

Bruno W. Nikles

Bahnhofsmision und Gefährdetenfürsorge (weibl.)

Manuskript

Universität Duisburg-Essen, Fachbereich Bildungswissenschaften 2008

vorgesehen für:

**Handbuch der Geschichte der deutschen evangelischen Diakonie,
herausgegeben von Jochen-christoph Kaiser, Stuttgart; Berlin; Köln 2000**

[Das Publikationsprojekt wurde vom Herausgeber nicht realisiert]

Bruno W. Nikles

Bahnhofsmission und Gefährdetenfürsorge (weibl.)

1. Soziale Ausgangslagen und Gründungskontexte

Die Bahnhofsmission in Deutschland ist eine ausschließlich von kirchlichen Verbänden getragene Einrichtung und hat ihre geschichtlichen Wurzeln in den Bemühungen bürgerlich-christlicher Gruppen um Hebung der Sittlichkeit und Begrenzung der vielfältigen Gefährdungen durch sich auflösende und verändernde soziale Strukturen der modernen Industriegesellschaft. Die Arbeit am Bahnhof war Teil der weiblichen Gefährdetenhilfe, die allerdings ein breites Feld des Aufgreifens, der Inobhutnahme und der Fürsorge umfasste und auch von lokalen Behörden und Einrichtungen betrieben wurde.¹ Gerade in protestantisch bestimmten sozialen Milieus wurden die Manifestationen dieser Gefährdungen, zu nennen sind insbesondere Suchtabhängigkeit, Verarmung, Verwahrlosung und Mangel an sozialen Bindungen, sehr bewusst wahrgenommen, galten sie doch als zu bekämpfende und bekämpfbare Folgen gesellschaftlicher Fehlentwicklung. Sowohl hinsichtlich der in den entstehenden Organisationsgefügen agierenden Personen, als auch zwischen den unterschiedlichen problem- und sozialgruppenorientierten Aktionsfeldern lassen sich unter einem weiten Verständnis von „Gefährdetenhilfe und -fürsorge“ vielfältige Verbindungen aufzeigen. In der sich bereits weit vor der Jahrhundertwende ausdifferenzierenden Landschaft der sozialen Hilfen und Einrichtungen hat die Gefährdetenfürsorge im engeren Sinn allerdings eine spezifische eigene Entwicklung als Bezeichnung für einen Komplex von Hilfen für bereits entwurzelte oder in der Gestaltung ihres eigenen Lebens deutlich beeinträchtigte Erwachsene genommen, während die Bahnhofsmission eine ortsbezogen konzentrierte, zwischen reisebezogenem Hilfsdienst, diakonischer Präsenz der Kirchen, Unterstützung obdach- und wohnungsloser Menschen und Vermittlungsstelle weiterer Hilfen „vibrierende“ Einrichtung darstellte.

¹ Vgl. zum Gesamtgebiet der Gefährdetenhilfe in historischer Dimension die weitgehend erschöpfende Arbeit von: Ellen Scheuner, *Die Gefährdetenfürsorge*, Berlin 1930; die Bandbreite des Verständnisses von Gefährdetenhilfe wird, zugleich mit Hinweisen auf die katholisch-caritative Arbeit, sichtbar bei: Gisela Fleckenstein, „Sonderarbeitsbereiche: Trinker, Mädchenschutz, Bahnhofsmission, Gefährdete, Wanderer, Gefangene, Behinderte, Fachverbände“, in: Erwin Gatz (Hg.), *Geschichte des kirchlichen Lebens in den deutschsprachigen Ländern seit dem Ende des 18. Jahrhunderts - Die katholische Kirche*-, Bd. V: *Caritas und soziale Dienste*, Freiburg 1997, 146-169.

Der Entstehung der Bahnhofsmissionen in Deutschland² sowie vergleichbarer Einrichtungen in europäischen und außereuropäischen Ländern lief zunächst die Entwicklung von Korrespondenznetzen hochbürgerlicher Kreise voraus, mit deren Hilfe für stellensuchende und ins Ausland wandernde Mädchen und junge Frauen Empfehlungen gegeben, Ratschläge erteilt und Vermittlungen durchgeführt werden konnten. Dass diesbezügliche organisatorische Initiativen vor allem von der französischen Schweiz ausgingen, kann nicht als Zufall gelten, denn nicht wenige junge Schweizerinnen waren in verschiedenen Ländern als Bonnen und Lehrerinnen tätig. Ein zunächst überkonfessionell orientierter, nach Abspaltung einer katholischen Sektion dann sich dem protestantischen Raum zuordnender *Internationaler Verein der Freundinnen junger Mädchen* (Union International des Amies de jeune Fille, gegr. 1877 in Genf, Sitz: Neuchâtel) organisierte als erste Vereinigung von Frauen bereits 1884 in Genf ein Bahnhofswerk, sowohl an der Anlegestelle der Schifffahrt als auch an der Eisenbahnstation. Dieses wurde zum Vorbild einer weiten Ausbreitung entsprechender Dienste in anderen Ländern, so auch in Deutschland. Der Gründungskontext in Genf im September 1877 im Rahmen eines übernationalen Treffens der *Internationalen abolitionistischen Föderation*, markiert die bereits erwähnte enge Verbindung mit anderen Initiativen, so beispielsweise mit der kontinentaleuropäischen Abstinenzbewegung³ sowie mit weiteren Bestrebungen protestantischer Sittlichkeitsbewegungen.

