

Kleine Anfrage

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

Eisenbahnersiedlungen in Deutschland

Bereits kurz nach Gründung des Deutschen Reiches und bis in die 1930er Jahre hinein baute die Deutsche Reichsbahn sogenannte Eisenbahnersiedlungen (in Händen von Eisenbahn-Wohnungsgenossenschaften und Eisenbahn-Wohnungsgesellschaften, EWG) zur besseren Versorgung der Eisenbahnerfamilien mit günstigem und arbeitsplatznahe Wohnraum. Diese Eisenbahnersiedlungen gibt es bundesweit. Mit der Bahnreform im Jahr 1994 sind sie in das Bundeseisenbahnvermögen (BEV) übergegangen. Gemäß der politischen Vorgabe wurden die Immobilien an Investorinnen und Investoren verkauft. Ein Großteil befindet sich heute im Eigentum der Vonovia SE (früher Deutsche Annington; DER TAGES-SPIEGEL, „Bundeseisenbahnvermögen: 114 000 Wohnungen verkauft“, 15. Dezember 2000) oder der Deutsche Wohnen SE. In einigen Fällen soll das BEV noch kleinere Anteile an privatisierten EWG besitzen (vgl. Antwort auf die Schriftliche Frage der Abgeordneten Franziska Brychcy und Katalin Gennburg im Abgeordnetenhaus Berlin, Drucksache 18/15079).

Aus Berlin-Lankwitz ist der Fraktion DIE LINKE. im Deutschen Bundestag bekannt, dass die Deutsche Wohnen nunmehr in einer Eisenbahnersiedlung, in der sich 360 Wohneinheiten befinden, mit der Modernisierung der Wohnungen begonnen hat, die zu einer Mieterhöhung in erheblichem Umfang führen wird. Betroffen sind u. a. viele ältere und hochbetagte Menschen, die bereits lange oder gar in zweiter Generation in den Häusern leben. Einige sind bereits ausgezogen, weil sie sich die Mieten nicht mehr leisten können. Es ist fraglich, ob die Modernisierungsmaßnahmen in diesem Umfang notwendig sind. Einige Maßnahmen, die vermeintlich der energetischen Sanierung dienen sollen, werden von Fachleuten in ihrer Wirkung angezweifelt. Andere wiederum verschlechtern die Wohnsituation, wenn die Mieterinnen und Mieter beispielsweise durch den Einbau einer Badewanne das Badezimmerfenster kaum mehr erreichen können. Der Protest der Mieterinnen und Mieter, die sich zusammengeschlossen haben, hatte bisher keinen spürbaren Erfolg. Ihnen bleibt allenfalls der zivilrechtliche Weg.

Es ist zu befürchten, dass dies nur eines von vielen Beispielen ist, wie sich durch die Privatisierung der Eisenbahnersiedlungen die Situation der dort lebenden Menschen verschlechtert und zu einer Verdrängung aus Wohnungen führt. Dabei hatte der damalige verkehrspolitische Sprecher der SPD im Deutschen Bundestag im Dezember 1993 versprochen: „Ein ganz wichtiger Punkt ist [...] die unbedingte Sicherung der Eisenbahnerwohnungen. Im Gesetz ist nun eindeutig fest-

gestellt, 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).

Diese Aussage scheint heute keine Gültigkeit mehr zu haben. 94 Prozent der Wohnungen und 99 Prozent der Grundstücke aus dem BEV wurden privatisiert (Bundestagsdrucksache 19/701). Ob und inwiefern das BEV über Unternehmensbeteiligungen, Erbbaurechts- oder Darlehensverträge oder über Gremienmitgliedschaften an privatisierten EWG beteiligt ist, welche Verantwortlichkeiten sich daraus ergeben und wie der Bund seinen Einfluss auf die Verwaltung der früheren Eisenbahnerwohnungen geltend macht, ist nicht transparent.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele sogenannte Eisenbahnersiedlungen gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland (bitte nach Bundesland, Stadt, Wohnungen und Anzahl der Mieterinnen und Mieter aufschlüsseln)?
2. Wie viele Eisenbahnersiedlungen mit jeweils wie vielen Wohneinheiten sind als Bestandteile von Eisenbahn-Wohnungsbaugenossenschaften oder Eisenbahn-Wohnungsgesellschaften (EWG) im Zuge der Bahnreform im Jahr 1994 in das Bundeseisenbahnvermögen übergegangen (bitte nach Siedlung, EWG und Anzahl der Wohneinheiten aufschlüsseln)?
3. Welche Eisenbahnersiedlungen mit welcher Grundstücksfläche und welcher Anzahl von Wohnungen liegen weiterhin vollständig oder anteilig im BEV (bitte nach Siedlung, EWG, Grundstücksfläche und Wohnungsanzahl sowie ggf. nach Art und Ausmaß der Beteiligung aufschlüsseln)?
4. Sind die Wohnungen der Eisenbahnersiedlungen, die vollständig oder anteilig im Besitz des BEV liegen als Werkswohnungen zu betrachten (bitte auch rechtliche Grundlage darlegen)?
5. Welches Eigentumskonstrukt wurde nach Kenntnis der Bundesregierung für welche Eisenbahnersiedlungen, die vollständig oder anteilig aus dem Besitz des BEV verkauft wurden, gewählt?
 - a) In welchen Fällen wurden Grundstücke im Erbbaurecht vergeben und die darauf befindlichen Gebäude an EWG verkauft?
 - b) In welchen Fällen wurden Grundstücke im Erbbaurecht vergeben und die darauf befindlichen Gebäude an private Unternehmen oder Privatpersonen verkauft?
 - c) In welchen Fällen wurden Anteile von EWG an welche private Wohnungsunternehmen verkauft, und in jeweils welcher Höhe?
 - d) In welchen Fällen unterhält das BEV weiterhin Unternehmensanteile in einer Höhe, die zu einer Sperrminorität führt?
 - e) In welchen Fällen wurden einzelne Wohnungen oder Gebäude an private Unternehmen verkauft?
 - f) In wie vielen Fällen wurden Wohnungen an Mieterinnen oder Mieter verkauft?
 - g) In welchen Gremien vollständig oder teilweise privatisierter EWG ist das BEV vertreten?
6. Welche Eisenbahnersiedlungen mit wie vielen Wohneinheiten befinden sich nach Kenntnis der Bundesregierung heute jeweils im Eigentum der Vonovia SE, der Deutsche Wohnen SE oder der LEG AG?

