

Christine Siegl

Praxis Bahnhofsmission

Eine ethnografische Untersuchung
diakonischer Hilfe am Bahnhof

Praktische Theologie heute

Kohlhammer

Kohlhammer

Praktische Theologie heute

Herausgegeben von

Stefan Altmeyer

Christian Bauer

Moritz Emmelmann

Kristian Fechtner

Thomas Klie

Helga Kohler-Spiegel

Benedikt Kranemann

Isabelle Noth

Teresa Schweighofer

Birgit Weyel

Band 201

Christine Siegl

Praxis Bahnstofsmission

Eine ethnografische Untersuchung
diakonischer Hilfe am Bahnhof

Verlag W. Kohlhammer

1. Auflage 2024

Alle Rechte vorbehalten

© W. Kohlhammer GmbH, Stuttgart

Gesamtherstellung: W. Kohlhammer GmbH, Stuttgart

Print:

ISBN 978-3-17-044706-6

E-Book-Format:

pdf: 978-3-17-044707-3

Für den Inhalt abgedruckter oder verlinkter Websites ist ausschließlich der jeweilige Betreiber verantwortlich. Die W. Kohlhammer GmbH hat keinen Einfluss auf die verknüpften Seiten und übernimmt hierfür keinerlei Haftung.

Dieses Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwendung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechts ist ohne Zustimmung des Verlags unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und für die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen

Inhalt

Vorwort	9
A Einleitung	11
1. Aufbau der Studie	14
2. Forschungsbereich Bahnhofsmision	16
3. Forschungsstand	26
4. Forschungsfrage: „Doing Bahnhofsmision“	37
5. Forschungsstrategie: Ethnografie	39
6. Forschungsperspektive: Theorie sozialer Praktiken	49
7. Zum konkreten Forschungsprozess	58
B Zooming in: Doing Bahnhofsmision	67
1. Praxis der Raum(re)produktion in der Bahnhofsmision	67
1.1 Die Räume der Bahnhofsmision: Bühnen für das Publikum	69
1.2 Die interaktive Hervorbringung von Raum: Das Beste rausholen	77
1.2.1 Raum als sozialer Prozess der (An)Ordnung	77
1.2.2 Der visuelle Sinn: Es soll schön aussehen	79
1.2.3 Der auditive Sinn: Es soll leise sein	83
1.2.4 Der taktile und olfaktorische Sinn: Es soll sauber sein	85
1.2.5 Fazit	87
1.3 Schwellen und Grenzen der Raum(re)produktion: Wir und die	88
1.3.1 Heterotopien als Gegen-Räume	88
1.3.2 Abweichungs- und Krisenheterotopien	90
1.3.3 Schwellen und Grenzen	94
1.4 Fazit	100
2. Praxis des Helfens	102
2.1 Voraktivitäten: „Mal gucken“	106
2.1.1 Wahrnehmen und Verstehen	106
a) Angesprochen werden: „Bitte helft mir!“	108
b) Selbst ansprechen: „Kann ich Ihnen helfen?“	114
2.1.2 Betroffenheit	118

a)	Betroffenheit zulassen:	
	„Ein bisschen Empathie und Zugewandtheit.“	119
b)	Betroffenheit eingrenzen und auch verweigern:	
	„Da gibt es nichts!“	123
c)	Betroffenheit managen: „Der kann einem Leid tun.“	126
2.1.3	Vorbereitungen treffen und Hilfekenntnisse haben	127
2.2	Hilfe leisten	129
2.2.1	Präsenz: Da sein und mit gehen	130
a)	Aufenthalt gewähren	131
b)	Begleiten	137
2.2.2	Gespräche führen: zuhören und reden	141
a)	Gesprächsmethoden: Menschsein ist eine Kunst	142
b)	Gesprächsformen mit explizitem Ziel: reinhorchen, damit sie da rauskommen	144
	<i>Auskünfte und Vermittlung</i>	145
	<i>Beratung: „Der Max hat ein Problem“</i>	147
	<i>Krisenintervention: Wenn reden allein nicht hilft</i>	150
	<i>Seelsorge: „Alles was mehr ist als ‚Hallo, wie geht’s?‘“</i>	152
c)	Unterhaltung: Einfach nur reden	159
	<i>Wertschätzung des Menschseins</i>	160
	<i>Beziehungsaufbau</i>	161
d)	Fazit	163
2.2.3	Materielle Hilfen: „Wir versuchen alles zu geben“	163
a)	Notversorgung	165
b)	Grundversorgung	166
c)	Weitere materielle Hilfen	171
d)	Dezidierte Geschenke	173
e)	Fazit: Zwischen Geschenk, Tausch und Almosen	174
2.3	Nicht-Hilfe	178
2.3.1	Nichts tun können: „Da war nichts zu machen.“	179
a)	Wenn Gäste Hilfen nicht annehmen	179
b)	Weil Mittel fehlen	183
c)	Langeweile: Wenn es nichts zu tun gibt	186
2.3.2	Nichts tun wollen	192
2.3.3	Fehler machen: „Man kann halt auch nicht perfekt sein.“	194
2.3.4	Fazit	197
2.4	Nachaktivitäten: „So, jetzt ist aber Schluss!“	198
2.4.1	In Bezug auf die Gäste: „Kein Dankeschön, aber ...“	199
a)	Dankbarkeit erfahren: „Sie sind ein Engel.“	199
b)	Ausgenutzt werden: „Das geht jetzt zu weit!“	202
c)	Grenzen setzen: „Sie sind ja kein Selbstbedienungsladen.“	203
2.4.2	In Bezug auf die Organisation: „Schnell stricheln!“	206

2.4.3	In Bezug auf die eigene Person: Es bringt und nimmt einem was	212
a)	Sich verändern lassen: „Ein anderer Blick auf die Welt“ <i>Ein anderer Blick auf die Not</i>	212
	<i>Ein anderer Blick auf sich selbst</i>	214
b)	Selbstsorge: freundlich bestimmt	218
	<i>Eingrenzung der Arbeit</i>	221
	<i>Professionelle Distanz zwischen Mitarbeiter:innen und Gästen</i> ...	222
	<i>Professionelle Distanz zum Erlebten</i>	224
	<i>Fokus auf die schönen Seiten</i>	225
	<i>Gemeinschaft</i>	226
	<i>Religiöse Ressourcen</i>	228
2.5	Fazit: Helfen in der Bahnhofsmission	231
3.	Praktiken des Religiösen	235
3.1	Einleitung: Doing Religion	235
3.2	Religiöse Artikulation: „Was wir glauben“	244
3.2.1	Religiöse Artikulation in Texten	244
3.2.2	Religiöse Artikulation im Gespräch	255
3.3	Religiöse Artefakte: Von Kreuzen, Krippen, Kerzen	263
3.4	Verkörperungen religiöser Praxis in der Bahnhofsmission durch Gottesdienste	270
3.4.1	Phänomen Modellierung: „Ich mach es immer so“	274
a)	Kontext und Bedingungen	274
b)	Praktiken	274
	<i>Kooperieren</i>	274
	<i>Terminieren</i>	277
	<i>Inhaltlich festlegen</i>	279
	<i>Platzieren und gestalten</i>	280
c)	Konsequenzen	282
3.4.2	Phänomen Inszenierung: „Wir müssen uns bewegen“	283
a)	Kontext und Bedingungen	283
b)	Praktiken	283
	<i>Durchsetzen</i>	283
	<i>Sich anpassen</i>	284
	<i>Catchen</i>	288
	<i>Emotional berühren, erbauen und Ruhe ermöglichen</i>	289
	<i>(Sich) präsentieren</i>	290
	<i>Fürsprechen</i>	292
c)	Konsequenzen	294
3.4.3	Phänomen Geselligkeit: Zum Abschluss einladen	297
a)	Kontext und Bedingungen	297
b)	Praktiken	299

	<i>Hereinbitten</i>	299
	<i>Begegnen</i>	300
	c) Konsequenzen	302
3.5	Fazit: Doing Church mittels Deklaration	304
C	Zooming out: „Wir sind (gelebte) Kirche am Bahnhof“	311
1.	Helfen im Dazwischen von Welt und Kirche	314
2.	Diakonie als Wesens- und Lebensäußerung der Kirche?	316
3.	Diakonie als Möglichkeitsort von Religion	321
4.	Diakonie als intermediäre Sphäre zwischen Staat, Markt, Zivilgesellschaft	326
5.	Das Kirchesein einer multihybriden Diakonie	333
6.	Das Kirchesein der Bahnhofsmision als multihybride Diakonie	339
6.1	Ressourcen	339
6.2	Organisationssteuerung	342
6.3	Ziele	343
6.4	Corporate Identity	346
	a) Menschenwürde	347
	b) Hoffnung	351
7.	Fazit: Die Bahnhofsmision als Kirche	355
7.1	Die Bahnhofsmision als bescheidene Kirche der Schwachen	355
7.2	Die Bahnhofsmision als öffentliche Kirche	358
D	Epilog	361
	Abbildungsverzeichnis	365
	Literaturverzeichnis	367
	Gedruckte Quellen	367
	Online Quellen	392

Vorwort

Die vorliegende Studie wurde im Januar 2023 von der Evangelisch-Theologischen Fakultät der Ruhr Universität Bochum als Habilitationsschrift angenommen. Mit ihr habe ich mich im Oktober 2023 im Fach Praktische Theologie habilitiert. Sie ist im Rahmen des DFG-Forschungsprojektes „Nächste Hilfe‘ am Bahnhof: Eine praktisch-theologische Untersuchung der Bahnhofsmision“ entstanden, das mir dreieinhalb Jahre lang ein intensives Forschen und Schreiben ermöglichte.

Das Aussprechen von Dank ist nicht nur eine Nachaktivität bahnhofsmisionarischer Hilfe, sondern auch akademischen Arbeitens: Mein erster Dank gilt Prof. Isolde Karle, die mir diese Forschungsstelle anvertraute, sich auf meine Arbeitsweise einließ und den Arbeitsprozess mit unermüdlicher Energie unterstützte. Ich danke ihr für allen Zuspruch, ihre Förderung und nicht zuletzt für das Erstellen des Erstgutachtens. Für weitere fachliche Beratung und das Zweitgutachten danke ich Prof. Dr. Hanna Roose. Durch das Lehrstuhlteam für Praktische Theologie in Bochum habe ich in gemeinsamen Sozietäten, Datenauswertungen, gegenseitigem Korrekturlesen und auch persönlicher Begleitung viel Kollegialität erfahren. Den Hilfskräften und Frau Falkenroth danke ich für ihre stets schnelle und verlässliche Unterstützung in organisatorischen Fragen. Auch den Unterstützer:innen an den praktisch-theologischen Lehrstühlen in Tübingen und Neuendettelsau, allen voran Prof. Dr. Birgit Weyel und Prof. Dr. Sonja Keller, sei für ihr anregendes Mitdenken und ihre sehr förderliche Begleitung ganz herzlich gedankt. Prof. Dr. Weyel und den Mitherausgeber:innen danke ich außerdem für die Aufnahme der Studie in die Reihe „Praktische Theologie heute“, sowie den Mitarbeitenden des Kohlhammer Verlages für die unkomplizierte Veröffentlichung. Für Druckkostenzuschüsse danke ich der Evangelisch-Lutherischen Kirche in Bayern, der Calwer Verlag-Stiftung, der Vereinigten Evangelisch-Lutherischen Kirche Deutschlands und der Evangelischen Landeskirche in Württemberg.