Zwar hatten die Freundinnen junger Mädchen (Deutscher Zweig, gegr. 1882) bereits ein beachtliches Korrespondenznetz, das sich mit anderen Kommunikationsverbindungen der Inneren Mission gelegentlich dort traf, wo Frauen protestantischer Kirchenmänner sich in mehreren Feldern sozial engagierten, Mädchenheime und –asyle betreuten oder in fürsorglichen Einrichtungen mitwirkten, doch führte dies zunächst nur zu zeitlich begrenzten und gering organisierten Hilfeangeboten an den Bahnhöfen. Die Vereine und Gruppen boten über Plakatanschläge, Handzettel oder kleine Adressenführer ihre Hilfe an. Für die um die Jahrhundertwende und bis zum ersten Weltkrieg andauernde erste Entwicklungsphase von Bahnhofsmissionen war aber die Initiative des Pastors *Johannes Burckhardt* in Berlin entscheidend, der auf der personellen Basis des von ihm gegründeten Berliner *Verein zur Fürsorge für die weibliche*

² Bruno W. Nikles, *Soziale Hilfe am Bahnhof. Zur Geschichte der Bahnhofsmission in Deutschland (1894-1960)*, Freiburg i.Br. 1994; beispielhaft für einzelne Orte: *100 Jahre Frankfurter Bahnhofsmission* (Themen der Diakonie 27), Frankfurt/M. 1996; Jürgen Blandow, *Gleis 1 – Südseite. Die Geschichte der Bahnhofsmission in Bremen (1898-1998)*, Bremen 1998

³ Werner Beck, *Sie wagten Nächstenliebe. Louis-Lucien Rochat, Arnold Bovet, Cort von Knobelsdorff*. Wuppertal 1980, 127

Jugend mit Einrichtungen der Mädchenfürsorge und Mädchenbildung sowie des *Vorstandesverbandes der Berliner (evangelischen) Jungfrauenvereine* die erste regelmäßig betriebene Bahnhofsmision am 1. Oktober 1884 eröffnete, nachdem Jahre zuvor schon gelegentlich *Diakonissen* vom Marthashof sowie Anfang der achtziger Jahre auch *Freundinnen junger Mädchen* an den Bahnhöfen erschienen waren. Vermutlich erst im Mai 1897 schlossen sich die Freundinnen, die sich zunächst weder mit dem Namen Bahnhofsmision noch mit der eher fürsorglichen und auch auf untere soziale Schichten gerichteten Arbeit anfreunden konnten, voll an. Die Bezeichnung „-mission“ war erklärtermaßen Ausdruck der vielfältigen Bemühungen um eine spezifische diakonische Qualität kirchlichen Handelns in speziellen sozialen „Räumen“: Stadtmission, Mitternachtsmission, Seemannsmision, Eisenbahnermission, Schifffahrtsmission und andere mehr. In Nähe und Distanz zu diesen Arbeitansätzen spiegelten sich auch gewisse Vorbehalte etablierter kirchlicher Kreise gegenüber nicht-parochialem und nicht traditionell verfasstem seelsorgerischen Arbeiten. Hinzu kam, dass gehobene bürgerliche Kreise ehrenamtliche und repräsentative Tätigkeiten eher schätzten als die an den Bahnhöfen notwendige zupackende und unmittelbar helfende Tätigkeit. Mit Hochachtung begegneten die Bahnbeamten deshalb denjenigen gut situierten Frauen, die sich dennoch in das Getümmel der Bahnhofswelt begaben. Die tragenden freiwilligen Kräfte der Bahnhofsmisionen stammten dagegen eher – wie wir heute formulieren würden – aus der „Mittelschicht“.

Katholischerseits förderte der Kapuzinerpater *Cyprian Fröhlich*⁴ in München die erste Bahnhofsmision, die ihren Betrieb Anfang 1887 in Abstimmung mit den bereits vorhandenen zaghaften Arbeitsansätzen der dortigen *Freundinnen junger Mädchen* und dem 1885 dort gegründeten *Marianischen Mädchenschutzverein* aufnahm. Das katholische Pendant zu den Freundinnen wurde als Internationaler Katholischer Mädchenschutzverband (*Association catholique pour la Protection de jeune Fille*) 1897 in Fribourg in der Schweiz gegründet, und zwar wesentlich von Deutschland aus mitinitiiert.

Während unter Führung der Berliner sehr verschiedene örtliche protestantische Frauengruppen, nicht immer direkt auch die örtlichen Gruppen der Freundinnen, unter der Bezeichnung *Deutsche Bahnhofsmision* den Weg zu einem eigenständigen verbandlichen Dienst fanden, blieben die katholischen Bahnhofsmisionen bis auf wenige Ausnahmen Arbeitsfelder des Katholischen Mädchenschutzvereins und erreichten keine verbandliche Selbständigkeit.

