

# Inhalt

Vorwort .....	7
---------------	---

Auf dem Weg Zu Entstehung, Aufbau und Absicht dieses Buches .....	9
<i>Bernd Lutz</i>	

## I

### GESCHICHTE UND GEGENWART DER BAHNHOFSSMISSION

Bahnhofsmision heute Aufgaben, Chancen, Herausforderungen .....	19
<i>Gisela Sauter-Ackermann</i>	

Diakonisches Wirken an einem besonderen Ort Zur Geschichte der Bahnhofsmision .....	38
<i>Bruno W. Nikles</i>	

Mission und Zeugnis in der Bahnhofsmision .....	55
<i>Klaus Teschner</i>	

Der Bahnhof als Ort kirchlichen Handelns .....	88
<i>Ottmar John</i>	

## II

### THEOLOGISCHE REFLEXION DER BAHNHOFSSMISSIONSARBEIT

Als Getaufte im Dienst des Schöpfers Charismenlehre und Bahnhofsmision .....	109
<i>Dorothea Sattler</i>	

Die Bahnhofsmision aus der Perspektive einer inkarnatorischen Ekklesiologie .....	120
<i>Ottmar John</i>	

Ökumene beispielhaft leben  
Die Bahnhofsmision in der Geschichte der Ökumenischen Bewegung . 139  
*Dorothea Sattler*

Der Bahnhof – ein Ort interreligiöser und  
interkultureller Begegnung  
Theologische Grundlagen und Handlungsperspektiven ..... 152  
*Dorothea Sattler*

### III

#### PRAKTISCH-THEOLOGISCHE ASPEKTE DER BAHNHOFSMISSIONSARBEIT

Bahnhofsmision  
Ort des Helfens und freiwilligen Engagements ..... 165  
*Isidor Baumgartner*

Bahnhofsmision  
Niederschwellige Präsenz für alle ..... 189  
*Bernd Lutz*

Am Bahnhof sein – eine Lebensmetapher  
Existentielle Zugänge zur Bahnhofsmision  
im soteriologischen Kontext ..... 202  
*Dorothea Sattler*

### IV

#### DOKUMENTATION

Bahnhofsmision – Gelebte Kirche am Bahnhof  
Diskussions- und Arbeitspapier der Bundesarbeitsgemeinschaft  
der Katholischen Bahnhofsmisionen Deutschlands ..... 217

Zum Selbstverständnis der Evangelischen Bahnhofsmision  
Ein Arbeitspapier der Theologischen Arbeitsgruppe des  
Verbandes der Deutschen Evangelischen Bahnhofsmision e.V. .... 225

Autorinnen und Autoren ..... 236

## Vorwort

Viele Bahnhöfe haben in den letzten Jahren ihr Erscheinungsbild verändert und ihre Angebote erweitert. Eine solche Modernisierung kann auch eine kirchliche Organisation, die ihren Ort im Bahnhof hat, nicht unberührt lassen. Die Bahnhofsmissionen sind deshalb herausgefordert, sich ihres Profils neu zu vergewissern. Das gilt umso mehr, da sich zeitgleich auch die innerkirchlichen Rahmenbedingungen grundlegend verändern. Zu dieser Profilvergewisserung möchte das vorliegende Buch aus theologischer Sicht einen Beitrag leisten.

Der Werdegang des Buches ist in der Einleitung dokumentiert. Daher soll an dieser Stelle der Dank im Vordergrund stehen. Dieser gilt als erstes den Autorinnen und Autoren, die sich mehrfach nach Köln aufgemacht haben, um in kollegialem Miteinander und engagierten Diskussionen aus der jeweiligen Profession heraus das Thema voranzutreiben. Insofern ist dieses Buch ein Gemeinschaftsprojekt, bei dem die Herausgebenden die Koordination übernahmen.

Zu danken haben wir auch dem Bereich „Pastoral“ im Sekretariat der Deutschen Bischofskonferenz für intensive und vertrauensvolle Zusammenarbeit. Dies gilt in ähnlicher Weise auch für die Trägerverbände der Bahnhofsmissionen („Deutsche Evangelische Bahnhofsmission“ und „IN VIA – katholischer Verband für Mädchen- und Frauensozialarbeit – Deutschland“). Auch ihnen sei an dieser Stelle ausdrücklich gedankt.

