

# UMSCHAU

## Bahnhausmission

In kurzen Abständen, so wie es fast dem modernen Taktverkehr der Bahnen entspricht, feiern viele Bahnhausmissionen seit dem Jahrhundertjubiläum der ersten organisierten Bahnhausmission in Berlin im Herbst 1994 ihren eigenen runden Geburtstag. Die evangelischen Gründungen Berlin 1894, Hamburg und Frankfurt 1895, Nürnberg 1897 und die katholischen Gründungen in den damaligen drei „katholischen Metropolen“ des Deutschen Reiches München 1897, Köln und Breslau 1898, sowie in Berlin 1900 und in Frankfurt 1901 waren noch keine Bahnhausmissionen im heutigen Verständnis. Zunächst dienten Stehpulte im Bereich der Bahnsteige oder in der Nähe der Bahnsteigsperrungen als Stützpunkte der Arbeit, und es waren regelmäßig an den Hauptreisetagen und zu bestimmten Hauptankunftszeiten eingerichtete Dienste ehrenamtlicher Helferinnen, die ihren für die damalige Zeit äußerst ungewöhnlichen Dienst taten. Auch die Organisationswelt der beteiligten Verbände und Vereine war noch sehr bunt: Sie reichte von örtlichen Fürsorgevereinen über die international verbundenen Freundinnen junger Mädchen und katholische Mädchenschutzvereine bis hin zu engagierten Einzelpersonlichkeiten.

Doch schon zehn Jahre später waren die Konturen einer sich professionalisierenden Arbeit erkennbar. In Berlin wurde 1909 die erste Generalsekretärin für die evangelischen Bahnhausmissionen im Deutschen Reich eingestellt, es kam im Jahr darauf zur Begründung einer festeren Zusammenarbeit mit den katholischen Bahnhausmissionen, man bemühte sich um eine Vereinheitlichung der Abzeichen, und an den größeren Stationen gab es die ersten hauptamtlichen Kräfte, die für eine zeitlich ausgedehntere Präsenz an den Bahnhöfen sorgten und um die sich die vielen stundenweise beschäftigten Ehrenamtlichen scharten.

Die Gesellschaft des letzten Jahrhunderts war in Bewegung geraten. Viele Menschen und zu-

nehmend auch Mädchen und junge Frauen verließen auf der Suche nach Auskommen und neuen Lebenschancen die ländlichen Sozialräume und strebten in die Großstädte und Industriezentren. Die Eisenbahn als erstes Massenverkehrsmittel der Geschichte erlaubte Mobilität und räumliche Beweglichkeit in bis dahin unbekannter Dimension. In den achtziger und neunziger Jahren war bereits ein flächendeckendes Eisenbahnnetz entstanden, von dem wir heute in manchen Gegenden nur noch träumen können.

Junge Frauen verdingten sich als Hauslehrerinnen, Kindermädchen und Dienstmägde, zum Teil weit entfernt von ihrer Heimat. Philantropisch eingestellte und religiös motivierte Frauen aus überwiegend bürgerlichen Kreisen – vielfach mit eigenen Dienstmädchen und deshalb auch persönlich mit den Sorgen und den Schattenseiten dieser Lebens- und Berufslagen konfrontiert – engagierten sich für die reisenden und stellensuchenden Mädchen, eröffneten Sonntagsclubs, organisierten die Weiterempfehlung und Vermittlung der jungen Frauen. 1877 wurde mit Sitz in Neuchâtel in der Schweiz der Internationale Verein der Freundinnen junger Mädchen gegründet, von dem sich 1885 der Internationale jüdische Verband zum Schutz von Frauen und Kindern und 1896 ein katholischer Mädchenschutzverband abgespaltete, der 1897 als Internationaler katholischer Mädchenschutzverband mit Sitz in Fribourg seinen Weg fortsetzte.

Die Freundinnen und die Mädchenschutzvereine blieben nicht bei ihrer Korrespondenz- und Vermittlungstätigkeit über die nationalen Grenzen hinweg, sondern errichteten Heime oder kooperierten mit vorhandenen Mädchenheimen oder -asylen. Sie entdeckten sehr früh auch die neuen Verkehrswege. 1884 entstand in Genf der erste Bahnhausdienst mit zwei Stützpunkten am See und an der Eisenbahnstation. Dieser Bahnhausdienst und die vielfältigen Aktivitäten zur Warnung der Mädchen vor leichtfertiger Wande-



rung, der Aufbau von Abholdiensten an den Bahnhöfen und die Vermittlung von Stellen für Dienstmägde und Lehrerinnen wurden zum Vorbild für ein vor allem in Deutschland sich entwickelndes dichtes Netz von „Bahnhofsmissionen“.