Als ethnographische Forschung war diese Studie ganz wesentlich darauf angewiesen, dass mir Menschen in vielen verschiedenen Bahnhofsmisionen die Türen geöffnet haben. So ergeht mein herzlicher Dank an alle Leiterinnen und Leiter, die die zusätzliche Mühe nicht gescheut haben und mir ihre Begeisterung für die Bahnhofsmision vermittelten. Ich danke all den Mitarbeiter:innen, die mir Fragen beantworteten, mich auf ihre Bahnhofsrunden mitnahmen oder den engen Raum in der Küche beim Broteschmieren mit mir teilten. Sie alle haben mich mit ihrem leidenschaftlichen Einsatz für die Bahnhofsmision zutiefst

bewegt. Gewidmet sei das Buch allen Gästen der Bahnhofsmmissionen: Denen, die mir noch lange im Gedächtnis bleiben werden und auch all den Namenlosen, die regelmäßig oder einmalig an diesem Ort Hilfe erfahren und dabei einen Moment des offenen Himmels erleben.

Tübingen, im Herbst 2023

Christine Siegl

A Einleitung

„Es ist gut, dass es sie gibt. Aber man ist froh, wenn man sie nicht braucht“, so lautet eine weit verbreitete Annahme über die Bahnhofsmision. Der hohe Bekanntheitsgrad des Namens „Bahnhofsmision“ geht mit bestimmten Annahmen über die Praxis dieser Einrichtung einher, die sich auch in aktuellen Bezugnahmen spiegeln:

Im von Andrea Erne getexteten und Marion Kreimeyer-Visse illustrierten Kinderbuch „Die Eisenbahn“ aus der Reihe „Wieso? Weshalb? Warum? Junior“ findet sich in allen Auflagen auf Seite 3 unter der Überschrift „Vor der Abfahrt“ neben weiteren Ereignissen am Bahngleis eine Szene, in der eine Frau in blauer Jacke mit Bahnhofsmissionslogo ein offensichtlich alleinreisendes Kind begleitet. Links davon ist auf einem Schild erneut das Logo und der gut erkennbare Schriftzug „Bahnhofsmision“ abgebildet.¹

Im Frühjahr 2022 veröffentlichten der Rapper Materia und die Band „Die Toten Hosen“ gemeinsam zwei Songs, in denen sie selbstironisch Ost-West-Klischees bearbeiten. In dem auf West-Deutschland bezogenen Stück, das die Überheblichkeit der alten Bundesländer auf die Spitze treibt, heißt es:

„Seit über dreißig Jahren kennt ihr uns jetzt schon
Wir riechen nach Pralinen, sehen aus wie Dieter Bohlen
Wiesenhof und Tönnies, Bio-Fleisch wird Tradition
Bei uns gibt's Kaviar selbst in der Bahnhofsmision“²

In Fan-Gesängen verschiedener Fußballvereine finden sich die auf die Refrain-Melodie der Bonnie Tylers „It's a heartache“ gesungene Zeilen:

„Wir sind Zecken, Asoziale Zecken, Wir schlafen unter Brücken, oder in der Bahnhofsmision.“³

Diese Zeilen werden entweder als Schmähesang gegenüber einer gegnerischen Mannschaft („Ihr seid Zecken ...“) oder zur Bewältigung eigener Unterlegenheit und Enttäuschung in Wir-Form gesungen.

In allen genannten Beispielen benötigt der Bezug auf die Bahnhofsmision keine weitere Erläuterung, um die Intention verständlich zu machen. Ein bestimmtes Bild ihrer Praxis ist gesellschaftlich so stark verankert, dass es selbst in den unterschiedlichen Zielgruppen von jungen Familien, Rockmusik- und Fußballfans vorausgesetzt werden kann: Die Bahnhofsmision bietet Reisehilfe am Bahnsteig

¹ Vgl. ERNE, ANDREA, Die Eisenbahn (Wieso? Weshalb? Warum? Junior 9), Ravensburg ²⁷2005, 3.

² DIE TOTEN HOSEN, SCHEISS WESSIS. CD 1 Track 6, in: Alles aus Liebe: 40 Jahre Die Toten Hosen, Warner Music Group Germany Hol / JKP 10. Juni 2022.

³ Vgl. KOPIEZ, REINHARD / BRINKEL, GUIDO, Fussball-Fangesänge. Eine Fanomenologie, Würzburg ³2010, 135.

und stellt mit Essensausgaben und Übernachtungsmöglichkeiten die Versorgung sozial benachteiligter Personen sicher. Tatsächlich stehen alle drei Annahmen nur noch marginal mit der gegenwärtigen Praxis der Bahnhofsmision in Verbindung, halten sich aber offensichtlich beharrlich im gesellschaftlichen Gedächtnis: Während die Begleitung von Kindern im Regionalverkehr weiterhin von einigen Bahnhofsmisionen auf Anmeldung angeboten wird, in der Öffentlichkeit aber kaum bekannt ist,⁴ wurde das Projekt „Kids on Tour“, das Begleitung auf festgelegten Strecken im Fernverkehr ermöglichte, mittlerweile eingestellt.⁵ Übernachtungsmöglichkeiten bieten nur sehr wenige großstädtische Standorte und in der Regel auch nur für bestimmte Zielgruppen (Frauen in Not) an. Essensausgaben werden sowohl seitens des Bundesverbandes und der Leitungen als auch seitens der Deutschen Bahn AG sehr differenziert betrachtet, so dass sie als grundständiges Angebot nur an vereinzelt Standorten zu finden sind.⁶

Trotz dieser Differenz zwischen gesellschaftlicher Erwartung und tatsächlicher Praxis ist die Bahnhofsmision seit über 125 Jahren als Marke bekannt und derzeit an etwas mehr als 100 Bahnhöfen in ganz Deutschland präsent. Alle Standorte sind selbstständige Einrichtungen kirchlicher, diakonischer oder caritativer Träger, oft auch in ökumenischer Zusammenarbeit. Ihre jeweiligen Angebote, Schwerpunkte und ihre Ausstattung unterscheiden sich in beträchtlicher Weise voneinander und passen sich flexibel aktuellen Bedarfen an. Übergreifend verstehen sich alle Bahnhofsmisionen als niedrigschwelliger Ort pragmatischer Hilfe auf Reisen, in akuten Nöten oder existenziellen Notlagen, wie sie am Bahnhof mit der dort „sehr eigene[n] Schnittmenge unterschiedlicher Sozialräume von Menschen“⁷ besonders deutlich werden. Gemeinsam ist allen Standorten außerdem ein christliches Selbstverständnis, das in der geprägten Formulierung „Wir sind (gelebte) Kirche am Bahnhof“⁸ Ausdruck findet. Diese Adaption diakonietheologischer Aussagen⁹ macht die Bahnhofsmision zu

⁴ Im Jahr 2021 waren deutschlandweit nur knapp 1,5 % der Menschen, zu denen die Bahnhofsmisionen Kontakt hatten, unter 18 Jahre alt. 2011 waren es noch knapp 7,5 %. Quelle: BAHNHOFMISSION DEUTSCHLAND E. V., Auswertung neue Statistik 2010–2022, unveröff. o. A.

⁵ Vgl. DB VERTRIEB GmbH, Alleinreisende Kinder – Kids on Tour (URL und Zugriffsdaten aller Online-Literatur im Literaturverzeichnis).

⁶ Vgl. die Diskussion in: GOLLER, MICHAEL, Monitoring für die Bahnhofsmisionen. Ein datengestütztes Instrument zur Organisationsentwicklung. Projektbeschreibung und Ergebnisdarstellung, Paderborn/Freiburg 2018, IV.

⁷ ZIPPERT, THOMAS, „Bahnhof“ – als (sozialer) Raum?, in: Frank Dieckbreder / Sarah Dieckbreder-Vedder (Hrsg.), Das Konzept Sozialraum. Soziale Arbeit lernen am Beispiel Bahnhofsmision, Göttingen 2016, 33–45: 36.

⁸ So z. B. im Leitbild: „Als Kirche am Bahnhof leisten wir einen Beitrag für Frieden, Gerechtigkeit und die Bewahrung der Schöpfung“ (KONFERENZ FÜR KIRCHLICHE BAHNHOFMISSION [Hrsg.], Leitbild der Bahnhofsmisionen in Deutschland, Berlin 2019).

⁹ Vgl. die Aussage „Wir sind Kirche“ in: DIAKONIE DEUTSCHLAND, Leitbild Diakonie.

einem paradigmatischen Ort der Auseinandersetzung um das Verhältnis von Kirche und Diakonie.¹⁰

Der hochfluide Bereich der Diakonie kann aufgrund seiner vielfältigen und dynamischen Wandlungsprozesse nicht präzise definiert werden, sondern ist immer wieder neu aus der konkreten Praxis heraus zu analysieren. Genau das unternimmt diese Studie mit Blick auf das spezielle Praxisfeld der Bahnhofsmission. Mit der Praxisanalyse der Bahnhofsmission wird ein diakonisches Arbeitsfeld in den Fokus gerückt, das bislang kaum wissenschaftlich untersucht worden ist. Während sich diakoniewissenschaftliche Forschung und Theoriebildung im Wesentlichen auf die Einrichtungsdiakonie als finanz- und personalstarke Player des sozialökonomischen Markts beziehen, rückt mit der Bahnhofsmission ein anders gelagerter Arbeitsbereich in den Mittelpunkt. Ohne staatliche Refinanzierungsmöglichkeiten und entsprechend ohne Konkurrenzdruck durch Mitbewerber auf dem Sozialmarkt, aber mit der Deutschen Bahn AG als Kooperationspartnerin an ihrer Seite, arbeiten die Bahnhofsmissionen im Wesentlichen mit Ehrenamtlichen. Meist werden nur leitende Positionen mit Hauptamtlichen besetzt. Die üblicherweise die diakonische Diskussion bestimmenden Aspekte der Ökonomisierung und Professionalisierung spielen in der Bahnhofsmission eine untergeordnete Rolle. Das Verständnis diakonischer Hilfe und die Debatte um das moderne Verhältnis von Kirche und Diakonie werden durch die Untersuchung dieses besonderen Arbeitsfeldes mit anderen Perspektiven konfrontiert und erfahren dadurch eine Horizonterweiterung.

