisationen, um über eine Zusammenarbeit zu diskutieren. In den 1990er Jahren arbeiteten viele dieser nationalen Gruppen im Verkehrsbereich gut zusammen. Für gewöhnlich waren sie von ‚Transport 2000‘, der wichtigsten Lobby-Organisation für Verkehr, und ihrem mehr als 20 Jahre im Amt befindlichen Direktor Stephen Joseph zusammengebracht worden. Leute von ‚Transport 2000‘ waren es, die vorschlugen, dass die drei Gruppen der Flughafen-kampagnen Gespräche über Luftfahrt mit einigen der nationalen Umweltorganisationen, die auf diesem Gebiet arbeiteten, aufnehmen sollten.

„Die Forderungen der Luftfahrt-Industrie sind unersättlich alle Regierungen haben ihnen für gewöhnlich stattgegeben.“

Chris Mullin, ehemaliger Luftfahrtminister

Gründung eines nationalen Bündnisses

2000: AirportWatch, eine nationale Dachorganisation, wird gebildet

Diese frühen Diskussionen führten im Jahre 2000 zur Bildung von **AirportWatch**. Es war eine übergeordnete nationale Dachorganisation mit dem Ziel, die Bürgerinitiativen um die unterschiedlichen Flughäfen und die nationalen Umweltorganisationen, die sich gegen die Flughafenerweiterung stellten, zusammenzubringen. Sie forderte bedarfsorientiertes Management der Luftfahrt an Stelle einer aggressiven Expansion.

AirportWatch hatte fünf zentrale Aufgaben zu erledigen.

- 1. Alle Initiativ-Gruppen zusammenführen**
- 2. Sicherstellen, dass Luftfahrt-Expansion zur nationalen Debatte wurde und an die Spitze der politischen Agenda rückte.**
- 3. Das Resultat der Debatte beeinflussen, besonders in den Bereichen**
 - **Wirtschaft**
 - **Klimawandel**
 - **Klimagerechtigkeit**
 - **Lärm**
 - **Zerstörung der Kommunen**
- 4. Verbindungen zu Initiativen in Europa herstellen**
- 5. Dem Einfluss der Behörden entgegentreten**

1. Alle Initiativ-Gruppen zusammenführen

Unsere erste Aufgabe war, sicherzustellen, dass alle Initiativen von allen Flughäfen zusammengeführt wurden. Wir mussten klarstellen, dass niemand von uns den Vorschlag machen würde, dass die Erweiterung auf jemandes anderen Flughafen stattfinden möge. Das war in der Vergangenheit geschehen und hatte uns geschadet. Ganz zu Recht wurde diesen Leuten Handeln nach dem St.-Florians-Prinzip (... nicht mein Haus) vorgeworfen. Wenn wir nur gegen Erweiterung unseres eigenen Flughafens stritten, so würden wir für immer mit halber Kraft kämpfen. Nur wenn wir zusammenhielten, würden wir in der Lage sein, unsere starken ökonomischen, sozialen und ökologischen Argumente gegen die Flughafenerweiterung zu vertreten.

Ich glaube, dass dies entscheidend zu unserem Erfolg beigetragen hat, aber ich bin mir im Klaren

darüber, dass diese Position eine Menge Diskussionen hervorruft. Klar ist: wenn die Umstände zeigen, dass mehr Kapazität erforderlich ist, muss ein Standort dafür ausgewählt werden. Es mag Argumente für Wachstum in einigen Entwicklungsländern geben (obwohl viel von dem Drang nach Expansion in diesen Ländern schlicht dem Wunsch entstammt, mit den ziemlich katastrophalen Fluggewohnheiten der Industrienationen gleichzuziehen). In Gegenden wie Europa oder Amerika ist das Streben nach mehr Kapazität sehr zweifelhaft. Ein großer Teil der Nachfrage wurde geschaffen durch Steuernachlass und andere Subventionen für die Luftfahrt, was zu künstlich niedrig kalkulierten Flugpreisen führte. 45% der Flugreisen innerhalb Europas betragen 500 Kilometer oder weniger. Viele dieser Trips könnten auf einen schnellen, günstigen Schienenverkehr verlegt werden, wenn er denn vorhanden wäre, oder – im Fall der Wirtschaft – durch die für Video-Konferenzen immer besser entwickelte Technologie ersetzt werden. Dies würde eine Menge Kapazitäten

Alle Gruppen waren gegen Expansionspläne an allen Flughäfen. Diese Position verursacht viele Diskussionen, war aber ein Schlüsselfaktor unseres Erfolgs.

freisetzen. Wachstum nach den Anforderungen des Luftverkehrs ist nicht unvermeidlich und in Wahrheit auf lange Sicht auch eher unwahrscheinlich. Die Belange des Klimawandels und steigende Ölpreise werden voraussichtlich das Wachstum der Luftfahrt begrenzen. Die Emissionen des Luftverkehrs bedrohen bereits jetzt die Umsetzung der von der Regierung zur Bekämpfung des Klimawandels gesetzten Ziele.

Und der Öl-Preis wird – trotz einer Delle während der kürzlichen Rezession – weiter steigen, da die billigen Ölfelder auszutrocknen beginnen.

Meiner Meinung nach bedeutet all dies, dass die Luftfahrtindustrie der reichen Länder eher eine Reduzierung planen sollte, anstatt unrealistische Wachstumsträume zu verfolgen. Statt Steuer-Nachlässe wie steuerfreien Brennstoff zu gewähren, sollte die Regierung finanzielle Anreize bieten, die die Leute ermutigen, mit der Bahn zu fahren und die Wirtschaft, Video-Konferenzen zu nutzen. Eine vorausschauende Finanzpolitik würde auch die Entwicklung der Industrie im Bereich erneuerbarer Energien fördern, die das Standbein unserer Wirtschaft der Zukunft sein und Arbeitsplätze für viele Arbeitslose der rückläufigen Industrien wie der Luftfahrt schaffen könnte.

Airport Watch hatte auch mit der etwas unterschiedlich gesehenen Frage der Kapazität zu kämpfen. Was wäre, wenn man statt der Schaffung zusätzlicher Kapazitäten beim existierenden Flughafen diesen einfach durch einen neuen ersetzen würde? In Großbritannien war über viele Jahre der Bau eines Off-Shore-Airports als Ersatz für Heathrow - und vielleicht auch Stansted und Gatwick – im Gespräch. Wahrscheinlicher Standort: vor der Küste von Kent und Essex im Südosten Englands. Die Idee hat ihre Befürworter. Viele Anwohner zum Beispiel, die unter den Flugrouten von Heathrow leben, sind verständlicher Weise für dieses Vorhaben. Das würde den Lärmterror über ihren Köpfen beseitigen oder reduzieren. Aber der Flughafen würde trotzdem Probleme mit sich bringen: Eine Menge neuer Infrastruktur müsste gebaut werden, davon einiges in wichtigen Naturschutzgebieten. Fluglärm würde in neue Gebiete gebracht, wenn möglich für weniger Menschen, denn in keinem Fall könnte der gesamte Flugbetrieb über der See stattfinden. Heathrow müsste geschlossen oder zumindest erheblich verkleinert werden, da der



Wir vertraten den Standpunkt, nur durch Widerstand gegen Erweiterungen an allen Flughäfen waren unsere starken ökonomischen und ökologischen Argumente gegen Expansion überzeugend.

Wir vertraten den Standpunkt, nur durch Widerstand gegen Erweiterungen an allen Flughäfen waren unsere starken ökonomischen und ökologischen Argumente gegen Expansion überzeugend.

Markt selbst im Südosten Englands keine zwei großen internationalen Flughäfen tragen könnte. Über 70.000 Jobs in West-London hängen an Heathrow. Theoretisch ist Schaffung von Kapazität durch Ersetzen machbar, in der Praxis wirft es viele Fragen auf.

Wie AirportWatch funktioniert

Es lohnt sich, AirportWatch einmal näher zu beschreiben – was wir machen, wie wir vorgehen, was erreicht wurde – denn die historische Schlacht, die Erweiterung von Heathrow zu stoppen, fand innerhalb des Netzwerks von AirportWatch statt.

AirportWatch als solches ist keine Organisation. Es ist ein lockeres Bündnis von Gruppen, die gegen Flughafenexpansion sind. Es wird unterstützt von einigen der größten Umweltorganisationen in Großbritannien, unter ihnen ‚Friends of the Earth‘, der Vogelschutzgesellschaft ‚Royal Society for the Protection of Birds‘, dem ‚National Trust‘ für Denkmalpflege und Naturschutz, ‚Greenpeace‘, dem ‚Woodland Trust‘ für Waldpflege, dem ‚World Wildlife Fund‘, der ‚Campaign to Protect Rural England‘ zum Schutz der ländlichen Gebiete, der ‚Campaign for Better Transport‘ für besseren Verkehr, ‚Environmental Protection UK‘ für Umweltschutz in Großbritannien, der Luftfahrt-Umweltschutz-Gesellschaft ‚Aviation Environment Federation‘ - und von Körperschaften wie dem ‚World Development Movement‘, die sich für besseren Ausgleich mit den Entwicklungsländern einsetzen. Darüber hinaus umfasst AirportWatch eine große Anzahl der unterschiedlichsten Bürgerinitiativen um den Flughafen herum. Und jetzt – wenn auch nicht von Anfang an – gibt es engagierte Einzelpersonen, die dazugehören.

Von Beginn an sah AirportWatch seine Hauptaufgabe in der Koordination und der Netzwerkbildung. Die individuellen Organisationen arbeiteten an ihren eigenen Kampagnen, Lobbyarbeit und Recherchen aber wurden verknüpft unter dem Schirm von AirportWatch. AirportWatch betrieb nur dort Recherche und griff nur dort ein, wo die Mitgliedsorganisationen Hilfe brauchten. Heute besteht eine Website – www.airportwatch.org.uk -, es werden Informationsflyer produziert, ein monatlicher Newsletter zirkuliert, eine Google Email-Liste wird geführt, Präsenz bei Demonstrationen sichergestellt, und es ist die erste Adresse für neue Bürgerinitiativen zum Flughafen. Die unermüdliche und von allen geliebte Koordinatorin Sarah Clayton leistet die meiste Arbeit ehrenamtlich. Ihr Schreibtisch steht im Büro der Aviation Environment Federation (AEF), die einzige NGO (Non-Governmental Organisation) in Großbritannien, die ausschließlich für Luftfahrt arbeitet. AirportWatch schuldet der AEF sehr viel, insbesondere der Großzügigkeit von Direktor Tim Johnson und des Vorsitzenden Richard Roads.

In der ersten Zeit musste sich AirportWatch mit einigen Problemen herumschlagen, die nur eine so breite Koalition mit sich bringt. Es dauerte eine Weile, bis Übereinstimmung in einigen unserer Grundsätze erzielt wurde, und dabei, wie genau unsere Vorgehensweise sein sollte. Aber viele persönliche Gespräche halfen, und die zunehmende Einsicht der betroffenen Gruppen, dass wir gemeinsam stärker sein würden als allein, riss alle mit.

Meiner Meinung nach gibt es eine Reihe von grundsätzlichen Punkten, die entscheidend zum Überleben und zum zunehmenden Erfolg von AirportWatch beigetragen haben:

Zum ersten haben wir uns nicht durch das Aufstellen eines detaillierten Manifestes oder einer Satzung blockiert. Das kann zu Spaltungen führen und ist Zeitverschwendung. Wir

einigten uns auf nur zwei Punkte: Ein übergeordnetes Ziel und eine Goldene Regel. Unser Ziel war ein bedarfsorientiertes Management für die Luftfahrt statt aggressiver Expansion, wie sie von der Regierung gefordert wurde. Wir definierten „bedarfsorientiertes Management“ nicht zu eng! Für einige von uns bedeutete es, für eine generelle Reduktion des gesamten Flugverkehrs zu kämpfen, für andere war es das Optimum, den Zuwachs des Luftverkehrs zu begrenzen. In der Praxis konnten wir alle mit diesem Unterschied leben. Unsere eine Goldene Regel war, dass keine Gruppe vorschlagen durfte, die Erweiterung möge auf dem Flughafen der anderen stattfinden. Es verstand sich von selbst, dass jede Ortsgruppe hart gegen die Erweiterung des eigenen Flughafens kämpfen würde, aber das bedeutete nicht, dass sie die Expansion anderswo gutheißen konnte.

Zweitens, kein einziges Anliegen war wichtiger als das andere . Organisationen und Einzelpersonen hatten unterschiedliche Gründe für ihren Widerstand gegen Luftfahrterweiterung: Klimawandel, Klimagerechtigkeit gegenüber der Dritten Welt, Lärm, Zerstörung der Kommunen, Verlust der Artenvielfalt. Manchmal hatten wir Schwierigkeiten, die Anliegen des jeweils anderen zu verstehen. Aber AirportWatch respektierte stets jedermanns Besorgnisse und behandelte alle gleich. Mit der Zeit erwarben wir ein viel besseres Verständnis für die Belange der anderen.

Und drittens machten wir stets klar, dass wir eine lockere Koalition und keine neue Organisation waren . Wir bedrohten also keine der bestehenden Organisationen. Die Idee war, dass jede Gruppe das tun sollte, worin sie gut war – Lobbyarbeit betreiben, Aktionen vorantreiben, demonstrieren, recherchieren usw. – um dann aber das Erarbeitete mit den anderen Gruppen von AirportWatch zu teilen. In diesem lockeren Bündnis gab es keine dominante Organisation oder Person. Niemand war die öffentliche Repräsentationsfigur von AirportWatch. Obwohl ich AirportWatch fast von Anfang an vorstand, sah ich meine Rolle hauptsächlich im Organisieren von Treffen und nicht als Sprecher des Netzwerks.

Diese Vorgehensweise brachte einige Rückschläge mit sich. Manchen Leuten fiel es schwer, innerhalb einer so lockeren Struktur zu arbeiten . Das Fehlen straffer Regeln bedeutete auch, dass AirportWatch sich in den ersten Jahren mit zerstörerischen Personen auseinandersetzen musste. Und weil wir nicht eine klar definierte Organisation waren, konnten wir weder riesige Geldsummen einwerben noch ein starkes mediales oder politisches Profil aufbauen. Das machte aber nicht allzu viel aus. Unsere Rolle als Netzwerk war es, sicherzustellen, dass durch die Arbeit der Organisationen innerhalb von AirportWatch das Profil der Sache gestärkt wurde. Finanziell waren wir von unseren Unterstützer-Organisationen abhängig, obwohl wir auch einige wertvolle Zuwendungen von wohlthätigen grünen Verbänden wie dem von Goldsmith gestützten ‚Manuka Trust‘ und dem rigorosen ‚Enough’s Enough‘ erhielten.

Obwohl diese Form des losen Verbundes seine Rückschläge hatte, würde ich immer sagen, dass seine Vorteile überwogen . Wir waren in der Lage, eine Bewegung zu schaffen, deren Unterstützerbasis unterschiedlich war und gerade darum in der Lage, alle grundlegenden Fragen der Flughafenerweiterung zu fokussieren – Ökonomie, Klimaveränderung, Lärm, Zerstörung von Kommunen und den Verlust der Artenvielfalt. Es bedeutete auch, dass wir auf allen Ebenen tätig werden konnten. Einige Organisationen hatten gut etablierte Beziehungen zu hohen Politikern und Beamten, andere taten sich bei der Medienarbeit hervor; ein oder zwei hatten profunde

Kenntnisse der Materie, andere arbeiteten an der Basis, ein paar unternahmen radikale Aktionen. Zusammen brachten wir es, glaube ich, zu einer wirklichen Herausforderung der Regierung und der Luftfahrtindustrie. Und weil wir ein so loser Verbund waren, war es für die Machthaber umso schwieriger, uns festzunageln. Diejenigen, die an der Macht sind, möchten die opponierenden Organisationen einschätzen können, sie wollen wissen, mit wem sie es zu tun haben, um ihnen einen Stempel aufdrücken zu können. Das gibt ihnen das Gefühl der Kontrolle darüber. Unser Vorteil war, dass sie uns schwer identifizieren konnten. Das gab *uns* eine Handhabe zur Kontrolle.

Wir wissen heute, dass Luftfahrtindustrie und Regierung in den ersten Jahren niemals für möglich hielten, dass AirportWatch zusammenstehen würde. Sie waren überzeugt, wir würden in dem Moment auseinanderfallen, wenn die Erweiterungspläne für die jeweiligen Flughäfen Formen angenommen hätten. Aber zehn Jahre später ist AirportWatch stärker als jemals zuvor. Wir haben jetzt viel mehr Unterstützerguppen, einschließlich eines informellen Zusammenschlusses mit den direkten Aktionsnetzwerken und wachsende Verbindungen zu Initiativgruppen in Europa. Täglich tauschen Gruppen Emails aus. Wir besuchen gegenseitig unsere Aktionen, um Unterstützung zu zeigen und Ratschläge zu geben. Wir gehen wechselseitig zu unseren Veranstaltungen. Viele von uns sind persönliche Freunde geworden.

2. Luftfahrt-Expansion zur bedeutsamen nationalen Debatte machen

AirportWatch hatte zum Ziel, die Frage der Luftfahrterweiterung zu einem nationalen Anliegen zu machen. Das hatte es vorher noch nicht gegeben. Es gab vereinzelte bekannte Schlachten, die meistens verloren wurden, aber Flughafenerweiterung war niemals wirklich als nationales Anliegen gesehen worden. Das Thema Luftfahrt hatte es kaum jemals über die Wirtschaftsseiten der Zeitungen hinaus gebracht. AirportWatch musste es auf die Titelseiten schaffen. Es war ein wichtiger erster Schritt, die Machthaber unter Druck zu setzen. Je stärker Luftfahrt als nationales Anliegen gesehen wurde, um so schwieriger wurde es für die Regierung zu behaupten, Widerstand gegen Erweiterung eines bestimmten Flughafens war nur eine lokale Angelegenheit, mit der man sich auf lokaler Ebene auseinandersetzen musste. Wenn etwas zu einer nationalen Angelegenheit wird, gibt es sowohl von den Medien als auch von der Öffentlichkeit mehr Druck auf die Politiker, etwas zu tun.

3. Die Debatte über die Luftfahrt beeinflussen

Aber uns war klar, dass es eine neue Art der Debatte sein musste. Fliegen wurde für eine gute Sache gehalten: gut für die Wirtschaft, für Jobs und um mehr Menschen die Möglichkeit zum Reisen zu bieten. Der einzige erwähnenswerte Nachteil waren die Auswirkungen von Lärm und Emissionen auf die Menschen, die in der Nähe der Flughäfen lebten. Keiner von uns bei AirportWatch machte sich die Meinung zu eigen, dass die Luftfahrtindustrie abgeschafft werden sollte. Aber uns war wichtig, dass der Fokus auf die vielen Nachteile der Luftfahrt gerichtet wurde. Um das zu erreichen, mussten wir die Debatte in einigen Schlüsselbereichen beeinflussen.

Luftfahrtwirtschaft des Verkehrsministeriums schließlich verworfen wurden – die Kampfansage hatte stattgefunden. Wir setzten eine AirportWatch-Wirtschaftsgruppe ein, die von Brendon Sewill geführt wurde und weitere bemerkenswerte Persönlichkeiten umfasste wie Brian Ross, den Wirtschaftsberater von ‚Stop Stansted Expansion‘, ehemaliger Geschäftsmann und ausgewiesener Wirtschaftsexperte. Im Laufe der nächsten Jahre wurde die Arbeit von AirportWatch zu Wirtschaftsfragen durch bedeutende Berichte von leitenden Akademikern, Denkfabriken und respektierten Consultingfirmen gewürdigt. Die Industrie hatte immer weniger „die Kontrolle über den Prozess“.

Wir machten Fortschritte beim Angriff auf die Argumente der Wirtschaft.

3b. Die Debatte über den Klimawandel beeinflussen

Im Jahre 1997 stand Klimawandel nicht so wie 2010 auf dem Kopenhagener Klimagipfel auf der Agenda der Regierung. Die internationale Luftfahrt wurde im Vertrag von Kyoto nicht aufgenommen. Es wurde jedoch deutlich, dass die Luftfahrt tatsächlich ein sehr schmutziges Geschäft ist. Sie war weltweit der am schnellsten wachsende Verursacher von CO₂-Emissionen geworden.



**Klimawandel war das große Anliegen vieler nationaler Organisationen in AirportWatch.
Foto: WDM**

Für viele der nationalen Umweltorganisationen von AirportWatch war Klimawandel *das* große Anliegen. Klimawandel war der Grund, warum sie bei der Initiative gegen die Luftfahrt mitmachten. Sie sahen den Kampf gegen die Flughafenerweiterung als Teil ihrer Kampagne gegen die Bedrohung durch Klimawandel. Organisationen wie Greenpeace und Friends of the Earth opferten einen großen Teil ihrer Ressourcen der Kampagne gegen Klimawandel. Ein Großteil der Arbeit von Friends of the Earth drehte sich darum, die Regierung zur Verabschiedung des Climate Change Act 2008 zu bewegen. Dies war ein wichtiger Meilenstein für uns alle, denn die Regierung verpflichtete sich damit zur Einhaltung klarer Ziele bei der CO₂-Reduktion. All die-

se breit gefächerten Kampagnen zum Klimawandel machten die Aufgabe von AirportWatch um vieles einfacher. Sie unterstrichen den Wert der Koalition.

Die Sorge über den Klimawandel brachte eine Menge neuer Mitstreiter zum ersten Mal in die breitere Umweltbewegung, die meisten von ihnen unter 30. Sie halfen, Aktionen für das Klima zu dem zu machen, was sie heute sind: eine weltweite eigenständige Bewegung, eine Bewegung mit Einfluss, Energie und voller Leben, eine Bewegung mit Menschen, die ihre Karriere aufgeben und praktisch Vollzeit kämpfen, eine Bewegung, in der Tausende Verhaftung und Gefängnis für ihre Überzeugungen riskierten. AirportWatch konnte diese dynamische Bewegung anzapfen. Der Beitrag von AirportWatch war, die Auswirkungen der Flughafenerweiterung auf das Klima aufzuzeigen und in den Blickpunkt zu stellen. Mit der Zeit trug unsere Arbeit dazu bei, im Bewusstsein der Öffentlichkeit, der Politiker und der Medien zu verankern, dass aggressive Luftfahrt-Expansion mit einer seriösen Bemühung, das Problem des Klimawandels in Angriff zu nehmen, unvereinbar ist.

Klimawandel-Kampagnen wurden eine weltweite Bewegung, die Einfluss, Energie und Kraft besitzt, eine Bewegung, der Menschen angehören, die ihre Karriere aufgegeben haben, um sich praktisch Vollzeit der Kampagne zu widmen, eine Bewegung, in der Tausende Verhaftung und Gefängnis für ihre Überzeugungen riskiert haben. AirportWatch konnte hieran teilhaben.

3c. Die Debatte zur Klimagerechtigkeit beeinflussen

In den ersten Jahren wurde AirportWatch regelmäßig mit der Anschuldigung konfrontiert, wir versuchten, „arme Leute am Fliegen zu hindern“. Wenn wir uns für ein Ende der Subventionen einsetzten, wurde uns vorgehalten, dass dies schwer arbeitende Familien von ihrem Jahresurlaub an den Stränden von Spanien abhalten würde, da die Flugpreise steigen müssten. Es wäre ein großer Rückschlag gewesen, wenn Anschuldigungen wie diese gestimmt hätten. Wir wären für elitär gehalten worden. Wir haben uns sehr bemüht, dieses Argument zu entkräften. Wir wiesen nach, dass die vorgeschlagene Erweiterung von den reichsten 10 Prozent der Bevölkerung vorangetrieben wurde, die fünf oder sechs Mal im Jahr ins Ausland fliegen. Wir wiesen darauf hin, dass die zusätzlichen Steuern, die hart arbeitende Familien pro Jahr zahlen mussten als Ausgleich für die Steuernachlässe der Luftfahrtindustrie, mehr als 500 Pfund betragen. Ganz langsam gelang es uns, die Tatsache zu vermitteln, dass das Argument komplexer war, als unsere Kritiker annahmen. Hier erwies sich die Frage der Klimagerechtigkeit als unser stärkstes Argument. Wir zeigten auf, dass die wahren Opfer der aggressiven Flughafenexpansion der reichen Länder die Ärmsten in der Dritten Welt sind, diejenigen, die niemals in ihrem Leben fliegen würden; der Klimawandel würde sie zuerst und am härtesten treffen. Das ist die wahre Ungleichheit. Unsere Glaubwürdigkeit war am größten, wenn Organisationen wie das World Development Movement (Entwicklungshilfe-Bewegung) und Christian Aid (christliche Hilfsorganisation) mit uns in Verbindung gebracht wurden.

Wir mussten dem Argument begegnen, dass wir versuchten, arme Leute am Fliegen zu hindern.

Wir wiesen darauf hin, dass die zusätzlichen Steuern, die hart arbeitende Familien pro Jahr zahlen mussten als Ausgleich für die Steuernachlässe der Luftfahrtindustrie, mehr als 500 Pfund betragen. Ganz langsam gelang es uns, die Tatsache zu vermitteln, dass das Argument komplexer war, als unsere Kritiker annahmen. Hier erwies sich die Frage der Klimagerechtigkeit als unser stärkstes Argument. Wir zeigten auf, dass die wahren Opfer der aggressiven Flughafenexpansion der reichen Länder die Ärmsten in der Dritten Welt sind, diejenigen, die niemals in ihrem Leben fliegen würden; der Klimawandel würde sie zuerst und am härtesten treffen. Das ist die wahre Ungleichheit. Unsere Glaubwürdigkeit war am größten, wenn Organisationen wie das World Development Movement (Entwicklungshilfe-Bewegung) und Christian Aid (christliche Hilfsorganisation) mit uns in Verbindung gebracht wurden.