⁴ Bruno W. Nikles, „Pater Cyprian Fröhlich (1853-1931) – Ein Wegbereiter des Deutschen Caritasverbandes“, in: *Caritas `93: Jahrbuch des Deutschen Caritasverbandes*, Freiburg i.Br. 1992, 321-331

Noch vor der Jahrhundertwende kamen mit einigen Eisenbahngesellschaften Vereinbarungen zustande, die es ermöglichten, über die Plakatierungen an den Bahnhöfen hinaus auch in den Zügen – und zwar in der Regel an den Abteilwänden hinter den Sitzen, wo bis vor wenigen Jahren noch kleine Werbeplakate zu finden waren - auf die Arbeit aufmerksam machen zu können. Die Eisenbahnverwaltungen legten jedoch sehr früh Wert auf eine interkonfessionelle Abstimmung und förderten damit das Zusammengehen der beiden Verbandsbereiche. Es entstanden im Kontext der die Bahnhofsmission tragenden Vereine und Verbände zum Teil neue Heime und Einrichtungen, zum Teil wurden vorhandene Einrichtungen in das Netz der Verbindungen einbezogen, die die Bahnhofsmissionen aufgrund ihrer zentralen Lagen und ihrer sehr frühen Einbindungen in die Kommunikationsstrukturen der Bahn (Telegraphie, Bahntelefon, rascher Transport von Briefen und Mitteilungen) erlangten.

Hinsichtlich der Arbeitsstrukturen und der betreuten Klientel zeichnete sich bereits Anfang des Jahrhunderts in den Metropolen eine Vielgestaltigkeit und zum Teil auch eine ansatzweise konflikthafte Mischung von Hilfen für Reisende (junge) (Frauen) einerseits und für andere, an den Bahnhöfen „gestrandete“ Personen ab. Es ist zu bedenken, dass die spezifische Bedeutung der Eisenbahn als Massentransportmittel an den Bahnhöfen sozusagen einen Spiegel entstehen ließ, in dem sich die gesellschaftlichen Bewegungen abbildeten, und dies nicht nur zu den Zeiten, in denen Krieg, Vertreibung, Landflucht, Durch- und Zuwanderung die Bahnhöfe zu Durchgangstoren einer zunehmend mobileren Gesellschaft werden ließ. Im quasi „exterritorialen“ Raum der Bahnhöfe kristallisierte sich zum Teil auch die jeweilige städtische Szene sozial belasteter Menschen und Gruppen heraus.

2. Organisationsentwicklung: Evangelische Bahnhofsmission und ökumenische Zusammenarbeit bis 1919

Im Jahr 1910 wurden die späteren kräftigen Entwicklungen des Arbeitsfeldes der Bahnhofsmission grundgelegt. Zur Jahreswende 1909/1910 stellte der evangelische Verband *Deutsche Bahnhofsmission* mit *Theodora Reineck* (1874-1963) die erste hauptamtliche Geschäftsführerin in einer zentralen Geschäftsstelle in Berlin ein. 1914 konnte in Berlin-Dahlem im Burckhardthaus eine kleine eigenständige Geschäftsstelle eingerichtet werden. 1916 dann folgte die registergerichtliche Eintragung als *Evangelische Deutsche Bahnhofsmission*. Gegenüber der

Katholischen Bahnhofsmision wurde damit auch die konfessionelle Parallelität als „evangelische“ im Namen dokumentiert.

1910 war auch das Jahr, in dem die Zusammenarbeit zwischen den evangelischen und den katholischen Bahnhofsmisionen als *Interkonfessionelle Kommission für Bahnhofsmision in Deutschland* formell begründet wurde. Diese Kooperation kündigte sich bereits bei einem Treffen zwischen Burckhardt und dem Straßburger Prälaten *Paul Müller-Simonis* anlässlich einer Tagung der *Deutschen Nationalkonferenz zu Internationaler Bekämpfung des Mädchenhandels* in Leipzig 1909 an. Müller-Simonis war Geistlicher Beirat des 1905 gegründeten *Deutschen Nationalverbandes katholischer Mädchenschutzvereine* und ein wichtiger Förderer der Entwicklung des Deutschen Caritasverbandes. Seither gibt es ein organisatorisches Dach mit einem Wechsel oder einer Doppelspitze der verbandlichen Repräsentanz. Die zur Zeit der nationalsozialistischen Herrschaft aus Gründen der Dokumentation des unmittelbaren kirchlichen Bezuges in *Konferenz für kirchliche Bahnhofsmision* umfirmierte Arbeitsgemeinschaft war die äußere Klammer um eine Vielzahl von örtlich unterschiedlichen Konstellationen. Es gab Bahnstationen, die nur von einer katholischen oder einer evangelischen Bahnhofsmision versorgt wurden, an den größeren Stationen existierten beide Bahnhofsmisionen, mal enger zusammen, mal parallel arbeitend. Nur die größeren Bahnhofsmisionen hatten einen täglichen Dienst, die kleineren waren tage- oder stundenweise besetzt. Darüber hinaus existierte „Bahnhofsmision auf Anmeldung“, also ein Abholdienst aufgrund von vorheriger Korrespondenz oder telegraphischer Nachricht. Nicht nur die Gründungsverbände und ihre selbständigen Gliederungen waren als örtliche Träger tätig. Bis zu einem Dutzend verschiedener Gruppierungen, von evangelischen Frauenverbänden bis hin zu Dienststellen der Inneren Mission, waren beteiligt. Auf katholischer Seite war die Trägerlandschaft nicht so breit entwickelt. Mit deutlich bescheidenerem Aufwand stand man gelegentlich im übermächtigen Organisationsschatten der Protestanten. Die Zusammenarbeit der Verbände wurde aber immer wieder als ein Beispiel sehr frühen ökumenischen Wirkens in der sozialen Arbeit herausgestellt. Jenseits mancher Rhetorik und örtlich nachweisbarer Konflikte dürfte in der Tat das über die Konfessionsgrenzen hinausgreifende verbandliche Netz, das in Deutschland zeitweise sogar die *Bahnhofshilfe* des *Jüdischen Frauenbundes*⁵ überspannte und international auch eher laizistische Bahnhofsdiene einbezog, durchaus vorbildhaft gewirkt haben. Obgleich bei der Vermittlung von Hilfe immer die konfessionelle Zuordnung beachtet wurde – dies war