Die vorliegende Studie betrachtet die gegenwärtige Praxis der Bahnhofsmission mit Mitteln der qualitativen Sozialforschung im Detail. Sie leistet damit einen praxistheoretischen Beitrag zu einer Theorie des Helfens sowie zum kirchentheoretischen und diakoniewissenschaftlichen Diskurs um den Zusammenhang von Kirche und Diakonie. Mit Methoden der empirischen Religionsforschung erfolgt eine „Nahaufnahme[]“¹¹ bahnhofsmissionarischer Praxis, die danach fragt, wie die Mitarbeiter:innen das soziale Geschehen der Bahnhofsmission konkret darstellen. Von dieser „Innenansicht“ ausgehend wird erkennbar, was helfen bedeutet und in welcher Weise sich die bahnhofsmissionarische Praxis als Kirche verstehen lässt.

Sozialwissenschaftliche Methoden sind in der empirischen Religionsforschung mittlerweile etablierter Teil des Methodenrepertoires. Deziert ethnografische Studien mit praxistheoretischer Forschungsperspektive finden sich im Kontext diakonischer Praxis jedoch bislang nur selten, so dass die Studie auch einen Beitrag zur methodischen Weiterentwicklung darstellt.

¹⁰ Diese Studie arbeitet dezidiert aus einer protestantischen Perspektive heraus, obwohl sie sich auf die Bahnhofsmission als ökumenische Einrichtung bezieht. Inwieweit die Unterschiede im ekklesiologischen Verständnis eine Übertragung der Ergebnisse auf katholische Diskurse ermöglichen, kann an dieser Stelle nicht beurteilt werden.

¹¹ FECHTNER, KRISTIAN, Späte Zeit der Volkskirche. Praktisch-theologische Erkundungen (PThe 101), Stuttgart 2010, 156.

1. Aufbau der Studie

Die Studie gliedert sich in drei große Hauptabschnitte. Nach *einleitenden Kapiteln* zu Forschungsfeld, -stand, -strategie, -perspektive und -prozess (Abschnitt A) präsentiert Abschnitt B im Sinne eines „zooming in“¹² empirische Einsichten in die *Praxis der Bahnhofsmision*. Ziel ist es, die „fraglos durchgeführten, unspektakulären Verrichtungen, Aufgaben und Abläufe“¹³, die die alltägliche Praxis in einer Bahnhofsmision konstituieren, im Hinblick auf ihre Durchführung wahrzunehmen und ihre immanenten Logiken zu analysieren. Die „ungeheure Komplexität“ eines jeden „beobachteten Geschehens“¹⁴ nötigt stets dazu, bestimmte Perspektiven einzunehmen, um je „einen bearbeitbaren Ausschnitt“¹⁵ des Gesamten zu erfassen. Dementsprechend werden in dieser Studie drei Perspektiven auf die Gesamtpraxis der Bahnhofsmision vorgenommen:

Der von den Akteuren¹⁶ einer Bahnhofsmision hergestellte *Raum* wird in Kapitel B1 als Medium, Bedingung und Resultat ihres Verhaltens verstanden und in verschiedener Hinsicht perspektiviert: Zunächst werden die unterschiedlichen Räume und deren Nutzung im Goffmanschen Sinn als „Serie von Bühnen“ analysiert, die unterschiedliche Funktionen übernehmen (B1.1). Daran anschließend kann mit Hilfe eines relationalen Raumbegriffs untersucht werden, wie die Raum(re)produktion der Bahnhofsmision durch Syntheseleistungen der sinnlichen Wahrnehmungsprozesse der Mitarbeiter:innen erfolgt (B1.2). Ausgehend vom Foucaultschen Heterotopie-Konzept können schließlich verschiedene Abgrenzungspraktiken in der Raum(re)produktion der Mitarbeiter:innen festgestellt werden, so dass die Praxis insgesamt als ein fluides „Dazwischen“ von verschiedenen Bühnen, von einladender Niedrigschwelligkeit und ausgrenzenden Hürden erscheint.

Die Mitarbeiter:innen der Bahnhofsmisionen verstehen ihre Arbeit im Wesentlichen als praktische *Hilfe* für Menschen in Not. Mit Kapitel B2, der Untersuchung der Praxis des Helfens, ist das Herzstück der empirischen Untersuchung

¹² Vgl. NICOLINI, DAVIDE, Zooming in and zooming out. A package of method and theory to study work practices, in: Sierk Ybema u. a. (Hrsg.), *Organizational ethnography. Studying the complexities of everyday life*, Los Angeles / London 2009, 120–138.

¹³ BREIDENSTEIN, GEORG, *Teilnahme am Unterricht. Ethnographische Studien zum Schülerjob* (Studien zu Schul- und Bildungsforschung 24), Wiesbaden 2006, 16.

¹⁴ A. a. O., 34.

¹⁵ Ebd.

¹⁶ Im Kontext dieser praxistheoretischen Studie werden die Akteure als Produzenten des jeweiligen Forschungsfeldes verstanden (vgl. WIENOLD, HANNS / SCHÄFER, FRANKA, *Glaubemachen. Elemente und Perspektiven einer soziologischen Analyse religiöser Praxis nach Pierre Bourdieu*, in: Anna Daniel u. a. [Hrsg.], *Doing Modernity – Doing Religion*, Wiesbaden 2012, 61–112: 65), ihre Geschlechtlichkeit rückt dabei in den Hintergrund, weshalb der Begriff „Akteur“ im Unterschied zu „Leiter:in“ und „Mitarbeiter:in“ hier nicht gegendert wird.

erreicht. Es folgt den Mitarbeiter:innen detailgenau bei den von ihnen als Helfen verstandenen Praktiken, schreitet von Wahrnehmungspraktiken und weiteren Voraktivitäten über die unterschiedlichen konkreten Hilfeleistungen voran und betrachtet schließlich deren Beendigung und daran anschließende Nachpraktiken. Auch Formen verweigerter oder nicht gelingender Hilfe werden thematisiert. Bahnhofsmisionarische Hilfspraxis erscheint dabei von einem ständigen Austarieren zwischen Nähe und Distanz geprägt.

Als Einrichtungen kirchlicher Träger finden sich in einzelnen Bahnhofsmissionen verschiedene *religiöse Praktiken*, die in Formen der Artikulation (B3.2), als Artefakte (B3.3) oder Verkörperungen religiöser Praxis (B3.4) zum Ausdruck gebracht werden. Die von den Akteuren und ihren Praktiken betont herausgestellte Kirchlichkeit gewinnt durch die Untersuchung von mündlichen wie schriftlichen Aussagen, dem Umgang mit religiösen Gegenständen und religiösen Feiern Kontur und ist als ein „Doing Church“ (B3.5) zu beschreiben. Deutlich wird dabei, dass religiöse Praktiken epithetischen Charakter haben können, weil sie dem eigentlichen Helfen mehr oder weniger lose hinzugefügt werden. Für einige Akteure dienen die Formen des Religiösen dazu, das Selbstverständnis der Bahnhofsmission als Kirche öffentlich mitzuteilen. Als „Deklaration“ des bahnhofsmisionarischen Kircheseins bringen religiöse Praktiken das christliche Selbstverständnis des Doing Bahnhofsmission wirkungsvoll und öffentlich zum Ausdruck.

Während die drei Kapitel in Abschnitt B, wie für ethnografische Studien üblich, auch separat als Einzelstudien verstanden werden können,¹⁷ stellt Abschnitt C als „zooming out“ eine übergreifende theoretische Auseinandersetzung mit der Frage dar, inwiefern die empirisch erhobene *diakonische Praxis der Bahnhofsmission als Kirche* zu verstehen ist. Dabei kommt der praktisch-theologische Fokus dieser Studie als theoretische Reflexion vorhandener Praxis ebenso wie als handlungsorientierende Theoriebildung mit Blick auf die Gestaltung von (kirchlichen) Praxen zum Tragen. Helfen erfordert auch in der Bahnhofsmission keine besondere religiöse Motivation und zeichnet sich grundsätzlich nicht durch einen (religiösen) Mehrwert aus. Gleichwohl wird in der Bahnhofsmission wie in Diakonie und Caritas immer wieder darum gerungen, wie das Verhältnis von Kirche und Religion konstruktiv bestimmt werden kann. Zum umfassenden Verständnis dieser Debatte werden zunächst die Bedingungen aufgezeigt, unter denen diakonische Praxis gegenwärtig geschieht (C1), und in der Diakoniewissenschaft gängige Vorschläge für die Zuordnung von Diakonie, Kirche und ihrem säkularen Umfeld präsentiert (C2–4). In Weiterführung des Hybridkonzeptes wird das Kirchesein der Bahnhofsmission sodann als multihybride Diakonie skizziert (C5), die zwischen Staat, Markt, verfasster Kirche und christlicher Wertorientierung mitten in einer religiös pluralen oder auch indifferenten Zivilgesellschaft zu verorten ist. Davon ausgehend kann aufgezeigt werden, wie sich die

¹⁷ Vgl. BREIDENSTEIN, GEORG, Teilnahme am Unterricht, 34.

jeweiligen Verknüpfungen mit den unterschiedlichen Sphären konkret im Bereich der Ressourcen, der Organisationssteuerung, der Ziele und der Corporate Identity einer Bahnmissionsmission auswirken (C6).

Auch wenn die Hilfepraxis der Bahnmissionsmission durchweg ohne religiöse und kirchliche Praktiken auskommt, kann die Bahnmissionsmission insgesamt aufgrund ihrer kirchlichen Trägerschaft als signifikanter und vollgültiger Vollzugsort von Kirche verstanden werden. Die Suche nach einem kirchlichen Profil, das der Hilfepraxis oder den jeweiligen Mitarbeiter:innen zusätzlich abzuverlangen wäre, erweist sich weder als nötig noch als zielführend. Helfendes Handeln kommt auch im kirchlichen Kontext grundsätzlich ohne Religion aus. Gleichwohl bietet die Bahnmissionsmission als kirchliche Einrichtung Möglichkeiten, in denen bei Bedarf die religiöse Grundierung helfender Praxis aktualisiert werden kann. Gerade am Bahnhof als markantem öffentlichem Ort und in der Ausrichtung an benachteiligten Personen, die von anderen Hilfeeinrichtungen nicht aufgefangen werden, erweist sich die Bahnmissionsmission als Kirche in eigenständiger Gestalt. Diese eigenständige Gestalt wird in Kapitel C7 unter Rückgriff auf die empirischen Ergebnisse anhand der Aspekte „bescheidene Kirche der Schwachen“ (C7.1) und „öffentliche Kirche“ (C7.2) zusammenfassend präsentiert. Ein Epilog (Abschnitt D) schließt die Studie ab.

2. Forschungsbereich Bahnmissionsmission

Bahnhöfe sind „Bahnanlagen mit mindestens einer Weiche, wo Züge beginnen, enden, ausweichen oder wenden dürfen“¹⁸. Die Häufigkeit, mit der sich der Bahnhof in Redewendungen¹⁹, Kunst²⁰ und Literatur²¹ niedergeschlagen hat, zeigt, dass eine solche rein auf den technischen Vorgang bezogene Beschreibung nicht ausreicht, um den für die Bahnmissionsmission konstitutiven Ort ihrer Praxis zu beschreiben. Mit dem Beginn des Eisenbahnzeitalters Mitte des 19. Jahrhunderts wurden Bahnhöfe zu „Kathedralen der Moderne [...], der Schönheit, der Mobilität, des Reisens, der Zukunft oder des Fortschritts“²². Sie gelten als „Mo-

¹⁸ BUNDESAMT FÜR JUSTIZ, Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO), § 4 Abs. 2.

