

***Dr. Christoph Engelhardt / Dipl. Ing. Klaus Gebhard / Matthias von Hermann /
Hans Heydemann / Egon Hopfenzitz / Sigrid Klausmann-Sittler / Wolfgang Kuebart /
Rudolf Pfleiderer / Volker Lösch / Dr. Werner Sauerborn / Walter Sittler / Dr. Winfried Wolf***

Absender- und Zustelladresse:

Sigrid Klausmann-Sittler und Walter Sittler, Obere Brandstr. 20, 70567 Stuttgart
Sigrid.klausmann@me.com / w.sittler@mac.com

Stuttgart, den 6. Februar 2012

An den
Ministerpräsidenten des Landes Baden-Württemberg
Herrn Winfried Kretschmann

Per E-Mail:
poststelle@stm.bwl.de

Per Brief:
Staatsministerium
Richard Wagner Str. 15
70184 Stuttgart

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident,

wir bedanken uns für Ihre Antwort vom 25. Januar 2012 auf den Offenen Brief vom 30. Dezember 2011, die wir – aufgrund von Kommunikationsproblemen – teilweise verspätet erhalten haben. Wir begrüßen es außerordentlich, dass Sie sich die Mühe einer gründlichen und umfänglichen Replik machten. Wir wollen unsererseits Ihre Argumentation ernstnehmen und unsere Positionen auf Basis Ihrer Antwort konkretisieren. Wir würden es sehr begrüßen, wenn sich daraus eine intensive Debatte entwickeln würde. Immerhin zählt die Partei Die Grünen, für die Sie sich jahrzehntelang politisch engagierten, zum Kern der Bewegung gegen Stuttgart 21. Wir konstatieren, dass es bei den Grünen in Baden-Württemberg und insbesondere in der Landeshauptstadt eine erhebliche Verunsicherung darüber gibt, dass in diesen Tagen das Projekt S21 mit dem Abriss des Südflügels in eine neue Phase eingetreten ist und dass es nunmehr die grün-rote Landesregierung ist, die für den polizeilichen Schutz dieser Maßnahmen Verantwortung trägt und die, so Ihre Worte in der Antwort auf den Offenen Brief, das Projekt Stuttgart 21 nunmehr sogar „aktiv fördern“ will.

Wenn wir es richtig sehen, ist Ihre Antwort Ihre erste umfangreiche Stellungnahme zum fortgesetzten Widerstand gegen Stuttgart 21 nach dem Volksentscheid vom 27. November

2011. Wir erlauben uns, Sie darauf hinzuweisen, dass einige von uns direkt vor diesem Datum und danach Briefe oder Appelle an Sie richteten, in denen u.a. wichtige *neue* Erkenntnisse zu S21 aufgeführt wurden, die Sie leider nicht beantworteten.¹ Auch vor diesem Hintergrund ist es zu begrüßen, wenn es auf diesem Weg nun zu einem Austausch von Argumenten kommt.

In diesem Sinn greifen wir Ihre Antwort als ein Gesprächsangebot auf und gehen im Folgenden auf die vier Themenkomplexe „Volksabstimmung“, „Information der Bevölkerung“, „S21 als Kapazitätsabbau“ und „die Politik des Faktenschaffens“ ein.

1. *Charakter der Volksabstimmung vom 27. November 2011*

Ohne Zweifel ist die Volksabstimmung vom 27. November 2011 eine wichtige Zäsur in der Auseinandersetzung über das Projekt Stuttgart 21. Und selbstverständlich nehmen wir die Willensäußerung, die an diesem Tag die Mehrheit der Abstimmenden zum Ausdruck brachte, ernst und respektieren sie. Wir begrüßen auch ausdrücklich, dass Sie Ihrerseits respektieren, wenn der Protest gegen Stuttgart 21 fortgesetzt wird. Es erscheint uns allerdings sinnvoll, den Charakter der Volksabstimmung vom 27. November 2011 nochmals zu präzisieren.