In Deutschland gingen die entscheidenden Entwicklungen von Berlin aus. Die ersten Gehversuche hin zur späteren Bahnhofsmission unternahmen jedoch weder die Freundinnen, die sich 1882 mit einer ersten Vereinsgründung in Berlin etablierten, noch der örtlich mächtige Verein zur Fürsorge für die weibliche Jugend des evangelischen Pastors Johannes Burkhardt, der in der Entwicklung der evangelischen Jugendpflege und Jugendfürsorge eine sehr verdienstvolle historische Rolle spielte. Es waren Kaiserswerther Diakonissen, die Theodor Fliedner auf Wunsch der kaiserlichen Familie in Berlin angesiedelt hatte, um an der Charité vor allem die geschlechts- und krätzekranken jungen Frauen zu pflegen. Die Diakonissen gründeten bald auch ein Heim und eine Bildungsstätte für Mädchen und entdeckten – den eintreffenden jungen Frauen sozusagen auf der Spur – auch die Berliner Bahnhöfe. Dort taten sie gelegentlich Dienst, mußten sich aber attestieren lassen, daß die aus Schlesien kommenden katholischen Mädchen im Angesicht der Tracht tragenden Diakonissen glaubten, man wolle sie unmittelbar am Bahnhof einfangen und ins Kloster stecken.

Das Jahr 1894 kann als formelles Gründungsjahr der ersten Bahnhofsmission in Deutschland gelten, wenngleich der eigentliche überregionale Träger, die evangelische „Deutsche Bahnhofsmission“, erst 1897 gegründet wurde. Pastor Burkhardt konnte die Bahnhofsmission in einen Verbund von Heimen und entsprechender Jugendfürsorge und in den Kontext seiner reichsweiten evangelischen Jugendpflege stellen. Er nutzte – modern gesprochen – vorhandene Personalressourcen und Organisationsstrukturen und schuf damit die Voraussetzungen für eine rasche und nachhaltig wirksame Verbreitung der Idee.

1897 nahm auch in München die erste katholische Einrichtung ihre Arbeit auf. Sie ist zurückzuführen auf eine Initiative des Kapuzinerpaters Cyprian Fröhlich, eines Wegbereiters des Deutschen Caritasverbands, der die Bestrebungen der

als Konkurrenz angesehenen Inneren Mission sorgfältig studierte und dabei die Arbeit der Freundinnenvereine besonders in den Blick genommen hatte. Er sprach von bittersten Klagen darüber, „daß die katholischen Mädchen, welche aus Bayern in protestantische Gegenden reisen, einen Dienst oder eine Stelle suchen, katholischerseits ganz hilflos und ununterrichtet seien“, was zur Folge habe, „daß alljährlich Hunderte und Hunderte von Mädchen ihrem hl. Glauben verlorengelassen“. Pater Cyprian gab 1895 den Anstoß für einen „Marianischen Mädchenschutzverein“, der später als Nationalverband der katholischen Mädchenschutzvereine Träger der Bahnhofsmissionen wurde.

Die Interkonfessionelle Kommission für Bahnhofsmission, die 1910 ins Leben gerufen wurde, bildete das frühe organisatorische Bindeglied einer seither andauernden Zusammenarbeit auf der Basis gemeinsamer diakonischer Wertorientierungen. Damit ist die Bahnhofsmission die erste und zugleich landesweit ökumenisch arbeitende Wohlfahrtseinrichtung.

Die Bahnhofsmissionen entwickelten sich – verstärkt vor allem nach dem Ersten Weltkrieg – zunehmend zu eigenständigen Institutionen mit dem Anspruch professioneller Hilfestellung und -vermittlung am Bahnhof und wurden damit zu einer Art Sozialstation mit dem bis heute – zumindest in den Großstädten – charakteristischen Doppelgesicht: als reisebezogene Hilfsstelle und als innerstädtische Sozialstation. Die Vertrags- und Anstellungssituation der hauptberuflichen Kräfte verbesserte sich bald, alle Mitarbeiter waren in einer Unfallversicherung, es gab umfangreiche Aus- und Fortbildungskurse – selbst von einer graduierten Bahnhofsmissionarin träumte man –, und die Deutsche Reichsbahngesellschaft unterstützte die Bahnhofsmission in jeder Beziehung.