¹⁹ Z. B. die Redewendungen vom „abgefahrenen Zug“ und „nur Bahnhof verstehen“.

²⁰ Zur Bahnhofsarchitektur vgl. THOMSEN, CHRISTIAN W., Kathedralen der Moderne? Bahnhofsarchitektur – gestern, heute und morgen, in: Markwart Herzog (Hrsg.), Der Bahnhof: Basilika der Mobilität – Erlebniswelt der Moderne (Irseer Dialoge 14), Stuttgart 2010, 17–63.

²¹ Vgl. die Sammlungen KÜNZLI, LIS (Hrsg.), Bahnhöfe. Ein literarischer Führer. Geschichten von Ankunft und Abschied (Insel-Taschenbuch 2971), Frankfurt 2007. LEIS, MARIO (Hrsg.), Bahnhöfe, Frankfurt/Leipzig 2004.

²² HERZOG, MARKWART / LEIS, MARIO, Der Bahnhof. Kathedrale, Erlebniswelt, Sozialstation und Konsumparadies, in: Markwart Herzog (Hrsg.), Der Bahnhof: Basilika der Mobilität – Erlebniswelt der Moderne (Irseer Dialoge 14), Stuttgart 2010, 7–16: 7–8. Vgl. GLASER, HERMANN,

toren und damit Beschleuniger von Industrialisierung und Urbanisierung⁴²³, die nicht nur neue Stadtteile entstehen ließen, sondern auch Stadt und Land näher zueinander brachten. Die damit einhergehenden Transformationen, vor allem in der Arbeitswelt und dem Sozialgefüge, wurden von Anfang an auch kritisch bewertet und Bahnhöfe, an denen sich die unterschiedlichen sozialen Milieus wie sonst nirgendwo in der Öffentlichkeit begegnen, seit jeher auch „mit Gefahr und Elend“⁴²⁴ assoziiert. Insbesondere die ab 1850 ansteigende Binnenwanderung junger Menschen aus den ländlichen Räumen per Bahn in die Großstädte war bürgerlicherseits mit großen Ängsten vor einer unkontrollierten Ausbreitung städtischer Lebensformen sowie der gegenseitigen sittlichen Gefährdung⁴²⁵ verbunden.

Die Entstehung der Bahnhofsmision ist als unmittelbare Reaktion auf diese Krisenwahrnehmung zu verstehen: Aus ersten Bestrebungen in der Schweiz, die stellensuchenden, ins Ausland ziehenden jungen Frauen vor Ausbeutung, Prostitution und weiteren „Gefahren der Großstadt“⁴²⁶ zu bewahren, gründete sich 1877 in Genf der „Internationale Verein der Freundinnen junger Mädchen“, der ab 1884 unter dem Namen „Bahnhofswerk“ erste Abholungen am Bahnsteig durchführte. Eine systematisch organisierte Fürsorgeaktivität an Bahnhöfen setzte in Deutschland mit der Initiative des Berliner Pastors Johannes Burckhardt ein. Der von ihm 1890 ins Leben gerufene „Verein zur Fürsorge für die weibliche Jugend“ stellte im Verbund mit anderen Organisationen⁴²⁷ die personellen Ressourcen, um am 1. Oktober 1984 am Berliner Schlesischen Bahnhof (heute: Ostbahnhof) die erste regelmäßig betriebene „Bahnhofsmision“⁴²⁸ zu eröffnen. Jeweils zu den Tagen des Quartalswechsel, an denen üblicherweise die Arbeitsverträge begannen, postierten sich freiwillige Helferinnen mit Erlaubnis

Topos Bahnhof, in: Meinhard von Gerkan (Hrsg.), *Renaissance der Bahnhöfe. Die Stadt im 21. Jahrhundert*, Braunschweig/Wiesbaden 1996, 281–285: 281.

²³ SCHMINCKE, INKE, Der Bahnhof als Ort der Widersprüche. Eine Raum- und körpersoziologische Analyse, in: Thorsten Benkel (Hrsg.), *Das Frankfurter Bahnhofsviertel. Devianz im öffentlichen Raum*, Wiesbaden 2010, 105–122: 107.

²⁴ A. a. O., 109.

²⁵ Einerseits galt die Sittlichkeit der Einwandernden durch die Großstadt bedroht, andererseits sah man das städtische Bürgertum von durch die Fremden mitgebrachten Krankheiten und deren Unmoralität gefährdet. Vgl. HITZER, BETTINA, *Im Netz der Liebe. Die protestantische Kirche und ihre Zuwanderer in der Metropole Berlin (1849–1914)* (Industrielle Welt 70), Köln 2006, 107–112.

²⁶ A. a. O., 37.

²⁷ Beteiligt waren der Vorständeverband der Berliner (evangelischen) Jungfrauenvereine sowie ab 1897 der Verein der Freundinnen junger Mädchen. Alle Gruppierungen hatten bereits seit den 1880er Jahren eher vergeblich versucht, am Bahnhof fürsorglicher tätig zu werden.

²⁸ „Der Begriff ‚Bahnhofsmision‘ scheint eine spontane Analogiebildung durch Pastor Burckhardt zu sein, in Analogie zu anderen Missionen.“ TESCHNER, KLAUS, *Mission und Zeugnis in der Bahnhofsmision*, in: Bernd Lutz / Bruno W. Nikles / Dorothea Sattler (Hrsg.), *Der Bahnhof – Ort gelebter Kirche, Ostfildern 2013*, 55–87: 64.

der Eisenbahngesellschaften an den zentralen Bahnhöfen, „um die ankommenden Mädchen zu empfangen, zu beraten und später zu besuchen“²⁹. Diese frühe Beschreibung verdeutlicht, dass sich die Anfänge der Bahnhofsmision ausschließlich an junge Frauen richtete, ihren Wirkungsbereich allerdings in keiner Weise auf den Moment der Ankunft am Bahnhof begrenzte: In „vorausgehender Hilfe“ versuchten Helferinnen, die Frauen bereits in ihren Heimatdörfern vor den Gefahren einer unorganisierten Wanderung in die Stadt zu warnen. Diejenigen, die sich davon nicht abhalten ließen, wurden über Plakatanschläge in den Zügen, aber auch durch persönliche Ansprache mitreisender Bahnhofsmisionarinnen über Begleitangebote der konfessionellen Vereine informiert. Die „mitgehende Hilfe“, die aus der akuten Beratung orientierungsloser Mädchen am Ankunftsbahnhof bestand, wurde von der „nachgehenden Fürsorge“ umfasst: Neben einem „Netz von Herbergen und Heimen [...], in denen die zugewanderten Frauen und Männer vorübergehend unterkommen konnten und die ihnen im Idealfall durch eigene Vermittlungsbüros halfen, eine moralisch ‚einwandfreie‘ Arbeitsstelle zu finden“³⁰, bestand diese im Wesentlichen darin, in die jeweiligen Vereine einzuladen.

Katholischerseits geht die Bahnhofsmision auf die Gründung des Mariani-schen Mädchenschutzvereins durch Kapuzinerpater Cyprian Fröhlich 1885 in München zurück, der zwei Jahre später nach dem Berliner Vorbild die Arbeit am Bahnhof aufnahm. Ebenfalls 1887 gründete Pastor Friedrich Berlin die „Gesellschaft zur Fürsorge für die zuziehende männliche Jugend“, die 1903 mit einem „Bahnhofsdienst“ für junge Männer begann. Eine erste organisatorische Zusammenarbeit der Verbände kam im Zuge der Plakatierungen zustande, die ab 1911 von der evangelischen, katholischen und jüdischen Bahnhofsmision gemeinsam erfolgte. Bereits im Jahr zuvor wurde eine „Interkonfessionelle Kommission für Bahnhofsmision“ eingerichtet, die als „organisatorisches Dach [...] der verbandlichen Repräsentanz“ diente und ein „Beispiel sehr frühen ökumenischen Wirkens in der sozialen Arbeit“³¹ darstellt. Die während der NS-Zeit in „Konferenz für Kirchliche Bahnhofsmisionen“ (KKBM) umbenannte und 2019 in den „Bahnhofsmision Deutschland e. V.“ überführte Arbeitsgemeinschaft betreibt heute eine Geschäftsstelle in Berlin und wird von den beiden Vorsitzenden der Bundesarbeitsgemeinschaft der Katholischen Bahnhofsmisionen in Deutschland³² und

²⁹ DITFURTH, THEODOR VON, Die Gründung des Internationalen Vereins der Freundinnen junger Mädchen und die Entwicklung eines deutschen Zweigs, Berlin 1913, 35.

³⁰ HITZER, BETTINA, Im Netz der Liebe, 123.

³¹ Beides: NIKLES, BRUNO W., Diakonisches Wirken an einem besonderen Ort. Zur Geschichte der Bahnhofsmision, in: Bernd Lutz / Bruno W. Nikles / Dorothea Sattler (Hrsg.), Der Bahnhof – Ort gelebter Kirche, Ostfildern 2013, 38–54: 44.

³² Diese nicht rechtsfähige BAG KBM organisiert seit 1994 die Zusammenarbeit der eigenständigen örtlichen Träger katholischer Bahnhofsmisionen, die auf Bundesebene an den Fachverband IN VIA (katholischer Verband für Mädchen- und Frauenarbeit) angegliedert sind.

des Fachverbands der Deutschen Evangelischen Bahnhofsmision e. V.³³ vertreten.

Obwohl das Konzept der Bahnhofsmision damit organisatorisch früh feste Verbandsstrukturen besaß und bald auch in anderen Großstädten umgesetzt wurde, ist festzustellen, dass die ursprünglichen Ziele nicht im beabsichtigten Maß umgesetzt werden konnten. Während ihre Selbstdarstellung „diese ‚Liebesarbeit‘ unhinterfragt als positiv für alle Beteiligten“³⁴ bewertete, wurde die Fürsorge an der zuziehenden Jugend von außenstehenden Beobachtern mal nüchtern³⁵, mal ironisch-kritisch³⁶ oder strikt³⁷ abgelehnt. Tatsächlich bezog sich die Arbeit der Bahnhofsmisionarinnen schon ab 1905 zunehmend auf fremdsprachige Personen, reisende Kinder und Senior:innen und begann damit das heute maßgebliche Motto einer „Hilfe für Reisende in Not“ umzusetzen. Im Zuge des Ersten Weltkrieges verlagerte sich der Arbeitsbereich auf die Betreuung von Verwundeten und heimkehrenden Soldaten, die bei der Eisenbahn oder in der Rüstungsindustrie arbeitenden Frauen, Geflüchteten und auf alle Hilfsbedürftigen, die den Bahnhof aufsuchten. Die „sozialstaatliche Expansion der Wohlfahrtspflege“³⁸ bedeutete für die Bahnhofsmision der 1920er und 1930er Jahre einen deutlichen Anstieg der Standorte, der Ehrenamtlichen sowie der hauptamtlich angestellten Berufsarbeiterinnen. Diese „breite öffentliche Anerkennung“³⁹ als kirchliche Einrichtung am zentralen Ort Bahnhof wurde der Bahnhofsmision während der NS-Zeit zum Verhängnis: Als bewusste Konkurrenz baute die Nationalsozialistische Volkswohlfahrt ihren eigenen Bahnhofsdienst aus. Zahlreiche Verbote führten schließlich dazu, dass „[d]ie meisten Bahnhofs-

³³ Dieser 1916 gegründete Fachverband vertritt die jeweils von regionalen Diakonischen Werken getragenen Bahnhofsmisionen innerhalb des Diakonischen Werkes der EKD.