An einer Stelle schreiben Sie, dass die Mehrheit der Abstimmenden am 27. November 2011 „einen Ausstieg aus der Finanzierung von Stuttgart 21 abgelehnt“ habe. Das ist zutreffend. Die exakte Formulierung, über die abgestimmt wurde, lautete: "Stimmen Sie der Gesetzesvorlage 'Gesetz über die Ausübung von Kündigungsrechten bei den vertraglichen Vereinbarungen für das Bahnprojekt Stuttgart 21' zu?". Für diese Position stimmten nur rund 42 Prozent bzw. knapp 58 Prozent der Abstimmenden waren dagegen. Die Mehrheit der Abstimmenden fand es also akzeptabel, dass das Land S21 weiter mitfinanziert. Natürlich kann das *politisch* als ein indirektes Ja zu S21 verstanden werden. Doch Sie als Ministerpräsident dürften auch wissen, dass die mehrfachen Formulierungen in Ihrer Antwort wie "*die Mehrheit hat sich für das Projekt entschieden*" unzutreffend sind. Über das Projekt als solches konnte nicht entschieden werden. Hier kam deshalb auch nicht der Wille der Mehrheit „in einem Gesetzgebungsverfahren“ zum Ausdruck, weil zunächst eine Mehrheit der Abstimmenden nur ein Gesetz *abgelehnt* hat und sodann das Quorum, das die Landesverfassung für den Fall vorgibt, dass ein Volksentscheid Gesetzeskraft erlangt, deutlich verfehlt wurde. Sie, Herr Ministerpräsident, waren es, der im Vorfeld der Volksabstimmung wiederholt argumentierte, dass ein wesentliches Ziel darin bestünde, das per Landesverfassung vorgegebene Quorum zu erreichen.

Es sei hier nicht verschwiegen, dass wir für ein deutlich niedrigeres Quorum eintreten – so wie Sie das auch vor dem 27. März 2011 forderten. Sollten Sie in diesem Sinn bald aktiv werden, so haben Sie unsere volle Unterstützung. Doch wenn Sie sich in Ihrer Antwort auf unseren Offenen Brief auf die Landesverfassung beziehen, also juristisch argumentieren und

¹ Siehe das Schreiben von Dr. Engelhardt/WikiReal.org vom 24.11.2011; siehe die mehrfachen Appelle an Sie in der Sonderveröffentlichung des Bündnisses Bahn für Alle, auch als Beilage zur Taz vom 30. Dezember 2011.

davon sprechen, dass hier eine Mehrheit sich „in einem Gesetzgebungsverfahren“ manifestiert habe, woraus abzuleiten sei, dass Sie „als Staatsorgan“ sich deshalb „an Gesetz und Recht“ halten müssten, dann müssen wir dem auf Basis eben dieser Landesverfassung deutlich widersprechen.

Wenn Sie eingangs Ihrer Antwort schreiben, mit der Volksabstimmung konnten „zum ersten Mal die Bürgerinnen und Bürger jenseits von Wahlen unmittelbar Einfluss nehmen“, so möchten wir Ihnen hier *politisch* widersprechen. Eine „unmittelbare Einflussnahme“ der Bürgerinnen und Bürger „jenseits von Wahlen“ gab es bereits mehrmals in unserem Bundesland. Nehmen Sie den Widerstand gegen das Atomkraftwerk im badischen Wyhl in den 1970er Jahren. Damals gab es wohl noch keine Mehrheit im Land gegen die Atomenergie – aber eine unmittelbare und erfolgreiche Einflussnahme der badischen Bevölkerung auf einen konkreten AKW-Bau – mit nachhaltigen Folgen für die damalige Bundesrepublik Deutschland. Erwähnenswert in diesem Zusammenhang ist auch die Menschenkette über die Schwäbische Alb als Protest gegen die atomare Aufrüstung („Nachrüstung“) am 22. Oktober 1983. Auch damals wurde „jenseits von Wahlen“ unmittelbar Einfluss genommen“.

Im übrigen stellen Volksabstimmungen auch dann, wenn sie formal gültig sind, nicht das letzte Wort dar. In der in diesem Zusammenhang oft zitierten Schweiz, wo Formen der direkten Demokratie deutlich weiter entwickelt sind als hierzulande, gibt es immer wieder – jeweils formal gültige – Volksentscheide zum gleichen Thema. Die unterlegene Minderheit startet oft mehrere Anläufe für ihr Begehren. So gab es dort mehrere gescheiterte Volksabstimmungen für einen Ausstieg aus der Atomenergie. Ein (relativer) Erfolg stellte sich erst 2011 ein – nach dem Fukushima-GAU.

