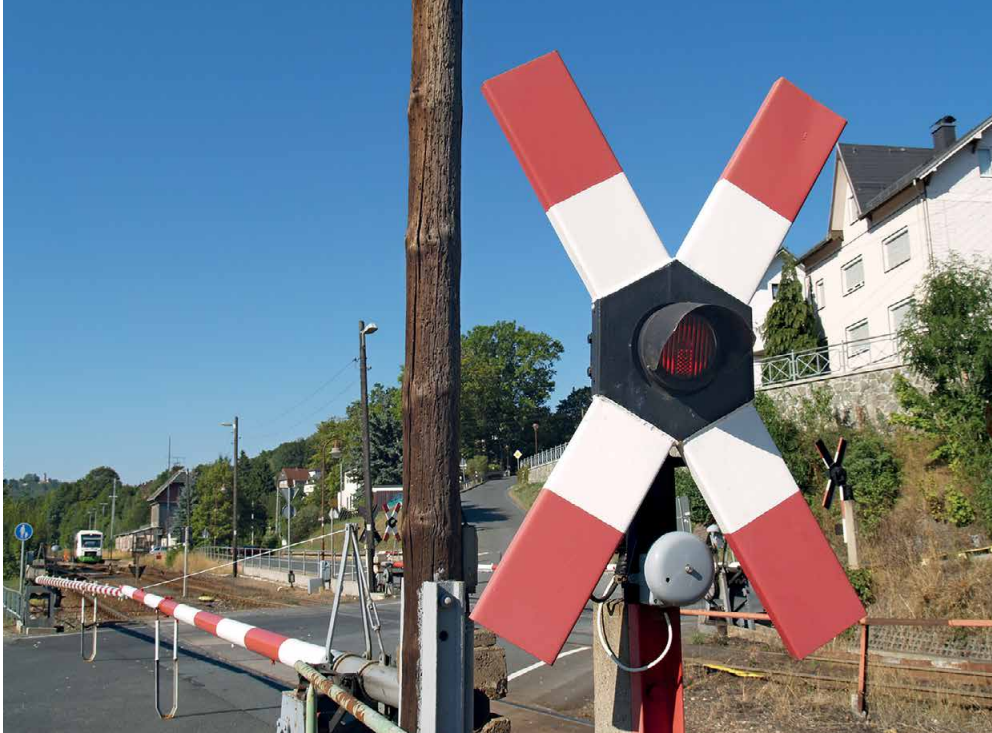


# Weitläufig angelegt Die Endstation Blankenstein (Saale) kann auf eine recht bewegte Vergangenheit zurückblicken



In der Endstation Blankenstein (Saale) treffen moderne Regio-Shuttles der Erfurter Bahn (EB) auf jahrzehntealte, aber bestens gepflegte Bahnübergangstechnik.

Blankenstein (Saale) ist bereits zum zweiten Mal Endstation: Von 1897 bis 1901 markierte der Bahnhof das Ende der in mehreren Abschnitten errichteten Nebenbahn Triptis – Unterlemnitz – Blankenstein. Die Eröffnung der nur wenige Kilometer langen Linie Marxgrün – Blankenstein am 14. August 1901, die von der Strecke Hof – Bad Steben abzweigte und Blankenstein aus Richtung Süden erreichte, machte die Endstation zum Durchgangsbahnhof. Wenige Jahre später wurden die Gleise zusätzlich belebt: Am 1. März 1908 weihte man die Strecke Hockeroda – Unterlemnitz ein. Diese verkürzte den Weg aus dem thüringischen Saalfeld (Saale) ins bayerische Hof erheblich, sodass sich die Verkehrsströme schon bald auf die Achse Saalfeld – Hockeroda – Blankenstein – Marxgrün – Hof verlagerten. Diese kamen nach Ende des Zweiten Weltkriegs 1945 abrupt

zum Erliegen, als sich südlich von Blankenstein der Eisener Vorhang über die Gleise senkte – und den Bahnhof erneut zur Endstation machte. Zudem lag die Stadt nun im Sperrgebiet an der Grenze zur BRD, sodass alle Reisenden polizeilich kontrolliert wurden. Die Mehrzahl der Personenzüge aus Richtung Saalfeld und Triptis endete bereits im wenige Kilometer nördlich gelegenen Lobenstein, zur Weiterreise nach Blankenstein musste umgestiegen werden. Das verbliebene Teilstück auf bayerischer Seite ab Marxgrün wurde noch bis Mai 1971 im Güterverkehr betrieben, bis 1982 waren die Gleise abgebaut.

Endpunkt im Personen- und Güterverkehr ist Blankenstein bis heute, auch wenn es schon seit den 1990er Jahren auf thüringischer und bayerischer Seite Bestrebungen gibt, die Bahnlinie nach Marxgrün zu reaktivieren. Profitieren würde davon nicht nur der Personen-,

sondern auch der Güterverkehr. In Blankenstein sorgt eine Zellstoff- und Papierfabrik für erhebliches Frachtaufkommen: 63 Prozent der Produktion werden auf der Schiene befördert. Durch eine Anbindung nach Süden ließe sich dieser Anteil weiter erhöhen. Auch die thüringische Ministerpräsidentin Christine Lieberknecht (CDU) sprach sich noch 2012 für eine Reaktivierung aus. Allein: Es fehlen die Mittel.

Durch das hohe Güterverkehrsaufkommen ist die Endstation Blankenstein, in der alle Güterzüge zur Fahrt in die Zellstoff- und Papierfabrik umsetzen müssen, sehr weitläufig angelegt. Fünf Gleise stehen zur Verfügung, von denen drei regelmäßig für den Güterverkehr genutzt werden. Die Personenzüge aus und in Richtung Saalfeld halten auf Gleis 2, dessen Bahnsteig nach Überqueren des gesperrten Gleises 1 erreicht ist. Durch die Sperrung wird der Hausbahnsteig, der von einem gepflegten Empfangsgebäude überragt wird, nicht mehr angefahren. Der mit Schieferplatten verkleidete Bau beherbergt einen Warteraum für die Reisenden.

Betrieben wird die Strecke Saalfeld – Unterlemnitz – Blankenstein seit Ende 2011 von der Erfurter Bahn (EB) mit neuen Regio-Shuttles von Stadler, die als EB 32 unter der Marke Elster Saale Bahn verkehren. Die klimatisierten Fahrzeuge bieten die 1. und 2. Wagenklasse und verfügen über Ticketautomaten. Gefahren wird täglich im Zweistundentakt, der montags bis freitags morgens und nachmittags zum Stundentakt verdichtet wird. Als Besonderheit setzt die EB an Wochenenden und Feiertagen vom 15. Juni bis 5. Oktober für Ausflügler ein Zugpaar Leipzig – Saalfeld – Blankenstein ein. Der Verkehr zwischen Triptis und Unterlemnitz wurde mangels Bedarf hingegen schon am 24. Mai 1998 eingestellt. Auf einem Großteil der Trasse rollen heute Fahrraddraisinen. (red)