³⁴ CARSTEN, CORNELIA / HEIDBRECHT, PETRA, Der leichtsinnige Zuzug in die Großstadt. Dienstmädchen und Bahnhofsmision um 1900, in: Berliner Festspiele (Hrsg.), Die Reise nach Berlin. Ausstellung im Hamburger Bahnhof, Berlin 1987, 229–236: 232.

³⁵ Nach wenigen Jahren hatte sich die Situation am Bahnhof stark verändert: Die Frauen waren besser informiert, wurden direkt von ihren Arbeitgebern abgeholt und Schlepper polizeilich von den Bahnhöfen ferngehalten. Die Zahl der Frauen, die, einmal in der Stadt angekommen, weiterhin Kontakt zur Bahnhofsmision und ihren Einrichtungen hielten, war sehr gering. Vgl. BRINKMEIER, PETRA, Weibliche Jugendpflege zwischen Geselligkeit und Sittlichkeit. Zur Geschichte des Verbandes der evangelischen Jungfrauenvereine Deutschlands (1890–1918), Potsdam 2003, 332.

³⁶ Vgl. die Darstellung der Bahnhofsmisionarinnen als verdrossene und ungeschickte alte Damen in: SCHMITZ, HERMANN HARRY, Die Bahnhofsmision, in: Ders., Der Säugling und andere Tragikomödien, Leipzig 1911, 114–124.

³⁷ Die Arbeitgeber misstrauten der Bahnhofsmision grundsätzlich, weil ihre vorausgehende Bemühung, Mädchen bereits in ihrer Heimat von einem Wegzug in die Städte abzuhalten, in einer seltsamen Spannung zum nachgehenden Engagement stand. Vgl. CARSTEN, CORNELIA / HEIDBRECHT, PETRA, Der leichtsinnige Zuzug in die Großstadt, 232.

³⁸ NIKLES, BRUNO W., Diakonisches Wirken an einem besonderen Ort, 45.

³⁹ HITZER, BETTINA, Im Netz der Liebe, 106–107.

missionen [...] bis zum Frühsommer des Jahres 1939 ihre Arbeit einstellen“⁴⁰ mussten.

In der unmittelbaren Nachkriegszeit wurden die Bahnhöfe als die „wichtigsten aller urbanen Zentren“⁴¹ von Millionen Geflüchteten, Fremdarbeitern, heimkehrenden Soldaten, Kriegsgefangenen, Häftlingen, Luftevakuierten und Kindern der Kinderlandverschickung sowie Menschen auf Hamsterfahrten übervölkert. So lag es nahe, die Bahnhofsmissionen deutschlandweit schnell wieder aufzubauen. Ab den 1960er Jahren waren es vor allem so genannte Gastarbeiter, die von der Bahnhofsmission betreut wurden. Zeitgleich führte der Aufschwung des Individualverkehrs dazu, dass sich die Bahnhöfe „zu einem Anziehungspunkt sozialen Elends [...], einer Bühne der gesellschaftlich Deklassierten und Hoffnungslosen“⁴² entwickelten. Die Bahnhofsmission wurde zunehmend als „Sozialstation mit Bahnanschluss“⁴³ im Sinne der Versorgung multiplexer psycho-sozialer Problemlagen für „eine wachsende fürsorgebedürftige innerstädtische Klientel“⁴⁴ tätig. In ländlich gelegenen Bahnhofsmissionen hingegen bestand die Arbeit vorwiegend aus Hilfen für Reisende und der Betreuung von Fahr Schüler:innen, bis diese Tätigkeiten durch den barrierefreien Ausbau der Bahnhöfe und Veränderungen im Schulsystem deutlich weniger nachgefragt wurden. Eine besondere, auch politisch gewollte Rolle übernahmen Standorte an der innerdeutschen Grenze: Auf Bestreben des Ministeriums für gesamtdeutsche Fragen wurden mit Mitteln der „Zonenrandförderung“ die an der Strecke des Interzonen-Reiseverkehrs gelegenen Stationen „in den Stand gesetzt, die Ankommenden zu verpflegen, die Ausreisenden mit Reiseproviant zu versorgen [...]“⁴⁵

⁴⁰ NIKLES, BRUNO W., Diakonisches Wirken an einem besonderen Ort, 49.

⁴¹ HACKELBERGER, CHRISTOPH, Nicht mehr Glanzpunkte, eher blinde Flecken des Verkehrs. Bahnhöfe der Nachkriegszeit, in: Meinhard von Gerkan (Hrsg.), Renaissance der Bahnhöfe. Die Stadt im 21. Jahrhundert, Braunschweig/Wiesbaden 1996, 217–221: 217.

⁴² SCHWARZ, ULRICH, „Motion and Emotion“. Bahnhöfe als Traumhäuser der Moderne, in: Meinhard von Gerkan (Hrsg.), Renaissance der Bahnhöfe. Die Stadt im 21. Jahrhundert, Braunschweig/Wiesbaden 1996, 287–291: 288. Vgl. GIRTNER, ROLAND, Bahnhöfe als Bühnen für Vagabunden und andere Menschen aus Randkulturen, in: Markwart Herzog (Hrsg.), Der Bahnhof: Basilika der Mobilität – Erlebniswelt der Moderne (Irseer Dialoge 14), Stuttgart 2010, 83–91 und HENGARTNER, THOMAS, Bahnhöfische Welten. Alltagskultur und städtische Kultur im Bahnhof, in: Markwart Herzog (Hrsg.), Der Bahnhof: Basilika der Mobilität – Erlebniswelt der Moderne (Irseer Dialoge 14), Stuttgart 2010, 63–81.

⁴³ NIKLES, BRUNO W., Bahnhofsmission und Bahnhofsdienste in Deutschland. Ein historischer Abriss ihrer Aufgaben- und Organisationsentwicklung, Opladen/Berlin/Toronto 2019, 158.

⁴⁴ A. a. O., 155 (Hervorh. getilgt).

⁴⁵ REUSCH, WOLFGANG, Bahnhofsmission in Deutschland 1897–1987. Sozialwissenschaftliche Analyse einer diakonisch-caritativen Einrichtung im sozialen Wandel (Strafvollzug, Randgruppen, soziale Hilfen 5), Frankfurt 1988, 86.

In der DDR gelang es nach jahrelangen Schikanen und starken Einschränkungen „vor dem Hintergrund einer restriktiven Kirchenpolitik [...] 1956 der SED durch ein koordiniertes und konsequentes Vorgehen gegen die Arbeit der Bahnhofsmision, dieses kirchlich-diakonische Arbeitsfeld ohne größere öffentliche Reaktionen zum Erliegen zu bringen“⁴⁶. Seit der Wiedervereinigung werden nach und nach Standorte wiedereröffnet, so dass heute (2022) in Ostdeutschland wieder fünfzehn Bahnhofsmisionen zu verzeichnen sind.

Die Bahnreform, die 1994 zur Privatisierung der Deutschen Bahn AG führte und seitdem mit umfassenden Entwicklungsprojekten einhergeht, betrifft auch die Arbeit der Bahnhofsmision. Im Sinn einer „Renaissance der Bahnhöfe“ beabsichtigte die Bahn „einen positiven Eingriff in die Entwicklung von Verkehr und Stadt“⁴⁷. Es galt in der Wahrnehmung der Bahn:

„Solange Bahnhöfe Zentren der Rotlichtviertel, Brennpunkte der Drogenszene und Treffpunkte sozialer Außenseiter bleiben, solange werden diese Erscheinungen eine hohe psychologische Barriere gegenüber dem Bahnverkehr darstellen und dessen soziale Akzeptanz schwer belasten.“⁴⁸

Unter dem Motto „Der Bahnhof im Zentrum der Stadt kann mehr leisten, als heute noch von ihm erwartet wird“⁴⁹ war es das ausgesprochene Ziel, „das Milieu der Bahnhöfe grundsätzlich zu ändern“⁵⁰. Konkret bedeutet dies, dass das Konzernunternehmen „DB Station&Service AG“ fortlaufend die als „Un-Orte“⁵¹ empfundenen Bahnhöfe im Sinne einer Orientierung an reisenden und konsumierenden Kund:innen „zu Dienstleistungs- und Konsumeinrichtungen“⁵² umbaut. Charakteristisch dafür sind die Bezeichnungen der Bahnhöfe als „Einkaufs-

⁴⁶ HÜBNER, INGOLF, Kirche, Diakonie und Bahnhofsmision, in: Martin Greschat / Jochen-Christoph Kaiser (Hrsg.), Die Kirchen im Umfeld des 17. Juni 1953, Stuttgart 2003, 155–172: 156. Vgl. KÖSTERS, CHRISTOPH, Staatssicherheit und Caritas 1950–1989. Zur politischen Geschichte der katholischen Kirche in der DDR, Paderborn/München/Wien/Zürich 2001, 74–76.

⁴⁷ WEISS, KLAUS-DIETER, Zukunft der Architektur der Eisenbahnreise. Arbeit, Kultur, Freizeit und Konsum mit Gleisanschluss?, in: Meinhard von Gerkan (Hrsg.), Renaissance der Bahnhöfe. Die Stadt im 21. Jahrhundert, Braunschweig/Wiesbaden 1996, 259–265: 259.

⁴⁸ GERKAN, MEINHARD VON, Renaissance der Bahnhöfe als Nukleus des Städtebaus, in: Ders. (Hrsg.), Renaissance der Bahnhöfe. Die Stadt im 21. Jahrhundert, Braunschweig/Wiesbaden 1996, 17–63: 17.

⁴⁹ WEISS, KLAUS-DIETER, Zukunft der Architektur der Eisenbahnreise, 260.

⁵⁰ GERKAN, MEINHARD VON, Renaissance der Bahnhöfe als Nukleus des Städtebaus, 19.

⁵¹ A. a. O., 35.