⁵ Bruno W. Nikles, „Die Bahnhofshilfe des Jüdischen Frauenbundes (1904-1933)“, in: *Gefährdetenhilfe* 31, 1989, 98-101

sogar in vertraglichen Formen festgelegt – konnte doch eine konfessionsübergreifende Logistik und Unterstützung aktiviert werden.

3. Entfaltung des Arbeitsfeldes von 1920 bis 1933

Der erste Weltkrieg brachte hinsichtlich der Entfaltung des Arbeitsfeldes einerseits einen äußeren Stillstand dadurch, dass sich an den Bahnhöfen keine wesentlich neuen räumlichen Positionierungsmöglichkeiten ergaben und dass die Kriegswohlfahrt verbandliche Eigenentwicklungen weitgehend bremste. Andererseits drängten die Verbände, die in der kriegsbedingten Zunahme der Aktivitäten der Vereine des Roten Kreuzes und der kommunalen Vereinheitlichungsbestrebungen der Wohlfahrtstätigkeit erhebliche Bedrohungen ihrer Eigenständigkeit sahen, auf Entfaltung ihrer je spezifischen fachlichen und identitätsbezogenen Arbeit. So waren die ersten Jahre der Weimarer Republik zwar durch mancherlei finanzielle Beschwerden zunächst nicht gerade günstige Entwicklungsjahre, doch bildete die sozialstaatliche Expansion der Wohlfahrtspflege im Allgemeinen und die Zunahme von Gruppierungen mit besonderen Lebensschwierigkeiten und Gefährdungen im Besonderen hervorragende Voraussetzungen für den hohen Organisationsgrad der Bahnhofsmission Ende der zwanziger, Anfang der dreißiger Jahre. Zwischen 1921 und 1936 stieg die Zahl der Bahnhofsmissionen von 198 auf 362. Wurden 1914 vor Ausbruch des ersten Weltkrieges 40 „hauptamtliche“ Mitarbeiterinnen im Bereich der evangelischen Bahnhofsmissionen gezählt, so betrug 1935 die Zahl der „angestellten Berufsarbeiterinnen“ 170. Die Zahl der Ehrenamtlichen stieg im gleichen Zeitraum von 600 auf 3000. Eine hierzu korrespondierende Zahlreihe mag die Institutionalisierung der Arbeit ebenso gut wiedergeben. Um 1910 erfolgte an etwa 20 Bahnhöfen ein „ständiger“ Dienst im Sinne täglicher Anwesenheit der Damen der Bahnhofsmissionen (katholisch und/oder evangelisch). Die Damen verfügten über Stehpulte oder hielten sich im Bereich der Warteräume auf. In seltenen Fällen besaßen die Bahnhofsmissionen einen eigenen Raum. 1933 dürften zwischen 70 und 80 Bahnstationen einen räumlich und organisatorisch fest installierten Dienst gekannt haben, wobei in den großen Metropolen fast „rund um die Uhr“ gearbeitet wurde. Dies wurde auch ermöglicht durch die Zusammenarbeit mit den in den 20er Jahren entstandenen *Bahnhofsdiensten* für die männliche Klientel, die an einem guten