2. *Wie war die Bevölkerung informiert?*

Wenn Minderheiten immer wieder Anläufe unternehmen, „jenseits von Wahlen unmittelbar Einfluss zu nehmen“, dann hat dies viel mit der Struktur unserer Gesellschaft und der Macht der Medien zu tun. Die Strukturen der Gesellschaft im Südweststaat sind seit mehr als einem halben Jahrhundert von der CDU und in Teilen von der SPD geprägt. Hinsichtlich Stuttgart 21 gilt: Beide Parteien treten seit 18 Jahren für dieses zerstörerische Großprojekt ein. Im Vorfeld der Volksabstimmung engagierten sich hunderte Bürgermeister, Gemeinde- und Stadtvertretungen und Industrie- und Handelskammern für Stuttgart 21; ein persönliches Schreiben des Stuttgarter Oberbürgermeisters wurde an alle Stuttgarter Bürgerinnen und Bürger versandt. Diesem verfassungsrechtlich höchst problematischen institutionellen Trommelfeuer hatten die S21-Gegnerinnen und Gegner nichts Vergleichbares entgegenzusetzen.

Sie, Herr Ministerpräsident, schreiben: „Die Fakten, die für und gegen S21 sprachen und sprechen, lagen offen auf dem Tisch“. Und Sie behaupten, „die Argumente“, die wir „gegen S21 anführen, waren der Bevölkerung hinlänglich bekannt“. Sie verweisen dabei darauf, dass die Bürgerinnen und Bürger „... nicht zuletzt durch das (...) Informationsheft der Landesregierung“ mehr oder weniger optimal informiert gewesen seien.

Ohne Zweifel bot dieses Informationsheft, das allen Haushalten in Baden-Württemberg zugeht, eine ausgezeichnete Chance zur optimalen Information. Doch diese Chance wurde aus unserer Sicht *nicht genutzt* und ausgerechnet von Seiten der grünen Regierungspartei *vertan*. In diesem Heft gab es vier Seiten, die die SPD zu verantworten hatte. Dort fanden sich faustdicke Lügen. Um nur drei Beispiele zu nennen. Dort heißt es: „Durch S21 und die Neubaustrecke ergeben sich erhebliche Fahrtzeitverkürzungen“, wobei dann u.a. konkret genannt wird, die Fahrzeit Mannheim – Ulm verkürze sich dadurch „von 95 auf 70 Minuten“ und die „Fahrzeit von Friedrichshafen zum Hauptbahnhof Stuttgart von 135 auf 100 Minuten“. Tatsächlich haben alle diese Fahrtzeitverkürzungen nichts mit S21 zu tun; sie resultieren *ausschließlich* aus der Neubaustrecke. Die Volksabstimmung bezog sich aber ausschließlich auf die Kofinanzierung des Tiefbahnhofs S21. Auf diesen „SPD-Seiten“ heißt es weiter: „S21 schafft zusätzliche Grünflächen.“ Angesichts der Zerstörung großer Teile des Mittleren Schlossgartens durch S21 ist dies nicht nur eine glatte Lüge, sondern wirkt wie blanker Hohn. Dort steht schließlich: „Bis heute gibt es keinerlei Beleg dafür, dass der Kostenrahmen für S21 nicht ausreichend bemessen wäre.“ Diese Aussage wirkt grotesk angesichts der Enthüllungen, die Ihre Landesregierung in den Akten der Vorgängerregierung dokumentiert fand. Danach wusste bereits die Landesregierung unter MP Oettinger, dass die Bahn bereits 2009 mit S21-Kosten von bis zu 6,5 Milliarden Euro rechnete, worauf beschlossen wurde, diese Erkenntnisse nicht nach außen zu geben, da eine solche Zahl „nicht kommunizierbar“ sei.

Dies und anderes auf den von der SPD zu verantwortenden Seiten kann nicht als „Information“ bezeichnet werden. Es handelte sich schlicht um *Falschinformationen*. Bisher wussten wir nicht, dass „Lügen wie gedruckt“ auch auf Staatspapier einer Regierung vorstellbar ist, der ein grüner Ministerpräsident vorsteht.