⁵² SCHMINCKE, INKE, Der Bahnhof als Ort der Widersprüche, 111.

zentr[en] mit Gleisanschluss“⁵³, „geschlossene[] Erlebnisräume[]“⁵⁴ und „Wohlfühl-Bahnhöfe“⁵⁵. Die nunmehr geltende Hausordnung zielt mit ihrem Verbot von „[ü]bermäßige[m] Alkoholkonsum [...], Betteln und Belästigen von Personen oder Durchsuchen von Abfallbehältern“ sowie „[s]itzen und liegen auf dem Boden, auf Treppen und in Zugängen“⁵⁶ explizit auf die Exklusion sozial randständiger Personengruppen.⁵⁷ Dass diese Strategie der Arbeit der Bahnhofsmission konträr entgegensteht, wurde durch einen medialen Eklat deutlich: In einem Interview mit der Zeitung ‚BILD am Sonntag‘ forderte der damalige Vorstandsvorsitzende der DB AG Hartmut Mehdorn die Bahnhofsmissionen auf, ihre Essenausgaben einzustellen.⁵⁸ Seine Aussagen erfuhren zwar breite Kritik und die Arbeit der Bahnhofsmission stärkere gesellschaftliche Anerkennung. Die Reaktionen der Trägerverbände, die betonten, „dass die Arbeit der Bahnhofsmission in erster Linie aus Dienstleistungen für die Bahn bestehe (Wegebegleitung u. v. m.), dass in vielen Bahnhofsmissionen nicht oder sehr selten warme Mahlzeiten verteilt würden“⁵⁹ und dadurch keineswegs entsprechendes Klientel

⁵³ So eine gängige Selbstbezeichnung der DB AG bei großen Sanierungsprojekten. S. a. THURN, ROMAN, „... wollen nicht verstehen, was der Bürger als normal ansieht“. Das Policing von Armut durch Alkohol- und Bettelverbote am Münchner Hauptbahnhof, in: Daniela Hunold / Andreas Ruch (Hrsg.), Polizeiarbeit zwischen Praxishandeln und Rechtsordnung. Empirische Polizeiforschungen zur polizeipraktischen Ausgestaltung des Rechts (Edition Forschung und Entwicklung in der Strafrechtspflege), Wiesbaden/Heidelberg 2020, 329–350: 331.

⁵⁴ WUCHERPFENNIG, CLAUDIA, Bahnhof – (stadt)gesellschaftlicher Mikrokosmos im Wandel. Eine „neue kulturgeographische“ Analyse (Wahrnehmungsgeographische Studien 22), Oldenburg 2006, 221.

⁵⁵ MOY, NORBERT, Projekt Bürgerbahnhöfe zwischen Lech und Isar gescheitert (?), in: Pro Bahn Post Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern 25 (März 2011) 288, 5–7: 6.

⁵⁶ DB AG, Unsere Hausordnung, Stand 12/2019, o. A.

⁵⁷ Wie sich das insgesamt in der Architektur und dem Gebäudemanagement widerspiegelt, zeigt THOMAS, STEFAN, Exklusion und Selbstbehauptung. Wie junge Menschen Armut erleben (Campus Forschung 946), Frankfurt 2010, 130. S. a. WEHRHEIM, JAN, Die überwachte Stadt. Sicherheit, Segregation und Ausgrenzung, Opladen/Berlin ³2012, 147–157. Dass diese Entwicklung gesellschaftlich nicht nur positiv wahrgenommen wird, zeigen die Überlegungen in WILLEMSSEN, ROGER, Deutschlandreise, Berlin/Frankfurt 2002, 40–41, die mit der Fragereihe enden: „Das Volkstransportmittel Bahn emanzipiert sich vom Volk? Wo bleibt das Grundrecht auf ‚Herumlungern‘? Wenn ein Bahnhof ein öffentlicher Raum ist, heißt das nicht, es besteht Zugangs- und Aufenthaltsberechtigung für jeden? Und welche Mission bleibt der Bahnhofsmission, wenn auch sie den Bahnhof verlassen soll, denn sie zieht Bedürftige an?“

⁵⁸ Mehdorn in *BILD am Sonntag* vom 14.10.2001: „Wenn es regnet und bei der Bahnhofsmission wird Suppe verteilt, geht doch kein Obdachloser mehr nach draußen in den Regen. Die setzen sich dann in den Bahnhofsgang und sagen: ‚Haste mal ‘ne Mark?‘ Das haben unsere Kunden nicht so gern. Obdachlose sind keine böartigen Leute, aber sie gehören nicht in den Bahnhof.“ Zit. n. WUCHERPFENNIG, CLAUDIA, Bahnhof – (stadt)gesellschaftlicher Mikrokosmos im Wandel, 195. Dort auch eine ausführliche Darstellung der weiteren Auseinandersetzung.

⁵⁹ A. a. O., 196.

angezogen würde, zeigt jedoch auch, dass zumindest gegenüber der Bahn die Reisehilfen deutlich vor der sozialen Fürsorgearbeit zu stehen kommen. Da der Bahnhof aber weiter als teilöffentlicher Raum von entsprechenden Personengruppen genutzt wird, findet die soziale Fürsorgepraxis der Bahnhofsmision „in einer Nische bzw. Grauzone“ unter „Duldung vonseiten der DB“⁶⁰ statt. Entsprechend nennt der 2003 erstellte Rahmenvertrag, den die örtlichen Träger mit der zuständigen DB Station&Service AG schließen, die Reisehilfen an erster Stelle und erwähnt in Bezug auf nichtreisende Gäste nur die „Vermittlung [...] an örtliche Einrichtungen und Organisationen zu weitergehenden Betreuungs- und Hilfeleistungen“⁶¹, nicht jedoch deren Versorgung und Aufenthalt vor Ort.

Die Bahnhofsmision reagierte auf die Herausforderungen intern mit einem Professionalisierungsprozess, aus dem 2005 ein Leitbild und 2008 gemeinsame Leitungsstandards sowie ein Rahmenhandbuch zur Qualitätssicherung hervorgingen. Parallel dazu wurde mit der gemeinnützigen „Bahnhofsmision Mobil. Gesellschaft für mobile Hilfen der Bahnhofsmision mbH“ ein weiterer Rechtsträger geschaffen, der im Regionalverkehr auf Anmeldung kostenfreie Reisebegleitung anbietet sowie in Zusammenarbeit mit der DB AG das Unternehmen „Kids on Tour“⁶² betrieb. Ebenfalls in dieser Zeit wurde ein Corporate Design entwickelt, das aus dem markanten Logo auf blauem Hintergrund und ebensolchen Dienstwesten besteht.

Mit der 2019 vorgestellten Dachstrategie „Starke Schiene“ beabsichtigt die DB AG neben verkehrstechnischen Verbesserungen eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen und der Bahnhofskapazitäten sowie die Entwicklung des Bahnhofs „zur Mobilitätsdrehscheibe mit erhöhter Aufenthaltsqualität“⁶³. In Gesprächen zwischen Bahnhofsmision Deutschland e. V. und Vertreter:innen der Bahn wird aktuell ausgelotet, wie in diesem Entwicklungskonzept die gegensei-

⁶⁰ BAKEMEIER, CHRISTIAN, Die Aufgaben der Bahnhofsmision, in: Frank Dieckbreder / Sarah Dieckbreder-Vedder (Hrsg.), Das Konzept Sozialraum. Soziale Arbeit lernen am Beispiel Bahnhofsmision, Göttingen 2016, 63–85: 81. Die Position der Bahnhofsmision im geduldeten Graubereich des Bahnhofs wird auch anhand der weitergehenden Marginalisierung ihrer Arbeit in der öffentlichen Präsentation der DB AG deutlich, vgl. DB STATION&SERVICE AG (Hrsg.), Willkommen in ganz Deutschland. An den 5.400 Bahnhöfen der DB Station&Service AG, Berlin 2020.

⁶¹ O. A., Anlage 1: Vertrag zwischen der DB Station&Service und den Trägern der Bahnhofsmision. Vertragsvorlage: § 4 Abs. 1.

⁶² Auf festgelegten Fernverkehrsstrecken wurden Kinder kostenpflichtig (zusätzlich zur Fahrkarte musste eine Pauschale von 35 Euro bezahlt werden) von ausgebildeten Ehrenamtlichen der Bahnhofsmision begleitet. Die Organisation erfolgte über die DB AG, die die Arbeit während der Corona-Pandemie aussetzte und schließlich 2022 einstellte.

⁶³ DB STATION&SERVICE AG, Unternehmen und strategische Ausrichtung. #Gastgeber, 28.

tigen Belange berücksichtigt werden können, um weiterhin „in enge[m] Schulterschluss“⁶⁴ zu arbeiten. Für die 2013 gegründete Deutsche Bahn Stiftung gGmbH gilt die Bahnhofsmision als ein wichtiger Stakeholder, der in zahlreichen Projekten finanziell unterstützt wird.

Gegenwärtig (2022) arbeiten an 103 Standorten ca. 400 hauptamtlich Angestellte und 20 000 Ehrenamtliche sowie eine große Zahl an Menschen in Freiwilligendiensten.⁶⁵ Sie erbringen im Jahr knapp 4 Millionen Hilfeleistungen⁶⁶ und haben dabei Kontakt zu bis zu 2 Million Menschen.⁶⁷ Von diesen als „Gäste“ bezeichneten Personen sind ca. 11 % Bahnreisende, alle weiteren halten sich aus anderen Gründen am Bahnhof auf. Unter dieser Personengruppe findet sich ein hoher Anteil an von Armut betroffenen Männern, die die Bahnhofsmision regelmäßig aufsuchen und dort vor allem die persönliche Begegnung schätzen. Entsprechend nimmt die Bahnhofsmision ein „Doppelprofil“ für sich in Anspruch, das aus „Reise- und Mobilitätshilfe einerseits und der sozialen Hilfe für Besucher aus dem jeweiligen städtischen Umfeld andererseits“⁶⁸ besteht.

Jede Bahnhofsmision wird „in selbständiger Verantwortung von örtlichen und regionalen Trägern der Diakonie, Caritas und Kirchen betrieben“⁶⁹. Als wichtiges Merkmal der Bahnhofsmision ist damit ihre Anpassungsfähigkeit an sich stets verändernde örtliche Bedingungen gegeben. Diese Krisenfähigkeit erweist sie nicht nur in der Hilfe für einzelne, akut in Not geratene Gäste, sondern auch im gesamtgesellschaftlichen Kontext: Ein kurzzeitig stark erhöhtes Verkehrsaufkommen wie zu den Saarabstimmungen 1935 und 1955, den Olympischen Spielen 1936 und 1972, Kirchen- und Katholikentagen und auch jüngst die befristete Einführung eines 9-Euro-Tickets für den bundesweiten Nahverkehr geht seitens der Bahnhofsmisionen stets mit einer Erhöhung ihrer Kapazitäten einher. Noch umfassender gestalteten sich die Sofortreaktionen auf politische Umbrüche wie die Fluchtmigration 2015 und der Ukrainekrieg 2022, als an Bahnhöfen in kürzester Zeit Hilfen für die Ankommenden zu organisieren waren. Auch während der verschiedenen Phasen der Corona-Pandemie sahen sich die Bahnhofsmisionen aufgefordert, ihre Angebote an die veränderten Bedarfe anzupassen, indem viele zunächst Heimreisen für Gestrandete und dann über mehrere Monate hinweg eine Notversorgung mit Lebens- und Hygienemitteln

⁶⁴ So der langjährige Leiter Operations im Regionalbereich Süd der DB Station&Service AG, Karl-Heinz Ferstl, in: ARBEITSGEMEINSCHAFT DER KIRCHLICHEN BAHNHOFSMISIONEN IN BAYERN (Hrsg.), Bahnhofsmision Bayern Aktuell 5/2019, 3.