Dutzend Orten tätig waren.⁶ Die Bahnhofsdienste, ein erster evangelischer war in Berlin schon 1903 eingerichtet worden, wurden von evangelischen und katholischen Fürsorgeverbänden verstärkt seit Mitte der zwanziger Jahre gegründet, um junge Männer zu betreuen, die „nichtsesshaft“ oder auf der Suche nach Arbeit während der wirtschaftlichen Krisenjahre der Weimarer Republik in erheblicher Zahl an den Bahnhöfen „aufliefen“. Die die Bahnhofsmissionen tragenden Frauen (-verbände) konnten sich der männlichen Konkurrenz erfolgreich erwehren und diese Dienste in ihre organisatorischen und räumlichen Arbeitstrukturen integrieren. Die männlichen Bahnhofsdienste wurden nach dem zweiten Weltkrieg nicht wieder eingerichtet. In den ersten beiden Nachkriegsjahrzehnten blieben die Bahnhofsmissionen daher Domänen weiblicher Wohlfahrtspflege. Erst seit den siebziger Jahren sind auch Männer – zum Teil in Leitungsfunktion – in den Bahnhofsmissionen tätig. Die evangelische Bahnhofsmission bediente sich bis in unsere Zeit hinein eines ehrenamtlichen männlichen Vorsitzenden. Dies war im Kaiserreich unter gesellschaftlichen Regularien und Normen durchaus funktional. Und während der Zeit des Nationalsozialismus war dies geradezu eine Überlebensstrategie, verhandelten doch die wohlfahrtspflegerischen Statthalter des Regimes grundsätzlich nicht mit den Frauen, die als Geschäftsführerinnen oder Generalsekretärinnen allerdings das fachliche und organisationsbezogene Geschäft intern voll im Griff hatten. Bei den katholischen Bahnhofsmissionen trat die männliche Repräsentationsfigur in Gestalt von geistlichen Präsidien auf. Grundsätzlich war das Arbeitsfeld der Bahnhofsmissionen jedoch – mehr als es die übrige Wohlfahrtspflege ohnehin kennzeichnet – ein Arbeitsfeld der Frauen, auch was die Leitungsaufgaben anbelangte. Dies hatte zu einer spezifischen Kohärenz der Arbeit auch und gerade in Zeiten äußerer Belastung geführt.

Der in der Weimarer Zeit erreichte hohe Organisationsstand der Bahnhofsmission läßt sich nicht nur zahlenmäßig belegen. Beginnend im Jahre 1925 wurden in Berlin mehrtägige Lehrgänge für „Bahnhofsmissionarinnen“ abgehalten. Nach einem durchstrukturierten Lehrplan haben zwischen 1925 und 1938 schätzungsweise 800 Mitarbeiterinnen an den Kursen teilgenommen. Zwischenzeitlich hegte man sogar die Illusion, es könne eine eigene Ausbildungsrichtung für Berufsarbeiterinnen in der Wohlfahrtspflege etabliert werden. Zeichen der organisationskraft war auch die Lösung von der Bürogemeinschaft mit der Verbandszentrale der evangelischen weiblichen Jugendverbände. Die Bahnhofsmission bezog 1928 ein eigenes Haus in Berlin-Dahlem, wo auch die Schulungen stattfanden. Bemerkenswerte Kennzeichen der Eigenständigkeit und des speziellen Arbeitsprofils stellten zudem Arbeitsmappen für die

⁶ hierzu: Bruno W. Nikles, *Soziale Hilfe ...*, a.a.O., 171 ff

Informationstätigkeit in Schulen, eigene Broschüren und eine Fachzeitschrift sowie der – allerdings in der Fläche gescheiterte – Versuch dar, eine eigene uniformmäßige Dienstkleidung durchzusetzen. Dies scheiterte allerdings nicht nur an finanzieller Überforderung, sondern auch am Stolz der Frauen, die bewußt in eigener Zivilkleidung nur mit Armbinde, einer schmutzabweisenden Schürze oder einem Kittel am Bahnhof tätig sein wollten.

4. Die Zeit des Nationalsozialismus bis zum Verbot 1939

Weniger aufgrund ihrer Bedeutung im Kontext der Wohlfahrtspflege, sondern vielmehr im Hinblick auf die Präsenz kirchlicher Einrichtungen an exponierter öffentlicher Stelle, war die Bahnhofsmision seit 1933/1934 den nationalsozialistischen Organisationen, insbesondere der Nationalsozialistischen Frauenschaft und der *Nationalsozialistischen Volkswohlfahrt* (NSV) ein unliebsamer Träger sozialer Dienste, zumal die Bahnhofsmissionen sich in den Großstädten auch Menschen zuwandten, die ohne Wohnung und Stelle waren, umherreisten und so das Ordnungsbild der Nationalsozialisten störten. Hinzu kam, dass – nachdem die jüdischen Bahnhofsdienste bereits kurz nach der Machtübernahme 1933 ihre Arbeit einstellen mussten – auch jüdische Reisende noch wenige Jahre weiter betreut wurden. Parteistellen und die NSV bauten ab 1935 nach und nach ein eigenes System von Bahnhofsdiensten auf. Den Bahnhofsmissionen gelang es bis auf wenige Ausnahmen, ihre angestammten Plätze in den Bahnhofsgebäuden allerdings zu halten. Sie standen zwar nicht unter dem Schutz der Deutschen Reichsbahn, dennoch fanden die regionalen Eisenbahnverwaltungen immer wieder Wege, die Konkurrenzproblematik dadurch zu lösen, dass man der NSV neue Räume oder gar Plätze für große Kioske zuwies, wo sie sich mit ihrem Dienst publikumswirksam gegenüber den Volksgenossen präsentieren konnte. Empfindlicher getroffen wurden die Bahnhofsmissionen durch die Einschränkung der Sammlungsmöglichkeiten seit 1934 und deren vollständige Unterbindung 1936. Im selben Jahr wurde ihnen sodann untersagt, weiter im Bereich der Vermittlung von Arbeitsstellen tätig zu werden. Dies traf die Bahnhofsmissionen zwar nicht existentiell, aber ihre Vernetzungen mit anderen Einrichtungen und Diensten wurden damit weiter eingeschränkt. Ab dem Spätherbst 1938 kündigte sich eine härtete Vorgehensweise gegenüber den Bahnhofsmissionen an. Die NSV-Bahnhofsdienste traten in eine Expansionsphase und wurden professionell zu einem flächendeckenden Hilfsnetz an den Bahnhöfen ausgebaut. Das Ende kam dann keineswegs überraschend. Kirchliche Einrichtungen konnten im öffentlichen Raum angesichts der Kriegsvorbereitungen nicht länger geduldet werden. Die meisten Bahnhofsmissionen mußten bis zum Frühsommer des Jahres 1939 ihre Arbeit einstellen. In Berlin

