ICE-Halt für Salzwedel dauerhaft erhalten - Bekenntnis zur regionalen Entwicklung zeigen

Drucksache **8/6790** · eingebracht 2026-03-31 — Antragsteller: **LINKE**

Verkehrswende | Ländlicher Raum | Regionale Entwicklung | Schienenverkehr

ZUSAMMENFASSUNG

Die LINKE-Fraktion fordert die dauerhafte Etablierung eines ICE-Halts in Salzwedel sowie eine verbesserte Schienenanbindung Magdeburgs, um den ländlichen Raum zu stärken, Pendler*innen anzuziehen und die Verkehrswende voranzutreiben.

KERNFORDERUNGEN

- Dauerhafter ICE-Halt in Salzwedel
- Infrastrukturinvestitionen für zweigleisigen Ausbau und Bahnhofsmodernisierung
- Verankerung im Landesentwicklungsplan
- ICE-Anbindung Magdeburgs

BEWERTUNG

7.0/10 GEMEINWOHL-SCORE

Unterstützen mit Änderungen

Der Antrag fördert Solidarität (B2) und soziale Gerechtigkeit (D4) durch stärkere regionale Teilhabe und Chancengleichheit im ländlichen Raum. Er stärkt ökologische Nachhaltigkeit (D3, E3) durch Verlagerung vom Auto auf Schiene. Transparenz & Mitbestimmung (D5) bleibt unberührt; Menschenwürde (D1) wird indirekt gestärkt durch bessere Mobilitätsfreiheit. Schwachstelle ist die fehlende explizite Berücksichtigung von Lieferketten (A-Bereich) und Finanzverantwortung (B-Bereich) – z.B. keine Forderung nach gemeinwohlorientierter Vergabe oder Klimaschutz-Kriterien bei Infrastrukturfinanzierung.

STÄRKEN & SCHWÄCHEN

Stärken

- Klare Verankerung in linker Programmatik
- Starke ökologische Argumentation (Verkehrswende)
- Konkrete Verbindung von Mobilität, Demografie und regionaler Entwicklung

Schwächen

- Keine Berücksichtigung von Lieferketten- und Vergabestandards
- Keine explizite Forderung nach Bürgerbeteiligung bei Planung
- Fehlende Integration von Klimaschutz-Zielvorgaben in Finanzierungsforderung

GWÖ-MATRIX 5×5

	WÜRDE	SOLIDARITÄT	NACHHALTIG-KEIT	GERECH-TIGKEIT	TRANSPARENZ
A · LIEFERANT:-INNEN	·	·	·	·	·
B · FINANZEN	·	·	·	·	·
C · VERWALTUNG	·	·	+	·	·
D · BÜRGER:INNEN	·	+	++	+	·
E · GESELLSCHAFT & NATUR	·	·	+	·	·

++ stark fördernd · + fördernd · ○ neutral · - widersprechend · -- stark widersprechend

SCHWERPUNKTE ERKLÄRT

Die wichtigsten positiv und negativ wirkenden Bewertungsfelder mit der jeweiligen Begründung.

D3 **Ökologische Nachhaltigkeit: Verkehrswende** `Bewertung: +4`

Förderung schienengebundener Fernmobilität statt Autobahnausbau

D2 **Solidarität: Regionale Teilhabe** `Bewertung: +3`

Stärkung des ländlichen Raums durch gleichwertige Mobilitätszugänge

D4 **Soziale Gerechtigkeit: Lebensqualität & Daseinsvorsorge** `Bewertung: +3`

Attraktivierung als Wohnstandort für Pendler*innen, Sanierung leerstehender Immobilien, Kaufkraftbindung

E3 **Ökologische Nachhaltigkeit: Wirkung über Grenzen hinaus** `Bewertung: +2`

Verknüpfung mit Berlin/Hamburg reduziert regionale CO_2-Emissionen und stärkt klimafreundliche Verkehrsnetze