Für tatkräftige Unterstützung schon bei den Treffen der Arbeitsgruppe, vor allem aber bei der Erstellung der Druckvorlage gilt ein besonders herzlicher Dank Sr. Anne Kurz und Stefan Moosburger (wissenschaftliche Hilfskräfte am Lehrstuhl für Pastoraltheologie an der Philosophisch-Theologischen Hochschule der Steyler Missionare – Sankt Augustin), sowie Markus Zingel (Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Lehrstuhl für Ökumenische Theologie und Dogmatik an der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster) und Verena Hammes. Wir danken dem Matthias-Grünewald-Verlag und namentlich dem Lektor Volker Sühs für die umsichtige Betreuung unseres Buchprojektes.

Bahnhöfe gab es in biblischer Zeit noch nicht – wohl aber die Begegnung von Menschen unterschiedlicher Sprachen auf der Suche nach dem Verständnis des österlichen Geheimnisses. Möge sich das Sprachenwunder an den Bahnhöfen neu ereignen.

Sankt Augustin, in Erwartung von Pfingsten 2013

Für die Herausgeber  
*Bernd Lutz*

# Auf dem Weg

## Zu Entstehung, Aufbau und Absicht dieses Buches

*Bernd Lutz*

Ein Buch zum theologischen Profil der Bahnhofsmision? Lohnt sich das? Gibt es die Bahnhofsmision denn noch? – Das sind nur einige der Fragen, mit denen die Autorinnen und Autoren dieses Buches konfrontiert wurden.

Tatsächlich ist die Bahnhofsmision nicht nur eine der ältesten ökumenisch vertraglich vereinbarten Einrichtungen, sondern auch eine der bekanntesten Institutionen in Deutschland, wie eine leider nicht veröffentlichte Umfrage vor einigen Jahren gezeigt hat. Doch was sie genau macht und wer als Träger dahinter steht, wissen die Wenigsten.

### **1 Markante Knotenpunkte und Weichenstellungen**

Bundesweit in die Schlagzeilen geraten ist die Bahnhofsmision 2001 mit der Essensausgabe an Obdachlose, obwohl diese nur einen kleinen Teil der Arbeit ausmacht und auch nur in einigen Bahnhofsmisionen angeboten wird. Auslöser war ein Interview mit Hartmut Mehdorn (Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG), das am 16. September 2001 in der „Bild am Sonntag“ veröffentlicht wurde und in ganz Deutschland empörte Reaktionen ausgelöst hat.

Mehdorn wurde mit der Aussage zitiert, dass Obdachlose keine Kunden der Bahn seien und sie daher am Bahnhof nichts zu suchen hätten; der Bahnhof sei schließlich kein „öffentlicher Raum“. Zwar wurde die Arbeit der Bahnhofsmisionen vom Bahnchef nicht generell in Frage gestellt. Er wollte den Bahnhofsmisionen auch nicht die kostenfreie Nutzung der Räume im Bahnhof entziehen. Doch seine Kritik sowie die hohe Wertschätzung und Unterstützung für die Bahnhofsmissionsarbeit, die sich in den öffentlichen Reaktionen zeigte, war für die Bahnhofsmisionen Anlass, nach innen wie auch nach außen eine Debatte um das Selbstverständnis zu eröffnen. Schließlich war mit der Diskussion deutlich geworden, dass sich mit dem Wandel der Unternehmensstruktur der Bahn (vom staatlichen zum an die Börse strebenden, privatwirtschaftlichen Unternehmen)

auch für die Bahnhofsmissionen die Rahmenbedingungen grundlegend verändert haben und man sich neu positionieren muss. Dies schlägt sich unter anderem in einem Leitbild nieder, das am 22. September 2004 auf der jährlichen Tagung der ökumenischen „Konferenz der kirchlichen Bahnhofsmissionen“ (KKBM)<sup>1</sup> in Bad Herrenalb verabschiedet wurde.

Damit ist die Dynamik der Veränderungsprozesse jedoch keineswegs erschöpft, denn zusätzlich zu den aus der Bahn AG kommenden Anfragen ergeben sich solche seitens der Träger. Durch die „Liberalisierung des Arbeitsmarktes“ und geänderte Förderstrukturen für die Soziale Arbeit kommen die kirchlichen Träger zunehmend unter Druck und müssen sich fragen, ob sie sich die Bahnhofsmissionen noch leisten können, insbesondere wenn es – wie in den meisten Fällen – keinerlei Refinanzierung durch öffentliche Gelder gibt. So stellt sich auch für die Träger die Frage, was die Bahnhofsmissionen zu ihrem spezifischen Profil beitragen und wie sich dieses „Zuschussgeschäft“ rechtfertigen lässt.