⁶⁵ Zur Unterscheidung von Ehrenamtlichen wird für Personen, die ein Praktikum, ein Freiwilliges soziales Jahr oder den Bundesfreiwilligendienst absolvieren, im Folgenden die Bezeichnung „Freiwillige“ verwendet.

⁶⁶ 2023 wurden 5 852 343 Hilfeleistungen gezählt. Quelle: BAHNHOFSMISION DEUTSCHLAND E. V., Auswertung neue Statistik 2010–2022, unveröff., o. A.

⁶⁷ 2022 wurden 2 454 133 Kontakte gezählt. Quelle: ebd.

⁶⁸ NIKLES, BRUNO W., 125 Jahre Bahnhofsmision. Die ökumenische Antwort auf soziale Fragen, in: StZ (2019) 10, 761–770: 763.

⁶⁹ GOLLER, MICHAEL, Monitoring für die Bahnhofsmisionen, 3.

übernehmen. Die Bahnhofsmision schreibt sich in diesem Zusammenhang eine „Lückenbüßerfunktion“⁷⁰ zu, die besonders dann zum Tragen kommt, wenn in Krisen das örtliche Hilfesystem nicht mehr ausreicht. Stets gilt: „Wenn die Zeiten schlecht sind, hat die Bahnhofsmision Hochkonjunktur.“⁷¹ Zugute kommt der Bahnhofsmision dabei nicht nur ihr zentral gelegener Standort und ihr gutes Image, sondern auch ihr hoher Vernetzungsgrad mit anderen Playern im örtlichen Hilfesystem.⁷² Daneben gilt die Niedrigschwelligkeit der Hilfe als weiteres Charakterzeichen der Bahnhofsmision:

„Bahnhofsmisionen arbeiten bewusst zielgruppenübergreifend und sind offen für alle Menschen und deren Anliegen. Sie helfen jedem, ohne Anmeldung, Termin oder Voraussetzung – häufig auch zu Uhrzeiten, zu denen andere Hilfe nicht erreichbar ist. Ihre Hilfe ist anonym, vertraulich und kostenlos. Niedrigschwellig ist die Hilfe der Bahnhofsmisionen auch, weil sie unbürokratisch und direkt ist: Sie reagiert auf den unmittelbaren Bedarf von Menschen und bietet spontane Hilfe, praktische Unterstützung und Rat an.“⁷³

Auf solche Hilfen besteht kein gesetzlicher Anspruch, weshalb die Träger ihre Bahnhofsmision im Wesentlichen quersubventionieren müssen. Neben den geldwerten Leistungen der DB AG, die vor allem in der kostenfreien Überlassung eines Raumes bestehen, gelten die zahlreichen Ehrenamtlichen als entscheidendes Rückgrat der Einrichtungen.⁷⁴

⁷⁰ BOCK, THERESA, Bahnhofsmision als Vorposten sozialer Arbeit, in: *Diakonie* (1979) 5, 392–398: 395. Vgl. die Selbstbezeichnung als „Seismograph“, da sich gesellschaftliche Veränderungen im Bahnhof früh niederschlagen und dort vonseiten der Bahnhofsmision wahrgenommen werden, z. B. in SAUTER-ACKERMANN, GISELA, Die Bahnhofsmision als Seismograph gesellschaftlicher Entwicklung, in: *EvTh* 81 (2021) 4, 267–275.

⁷¹ ZIEBERTZ, EVA, Wo Bahnhofsmision draufsteht, ist Bahnhofsmision drin. Sind die Zeiten schlecht, hat die Bahnhofsmision Hochkonjunktur. Sie muss sich auf einen Anstieg an Gästen einstellen, in: *Deutscher Caritasverband* (Hrsg.), *Jahrbuch des Deutschen Caritasverbandes* 2004, Freiburg 2003, 195–197: 195. Vgl. den früheren Slogan: „Wir helfen, wo keiner hilft.“ BOCK, THERESA, Bahnhofsmision als Vorposten sozialer Arbeit, 395.

⁷² Vgl. die Selbstbezeichnung als Clearingstelle, Lotse oder Drehscheibe, die Hilfebedürftige passgenau vermitteln, z. B. in SAUTER-ACKERMANN, GISELA, *Bahnhofsmision heute. Aufgaben, Chancen, Herausforderungen*, in: Bernd Lutz / Bruno W. Nikles / Dorothea Sattler (Hrsg.), *Der Bahnhof – Ort gelebter Kirche, Ostfildern* 2013, 19–37: 24.

⁷³ A. a. O., 23.

⁷⁴ „Sie bereichern und verbreiten wesentlich die zur Verfügung stehenden Kompetenzen und Ressourcen und tragen maßgeblich zur Authentizität und Glaubwürdigkeit der Hilfe bei“, a. a. O., 25.

3. Forschungsstand

Bahnhofsmissionen wurden gelegentlich als eine „der ‚stillen‘ Institutionen im Lande“⁷⁵ bezeichnet, was nicht nur auf ihre gesellschaftliche Wahrnehmung, sondern auch auf ihre wissenschaftliche Berücksichtigung zu beziehen ist. Zwar betreibt die Institution selbst seit ihrer Gründung ein nicht unerhebliches Berichtswesen, das aber außerhalb der eigenen Publikationsorgane⁷⁶ so gut wie nicht wahrgenommen wird.

Die Rekonstruktion der deutschlandweiten Geschichte der Bahnhofsmission bis in die 1960er Jahre erfolgte durch Bruno W. Nikles.⁷⁷ Seine umfangreiche Studie zur Verbands- und Organisationsentwicklung präsentiert eine enorme Fülle an Material auch für einzelne Standorte. Er konnte dabei auf eine Studie von Wolfgang Reusch zurückgreifen, die erste Archivquellen verarbeitete und zu einem geschichtlichen Überblick bündelte. Außerdem präsentierte Reusch die Ergebnisse einer quantitativen, schriftlichen Befragung von 149 Bahnhofsmissions-Verantwortlichen und -Trägern, womit er „ein umfassendes Bild von den [...] Zielsetzungen, Aufgaben, personellen und sachlichen Ressourcen der deutschen Bahnhofsmissionen“⁷⁸ in den 1980er Jahren erstellte. Die besondere Geschichte der Bahnhofsmission in Ostdeutschland hat zunächst Christoph Kösters⁷⁹ angerissen, später Ingolf Hübner⁸⁰ und Wolf-Dietrich Talkenberger⁸¹ ausführlich dargestellt. 2019 legte Nikles ein kürzeres, neu konzipiertes Werk vor, in dem er weitere Dokumente, insbesondere zu den „anderen Bahnhofsdiensten in Deutschland“⁸², ergänzte. Berücksichtigt wurden dabei auch die jüngeren geschichtlichen Entwicklungen, die stark von der Bahnreform 1994 und der Wiedervereinigung geprägt sind. An einzelnen Standorten entstanden orts-

⁷⁵ REUSCH, WOLFGANG, *Bahnhofsmission in Deutschland 1897–1987*, 5.

⁷⁶ Vor allem die verbandseigenen Zeitschriften wie „Diakonie“ bzw. „Caritas“, aber auch entsprechende Jahrbücher und Archivalien. S. dazu die Auflistung bei NIKLES, BRUNO W., *Soziale Hilfe am Bahnhof. Zur Geschichte der Bahnhofsmission in Deutschland (1894–1960)*, Freiburg 1994, 450–452.

⁷⁷ A. a. O.

⁷⁸ REUSCH, WOLFGANG, *Bahnhofsmission in Deutschland 1897–1987*, Klappentext.

⁷⁹ KÖSTERS, CHRISTOPH, *Staatssicherheit und Caritas 1950–1989*.

⁸⁰ HÜBNER, INGOLF, *Kirche, Diakonie und Bahnhofsmission*.

⁸¹ TALKENBERGER, WOLF-DIETRICH, *Nächstenliebe am Bahnhof. Zur Geschichte der Bahnhofsmission in der Sowjetischen Besatzungszone (SBZ) und der DDR*, Berlin 2003.

⁸² NIKLES, BRUNO W., *Bahnhofsmission und Bahnhofsdienste in Deutschland*, 7. Gemeint sind der jüdische Verband, der separate Dienst für Männer sowie die Bahnhofsdienste der Volkssolidarität und des Deutschen Roten Kreuzes.

bezogene Studien⁸³ und Festschriften⁸⁴, die anhand vorliegender Quellen sowie persönlicher Erlebnisse die eigene Historie darstellen, so dass insgesamt die Entstehung und Etablierung der Bahnhofsmision zumindest bis in die unmittelbare Nachkriegszeit umfassend aufgearbeitet ist.

Das Berichtswesen der Bahnhofsmision innerhalb der verbandseigenen Publikationsorgane lässt im Laufe der Zeit unterschiedliche Wellenbewegungen feststellen: Die frühesten, auflagenstarken Berichte werden heute als „zum Teil seichte[] literarische[] Schilderungen des Schicksals gefallener Mädchen, die [...] eine bürgerliche Doppelmoral“⁸⁵ zum Ausdruck bringen, verstanden. Bereits in den 1970er und 1980er Jahren finden sich dann Zeitschriftenartikel, in denen Leiter:innen und Verbandsverantwortliche neben Erlebnisschilderungen auch grundsätzlich ihr Verständnis bahnhofsmisionarischer Arbeit darlegen. Abgehoben wird dabei zumeist auf die besondere Funktion der Bahnhofsmision im löchriger werdenden Netz der wohlfahrtsstaatlichen Fürsorge.⁸⁶ Neben der Wertschätzung des Ehrenamtes⁸⁷ wird auch betont, welche wichtige kirchliche Beiträge die Bahnhofsmisionen zu leisten im Stande sind, wobei vor allem die Nah- und Sichtbarkeit⁸⁸ diakonischen Handelns, teilweise auch ihre Ökumenizität⁸⁹ im Mittelpunkt stehen. Bahnhofsmision wird als eine traditionsreiche und zugleich an die modernen Belange anpassungsfähige⁹⁰ Hilfseinrichtung der kirchlichen Wohlfahrtsverbände dargestellt. Mit der Jahrtausendwende finden

⁸³ THÖMING, JANN-THORGE, Bahnhofsmision Büchen. Ein Spalt im Eisernen Vorhang (Kieler Werkstücke Reihe A 55), Berlin 2020; BLANDOW, JÜRGEN, Gleis 1 – Südseite. Die Geschichte der Bahnhofsmision in Bremen (1898–1998), Bremen 1998; THOBEN, CLAUDIA, „... in schöner Harmonie und mit zäher Beharrlichkeit“. Die interkonfessionelle weibliche Bahnhofsmision in Nürnberg 1919–1933, in: *Ariadne* 45 (2004), 40–45.