PROGRAMM-TREUE PRO FRAKTION

CDU

WAHLPROGRAMM 4/10

Der Antrag widerspricht der CDU-Priorisierung von Autobahnausbau (A14/A143 bis 2025) und ihrer klaren Fokussierung auf Straßeninfrastruktur ([Q15]). Zwar unterstützt die CDU den Deutschlandtakt ([Q12]), aber nicht explizit ICE-Halte in kleineren Städten wie Salzwedel – ihr Fokus liegt auf Großstädten. Keine Übereinstimmung mit dem Ziel einer 'besseren Vernetzung von Bus und Bahn' ([Q13]) in diesem Format.

> Keine wörtlich passenden Stellen im Wahlprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

PARTEIPROGRAMM 5/10

Die CDU betont 'Wahlfreiheit in der Mobilität' ([Q16]), was grundsätzlich mit der Förderung von Bahnalternativen vereinbar ist – allerdings ohne Priorisierung der Schiene gegenüber dem Auto. Kein Widerspruch, aber auch keine aktive Förderung des Anliegens.

> Keine wörtlich passenden Stellen im Parteiprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

AfD

WAHLPROGRAMM 1/10

Der Antrag widerspricht zentralen AfD-Positionen: Ablehnung der Energiewende und Fokussierung auf Kernkraft/Kohle impliziert Skepsis gegenüber klimapolitisch motivierten Verkehrswenden ([Q20] aus NRW-Wahlprogramm). Die AfD lehnt EU-geprägte Verkehrsprojekte ab und betont nationale Souveränität – ein bundesweiter ICE-Ausbau passt nicht zu ihrem anti-zentralistischen, infrastruktur-skeptischen Profil.

> Keine wörtlich passenden Stellen im Wahlprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

PARTEIPROGRAMM 0/10

Keine Quellen im Index — Bewertung nicht möglich.

> Keine wörtlich passenden Stellen im Parteiprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

LINKE ANTRAGSTELLER:IN

WAHLPROGRAMM 10/10

Der Antrag entspricht exakt dem Wahlprogramm der LINKEN Sachsen-Anhalt 2021: Er fordert eine stärkere Schienenanbindung des ländlichen Raums ([Q2], [Q3]), lehnt neuen Autobahnbau ab ([Q8]), betont die Bedeutung des ÖPNV für soziale Teilhabe ([Q3]) und verbindet Mobilität mit regionaler Entwicklung ([Q1], [Q5]).

> „Zwischen den kleinen Orten im ländlich geprägten Raum müssen unabhängig von der Schüler:innen-beförderung mehr Busse fahren."
> DIE LINKE Sachsen-Anhalt Wahlprogramm 2021, S. 53

> „CO2 in der Atmosphäre. Deshalb muss die Verkehrswende kommen und ist daher ein Hauptpfeiler zur Reduzierung des CO2-Ausstoßes."
> DIE LINKE Sachsen-Anhalt Wahlprogramm 2021, S. 28

PARTEIPROGRAMM 9/10

Das Erfurter Programm lehnt Privatisierung öffentlicher Verkehrsbetriebe ab ([Q7]) und fordert einen Schienenverkehrssektor unter ausschließlich öffentlichem Einfluss – dies deckt sich mit der Forderung nach staatlicher Intervention bei der DB. Auch die Ablehnung neuer Autobahnen ([Q8]) und die Betonung der Schiene als Mittel gegen Versiegelung ([Q9]) sind direkt konsistent.

> „Privatisierungen öffentlicher Verkehrsunternehmen lehnen wir ab. Langfristiges Ziel ist ein Schienenverkehrssektor unter ausschließlich öffentlichem Einfluss."
> DIE LINKE Erfurter Programm 2011, S. 48

SPD

WAHLPROGRAMM 7/10

Die SPD fordert ein Förderprogramm für flächendeckenden ÖPNV im ländlichen Raum ([Q17]) und barrierefreie Haltestellen – das passt zum Antrag. Allerdings fehlt im SPD-Wahlprogramm explizit die Forderung nach ICE-Halten in Kleinstädten; ihr Fokus liegt auf Regionalverkehr und Schüler*innenverkehr. Die Betonung von 'gleichwertigen Lebensverhältnissen' ([Q17]) und 'attraktiven Wohnstandorten' ([Q19]) bietet jedoch starke inhaltliche Deckung.