Wir zeigten auf, dass die wahren Opfer der aggressiven Flughafenexpansion der reichen Länder die Ärmsten in der Dritten Welt sind, diejenigen, die niemals in ihrem Leben fliegen würden; der Klimawandel würde sie zuerst und am härtesten treffen. Das ist die wahre Ungleichheit. Unsere Glaubwürdigkeit war am größten, wenn Organisationen wie das World Development Movement (Entwicklungshilfe-Bewegung) und Christian Aid (christliche Hilfsorganisation) mit uns in Verbindung gebracht wurden.

3d. Die Lärmdebatte beeinflussen

Lärm war das Hauptanliegen der meisten lokalen Flughafeninitiativen. Die Luftfahrtindustrie und das Verkehrsministerium argumentierten, das Lärmproblem würde kleiner, weil die einzelnen Flugzeuge in den letzten 30 Jahren bedeutend leiser geworden seien. Es stimmt, dass die Flugzeuge leiser geworden sind, aber das wird wettgemacht durch das riesige Anwachsen der Anzahl von Flugzeugen. Der bloße Umfang der Luftfahrt ist zum Problem geworden. Die Aufgabe von AirportWatch war es, deutlich zu machen, dass die Lärmbelastung in Wirklichkeit sehr viel schlimmer geworden ist. Das war schwieriger geworden durch die Art und Weise, wie die offiziellen Daten zusammengestellt wurden (und werden).

Lärm wird als Durchschnittswert über das Jahr verteilt – was nicht die wirkliche Lärmbelastung eines Flugzeugs beim Überfliegen angibt. Tatsächlich scheinen viele Amtsträger das Lärmproblem nicht zu verstehen. Ein leitender BAA-Manager sagte kurz nach meinem Aktivwerden zu mir: „Ich wusste gar nicht, dass Lärm in Heathrow ein echtes Problem ist. Ich dachte, die Leute benutzten das nur als Vorwand, weil sie gegen den Flughafen sind.“ Ich bin mir nicht sicher, ob AirportWatch bei dem Bemühen erfolgreich war, den Entscheidungsträgern und der breiten Öffentlichkeit zu erklären, wie entnervend Fluglärm für manche Menschen sein kann. Teilweise mag das darauf zurückzuführen sein.

Nur eine Minderheit der Fluglärmgegner zeigt den Druck und die Kraft, die für die Klimawandel-Bewegung charakteristisch sind.

Lärm wird als Durchschnittswert über das Jahr verteilt – was nicht die wirkliche Lärmbelastung eines Flugzeugs beim Überfliegen angibt. Tatsächlich scheinen viele Amtsträger das Lärmproblem nicht zu verstehen. Ein leitender BAA-Manager sagte kurz nach meinem Aktivwerden zu mir: „Ich wusste gar nicht, dass Lärm in Heathrow ein echtes Problem ist. Ich dachte, die Leute benutzten das nur als Vorwand, weil sie gegen den Flughafen sind.“ Ich bin mir nicht sicher, ob AirportWatch bei dem Bemühen erfolgreich war, den Entscheidungsträgern und der breiten Öffentlichkeit zu erklären, wie entnervend Fluglärm für manche Menschen sein kann. Teilweise mag das darauf zurückzuführen sein.



ren sein, dass nur eine Minderheit der Fluglärmgegner mit ebenso viel Druck und Leidenschaft vorgegangen ist, wie sie für die Klimawandel-Bewegung charakteristisch sind, obwohl so viele Menschen in den Bürgerinitiativen vor Ort schwer vom Fluglärm betroffen sind. Es gibt – anders als beim Klimawandel – keine weltweite Bewegung für Ruhe und Frieden. Vielleicht liegt es daran, dass Lärm als lokales und individuelles Problem gesehen wird, wie verbreitet es *tatsächlich* auch immer ist. Lärm beeinträchtigt mehr Menschen in ihrem Alltagsleben als jeder andere Umweltverschmutzer. Von New York bis Rio de Janeiro führt Lärm die Liste der Beschwerden an, die bei lokalen Behörden eingehen. Eine Bewegung gibt es jedoch nicht.

Lärm beeinträchtigt mehr Menschen in ihrem Alltagsleben als jeder andere Umweltverschmutzer.

Die UK Noise Association

Die UK Noise Association (UKNA) bildete sich im Jahr 2000. Sie wurde von Val Weedon ins Leben gerufen, der führenden Anti-Lärm-Kämpferin ihrer Generation in Großbritannien. Sie brachte alle Organisationen zusammen, die sich mit den unterschiedlichen Aspekten von Lärm befassten. Die Zielsetzung war, das Thema Lärm auf die politische Agenda zu setzen. Es ist ein frustrierender Kampf. Die Labour-Regierung zeigte keinerlei Interesse am Lärmthema. UKNA erhofft sich Besserung von der neuen Regierung.

4. Verbindungen zu Initiativen in Europa herstellen

Airport Watch machte sich daran, engere Verbindungen zu Lobby-Gruppen und Initiativen in Europa herzustellen. Das war für uns aus zwei Gründen wichtig. Erstens werden viele politische Entscheidungen über die Richtung der Luftfahrtindustrie auf europäischer Ebene getroffen. Wir mussten versuchen, uns der mächtigen Lobbypräsenz der Luftfahrtindustrie in Europa entgegenzustellen. Zweitens, die Verbindungen würden den Gruppen ermöglichen, voneinander zu lernen und sich gegenseitig zu unterstützen. Diese Verbindungen mit Europa haben zwei Grundformen angenommen. Die nationalen Umwelt-Organisationen haben sich mit den dortigen Kräften für die Lobbyarbeit bei europäischen Entscheidungsträgern zusammengeschlossen, Seite an Seite mit den in Brüssel arbeitenden Gruppen für Verkehr und Umwelt und dem Europäischen Umweltbüro (EEB). Sie haben weitergemacht mit der Arbeit, die in den 1990er Jahren begonnen wurde von Initiativen wie ‚The Right Price for Air Travel‘, die in den Niederlanden ihren Sitz hat. Gleichzeitig haben die an der Basis arbeitenden Gruppen der Flughafenkampagnen Verbindungen hergestellt zu Schwester-Initiativgruppen in Europa, oft über UECNA, dem europaweiten Zusammenschluss von Basisorganisationen.

Viele politische Entscheidungen über die Richtung der Luftfahrtindustrie werden auf europäischer Ebene getroffen.

5. Aufdecken der Befangenheit der Beamten

Das Verhalten der Beamten in der Luftfahrtabteilung des Verkehrsministeriums spielt eine große Rolle bei der Art und Weise, wie die Luftfahrtpolitik sich entwickelt hat. Das sind die Leute, die die Regierung bei der Aufstellung ihrer Politik berieten und die jeweiligen Luftfahrt-Minister durch ihre Einflüsterungen zu lenken versuchten. Ihre Haltung war jedoch von Neutralität weit entfernt. Gerade während der Heathrow-Kampagne wurde deutlich, wie nah die Staatsdiener vom Verkehrsministerium der Luftfahrtindustrie standen. Die Sunday Times publizierte durchgesickerte Dokumente, aus denen hervorging, dass unerlaubte Verabredungen zwischen ihnen und dem BAA stattfanden. Und eine Reihe höherer Beamter hat Spitzenposten bei der Luftfahrtindustrie angenommen. David Rowlands, Staatssekretär und ranghöchster Beamter beim Verkehrsministerium, ist nun Vorsitzender der Gesellschaft, die den Flughafen Gatwick betreibt. Roy Griffins, der 2003 zuständig war für das Luftverkehrs-



Die neue Luftfahrt-Ministerin Theresa Villiers gibt im Verkehrsministerium eine neue Richtung vor.

-Weißbuch, ist jetzt Generaldirektor von Airports Council International (Europe). Nun glaube ich nicht, dass diese Beamten Schmiergelder von der Luftfahrtindustrie angenommen haben; allein die Tatsache, dass sie ihre Hauptrolle darin sehen, günstige Konditionen für die Luftfahrtindustrie Großbritanniens zu schaffen, führt dazu, dass andere Betrachtungsweisen auf dem zweiten Platz landen. Wenn das ihre Einstellung ist, dann braucht man sich über ihre Nähe zur Industrie nicht zu wundern. Wir anderen sind für sie mehr oder weniger nutzlos und stehen nur im Wege.

Ich weiß, dass es viele anständige Beamte beim Verkehrsministerium gibt. Ich weiß auch, dass einige Leute das Verkehrsministerium verlassen haben, weil sie die fragwürdigen Deals nicht ertragen konnten. Und ich vermute, die, die blieben, sind erleichtert, dass die Ausweitung von Heathrow über Bord geworfen wurde und dass die neue Regierung eine ganz andere Luftfahrtpolitik verfolgt als die alte Labour-Regierung mit ihren aggressiven Expansionsplänen. Aber es besteht kein Zweifel daran, dass der staatliche Verwaltungsdienst ein Hauptproblem für uns war. Es gibt aber Anzeichen, dass sich die Dinge ändern. Theresa Villiers, für Luftfahrt verantwortliche Ministerin der neuen Regierung, verfolgt eine neue Richtung. Sie erkennt, dass die Expansionspolitik der früheren Regierung nicht überlebensfähig ist. In der Opposition spielte sie eine Schlüsselrolle bei dem Bemühen, die Konservativen beim Kampf gegen die Erweiterung in Heathrow bei der Stange zu halten.

Ich weiß, dass es viele anständige Beamte beim Verkehrsministerium gibt. Ich weiß auch, dass einige Leute das Verkehrsministerium verlassen haben, weil sie die fragwürdigen Deals nicht ertragen konnten. Und ich vermute, die, die blieben, sind erleichtert, dass die Ausweitung von Heathrow über Bord geworfen wurde und dass die neue Regierung eine ganz andere Luftfahrtpolitik verfolgt als die alte Labour-Regierung mit ihren aggressiven Expansionsplänen. Aber es besteht kein Zweifel daran, dass der staatliche Verwaltungsdienst ein Hauptproblem für uns war. Es gibt aber Anzeichen, dass sich die Dinge ändern. Theresa Villiers, für Luftfahrt verantwortliche Ministerin der neuen Regierung, verfolgt eine neue Richtung. Sie erkennt, dass die Expansionspolitik der früheren Regierung nicht überlebensfähig ist. In der Opposition spielte sie eine Schlüsselrolle bei dem Bemühen, die Konservativen beim Kampf gegen die Erweiterung in Heathrow bei der Stange zu halten.

Chris Mullin versuchte während seiner kurzen Zeit als Luftfahrt-Minister in dieser Sache etwas zu bewegen: Seine Tagebuch-Aufzeichnungen sagen viel über die Haltung der Beamten :

„ Mittwoch, 14. Juni das oft verschobene Treffen zwischen den Abgeordneten für Putney und Windsor und Vertretern der Fluggesellschaften zum Thema Nachtflüge die Beamten haben alles in ihrer Macht stehende getan, Maßnahmen zu verhindern, aber ich ließ nicht locker....

Donnerstag, 9. November Ein weiteres Treffen gegen den Rat der Beamten mit dem Abgeordneten Tony Colman über Nachtflüge..... erwartungsgemäß ist nichts passiert. Unser offizieller Vertreter, der der Sitzung beiwohnte, machte kein Geheimnis aus seiner Meinung, dass nichts getan werden kann und nimmt mein Einmischen zutiefst übel. Das Verhältnis zwischen den Fluggesellschaften und dem Ministerium ist entschieden zu eng.“

Die Heathrow-Kampagne

Ich übernahm den Vorsitz der Anwohner-Organisation von Heathrow, HACAN, im Jahr 2000. Zwei oder drei Jahre davor hatte ich zum ersten Mal etwas mit Luftfahrt-Kampagnen zu tun bekommen. Anlass war der plötzlich auftretende Fluglärm über meinem Haus. Ich hatte in Süd-London seit zwanzig Jahren gelebt und gearbeitet. Fluglärm war nie ein Problem gewesen, ich hatte ihn immer



Bezeichnend für die letzten 15 Jahre ist die Art und Weise, wie Fluglärm viele Kilometer von Heathrow entfernt zum Problem geworden ist.

Foto: Weedon

hatte aktiv gegen Straßenbaupläne in London gekämpft und dann über ein Jahrzehnt lang auf nationaler Ebene. Ich fürchtete, dass es ein weiteres Jahrzehnt dauern würde, bevor wir irgendwelche Erfolge bei der Flughafenkampagne sähen. Ich war mir nicht sicher, ob ich eine so große Aufgabe auf mich nehmen wollte und verschwand nach Schottland, um darüber nachzudenken. Ich

Wir mögen eine dritte Startbahn verhindert haben, aber die tägliche Belastung der Menschen, die nie eine Flugroute über ihren Häusern erwartet hätten, geht weiter.

für eine Angelegenheit von West-London und Windsor gehalten. Das alles änderte sich in der zweiten Hälfte der 1990er Jahre. Flugzeuge begannen, donnernd über unsere Köpfe hinwegzufliegen, manchmal im Abstand von 90 Sekunden. Ich war nicht allein. Die unterschiedlichsten Personen kamen zusammen. Wir veranstalteten öffentliche Versammlungen, eine in Anwesenheit der örtlichen Parlamentsabgeordneten Kate Hoey, die seither verlässliche Unterstützerin der Bewegung ist. Wir bildeten eine Organisation, die wir ‚ClearSkies‘ nannten. Das Verkehrsministerium reagierte ausweichend – ein Verhalten, das wir später noch zur Genüge kennen lernen sollten: Gar nichts habe sich geändert, für ein Lärmproblem seien wir ohnehin viel zu weit von Heathrow entfernt. Später erfuhren wir, dass einschneidende Veränderungen vorgenommen worden waren. Mehr als ein Dutzend Jahre später ist Fluglärm immer noch ein Problem in Süd-London. Wir mögen eine dritte Startbahn verhindert haben, aber die tägliche Belastung der Menschen, die nie eine Flugroute über ihren Häusern erwartet hätten, geht weiter.

Trotz der Lärmbelästigung über meinem Kopf dachte ich lange darüber nach, ob ich mich auf eine Kampagne einlassen sollte. Ich

konnte mich nicht entscheiden, was ich tun sollte. Aber zurück in London mit Flugzeugen, die mich jeden Morgen vor 6 Uhr weckten, wusste ich, dass ich keine Wahl hatte. Manche Leute



Dermot Cox, mein beeindruckender Vorgänger als Vorstand von HACAN, der die kritische Konzession zur Deckelung der Anzahl der Flüge in Heathrow durchsetzte.

fühlen sich selbst bei relativ hohem Fluglärm-Pegel nicht gestört, aber für all die anderen werden Flugzeuge zu einer ständigen Belastung. Im Jahr 2000 schloss sich ClearSkies mit HACAN – der Organisation, die in West-London seit vielen Jahrzehnten bestand – zu HACAN ClearSkies zusammen, was ein Journalist (völlig zu Recht) als schlimmsten Namen der Welt bezeichnete. HACAN hatte einige Erfolge erzielt. In den 1970er Jahren konnte man

die Behörden dazu bringen, Startbahnwechsel einzuführen. Das bedeutet, dass Flugzeuge, die über West-London landen, um 15 Uhr die Startbahnen wechseln müssen, was den Menschen in den Bezirken nahe Heathrow einen halben Tag ‚Lärmpause‘ gewährt. Zusammen mit FANG (‚Federation of Airport Noise Groups‘) hatte man hart für die Beibehaltung der Einschränkungen von Nachtflügen gekämpft. Unter der Führung meines beeindruckenden Vorgängers Dermot Cox hatte HACAN den Inspektor von Terminal 5 überredet, eine Deckelung der Anzahl von 480.000 Flügen pro Jahr auf dem Flughafen zu befürworten.

Die Behörden versprachen bei jeder großen Erweiterung, dass dies die letzte sein würde, aber jedes Versprechen wurde gebrochen.

Dies sollte sich noch als kritisch erweisen. Aber generell verlief die Erweiterung unkontrolliert. Die Behörden versprachen bei jeder großen Erweiterung, dass dies die letzte sein würde, aber jedes Versprechen wurde gebrochen. In den 1990er Jahren während der öffentlichen Untersuchung zum Terminal 5, die mit einer Dauer von 3 Jahren die längste Untersuchung in der englischen Geschichte war, schrieb Sir John Egan, der Hauptgeschäftsführer von BAA (‚British Airport Authority‘) – der Eigentümerin von Heathrow - den Anwohnern, BAA würde keine dritte Startbahn fordern. In 2002 jedoch prüfte die Regierung Vorschläge zu Flughafenerweiterungen in ganz Großbritannien, einschließlich Pläne für eine dritte Startbahn und ein sechstes Terminal in Heathrow.

Über die Jahre hatten die Mitstreiter der Kampagne in Heathrow einige Erfolge, aber generell setzten sich die Machthaber durch.

Aus den Fehlern der Vergangenheit lernen

Als wir unsere Strategie gegen die Expansion ausarbeiteten, waren wir entschlossen, die Fehler der Vergangenheit nicht zu wiederholen.

Es gab drei wichtige Lektionen zu lernen:

Erstens waren wir zu klein gewesen, und es hatte uns an der ausreichenden Schlagkraft gefehlt, um die Schlacht zu gewinnen. Wir mussten eine Koalition bilden. Selbst mit der Unterstützung einiger Gemeindeämter, einer Reihe von Parlamentsmitgliedern und örtlicher Umweltgruppen waren wir nicht stark genug gewesen – wie gut auch immer unsere Argumente waren. Dieses Mal sollte ein Bündnis gebildet werden, so vielseitig und kraftvoll wie möglich. Mit guten Argumenten allein gewinnt man selten Kampagnen.

Mit guten Argumenten allein gewinnt man selten Kampagnen.

Zweitens: Wir mussten die ökonomische Rechtfertigung, die für eine Expansion angegeben wurde, anfechten. In der Vergangenheit waren wir mit Ortsbehörden und lokalen Umweltorganisationen wie ‚West London Friends of the Earth‘ den Erweiterungsplänen mit Umweltschutzbegründungen, hauptsächlich Lärm und Luftverschmutzung, entgegengetreten. Aber wir hatten nicht das Hauptargument von Regierung und Industrie angegriffen, dass Erweiterung aus wirtschaftlichen Gründen nötig sei. Wir hatten nur mit halber Kraft gekämpft.

Drittens mussten wir die Agenda vorgeben. Wir konnten uns nicht einfach damit zufrieden geben, während der öffentlichen Konsultationen zu opponieren und bei den Untersuchungen zu erscheinen. Gerechter Weise muss man sagen, dass die Kampagne zu Terminal 5 mehr war als das, aber die öffentliche Untersuchung wurde ein zentrales Merkmal. Auf Untersuchungskommissionen und öffentlichen Konsultationen zu vertrauen, ist selten erfolgreich gewesen. Wenn Opponenten auf diesen Foren regelmäßig gewinnen würden, hätte die Regierung sie längst abgeschafft!

Wenn Bürger auf öffentlichen Konsultationen regelmäßig gewinnen würden, hätte die Regierung sie längst abgeschafft!

Die Machthaber verkaufen diese Einrichtungen sehr gut, wobei sie die Worte ‚öffentlich‘ und ‚Konsultation‘ so oft wie möglich benutzen. Kein Wunder, dass die Leute darauf reinfallen und normale Bürger glauben, hier den Ort zu finden, wo sie ihre Anliegen vorbringen und Einfluss nehmen können. In Wirklichkeit wurden diese Verfahren sorgfältig geplant, um Regierung und Wirtschaft zu ermöglichen, ihre Lieblingsprojekte auszudrücken. Nur ein einziges nationales Straßenprojekt zum Beispiel – der Hereford Bypass Mitte der 90er Jahre – wurde aufgrund einer öffentlichen Untersuchung gestoppt. Wenn auch eine Handvoll regionaler und lokaler Straßenprojekte sowie einige Erweiterungspläne für Flughäfen nach öffentlicher Untersuchung fallen gelassen wurden – die klare Botschaft ist: Setzen Sie keine Hoffnung in öffentliche Konsultationen oder öffentliche Untersuchungen, besonders nicht bei einem so großen Projekt wie eine dritte Startbahn! Wir müssen es selbst in die Hand nehmen. Das bedeutet pro-aktive Kampagnen. Es bedeutet, selbst die Agenda aufzustellen, und zwar lange, bevor irgendein Inspektor an öffentliche Untersuchung denkt. Es bedeutet: die Dinge in unseren Kommunen anzustoßen, unsere Politiker zu überstimmen, den Umgang mit den Medien zu pflegen, öffentliche Konsultationen und Anhörungen nur in Anspruch zu nehmen, wenn sie uns nützen. Es bedeutet meiner Meinung nach auch *direkte Aktionen*.

Was uns erwartete

- **Starke Zunahme der Flugzeuge auf den existierenden Startbahnen**
- **Dritte Startbahn und 6. Terminal**
- **Anstieg der Gesamtflüge auf über 700.000 im Jahr**
- **Mindestens 150.000 Menschen unter der neuen Flugroute**
- **Über 1 Millionen vom Fluglärm aus Heathrow betroffene Menschen**
- **Wenigstens 700 zerstörte Häuser**
- **Luftverschmutzung, die die von der EU aufgestellten Grenzwerte übersteigen**
- **Heathrow auf dem Weg zum größten Verursacher von CO₂-Ausstoß in GB**

Die Direkte Aktion

Direkte Aktionen werden immer kontrovers gesehen.

Die meisten Menschen fühlen sich instinktiv nicht wohl, wenn Gesetze gebrochen werden. Ausgenommen, wenn wir Auto fahren - und rasen! Oder vielleicht beim Ausfüllen von Steuererklärungen? Oder als Fußgänger, wenn wir bei Spät-Gelb schnell noch über die Straße gehen? Tatsächlich brechen die meisten von uns Gesetze. Ziemlich oft sogar! Und meistens auf gefährlichere Art und Weise, als auf dem Dach des Parlamentsgebäudes zu demonstrieren oder gar eine Rollbahn des East Midlands Airport zu besetzen. Aber – wie unlogisch das auch immer sein mag – die meisten Mitstreiter in den Kampagnen mögen keine direkten Aktionen!

Aus meiner Sicht kommt der direkten Aktion eine wichtige Rolle beim Kampf gegen die Übermacht zu wenn es gilt, einen radikalen Wandel in einer für die Machthaber so wichtigen Frage herbeizuführen, wie es die Planung einer dritten Startbahn ist. Die Geschichte zeigt, dass die direkte Aktion oder ziviler Ungehorsam sich in den großen Kämpfen der Vergangenheit bewährt haben, von den Suffragetten bis zur amerikanischen Bürgerrechtsbewegung. Heathrow zu stoppen, mag vielleicht nicht die gleiche Liga sein wie diese Kämpfe (obwohl der Kampf gegen den fortschreitenden Klimawandel es sicherlich ist), aber ich hatte keinen Zweifel daran, dass direkte Aktionen Teil unseres Handelns sein mussten, wenn wir den Kampf gegen eine dritte Startbahn gewinnen wollten.

Aus meiner Sicht kommt der direkten Aktion eine wichtige Rolle beim Kampf gegen die Übermacht zu wenn es gilt, einen radikalen Wandel in einer für die Machthaber so wichtigen Frage herbeizuführen, wie es die Planung einer dritten Startbahn ist .

Meine eigenen Erfahrungen mit der direkten Aktion machte ich in der Zeit der sogenannten ‚Anti-Roads‘-Bewegung in den 1990er Jahren. Ich hatte beim Aufbau und als Vorstand von ALARM UK mitgeholfen, einer Dachorganisation von mehr als 250 lokalen Gruppen der Gemeinden, die gegen die landesweiten Straßenpläne opponierten. Wir arbeiteten eng mit ‚Road Alert‘ zusammen, dem Netzwerk von Aktivisten, die direkte Aktionen in Orten wie Twyford Down, Newbury und an der Verbindungsstraße M11 in East London veranstalteten.

Diese Bewegung war spektakulär und extrem erfolgreich. Von den 600 vorgeschlagenen Plänen des 1989 vorgelegten Straßenbauprogramms blieben 1997 ganze 150 übrig. Einige Straßen wurden gebaut, aber die meisten waren aufgegeben worden. Direkte Aktionen waren nicht der einzige Grund für die Erfolge. Es war eine Mischung aus solider Arbeit der örtlichen Bürgerinitiativen, gut begründeter ökonomischer und ökologischer Argumente von Wissenschaftlern und nationalen Umweltorganisationen sowie ständiger direkter Aktionen. Man wird niemals erfahren, ob wir auch ohne die direkten Aktionen gewonnen hätten, aber ich bin der Meinung, dass sie eine wichtige Rolle spielten. Nicht nur wurde eine Dramatisierung des Vorhabens erreicht, sondern es wurde Druck auf die Regierung ausgeübt, und es verschreckte die Bauindustrie in einer Weise, die konventionelle Kampagnen nicht schafften.