scheiterten im Herbst letzte Versuche, Mitarbeiterinnen mit den Armbinden der Bahnhofsmision beim NSV-Bahnhofsdienst weiter mitarbeiten zu lassen. Während sich Mitarbeiterinnen und Vereine in den kirchlichen Raum zurückzogen und im *Dienst an der wandernden Gemeinde* später Aufgaben der Betreuung von Evakuierten, Flüchtlingen und Heimatlosen wahrnahmen, entwickelte sich der NSV-Bahnhofsdienst neben und in Verbindung mit Diensten des *Deutschen Roten Kreuzes* zu einer tragenden Säule der sozialen Hilfe im Eisenbahnverkehrsnetz nicht nur des Reichsgebietes, sondern auch der annektierten oder besetzten Nachbarländer. 1943 wurden über 300 ständige Dienststellen gezählt.

5. Neubeginn und Wiederaufnahme der Arbeit nach 1945

a) *Die ersten Nachkriegsjahre*

Dem Umstand, dass die Bahnhofsmissionen zu den ersten sozialen Einrichtungen gehörten, die nach dem Ende des Krieges ihre Arbeit wiederaufnahmen, und der Tatsache, dass sie ihre Existenz nicht nur im evangelischen Raum, sondern auch überkonfessionell abzusichern in der Lage waren, hat die Bahnhofsmision die weitere Selbständigkeit als Fachorganisation zu verdanken. Versuche, die Dienste völlig in die Innere Mission einzugliedern, konnten abgewehrt werden. So haben sich die Bahnhofsmissionen mit vielen älteren Mitarbeiterinnen, die zum Teil mit dieser Arbeit auch ihre eigene soziale Lage als Witwen regulieren konnten, relativ rasch wieder zu einem übergreifenden Netz entwickelt. Flüchtlinge, obdachlose Jugendliche, Heimkehrer und Displaced Persons gehörten zur Klientel der Bahnhofsmissionen in den ersten Jahren nach dem Krieg. Später wurde die Betreuung der aus der Sowjetischen Besatzungszone/DDR kommenden Rentner eine wichtige Aufgabe. Zur Normalität der Arbeit gehörte in vielen Regionen die Betreuung von Fahrschülern, bis sich ein weitgehend ausgeglichenes Netz an Schulen entwickelte und Schulbussysteme die Eisenbahn ersetzen.

Nur noch etwa ein gutes Dutzend Jahre konnte die Bahnhofsmision von einem deutlich überalterten Stamm an gering bezahlten Mitarbeiterinnen zehren. Mehr und mehr mußten haupt- und nebenberufliche Kräfte eingestellt werden. Die in den fünfziger Jahren einsetzende Einbeziehung der Anstellungsverhältnisse in den kirchlichen Tarif führte schließlich zu einer konsequenten Integration in die Organisationsstrukturen der Inneren Mission beziehungsweise des jeweils nachfolgenden Diakonischen Werkes vor Ort. Der Fachverband mußte seine Funktion intern zunehmend auf die Fortbildung und auf die fachliche Kommunikation redu-

zieren. Allerdings war der Fachverband im Zusammenwirken der Konferenz für kirchliche Bahnhofsmision ein bedeutsamer Träger der Kooperation mit den Dienststellen der Deutschen Bundesbahn.

b) Die Arbeit in der Deutschen Demokratischen Republik bis 1956

Die Arbeitsbedingungen der Bahnhofsmissionen in der Sowjetischen Besatzungszone und späteren Deutschen Demokratischen Republik (DDR) waren einerseits durch materiellen Mangel und durch die fehlenden oder erschwerten Vernetzungen mit anderen sozialen Einrichtungen gekennzeichnet. Andererseits drängte sich die sozialistische Wohlfahrtsorganisation *Volkssolidarität* in die Arbeit hinein. 1952 waren bereits 30 ihrer eigenen Bahnhof(s)hilfsdienste tätig, während die Bahnhofsmissionen auf etwa 60 bis 70 kamen, allerdings viele mit personell sehr schwacher und zeitlich begrenzter Besetzung. In eine ernste Existenzkrise gerieten die Bahnhofsmissionen 1953, als den Mitarbeiterinnen die Zutritte zu den Bahnsteigen nur mit normalen kostenpflichtigen Bahnsteigkarten erlaubt wurde, und bislang genutzte Räumlichkeiten in den Bahnhofsgebäuden zugunsten der *Volkssolidarität* geräumt werden mussten. Nach Beendigung vielfältiger administrativer Schikanen konnte 1954 die Arbeit, zum Teil in speziell mit Finanzierungshilfe aus Westdeutschland erstellten Baracken, an etwa 30 Stationen fortgeführt werden. Die Gründe für die Arbeitsbeschränkungen dürften darin zu suchen sein, dass den Machthabern die „Liebesgaben der Adenauer-Clique“, wie die Paketaktionen der westdeutschen Patenschafts-Stationen für die Mitarbeiterinnen genannt wurden, ein Dorn im Auge waren. Die Mitarbeiterinnen selbst waren auf diese Hilfen zum Teil existentiell angewiesen. Ähnlich, jedoch unter weitaus schwierigeren Bedingungen als im Westen, standen ältere und sozial wenig abgesicherte Frauen dort im Dienst. Für sie war die Tätigkeit auch ein Gutteil Beheimatung und soziale Sicherung. 1956 dann sahen sich die Bahnhofsmissionen dem Vorwurf der Spionagetätigkeit für den Westen ausgesetzt. Dabei scheute man nicht vor spektakulären Verhaftungen zurück, die später allesamt aufgehoben wurden. Das Verbot war Teil breiter antikirchlicher und politischer Kampagnen. Die Arbeit der Bahnhofsmissionen wurde seither in der DDR vom Deutschen Roten Kreuz organisiert. Nach der Wiedervereinigung der beiden deutschen Staaten bauten Caritas und Diakonie an den größeren Bahnstationen wieder Bahnhofsmissionen auf. Bahnhofsmissionen und Bahnhofshilfsdienste hatten im Verkehrssystem der DDR insofern eine wichtige Funktion, als die Bevölkerung auf die Bahn als öffentliches Verkehrsmittel besonders angewiesen war. Der In-

dividualverkehr mit dem eigenen Auto besaß einen ungleich geringeren Stellenwert als in Westdeutschland.

6. Gegenwärtige Arbeitsbedingungen und aktuelle Entwicklungen

Der derzeitige Organisationsstand zeigt, wenn man die vielen kleineren und in den letzten Jahrzehnten aufgegebenen Stationen (unter denen auch einige sind, die nach der Vereinigung 1990 verkehrstechnisch an Bedeutung einbüßten) unberücksichtigt lässt, mit 99 Stationen (68 in ökumenischer Zusammenarbeit, 25 in evangelischer und 6 in katholischer Trägerschaft, Stand: Ende 1988) eine erstaunliche Konstanz der Arbeit. Dies ist nur zum Teil auf fortdauernde Anforderungen an Reisehilfen zurückzuführen, vielmehr aber darauf, dass an den bis heute versorgten Standorten jeweils örtliche Anforderungen an die Arbeit als innerstädtische Sozialstation bestehen. Wohnungslose, Abhängige und im weitesten Sinne sozial „gestrandete“ Menschen finden hier eine erste Hilfe, und zwar zu Tageszeiten, an denen andere Einrichtungen ihre Pforten längst geschlossen haben. Nimmt man einmal die historischen Situationen mit Spitzenbelastungen durch große Zahlen hilfeschender und betreuter Menschen aus, so zeigen auch die quantitativen Auslastungen der größeren Stationen der Bahnhofsmision, dass es an kontinuierlicher Arbeit keinen Mangel gibt.

Die Mitarbeiter-Statistik weist für 1998 insgesamt 1.650 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen auf, davon 290 hauptberuflich in Voll- oder Teilzeit beschäftigt, 844 Ehrenamtliche mit und 516 ohne Aufwandsentschädigung. Zudem waren an den Stationen 459 weitere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter tätig: Honorarkräfte, geringfügig Beschäftigte, Zivildienstleistende, Praktikanten und Teilnehmer des Freiwilligen Sozialen Jahres. Der Anteil der Männer an der Kern-Mitarbeiterschaft von 1.650 Personen lag bei 20 Prozent. Bei den ehrenamtlich tätigen Frauen betrug der Anteil der über 60jährigen 47 Prozent. Bei den Männern ist über die Altersgruppen hinweg fast eine Gleichverteilung festzustellen. Die Bahnhofsmision war und ist damit weiterhin ein Feld diakonischen Engagements gerade für Frauen, insbesondere nach der Familienphase. Der Anteil der Männer, die sich für diese Arbeit ehrenamtlich engagieren, ist – im historischen Vergleich – ebenfalls bemerkenswert hoch. Insgesamt verweist die Zahl der Ehrenamtlichen und der weiteren Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter darauf, dass die fachliche Entwicklung und Professionalisierung der Arbeit nicht von einer Ablösung der Ehrenamtlichkeit durch Hauptamtlichkeit gekennzeichnet ist, sondern durch ein verändertes Mischungs-

verhältnis. Gerade die Bahnhofsmision als nicht sozialstaatlich refinanziertes Arbeitsfeld bleibt auf das ehrenamtliche und freiwillige Engagement angewiesen.