> „Deshalb brauchen wir: • ein Förderprogramm für flächendeckenden ÖPNV im ländlichen Raum"
> SPD Sachsen-Anhalt Wahlprogramm 2021, S. 68

PARTEIPROGRAMM 6/10

Das Hamburger Programm betont 'soziale Gerechtigkeit' und 'ökologische Verantwortung' als Grundwerte ([Q20]), was mit dem Antrag konsistent ist. Allerdings fehlt im Grundsatzprogramm eine konkrete Verkehrspolitik – es bleibt abstrakt. Kein Widerspruch, aber nur mittlere Übereinstimmung.

> Keine wörtlich passenden Stellen im Parteiprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

GRÜNE

WAHLPROGRAMM 6/10

Die GRÜNEN setzen auf Verkehrswende, 365€-Ticket und Fahrradland – aber ihr Fokus liegt auf Nahverkehr und Radinfrastruktur, nicht auf Fernverkehrshubs in Kleinstädten. Der Antrag ist nicht widersprüchlich, aber nicht zentral im Grünen-Wahlprogramm verankert. Keine direkte Bezugnahme auf ICE-Halte in ländlichen Räumen.

> Keine wörtlich passenden Stellen im Wahlprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

PARTEIPROGRAMM 5/10

Das Grundsatzprogramm betont 'sozial-ökologische Transformation' ([Q20]) und 'planetare Grenzen' ([Q20]) – das ist kompatibel, aber nicht spezifisch genug für eine Bewertung >6. Keine explizite Position zu Schienenfernverkehr in ländlichen Regionen.

> Keine wörtlich passenden Stellen im Parteiprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

FDP

WAHLPROGRAMM 3/10

Die FDP setzt auf Technologieoffenheit und Wasserstoff auf Nebenstrecken ([Q22]), nicht auf ICE-Ausbau. Sie fordert ein 'gutes Straßennetz' ([Q23]) und betont Individualverkehr ([Q24]) – der Antrag steht im Widerspruch zu dieser Priorisierung. Ihre Mobilitätsvorstellung zielt auf Flexibilität und Eigenverantwortung, nicht auf staatlich gesteuerte Fernverkehrshubs.

> Keine wörtlich passenden Stellen im Wahlprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

PARTEIPROGRAMM 2/10

Das FDP-Grundsatzprogramm betont 'individuelle Freiheit' und 'Eigenverantwortung vor Staatsverantwortung' ([Q20]). Ein staatliches Eintreten für ICE-Halte bei der DB widerspricht diesem Prinzip der marktwirtschaftlichen Steuerung – hier liegt ein fundamentaler Wertekonflikt vor.

> Keine wörtlich passenden Stellen im Parteiprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

VERBESSERUNGSVORSCHLÄGE

Vorschlag 1 von 3

Original: 2. dafür notwendige Infrastrukturmaßnahmen zu finanzieren und vorzunehmen wie den zweigleisigen Ausbau der Strecke und Bahnhofsmodernisierung, um perspektivisch eine eng getaktete ICE-Verbindung umzusetzen,

2. dafür notwendige Infrastrukturmaßnahmen unter Einhaltung gemeinwohlökonomischer Vergabekriterien (z. B. Tariftreue, Klimaschutz- und Sozialstandards) zu finanzieren und vorzunehmen, wie den zweigleisigen Ausbau der Strecke und die barrierefreie Bahnhofsmodernisierung, um perspektivisch eine eng getaktete, klimaneutrale ICE-Verbindung umzusetzen,

Begründung: Stärkt GWÖ-Felder A1 (ethische Beschaffung), B2 (gemeinwohlorientierte Haushaltsführung) und D3 (ökologische Nachhaltigkeit)

Vorschlag 2 von 3

Original: 3. das infrastrukturelle Bekenntnis zur regionalen Entwicklung des Altmarkkreises entsprechend im Landesentwicklungsplan und im Verkehrsentwicklungsplan festzuschreiben.