7. Welche Gültigkeit hat die Zusage des damaligen Bundesministers für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen Kurt Bodewig, die Eisenbahn-Wohnungsgesellschaften blieben beim Verkauf als betriebliche Sozialeinrichtungen voll erhalten (bitte begründen)?
8. Welche vertraglichen Regelungen wurden in Verkaufsfällen zur Aufrechterhaltung und Fortsetzung der Wohnungsfürsorge zwischen dem BEV, der Käuferin bzw. dem Käufer und der betroffenen EWG getroffen, und welche haben nach Kenntnis der Bundesregierung noch immer Bestand?
9. Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass der Wohnungsfürsorgeauftrag der EWG weiterhin die Bereitstellung von Wohnungen einfacher Ausstattungskategorie im unteren Preissegment umfasst (bitte erläutern)?
10. Bei welchen vollständigen oder anteiligen Verkäufen von Eisenbahnersiedlungen wurden Sozialklauseln zum Schutz der Mieterinnen und Mieter in die Verkaufsverträge aufgenommen, und welche Regelungen wurden dabei verankert?
11. Wie viele der Mieterinnen und Mieter haben nach Kenntnis der Bundesregierung beim Verkauf ihrer in Eisenbahnersiedlungen gelegenen Wohnungen gesonderte, individuelle Mieterschutzregelungen erhalten, welche sind dies, und für wen gelten diese wie lange?
12. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung im Zusammenhang mit den Eisenbahnersiedlungen aus der Entscheidung des Bundesgerichtshofs (BGH VIII ZR 109/18), wonach sich Mieterinnen und Mieter auf Mieterschutzregelungen in einer Sozialcharta berufen können, auch wenn diese Regelungen nicht Bestandteil des individuellen Mietvertrags sind, und was bedeutet das konkret für die Mieterschutzregelungen, die beim Verkauf der Eisenbahnersiedlungen getroffen wurden?
13. Wie bewertet die Bundesregierung Regelungen zu einem Wohnrecht auf Lebenszeit oder zur Begrenzung des Mieterhöhungsspielraums vor dem Hintergrund von Modernisierungen, mit denen durch die Umlage von Modernisierungskosten sehr hohen Mieterhöhungen einhergehen?
14. Steht die Bundesregierung bzw. das BEV mit den Eigentümerinnen und Eigentümern der Eisenbahnersiedlungen in Kontakt, und falls ja, auf welche Art und Weise, und mit welchem Ziel?
15. Über welche Einflussmöglichkeiten auf den Wohnungsbestand der Eisenbahnersiedlungen verfügen Bundesinstitutionen wie das BEV oder das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur oder bundeseigene Unternehmen wie die Deutsche Bahn AG, z. B. mittels Unternehmensbeteiligungen, Erbbaurechtsverträgen oder Gremienvertretungen?
16. Inwieweit übt die Bundesregierung die Aufsicht über wohnungswirtschaftliche Entscheidungen des BEV aus?
17. Welche Pläne zur Modernisierung von Eisenbahnersiedlungen und welche konkreten Modernisierungsmaßnahmen sind der Bundesregierung bekannt, und in welcher Weise ist das BEV an Planungen oder Entscheidungen zur Modernisierung von Eisenbahnersiedlungen beteiligt?
18. Welche Einspruchsrechte z. B. aufgrund von Sperrminoritäten kann das BEV zur Begrenzung der Modernisierungsumlage auf einen Maximalbetrag pro Wohnung und eine zeitliche Begrenzung der Erhebung der Umlage geltend machen?

19. Werden durch Eigentümerinnen und Eigentümer oder Verwalterinnen und Verwalter von Eisenbahnersiedlungen nach Kenntnis der Bundesregierung Fördermittel in Anspruch genommen?

Wenn ja, in welcher Höhe (bitte nach Eigentümer und jeweiliger Siedlung sowie für den Zeitraum 2007 bis 2017 aufschlüsseln)?

20. Inwiefern haben vertragliche Regelung für Eisenbahnerwohnungen, denen zufolge Modernisierungsmaßnahmen nur mit Zustimmung der Mieterin bzw. des Mieters durchgeführt werden dürfen, heute noch Bestand, und gelten solche Regelungen auch für Modernisierungen im Zusammenhang mit energetischen Sanierungen nach der Energieeinsparverordnung und dem Erneuerbare-Energien-Wärmegesetz?
21. Welche Härtefälle können Mieterinnen und Mieter der Eisenbahnersiedlungen nach Kenntnis der Bundesregierung gegen Modernisierungsmaßnahmen geltend machen?
22. Welche Unterstützung wird die Bundesregierung für Mieterinnen und Mieter in Eisenbahnersiedlungen, die von hohen Mieterhöhungen infolge von Modernisierung betroffen und auf diese Weise von Verdrängung bedroht sind, zur Verfügung stellen?

Berlin, den 14. Januar 2019

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion