

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Sabine Leidig, Caren Lay, Dr. Gesine Löttsch, Lorenz Gösta Beutin, Heidrun Bluhm, Jörg Cezanne, Kerstin Kassner, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Amira Mohamed Ali, Victor Perli, Ingrid Remmers, Dr. Kirsten Tackmann, Andreas Wagner, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.**

### **Verkauf von Immobilien und Grundstücken aus dem Bundeseisenbahnvermögen und durch die Deutschen Bahn AG**

In Deutschland war die Eisenbahn bis zur Bahnreform der größte Immobilienbesitzer. Im Jahr 1993 zählten zum Bahneigentum aus Bundesbahn-Besitz (ohne die Bahngelände der Reichsbahn) rund 160 000 Hektar Fläche. Schätzungen gehen davon aus, dass das Immobilienvermögen der Bahn zu diesem Zeitpunkt mehr als 400 Mrd. DM oder umgerechnet 220 Mrd. Euro wert war (vgl. Capital, Heft 20/2006). Es handelte sich dabei überwiegend um Flächen, auf denen Bahnverkehr stattfand, die also nicht oder in absehbarer Zeit nicht veräußerbar waren. Es gab Mitte der 1990er Jahre allerdings auch viele in Bahneigentum befindliche Areale, auf denen kein Bahnverkehr mehr stattfand bzw. auf denen er in den Jahren vor oder kurz nach der Bahnreform eingestellt worden war – unter anderem als Folge der Aufgabe dutzender innerstädtischer Güterbahnhöfe, aufgrund der Einstellung des gesamten Postbahnverkehrs oder der Aufgabe des Stückgutverkehrs (Bernhard Knierim, Winfried Wolf: Bitte umsteigen! Stuttgart 2014, Kapitel 3, S. 25 ff.).

Mit der Bahnreform zum 1. Januar 1994 wurde die damalige Bundesbahn gemeinsam mit der Reichsbahn zur Deutschen Bahn AG (DB AG) umgewandelt. Das im Rahmen der Bahnreform neu gebildete bundeseigene Bundeseisenbahnvermögen (BEV) übernahm einerseits alle Altschulden von Bundesbahn und Reichsbahn. Andererseits sollten im BEV alle Bahnimmobilien gebündelt werden und dann vom BEV aus der DB AG ausschließlich das „bahnnotwendige“ Gelände übertragen werden. Als Gegengewicht zu den übernommenen Bundesbahn-Altschulden sollte das BEV alles „nicht bahnnotwendige Gelände“ behalten und verwerten können (siehe §§ 1, 2 und 20 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes – ENeuOG –). Zwischen 1994 und 1996 gab es einen Disput zwischen der DB AG und dem Bund bzw. dem BEV, wem welches Bahngelände zuzuweisen sein würde. Die DB AG verfügte dabei de facto von Anfang an über den überwiegenden Teil des Bahngeländes. Ende 1996 einigten sich die Bundesregierung und die DB AG auf einen Vergleich. Bezug genommen wurde dabei auf den Gesetzespassus in Artikel 1 § 23 Absatz 6 ENeuOG: „Vergleiche sind zulässig; wird ein Vergleich geschlossen, ergeht ein dem Vergleich entsprechender Bescheid.“ Der geschlossene Vergleich besagte: Die DB AG behielt grundsätzlich alles Bahngelände, ob „bahnnotwendig“ oder „nicht bahnnotwendig“, überreichte aber dem BEV ein Immobilienpaket im Wert von 13,6 Mrd. DM, das dem Wert aller nicht bahnbetriebsnotwendigen Areale entsprechen sollte. Der Bundesrechnungshof

rügte damals den Vergleich, da dieser für den Bund ungünstig ausfalle und da „das gesetzliche Kriterium der Bahnnotwendigkeit weitgehend in den Hintergrund getreten“ sei (zitiert nach: die tageszeitung vom 24. Oktober 1996).

Die DB AG verkaufte in der Folge Jahr für Jahr nicht bahnotwendige Immobilien und verbuchte die Erlöse als Teil ihrer Gewinne. Es kam dabei aus Sicht der Fragesteller zu wenig transparenten Finanzoperationen. So fasste die DB AG 2002 einen Teil von nicht bahnotwendigen Arealen in einem Immobilienpaket mit 30,4 Mio. Quadratmetern zusammen und gründete die Aurelis Real Estate GmbH & Co. KG als Tochter der DB AG (siehe Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zur „Immobilienzuordnung im DB-Konzern und in der Aurelis Real Estate GmbH & Co. KG“, Bundestagsdrucksache 16/3505). Im Dezember 2007 verkaufte die DB AG die Tochter Aurelis für 1,65 Mrd. Euro an ein Konsortium, das aus dem Hedgefonds Redwood Grove und einer Tochter der HOCHTIEF Aktiengesellschaft bestand. Insgesamt verkaufte die DB AG im Zeitraum von 1994 bis 2016 Bahngelände im Wert von bis zu 10 Mrd. Euro (vgl. Bernhard Knierim, Winfried Wolf: Bitte umsteigen! Stuttgart 2014).