Für mich stand fest, dass die direkte Aktion genau aus diesen Gründen Teil der Heathrow-Kampagne sein musste. Es wurde jedoch auch deutlich, dass sie nicht in die HACAN-Agenda aufgenommen werden konnte. Obwohl eine Minderheit unserer Mitglieder sehr für direkte Aktionen war, entschied die Mehrheit, HACAN sollte keine Organisation sein, die mit direkter Aktion in Verbindung gebracht wurde.

Ich werde auf die Story von der direkten Aktion zurückkommen.

2002: Die Heathrow-Kampagne beginnt

Was zu einer Kampagne mit Symbolcharakter wurde, begann 2002, als die Pläne für eine dritte Startbahn und einen sechsten Terminal erstmals in einer Regierungskonsultation auftauchten. Wir machten uns auf zu unserem langen Marsch, die Expansion von Heathrow zu stoppen.

2003 – Das Weißbuch der Regierung zum Luftverkehr

2003 kam der Regierungsbericht zum Luftverkehr, das ‚Air Transport White Paper‘, heraus. Dieses Weißbuch enthielt Pläne für das größte Einzelprojekt einer Flughafenerweiterung, das dieses Land jemals gesehen hatte. Es prognostizierte eine Verdreifachung der Passagierzahlen für britische Flughäfen bis 2030 und sah neue Startbahnen im Südosten, in Heathrow und Stansted vor, wobei Gatwick zurückfiel. Es sah weiterhin vor: eine mögliche neue Startbahn in Birmingham, eine oder zwei neue Startbahnen in Schottland und die volle Nutzung der existierenden Startbahnen bei den meisten anderen Flughäfen. Für Heathrow enthielten die Pläne einen zusätzlichen Pferdefuß: Es gab den Vorschlag, Runway Alternation, also den Startbahnwechsel, abzuschaffen - die Praxis, nach der um 15.00 Uhr die über West London landenden Flugzeuge die Startbahnen wechselten, um den dortigen Anwohnern des Flughafens eine Lärmpause zu gönnen. Das war nicht Teil der Konsultation. Der einzige Vorteil des Weißbuches war ironischer Weise, dass durch die deutliche Expansionspolitik alle Gruppen um AirportWatch sich klar auf einen Zusammenschluss konzentrierten.



Wir wurden mit der größten jemals geplanten Einzelerweiterung konfrontiert.

2003 und 2004: Schwierige Jahre

Wie auch immer - 2003 und 2004 waren schwierige Jahre. HACAN hatte gerade seinen Prozess vor dem Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte um das Verbot der verhassten Nachtflüge verloren. Der Rechtsbehelf gegen das Weißbuch war fehlgeschlagen. Ich selbst hatte wohl auch so meine

Ich hatte Zweifel, wie ernst es der Mehrheit in West-London mit dem Kampf gegen die Flughafenerweiterung war.

Zweifel, wie stark die Mehrheit der Menschen in West-London (und auf der anderen Seite des Flughafens in Berkshire) am Kampf gegen die Erweiterungspläne festhalten würde. Klimawandel war kein großes Thema in dieser Gegend, und ich fragte mich, ob West-London, ein Bezirk, den ich vor der Kampagne kaum kannte, sich mit der Lärmbelastung abgefunden und resigniert hatte. Die Leute waren wütend über die seit Jahrzehnten gebrochenen Versprechen, und viele spendeten großzügig Zeit und Geld. Aber war auch wenigstens eine Minderheit in Zukunft wütend und besorgt genug und würde die Kraft aufbringen, im Kampf gegen die Erweiterungspläne alles zu geben? Ich wusste es nicht, und ich bin immer noch nicht sicher. Es kann sein, dass der Kampf gegen Terminal 5 die Menschen müde und desillusioniert zurückgelassen hat.

Die Leute waren wütend über die seit Jahrzehnten gebrochenen Versprechen, und viele spendeten großzügig Zeit und Geld. Aber war auch wenigstens eine Minderheit in Zukunft wütend und besorgt genug und würde die Kraft aufbringen, im Kampf gegen die Erweiterungspläne alles zu geben? Ich wusste es nicht, und ich bin immer noch nicht sicher. Es kann sein, dass der Kampf gegen Terminal 5 die Menschen müde und desillusioniert zurückgelassen hat.

Ich wollte, dass wir uns stärker engagieren, nicht nur bei der dritten Startbahn, sondern auch beim Fluglärm, den die Menschen ertragen mussten. Manche fanden uns zu zaghaft. Ich wusste, dass sie

Recht hatten, aber bei jeder Kampagne musst du die große Menge deiner Unterstützer mitnehmen. Ich erinnere mich an einen jungen Mann aus Nord-London, der zum ersten Mal mit Fluglärm konfrontiert war. Er engagierte sich mächtig und tat viel für HACAN, doch dann ging er – desillusioniert. Wahrscheinlich ist er umgezogen. Wir haben ihn nicht erreicht. Und andere wie ihn auch nicht.

Alle Mitstreiter haben ihren Tiefpunkt, an dem sie fragen, ob sich das Weitermachen lohnt. Es lohnt

Für alle Mitstreiter kommen Zeiten, in denen sie aufgeben wollen. Die Strategie der Machthaber besteht zu oft im Aussitzen und im Warten, bis wir den Mut verlieren.

sich fast immer! Die Gegenseite möchte, dass wir unseren Mut verlieren und aufgeben. Ihre Strategie ist zu oft, es auszusitzen, bis wir nicht mehr können. Nur, wenn du verloren hast – und klar verloren - könnte es Zeit sein, aufzugeben.

Wenn du noch gewinnen kannst, mach weiter! Was in schwierigen Zeiten enorm hilft, ist der Austausch mit anderen Kampagnenmitgliedern. Das ist am einfachsten, wenn wir sie gut kennen – ein Grund, warum die Arbeit in den Initiativen aus mehr bestehen sollte als aus formellen Versammlungen. Ich habe niemals wirklich daran gedacht, auf-

zugeben. Wir hatten eine gute Strategie: eine Koalition zu bilden, die Notwendigkeit einer dritten Startbahn aus wirtschaftlichen Gründen anzufechten und die Agenda zu bestimmen. Meine Zweifel drehten sich um die Frage, ob wir das mit der lauwarmen Unterstützung in vielen Bezirken umsetzen konnten. Ich war überzeugter denn je, dass wir eine Koalition, ein Bündnis brauchten.

Das Bündnis formiert sich

Die Bündnispartner finden zusammen

1. Die parteiübergreifende Gruppe von Politikern

Wir brachten eine parteiübergreifende Gruppe von Politikern zusammen, die gegen eine Erweiterung in Heathrow waren. Den Vorsitz führte John McDonnell, Parlamentsabgeordneter der Labour-Partei für Hayes und Harlington, der sich über 20 Jahre gegen die Erweiterung in Heathrow gestellt hatte. Sein Wahlkreis umfasste sowohl Heathrow Airport als auch die etwa 700 von der Zerstörung bedrohten Häuser, die für die dritte Startbahn und den sechsten Terminal Platz machen sollten.

In der parteiübergreifenden Gruppe waren neue konservative Abgeordnete aus Wahlkreisen unter den Flugrouten, wie Justine Greening und Adam Afyrie; John Randall, der konservative Abgeordnete für Uxbridge, dessen Wahlkreis an den von John McDonnell grenzte; Nick Hurd, der konservative Abgeordnete für Ruislip; leitende Liberaldemokraten wie Susan Kramer, Vincent Cable und Tom Brake; Mainstream-Labour-Abgeordnete Alan und Ann Keen; und sympathisierende Mitglieder des Oberhauses wie Lord Richard Faulkner, Baroness Sally Hamwee, Sarah Ludford und Jenny Tonge (HACANs Präsidentin). HACAN fungierte für sie als Sekretariat. Die parteiübergreifende Gruppe wurde ein wichtiger Teil des Bündnisses. Unabhängig von der politischen Zugehörigkeit unterstützten sich die Abgeordneten gegenseitig bei den Parlamentsdebatten über Heathrow. Sie reichten Fragen im Parlament ein und stellten Anträge vor dem Unterhaus. Sie benutzten den Regierungsapparat, um die Heathrow-Frage in die Parlamentsdebatten zu bringen. Der Schlüssel zum Erfolg dieser Gruppe war die Fähigkeit der einzelnen Mitglieder, ihre sonstigen Differenzen zurückzustellen und eine einheitliche Front für Heathrow zu bilden. Später erfuhren wir, dass das Verkehrsministerium erwartete, dass die Gruppe, die auch von Repräsentanten der Gemeinden, höheren Verwaltungsangehörigen von Groß-London und Kampagnenmitgliedern besucht wurde, sich in erbittertem Streit auflösen würde. Stattdessen wurde sie zu einem tragenden Pfeiler der Kampagne.

Die parteiübergreifende Gruppe wurde ein wichtiger Teil des Bündnisses. Die Parlamentarier unterstützten einander bei den Parlamentsdebatten.

Die parteiübergreifende Gruppe wurde ein wichtiger Teil des Bündnisses. Unabhängig von der politischen Zugehörigkeit unterstützten sich die Abgeordneten gegenseitig bei den Parlamentsdebatten über Heathrow. Sie reichten Fragen im Parlament ein und stellten Anträge vor dem Unterhaus. Sie benutzten den Regierungsapparat, um die Heathrow-Frage in die Parlamentsdebatten zu bringen. Der Schlüssel zum Erfolg dieser Gruppe war die Fähigkeit der einzelnen Mitglieder, ihre sonstigen Differenzen zurückzustellen und eine einheitliche Front für Heathrow zu bilden. Später erfuhren wir, dass das Verkehrsministerium erwartete, dass die Gruppe, die auch von Repräsentanten der Gemeinden, höheren Verwaltungsangehörigen von Groß-London und Kampagnenmitgliedern besucht wurde, sich in erbittertem Streit auflösen würde. Stattdessen wurde sie zu einem tragenden Pfeiler der Kampagne.

Die parteiübergreifende Gruppe wurde ein wichtiger Teil des Bündnisses. Unabhängig von der politischen Zugehörigkeit unterstützten sich die Abgeordneten gegenseitig bei den Parlamentsdebatten über Heathrow. Sie reichten Fragen im Parlament ein und stellten Anträge vor dem Unterhaus. Sie benutzten den Regierungsapparat, um die Heathrow-Frage in die Parlamentsdebatten zu bringen. Der Schlüssel zum Erfolg dieser Gruppe war die Fähigkeit der einzelnen Mitglieder, ihre sonstigen Differenzen zurückzustellen und eine einheitliche Front für Heathrow zu bilden. Später erfuhren wir, dass das Verkehrsministerium erwartete, dass die Gruppe, die auch von Repräsentanten der Gemeinden, höheren Verwaltungsangehörigen von Groß-London und Kampagnenmitgliedern besucht wurde, sich in erbittertem Streit auflösen würde. Stattdessen wurde sie zu einem tragenden Pfeiler der Kampagne.

John McDonnell, Parlamentsabgeordneter, Vorsitzender der parteiübergreifenden Gruppe

John McDonnell war eine Schlüsselfigur der Kampagne. Innerhalb der Labour-Partei stand er sehr weit links. Er war Vorstand der Kampagnengruppe des linken Flügels der Labour-Partei im Parlament. Er stimmte wahrscheinlich öfter gegen die New-Labour-Regierung als jeder andere Labour-Abgeordnete. Mit seiner verbindlichen Art gelang es ihm als Vorsitzenden, alle mitzunehmen und die strategische Richtung mit zu bestimmen. Mit seinem hervorragenden Organisationstalent war er auch auf lokaler Ebene sehr wichtig. Innerhalb von Tagen nach einer wichtigen Veröffentlichung über Heathrow landete von seinem Büro aus ein Flyer in den Briefkästen seines Wahlbezirks und eine öffentliche Versammlung fand statt.

John McDonnell war die zentrale Figur unserer Kampagne, eine überragende Persönlichkeit des Bündnisses. Sein Einsatz für die Sache war bemerkenswert. Er beherrschte die Kampagnenarbeit und das Organisieren auf allen Ebenen, von parlamentarischen bis zu direkten Aktionen. Er unterstützte die direkten Aktionen öffentlich. Und er nahm die aufkommenden Ideen und neuen Bewegungen zum Klimawandel begeistert auf. Seine Hingabe an die Initiative war bemerkenswert.



Wenn es galt, den Samstag für eine Konferenz der Kampagne zu opfern, Sonntagabend den Chor-Gottesdienst der örtlichen Gruppe zu besuchen, das Zelt inmitten der Aktivisten auf dem Klimacamp aufzuschlagen oder regelmäßig vom Parlament nach Heathrow zu pendeln, um an Demonstrationen teilzunehmen - John war da.

Ich neige zu der Annahme, dass Kampagnen eher von Bewegungen als von Personen gewonnen werden, und ich weiß, dass dies auch die Meinung von John ist, aber Personen können beim Vorgehen der Richtung für jede Kampagne wichtig sein. John Donnell war eine zentrale Figur unserer Kampagne, eine überragende Persönlichkeit der Bewegung.

„Who was Who“ in der parteiübergreifenden Gruppe

Die parteiübergreifende Gruppe hatte keine Mitglieder. Es gab eine Adressenliste von Parlamentariern und Peers, die als Gegner der Erweiterungspläne für Heathrow bekannt waren und diese aktiv bekämpften. Die folgende Liste ist nicht umfassend, vermittelt aber einen Eindruck von der Gruppe.

John McDonnell, Abgeordneter, Labour, Vorsitzender der Gruppe

John Randall, Abgeordneter, Fraktionsvorsitzender der Konservativen, erklärter Umweltschützer, sprach regelmäßig auf Versammlungen, Demonstrationen und initiierte Debatten im Parlament



John Randall



Adam Afyrie

Adam Afyrie, Abgeordneter, neuer Abgeordneter der Konservativen, aktiv im Parlament, besuchte mehrere Demonstrationen und Versammlungen

Nick Hurd, Abgeordneter, Konservativer, lautstark zum Thema Klimawandel

Justine Greening, Abgeordnete, neue Abgeordnete der Konservativen, bedeutende Mitarbeiterin der Kampagne

Theresa May, Abgeordnete, Sprecherin der Konservativen Führungsriege, auf unserer Seite

Susan Kramer, Abgeordnete, sehr aktiv, besuchte die meisten Veranstaltungen des Bündnisses, führte die liberaldemokratische Opposition gegen Expansion

Vincent Cable, Abgeordneter, stellvertretender Leiter der Liberaldemokraten und ihr renommierter Wirtschaftssprecher, besuchte regelmäßig Demonstrationen und Versammlungen

Tom Brake, Abgeordneter, liberaldemokratischer Sprecher für London, aktiv im Parlament

Alan Keen, Abgeordneter, Mainstream Labour, wichtig bei der Lobbyarbeit seiner Labour-Kollegen

Ann Keen, Abgeordnete, Labour-Sprecherin für Gesundheit, ehemalige parlamentarische Privatsekretärin von Gordon Brown

Kate Hoey, Abgeordnete, ehemalige Ministerin für Sport, Unterstützerin über mehr als ein Jahrzehnt



Sarah Ludford und Vincent Cable

Joan Ruddock, Abgeordnete, wurde Klimawandel-Ministerin, hilfreich in vielen Fragen zu Heathrow

Lord Richard Faulkner, Labour Peer, tatkräftiger Unterstützer, der das Thema regelmäßig im House of Lords zur Sprache brachte

Baroness Sally Hamwee, Liberaldemokrat. Peer und ehem. GLA-Mitglied, eine ruhig-effektive Gegnerin der Heathrow-Expansion über viele Jahre.

Baroness Jenny Tonge, ehemalige Lib Dem Abgeordnete, jetzt im House of Lords; entschiedene Unterstützerin über viele Jahre; jetzt Präsidentin von HACAN



Jenny Tonge

Baroness Sarah Ludford, Lib Dem MEP für London, regelmäßige Sprecherin bei Demonstrationen

Darren Johnson, Grüner Vorsitzender des GLA-Umweltausschusses, der nützliche Untersuchungen zur Expansion von Heathrow durchführte

Jenny Jones, Grünes GLA-Mitglied, eine regelmäßige Teilnehmerin an Märschen und Demonstrationen

Murad Qureshi, Labour GLA-Mitglied, folgte Darren Johnson als Vorsitzender des Umweltausschusses; regelmäßiger Teilnehmer an Märschen, Demonstrationen und Versammlungen

Richard Barnes, Konservatives GLA-Mitglied, wurde stellvertretender Bürgermeister, langjähriger Unterstützer

Tony Arbour, Konservatives GLA-Mitglied, erfolgreicher Vorsitzender des Wirtschaftsausschusses, der Fehler in den Expansionsplänen aufdeckte

2. Der Londoner Bürgermeister und die London Assembly

HACAN betrieb Lobbyarbeit beim damaligen Londoner Bürgermeister Ken Livingstone und der London Assembly (Legislativbehörde in London). Der Bürgermeister hatte uns bei unserem Nachtflug-Prozess vor dem Europäischen Gerichtshof geholfen und war wieder hilfreich beim Kampf gegen die Erweiterung von Heathrow. Auch von der London Assembly erhielten wir parteiübergreifende Unterstützung, mit Ausnahme von einer der sehr kleinen Parteien, Veritas. Doch diese breite Unterstützung kam nicht über Nacht. Sie war das Resultat einer umfangreichen Lobbyarbeit bei Einzelpersonen und Behörden. Weder der Bürgermeister



Murad Qureshi von Labour, eines der vielen London-Assembly-Mitglieder, die uns unterstützten.

noch die Behörde hatten irgendwelche Entscheidungskompetenzen über Heathrow. Beide vertraten jedoch wichtige Stimmen von gewählten Repräsentanten. Die Behörde hatte mehrere Untersuchungsausschüsse für verschiedene Bereiche. Dies erwies sich als sehr nützlich für uns. Sowohl der Umweltausschuss als auch der Wirtschaftsausschuss führten Untersuchungen zur Erweiterung von Heathrow durch, die die zahlreichen Fehler in den Regierungsplänen aufzeigten.

LONDON UNITED



ALL FOUR CANDIDATES FOR LONDON MAYOR OPPOSE A THIRD RUNWAY AT HEATHROW.



Während der Wahl des Bürgermeisters 2008 konnten wir die Vertre-

ter aller vier großen Parteien – Konservative, Labour, Liberaldemokraten und Grüne – dazu bewegen, gegen die Erweiterung von Heathrow zu opponieren. Großzügige Spenden von ‚Enough’s Enough‘ und Greenpeace versetzten uns in die Lage, eine ganzseitige Anzeige im London Evening Standard zu schalten, welche die Opposition der Kandidaten verdeutlichte. Das eroberte sämtliche Schlagzeilen. Soviel Werbung wäre nicht möglich gewesen, wenn wir nicht Teil eines breiten Bündnisses gewesen wären.

3. Lokale Behörden

Einige Jahre lang arbeiteten wir mit wichtigen lokalen Behörden zusammen. Vier von ihnen (Wandsworth, Richmond, Hillingdon und Hounslow) schlossen sich zusammen, um unter dem Namen ‚2M‘ (zusammen 2 Millionen Menschen unter den Flugrouten repräsentierend) gegen die Erweiterungspläne zu protestieren. Viele mehr konnten nach einer Demonstration, die von der ‚No Third Runway Action Group‘ (NoTRAG) und HACAN veranstaltet wurde, zum Mitmachen überredet werden; Gemeinderäte erkannten die starken Emotionen, die sich bei den

Viele der lokalen Politiker und Gemeinderäte waren stille Helden der Kampagne. In unermüdlicher Kleinarbeit stellten sie uns solides Informationsmaterial zur Verfügung.

Leuten gegen die Expansion aufgebaut hatten. 26 Kommunen quer durch London und die Bezirke der Gemeinden hatten sich angeschlossen. Umfangreiche Hintergrundarbeit von Gemeinderäten und lokalen Politikern, die ihre Kontakte nutzten, trug wesentlich zu unserem Erfolg

bei. Es gäbe sehr viel mehr darüber zu schreiben. Die Unterstützung durch die vielen lokalen Ämter und die Londoner Behörde war nicht automatisch. Es war das Resultat einer langen und intensiven Lobbyarbeit. Hierbei wurden wir oft von Ruth Cadbury unterstützt, der stellvertretenden Parteivorsitzenden der Labour-Gruppe des Hounslow Gemeinderates in West-London, und ebenso von alteingesessenen Persönlichkeiten wie Wandsworths Gemeinderatsvorsteher, dem Konservativen Edward Lister, und Serge Lurie, dem Vorstand der Liberaldemokraten von Richmond.



Labour-Abgeordnete Ruth Cadbury unterstützte uns tatkräftig über viele Jahre.

4. Greenpeace und die Umweltgruppen

Der nächste große Zugang war der von Greenpeace. Ich führte Gespräche mit den Leuten von Greenpeace während des Entscheidungsprozesses, ob sie Heathrow zu einer ihrer großen vorrangigen Kampagnen machen sollten. Im Nachhinein betrachtet gehört ihre Entscheidung dafür zum Besten, was unserer Kampagne passieren konnte. Ihr Beitrag war immens. Greenpeace brachte eine reiche Kampagnenerfahrung, hochqualifizierte Medienexperten, eine Fülle von Ideen und wertvolle Ressourcen mit. Am eindrucksvollsten aber war vielleicht die Tatsache, dass es unter ihrem Direktor John Sauven niemals den Versuch gab, das Bündnis zu dominieren, sondern dass Greenpeace ganz einfach beitrug zu der wachsenden sozialen Bewegung, zu der diese Kampagne wurde.

Der Beitrag von Greenpeace zur Kampagne war gewaltig.



Foto:Greenpeace

Es waren nicht nur die berühmten direkten Aktionen, sondern auch

- eine reiche Kampagnenerfahrung,
- hochqualifizierte Medienkenntnisse,
- eine Fülle von Ideen,
- wertvolle Ressourcen.

Viele andere nationale Organisationen kamen an Bord:

- The World Wildlife Fund
- The National Trust
- The Campaign Against Climate Change
- Enough's Enough
- The Society for the Protection of Ancient Buildings
- The World Development Movement
- West London Friends of the Earth
- The Campaign to Protect Rural England
- The Royal Society for the Protection of Birds
- The Campaign for Better Transport
- The Aviation Environment Federation



Anna Jones und ihre Kolleginnen von Greenpeace spielten eine maßgebliche Rolle im Bündnis.
Foto:Greenpeace



Pete Lockley spielte durch seine Arbeit bei AEF und WWF eine entscheidende Rolle bei der Kampagne. Er vereinigte radikales Vorgehen mit klarem Detailverständnis der Zusammenhänge von Klimawandel und Luftfahrt.

5. No Third Runway Action Group (NoTRAG)



NoTRAG-Vorstand Geraldine Nicholson, Sekretärin Linda McCutcheon und Lokalhistoriker Philip Sherwood begrüßen den Londoner Bürgermeister Ken Livingston in Sipson.

Die Geschichte von NoTRAG ist die Geschichte, wie Mut und starker menschlicher Wille alle Schwierigkeiten gegen jede Wahrscheinlichkeit überwindet. Ganz normale Frauen kämpften sich ihren Weg durch Erschöpfung und Trauma zu außergewöhnlichem Handeln.

NoTRAG, die Aktionsgruppe gegen eine dritte Startbahn war unsere Schwesterorganisation. Sie repräsentierte die Menschen, die beim Bau einer dritten Startbahn am meisten zu verlieren hatten: ihr Heim und ihre Kommune. Das Dorf Sipson würde von der Landkarte gelöscht werden, mindestens 700 Wohnhäuser würden zerstört werden. Die Gegenden um Harmondsworth, Harlington und West Drayton würde es womöglich noch schlimmer treffen: zurückgelassen mit einer neuen Startbahn und einem Terminal vor ihrer Haustür. NoTRAG startete 2002, als die Pläne für eine dritte Startbahn und einen sechsten Terminal auftauchten. Die Gruppe organisierte Märsche und Demonstrationen. Gill Cannon, die erste Vorsitzende, brachte in großartiger Arbeit die durch Bedrohung von Kommune und Heim traumatisierten Menschen zusammen zu einer effektiven Kampagnengruppe. Richtig zum Leben erwachte NoTRAG an einem bemerkenswerten Abend im Jahr 2005. BAA hatte gerade detaillierte Pläne veröffentlicht, die zum ersten Mal zeigten, welches Stück Land und welches Haus der

NoTRAG repräsentierte die Menschen, die beim Bau einer dritten Startbahn am meisten zu verlieren hatten: ihr Heim und ihre Gemeinde.

neuen Startbahn und dem neuen Terminal weichen sollten. NoTRAG rief zu einem Treffen in der Heathrow Primary School auf, der preisgekrönten Grundschule, die der dritten Startbahn im Wege stand. Mehr als tausend Leute erschienen. Die Halle war zum Bersten voll. Es gab nur noch Stehplätze - auf dem Spielplatz draußen. Ich sprach, ebenso wie die Abgeordneten John McDonnell und John Randall, aber

1.000 Leute drängten in eine öffentliche Versammlung. Das war eine Gemeinde im Aufstand.

der Star des Abends war die neue Vorsitzende von NoTRAG, Geraldine Nicholson: leidenschaftlich, witzig, hatte sie alle lokalen Details zur Hand - die Menge lag ihr zu Füßen. Diese Art zu reden lernt man nicht in Rhetorik-Kursen, diese Worte kamen aus dem Herzen: Eine Mutter von drei Kindern kämpfte um den Erhalt der Schule, in die ihre Jungs gingen, sie kämpfte für die Gemeinde, in der sie aufgewachsen war, für das Pub, die Kirche, den Dorfladen. Sie kämpfte, die gewaltsame Vertreibung von tausenden Menschen zu stoppen - ihrer Freunde und Nachbarn. Eine Versammlung war nicht genug: An den nächsten fünf Abenden sprachen wir in verschiedenen Dorfsälen und Hallen, alle rappellvoll. Das war Gemeinde im Aufstand.

der Star des Abends war die neue Vorsitzende von NoTRAG, Geraldine Nicholson: leidenschaftlich, witzig, hatte sie alle lokalen Details zur Hand - die Menge lag ihr zu Füßen. Diese Art zu reden lernt man nicht in Rhetorik-Kursen, diese Worte kamen aus dem Herzen: Eine Mutter von drei Kindern kämpfte um den Erhalt der Schule, in die ihre Jungs gingen, sie kämpfte für die Gemeinde, in der sie aufgewachsen war, für das Pub, die Kirche, den Dorfladen. Sie kämpfte, die gewaltsame Vertreibung von tausenden Menschen zu stoppen - ihrer Freunde und Nachbarn. Eine Versammlung war nicht genug: An den nächsten fünf Abenden sprachen wir in verschiedenen Dorfsälen und Hallen, alle rappellvoll. Das war Gemeinde im Aufstand.

Eine Kommune sieht sich mit der Auslöschung konfrontiert



Man kann sich schwer vorstellen, dass eine Kommune mit 3.000 Menschen einfach von der Erde weggefegt wird. Die Häuser, die Schulen, die Läden, die Pubs, die Kirchen – alles weg. Das wäre mit dem Ort Sipson geschehen. Es fühlte sich unwirklich und gespenstisch an, durch das Dorf zu gehen und sich klarzumachen, dass dies alles zubetoniert werden könnte. Sipson war, wie die umliegenden Dörfer und das nahe West Drayton, keine reiche Kommune, aber man konnte hier gut leben. Obwohl sie in der Nähe von Heathrow sind, wurden diese Orte

nicht überflogen, da sie parallel zum Flughafen liegen. Und die Dörfer haben eine stolze Geschichte, besonders Harmondsworth. Es hat einen Dorfplatz, eine Pfarrkirche aus dem 11. Jahrhundert und die älteste verbliebene Zehntscheune im Lande. Das bedrohte ‚King William IV‘-Pub in Sipson ist 16. Jahrhundert. Das erste Mal drohte den Dörfern der Abriss in den 1940er Jahren, als der Airport gebaut wurde, aber in den frühen 1950ern lehnte das Luftfahrt-Komitee der Regierung ihre Beseitigung ab, denn „keine Regierung wäre bereit, ein Projekt in Betracht zu ziehen, bei dem die drei historischen alten Dörfer Harmondsworth, Sipson und Harlington dem Erdboden gleich gemacht würden“. Wie sich die Zeiten ändern!

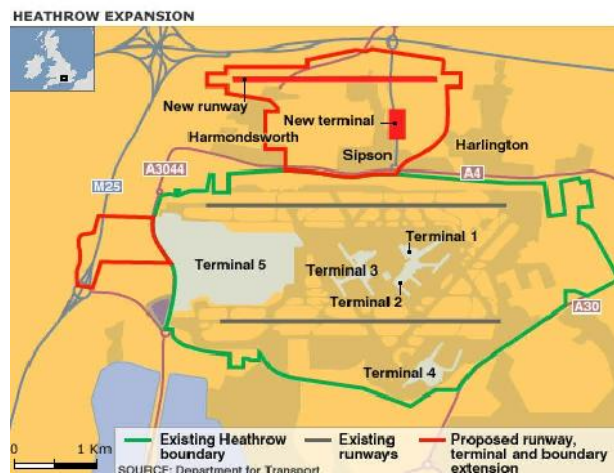


Foto:Weedon

Menschen am Rande

Was die Menschen von NoTRAG in das Bündnis einbrachten, war enorm. Jede Kampagne braucht Geschichten von realen Menschen, Geschichten, auf die die Leute, die zu Hause vor ihren Fernsehapparaten sitzen, sofort verweisen können. NoTRAG hatte davon eine Menge.



Geraldine Nicholson, langjährige Vorsitzende von NoTRAG . Geraldine wuchs in der Gegend auf. Ihr Heim in West Drayton würde weniger als 100 Meter von der neuen Startbahn entfernt liegen. Geraldine ist alleinerziehende Mutter von drei Jungen.

Linda McCutcheon, Sekretärin von NoTRAG, lebt seit über 40 Jahren in Sipson, solange sie verheiratet ist. Die Hochzeit mit Terry, einem Jungen aus dem Ort, fand in der Kirche am Ende der Straße statt. Ihre Kinder wurden dort getauft und gingen in die örtlichen Schulen. Ihre alte Mutter wohnte auf der anderen Straßenseite. Haus und Garten versah sie mit liebevoller Fürsorge. Das alles wäre weg, begraben unter dem Asphalt einer dritten Startbahn und einem sechsten Terminal. Foto: Pushinsky



Christine Taylor, stellvertretende Vorsitzende von NoTRAG, hatte für BBC gearbeitet und zog nun ihren Sohn zu Hause auf. Ihre alte Mutter hatte ihr ganzes Leben in Sichtweite des Flughafens verbracht, war aber selbst nie geflogen, bis sie 2009 einmal nach Manchester flog, nur um herauszufinden, wie es sich anfühlt.

Foto: Pushinsky

Audrey lebt seit 80 Jahren in der Gegend . Sie ist Witwe. In ihrer Jugend hatte sie London bei den Athletik-Meisterschaften im White-City-Stadion vertreten, aber ihr ganzes Leben spielte sich um Harmondsworth, Sipson und Harlington herum ab. Für den Rest ihres Lebens würde sie neben dem neuen Terminal wohnen. (Das Foto zeigt sie neben Gabriel von Plane Stupid).

Foto: Pushinsky





Ann und Bryan Sobey (rechts) standen der Anwohnergemeinschaft 50 Jahre vor. Bryan war aus dem Westen des Landes gekommen, um beim Flughafen zu arbeiten. Für Bryan und Ann war die Verbundenheit mit der Gegend eine Herzensangelegenheit. Ann starb in Sipson zwei Jahre vor dem Sieg der Kampagne.



Christine Shilling, seit 40 Jahren in Harmondsworth. NoTRAG Pressesprecherin, Schulpsychologin im Ruhestand, wurde zur Kontaktperson für die Glaubensgemeinschaften.

Daneben gab es noch viele Andere, zu viele, um sie alle aufzuzählen. Nur einige Beispiele :

Tracy, die im King William IV Pub in Sipson arbeitete, eine Mutter von zwei Kindern, unentbehrlich auf jeder Party, gab alles für die Kampagne. Tracy in Aktion ist auf einem späteren Foto zu sehen.

Armelle Thomas und Eilish Stone, die so hart für die Rettung von Harmondsworth kämpften, finden sich ebenfalls auf einem späteren Foto.

NoTRAG wurde später um eine weitere Kampagne zur Rettung des örtlichen Friedhofs Cherry Lane erweitert, von dem Teile für eine neue Zufahrtstraße zur dritten Startbahn und zum Terminal geopfert werden sollten. Eine weitere Kampagne, angeführt von bemerkenswerten Frauen wie **Natasha und Edna La Mothe und Linda Gritt**.

Aber NoTRAG steuerte zum Bündnis eine Menge mehr bei als interessante Geschichten menschlicher Schicksale. Dies waren Menschen, die nicht im Traum daran gedacht hätten, dass sie sich gegen Regierungsmacht und Luftfahrtindustrie stellen würden. Es waren normale, hart arbeitende Menschen, deren Leben gerade auf den Kopf gestellt wurde, die nicht für die Zukunft planen konnten, deren Heim und Gemeinschaft unter allgegenwärtiger Bedrohung standen. Wenn ihre Häuser zerstört würden, bekämen sie etwas Entschädigung. Wenn sie am Rande einer Startbahn wohnten - keine Entschädigung.

Die Geschichte von NoTRAG wurde die Geschichte, wie Mut und starker menschlicher Wille alle Schwierigkeiten gegen jede Wahrscheinlichkeit überwinden kann. Die Frauen dieser Region – und es waren hauptsächlich Frauen, die diese Kampagne führten – mussten Dinge tun, die zu tun sie sich früher nie hätten vorstellen können und fanden sich an Orten, in die sie nie zu kommen wähten. Sie kämpften sich ihren Weg durch Erschöpfung und oft tiefe persönliche Traumata trotz Kinderbetreuung und Hausarbeit, trotz der Versorgung hilfsbedürftiger Eltern und Bemühungen um den Joberhalt. Sie sprachen vor einer Versammlung von Tausenden. Sie waren in Foren bei Parteikonferenzen. Sie erschienen regelmäßig im Fernsehen und in den Zeitungen. Sie schufteten für den Sieg an der Seite von Aktionsaktivisten. Sie überfielen elitäre Konferenzen und Empfänge. Sie tanzten herausfordernd im Flughafen Heathrow! Und die ganze Zeit erklärten sie mit vernünftigen und handfesten Argumenten, warum die



Die NoTRAG-Vorsitzende Geraldine Nicholson spricht auf einem Meeting am Rande der Konferenz der Labour-Partei.

ihnen drohende Zerstörung vollkommen unnötig ist. Es gab Schwierigkeiten und Spannungen, wie sie wohl in jeder am Rande lebenden Gemeinschaft auftreten, die ums Überleben kämpft. Schließlich - nach Jahren der Enttäuschung in die Falle gegangen - akzeptierten einige Bewohner von Sipson Angebote von BAA für ihre Häuser. Aber mit dem festen Willen, ihre Kommune zu retten, und zum Schluss mit dem unerschütterlichen Glauben an den Sieg hielten sie durch. Es gäbe noch vieles mehr zu schreiben über die Gemeinde, die den Widrigkeiten trotzte, mit Worten, die überall in der Welt kämpfende Kommunen inspirieren werden. Aber - wenn NoTRAG so viel zur Koalition beitrug, so half doch die Mitgliedschaft im Bündnis auch NoTRAG. Sie brachte sie zusammen mit erfahrenen Kämpfern anderer Gruppen. Sie erleichterte ihnen den Zugang zu nationalen Foren. Sie gab ihnen die Gewissheit, nicht allein zu sein. NoTRAG gewann als Teil des Bündnisses.

Die Rolle von HACAN im Bündnis

HACAN ist eine von NoTRAG sehr unterschiedliche Organisation. Wir sind schon lange unterwegs, seit den späten 1960er Jahren. Wir starteten als KACAN, eine Gruppe von Anwohnern in der reichen West-Londoner Gegend von Kew und Richmond. Bis Mitte der 1980er Jahre hatte sich HACAN um Mitglieder von West-London und Berkshire erweitert. Beim Start der Kampagne gegen die dritte Startbahn im Jahr 2000 hatten wir einige tausend Mitglieder, verstreut über ganz London und die Home Counties. Dies zeigt, wie sich der Fluglärm über die Jahre ausgebreitet hatte.

Lärm ist das Hauptproblem

Lärm, das unaufhörliche Dröhnen der Flugzeuge über den Köpfen, ist der Hauptgrund der meisten HACAN-Mitglieder für ihre Teilnahme. Das spiegelt sich auch im Namen wider – ‚Heathrow Association for the Control of Aircraft Noise‘, eine Gemeinschaft zur Kontrolle des Fluglärms. Es ist eine vielseitige Organisation, ihre Mitglieder kommen aus allen Einkommensschichten, etwa 5 – 7% gehören einer ethnischen Minderheit an. Nur wenige Mitglieder sind unter 30. Es treten auch nicht viele von denen, die erst kürzlich Eigentum unter Flugrouten erworben haben, der Gemeinschaft bei; sie sind sich der Situation des ständigen Lärms bewusst und haben ihn beim Zuzug in ihre Überlegungen einbezogen. Die Mitglieder können in zwei große Gruppen eingeteilt werden: Die eine Gruppe lebt schon seit vielen Jahren unter der Flugroute, hätte aber niemals erwartet, dass der Lärm so schlimm würde, wie er heute ist, zumal von Regierung und Luftfahrtindustrie wiederholte Versprechen vom Ende der Expansion gegeben wurden. Die Leute der anderen Gruppe – viele Meilen vom Flughafen entfernt – erwarben ihre Grundstücke und Immobilien, als Fluglärm noch kein Thema in dem Bezirk war. Fluglärm wurde hier erst zum Problem, als die Regierung Alternativen zu den Flugrouten erlaubte, um der zunehmenden Anzahl von Flugzeugen die Nutzung des Flughafens zu ermöglichen. Der Flugzeuglärm kam zu ihnen – nicht sie zogen zum Lärm.

Die sehr realen Auswirkungen von Lärm auf normale Menschen waren ein wichtiges Argument, die Politiker davon zu überzeugen, dass Expansion unakzeptabel war.

Die Expansionspläne brachten zwei große Sorgen für HACAN-Mitglieder: Das traditionelle HACAN-Territorium – Leute, die in den Bezirken wie Richmond und Hounslow wohnten – profitierte vom Startbahnwechsel, der Praxis, bei der Flugzeuge, die über London landen, um 3 Uhr nachmittags die Startbahnen wechseln, um den Menschen einen halben Tag Pause vom Fluglärm zu geben. Der Plan der Regierung, dies abzuschaffen, war eine der Hauptsorgen. Das andere Problem waren die zusätzlichen Flugzeuge, die eine dritte Startbahn bringen würde.

Ungewohnte Kampagnenführung

HACANs Tradition war die konventionelle Kampagnenführung. Die nun eingeführte radikalere



Monica Robb und Jim Davidson, zwei der stillen Helden der Kampagne.

Vorgehensweise der Kampagne rüttelte an der vertrauten Situation, in der man sich eingerichtet hatte. Als neuer Vorsitzender mit einem anderen Hintergrund musste ich mir darüber im Klaren sein. Aber tatsächlich gab es keinen aktiven Widerstand gegen das neue Vorgehen. Weil so viele Mitglieder ihre Augen offen gehalten hatten und die schmutzigen Tricks wahrnahmen, die man ihnen in der Vergangenheit gespielt hatte, stimmten sie einem pro-aktiveren Stil zu. Die meisten HACAN-Leute waren jedoch nicht in dem Sinne aktiv wie die Frauen von NoTRAG, obwohl viele von ihnen großzügige Spenden beisteuerten. Aber, um ehrlich zu sein, ich fand diesen Mangel an Engagement frustrierend. Ich wusste, dass eine Reihe der aktiveren Mitglieder genau so dachte. Nachdem ich das zum Ausdruck gebracht hatte, konnte ich immer wieder erstaunt und beschämt feststellen, welche großartige Arbeit viele Menschen ehrenamtlich leisteten. Die Kampagne schuldet diesen stillen Helden eine Menge. HACANs Stärke ist, dass diese Organisation aus realen Menschen mit ihrer realen Betroffenheit besteht. Die meisten Leute sind nicht aus politischen oder ideologischen Gründen beigetreten. Sie wurden durch das ständige Einwirken des Fluglärms auf ihr Leben dazu getrieben. Dies alleine war eine starke Ansage an die Politiker. Die sehr realen Auswirkungen von Lärm auf normale Menschen spielten eine wichtige Rolle als es galt, den Politikern klarzumachen, dass eine Expansion unakzeptabel war. Die Stärken von HACAN - die echte Sorge der Leute über die Probleme in ihrer eigenen Kommune - können jedoch auch bedeuten, dass die Menschen ermuntert wurden, über den eigenen Gartenzaun hinaus für eine größere Sache zu kämpfen. Wir haben es letztendlich geschafft. Unsere Mitglieder waren stolz, ihren Beitrag zu einem Aufsehen erregenden Sieg geleistet zu haben, und die meisten verstanden den Wert des größeren Bündnisses.

HACAN wird zum Motor des Bündnisses

Um das Jahr 2000 entschied HACAN, dass wir jemanden einstellen mussten, wenn wir eine wirklich ernstzunehmende Kampagne betreiben wollten. Also wurde ich bezahlt.

Wir waren der Annahme, dass HACAN ideal aufgestellt war, um eine Koalition zusammenzubringen und zu betreuen. Mit NoTRAG waren wir die einzigen, die sich voll auf Heathrow konzentrierten. Lokale Amtsträger, Parlamentarier und Umweltorganisationen hatten andere Interessen und Verantwortlichkeiten. HACAN war deshalb der natürliche Motor und Dreh- und Angelpunkt des Bündnisses.



Zac Goldsmith, ehemaliger Herausgeber des Ecologist, der das Cricket-Match zu Gunsten von HACAN organisierte, war viel mehr als ein großzügiger Spender für die Kampagne. Er hatte tiefes Verständnis für die Umweltschäden, die eine Erweiterung von Heathrow verursachen würde. Er war ein entschiedener Verfechter der grünen Politik, die der neue Vorsitzende David Cameron befürwortete. Er trug viel dazu bei, das Argument von der Bedeutung einer dritten Startbahn für eine gesunde Wirtschaft zu widerlegen.



Finanzierung

Die Leute möchten gerne wissen, woher unsere Finanzmittel kamen. Der Wert eines Bündnisses ist auch, dass Ressourcen geteilt werden können .

HACAN finanziert sich durch Beiträge und Spenden seiner Mitglieder. Wir erhalten gelegentlich Zuwendungen, um ein bestimmtes Projekt zu finanzieren, wie z. B. das Geld vom ‚Ashden Trust‘, mit dem wir unseren Wirtschaftlichkeits-Bericht bezahlen konnten. Während der zwei Jahre der Konsultation schossen unsere Einnahmen in die Höhe. Das war teilweise Ergebnis eines größeren Bekanntheitsgrades, aber es war auch zwei großzügigen Zuwendungen des Goldsmith Trusts zu verdanken. Eine davon war eine direkte Zuwendung, die andere die Einnahme aus einem außergewöhnlichen Cricket-Match. Bei einem Treffen mit Zac Goldsmith schlug dieser vor, ein Benefiz-Cricket-Match für HACAN zu organisieren. Imran Khan, der ehemalige Cricket-Captain von Pakistan, führte ein Team, der weltberühmte australische Spin-Bowler Shane Warne das andere. Es erbrachte einen Erlös von 20.000 Pfund. Eine stolze Summe für HACAN, ein traumhafter Sonnabend nachmittag auf dem Ham Common in West-London und die Sorte Event, die die Medien lieben.

NoTRAG bekommt den größten Teil seines Geldes von dem Londoner Borough of Hillingdon, dem Bezirk, in dem die meisten Mitglieder wohnen.

Greenpeace und die anderen nationalen Umweltorganisationen brachten ihre Ressourcen ein – Resultat der riesigen Zahl ihrer individuellen Unterstützer.

Kommunalbehörden – Gemeinderäte – gaben Hilfe, indem sie Stadthallen etc. für Versammlungen zur Verfügung stellten und sich großzügig bei der weitgehenden Finanzierung der Gerichtsprozesse zeigten.

Die Heathrow Coalition – und AirportWatch – erhielten ebenfalls großzügige Unterstützung von ‚Enough’s Enough‘ und drei Geschäftsleuten, die viel Zeit und Geld in den Kampf gegen den Klimawandel investierten.



Ray Puddifoot, langjähriger Leiter von Hillingdon Council, der No-TRAG und Teile der 2M-Gruppe großzügig unterstützte, von deren Ressourcen viel in die Finanzierung der Gerichtsverhandlung ging.

„Plane Stupid“ wird geboren

Das Bündnis nahm Formen an, aber ich suchte immer noch Aktivisten für direkte Aktionen. Ich kontaktierte alte Freunde von der Anti-Straßen-Bewegung. Ich besuchte sie in unterschiedlichen Teilen des Landes, aber sie waren mit anderen Dingen beschäftigt. Es hatte einige direkte Aktionen in Heathrow gegeben. Auf dem Gelände von Terminal 5 verbrachten fünf Aktivisten eine Woche auf einem Kran. Einige von ihnen wollten auch gerne mehr Aktionen um Flughäfen herum unternehmen.

Der große Durchbruch jedoch kam in Birmingham. Auf der Bahnfahrt zu einer Konferenz über Straßenbau sprach ich mit einem alten Freund aus der Zeit der Anti-Straßen-Bewegung, Jason Torrance. Er arbeitete jetzt bei Greenpeace. Er berichtete von zwei jungen Männern, die an direkten Aktionen gegen Flughäfen interessiert seien und sich mit uns am Bahnhof treffen wollten. So kam ich zum ersten Mal mit Joss Garman und Richard George zusammen - lebhaft, intelligente junge Männer, die der drohende Klimawandel umtrieb.

Innerhalb weniger Wochen wurden sie zu Mitgründern von „Plane Stupid“. Sie waren beide fest davon überzeugt, dass direkte Aktionen gegen Flughäfen unternommen werden sollten, da die Luftfahrt der am schnellsten wachsende Verursacher von CO₂-Emission in Großbritannien war.

Aber Plane Stupid war noch immer kein Netzwerk. Es gab nur uns vier: Joss, Richard, mich und Graham Thomson, ein guter und erfahrener Greenpeace-Aktivist. Das änderte sich beim ersten Klimacamp im Jahr 2006. Die Idee des „Climate Camp“ stammte von Anti-Straßen-Aktivisten der 1990er Jahre, die feststellten, dass die Umweltbewegung im Bereich direkter Aktionen in Großbritannien sehr zersplittert war. Das Klimacamp sollte die Aktivisten für eine Woche zusammenbringen, um sich kennen zu lernen, Ideen auszutauschen und über nachhaltige Lebensführung und direkte Aktionen zu sprechen, besonders gegen Industrien, die viel CO₂ ausstoßen.



Klimacamp 2006

Das erste Klimacamp fand auf einem Feld außerhalb des großen Drax Kraftwerkes von Selby in Yorkshire, Nord-England, statt. Plane Stupid veranstaltete dort einen Workshop. Wir waren uns der Bedeutung bewusst. Hier waren die Aktionsaktivisten der Nation. Wenn wir nicht wenigstens einige von ihnen für direkte Aktionen gegen die Flughafenerweiterung interessieren konnten, wen dann? Angespannt saßen Joss und ich auf unseren Strohbällen in einem leeren Zelt und warteten darauf, dass jemand zu unserem Workshop kommt. Und dann schlenderte Leo Murray herein, einige seiner Freunde und weitere Aktivisten folgten. Leo sagte, Flughafenerweiterung sollte und könnte mit einer Aktionskampagne gestoppt werden. Das war Musik in unseren Ohren! In der nun folgenden Diskussion zeigten viele echtes Interesse, mitzumachen.

Ich musste an diesem Abend noch zurück nach London. In Hochstimmung machte ich mich auf den Weg zum Bahnhof: Plane Stupid wird eine Erfolgsgeschichte, davon war ich überzeugt. Und wir hatten unser Netzwerk für direkte Aktionen.

Und so war es. Innerhalb weniger Monate eroberte Plane Stupid die nationalen und internationalen

Headlines mit gewagten Aktionen, einschließlich der Besetzung einer Rollbahn des East Midlands Airport und einer Blockade der Geschäftszentrale von Easyjet in Central London. Heathrow aber stand im Mittelpunkt und war das Hauptziel der Plane-Stupid-Kampagne.

Eine neue Generation von Aktivisten

Diese neue Generation von Aktivisten war den Protestlern, die sich ein Jahrzehnt zuvor in Twyford Down und Newbury vor Bulldozer geworfen hatten, einerseits ähnlich und doch auch wieder ganz anders. Es gab zwei augenfällige Unterschiede: Erstens, Plane Stupid konzentrierte sich ausschließlich auf die Bedrohung durch den Klimawandel. Zweitens war der Umgang von Plane Stupid mit den Medien neu. In den 1990er Jahren waren verständlicher Weise viele Aktionsaktivisten den Mainstream-Medien gegenüber misstrauisch und wandten sich überwiegend an alternative Medien. Auch die Aktivisten von Plane Stupid standen den meisten Medien skeptisch gegenüber, nutzten sie aber geschickt für sich, um ihren Standpunkt deutlich zu machen und die öffentliche Meinung zu beeinflussen.

Direkte Aktion wird Teil der Heathrow-Kampagne

Plane Stupid wurde bei der Heathrow-Kampagne aktiv. Aktivisten, die mit ‚Seeds for Change‘ zusammenarbeiteten, der Organisation, die die örtlichen Gruppen unterstützte, halfen nun, West-Londoner Anwohner für direkte Aktionen zu trainieren. Das waren Leute vor Ort, einschließlich einer Reihe von HACAN-Mitgliedern, die ihr Interesse an der Teilnahme zum Ausdruck gebracht hatten. Mit Hilfe der Beratung wurden verschiedene Aktionen durchgeführt, unter anderem eine ‚Invasion‘ der Anwohner auf eine wichtige Luftfahrtkonferenz in Central London, auf der Douglas Alexander, Staatssekretär für Verkehr, sprach. Zwei Dinge sollten mit den direkten Aktionen erreicht werden: Sie sollten ein Warnschuss an die Regierung sein, dass die Anwohner mit ihren Protesten gegen die Expansion weiter gehen würden als jemals zuvor. Und sie boten Identifikationsmöglichkeiten und Übungen für Leute, die bereit waren, über längere Zeit an direkter Aktion teilzunehmen für den Fall, dass die Expansionspläne nicht aufgegeben würden.