Es gab in diesem Heft vier Seiten, die die Grünen allein zu verantworten hatten. Dort finden sich durchaus zutreffende Passagen gegen S21. Insgesamt fällt jedoch auf: Diese „Ihre“ Seiten sind von einer ausgesprochen defensiven Argumentationsweise geprägt. Entscheidende, die konkrete Lebenswelt und die Gefühle der Menschen ansprechende Argumente, die gegen S21 sprechen, tauchen dort schlicht nicht auf. Das Wort "Denkmalschutz" taucht nirgendwo auf. Ist es aber nicht so, dass der Bonatz-Bau neben dem Fernsehturm ein Wahrzeichen Stuttgarts ist? Die Begriffe "Ebenerdigkeit" und "Vorteile für Menschen mit Behinderungen" (bzw. die entsprechenden Nachteile beim Kellerbahnhof) tauchen auf diesen Seiten nicht auf. Dabei sollte es gerade ein Anliegen der Grünen sein, diese Aspekte hervorzuheben. Auch erwähnen Sie auf diesen Seiten nicht die Tatsache, dass die Gleisneigung bei S21 fünfmal größer ist als in der Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO) gestattet und dass es in Deutschland, ja in ganz Europa keinen einzigen Bahnhof mit einer derartigen Gleisneigung und damit mit einem solchen Gefährdungspotential gibt. Schließlich kommt auf diesen „Ihren“ Seiten der Mittlere Schlossgarten, der mit seinen vielen mehr als hundertjährigen Bäumen massiv in Mitleidenschaft gezogen wird, gar nicht vor. Ja, selbst das Wort „Grünflächen“ taucht dort nicht auf. Ist es nicht grotesk, dass eine von den Grünen angeführte Landesregierung nicht ins Zentrum ihrer Argumentation rückt, dass S21 *Grün* zerstört, dass damit Stadtqualität und Lebensqualität abgebaut werden, und dass die Alternative einer Optimierung des Kopfbahnhofs eine *grüne* Entwicklung in der Landeshauptstadt eröffnen würde.

3. Der Abbau von Bahnhofskapazität

Auf den „grünen Seiten“ der Informationsbroschüre der Landesregierung heißt es: S21 bedeute „viel Geld für zu wenig Bahnhof“. Und: „S21 bietet nur einen geringen Nutzen für den Schienenverkehr. (...) Den Stresstest hat S21 nur unter Einschränkungen bestanden.“ In derselben Logik schreiben Sie in Ihrer Antwort auf den Offenen Brief, Sie sähen es jetzt als Ihre Aufgabe an, „die Schwächen (von S21), die in der Schlichtung zu Tage gefördert wurden, mit Stuttgart21 PLUS zu beheben.“

Tatsächlich scheiterte S21 im Stresstest. Es wurde belegt, dass der dünne Schein, der Stresstest sei bestanden worden, durch systematische Manipulation erzeugt wurde. Tatsächlich erhalten die Bürgerinnen und Bürger und die Fahrgäste mit S21 für sehr viel Geld eine VERKLEINERUNG des Hauptbahnhofs in der Landeshauptstadt. Auch ein „S21 PLUS“ kann diesen Tatbestand nicht ändern. Wobei die einzige Möglichkeit, die Kapazität von S21 deutlich zu vergrößern und anstelle von acht Gleisen zehn Gleise im Untergrund zu verlegen, von niemandem – nicht von der Bahn und nicht von der Landesregierung – ernsthaft verfolgt wird.

Damit handelt es sich bei Stuttgart 21 in der Sprache des Allgemeinen Eisenbahn-Gesetzes (AEG), um eine „mehr als geringfügige Verringerung der Kapazität einer Strecke“ (§ 11 AEG). Ein solcher Abbau von Schieneninfrastruktur müsste jedoch beantragt und genehmigt werden bzw. die entsprechende Infrastruktur müsste zuvor „Dritten“ zur Übernahme oder Pacht angeboten werden. All dies erfolgte nicht.

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident, wir haben es hier mit einer *neuen* Sachlage zu tun, über die die Abstimmenden am 27. November 2011 *nicht* informiert waren und wozu in der Informationsbroschüre der Landesregierung kein Wort stand. Das Verkehrsministerium Baden-Württembergs war darüber seit dem 17. Oktober 2011, sechs Wochen vor der Volksabstimmung, informiert. Sie wurden persönlich vollumfänglich spätestens mit dem Aufruf von Dr. Christoph Engelhardt/WikiReal.org vom 24. November 2011 informiert. Seit dem 15. Dezember 2011 und dem 27. Januar 2012 könnte Ihnen durch die Antworten der Bundesregierung auf entsprechende Anfragen bekannt sein, dass auch die Bundesregierung inzwischen nicht mehr ausschließt, dass beim Projekt Stuttgart 21 ein Verfahren nach §11 AEG erforderlich werden könnte. Um jedoch zu vermeiden, in diesem Sinn jetzt aktiv zu werden und damit S21 zu kippen, will die Bundesregierung diese Frage jedoch "nur" "zeitnah zur Außerbetriebnahme des Kopfbahnhofs" klären. Also dann, wenn S21 irgendwann in der 2020er Jahren fertig gebaut sein würde und der Kopfbahnhof auch in seiner Form als Bretterbahnsteig im Vorfeld des jetzigen Bahnhofsgebäude außer Betrieb genommen werden müsste.