Beim Zeitpunkt der Bahnreform 1994 gab es auf dem westdeutschen Gebiet (der Bundesrepublik Deutschland vor 1990) noch 112 000 Eisenbahnerwohnungen. Der damalige verkehrspolitische Sprecher der SPD-Fraktion im Deutschen Bundestag führte im Dezember 1993 im Deutschen Bundestag aus: „Ein ganz wichtiger Punkt ist [...] die unbedingte Sicherung der Eisenbahnerwohnungen. Im Gesetz ist nun eindeutig festgestellt, dass der gesamte Wohnungsbestand [...] in der Verantwortung der öffentlichen Hand nach den bisherigen Grundsätzen fortgeführt wird [...]. Das heißt im Klartext: Kein Eisenbahner und seine Familie muss um seine Wohnung bangen“ (Plenarprotokoll 12/196, S. 16962). Sechs Jahre nach der zitierten Rede waren alle Eisenbahnerwohnungen privatisiert. Der größte Teil der Eisenbahnerwohnungen wurde an den derzeit größten privaten Vermieter in Deutschland, die Vonovia S. E., zuvor Deutsche Annington Immobilien S. E., verkauft ([www.tagesspiegel.de/wirtschaft/bundeseisenbahnvermoegen-114-000-wohnungen-verkauft/186872.html](http://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/bundeseisenbahnvermoegen-114-000-wohnungen-verkauft/186872.html)).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Wohnungen im Besitz der DB AG bzw. im Besitz des BEV (früher „Eisenbahnerwohnungen“) wurden in den Jahren seit 1994 verkauft, und welche Verkaufserlöse wurden dabei erzielt (bitte tabellarisch nach Bundesländern und Jahren auflisten)?
2. An welche Käufer wurden diese Wohnungen verkauft (bitte tabellarische Auflistung der Käufer mit dem jeweils aufsummierten Gesamtvolumen der Käufe)?
3. Welchen geschätzten Wert haben diese Wohnungen heute (bitte tabellarische Auflistung der Käufer mit dem jeweils aufsummierten Gesamtvolumen der Werte)?
4. Wie viele Wohnungen oder zu Wohnzwecken genutzte Immobilien befinden sich im Bestand des BEV (bitte nach Bundesland, Kommune und Anzahl der Wohneinheiten auflisten)?
5. Wie viele Wohnungen im Eigentum des BEV stehen zum Verkauf bzw. sind zum Verkauf vorgesehen, und wie viele dieser Wohnungen stehen leer (bitte nach Bundesland, Kommune und Anzahl der Wohneinheiten auflisten)?
6. Wie viele zum Wohnungsbau geeignete Grundstücke befinden sich im Eigentum des BEV oder der DB AG (bitte nach Eigentümer, Bundesland, Kommune, Anzahl sowie summierter Fläche der Grundstücke auflisten)?

7. Welche der zum Wohnungsbau geeigneten Grundstücke im Eigentum des BEV oder der DB AG stehen zum Verkauf bzw. sind zum Verkauf vorgesehen (bitte nach Eigentümer, Bundesland, Kommune, Anschrift und Fläche des Grundstücks sowie erwartetem Verkaufspreis auflisten)?
8. Wie viele Bahnhofsgebäude und andere bahnhofsnahe Infrastruktur wurden seit dem Jahr 1994 durch die DB AG bzw. das BEV verkauft, an welche Käufer, und welche Erlöse wurden damit erzielt (bitte tabellarische Auflistung mit Anzahl der Objekte und Verkaufserlös aufgliedert nach Bundesländern und Jahren, Käufergruppen zusammengefasst als „privat“, „kommunal“, „Immobilienwirtschaft“ und ggf. weitere)?
9. Wie viele Grundstücke, die früher zur Bundesbahn und Reichsbahn gehörten, wurden seit 1994 verkauft, an welche Käufer, und welche Erlöse wurden damit erzielt (bitte tabellarische Auflistung mit Anzahl der Grundstücke, Größe und Verkaufserlös aufgliedert nach Bundesländern und Jahren, Käufergruppen zusammengefasst als „privat“, „kommunal“, „Immobilienwirtschaft“ und ggf. weitere)?
10. Welcher Anteil der Gesamterlöse aller Immobilien und Grundstücke wurde zugunsten der DB Netz AG, der DB Station&Service AG, anderer Unternehmen des DB-Konzerns (bitte auflisten) und des BEV verbucht (bitte Aufstellung nach Jahren seit 1994)?
11. Wie beurteilt die Bundesregierung die Verkäufe von Bahnimmobilien und Bahngrundstücken insbesondere mit Blick auf eine zukünftig gewünschte Ausweitung des Bahnverkehrs, wofür möglicherweise wieder neue bzw. reaktivierte Infrastruktur (z. B. zusätzliche Gleise, Bahnhofsgebäude u. Ä.) benötigt werden (bitte begründen)?
12. Sieht die Bundesregierung eine Notwendigkeit, Verkäufe von Immobilien und Grundstücken durch die DB AG zu begrenzen, um Bahnstrecken, Bahnhöfe und andere Bahninfrastruktur ausbauen zu können und damit einen zukünftig wachsenden Bahnverkehr zu ermöglichen (bitte begründen)?
13. Sind der Bundesregierung Fälle bekannt, bei denen von der DB AG oder dem BEV verkaufte Grundstücke später wieder für den Bahnbetrieb oder damit verbundene Aufgaben benötigt wurden und ggf. auch tatsächlich zurückgekauft wurden (falls ja, bitte namentlich mit Jahreszahlen sowie Verkaufspreis und ggf. Wiederkaufspreis auflisten)?
14. Gibt es ein Bundesprogramm, aus dem u. a. auch der Abriss von ehemaligen Bahngebäuden finanziert wird?  
Falls ja, um welches Programm handelt es sich, bis wann läuft es, nach welchen Kriterien werden die abzureißenden Gebäude ausgewählt, und wie viele Gebäude wurden bislang im Rahmen dieses Programms abgerissen?

Berlin, den 19. Dezember 2017

**Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion**