So erreichte die Bahnhofsmission Anfang der dreißiger Jahre einen Höhepunkt ihrer Organisationsentwicklung. An etwa 70 Bahnhöfen im Deutschen Reich existierte ein räumlich und organisatorisch fest institutionalisierter täglicher Dienst. Er wurde zu einem erheblichen Teil von hauptamtlich beschäftigten Mitarbeiterinnen geleitet. 1935 zählte man allein bei der evangelischen Bahnhofsmission 170 angestellte Berufs-



arbeiterinnen. Darüber hinaus gab es etwa 200 katholische und 300 evangelische Vertrauensstellen, die im Einzelfall Bahnhoftsmission auf Anmeldung durchführten. Hierbei wurden überwiegend ehrenamtliche Kräfte tätig – in den dreißiger Jahren über 3000 –, ohne deren umfangreiche Mithilfe aber auch die ständigen Bahnhoftsmissionen ihren Dienst nicht hätten aufrechterhalten können.

Es darf nicht vergessen werden, daß sich auch jüdische Organisationen an der wohlfahrtspflegerischen Arbeit am Bahnhof beteiligten. Jüdischer Bahnhoftsdiens wurde vom Hilfsverein der deutschen Juden vor allem an den Bahnstationen praktiziert, an denen besonders große Zahlen jüdischer Auswanderer registriert wurden. Er war damit wesentlicher Teil des Versorgungsnetzes, das die jüdischen Gemeinden und Organisationen für die durchwandernden Ostjuden aufgebaut hatten. Der Bahnhoftsmission in Konzeption und Arbeitsform vergleichbar war die „Jüdische Bahnhoftshilfe“ des Jüdischen Frauenbunds, die im Jahre 1904 gegründet wurde und bereits vor dem Ersten Weltkrieg organisierte Bahnhoftshilfen unterhielt. 1933 mußte die Arbeit von insgesamt sechs jüdischen Stationen auf Druck der Nationalsozialisten eingestellt werden.

Im System der Wohlfahrtspflege nahm die Bahnhoftsmission einen relativ bescheidenen Platz ein, so daß sie nicht unmittelbar im Fadenkreuz des Umgestaltungsdrangs der Nationalsozialisten liegen konnte. Allein dies mag ein wesentlicher Grund dafür gewesen sein, daß die kirchliche Bahnhoftsmission trotz ihrer exponierten öffentlichen Rolle im Verkehrssystem des Reiches so relativ spät – und maßgeblich dann aus militärpolitischen Gründen – 1939 ihre Tätigkeit einstellen mußte. Der „Machtergreifung am Bahnhof“ gingen jedoch vielfältige Maßnahmen der Machtentfaltung und der Machtstabilisierung der Nationalsozialistischen Volkswohlfahrt (NSV) voraus, die das Wirken der Bahnhoftsmissionen erheblich beeinträchtigten. Der Akt der endgültigen Verdrängung der Bahnhoftsmissionen durch die NSV geschah dann wohlorganisiert und eigentlich ohne jeden Überraschungseffekt.

Nach dem Verbot der Bahnhoftsmission setzten etwa 80 NSV-Bahnhoftsdiens im Deutschen Reich die Arbeit fort. Zahl und räumliche Vertei-

lung dieser Bahnhoftsdiens lassen sich mit dem ehemaligen Netz der kirchlichen Bahnhoftsmissionen vergleichen. Doch bald expandierte der NS-Bahnhoftsdiens aufgrund militärischer Entwicklungen und wegen der Versorgungsaufgaben, die die NSV zu übernehmen hatte. An der „Heimatfront“ wandelten sich die Bahnhöfe mit fortschreitendem Kriegsgeschehen von offenen Reisestationen zu Transportstationen für ungeheure Massenbewegungen. Allein die Verschickung der Kinder aus sogenannten Luftnotgebieten – erweiterte Kinderlandverschickung genannt – erforderte viel Personal.

Bereits wenige Wochen nach Kriegsende begannen Frauen 1945 an den Bahnhöfen wieder mit einem bescheidenen Dienst. Die erste Nachkriegssitzung der Konferenz für kirchliche Bahnhoftsmission fand 1946 in Frankfurt statt und schuf die Voraussetzungen für eine rasche Fortführung der Zusammenarbeit der konfessionellen Wohlfahrtspflege am Bahnhof. Während in Hannover die Geschäftsstelle für die westlichen Besatzungszonen errichtet wurde, gab es in Berlin eine Geschäftsstelle für die Bahnhoftsmissionen in der sowjetischen Besatzungszone. Sie konnte nur unter großen Beschwerden arbeiten und wurde 1956 überflüssig, da der Bahnhoftsmission in der DDR 1956 die Arbeitsgrundlage entzogen wurde. Sie wurde ein Opfer des kalten Krieges und unter dem Vorwurf der Spionagetätigkeit der Mitarbeiterinnen verboten. Die Einrichtungen übernahm zum Teil das Rote Kreuz der DDR. Heute existieren wieder kirchliche Bahnhoftsmissionen in Ostdeutschland.