Anwohner West-Londons stören mit Plane Stupid eine Luftfahrt-Konferenz in Central London.
Foto: Russell

Wir entwickeln unsere Argumente

Wir formulieren die Argumente gegen die Expansion von Heathrow

Parallel zu Aktivitäten der direkten Aktion und den mehr konventionellen Märschen, Demonstrationen und öffentlichen Meetings trugen wir das Beweismaterial gegen die Erweiterung von Heathrow zusammen. Die Wirtschaftlichkeitsstudie stand noch aus, aber wir hatten einen kurzen Bericht erstellt, der aufzeigte, dass viele Flüge von Heathrow auf die Schiene verlegt werden könnten, wenn ein schneller und günstiger Service vorhanden wäre. Unsere Studie wies nach, dass bis zu einem Viertel aller Flüge von Heathrow Orte zum Ziel hatte, für die der Schienenverkehr eine machbare



Unsere Studie zur Schiene erwies sich in den kommenden Monaten als wegweisend. Sie zeigte auf, dass die Bahn eine machbare Alternative für bis zu 25% der Flüge von Heathrow war.

Alternative darstellte. Die Erfahrung anderer europäischer Länder war, dass die Leute ein gutes und bezahlbares Bahnangebot für diese Kurzstrecken dem Fliegen vorziehen. Wenn das in Heathrow geschähe, könnten viele der hierfür benötigten Zeitnischen frei werden und für evtl. in der Zukunft vermehrt auftretende Langstreckenflüge – z. B. zu den wachsenden Volkswirtschaften China und Indien – genutzt werden. Dieser Alternativvorschlag erwies sich über die Jahre als wirkungsvoll bei den Diskussionen mit Entscheidungsträgern und politischen Parteien.

Mit Industrie und Regierung sprechen?

Ich werde oft gefragt, ob wir mit der Regierung oder der Luftfahrtindustrie gesprochen haben. Unsere parteiübergreifende Parlamentariergruppe traf sich mit Beamten des Verkehrsministeriums und mit den Luftfahrtministern. Zur Zeit Karen Bucks als Luftfahrtministerin war das sehr produktiv. Sie war eine nachdenkliche und unabhängige Parlamentarierin, die ihr Amt wahrscheinlich zum Teil aufgegeben hat, weil sie mit der Luftfahrtpolitik der Regierung unzufrieden war. Einige der großen nationalen Umweltorganisationen trafen ebenfalls mit Ministern und Regierungsbeamten zusammen, aber im Großen und Ganzen fanden keine Treffen mit uns statt. Sie zeigten an Gesprächen mit uns kein Interesse. Uns passte das gut. Was gab es auch zu besprechen? Sie wollten eine dritte Startbahn, einen sechsten Terminal und ein Ende des Startbahnwechsels, wir wollten nichts von all dem. Ende der Diskussion.

Wie das Bündnis arbeitete: Ein Ziel – unterschiedliche Taktiken

Wir werden oft gefragt, wie es möglich war, dass so unterschiedliche Gruppen und Organisationen zusammenhielten. Man kann, glaube ich, drei Gründe anführen.



Barbara Reid, eine Schlüsselfigur, die sowohl Gehör bei den Konservativen als auch Respekt bei den jungen Aktivisten fand.

Foto: Weedon

Der eine ist, dass wir uns regelmäßig trafen und uns so als Individuen kennen und respektieren lernten. Zum Zweiten waren wir alle vollkommen von dem Wunsch zum Sieg beseelt, und jedem war instinktiv klar, dass Gewinnen wichtiger war als Unterschiede zu pflegen. Drittens brachte jede Organisation das ein, was sie am besten konnte. Wir waren selbstkritisch genug zu erkennen, dass es gewisse Dinge gab, die einige nicht machen wollten oder konnten. Lokale Amtsträger konnten zum Beispiel dort nicht mitmachen, wo Gesetze gebrochen wurden. Wir verstanden und akzeptierten das. Unser Slogan wurde: Ein Ziel, unterschiedliche Taktiken. Wir trafen uns für gewöhnlich in den Büroräumen der Bezirksverwaltung von Hounslow, dem meist-überflogenen Bezirk Londons. Unsere Gastgeberin war Barbara Reid, ein führendes Mitglied des Gemeinderates, der gerade an die Konservativen gegangen war. Barbara war eine traditionelle Konservative, die sich plötzlich als Gastgeberin einer bunten Mischung von Leuten gegenüber sah, mit denen sie unter normalen Umständen nie zusammengekommen wäre. Resolut

stellte sie einige Grundregeln auf, gegenseitiges Vertrauen entstand. Es war allen klar, dass nur eine gute Zusammenarbeit zum Erfolg führen würde. Barbara wurde eine wichtige Figur der Kampagne. Sie fand Gehör bei den Konservativen und erwarb sich Respekt bei den jungen Aktivisten. Sie war eine der Personen, welche die Richtung der Koalition und der Kampagne bestimmten.



Kampagnen als Teil von AirportWatch

AirportWatch hatte die gleiche Strategie auf nationaler Ebene entwickelt. Dies zielte darauf ab, Verkehrsministerium und Luftfahrtindustrie zu isolieren. Die Strategie zeigte Wirkung. Eine Vielzahl von Think-Tanks, Wissenschaftlern und akademischen Institutionen hatten Berichte erstellt, die die Luftfahrtpolitik der Regierung höchst kritisch beurteilten. Darüber hinaus machte AirportWatch eine Menge Publicity mit ironischen Anzeigen in den nationalen Zeitungen – bezahlt von ‚Enough’s Enough‘.

Wandel bei den Konservativen

Die Liberaldemokraten und – nicht überraschend – die Grünen sprachen sich förmlich gegen die Erweiterung von Heathrow aus. Aber dass auch innerhalb der Konservativen Partei ein wirkliches Umdenken stattfand, ist vielleicht am

In der Konservativen Partei begann ein Umdenken.

erstaunlichsten. David Cameron, der neue Parteivorsitzende, hatte eine Kommission zur Untersuchung der Lebensqualität eingesetzt. Die Mitglieder der Kommission kamen nicht nur von den Konservativen,

sondern es wurden auch Mitstreiter von AirportWatch und Führungspersonen der Luftfahrtindustrie berufen. Dem Verkehrssektor stand der ehemalige Verkehrsminister Stephen Norris vor, den ich aus den 1990er Jahren kannte und schätzte. Er hatte viel dafür getan, nachhaltige Verkehrspolitik bei den Konservativen durchzusetzen. Bei den Treffen wurde klar, dass er die Art und Weise, wie die Regierung die Flughafenerweiterung vorantrieb, als äußerst umweltschädlich ansah, besonders im Hinblick auf die wachsende Bedeutung des Klimawandels. Er war gegen eine neue Startbahn in Heathrow. Der Schlussbericht der Kommission für Lebensqualität wurde zwar nicht in das Parteiprogramm einbezogen, offenbarte jedoch, dass ein neues Denken über Luftfahrt bei den Konservativen Einzug hielt.



Die beharrliche Justine Greening, Abgeordnete der Konservativen für Putney, war von Anfang an ein wichtiger Pfeiler der Kampagne

Meiner Meinung nach hatte die Luftfahrtindustrie das noch nicht begriffen. Obwohl ihre Vertreter zu den Meetings der Kommission für Lebensqualität eingeladen waren, machten sie keine ernsthaften Versuche der Einflussnahme. Sie glaubten offenbar, dass die traditionelle Partei der Wirtschaft einer Expansion von Heathrow nicht entgegenstehen würde, was immer Stephen Norris auch empfehlen mochte. Mit diesem Denken standen sie nicht allein. Ich war von dem Journalisten einer linksgerichteten nationalen Zeitung zum Lunch eingeladen worden. Gegen Ende der Mahlzeit wollte er wissen, was ich für das stärkste Druckmittel auf die Regierung gegen die Heathrow-Erweiterung hielt. Den Widerstand der Konservativen dagegen, antwortete ich. Er sah mich an mit einem Blick, der zwischen Erstaunen und Mitleid schwankte und bedauerte wahrscheinlich, für den Lunch bezahlen zu müssen. Auch für ihn war der Widerstand der Konservativen unvorstellbar. Die Presse

und die Industrie waren blind gegenüber dem sich abzeichnenden Wandel innerhalb der Partei der Konservativen.

Wir brauchen einen Wirtschaftlichkeits-Bericht

Durch die veränderte Einstellung der Konservativen wurde es für uns noch wichtiger, ein weiteres Schlüsselement unserer Strategie ins Spiel zu bringen. Seit langem hatten wir nach einer Geld-



**Bart Boon, der
Hauptautor des
CE Delft Reports.**

quelle zur Finanzierung einer Studie gesucht, in der die These der Regierung untersucht werden sollte, die Verhinderung der dritten Startbahn schade der Wirtschaft. Nun wurde es noch dringender, denn eine solche Studie konnte die traditionelle Wirtschaftspartei in der Erkenntnis bestärken, dass der wirtschaftliche Nutzen als Begründung für die Expansion nicht mehr stichhaltig war. Wir hatten Glück. Der Ashden Trust, eine der gemeinnützigen Sainsbury-Stiftungen, bot uns Geld an. HACAN gab Geld. NoTRAG steuerte 5.000 Pfund bei. Greenpeace stellte Ressourcen zur Verfügung einschließlich unbezahlbarer Beratung von Benet Northcote, einem ehemaligen ‚City‘-Mann und Ex-Kandidaten der Konservativen, der als ihr politischer Berater arbeitete. Weil wir eine unabhängige Studie vorlegen wollten, vermieden wir bewusst Berater der Grünen oder der Umweltgruppen und beauftragten die niederländischen Wirtschaftsberater CE Delft, die schon für die Luftfahrtindustrie, die Europäische

Kommission und Umweltorganisationen gearbeitet hatten. Die Studie stellte nicht die Bedeutung von Heathrow für die Wirtschaft in Frage, sondern untersuchte nur, ob die Expansion von wesentlicher Bedeutung für die Wirtschaft Großbritanniens war, wie die Regierung und die Industrie behaupteten. Wir hofften, den Bericht rechtzeitig vor der Konsultation zur Heathrow-Erweiterung Ende 2007 veröffentlichen zu können.

BAA bringt uns vor Gericht

Zuvor jedoch erwartete uns ein großer Schock: BAA hatte uns verklagt! Die Leute vom Klimacamp hatten ihre einwöchige Veranstaltung für 2007 auf einem Feld in der Nähe von Heathrow angekündigt. Eine großartige Taktik, die von Plane Stupid begleitet worden war: Über tausend der engagiertesten Aktivisten der direkten Aktion schlofen in Sichtweite von Heathrows Startbahnen und schmiedeten ihre Pläne – ein paar Monate, bevor die wichtige Konsultation zur Erweiterung angesetzt war! Kein Wunder, dass BAA und das Verkehrsministerium nervös waren.

Die Reaktion von BAA war, beim High Court eine gerichtliche Verfügung zu erwirken, die uns untersagte, zum Klimacamp oder auch nur in die Nähe von Heathrow Airport zu gehen. Von der Verfügung hörte ich zuerst während meiner Rückreise von einem Meeting in Brüssel. Ich befand mich gerade zwischen den beiden Zollstellen vor dem Einstieg beim Eurostar – dort, wo man sich immer schuldig fühlt, selbst wenn man nichts getan hat! – als mein Handy klingelte. Es war Paul Morozzo, ein alter Freund aus den Tagen der Straßenkampagne und jetzt eine wichtige Figur bei der Klimacamp-Bewegung. Von ihm erfuhr ich, dass mein Name in der gerichtlichen Verfügung genannt wurde zusammen mit Joss Garman und Leo Murray von Plane Stupid und Geraldine Nicholson, Vorsitzende von NoTRAG. Die Verfügung nannte auch HACAN, NoTRAG, Plane Stupid und alle Mitglieder von Airport Watch, die diese Organisationen unterstützten.

BAA bescherte uns einen unglaublichen PR-Coup mit dem Versuch, 6 Millionen Menschen von Heathrow und dem Klimacamp 2007 zu verbannen.

Der erste Schock verwandelt sich in Hochstimmung

Meine erste Reaktion auf die Verfügung war ein Schock. Das hatten wir nicht mit eingeplant! Aber während der Zug durch das belgische Land raste, wurde mir allmählich klar, dass BAA ein grandioses Eigentor geschossen hatte. Mit der Verfügung gegen AirportWatch wollten sie über 6 Millionen Menschen verbannen! Unter ihnen hochangesehene Persönlichkeiten des Landes, Mitglieder von Organisationen wie RSPB, CPRE und dem National Trust, von denen einige die Queen als Patin hatten. Darüber hinaus versuchten sie, diese 6 Millionen Menschen nicht nur vom Flughafen Heathrow und dem Klimacamp (auf welchem Feld auch immer) zu verbannen, sondern auch von der Piccadilly Line, der M25, der M4 und vom Bahnsteig 6 und 7 in Paddington Station. Die Idee war offenbar, uns die Wege nach Heathrow zu versperren. Wir werden wohl nie erfahren, ob BAA oder das Verkehrsministerium (das die Idee gehabt haben soll) tatsächlich wussten, was sie taten. Ich vermute, sie hatten keine Vorstellung davon, wer sich unter dem Namen ‚AirportWatch‘ als loses Bündnis versammelt hatte. Es bestätigte sich hier eindrucksvoll, dass unser Handeln in einem losen Verbund effektiver war, als es in einer eng kontrollierten Organisation gewesen wäre.

Ich musste meine Begeisterung über den uns zufallenden PR-Coup unter Kontrolle halten, denn bei einer Niederlage waren die Ressourcen von HACAN und anderen Organisationen bedroht. Ich fürchte, viele der großen Organisationen waren nicht sehr glücklich, in diesen Fall hineingezogen worden zu sein, aber alle hielten stand.

Vor Gericht wurden wir gut vertreten durch Anwälte von Matrix Chambers und Harrison Grant und der Rechtsabteilung von ‚Friends of the Earth‘. Im Laufe des Verfahrens entspannten wir uns: Die Richterin, Mrs. Justice Swift, war eine außerordentlich sachliche Frau, die nicht mit sich spaßen ließ und kurzen Prozess mit der überzogenen, von BAA veranlassten Gerichtsverfügung machte. Sie erzählte uns dann noch, dass sie selbst einigen der Umweltorganisationen angehörte!

Als wir dort saßen, Joss Garman, Leo Murray und ich, konnten wir über das unverhoffte Medieninteresse nur staunen. Die Weltpresse hörte zu, als Namen wie *HACAN*, *Plane Stupid* und *Heathrow* vom Gericht zitiert wurden. Das war Pressewerbung, wie man sie sich nicht besser wünschen konnte. Unser Anliegen groß im Neonlicht! Vor weniger als einem Jahr saßen wir auf Strohbällen auf einem Feld bei Selby in Yorkshire. Danke BAA!

Sieg!

Die Richterin verwarf die Anklage gegen HACAN, NoTRAG, AirportWatch und Geraldine Nicholson. Sie sprach eine sehr begrenzte einstweilige Verfügung gegen *Plane Stupid* und uns drei aus. Es wurde uns verboten, während der Zeit des Klimacamps nach oder durch Heathrow Airport zu gehen. Wir durften uns im Klimacamp aufhalten, aber keine direkten Aktionen durchführen oder andere dazu auffordern. BAA musste die Kosten tragen.

Nach der Verhandlung stürzten BAA-Anwälte aus dem Gerichtsgebäude und erzählten den wartenden Journalisten, sie hätten ihre einstweilige Verfügung erhalten. Das entsprach allerdings nicht ganz der Wahrheit, denn sie hatten zwar *eine* Verfügung, die aber war meilenweit von der entfernt, die sie sich gewünscht hat-



Leo Murray, John Stewart und Joss Garman feiern vor dem Gerichtsgebäude. Foto: Weedon

ten. Was sie getan hatten war, unsere Sache ganz oben auf die politische und mediale Agenda zu kaputtieren. Fairer Weise muss man sagen, dass es bei HACAN und auch bei anderen Organisationen Mitglieder gab, denen der Gerichtsprozess schwere Sorgen machte. Einige waren besorgt um unser Ansehen, andere um unsere relativ mageren Ressourcen. Es war nicht mehr als recht und billig, dass ich diese Sorgen aufnahm. Meine Aufgabe war es, den Willen unserer Mitglieder zu vertreten unabhängig davon, wie gut ich persönlich die einmalige Publicity fand, die uns der Gerichtsprozess gebracht hatte.

Das Klimacamp 2007 – auf einem Feld neben Heathrow !

Wenige Wochen nach dem Gerichtsprozess wurde das Klimacamp eröffnet. Im Schutz der Dunkelheit hatten die Camper ein Feld direkt neben Sipson besetzt, dem Dorf, das einer dritten Startbahn weichen sollte. Es unterschied sich sehr vom Camp bei Selby ein Jahr zuvor. Die internationale Presse war da, unsere Bilder gingen um die Welt. Um mit den Worten von Linda McCutcheon, der Sekretärin von NoTRAG, zu sprechen, war dies die Woche, in der „the campaign went global“ – die



Kampagne nahm globale Ausmaße an. Das Polizeiaufgebot war enorm, Spannung lag in der Luft. Diesmal sprach ich auf einem berstend vollen Workshop über die Erweiterung von Heathrow.

Auf dem Klimacamp traf sich ein breites Spektrum von Menschen – Arbeiter, Studenten, Schulkinder, viele junge Leute, aber auch Pensionäre, alle führte die gemeinsame Sorge über den Klimawandel zusammen. Einige nahmen das ganze Jahr über an direkten Aktionen teil, viele nicht. Aber das Camp bot den Menschen eine gute Gelegenheit, sich zu treffen und Netzwerke zu knüpfen. Der örtliche Parlamentsabgeordnete John McDonnell verbrachte eine Nacht im Zelt, die liberaldemokratischen Abgeordneten Susan Kramer und Vincent Cable kamen zu Besuch. Das Camp wurde von den Einwohnern von Sipson und den umliegenden Gegenden gut aufgenommen. Die Dorfbewohner wussten ja vorher

nicht, was sie erwartete. Viele besuchten nun das Camp und fanden es gut. Jim Payne und seine Frau schlugen ein Zelt im Camp auf, das dann zum Treffpunkt für die Dorfbewohner wurde. Nach dem Camp wehte ein neuer Geist in den Dörfern, die Bewohner bekamen das Gefühl, vielleicht doch nicht auf verlorenem Posten zu stehen. Viele hatten im Innersten ihres Herzens nicht daran geglaubt, dass einfache Leute wie sie gegen die mächtige Luftfahrtindustrie und die Regierung bestehen könnten. Auf dem Klimacamp machten sie die Erfahrung: Wir sind nicht allein. Und wir alle wussten, dass die Camp-Aktivisten notfalls zurückkommen würden, sollte der Bau der dritten Startbahn drohen.



Die Auswirkungen des Klimacamps auf die Kampagne waren weitreichend. Vom Camp und der Art und Weise, wie Aktivisten, Politiker und Anwohner in Sichtweite von Heathrow und vor den versammelten internationalen Medien von Aktion und Aufstand redeten, ging eine starke Botschaft aus.

Die politische Unterstützung

Ein Ergebnis der Kampagne war, dass die Labour-Partei mit ihrer Unterstützung einer dritten Startbahn nun völlig allein dastand. Die Konservativen und die Liberaldemokraten waren dagegen. Wie nicht anders zu erwarten, waren die Grünen erbitterte Gegner. Aber auch die kleineren Parteien sowohl des linken als auch des rechten Spektrums, einschließlich der äußersten Linken und Rechten, waren gegen die Erweiterung. Die rechten Parteien wie UKIP und die British National Party (BNP) favorisierten den Plan, Heathrow zu schließen und durch einen neuen Off-Shore-Airport zu ersetzen. Ihr Hauptargument war, dass dies die Anzahl der vom Fluglärm betroffenen Menschen wesentlich reduzieren würde. Linke Parteien wie ‚Respect‘, die ‚Scottish Socialist Party‘ und die ‚Trotskyite Socialist Workers Party‘ waren von den Auswirkungen, die der Klimawandel für die Arbeiterschaft in Großbritannien und anderen Ländern haben würde, beeindruckt. Für die kleineren Parteien der Gewerkschaften, die ren wie die RMT (Eisen-PCS, die Arbeiter im öf- spielte die Schaffung ‚grü- beitsplätze eine wichtige ge: Warum verharrte die und unterstützte die Er- obwohl viele Mitglieder der Partei dagegen waren? Meiner Meinung nach gab es zwei Gründe dafür. Erstens, viele in der Labour-Partei – und dazu gehörte auch Gordon Brown – hingen einem alt- hergebrachten Verständnis von Wachstum an. Brown war mit der Annahme aufgewachsen, dass neue Flughäfen oder neue Straßen Jobs und Wohlstand bringen. Es galt, die Früchte des Wachstums einigermaßen gerecht zu verteilen, und es war eine unumstößliche Tatsache, dass diese Art Wachstum eine gute Sache war. Zweitens, denke ich, hatte es etwas zu tun mit einer unangebrachten Vorstellung von Gerechtigkeit. Die Labour-Partei hielt an der Auffassung fest, dass einfache Arbeitnehmer das gleiche Recht auf Flugreisen hatten wie besser gestellte Leute. Daher ihre Verteidigung der subventionierten Billigflüge. Dies scheint alles andere in den Hintergrund gedrängt zu haben, einschließlich der Tatsache, dass einige der ärmsten Gemeinden im Land von Fluglärm geplagt werden und dass Klimawandel die Ärmsten der Armen auf der ganzen Welt zuerst und am stärksten trifft.

Die politischen Parteien vom rechten Rand bis zur marxistischen Linken waren alle gegen die Ausbaupläne. Warum war es die Labour-Partei nicht?

Linken zusammen mit einigen gegen eine Erweiterung wabahnner-Gewerkschaft) und fentlichen Bereich vertritt, ner‘, alternativer Ar- Rolle. Da stellt sich die Fra- Labour-Partei auf der Stelle weiterung von Heathrow,

Die Glaubensgemeinschaften

Wir hatten nur wenig Unterstützung von den Glaubensgemeinschaften. Einzelne Kirchen, Moscheen und Synagogen unterstützten uns. Zum Beispiel half uns eine Gruppe Christen der Harlington Baptist Church bei unseren Veranstaltungen. Viele Menschen wurden durch ihren Glauben zum Mitmachen motiviert. Die Erzbischöfe von Canterbury und London schickten Grußworte zur Unterstützung. Aber die Glaubensgemeinschaft als Ganzes war bei der Kampagne nicht vertreten. Die offizielle Antwort der Church of England war besonders enttäuschend; eine bemerkenswert ablehnende Haltung, gegen das Expansions-Argument der Wirtschaft anzugehen, kam zum Ausdruck. Es ist anzunehmen, dass Christen, die in der Luftfahrtindustrie arbeiteten, hier erfolgreich Lobbyarbeit betrieben haben. Nur verspätet veröffentlichte die Londoner Diözese einen kritischen Bericht zur Expansion. Wir waren der Meinung, dass es starke moralische Argumente zur Stützung unserer Sache gab. Leider konnten wir das den Glaubensgemeinschaften insgesamt nicht vermitteln.

November 2007: Die Konsultation beginnt

Im November 2007 startete die Regierung ihre offizielle viermonatige Konsultation. Es ging nur um einige Aspekte der Erweiterung von Heathrow. Aber die Details ihres Konsultationsdokumentes (nebenbei: eines der am schwersten zu lesenden, die jemals erstellt wurden, und kritisiert von der Gesellschaft für einfaches Englisch) waren nicht von unmittelbarer Bedeutung. Sie wurden es erst, als wir die Regierungsentscheidung vor Gericht anfochten, besonders wegen des nicht aufgenommenen Klimawandels. Was zählte war, wie wir diese vier kritischen Monate für uns nutzten. Wie nie zuvor würde sich in dieser Zeit alles auf Heathrow konzentrieren. Wir durften keine Fehler machen.

Wir wollten mit der Konsultation nicht in traditioneller Weise verfahren. Wir wollten *ihre* Konsultation benutzen, um *unsere* Agenda voranzubringen.

Das Bündnis stand bereit. Aber wir hatten nicht die Absicht, mit der Konsultation in der üblichen Weise umzugehen. Wir sahen vielmehr hierin unsere Chance, die Heathrow-Erweiterung ganz groß auf die nationale Agenda zu bringen. Wir wollten die Regierung und die Luftfahrtindustrie mit Berichten, Demonstrationen und öffentlichen Meetings bombardieren - mit Forschungsstudien, direkter

Aktion und bunten Schaunummern. Wir wollten sie in die Defensive bringen. Wir wollten ihre Konsultation unterwandern, um unsere Sicht der Dinge darzustellen. Während der Konsultationsperiode hielt das Verkehrsministerium keine öffentlichen Versammlungen ab und richtete nur etwa ein Dutzend Tagesausstellungen ein, womit ganz London und der Süd-Osten abgedeckt werden sollte. Natürlich empörten wir uns darüber, dass die Leute nicht ordentlich informiert und befragt wurden, auch im Hinblick auf den komplexen Konsultations-Flyer. In Wirklichkeit aber kam uns das gelegen. Je mehr Fehler sie machten, desto besser. Wir hatten kein Interesse am festgelegten Ritus der Konsultation des Verkehrsministeriums. Uns diente die Konsultation dazu, unsere eigene Kampagne voranzubringen.