Die Entwicklung der Bahnhofsmissionen seit den sechziger Jahren bis heute ist bei aller Kontinuität allerdings durch nachhaltige Veränderungen im Verkehrssystem und im Mobilitätsverhalten der Menschen einerseits und durch Veränderungen sozialer Problemlagen und einem Strukturwandel sozialer Arbeit andererseits gekennzeichnet. Reisebezogen ist auf die enorme Expansion des Automobilverkehrs hinzuweisen, was sich bereits in den sechziger Jahren nicht nur in einer Zunahme des entsprechenden Individualverkehrs, sondern auch im wachsenden Busverkehr niederschlug. Die Eisenbahn, die sich zudem nach und nach aus der Flächenversorgung vor allem des ländlichen Raumes zurückzog, büßte ihre dominante Stellung im Verkehrssystem ein. Mehr noch als dieser Umstand dürfte die wachsende Kompetenz der Menschen, ihre Reiseprobleme selbständig zu bewältigen, eine Rolle für die Relativierung der Hilfe durch die Bahnhofsmision bedeuten. Einige Behinderte kommen heute mit der Wahl alternativer Verkehrsmittel, aufgrund besserer und schnellerer Kommunikation und durch technische Hilfsmittel besser selbst zurecht. Der Normalreisende benötigt die Hilfe der Bahnhofsmision nur in außergewöhnlichen Notsituationen. In vergleichsweise wenigen Einzelfällen, in denen Kinder oder ältere Menschen auf eine Unterstützung beim Umsteigen oder am Zielort angewiesen sind, wird die Hilfe der Bahnhofsmision wie ehemals gerne angenommen. Nach einer Phase des Abbaus oder gar völligen Verschwindens von Servicekräften wie Gepäckträgern oder Auskunftspersonal in den sechziger bis siebziger Jahren bemühte sich die Deutsche Bahn heute verstärkt selbst um einen Service für die Reisenden, die aus Altersgründen, wegen einer Behinderung oder sonstiger Handicaps Hilfen benötigen. Es entsteht inzwischen möglicherweise wieder ein, wenn auch immer noch begrenzt wirksames, neues Dienstleistungsverständnis, das weit über die Bereitstellung von Transportleistungen hinausreicht.

Im Hinblick auf die Funktionen, die der Bahnhofsmision in den letzten Jahrzehnten aufgrund ihrer Lage im innerstädtischen Sozialfeld zugewachsen sind, ergaben und ergeben sich weitere Herausforderungen. Viele Bahnhofsmissionen sind zu innerstädtischen Sozialstationen für Wohnungslose, Umherziehende oder sich im Bahnhofsbereich aufhaltende „gefährdete Menschen“ geworden. Die Betreuung derselben führt zum Teil zu erheblichen Konflikten mit den Bestrebungen der Deutschen Bahn, die Bahnhöfe zu modernisieren, sie von ihrem „verschmutzten“ Image zu befreien und zu Einkaufs- und Dienstleistungszentren umzubauen.

Mit Zielkonflikten verbundene Fragen nach einer angemessenen und tragfähigen Zukunftsperspektive stellen sich nicht erst heute: zwischen Hilfeleistung für Reisende und für sozial belastete Stadtbewohner, zwischen sozialer Einrichtung und hochmodernem Serviceumfeld der Bahnhöfe, zwischen kirchlich orientierter und finanzierter Arbeit und zunehmend weltanschaulich indifferenter sozialer Umwelt müssen neue Wege gefunden werden. Einige der Strukturprobleme sind in der Vergangenheit immer wieder durch gesellschaftliche Katastrophen oder Ereignisse, wie die Flüchtlingswellen, die reisenden Rentner aus der DDR und anderes mehr vorübergehend verdeckt worden.

Strukturell ist jedoch festzuhalten, dass die Bahnhofsmission im Vergleich zu ihrer Verfasstheit bis in die dreißiger Jahre im Kern heute eine professionelle, deutlich weniger vernetzte und damit auch isolierter arbeitende Einrichtung ist. Die tragende milieuorientierte Vernetzung über die freiwillig und ehrenamtlich Handelnden hat an Wirkkraft verloren. Kooperation und Kommunikation muss organisiert werden.

Inwieweit die Bahnhofsmissionen weiterhin mehrfache Arbeits- und Hilfe-Strategien verfolgen können, hängt von den jeweiligen örtlichen, den räumlichen und den fachlichen Konstellationen ab. Für die ausdifferenzierte Landschaft kirchlicher Dienste in den Innenstädten stellt sich die Frage, inwieweit sie offene Kommunikations- und Anlaufstellen im weiteren Raum der Bahnhöfe schaffen oder modernisieren und „Kirche“ in neuer Form präsent werden lassen können. Nicht alle Klientele lassen sich mit den gleichen Angeboten und Hilfen im räumlichen Verbund und mit den gleichen Konzepten ansprechen. Insoweit bedarf es gegebenenfalls auch veränderter räumlicher Plazierungen und neuer Zuschnitte der Hilfe- und Beratungsangebote.

Biographische Angaben

Nikles, Bruno W.

Professor, Dr.rer.soc.

Studium der Soziologie, Sozialpolitik und Sozialpädagogik in Münster und Bielefeld

Diplom-Soziologe

1947

Hochschullehrer an der Universität Duisburg-Essen, Fachbereich Bildungswissenschaften
lehrt Soziologie und Sozialplanung

Arbeitsfelder: Sozialplanung und Organisationsentwicklung in Jugendhilfe und Wohlfahrts-
pflege, Geschichte und Strukturentwicklungen der sozialen Arbeit