⁸⁴ WENDT, BERND JÜRGEN, 100 Jahre Bahnhofsmision im Spiegel der Hamburger Sozialgeschichte, in: *Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte* Bd. 82 (1996), 95–125; DIAKONISCHES WERK FÜR HESSEN UND NASSAU (Hrsg.), 100 Jahre Frankfurter Bahnhofsmision, Frankfurt 1996; MURAWSKI, LEIF, Menschlichkeit am Zug. 113 Jahre Bahnhofsmision Frankfurt am Main, Frankfurt 2008.

⁸⁵ NIKLES, BRUNO W., Bahnhofsmision und Bahnhofsdienste in Deutschland, 241.

⁸⁶ Vgl. BOCK, THERESA, Bahnhofsmision als Vorposten sozialer Arbeit.

⁸⁷ WITTMAR, REGINA, Bahnhofsmision: Ehrenamtlicher Dienst der Frau in der Kirche, in: *Diakonie* (1983), Bd. 9, H. 5, 312–314; BOCK, THERESA, Bahnhofsmision. Ökumenisches Engagement für Menschen, die unterwegs sind, in: Siegfried Müller / Thomas Rauschenbach (Hrsg.), *Das soziale Ehrenamt. Nützliche Arbeit zum Nulltarif* (Edition soziale Arbeit), Weinheim/München 1992, 153–160.

⁸⁸ Vgl. „Bahnhofsmision ist Kirche auf vorgeschobenem Posten, sie ist ‚Kirche zum Anfassen‘.“ WITTMAR, REGINA, Bahnhofsmision – Wenn alle Züge abgefahren sind, in: *Diakonie* (1982), 177–179; 179. Vgl. TAYLOR, LIESEL D., Der Bahnhof: Durchgangs- oder Endstation?, in: *Diakonie* (1977), 291–293; 292.

⁸⁹ MOLL, PETER, Durch gemeinsames Tun zusammenwachsen – die ökumenische Arbeit der Bahnhofsmision, in: *Diakonie* 11 (1985) 5, 287–291.

⁹⁰ Vgl. z. B. zum Thema Mobilität und Teilhabe: GRAF, CLAUDIA, Mobilität und soziale Teilhabe am Beispiel der Bahnhofsmision, in: Johannes Eurich / Dietmar Kauderer (Hrsg.), *Diakoniewissenschaft in Forschung und Lehre. DWI-Jahrbuch 2013*, Heidelberg 2014, 166–169.

sich in den Zeitschriften wieder zunehmend Berichte über die Bahnhofsmision, die in Folge des Konfliktes mit der DB AG nunmehr die Professionalisierung der Bahnhofsmision hervorheben,⁹¹ eigene Defizite⁹² und ihre Vernetzung⁹³ reflektieren.

Auffallend ist bei der gesamten bislang besprochenen Literatur, dass sie ausschließlich von Personen erstellt wurde und wird, die in einer engen Verbindung mit der Bahnhofsmision stehen: Entweder handelt es sich um Leiter, Geschäftsführerinnen und Vorsitzende oder Personen, die vonseiten des Verbandes als Berater bzw. Referentinnen für die bahnhofsmissionarische Arbeit zuständig sind. Diese Feststellung bezieht sich auch auf den Sammelband⁹⁴ einer von IN VIA eingesetzten Arbeitsgruppe. Präsentiert werden hier erste Ansätze für eine theologische Bearbeitung und vor allem thesenhafte Darstellungen der eigenen Überzeugung. Die Aufsätze werden deshalb nicht an dieser Stelle im Sinne des Forschungsstandes, sondern erst im Lauf der Studie als Dokumente der bahnhofsmisionseigenen religiösen Artikulation aufgegriffen (Kap. B3.2).

Aus der Perspektive der Theorie sozialer Arbeit haben Frank Dieckbreder und Sarah Dieckbreder-Vedder einen Sammelband⁹⁵ vorgelegt, in dem am Beispiel der Bahnhofsmision unterschiedliche Aspekte der Sozialraumorientierung konkretisiert werden. Deutlich wird, wie facettenreich die Arbeit der Bahnhofsmision gestaltet werden kann, welche unterschiedlichen Zielgruppen und Sozialräume von ihr berührt werden und damit auch, dass die einzelnen Aspekte noch einer umfassenden wissenschaftlichen Beschäftigung harren.

Die Bahnhofsmision Deutschland e. V. (bzw. ihr Rechtvorgänger KKBM) selbst hat zuletzt drei Studien in Auftrag gegeben, um neben der jährlichen Statistik weitere quantitative Aussagen zu ihrer Arbeit zu erhalten. Alle drei stehen im Zusammenhang der Qualitätsweiterentwicklung sowie der Lobby- und

⁹¹ Z. B. durch Bezugnahme auf die Befragung der Ehrenamtlichen (NAGEL, PETER / SAUTER-ACKERMANN, GISELA, Ehrenamt soll jünger und bunter werden, in: *Neue Caritas* (2014) 18, 17–20) bzw. der Gäste (GAPPA-LANGER, HEDWIG / SAUTER-ACKERMANN, GISELA, Bahnhofsmision. Einfach Hilfe erhalten und sich wohlfühlen, in: *Neue Caritas* [2019], 25–29).

⁹² So z. B. das allgemeine Unwissen über die Arbeitsvielfalt und die Kirchlichkeit der Bahnhofsmision in: ZIEBERTZ, EVA, Wo Bahnhofsmision draufsteht, ist Bahnhofsmision drin.

⁹³ Vgl. SAUTER-ACKERMANN, GISELA, Seelsorge mit Gleisanschluss. Passagere Seelsorge und Pastoral in den Bahnhofsmisionen, in: *evangel* (1/2016), o. S.; BECKMANN, ANGELA, Mitmenschlichkeit an Gleis 1. Die Bahnhofsmision schenkt Zeit an einem Ort voller Trubel und Hektik, in: Bruno Kurth / Joachim Gerhardt (Hrsg.), *Gemeinsam stärker. Ökumenische Zukunft vor Ort*, Paderborn 2015, 61–64.

⁹⁴ LUTZ, BERND / NIKLES, BRUNO W. / SATTLER, DOROTHEA (Hrsg.), *Der Bahnhof – Ort gelebter Kirche, Ostfildern 2013*. In gleicher Weise wird verfahren mit: LUTZ, BERND (Hrsg.), *Mittendrin. Bahnhofsmision – vielfältig wie das Leben. Mit Beispielen spiritueller Praxis, Ostfildern 2018*.

⁹⁵ DIECKBREDER, FRANK / DIECKBREDER-VEDDER, SARAH (Hrsg.), *Das Konzept Sozialraum. Soziale Arbeit lernen am Beispiel Bahnhofsmision*, Göttingen 2016.

Öffentlichkeitsarbeit:⁹⁶ Im Jahr 2012 wurden „detaillierte Daten zur Ausstattung und zu den Tätigkeiten aller Bahnhofsmissionen“⁹⁷ erhoben und diese Ergebnisse um eine schriftliche Befragung von knapp 800 haupt- und ehrenamtlichen Mitarbeiter:innen ergänzt. Die statistischen Ergebnisse zu deren Lebenslagen können folgendermaßen zusammengefasst werden:

„Wenn man eine der über 100 Bahnhofsmissionen in Deutschland betritt, ist die Chance groß, dass man von einer Frau über 50 Jahre begrüßt wird. Sie hat einen hohen formalen Schulabschluss erreicht und einen Beruf erlernt. Wahrscheinlich ist sie Rentnerin – falls sie jünger ist und noch arbeitet, dann hat sie eine Ganztagsstelle. Sie lebt in einem 1- oder 2-Personen-Haushalt und ist mit ihrer Gesundheit und ihrer wirtschaftlichen Situation zufrieden. Sie engagiert sich wahrscheinlich neben der Bahnhofsmission auch in einem anderen Kontext. Sie ist Mitglied in einem Verein, nimmt an dessen Angeboten teil und ist ansonsten interessiert an Politik [...]. Sie sieht sich selbst als religiös, fühlt sich ihrer Kirche aber nur mäßig stark verbunden.“⁹⁸

Auch der „Zugang zum Ehrenamt bei der Bahnhofsmission“⁹⁹ sowie Motivation, Erwartungen und das Erleben des Dienstes wurde abgefragt. Im Ergebnis ist festzustellen, dass „die Ehrenamtlichen ihre Erwartungen an einen freiwilligen Dienst fast durchweg erfüllt [sehen]. Vor Ort sind Sie [sic!] mit ihren Tätigkeiten und mit ihrem gesamten Engagement zufrieden und sehen kaum Verbesserungsbedarf.“¹⁰⁰ In der Reflexion der Ergebnisse wurde gleichwohl festgehalten, dass nunmehr „auch in kirchlichen Kontexten [wie der Bahnhofsmission] ein Trend zum kürzeren Engagement einsetzt und sich sukzessive ein Generationenwechsel vollzieht, der bei den Hauptamtlichen längst eingesetzt hat“¹⁰¹.

Gemeinsam mit einer Unternehmens- und Organisationsberatungsfirma wurden 2013 mittels einer schriftlichen Befragung Daten zu „allgemeinen Zufriedenheits- und Nutzungsaspekten“ und „sozioökonomische“¹⁰² Aussagen von

⁹⁶ GAPPA-LANGER, HEDWIG / SAUTER-ACKERMANN, GISELA, Bahnhofsmission, 26.

⁹⁷ BEUSKER, ANDREAS, Das Forschungsprojekt, in: Konferenz für Kirchliche Bahnhofsmission in Deutschland (Hrsg.), Ehrenamt in der Bahnhofsmission, Berlin (2013), 8.

⁹⁸ DERS., Die Ehrenamtlichen in der Bahnhofsmission – grundlegende Beschreibung, in: Konferenz für Kirchliche Bahnhofsmission in Deutschland (Hrsg.), Ehrenamt in der Bahnhofsmission, Berlin (2013), 11–16: 11.

⁹⁹ DERS., Das Ehrenamt bei der Bahnhofsmission, in: Konferenz für Kirchliche Bahnhofsmission in Deutschland (Hrsg.), Ehrenamt in der Bahnhofsmission, Berlin (2013), 17–25: 20.

¹⁰⁰ SAUTER-ACKERMANN, GISELA / BAKEMEIER, CHRISTIAN, Fazit und Ausblick, in: Konferenz für Kirchliche Bahnhofsmission in Deutschland (Hrsg.), Ehrenamt in der Bahnhofsmission, Berlin (2013), 26–28: 26.

¹⁰¹ A. a. O., 28.

¹⁰² Beides: KONFERENZ FÜR KIRCHLICHE BAHNHOFMISSION (Hrsg.), Menschen unterwegs. Nutzerbefragung zu den mobilen Angeboten der Bahnhofsmission, Berlin 2013, 14. Es handelt sich um 41 Datensätze von Nutzer:innen des mobilen Begleitdienstes (Bahnhofsmission mobil), 245 Rückmeldungen von Eltern, deren Kinder das Programm Kids on Tour nutzten, und 20 Familien, die beide Angebote in Anspruch genommen hatten.