Das Bündnis findet zu seiner vollen Leistungsstärke



Die Vorsitzende der Grünen, Caroline Lucas, sprach auf zahlreichen Versammlungen und Kundgebungen.

Foto: Weedon

Das Bündnis entfaltete nun seine Stärke. Es organisierte über 40 öffentliche Zusammenkünfte quer durch London und die Grafschaften um London, besucht von insgesamt ca. 20.000 Menschen. Die Meetings fanden großes öffentliches Interesse mit Parlamentarier/innen wie der Vorsitzenden der Grünen Caroline Lucas und der Liberaldemokratin Sarah Ludford, weiteren Parlamentariern, Ratsvorsitzenden und Kampagnenmitgliedern auf der Rednertribüne. HACAN und NoTRAG veranstalteten alternative Ausstellungen am gleichen Tag und in denselben schicken Hotels, in denen das Verkehrsministerium seine Veranstaltungen abhielt. Diesen Leute waren nicht sehr begeistert. Aber nur ein Hotel nahm uns nicht auf, offensichtlich unter dem Druck des Ministeriums, und so machten wir uns auf zum besseren Hotel um die Ecke! Unsere Ausstellungen sollten zeigen, dass wir nicht als ‚Anhängsel‘ des Verkehrsministeriums nur unser Interesse an deren Plänen zeigten, sondern eigenständig und auf Augenhöhe mit ihnen waren und unsere eigenen klar durchdachten Vorstellungen hatten. Während der Konsultationsperiode waren Greenpeace-Aktivisten in Heathrow Airport auf ein Flugzeug geklettert. Flyer und Literatur wurden großzügig verteilt, oft von den Gemeindevertretern. Im Unterhaus übten Parlamentarier weiterhin Druck aus. Kurzfristig beauftragte HACAN ein Beratungsunternehmen für

Das Bündnis organisierte über 40 öffentliche Zusammenkünfte, besucht von insgesamt ca. 20.000 Menschen. .

Während der Konsultationsperiode waren Greenpeace-Aktivisten in Heathrow Airport auf ein Flugzeug geklettert. Flyer und Literatur wurden großzügig verteilt, oft von den Gemeindevertretern. Im Unterhaus übten Parlamentarier weiterhin Druck aus. Kurzfristig beauftragte HACAN ein Beratungsunternehmen für

HACAN und NoTRAG veranstalteten alternative Ausstellungen am gleichen Tag und in denselben schicken Hotels wie das Verkehrsministerium um zu zeigen, dass wir unsere eigenen klar durchdachten und tragfähigen Vorstellungen hatten.

Lobbyarbeit, Cogitamus, das gute Verbindungen mit der Labour-Partei und den Gewerkschaften unterhielt. Wir hatten große Anstrengungen unternommen, um Einfluss auf die politischen Parteien zu nehmen. Viele der Londoner Labour-Abgeordneten waren auf unserer Seite, aber ins Innere der Labour-Par-

tei und der Gewerkschaften waren wir nicht vorgedrungen. Einige Monate später jedoch zahlte sich die Arbeit von Cogitamus aus, als eine größere Anzahl von Labour-Abgeordneten, mit denen sie gesprochen hatten, gegen die Pläne der Regierung rebellierte.

Wachsende Medien-Präsenz

Wir arbeiteten hart daran, dass unsere Aktivitäten in vollem Umfang von den Medien aufgenommen wurden. Bedeutende Zeitungen, vom liberalen Guardian bis zu Großbritanniens meistverkaufter seriöser Sonntagszeitung, der eher konservativen Sunday Times, und - vielleicht kritisch gegenüber London - dem London Evening Standard, zeigten Flagge gegen die dritte Startbahn. Wir bekamen die Unterstützung dieser seriösen Zeitungen wohl auch nur, weil sie verstanden hatten, dass unsere Kampagne nicht nur aus bunten Demonstrationen und Aufsehen erregenden Aktionen bestand, sondern dass sie auf vernünftigen Überlegungen gründete.

Wir veröffentlichen unseren Wirtschaftlichkeits-Report

Zu Beginn der Konsultation fehlte uns noch ein wichtiges Argumentationsinstrument: Unser Wirtschaftlichkeits-Report hatte sich verzögert. Er wurde erst 2008, zwei Wochen vor Ende der Konsultation, fertig. Es war wichtig für uns, dass er als fundierte Studie aufgenommen wurde und die Anerkennung von Wirtschaftswissenschaftlern und Geschäftsleuten fand. Wir präsentierten ihn deshalb nicht in Heathrow oder in einem bedrohten Dorf oder unter den Flugrouten, sondern im Londoner Bankenviertel, der City of London. Wir mieteten einen Raum in der Börse und luden Geschäftsleute und Wirtschaftsjournalisten zum Frühstück ein. Die Einführung leitete der ehemalige Verkehrsminister der Konservativen Stephen Norris, jetzt ein erfolgreicher Geschäftsmann. Der Hauptredner war der maßgebliche Autor der niederländischen Beraterfirma CE Delft, Bart Boon. Am nächsten Tag stand ein langer Bericht über den Report in Großbritanniens bedeutendstem Wirtschaftsblatt, der Financial Times. Wie wir vorhergesehen hatten, versuchte die Luftfahrtindustrie anfänglich, den Bericht zu verreißen. Aber wir waren sicher, eine solide Studie vorgelegt zu haben, was sich im Laufe der Zeit auch bestätigte. Sie zeigte, dass eine Erweiterung von Heathrow nicht von grundlegender Bedeutung für die Stabilität der Wirtschaft Londons und Großbritanniens war. Selbst wenn Heathrow nicht expandierte, wäre es unwahrscheinlich, dass das Geschäft sich auf andere europäische Städte mit wachsenden Flughäfen wie Frankfurt, Amsterdam und Paris verlagern würde, denn London war für die Wirtschaft aus anderen Gründen zu wichtig. Dass Nicht-Erweiterung Arbeitslosigkeit zur Folge hätte, wurde bezweifelt. Wenn die Leute ihr Geld nicht für Flugreisen ausgaben, so würden sie es für andere Dinge ausgeben und so in anderen Bereichen der Wirtschaft Arbeitsplätze schaffen.

Der Report widerlegte das Argument, dass die Erweiterung von Heathrow für die Wirtschaft grundlegend wichtig sei. Um die Seriosität des Reports zu unterstreichen, wurde er im Londoner Bankenviertel vorgestellt

In den öffentlichen Versammlungen der Konsultation erwies sich der Report als unbezahlbar. Auf einigen Versammlungen wurde die Luftfahrtindustrie aufgefordert, einen Sprecher zu entsenden. Das war für gewöhnlich Clive Soley, ehemaliger Vorsitzender der Labour-Parlamentarier, der jetzt der Lobbygruppe für Heathrow-Expansion, ‚Future Heathrow‘, vorstand. Clives Mantra war, wenn Heathrow nicht expandierte, wanderte die Wirtschaft anderswohin nach Europa ab, und Heathrow nähme den Weg der London Docks und wäre gezwungen zu schließen. Mit dem CE Delft Report waren wir in der Lage, dies mit einiger Autorität zu widerlegen.

Schwerwiegende Enthüllungen stellten Regierungsbeamte in schlechtes Licht

Einige Wochen vor Beginn der Konsultation enthüllte die Sunday Times, dass Beamte vom Verkehrsministerium bei den Vorbereitungen der Konsultation geheime Absprachen mit BAA getroffen hatten. Dabei hätten sie neutral bleiben müssen. Einzelheiten von Meetings, die der Abgeordneten der Konservativen für Putney, Justine Greening, in die Hände gefallen waren, zeigten, dass die Beamten in täglichem Kontakt mit BAA über Wege berieten, wie man die Pläne am vorteilhaftesten für die Konsultation präsentieren könnte. Sie führten auch eine Liste der Leute und Organisationen, die hinderlich auf ihrem Weg zur Expansion waren. Auf der Liste standen auch Gemeindevertreter. Die Enthüllungen, die im Ergebnis weiterer Arbeit von Justine Greening und Greenpeace über die Wochen immer mehr durchsickerten, waren Wasser auf unsere Mühlen. Die enge Verbindung von Regierung und Luftfahrtindustrie lag offen zu Tage. Das schmutzige Geheimnis der Beamten des Verkehrsministeriums wurde auf den Seiten der nationalen Presse ausbreitet. Die Sunday Times nannte sogar einen besonders in den Fall verwickelten Beamten, David Gray, namentlich. Das war nicht die verantwortungsvolle Regierung, die im nationalen Interesse neue Infrastruktur plant, das waren miese Deals von Regierungsbeamten mit der Luftfahrtindustrie. In einem Fall hatten die Beamten sogar die BAA aufgefordert, Zahlen zu ändern, damit das Verkehrsministerium die Erweiterung in günstigerem Licht darstellen konnte.

Das spektakuläre Ende der Konsultation

Eine Herausforderung hielt die Konsultationsperiode noch für uns bereit. Wir hatten die größte Halle von Central Halls, Westminster, einem bekannten Veranstaltungsort in Central London, für eine ‚End-of-Consultation‘-Kundgebung gebucht. Wir waren damit ein großes Risiko eingegangen. Die Halle konnte 2.500 Leute fassen. Wenn wir Eindruck machen wollten, mussten wir die Halle füllen. Schon eine normalerweise hohe Anzahl von 1.000 Leuten hätte wie ein Fehlschlag gewirkt. Wie in den Zeiten



In Central London strömten 3.000 Leute zur größten Indoor-Demo unserer Geschichte. Foto: Weedon

der öffentlichen Versammlungen forderten wir die Leute auf, zur Demonstration gegen die Erweiterung zu gehen, diesmal in die berühmte Central Hall direkt gegenüber vom Parlament und einen Steinwurf vom Hauptsitz des Verkehrsministeriums entfernt. An diesem Montagabend kamen Zweieinhalbtausend Leute in die große Halle und weitere fünfhundert in eine Erweiterungshalle. Ich sah zu Geraldine Nicholson von NoTRAG hinüber, die so unermüdlich bei der Organisation geholfen hatte, und beide wussten wir, dass wir es geschafft hatten. Die Kundgebung, für die unsere Präsidentin Jenny Tonge – treue Begleiterin über viele Jahre – den Vorsitz übernommen hatte, wurde von vielen prominenten Teilnehmern besucht; Grußworte und Ansprachen kamen von lokalen und nationalen Initiativlern, Umweltexperten und zahlreichen Politikern, unter ihnen Nick Clegg, Vorsitzender der Liberaldemokraten. Obwohl der Eintritt frei war, erhielten wir fast 10.000 Pfund an Spenden, die für die Hallenmiete reichten. Ein inspirierender Abend!

Die Verbindung zu Plane Stupid

Zu den Rednern gehörte Leo Murray von Plane Stupid. Es war besonders wichtig, dass seine Stimme gehört wurde,



Am letzten Tag der Konsultation, zwei Tage nach der Kundgebung, protestierte Plane Stupid auf dem Dach des Parlamentsgebäudes.

denn – was die meisten noch nicht wussten – zwei Tage später sollte Plane Stupid seine bis dahin spektakulärste Aktion starten: Fünf junge Männer und Frauen, darunter Leo, stiegen auf das Dach des Parlamentsgebäudes und ließen ein gigantisches Banner herab, auf dem ‚BAA Headquarters‘ stand als Hinweis auf die Verbindung

von Regierung und BAA. Und sie machten Papierflugzeuge aus dem fragwürdigen Konsultationsdokument! Als Premierminister Gordon Brown an diesem Nachmittag vor dem Parlament sprach, musste er ihre Gegenwart zugeben und sagte, Entscheidungen sollten auf dem Boden des Unterhauses getroffen werden und nicht auf dem Dach. Es war der letzte Tag der Konsultation. Gab es je eine Konsultation, die so spektakulär endete?

Wir hielten die Spielregeln der Konsultation nicht ein

Die Regierung hatte von uns erwartet, lange detaillierte Entgegnungen zu ihren Plänen zu schreiben. Wir wussten, die Regierungsbeamten würden sich kaum die Mühe machen sie zu lesen, sie würden nur die Ja- und Nein-Stimmen zählen. Wir forderten daher die Leute zu einfachen Antworten auf. Wir rieten ihnen: „Just say No.“ HACAN gab eine kurze Erklärung ab, mehr nicht. Eine Konsultation, bei der das Verkehrsministerium auf Ausstellungen und lange Fragebögen gesetzt hatte, wurde von uns gekapert und zu einer weithin sichtbaren Bewegung voller Schwung und Lebenskraft umgemünzt.

Die Dynamik erhalten

Es war jetzt wichtig, den Schwung zu erhalten und dem Verkehrsministerium klar zu machen, dass seine Konsultation für uns nicht das Ende war sondern nur ein Schritt auf dem Weg zu weiteren Aktionen. Im Sommer 2008 wollte das Bündnis einen Protestmarsch organisieren, aber vorher waren noch zwei weitere Aktionen geplant.

Ein Event mit Stansted-Mitstreitern

In den Wochen nach der Konsultation organisierten wir eine Veranstaltung ganz anderer Art. Zusammen mit ‚Stop Stansted Expansion‘ (SSE) richteten wir in der Grosvenor Chapel im eleganten Mayfair einen Abend mit klassischer Musik aus. Wir konnten zwei prominente Sprecher gewinnen: Terry Waite von der Anglikanischen Kirche, der fast 5 Jahre als Geisel im Libanon verbracht hatte, und Zag Goldsmith. An dieser Veranstaltung zeigte sich in typischer Weise, wie wir mit Gruppen anderer Flughäfen zusammenarbeiteten. Sowohl SSE als auch wir selbst waren in einer kritischen Phase unserer Kampagnen, demonstrierten aber ganz bewusst unseren Zusammenhalt.



Das Foto zeigt Zag Goldsmith (sitzend links), Terry Waite (sitzend rechts), Peter Sanders, SSE-Vorstand (stehend Mitte) und Carol Barbone, SSE-Kampagnen-Direktorin **Foto Milligan**

Terminal 5 öffnet

Die Konsultation zu Heathrow hatte am 27. Februar 2008 geendet, genau einen Monat später stand ein anderer wichtiger Termin an: Terminal 5 sollte eröffnet werden. Lange vor meinem Engagement bei HACAN hatten viele Mitglieder gegen Terminal 5 gekämpft. Wir wussten, dass BAA – angeschlagen von den Enthüllungen der Kungelei mit dem Verkehrsministerium und der kolossalen Fehleinschätzung der Gerichtsverfügung des High Court – eine große Show inszenieren wollte, und die mussten wir ihnen verderben. Mit einer direkten Aktion nach Art von Plane Stupid hätten wir die ältere Generation, die schon so lange gegen Terminal 5 gekämpft hatte, nicht integrieren können.



Wir brauchten etwas Kantiges, aber nicht zu konfrontativ, einen Hingucker aber nicht nur zum Fotografieren. Und dann hatten wir es: Wir machen einen Flashmob!

Wir veranstalten einen Flashmob!

Wir mussten den Flashmob ankündigen, damit die Leute zum Terminal 5 kamen. Da-

durch wurden auch Polizei und BAA auf den Plan gerufen. Gegen 11 Uhr sah man um Terminal 5 herum viele bekannte Gesichter, und dann - Punkt 11 – enthüllten mehr als 600 Leute das rote T-Shirt mit der Aufschrift ‚Stop Airport Expansion‘, das sie unter ihren Jacken getragen hatten. Ein Meer von Rot ergoss sich über den neuen Terminal. BAA-Vertreter und Polizei waren verunsichert, sie wussten nicht, was wir vorhatten und befürchteten weitere Aktionen. Tatsächlich aber gingen wir nach etwas Gesang und Tanz friedlich nach Hause, so, wie wir es geplant hatten. Für BAA und British Airways aber wurde die Eröffnung von Terminal 5 zum Desaster, denn der neue Terminal funktionierte nicht richtig. Die Passagiere mussten warten, Flüge verspäteten sich und 23.000 Koffer und Taschen wurden vermisst und tauchten teilweise in Rom wieder auf. Wir aber hatten eine neue, effektive Waffe in unserem Arsenal: den Flashmob.

Die große Mai-Demonstration

Nun richtete sich unser Augenmerk auf den 31. Mai, dem Tag, an dem wir unseren großen Protestmarsch in der Nähe von Heathrow planten und der mit einer Demonstration in Sipson enden sollte, dem Dorf, das beim Bau einer dritten Startbahn zerstört würde. Großveranstaltungen wie diese sind nur mit einer gut zusammenarbeitenden Koalition möglich. Ein enormer Aufwand an Zeit, Arbeit und Geldmitteln war nötig. An einem heißen Sonnabend im Mai kamen 3.000 Menschen von überall her und bildeten ein großes ‚NO‘ auf einem Feld in Sipson. Sie kamen aus Athen in Griechenland und Nantes in Südfrankreich. Führende Politiker und Umweltschützer sprachen, Gastgeber war der lokale Abgeordnete John McDonnell. Schon seit der Konsultation war das Medieninteresse groß, und wieder war das Aufgebot der Presse gewaltig. SKY News sendete live. Und doch waren wir enttäuscht über die Teilnehmerzahl. Bei einem Thema von dieser Bedeutung und einer Kampagne dieser Größenordnung hätten es Tausende mehr sein müssen. Journalisten der führenden West-Londoner Zeitungen, der Richmond und Twickenham Times, treue Unterstützer der Kampagne, riefen mich nach der Veranstaltung an, um mir zu sagen, dass ihre Headline auf der ersten Seite lauten



Fotos: oben links Nutley; oben rechts Greenpeace; unten links und rechts Weedon

würde: *Where Were You? – Wo Wart Ihr?* Sie taten Recht daran, wir dachten genau so. Wir hatten bei der Vorbereitung kaum Gegner und so viel Unterstützung in West-London und Berkshire gefunden.

Viel mehr als 3.000 Leute hätten erscheinen müssen. Busse waren aus Manchester und Schottland gekommen, warum es so wenig Teilnehmer aus West-London waren, bleibt ein Rätsel.

Die Abgeordneten der Bezirke und die Gemeindevertreter wussten, dass ihre Wähler ihnen Versäumnisse beim Kampf gegen die Flughafenerweiterung nicht verzeihen würden. Warum also war die Teilnehmerzahl so niedrig? Waren sie nicht besorgt genug oder war ihnen der Marsch zu anstrengend? Vielleicht dachten sie, die Kampagne läuft gut und sie würden nicht vermisst - andere, nicht sie, sollten mitmachen. Vielleicht dachten sie

auch, es hat sowieso keinen Zweck, am Ende bringt das alles nichts. Vielleicht war es ein Symptom auf anderer, breiterer Ebene: Ein Nachmittag auf einem Protestmarsch als lästige Einmischung in ihr geschäftiges Privatleben. Wir werden es nie erfahren, mögen es Akademiker analysieren. Aber die Zweifel nagten weiter an mir: Wie wichtig war das Thema für die Mehrheit der West-Londoner wirklich? Leute kamen mit Bussen von Manchester und Schottland. Warum kamen so wenige von West-London?

Sommer 2008: Die Kampagne schreitet voran

Das Echo aus West-London blieb enttäuschend, aber mehr und mehr Leute aus dem ganzen Land stießen zu uns. Der hohe Bekanntheitsgrad der Kampagne und das wachsende Verständnis für die Auswirkungen einer dritten Startbahn, insbesondere im Hinblick auf den Klimawandel, hatte zur Folge, dass ständig neue Personen und Gruppen bei uns anfragten, ob sie helfen könnten. So war zum Beispiel ein Großteil der Organisation für den Flashmob von jungen Leuten geleistet worden, die von der Friedensbewegung und den Klimacamps kamen.

Eine neue Gruppe, WeCAN, tauchte auf. Sie wurde in einer der angesagtesten Gegenden Londons von gut situierten Frauen gegründet, die sich Sorgen über die Auswirkungen des Klimawandels auf eine Welt machten, in der ihre Kinder aufwachsen würden. Zu den Organisatorinnen gehörte Jennifer Nadel, ehemalige Inlandsredakteurin bei ITN, und die Direktorin und Autorin Rebecca Frayn. Flughafenerweiterung war der Katalysator der Gruppe, stand jedoch nicht im Mittelpunkt. WeCAN wurde aktiver und geschätzter Partner des Bündnisses, der auch seine eigenen Veranstaltungen organisierte, hauptsächlich mit Beteiligung von Kindern.

Juli 2008: Ein Aktivist klebt sich am Premierminister fest!

Die Times schreibt: *Während einer Preisverleihungszeremonie in No. 10 Downing Street legte Dan Glass seine mit Klebstoff bedeckte Hand dem Premierminister auf den Ärmel. Er hatte den Klebstoff in fünf Beuteln an seine Unterwäsche geheftet und goss ihn während Mr. Browns Rede über seine Hand. Dabei sagte Mr. Glass zum PM: „Machen sie sich keine Sorgen, dies ist ein gewaltfreier Protest. Ich habe mich soeben mit Superkleber an die Knöpfe des Premierministers geklebt. Wir können den Klimawandel nicht abschütteln wie sie meinen Arm abschütteln können. Wir können den Klimawandel bekämpfen, aber nicht, indem wir den größten Airport der Welt in Heathrow planen.“* Dan, ein Unterstützer von Plane Stupid, erhielt Applaus von den anderen Leuten im Raum.



Eine Konferenz für Radikale findet statt

Im Juli, fast ein Jahr, nachdem sie ihre Zelte in Sichtweite der Startbahnen von Heathrow aufgeschlagen und für internationale Schlagzeilen gesorgt hatten, kamen einige der Klimacamper in die

Die Konferenz brachte Aktivisten der Direkten Aktion, Politiker, Umweltschützer und Einheimische zusammen.

Gegend von Sipson zurück. Sie trafen sich mit Trupps von HACAN, NoTRAG und Greenpeace, um für einen Tag eine Konferenz in der Harlington Baptist Church abzuhalten, die sie so wunderbar unterstützt hatte. Die Konferenz wurde von und für Gruppen und Personen veranstaltet, die bereit waren, notfalls auch Wege des zivilen Ungehorsams zu gehen.

Wenige Wochen nach der Verweigerung so vieler West-Londoner beim Protestmarsch mag das verwundern, aber unter den Anwohnern und Aktivisten gab es genug Leute, die sich notfalls auch an Aktionen zivilen Ungehorsams beteiligen würden.

Herbst 2008

Die Konservativen sind gegen die Expansion von Heathrow

Die Regierung musste ihre Entscheidung zur Erweiterung von Heathrow bis Ende des Jahres treffen. Als im Spätsommer unsere Kampagne etwas ins Stocken zu geraten drohte, erhielt ich einen

Die Konservativen kündigten an, dass sie alle Erweiterungspläne einstampfen würden, sollten sie die Wahl gewinnen.

Telefonanruf, der alles veränderte. Es war früher Samstagabend, als ich nach einem Fußballspiel aus einem Pub in Bethnal Green in Ost-London kam. Die soeben aufgestiegene Mannschaft Hull City hatte in einem grandiosen Spiel gegen das mächtige Arsenal gewonnen. Mein Handy klingelte. Es war Stephen Joseph, der Direktor der ‚Campaign for Better Transport‘ (ehemals Transport 2000).

Er hatte soeben von Theresa Villiers, Staatssekretärin für Verkehr im Schattenkabinett, erfahren, dass sie in ihrer Rede vor der Parteiversammlung der Konservativen verkünden werde, dass im Falle eines Wahlsieges die Erweiterungspläne für Heathrow vom Tisch gefegt würden. Stattdessen wolle man in Hochgeschwindigkeitszüge investieren. Wir hatten von ihr ermutigende Signale zu Heathrow erwartet, jedoch nicht von dieser Tragweite. Ich erzählte es niemandem. Nein – ich tat es nicht! Die Rede wurde gehalten. Die Konservativen verkündeten, sie würden im Falle eines Wahlsieges alle Erweiterungspläne von Heathrow kippen und stattdessen eine Bahnlinie für Hochgeschwindigkeitszüge bauen. Bemerkenswerterweise benutzten sie unsere Statistiken zur Rechtfertigung ihrer These, dass ein Hochgeschwindigkeitszug viele Menschen vom Flugzeug weg auf die Schiene locken würde. Ein führender TV-Journalist rief mich an und sagte: „Für ihre Kampagne hätte es nicht besser laufen können.“ Meine unmittelbare Reaktion war, dass wir die Ankündigungen der Konservativen öffentlich begrüßen und unterstützen sollten, um der Kritik von Labour, Teilen der Industrie, einigen Gewerkschaften und aus ihren eigenen Reihen zu begegnen. Über die nächsten Wochen hielten wir an der öffentlichen Unterstützung der konservativen Linie fest.

Wir suchen Unterstützung bei Wirtschaft und Gewerkschaften

Es war dringend nötig, dass führende Persönlichkeiten der Wirtschaft die Haltung der Konservativen stützten. Wir wussten, dass die Wirtschaftswelt bei diesem Thema gespalten war, aber es gab Hemmungen, sich zu outen. Und es dauerte tatsächlich noch 6 Monate, bis führende Wirtschaftsleute sich öffentlich gegen eine dritte Startbahn aussprachen. Auch sechs Gewerkschaften waren offen

dagegen. Die Opposition der Wirtschaft – als sie schließlich kam – war sehr wichtig für die Kampagne. Noch nie hatte man bisher von prominenten Wirtschaftsführern ein Wort gegen so bedeutende nationale Infrastrukturprojekte wie eine dritte Startbahn zu hören bekommen. Die Tatsache, dass dies nun geschah, verlieh ihrer Stimme umso mehr Gewicht.