Hier soll dieser entscheidende neue Aspekt in der Auseinandersetzung um Stuttgart 21 nicht noch einmal ausführlich dargelegt werden; dies erfolgt in der Antwort, die Ihnen Herr Dr. Engelhardt getrennt und ergänzend zukommen ließ. Zu betonen ist an dieser Stelle jedoch die *politische* Seite. Sie legten nach der Landtagswahl den Eid ab, „dem Wohle des Volkes zu dienen, seinen Nutzen zu mehren und Schaden von ihm zu wenden.“ Nun wurde Stuttgart 21 bislang immer damit gerechtfertigt, dass das Großprojekt den „Nutzen mehren“,

insbesondere für den Fernverkehr Nutzen bringen würde. Die Rede ist sogar von einer „Eisenbahnmagistrale Paris – Stuttgart – Bratislava“. In jedem Fall soll nach allen vorliegenden Plänen des Bundes und des Landes der Schienenverkehr generell deutlich wachsen und dies insbesondere auch im Raum Stuttgart. Wenn Ihnen nun bekannt gemacht und im Detail dokumentiert wird, dass mit diesem Großprojekt die Schieneninfrastruktur in der Landeshauptstadt nicht, wie 18 Jahre lang behauptet, ausgebaut, sondern *abgebaut* wird, dann entsteht massiver Schaden in der Landeshauptstadt, dann müssen Sie, um Schaden vom Land zu wenden, tätig werden.

4. *Die Politik des Faktenschaffens*

Sie schreiben, Sie müssten „Forderungen (...) wie der Abriss des Südflügels und die Maßnahmen im Mittleren Schlossgarten dürften, solange das Projekt nicht insgesamt planfestgestellt ist, nicht zugelassen werden, weil die Bahn nur Fakten schaffen wolle, ganz klar zurückweisen.“

Bereits grundsätzlich halten wir die Position, dass ein Großprojekt nur dann in seinen zentralen Bestandteilen in Angriff genommen werden darf, wenn alle wesentlichen Bauabschnitte planfestgestellt sind, für richtig. Das war im übrigen auch die Auffassung der Deutschen Bahn AG selbst. Das leuchtet jeder Bürgerin und jedem Bürger ein. Schließlich heißt ein vorgezogener Baubeginn, heißt eine Politik des Faktenschaffens ohne durchgehende Planfeststellung, dass *bewusst riskiert wird, große Summen an Steuergeldern zu verschleudern*.

Sie werden mit uns der Meinung sein, dass insbesondere eine Planfeststellung auf den Fildern scheitern kann – so wie die Bahn in den letzten fünfzehn Jahren nicht in der Lage war, diesen Bauabschnitt planfestgestellt zu bekommen. Das war auch Ihre persönliche Auffassung, als Sie am 15. Februar 2011 in dem Offenen Brief an Bahnchef Grube diesen aufforderten, „bis zum Abschluss aller offenen Planungen (...) keine weiteren Fakten zu schaffen“. Ihr Argument im Antwortbrief an uns, die Bahn könne u.a. im Mittleren Schlossgarten derzeit bauen, den Südflügel abreißen und Bäume „verpflanzen“ oder fällen, weil „der Planfeststellungsbeschluss Abschnitt 1.1. (Talquerung der Innenstadt und Hauptbahnhof) seit dem 28. Januar 2005 bestandskräftig“ sei, überzeugt schon deshalb nicht, weil Sie selbst im zitierten Offenen Brief an Grube vom Februar 2011 das anders sahen – und damals doch auch bereits der Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 2005 „bestandskräftig“ war. In diesem Sinne hielten Sie respektive die beiden Koalitionsparteien Grüne und SPD auch in der Koalitionsvereinbarung vom 9. Mai 2011 fest, dass „die Landesregierung darauf drängen wird, dass für die Bauabschnitte, für welche bislang kein Baurecht besteht, die DB AG *unmittelbar nach dem Stresstest* Planfeststellungsanträge einreicht.“ Tatsächlich hat die DB AG bis heute, sieben Monate nach dem Stresstest, diese Planfeststellungsanträge nicht eingereicht. Warum wohl? Doch wohl ausschließlich, weil sie befürchten muss, dass auch diese Anträge einer Überprüfung nicht standhalten werden ... und weil sie stattdessen lieber weiter „Faktenschaffen“ will.

