

## Antrag

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

### **Ausverkauf von Bahnliegenschaften beenden**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Öffentliche Grundstücke und Wohnungen, die mit der Bahnreform 1994 an die Deutsche Bahn AG (DB AG) und an das Bundeseisenbahnvermögen (BEV) übertragen wurden, werden seitdem Jahr für Jahr zum Höchstpreis privatisiert. Die DB AG verbucht die dabei erzielten Einnahmen als Konzerngewinn und der Bund beteiligt sich auf diese Weise an der Spekulation mit Grund und Boden. In Zeiten steigender Bodenpreise, mangelnder Flächen für den Bahnverkehr und für den Wohnungsbau sowie angesichts des wachsenden Drucks auf die auch für die Stadtökologie wichtigen Grünflächen und Kleingärten ist dieser Ausverkauf öffentlicher Flächen unverantwortlich. Stattdessen müssen die DB AG und das BEV gesetzlich auf eine verbilligte Abgabe an Kommunen, Genossenschaften und gemeinwohlorientierte Träger, vorwiegend im Erbbaurecht, verpflichtet werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

den Ausverkauf von Bahnliegenschaften zu stoppen und dafür umgehend einen Gesetzentwurf vorzulegen, so dass

1. Grundstücke im Eigentum der DB AG an das BEV zurückfallen, soweit sie für den zukünftig wachsenden Bahnverkehr nicht mehr notwendig sind;
2. das BEV verpflichtet wird, Liegenschaften verbilligt – vorwiegend im Erbbaurecht und zum Zwecke des sozialen Wohnungsbaus – an Kommunen, Genossenschaften oder andere gemeinwohlorientierte Träger abzugeben.

Berlin, den 9. April 2019

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

## Begründung

Jahr für Jahr verkauft die DB AG Grundstücke, die sie nicht mehr für den Bahnverkehr als nötig erachtet. Mindestens 1.000 Grundstücke wurden auf diese Weise in den vergangenen 25 Jahren privatisiert, zusätzlich zum Verkauf der Vermögensgesellschaft Aurelis im Jahr 2007 mit mehr als 3.000 Hektar Grundstücksfläche (vgl. Bundestagsdrucksache 18/11390). Die Verkäufe verlaufen intransparent und an den betroffenen Kommunen vorbei. Ähnlich verhält sich das Bundeseisenbahnvermögen (BEV), auf das im Zuge der Bahnreform von 1994 die mehr als 50.000 Werkswohnungen sowie mehr als 2.700 Hektar nicht „bahnnotwendige“ Grundstücke übertragen wurden. Seitdem hat das BEV 94,3 Prozent der Wohnungen und 99,3 Prozent der Grundstücke verkauft und dabei rund 2,5 Mrd. Euro eingenommen (Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE., Bundestagsdrucksache 19/701). Einige der im BEV verbleibenden Grundstücke wurden in Erbpacht an Eisenbahnergenossenschaften vergeben. Dort, wo die Erbpachtverträge auslaufen, bietet das BEV den Genossenschaften an, die Grundstücke zum Verkehrswert zu übernehmen oder die Verträge zu marktüblichen Erbbauzinsen zu übernehmen – in beiden Fällen können die derzeit bezahlbaren Mieten nicht beibehalten und zukünftig kein bezahlbarer Wohnraum geschaffen werden.

Angesichts stetig steigender Bodenpreise mangelt es an Flächen für den Bau von Wohnungen und Infrastruktur. Um diesen Mangel nicht zusätzlich zu vergrößern, müssen die noch bei der DB AG und im BEV vorhandenen Grundstücke für öffentliche Zwecke gesichert werden. Dazu muss das BEV seine Liegenschaften den Kommunen sowie Genossenschaften und gemeinwohlorientierten Trägern verbilligt und vorwiegend im Erbbaurecht zur Verfügung stellen, damit diese bezahlbare und sozial gebundene Wohnungen sowie weitere soziale Infrastruktur darauf schaffen können. Flächen, die für einen zukünftig wachsenden Bahnverkehr benötigt werden könnten, dürfen nicht überbaut werden. Nur mit dem Erhalt solcher Flächen können die zukünftigen Entwicklungschancen für den Bahnverkehr bewahrt werden. Auch innerstädtische Flächen wie ehemalige Güterbahnhöfe bieten beispielsweise als City-Hubs für die Umstellung des Lieferverkehrs auf eine Kombination von Bahn und kleinen Elektro-Lieferfahrzeugen oder Lastenrädern großes Potenzial. Als langfristige Zwischennutzung für solche Flächen eignen sich z. B. Kleingärten, wie dies schon seit Jahrzehnten geschieht. Stattdessen wächst der Druck auf Kleingartenanlagen. Selbst wenn diese Nutzung durch Bebauungspläne abgesichert ist, sprechen die neuen Eigentümer Kündigungen aus und spekulieren bei entsprechenden politischen Mehrheiten auf eine Umwandlung der Flächen in teures Bauland. Somit öffnet die Verkaufspolitik von DB AG und BEV der Bodenspekulation Tür und Tor.