Ich war für Lobbyarbeit in der Wirtschaft nicht die richtige Person, man identifizierte mich zu sehr mit der Kampagne. Ehemalige Geschäftsleute wie Chris Shaw von Enough's Enough, der eine Schlüsselfigur der Koalition geworden war, eigneten sich viel besser für diese Rolle. WWF - die besser etablierte NGO - veröffentlichte einen fundierten Bericht, der die Vorteile von Video-Konferenzen für das Geschäft aufzeigte. Hervorragende Arbeit leistete auch ‚Campaign against Climate Change‘, eine Umweltgruppe mit engen Verbindungen zu

Es war dringend nötig, dass bekannte Persönlichkeiten der Wirtschaft die Haltung der Konservativen untertützten

In diesem Herbst wurde ich von der Zeitschrift *The Independent on Sunday* zum erfolgreichsten Umweltschützer Großbritanniens gewählt. Man würdigte meine über 20-jährige Arbeit für die Umwelt. Dazu gehörten sowohl die Initiativen gegen neue Straßen als auch die Heathrow-Kampagne. Ich war etwas erstaunt über die Auszeichnung. Anerkennung ist immer nett, aber mein Hauptgedanke war, dass sie zum perfekten Zeitpunkt kam, um der Kampagne zu nützen. Sie brachte uns Publicity und übte wahrscheinlich etwas mehr Druck auf Wirtschaft und Politik aus.

den Gewerkschaften. Einmal mehr zeigte sich hier der Vorteil eines breit angelegten Bündnisses. Zudem hatte die Ankündigung der Konservativen die Regierung dazu veranlasst, eine Studie für eine Hochgeschwindigkeits-Trasse in Auftrag zu geben. Das Schienen-Thema war früher immer von Labour abgelehnt worden.



Winter 2008

Im Herbst war eine neue Gruppe entstanden, die ‚Climate Suffragettes‘. Die Idee stammte von Tamsin Omond, die auch bei Plane Stupid aktiv war. Es war eine von Frauen geführte aber nicht nur aus Frauen bestehende

Gruppe, die sich auf den Kampf gegen Klimawandel konzentrierte. Sie wurde inspiriert von den Suffragetten, die vor einem Jahrhundert für das Wahlrecht der Frauen gekämpft hatten. Die Gruppe

organisierte ‚Climate Rush‘ - den Klimasturm: Nach einer Kundgebung durch Frauen, unter anderen der Vorsitzenden der Green Party Caroline Lucas, stürmten als Suffragetten verkleidete Teilnehmerinnen das Parlament – zum Vergnügen der Polizei. Eine weitere, andersartige und sehr nützliche Front im Kampf gegen die Heathrow-Expansion war eröffnet worden.

Plane Stupid besetzt Stansted

Plane Stupid konzentrierte sich inzwischen auf den Flughafen Stansted, der mit einer erheblichen Zunahme des Flugverkehrs auf der existierenden Startbahn und einer projektierten zweiten Startbahn konfrontiert wurde. In einer bitterkalten Dezembernacht durchbrachen über 100 Plane-Stupid-

Die größte Besetzung eines Flughafens, die es jemals in Großbritannien gegeben hat.

Aktivisten im Schutz der Dunkelheit den Zaun und besetzten die Rollbahn von Stansted Airport. Es war die größte Besetzung eines Flughafens, die dieses Land je gesehen hatte. Flüge wurden annulliert, Passagiere waren verärgert, verschiedene Medien tobten. Dies war das erste Mal, dass Plane Stupid Passagiere in Mitleidenschaft zog. Die Aktivisten hatten vorher sorgfältig das Für und Wider einer solchen Handlung bedacht und entschieden, dass die Gefahren des Klimawandels schwerer wogen als die Unannehmlichkeiten der Passagiere. Wichtig war die Botschaft an die Regierung und die Luftfahrtindustrie: Neue Startbahnen stoßen auf erbitterten Widerstand. Dies war ein ganz anderer Aktionsstil als der, den Carol Barbone, dynamische Direktorin von ‚Stop Stansted Expansion‘ (SSE), pflegte. Sie hatte aus einer trägen Bürgerinitiative eine der geachtetsten im Land gemacht. Zu dem Team, das sie um sich versammelt hatte, gehörten bedeutende Persönlichkeiten wie z. B. der ehemalige Geschäftsmann Brian Ross, der eine schlüssige ökonomische Beweisführung gegen die Expansion entwickelt hatte. - Die direkte Aktion hatte die SSE aber immer vermieden, daher der Wirbel, den Plane Stupid nun erregte.

her sorgfältig das Für und Wider einer solchen Handlung bedacht und entschieden, dass die Gefahren des Klimawandels schwerer wogen als die Unannehmlichkeiten der Passagiere. Wichtig war die Botschaft an die Regierung und die Luftfahrtindustrie: Neue Startbahnen stoßen auf erbitterten Widerstand. Dies war ein ganz anderer Aktionsstil als der, den Carol Barbone, dynamische Direktorin von ‚Stop Stansted Expansion‘ (SSE), pflegte. Sie hatte aus einer trägen Bürgerinitiative eine der geachtetsten im Land gemacht. Zu dem Team, das sie um sich versammelt hatte, gehörten bedeutende Persönlichkeiten wie z. B. der ehemalige Geschäftsmann Brian Ross, der eine schlüssige ökonomische Beweisführung gegen die Expansion entwickelt hatte. - Die direkte Aktion hatte die SSE aber immer vermieden, daher der Wirbel, den Plane Stupid nun erregte.

Als der Entscheidungstermin naht, rebellieren Labour-Abgeordnete



Die Abgeordnete Susan Kramer war eine wichtige und zuverlässige Figur der Kampagne. Sie führte die Liberaldemokratische Opposition an. Foto: Weedon

Die Regierung sollte ihre Entscheidung zu Heathrow noch vor Jahresende treffen, aber es gab Probleme. Eine Revolte innerhalb der Labour-Partei zeichnete sich ab.

Die Arbeit unserer Beraterfirma Cogitamus trug Früchte: Einige Abgeordnete, mit denen sie gesprochen hatten, führten die Rebell an. Über 100 Labour-Abgeordnete unterzeichneten Anträge gegen Expansion an das Unterhaus. Die Labour-Abgeordneten Alan und Ann Keen aus unserer parteiübergreifenden Politikergruppe sprachen mit ihren Parteifreunden. In Parlamentsdebatten stimmten Labour-Abgeordnete gegen die Regierung. Da bei diesen Debatten sowohl die Konservative Theresa Villiers als auch der Liberaldemokratische Verkehrs-Experte Norman Baker regelmäßig fundierte Umwelt- und Wirtschaftlichkeitsbegründungen gegen die Erweiterung vorlegten, sah sich die Regierung mit weiteren Unannehmlichkeiten konfrontiert. Mehr als einmal wurde unser CE Delft Report zur Wirtschaftlichkeit zitiert. Jedes Mal, wenn es eine Debatte oder Eingabe zu Heathrow gab, zeigten wir Präsenz vor dem Parlament, manchmal nach kurzfristiger Bekanntgabe. Normalerweise konnten wir 60 Personen aufbieten, genug für eine gute Geschichte und ein Bild für die Medien.

Die Regierung verschob die Entscheidung auf das Neue Jahr. Das Kabinett war gespalten.

Mehr als einmal wurde unser CE Delft Report zur Wirtschaftlichkeit zitiert. Jedes Mal, wenn es eine Debatte oder Eingabe zu Heathrow gab, zeigten wir Präsenz vor dem Parlament, manchmal nach kurzfristiger Bekanntgabe. Normalerweise konnten wir 60 Personen aufbieten, genug für eine gute Geschichte und ein Bild für die Medien.

Januar 2009 – Die Entscheidung fällt

Es war klar, dass wir im Januar voll durchstarten mussten. Der Druck auf die Regierung musste beibehalten werden. Climate Rush und WeCAN planten für den ersten Arbeitstag des Parlaments im neuen Jahr ein Dinner – in der Halle von Terminal 1 in Heathrow! Und wir wollten am ersten Samstag nach der Entscheidung einen Flashmob veranstalten.

Den Druck aufrechterhalten

Die Dinner-Party entwickelte sich zu einem Riesenspaß. Die Leute kamen zu Hunderten, viele kostümiert im Stil des frühen 20. Jahrhunderts: Frauen von den Suffragetten, Mütter von WeCAN, Kinder aus den bedrohten Gemeinden, Anwohner aus West-London, Umweltschützer, Plane-Stupid-Aktivisten. Wenigstens zwei Abgeordnete aus unserer parteiübergreifenden Gruppe – John McDonnell und Susan Kramer – kamen. Weißes Tischtuch war quer über die Halle des Terminal 1 ausgebreitet, und unter den wachsamen Augen der Polizei aßen und tranken die Leute ihr Picknick, sangen, tanzten und feierten. Beim Beobachten der Szene hatte ich das überwältigende Gefühl, wenn erforderlich, würden diese Menschen singend und tanzend über die Startbahn ziehen.

Um den Druck aufrechtzuerhalten, veranstaltete Greenpeace am nächsten Tag **Airplot** -eine brillante Idee: Berühmte Persönlichkeiten kauften von einem Geschäftsmann aus dem bedrohten Sipson ein Stück Land und gaben dann Teile davon weiter an alle, die es haben wollten.

Die Regierung verkündet ihre Entscheidung

Einige Tage später verkündete die Regierung ihre Entscheidung. Der Plan, den Startbahnwechsel abzuschaffen (bei dem über West-London landende Flugzeuge um 15:00 Uhr zur Entlastung der Anwohner für einen halben Tag die Bahn wechseln), wurde fallengelassen. Dies war ein Erfolg, der den Mitgliedern unserer parteiübergreifenden Gruppe, insbesondere Alan und Ann Keen, zu verdanken war. Aber BAA erhielt grünes Licht für die Planung einer dritten Startbahn. Um jedoch die Entscheidung durch das geteilte Kabinett zu bekommen, verkündete Verkehrs-Staatssekretär Geoff Hoon, wenn sich bei der dritten Startbahn bis 2020 abzeichnen sollte, dass die von der Regierung festgelegten Werte für Lärm, Luftverschmutzung oder Emission überschritten würden, sollte die Anzahl der Flüge auf der neuen Startbahn reduziert werden. Ein fauler und wahrscheinlich undurchführbarer Kompromiss. Zwei West-Londoner Labour-Abgeordnete, Andy Slaughter und Virendra Sharma, legten aus Protest ihre Regierungssämer nieder und wurden Mitglieder unserer parteiübergreifenden Politiker-Gruppe. Die Erklärung war natürlich auf den Titelseiten. Wir hatten erzwungen, dass Heathrow ganz oben auf die politische Agenda kam. Das Bündnis berief innerhalb von Stunden nach der Erklärung eine Pressekonferenz ein und sendete live aus den eleganten Büros des National Trust.

**Unter Aufruhr und Rücktritts-
erklärungen gab es grünes
Licht für die 3. Startbahn**

John McDonnell greift im House of Commons zum Mittel der direkten Aktion

Im Unterhaus gab es einen Aufstand. John McDonnell wurde so wütend über Geoff Hoons Weigerung, klare Antworten zu geben, dass er seinen Sitz verließ, nach vorne schritt und den Amtsstab ergriff. Eine vollkommen illegale Handlung, eine direkte Aktion auf dem Boden des Parlaments! Er wurde für eine Woche suspendiert. Zurück in seinem Wahlbezirk wurde er mit Standing Ovation begrüßt.

Über 70.000 Konsultations-Antworten: Nur 11 Prozent dafür

Die Regierung gab zu, dass sie über 70.000 Antworten auf die Konsultation erhalten hatte, vermutlich die größte Anzahl, die jemals auf eine regionale Konsultation eingegangen ist. Nur 11% waren für die Expansion. Der in Verruf geratene Regierungsbeamte David Gray spottete, er habe mehr Antworten erwartet. In diesem Stadium war der Mann zu einer Belastung für das Verkehrsministerium geworden und für unsere Kampagne zu einem Geschenk des Himmels. So war es nicht überraschend, dass das Ministerium ihn für „andere Aufgaben“ freistellte.

Unsere Antwort



Wenige Tage nach der Entscheidung ließen sich hunderte von Menschen für einen Flashmob in Terminal 5 nieder. Ein weiteres Mal enthüllten wir unsere roten T-Shirts.- Diesmal bewarfen wir einen Geoff Hoon aus Pappmaschee mit farbigen Softbällen. Für uns war der Minister der perfekte Bösewicht. Ruth Kelly, seine Vorgängerin, war eine hochangesehene und respektierte Per-

sönlichkeit, die nur die falsche Politik machte, aber Geoff Hoon fanden wir einfach unausstehlich! Bei einer Kampagne wie dieser lässt es sich viel besser mit echten Schurken streiten.



Das Flashmob-Konzept funktionierte. Wir konnten klare Kante zeigen und dabei alle mitnehmen. Und wir hatten einen Riesenspaß. Auch Politiker nahmen teil. Der wirtschaftspolitische Sprecher der Liberaldemokraten Vincent Cable kam, Jenny Jones, führendes Mitglied der Grünen und bei der London Assembly, Murrad Quereshi, Vorsitzender des Umweltausschusses der Labour-Partei, und natürlich die Abgeordneten John McDonnell und Susan Kramer.

Im Bild: Armelle Thomas und Eilish Stone, zwei der Frauen von Harmondsworth, die treue Unterstützerinnen der Kampagne wurden .

Nach der Entscheidung: Die Dynamik beibehalten

Wie nach jeder großen Entscheidung, so war es auch für uns jetzt eine Herausforderung, Schwung und Dynamik der Bewegung zu erhalten. Aber es passierte etwas sehr Merkwürdiges. Im Laufe der folgenden Monate stellten wir fest, dass Geoff Hoons Entscheidung ziemlich bedeutungslos war. Im März 2009, mehr als ein Jahr vor der Parlamentswahl, war ich sicher, dass wir die Kampagne gewonnen hatten. Es sah aus, als ob Gordon Browns Labour-Partei die Wahl verlieren würde. Es stand fest, dass die Konservativen es ernst meinten mit ihren Plänen, die dritte Startbahn zu kippen, denn das war ein tragender Pfeiler ihrer Parteipolitik. Ihre verkehrspolitische Sprecherin Theresa Villiers bestätigte, dass dies wesentlicher Teil des Wahlprogramms sein würde. Ebenso wurde deutlich, dass sie alle Pläne für neue Startbahnen in Stansted und Gatwick streichen würden und stattdessen die Erweiterung einiger Regionalflughäfen favorisierten. Die Liberaldemokraten verfolgten eine ähnliche Politik. BAA ließ verlauten, dass sie die Pläne für eine dritte Startbahn nicht vor der Wahl vorlegen könnten. Die Medien verloren zum größten Teil das Interesse an der dritten Startbahn, sie gab keine Story mehr her. Wie die meisten Leute glaubten auch sie, es würde nichts passieren. Wir befanden uns in einer merkwürdigen Situation, wie ich sie in den 30 Jahren meiner Kampagnenaktivität noch nicht erlebt hatte. Wir hatten große Schlachten gewonnen, aber unser Sieg würde nicht vor Jahresfrist bestätigt werden. Doch wir brauchten einen Aktionsplan für das Jahr.

Wir entwickeln eine Strategie in drei Teilen

Wir entwickelten eine dreiteilige Strategie für das Jahr. Zuerst wollten wir sicherstellen, dass Heathrow nicht aus dem Blick der Medien geriet. Daher entschlossen wir uns unter anderem, gegen die Entscheidung der Regierung für die dritte Startbahn Rechtsbehelf einzulegen. Zweitens arbeiteten wir an der Schienenweg-Alternative zur Heathrow-Expansion. Und drittens bereiteten wir uns auf den – unwahrscheinlichen – Fall vor, dass Labour die Wahl gewinnen würde.

Strategie Teil 1: Heathrow im öffentlichen Bewusstsein halten

Verschiedene Mitglieder der Koalition organisierten eine Serie sinnvoll koordinierter Aktivitäten, um das öffentliche Interesse an Heathrow wach zu halten. Einige dieser Aktivitäten führte Airplot durch. Über 90.000 Menschen „kauften“ schließlich ein Stück Land, was im Endeffekt soviel wie ein Grashalm für jeden war! Im Laufe des Jahres kamen eine Reihe berühmter Persönlichkeiten, wie der Poet Laureate und der Comedy-Star Richard Briers, um Airplot zu besichtigen. Der Parteivorsitzende der Konservativen David Cameron sponserte einen Baum, der Vorsitzende der Liberaldemokraten ging einen Schritt weiter und pflanzte seinen Baum. Das waren alles große Fototermine und Gelegenheiten, Heathrow in den Medien zu halten. Aber für den Fall, dass eine neue Regierung den Bau der Startbahn vorantreiben sollte, bedeutete es auch, dass Nick Clegg einen Auftrag zum Zwangskauf an sich selbst ausführen müsste!

Ein Euro-Flashmob.

Wir veranstalteten einen weiteren Flashmob. Jeder Flashmob sollte sich von den anderen etwas unterscheiden, und diesmal organisierten wir einen Euro-Flashmob. Dafür setzten wir uns mit Initiativgruppen von anderen europäischen Flughäfen in Verbindung, und von uns machten einige am gleichen Tag Flashmobs auf unseren Flughäfen. Das Ganze fand am Tag des Eurovision Song Contest statt! Jede Gruppe sang das Lied ihres Landes. Unser Aussehen und unser Gesang waren von grandioser Geschmacklosigkeit, und wir hatten einen Heidenspaß. Aber es sollte unser letzter Hea-



Photo: Russell

throw-Flashmob sein, entschieden wir. Diese Art des Protests hatte ihren Biss verloren. BAA und Polizei kannten den Ablauf zu gut. Die Sache war nur noch für einen weiteren Fototermin gut. Uns war immer klar, dass unsere Flashmobs einmal ihr farbenfrohes Ende finden mussten. Es war Zeit aufzuhören.

Weitere Veranstaltungen wurden durchgeführt. Die Initiative gegen Klimawandel brachte eine Demonstration von beachtlicher Größe vor Downing Street auf die Beine. Zu den Redner/innen gehörte Linda McCutcheon von NoTRAG. Sie, die sich nie hätte vorstellen können, einmal öffentlich zu sprechen, hielt eine Ansprache vor der Downing Street! WeCan und Climate Rush organisierten weitere Events. Das wahrscheinlich spektakulärste Happening setzte Leila Deen von Plane Stupid in Szene, als sie grünen Pudding über Minister Peter Mandelson schüttete und ihm zurief, solange er eine dritte Startbahn unterstützte, bliebe seine Politik „green-wash“ – nur mit einem grünen Mäntelchen versehen. Mandelson war das perfekte Ziel: aalglatt, Unterstützer der dritten Startbahn und eines der bekanntesten Gesichter der britischen Politik. Die Presse griff das Ereignis gierig auf, es wurde eines der Bilder des Jahres 2009.



Leila Deen von Plane Stupid bewirft Startbahnunterstützer und Minister im Kabinett Peter Mandelson mit grünem Pudding

Mit Bildern wie diesem brachte Plane Stupid die Leute zum Schmunzeln, viele machten sie aber auch wütend.

Die Kommentare dazu waren dann

etwa von der Art: „Damit ändert man auch nichts.“ – Natürlich nicht, nicht direkt. Aber als ein Teil der gesamten Kampagne, der die Aktionen von Plane Stupid immer waren, sieht die Sache doch ganz anders aus.

Rechtsbehelf einlegen

Das Bündnis legte einen Rechtsbehelf gegen die Entscheidung der Regierung ein. Wir wollten beweisen, dass der Weg, der zur Entscheidung geführt hatte, ungesetzlich war. Normalerweise verlieren Initiativgruppen die Rechtsbehelfe. Da sie auch sehr teuer werden können, ist ein solcher Schritt sorgfältig abzuwägen. In diesem Fall kamen wir aber zu der Auffassung, dass ein Rechtsbehelf das Thema im Bewusstsein der Öffentlichkeit halten und weiterhin Druck auf das Verkehrsministerium

ausüben würde. Mit großzügiger Unterstützung der betreffenden Kommunen war es für uns machbar. Im Nachhinein erwies es sich als richtige Entscheidung.



Barbara Reid vor dem schottischen Parlament nach ihrer Zeugenaussage für 2M zum Hochgeschwindigkeitszug.

Strategie Teil 2: Die Schienenweg-Alternative

Der zweite Bereich, auf den wir uns konzentrierten, war der Bahnverkehr. Die Regierung hatte einen Ausschuss zur Erstellung einer Studie zur Hochgeschwindigkeitsbahn eingesetzt. Das wirkte wie politischer Opportunismus, nachdem die Tories und die Liberaldemokraten sich für die Schienen-Alternative stark gemacht hatten. Gordon Brown musste vor der Wahl eine Studie vorweisen können, aber in Wirklichkeit betrachtete Labour Hochgeschwindigkeitszüge nicht als Alternative zur dritten Startbahn in Heathrow. Die Regierung spottete über die Vorstellung, sie könnten die Leute vom Fliegen abhalten. Sir David Rowlands sollte für die Studie verantwortlich sein. Man erinnere sich an ihn! Er war Staatssekretär des Verkehrsministeriums und damit zuständiger oberster Beamter, als die Regierung ihre Expansionspläne für den Flugverkehr entwickelte. Heute ist er Aufsichtsratsvorsitzender von Gatwick Airport. Seine Assistentin war Alison Munro, eine andere schon bei der Terminal-5-Befragung durch ihre Blockadehaltung aufgefallene Beamtin des Verkehrsministeriums. Wir wollten so wenig wie möglich mit

dieser Studie zu tun haben, aber den Kommunalbehörden blieb nichts anderes übrig, als mit Rowlands' Team zu sprechen. Auch einige NGOs taten dies. Das Bündnis trieb seine eigene Arbeit zur Hochgeschwindigkeitsbahn voran und blieb in Verbindung mit den Liberaldemokraten und den Konservativen, die beide die Schiene als Alternative zur Erweiterung von Heathrow ansahen.

Strategie Teil 3: Gerüstet für einen unerwarteten Wahlsieg der Labour Partei

Wir mussten für den Fall gerüstet sein, dass Labour doch in einem Jahr unerwartet die Parlamentswahlen gewinnen würde. Bei den geteilten Positionen innerhalb der Partei gab es auch die Chance, dass Labour nach der Wahl die Pläne für eine dritte Startbahn fallenlassen würde. Nachdem aber Gordon Brown so an ihnen festhielt, mussten wir davon ausgehen, dass sie das Vorhaben durchziehen würden. Normalerweise hätten wir uns wieder auf öffentliche Untersuchungen vorbereitet. Wir taten es nicht. Die Geschichte lehrte uns, dass wir mit Erreichen des Stadiums der öffentlichen Untersuchung wahrscheinlich verloren hätten. Wir gingen einen anderen Weg. Einige von uns begannen, sich still auf Aktionen zivilen Ungehorsams vorzubereiten. Dies musste im Verborgenen bleiben. Ein weiser Tory-Abgeordneter hatte mir zu verstehen gegeben, dass es für die Konservativen bei der Auseinandersetzung mit den Andersdenkenden in ihrer eigenen Partei nicht hilfreich wäre, wenn vor den Parlamentswahlen Bilder einer Invasion von Heathrow über die Bildschirme liefen.

Wir bereiteten uns planmäßig auf großangelegten zivilen Ungehorsam vor.

Aktivisten versprechen Anwohnern Hilfe bei der Verteidigung ihrer Heime.

Unsere Arbeit bestand darin, Aktivisten mit den betroffenen Anwohnern in der bedrohten Gegend der NoTRAG-Dörfer zusammenzubringen. Die Aktivisten von Plane Stupid zogen zu den Leuten in die Häuser und trainierten sie für die direkte Aktion. Aber sie wurden auch Teil der Kommunen, in-



Foto: Pushinsky

szenierten Film-Shows, nahmen am örtlichen Karneval teil und restaurierten verlassene Anwesen. Wichtige Freundschaften entstanden. Eine der ersten Veranstaltungen, auf denen sich Aktivisten und Anwohner kennenlernten, fand in der St. Mary's Church Hall, Gemeindekirche von Harmondsworth aus dem 11. Jahrhundert, statt: Einzelne Anwohner wurden von Aktivisten ‚adoptiert‘. Im Herbst organisierten Aktivisten aus Schottland ein Ceilidh, das ist eine Tanzveranstaltung mit traditioneller schottisch-irischer Musik. Anwohner von Heathrow wurden von Aktivisten aus ganz Großbritannien ‚adoptiert‘, und um-

gekehrt wurden die Aktivisten in einer Gemeinde willkommen geheißen, die von einem fast zehnjährigen Kampf zermürbt war. Einige verkauften ihre Häuser an BAA; die Furcht ging um, dass der Zusammenhalt der Gemeinde zerfallen würde. Wieder, wie nach dem Klimacamp, gaben Aktivisten den Anwohnern das Gefühl, dass sie nicht allein waren. Im Kampf



um den Klimawandel war Heathrow zu dem Schlachtfeld geworden, auf dem tausende von Aktivisten aus dem ganzen Land bereit zur Besetzung des Flughafens waren, wenn die dritte Startbahn nicht fallen gelassen würde.