3. das infrastrukturelle Bekenntnis zur regionalen Entwicklung des Altmarkkreises unter besonderer Berücksichtigung von Klimaschutzzielen, sozialer Teilhabe und gemeinwohlorientierter Mobilität entsprechend im Landesentwicklungsplan und im Verkehrsentwicklungsplan festzuschreiben.

Begründung: Verankert die fünf GWÖ-Werte explizit in der Planung – stärkt D2, D3, D4, D5 und C3

Vorschlag 3 von 3

Original: Die Anbindung der Landeshauptstadt Magdeburg an den Intercity-Express ist für die Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse und für die Umsetzung einer erfolgreichen Verkehrswende ein entscheidender Faktor.

Die Anbindung der Landeshauptstadt Magdeburg an den Intercity-Express soll unter Einhaltung gemeinwohlökonomischer Kriterien (z. B. CO_2-Reduktionsziele, Barrierefreiheit, Tariftreue bei Bauaufträgen) erfolgen – sie ist für die Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse und für die Umsetzung einer erfolgreichen Verkehrswende ein entscheidender Faktor.

Begründung: Bezieht die gesamte Wertschöpfungskette (A-Bereich) und finanzielle Verantwortung (B-Bereich) ein – erhöht GWÖ-Treue in allen fünf Dimensionen

Original-Antrag

Drucksache 8/6790

ICE-Halt für Salzwedel dauerhaft erhalten - Bekenntnis zur regionalen En·

Die folgenden Seiten enthalten den unveränderten Originalantrag.

LANDTAG VON
SACHSEN-ANHALT

31.03.2026
Drucksache
8/6790

öffentlich

Antrag
–

Fraktion Die Linke

ICE-Halt für Salzwedel dauerhaft erhalten - Bekenntnis zur regionalen Entwicklung zeigen

Der Landtag wolle beschließen:

Die Landesregierung wird aufgefordert:

1. sich aktiv für eine Verstetigung der ICE-Verbindung zwischen Berlin und Hamburg über Stendal und Salzwedel bei der Deutschen Bahn einzusetzen und eine dauerhafte ICE-Bedienung in Salzwedel und Stendal auf der Strecke Berlin-Hamburg einzusetzen,
2. dafür notwendige Infrastrukturmaßnahmen zu finanzieren und vorzunehmen wie den zweigleisigen Ausbau der Strecke und Bahnhofsmodernisierung, um perspektivisch eine eng getaktete ICE-Verbindung umzusetzen,
3. das infrastrukturelle Bekenntnis zur regionalen Entwicklung des Altmarkkreises entsprechend im Landesentwicklungsplan und im Verkehrsentwicklungsplan festzuschreiben.
4. sich aktiv für eine dauerhafte ICE-Verbindung von Magdeburg in Richtung Berlin und Hannover einzusetzen.

Begründung

Die Hansestadt Salzwedel ist derzeit aufgrund der Bauarbeiten an der Bahnstrecke Berlin-Hamburg mit einer stündlichen ICE-Direktverbindung an die Metropolen Berlin und Hamburg angebunden. Die Fahrzeit nach Hamburg beträgt 1:11 Stunden, nach Berlin - je nach Verbindung - zwischen 1:11 und 1:25 Stunden. Diese schnelle und umsteigefreie Anbindung an die größten deutschen Metropolen stellt einen erheblichen Standortvorteil dar, von dem die Region profitiert und auch nach Beendigung der Bauarbeiten auf der Hauptstrecke über Wittenberge profitieren muss.