Daß sich die Bahnhoftsmission in der Bundesrepublik mit ihrer überkommenen Identität in Symbol und Arbeitsform und insbesondere in ihrer Zusammenarbeit der Konfessionen wieder etablieren könnte, war gar nicht unumstritten. So wurden im Centrausschuß der Inneren Mission Forderungen erhoben, die Bahnhoftsmission stärker an die Innere Mission zu binden, auch deren Zeichen zu verwenden, ja es wurde sogar die eigenständige Organisationsstruktur in Frage gestellt. Mit dem Hinweis darauf, man könne mit einer Auflösung eigenständiger Strukturen die Zusammenarbeit mit den Katholiken erschweren, gab es dann doch eine verbandliche Eigenentwicklung, die sich formal bis heute gehalten



hat, wenngleich die Bahnhofsmissionen weithin in die örtlichen Organisationsstrukturen von Diakonie und Caritas integriert sind.

Die Bahnhofsmissionen bauten rasch wieder tragfähige Verbandsstrukturen auf und waren in den letzten Jahrzehnten trotz vielfältiger Umbrüche und Verlagerungen der Verkehrsbedeutung einzelner Bahnstationen immer mit weit über 100 Stationen im Dienst. Die Nachkriegszeit brachte die Stationen mehr und mehr in die örtliche Trägerschaft von Caritas und Diakonie. Dies hatte verschiedene Ursachen: die Einbeziehung der hauptamtlichen und nebenamtlichen Kräfte in die Tarifstruktur der beiden Wohlfahrtsverbände, die Übernahme der schwieriger gewordenen Abwicklung der vorherrschenden Mischfinanzierungen durch Bund, Länder, Gemeinden und Kirchen, und nicht zuletzt der Bedeutungsverlust oder -wandel der traditionell die Bahnhofsmission tragenden Verbände.

Nachdem die Betreuung von DDR-Rentnern nachließ, die Zahl der betreuten Fahrschüler geringer wurde und reisebezogene Hilfen nicht mehr im vormaligen Umfang nachgefragt wurden, dagegen Menschen mit besonderen Problemen vor allem die großstädtischen Bahnhofsmissionen aufsuchten, verstärkten viele Stationen ihr zweites Aufgabenfeld als Sozialstation. Diese Entwicklung prägt das Bild der Bahnhofsmission heute sehr deutlich.

Das Verhältnis zwischen den beiden Aufgaben

Reisehilfe und Sozialstation ist durchaus prekär, da die Deutsche Bahn auf ein neues Image ihrer Einrichtungen besonders achtet und deshalb hier und dort die Hilfen der Bahnhofsmission beispielsweise für Wohnungslose eingeschränkt oder zumindest stark kontrolliert sehen will. Nicht immer liegen die Räumlichkeiten der Bahnhofsmissionen günstig genug, um die verschiedenen Klientelen auszutarieren und Balance zu halten. Leider mangelt es auch bei Neu- und Umbauten von Bahnhöfen an der notwendigen konzeptionellen Abstimmung, um der Bahnhofsmission Räume zu geben, die „logistisch“ günstig liegen und von denen aus die verschiedenen Gruppen gleichermaßen gut versorgt werden können.

Die Großstadtbahnhöfe und deren Umfeld dürften auch weiterhin Brennpunkte sozialer Problemlagen bleiben, welche regulierenden Maßnahmen auch immer ergriffen werden. Neuerdings massieren sich am Bahnhof Folgen neuer Armut und Verelendung, tauchen Menschen verstärkt in diesen geradezu exterritorialen Raum ein, die vor personalen und psychosozialen Problemen flüchten und nach einem Strohalm der Hilfe suchen. Es bedarf mehr denn je der Verbindung hilfebezogener ethischer Grundorientierungen mit „unternehmerischem“ Geschick, um auch modifizierte Strukturen und Zuschnitte für die Aufgaben dieser verdienstvollen karitativ-diakonischen Einrichtung im Zentrum unserer Städte zu finden.

Bruno W. Nikles