AirportWatch in 2009

2009 hatte sich auch für AirportWatch die Lage geändert. Wir hatten eine Schlüsselrolle gespielt als es galt, das Thema Luftfahrt auf die politische Agenda zu bringen und wir hatten die Auswirkungen der Expansion auf Ökonomie und Umwelt in den Blickpunkt wohl die Konservativen als auch die neue Startbahnen in Heathrow, Stan-

Das Schlachtfeld hatte sich von den drei großen Flughäfen im Südosten zu den schottischen und regionalen Flughäfen verlagert.

sted und Gatwick auszuschließen. Im März 2009 trafen sich alle Unner Konferenz, um die neue Situa- Strategie zu entwerfen. Das drei großen Flughäfen im Südosten

len Airports bewegt, einschließlich einiger kleinerer Flughäfen im Südosten, wie z.B. dem London City Airport. Ich stellte in einer Broschüre dar, warum meiner Meinung nach die Erweiterung regionaler Flughäfen sich weder im Bereich der Umwelt noch der Ökonomie auszahlt. Meine Argumente stützten sich auf drei Tatsachen. Erstens würden vermehrte Flüge neue Lärmprobleme mit sich bringen. Zweitens wäre die Summe der CO2-Emission aller Flüge regionaler Flughäfen beträchtlich. Drittens würde regionale Flughafenerweiterung der regionalen Wirtschaft nicht helfen, weil die Flugzeuge mehr Menschen und Geld aus der Region nähmen als sie einbrächten. Dies lässt sich mit dem Touristendefizit erklären: Briten, die ins Ausland fliegen, geben dort mehr Geld aus als die Besucher dieses Landes hier ausgeben. Dieses regionale Luftfahrt-Defizit beläuft sich jedes Jahr in die Milliarden. Nur 25% der Flüge von regionalen Flughäfen sind Geschäftsreisen.

terstützer von AirportWatch auf eition zu bewerten und die weitere Schlachtfeld hatte sich weg von den hin zu den schottischen und regiona-

AirportWatch setzt sich dafür ein, dass anstelle von Flughafenerweiterungen in neue ‚green‘ Jobs - grüne Arbeitsplätze - investiert wird. Interessant war, dass die politische Linke – in einigen Fällen die äußerste Linke - sehr ähnliche Forderungen an viele Rechte stellte. Die Veröffentlichungen *One Million Climate Jobs Now!*, von der Kampagne gegen Klimawandel im Auftrag drei führender Gewerkschaften produziert, und Zac Goldsmiths Buch *The Constant Economy: How to create a stable society*, suchten ähnliche Lösungen. Auf welchen Wegen das zu erreichen ist, wird natürlich sehr unterschiedlich gesehen. Zac favorisiert fiskalische und marktgesteuerte Lösungen, die Gewerkschaften setzen dagegen auf Investitionen der Regierung. Trotz aller geäußerten Slogans weiß Gordon Brown noch immer nicht, worum es bei dieser Debatte eigentlich geht.

Die Entscheidung von AirportWatch, an dieser Debatte um grüne Arbeitsplätze teilzunehmen, wirft die interessante Frage auf, wie weit sich aus einem bestimmten Anlass gegründete Initiativen einer erweiterten Problemstellung öffnen sollten. Meiner Meinung nach sollten die Mitglieder einer Initiative sich sehr gut überlegen, ob sie über ihren Zuständigkeitsbereich hinausgehen wollen. Das, was die sehr unterschiedlichen Menschen in einer Kampagne zusammenhält, ist ihr spezifisches Anliegen, sei es die Opposition gegen Flughäfen oder Straßen oder etwas Anderes. Geht man darüber hinaus, so droht ein Auseinanderbrechen. Wenn aber das erweiterte Engagement zu mehr Stärke und größerer Reichweite der Initiative führt, liegen die Vorteile klar. Als Kampagnenorganisation hat Air- portWatch kein Interesse an Sicht- reichtigung für Homosexuelle, der Ebenso wenig interessiert die par- besteht ein Interesse an grünen Ar- beit, wenn Wachstum in der Luft- halten wird. Einmischen macht unsere Initiative verständlicher und rundet unsere Botschaft ab.

AirportWatch unterstützte Investitionen in grüne Arbeitsplätze an Stelle von Flughafenerweiterung.

Als Kampagnenorganisation hat Air- weisen der Fuchsjagd, der Gleichbe- Todesstrafe oder der Abtreibung. teipolitische Zugehörigkeit. Aber es beitsplätzen, denn sie schaffen Ar- fahrt zurückgeschnitten oder ange- rundet unsere Botschaft ab.

Zu diesem Zeitpunkt, 2009, ging die Luftfahrtdebatte weiter. Der Schiedsspruch im Heathrow-Prozess würde sie noch weiter vorantreiben und Auswirkungen auf die Arbeit von AirportWatch haben. Aber bis dahin lag noch ein ganzes Jahr vor uns.

Sommer/Herbst 2009: Die Industrie versucht, zurückzuschlagen

In der zweiten Hälfte des Jahres 2009 unternahm die Luftfahrtindustrie so etwas wie einen letzten Versuch, die Konservative Partei zu beeinflussen. Die britische Handelskammer veröffentlichte eine Studie, die sie bei der Beraterfirma für Verkehr, Colin Buchanan, in Auftrag gegeben hatte. In der Studie wurde behauptet, dass eine dritte Startbahn der britischen Wirtschaft mindestens einen sechsfach höheren Gewinn brächte, als selbst vom Verkehrsministerium vorhergesagt war! Eine sorgfältige Prüfung der Studie brachte gravierende Fehler zu Tage. Die Industrie versuchte, die Studie als

Die Lobbyisten der Luftfahrtindustrie, von denen man viele aus dem Innern der Labour-Partei geholt hatte, waren für Lobbyarbeit an den Konservativen völlig ungeeignet.

Basispapier einer nationalen Kampagnenreise durch das Land zu benutzen und führende regionale Geschäftsleute vom Nutzen einer dritten Startbahn zu überzeugen, doch es war zu spät. Die Luftfahrtindustrie hatte die Konservativen nicht überzeugen können. Die Leute von der Industrie hatten die Partei völlig falsch eingeschätzt und sie mit im Boot gewähnt. So gaben sie ihr Letztes, um New Labour zu gewinnen. Die wichtigsten Lobbyisten der Luft-

fahrtindustrie kamen aus dem Innern der Labour-Partei: Dan Hodges, Direktor der ersten Pro-Expansionsgruppe ‚Freedom to Fly‘ war der Sohn der ehemaligen Luftfahrt-Ministerin von Labour, Glenda Jackson. Vor 1997 gehörte er dem Millbank-Team an, das New Labour bei der Wahl unterstützte. Stephen Hardwick, viele Jahre Leiter der Abteilung Öffentlichkeitsarbeit bei BAA, war ebenfalls treuer Anhänger Millbanks. Jo Irwin, Hardwicks Nachfolger bei BAA, war davor John Prescotts rechte Hand. Clive Soley, Direktor von ‚Future Heathrow‘, gehörte früher dem Vorstand der Parlamentspartei an. Michelle di Leo, Leiterin von ‚Flying Matters‘, der neuesten Pro-Expansionsgruppe, war die Ehefrau von Dan Hodges. All diese Pro-Expansions-Lobbyisten wurden aufgeboten, um die Labour-Regierung zu beeinflussen. Sie waren gut dafür geeignet. Aber konnten diese Leute, die so eng mit der Labour-Partei verbunden waren, auch effektive Lobbyarbeit bei der Tory-Partei leisten? Das Problem, glaube ich, ging noch tiefer. Die Lobbyisten dachten wie die Labour-Regierung, sie hatten die gleiche Geisteshaltung wie Ruth Kelly, Geoff Hoon und Gordon Brown. Ich weiß nicht, ob sie überhaupt in der Lage waren zu begreifen, dass es eine realistische und gerechte Alternative zur Luftfahrtpolitik von Labour gab. Sie handelten als Teil der Regierung. Jemand wie Willie Walsh, Chef von British Airways, konnte die Expansionpläne mit einer Klarheit und Überzeugung darstellen, die weit entfernt war von der Denkweise der Industrielobbyisten und meilenweit von der unbeweglichen Blockadepolitik der Beamten des Verkehrsministeriums.

Mit einem letzten Versuch im Sommer 2009 erwachte auch BAA noch einmal zum Leben. Sie machten den Leuten in Sipson, die ausziehen wollten, Kaufangebote für ihre Häuser. Einige hatten erwogen, den Ort zu verlassen, aber dieser Schritt von BAA hatte eine Erschütterung der Kommune zur Folge. BAA beauftragte die selbsternannten ‚grünen‘ Architekten Grimshaws mit dem Entwurf der neuen Startbahn. In einer Protestaktion dagegen stürmte Plane Stupid zusammen mit Tracy, der Barfrau des King-William-IV-Pubs in Sipson, bei der Preisverleihung des jährlichen Architektenwettbewerbs die Bühne. Einige Wochen vorher hatte Plane Stupid mit Hilfe von NoTRAGs Christi-



Josh von Plane Stupid und Tracy von NoTRAG stürmen die Bühne bei der Preisverleihung des Architektenwettbewerbs, um Firmen, die sich um Aufträge für die dritte Startbahn bewerben, vor direkten Aktionen zu warnen.

ne Taylor bei einer anderen Preisverleihung Virgins Tisch besetzt in Protest gegen die Unterstützung der dritten Startbahn durch Virgin. Diese Auftritte waren unterhaltsam, aber sie dienten einem ernsten Zweck. Sie sollten Gesellschaften, die hofften, durch den Bau einer dritten Startbahn Arbeit zu erhalten, warnen, dass sie bevorzugte Ziele zivilen Ungehorsams werden könnten. In Wahrheit jedoch flachte die Kampagne ab. Zu Beginn des Jahres 2010 zählten wir die Tage bis zur Parlamentswahl.

2010 bringt eine Überraschung und den Sieg



Wir gewinnen unseren Rechtsstreit! - Der Gerichtsprozess gegen die Regierung wurde gewonnen! Im Siegestaumel verließen wir nach der Verhandlung vor dem High Court das Gerichtsgebäude. Mit dabei waren die Abgeordneten Susan Kramer, John McDonnell, Justine Greening und Rätin Barbara Reid sowie weitere Gemeinderäte und Kampagnenmitglieder. Der Richter war zu der Überzeugung gelangt, dass die Regierungsentscheidung von 2009, die BAA grünes Licht für die dritte Startbahn gegeben hatte, fehlerhaft war. Er entschied, dass sie die neuesten Erkenntnisse zu Klimawandel und Ökonomie nicht berücksichtigt hatte, da sie auf der Grundlage des Luftverkehrs-Weißbuches von 2003 getroffen wurde. Ebenso sei zu wenig erarbeitet worden, auf welchem Wege die zusätzlichen Passagiere, die die dritte Startbahn nutzen wollten, zum und vom Flughafen kommen sollten. Noch war unsere Sache nicht in trockenen Tüchern, aber für die Regierung war es ein ernster Rückschlag. Sie war zurückgeworfen worden auf Feld eins beim Kampf um die dritte Startbahn. Mehr als das: Der Richterspruch brachte Hoffnung für alle anderen im Lande, die mit Erweiterungsplänen konfrontiert waren, da die meisten auf dem Weißbuch beruhten, das der Richter für veraltet erklärt hatte.

Es ist selten, dass Initiativgruppen vor Gericht gewinnen. Verlasse Dich niemals auf das Gericht! Sieh den Rechtsweg an als einen unter anderen der gesamten Kampagne. Aber gelegentlich gibt es eben doch einen Sieg. In unserem Fall verdankte er sich einem großartigen Team von Juristen und Rechtsanwälten (unsere Rechtsberater: Kate Harrison und ihre Kollegen von Harrison Grant; unsere Rechtsanwälte: Nigel Pleming, Natalie Lieven und Kollegen von Landmark Chambers), gut gebrieft von den Gemeindevertretern und Kampagnenmitgliedern, einer jämmerlichen Beweisführung des Verkehrsministeriums und schließlich einem Richter, der mutig genug war, gegen die Regierung zu entscheiden. Eine seltene Mischung!

Die Parlamentswahl besiegelt es

Weniger als zwei Monate später hatte Labour die Parlamentswahlen verloren. Den Konservativen war aber ein glatter Sieg auch verwehrt geblieben. Sie mussten eine Koalition mit den Liberaldemokraten bilden. Einen Tag nach der Regierungsbildung wurde die Streichung der dritten Startbahn verkündet, in Stansted und Gatwick sollten neue Startbahnen abgeblockt werden. Noch nie in der englischen Geschichte hatte die Luftfahrtindustrie eine solche Abfuhr erhalten. Unsere Kampagne hatte sichergestellt, dass Heathrow ein Schlüsselthema der neuen Regierung wurde, und tatsächlich gaben sie bei ihrer ersten Amtshandlung die Streichung der Erweiterungspläne bekannt. Interessanterweise hatte die Labour-Partei bei ihrem vergeblichen Versuch, an der Macht zu bleiben, den Liberaldemokraten für den Fall einer Koalition angeboten, den Plan einer dritten Startbahn fallen zu lassen.

„ANALYSIS - Tom Edwards, BBC Londons Verkehrskorrespondent:

Diese unwahrscheinliche Allianz von Initiativlern – die Gemeinderäte, die Anwohner und Umweltschützer – haben gewonnen. Es war unter den Konservativen und den Liberaldemokraten immer klar, gemeinsam gegen die dritte Startbahn anzutreten. Eine Mitstreiterin der Kampagne, die ich im Laufe der Jahre viele Male getroffen habe, sagte, sie habe nicht aufhören können zu weinen, als sie am Nachmittag die Nachricht hörte. Es wird heute Nacht Partys geben“

Der Tag nach der Nacht davor



Das war der Tag nach der Regierungserklärung. Zufällig war es auch der Tag, an dem Greenpeace dem Premierminister in 10 Downing Street die Namen der 90.000 Leute übergeben wollte, die aus Protest gegen die dritte Startbahn ein Stückchen Land vom Airplot-Feld in Sipson gekauft hatten. Stattdessen wurde nun gefeiert.

**Anna Jones und Ben Stewart von Greenpeace und Linda McCutcheon stellen sich vor 10 Downing Street den versammelten Medien der Nation
Foto: Greenpeace**

Reflexionen über die Kampagne.....

Meiner Meinung nach gibt es für unseren Erfolg acht Erklärungen:

1. Wir fingen frühzeitig an. Körperschaften wie BAA und die internationalen Industrien planen Luftfahrt weit im Voraus. Auch die Behörden haben lange Vorlaufzeiten für ihre Pläne. Der Trick von Regierung und Industrie besteht darin, die Menschen vor Ort erst im letzten Moment in ihre Pläne einzuweißen, was Langzeitplanungen schwierig macht. Ideal ist aber ein früher Start. Planen Sie strategisch, planen Sie auf lange Zeit!

2. Wir lehnten das Sankt-Florians-Prinzip ab (,Verschon' mein Haus.....') Es wäre unmöglich gewesen, eine breiter angelegte Ökonomie- und Klimawandel-Argumentation schlüssig zu führen oder Pläne für die Schienen-Alternative und den Übergang zu grünen Arbeitsplätzen auszuarbeiten, wenn wir fordern würden, die Expansion anderswo durchzuführen. Die breiter angelegte Vorgehensweise versetzte uns in die Lage, die Industrie effektiver anzugreifen und von den Politikern ernst genommen zu werden.

3. Wir arbeiteten in einem breiten Bündnis. Das Bündnis machte uns nicht nur größer im Hinblick auf die Mitgliederzahl, wir konnten auch eine größere Anzahl von Themen aufnehmen: Lärm, Klimawandel, Zerstörung der Gemeindefstrukturen, Wirtschaftlichkeit, Schienen-Alternativen und Artenvielfalt. Und es ermöglichte uns, viele Taktiken einzusetzen, von der Lobbyarbeit im Parlament bis zur direkten Aktion.

4. Wir umgingen nicht das Thema Wirtschaftlichkeit. Zu viele Initiativen machen einen Bogen um das Thema Wirtschaftlichkeit, weil es sie einschüchtert, oder es interessiert sie nicht. Das ist ein Fehler, denn die Begründung für viele der bekämpften Entwicklungen ist wirtschaftlicher Natur. Die Tatsache, dass wir in der Lage waren, die vorgebrachten ökonomischen Argumente für die Erweiterung von Heathrow durch realistische Gegenargumente zu erschüttern, trug wesentlich zu ihrem Stopp bei.

5. Wir gaben die Agenda vor. Wir warteten nicht ab, bis wir auf die offizielle Konsultation reagieren und bei Bürgerbefragungen unser Anliegen vortragen konnten. Wir gaben durch unsere eigenen kreativen Aktionen das Tempo vor. Wir versuchten, die andere Seite in die Defensive zu drängen, indem wir ihre Fehler herausstellten, unsere eigenen Studien veröffentlichten und eine Serie hochprofessioneller Events und Aktionen organisierten und koordinierten.

6. Wir identifizierten unsere Verbündeten. Wir suchten Personen und Organisationen, die uns unterstützen konnten und förderten ihre Unterstützung. So stellten wir eine gute Zusammenarbeit mit den Oppositionsparteien her und mit den Gewerkschaften, die an grünen Arbeitsplätzen interessiert waren, und mit vielen anderen.

7. Wir verschwendeten keine Zeit mit unseren Gegnern. Das heißt nicht, dass Mitarbeiter in einer Initiative niemals mit denen sprechen sollten, gegen die sie kämpfen, aber sie sollten nur mit ihnen reden, wenn es der Sache dient. Die Leute in den Ämtern versuchen gerne, mit uns zu sprechen und uns in Detailfragen zu verwickeln, um so Zeit zu gewinnen. Lassen Sie sich nicht darauf ein! Bei einem breiten Bündnis allerdings kann es manchmal für einzelne Mitglieder – gewählte Repräsentanten zum Beispiel - nützlich sein, mit der anderen Seite zu sprechen, während die übrigen Bündnispartner mit ihren eigenen Aktionen fortfahren.

8. Wir opferten der Kampagne sehr viel Zeit. Nicht jeder ist in der Lage, Vollzeit für eine Bürgerinitiative zu arbeiten, aber ohne die riesige Zahl von Arbeitsstunden, die viele Leute für die Initiative erbrachten, wäre die Kampagne nicht erfolgreich gewesen. Diese Arbeit sprengt jede Routine täglichen Lebens, aber sie ist notwendiger Teil einer erfolgreichen Kampagne. Zu Spitzenzeiten arbeiteten einige von uns über 100 Stunden in der Woche.

Es gibt eine Sache, zu der ich oft befragt werde, und das ist die direkte Aktion. Sie ist illegal, und das beunruhigt die Leute. Sie ist Aufsehen erregend, und das kann zu der Annahme führen, die ganze Kampagne erschöpfe sich in der direkten Aktion. Unsere Kampagne wurde nicht allein durch die direkte Aktion gewonnen. Die Auswahl stichhaltiger Argumente, die Beharrlichkeit der Kommunen, der Fleiß der Beamten vor Ort, die intelligente Einbeziehung des politischen Prozesses – alle diese Faktoren spielten eine große Rolle. Aber ohne die direkte Aktion wäre die Kampagne völlig anders verlaufen. Die Aktivisten der direkten Aktion verliehen ihr eine Dramatik und gaben ihr die Energie und Kreativität, die auch viele andere Aktivitäten der Kampagne, wie die Flash-mobs, beflügelten. Und sie machte die Bereitschaft zu zivilem Ungehorsam deutlich, falls die Erweiterungspläne nicht fallen gelassen würden. Ich bin nicht sicher, ob wir Champagner hätten trinken können, wenn es die Aktivisten der direkten Aktion nicht gegeben hätte.

„Unmöglich ist nur eine Meinung“

Ich weiß nicht, wer das zuerst sagte. Aber wir haben das Gefühl, fast Unmögliches erreicht zu haben. Wir hoffen, dass unsere Geschichte zeigt, dass es nicht unmöglich ist, den Bau einer neuen Startbahn für einen Flughafen zu verhindern. Wir glauben, dass sie den engagierten Streitern gegen neue Startbahnen oder andere unerwünschte Entwicklungen auf der ganzen Welt Hoffnung und Inspiration geben kann.

Wir haben die Startbahn verhindert. Aber was wir nicht geschafft haben ist, die kontinuierliche Zunahme der Flüge auf den existierenden Startbahnen zu stoppen. Die meisten Initiativen kämpfen gegen eine ständige Zunahme der Flugzeuge, die ihren Flughafen benutzen, oder gegen Flughafenerweiterungen, verlängerte Startbahnen oder vergrößerte Terminals. Es hat sich gezeigt, dass diese weniger dramatisch daherkommenden Vorhaben schwerer zu bekämpfen sind. Wir konnten die Leute gegen sehr klar definierte Expansionspläne mobilisieren. Ohne solche Pläne ist es viel schwerer, Mitstreiter zu aktivieren. Das ist vielleicht die nächste Herausforderung, der wir uns alle stellen müssen.

Wohin HACAN geht ...

HACAN hat seinen Anteil an einem großartigen Sieg, aber es bleibt noch viel zu tun. Noch immer donnern die Flugzeuge über unsere Köpfe. In den Jahren während der Kampagne hat sich der Lärm für viele Menschen unermesslich verschlimmert. Flugzeuge reihen sich viel weiter entfernt in die Warteschleife zum Anflug ein als früher. Fluglärm ist jetzt auch für mehr Menschen, die weiter weg vom Flughafen wohnen, zu einem wirklichen Problem geworden. Die Labour-Regierung ignorierte alle Gesuche, dagegen etwas zu unternehmen. Für die jetzt betroffenen Menschen klingt der Sieg der Kampagne gegen die dritte Startbahn sehr hohl, wenn nichts gegen den Lärm über ihren Köpfen getan wird. Für einige Leute weiter östlich verschlimmerte sich das Problem durch Flugroutenänderungen vom London City Airport. HACAN hat mit der lokalen Kampagnengruppe von City Airport, ‚Fight the Flights‘, eine Allianz gebildet. Und dann sind da noch die Nachtflüge - ein weiteres Problem, um das sich die Labour-Regierung nicht gekümmert hat. Stattdessen ging sie bis zum Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte, um Nachtflüge zu verteidigen. Es wartet also weitere Kampagnenarbeit. Die wird jedoch in einem anderen politischen Klima und mit einer etwas verständnisvolleren Regierung stattfinden.

Und die vielleicht letzte Herausforderung, der härteste Test jeder Kampagne ist die Nachhaltigkeitsfrage: Wurde eine dauerhafte Änderung erreicht? Das wird die Zeit erweisen, aber die Zeichen stehen gut. Drei Startbahnen wurden verhindert - in Heathrow, Stansted und Gatwick. Die Initiativen der drei Flughäfen kämpften gemeinsam und gewannen gemeinsam. Mehr als das: Eine neue Ein-

stellung zur Luftfahrtpolitik entsteht, sie ist kritischer gegenüber der Luftfahrtindustrie und weniger expansionistisch. Die neue Einstellung kann abheben, den alten Haltungen könnte Startverbot für immer erteilt werden.

Über den Autor

John Stewart war eine zentrale Figur in der erfolgreichen Kampagne zur Verhinderung einer dritten Startbahn in Heathrow Airport. Er war Vorsitzender der lokalen Kampagnengruppe und spielte eine Schlüsselrolle beim Zusammenführen des breitesten Bündnisses von Organisationen und Einzelpersonen, das je in Großbritannien gegen eine neue Startbahn angetreten ist. Er führte auch den Vorsitz von AirportWatch, der Dachorganisation der unterschiedlichen Gruppen aus dem ganzen Land, die eine Erweiterung des Flughafens bekämpften.

Er engagierte sich bei Kampagnen für Verkehrs- und Umweltfragen über fast 30 Jahre. Er war Vorsitzender bei ALARM, einer Koalition von über 200 kommunalen Gruppen, die in den 1980er Jahren gegen Regierungspläne für Straßenbauprogramme in London von mehreren Milliarden kämpften. In den 1990ern war er in der ‚Anti-Roads‘-Bewegung führend, die die Regierung zwang, hunderte von Straßenbauprojekten aufzugeben.

Er ist ehemaliger Vorsitzender von *Transport 2000* und von *RoadPeace*, der Hilfsorganisation für Sicherheit im Straßenverkehr.

Zur Zeit ist er Vorsitzender der *UK Noise Association* und Stellvertretender Vorsitzender von UECNA, der europäischen Körperschaft, die Kampagnengruppen und Bürgerinitiativen bei Flughäfen repräsentiert.

In 2008 wurde er von der Zeitschrift *The Independent on Sunday* zum erfolgreichsten Umweltschützer Großbritanniens gewählt.

Abkürzungen

BAA	British Airports Authority
GACC	Gatwick Area Conservation Campaign
HACAN	Heathrow Association for the Control of Aircraft Noise
FANG	Federation Airport Noise Group
NoTRAG	No Third Runway Action Group
SSE	Stop Stansted Expansion
UKNA	UK Noise Association

Published by HACAN, PO Box 339, Twickenham, TW1 2XF; tel 020 8876 0455; email info@hacan.org.uk; www.hacan.org.uk;

Revised version: December 2010

Das Bild auf der Titelseite ist von Greenpeace

Deutsche Übersetzung: Eva Marie Rippe

Layout: Michael Fürst