Genau dies sehen Sie ja auch als reale Gefahr; deshalb schrieb ja Ihr Staatssekretär, der Chef der Staatskanzlei, Klaus-Peter Murawski am 2. Februar 2012 an Bahnvorstand Volker Kefer,

die Landesregierung hielte es „für ein fatales Signal“, wenn es bis Oktober 2012 im Mittleren Schlossgarten „keinen merklichen Baufortschritt“ geben würde und dass in einem solchen Fall der Eindruck entstünde, „die Bahn habe hier ohne sachlichen Grund Fakten schaffen“ wollen.² Wobei hier sogar der Eindruck entsteht, als würden Sie die Bahn dazu auffordern, den Bau von S21 mit Brachialgewalt voranzutreiben.

Wenn es bereits grundsätzlich sinnvoll ist, den Bau von Großprojekten wie S21 nur dann zu beginnen, wenn alle zentralen Bauabschnitte planfestgestellt sind, dann gilt dies erst recht für die seit der Volksabstimmung *neu* entstandene Situation: für die inzwischen gut dokumentierte Tatsache, dass mit Stuttgart 21 der *Abbau* einer Bahnhofskapazität und eine *Kapazitätsreduktion eines wichtigen Schienenknotens* stattfinden soll und dass damit *gegen geltendes Recht und Gesetz verstoßen wird*.

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident,

Sie wissen genau so wie wir, dass Stuttgart 21 eine riesige Bauruine zu werden droht und dass damit im Zentrum der Landeshauptstadt eine gewaltige Wunde aufgerissen wird. Ihnen wurde dargelegt, dass mit dem Bahnprojekt Stuttgart 21 eine entscheidende Schieneninfrastruktur inmitten von Baden-Württemberg abgebaut und nicht erweitert wird.

Es ist in dieser Situation keineswegs mutig, dieses Projekt nunmehr „aktiv zu fördern“ und „merkliche Baufortschritte“ einzuklagen. Mutig und politisch verantwortlich wäre es vielmehr, wenn Sie vor das Parlament und die Bevölkerung treten würden und die neuen Erkenntnisse darlegten. Ihrem Amtseid, Schaden vom Land zu wenden, und damit den Anforderungen von Artikel 48 der Landesverfassung von Baden-Württemberg werden Sie nur dann gerecht, wenn Sie alles in Ihrer Macht Stehende unternehmen, das Zerstörungswerk der Deutschen Bahn AG zu stoppen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Christoph Engelhardt / Dipl. Ing. Klaus Gebhard / Matthias von Hermann / Hans Heydemann / Egon Hopfenzitz / Sigrid Klausmann-Sittler / Wolfgang Kuebart / Rudolf Pfeleiderer / Volker Lösch / Dr. Werner Sauerborn / Walter Sittler / Dr. Winfried Wolf

PS: Unsere Kritik zielt natürlich auf *beide* Parteien, die die Koalition in Baden-Württemberg tragen. Uns ist durchaus bekannt, dass die Spitze der Landes-SPD treibende Kraft bei der Politik zur forcierten Durchsetzung von S21 ist. Wir senden daher unser Schreiben auch an die Führung der Landes-SPD zur Kenntnis. Wenn wir uns in diesem Schreiben an Sie wenden, dann hängt das mit den enormen Hoffnungen zusammen, die die Bewegung gegen S21 in die Grünen gesetzt hat und damit, dass Sie in Ihrer Antwort auf uns sich der inhaltlichen Auseinandersetzung stellen.

² Die komplette Passage dieses von Staatssekretär Murawski unterzeichneten Briefs an V. Kefer lautet: „Sollte im Mittleren Schlossgarten (...) bis Oktober 2012 kein merklicher Baufortschritt (...) stattfinden, hielte die Landesregierung dies für ein fatales Signal. Dann würde nicht zu Unrecht der Eindruck entstehen, die Deutsche Bahn habe hier ohne sachlichen Grund Fakten schaffen wollen.“