



Das Ende eines tödlichen Punktes: Wie Deuil-la-Barre seinen gefährlichsten Bahnübergang verliert

Es gibt Orte, die sich tief ins kollektive Gedächtnis einer Stadt einbrennen. Der Bahnübergang PN4 zwischen **Deuil-la-Barre** und **Montmagny** gehört zweifellos dazu. Wer hier jahrelang unterwegs war, kennt das beklemmende Gefühl: Schranken halb geschlossen, die Sicht eingeschränkt, ein Zug nähert sich, während Autos, Fahrräder und Fußgänger ungeduldig auf ihre Chance lauern. Nun steht fest: Dieser Ort verschwindet. Und mit ihm ein Kapitel, das zu viele Verletzte und Tote gefordert hat.

Rund 70 Unfälle in nur anderthalb Jahrzehnten. Zahlen, die nüchtern klingen, in Wahrheit aber Schicksale beschreiben. Der Übergang nahe dem Bahnhof **de Deuil-Montmagny** galt als einer der gefährlichsten ganz Frankreichs. Täglich kreuzten hier etwa 200 Züge eine Straße, die von Tausenden Menschen genutzt wird. Vier Halbschranken, ein historisches Layout aus einer anderen Zeit und der ganz normale Alltagsstress – das war eine Mischung, die regelmäßig zu schweren Unfällen führte. Autos blieben stecken, Schranken wurden ignoriert oder gleich gerammt, Fußgänger huschten noch schnell rüber. Man weiß ja nie, wann der Zug wirklich kommt. Spoiler: oft schneller als gedacht.

Die Folgen spürten nicht nur die Betroffenen selbst. Jeder Unfall brachte den Bahnverkehr durcheinander, besonders auf der stark frequentierten Linie Richtung Paris. Pendler standen auf den Bahnsteigen, Termine platzten, der Ärger kochte hoch. Und immer wieder dieselbe Frage: Warum dauert es so lange, diesen Übergang zu schließen?

Die Antwort ist so banal wie unerquicklich. Großprojekte brauchen Zeit, Geld und Geduld. Schon vor über zehn Jahren begannen erste Gespräche, es folgten Studien, Bürgerdialoge, Einsprüche, neue Planungen. Grundstücksfragen mussten geklärt, Finanzierungszusagen abgestimmt werden. Erst als der politische Wille eindeutig war und alle Beteiligten – vom Staat bis zu **SNCF Réseau** – an einem Strang zogen, kam Bewegung in die Sache.

Seit Herbst 2024 wird gebaut. Sichtbar, hörbar, unübersehbar. Ein technischer Meilenstein war der Einbau einer massiven Eisenbahnbrücke südlich des alten Übergangs, ein Koloss aus Stahl und Beton. Künftig rollen Autos unter den Gleisen hindurch, statt dem Risiko ausgeliefert zu sein. Der eigentliche Gefahrenpunkt verschwindet damit endgültig.

Ganz verschwinden soll der Ort dennoch nicht. Für Fußgänger und Radfahrer ist an der Stelle des jetzigen Bahnübergangs ein gesicherter Tunnel vorgesehen, hell, übersichtlich, barrierefrei. Die umliegenden Straßen werden neu geordnet, Wege verlängert, andere verschwinden. Das nervt, klar. Baustellen tun das immer. Aber diesmal mit Aussicht auf ein echtes Plus an Sicherheit.

Spätestens 2027 soll der tödliche Bahnübergang Geschichte sein. Für viele Anwohner fühlt



Das Ende eines tödlichen Punktes: Wie Deuil-la-Barre seinen gefährlichsten Bahnübergang verliert

sich das wie eine späte Erlösung an. Man habe lange genug gewartet, hört man. Stimmt. Doch wichtiger ist, was bleibt: weniger Risiko, weniger Sirenen, weniger dieser Sekunden, in denen alles kippen kann. Manchmal ist Fortschritt kein lauter Knall, sondern das leise Aufatmen danach.

Autor: Daniel Ivers