(Ausgegeben am 02.04.2026)

Salzwedel liegt mit Blick auf die Fahrzeit nahezu mittig zwischen Berlin und Hamburg. Eine dauerhafte Etablierung des ICE-Halts würde diese Lage weiter aufwerten und eine nachhaltige infrastrukturelle Verbesserung für die gesamte Region bedeuten. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass der Altmarkkreis Salzwedel nur in geringem Maße vom Ausbau der Autobahn A14 profitiert, gewinnt die Schienenanbindung zusätzlich an Bedeutung. Während vor allem der Landkreis Stendal von der A14 profitiert, bleiben für die Region Salzwedel wesentliche Verbesserungen im Individualverkehr aus. Verbindungen in Richtung Ostsee erfolgen weiterhin über die Dömitzer Brücke mit Auffahrt auf die A14 im Bereich Ludwigslust/Grabow, Fahrten in den Süden - etwa in den Harz - orientieren sich nach wie vor an der A39 ab Wolfsburg.

Umso größer ist das Potenzial einer leistungsfähigen Bahnverbindung. Eine dauerhafte ICE-Anbindung würde Salzwedel noch stärker als attraktiven Wohn- und Lebensstandort positionieren - insbesondere für Pendlerinnen und Pendler aus den Metropolregionen. Bereits heute weist die Hansestadt einen positiven Wanderungssaldo auf: Im Jahr 2025 zogen 194 Menschen mehr zu als fort, der Gesamtrückgang bei der Bevölkerung lag lediglich bei fünf Personen und war ausschließlich auf das Geburtendefizit zurückzuführen.

In Zeiten zunehmender Flexibilisierung der Arbeitswelt und wachsender Bedeutung des Homeoffice bietet Salzwedel ideale Voraussetzungen für Zuzug. Wer nur ein- bis zweimal pro Woche in Berlin oder Hamburg oder in beiden Städten präsent sein muss, kann dank schneller Bahnverbindungen dennoch in ländlicher Umgebung leben. Dies macht die Region besonders für gut qualifizierte Fachkräfte attraktiv, die zugleich Kaufkraft und Investitionsbereitschaft mitbringen - etwa bei der Sanierung und Nutzung leerstehender Immobilien. Davon profitiert die gesamte regionale Entwicklung. Dieses Ansinnen wird bereits von der Stadt selbst befeuert, die aktuell am Bahnhof für kostenloses Probewohnen in der Hansestadt wirbt.

Ein dauerhafter ICE-Halt hätte für Salzwedel eine ähnliche strukturelle Bedeutung wie ein Autobahnanschluss - ein solcher ist jedoch auf absehbare Zeit nicht realistisch. Die Voraussetzungen für den Schienenverkehr hingegen sind weitgehend vorhanden. Die aktuelle Nutzung der Strecke im Zuge von Umleitungen zeigt bereits, dass eine eng getaktete ICE-Verbindung grundsätzlich umsetzbar ist. Notwendige Infrastrukturmaßnahmen beschränken sich auf punktuelle Ergänzungen, etwa beim zweigleisigen Ausbau.

Vor diesem Hintergrund muss sich das Land Sachsen-Anhalt aktiv für eine Verstetigung der ICE-Verbindung zwischen Berlin und Hamburg über Stendal und Salzwedel bei der Deutschen Bahn einsetzen und dieses auch finanziell unterstützen. Eine solche Investition wäre ein klares Bekenntnis zur Entwicklung des nördlichen Sachsen-Anhalts und ist langfristig zur Stärkung von Wirtschaft, Lebensqualität und Bevölkerungsentwicklung in der Region notwendig.

Die Anbindung der Landeshauptstadt Magdeburg an den Intercity-Express ist für die Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse und für die Umsetzung einer erfolgreichen Verkehrswende ein entscheidender Faktor. Zudem stärkt sie die Erreichbarkeit wichtiger Zentren und erhöht die Attraktivität des Schienenverkehrs insgesamt.

Stefan Gebhardt
Parlamentarische Geschäftsführung