Unter anderem diese Fragestellungen führten im Januar 2009 zu einem „Strategieworkshop“ der KKBM, bei dem für die zukünftige Arbeit als ein strategisches Ziel „Bahnhofsmission – Kirche“ formuliert wurde: „Die KKBM erarbeitet Konzepte und ergreift Maßnahmen zur Bestärkung des christlichen Selbstverständnisses und der kirchlichen Verortung der Bahnhofsmissions-Arbeit“.<sup>2</sup> Für die katholischen Träger bekräftigt dieser Beschluss zudem jene Anregungen, die der Deutsche Caritasverband mit seinem Impulspapier „Rolle und Beitrag der verbandlichen Caritas in den pastoralen Räumen“ (veröffentlicht am 23. Dezember 2008) gegeben hat. Darin fordert der Spitzenverband seine Mitgliedsverbände auf, sich mit ihren jeweiligen Fachkompetenzen an der konzeptionellen Ausgestaltung der (neu zu schaffenden) pastoralen Räume in den deutschen Diözesen zu beteiligen und Kooperationen zu entwickeln.

Katholischerseits liegt die Geschäftsführung für die Bahnhofsmissionen (unabhängig von der Trägerschaft vor Ort) bei „IN VIA – Katholischer Verband für Mädchen und Frauen Sozialarbeit Deutschland e.V.“. Am 1. Juli 2010 berichteten der Vorsitzende der „Bundesarbeitsgemeinschaft Katholischer Bahnhofsmissionsarbeit“ (BAG KBM) Christian Baron und die Geschäftsführerin Dr. Gisela Sauter-Ackermann dem Vorstand von IN VIA-Deutschland von den vielfältigen Initiativen im Rah-

---

<sup>1</sup> Ökumenischer Zusammenschluss aller kirchlichen Träger von Bahnhofsmissionen.

<sup>2</sup> Als Unterziele werden angegeben: „- zur Konsolidierung und Erhöhung des kircheninternen Stellenwerts der Bahnhofsmissionen/ - zur Erneuerung der Partnerschaft von Kirche und Bahnhofsmission/ - zur Intensivierung der Beziehung zwischen kirchlichen, caritativen und diakonischen Stellen und der Bahnhofsmission auf allen Ebenen und/ - zur Sicherung und Erschließung kirchlicher Finanzierungsquellen“.

men der Leitbildumsetzung, aber auch von der nach wie vor schwierigen Situation der Bahnhofsmissionen. Nicht zuletzt der Kontakt in den kirchlich-gemeindlichen Raum erweist sich – mehr noch als auf evangelischer Seite – als schwierig, obwohl gerade dieser z. B. in der Positionierung gegenüber der Bahn AG wichtig wäre.

Frau Dr. Sauter-Ackermann und Pfr. Prof. Dr. Bernd Lutz (geistlicher Berater von IN VIA-Deutschland) vereinbarten deshalb für den 30. September 2010 ein Gespräch mit Herrn Dr. Ottmar John (Geschäftsführer der Pastoralcommission der Deutschen Bischofskonferenz). Sie konnten dabei Bezug nehmen auf einen Vortrag, den der Vorsitzende der Pastoralcommission Bischof Joachim Wanke kurz zuvor bei der Jahrestagung der BAG KBM gehalten hatte. Dr. John zeigte sich insbesondere unter dem Aspekt der immer wichtiger werdenden Citypastoral an der diakonischen Arbeit der Bahnhofsmissionen und ihrer Präsenz an diesem gesellschaftlich hoch bedeutsamen, nicht-kirchlichen Ort „Bahnhof“ interessiert.

Aufgrund wiederum dieses Gespräches und den sich anschließenden verbandsinternen Diskussionen sowie der weiterhin schwierigen Position der Bahnhofsmissionen beschloss der Vorstand von IN VIA-Deutschland auf seiner Sitzung am 25. Februar 2011 die Einsetzung einer Arbeitsgruppe zum „Theologischen Profil der katholischen Bahnhofsmissionsarbeit“. Dass es hierbei ausdrücklich um die katholische Bahnhofsmission gehen sollte, ist nicht zu erwartenden kontroverstheologischen Positionen geschuldet, sondern liegt ausschließlich an den unterschiedlichen kirchlichen Strukturen und dem Wunsch, den Bahnhofsmissionen für diesen Kontext gezielt Argumentationshilfen zu bieten. Die Konstituierung und Leitung dieser Arbeitsgruppe wurde Prof. Dr. Lutz übertragen.

Damit die ökumenische Vernetzung entsprechend dem ökumenischen Profil der Bahnhofsmissionen trotz der spezifisch katholischen Perspektive auch in der Arbeitsgruppe gewahrt bleibt und der evangelische Träger jederzeit umfassend informiert und in den Diskussionsprozess eingebunden ist, wurde Landeskirchenrat i. R. Klaus Teschner als Vorsitzender des Verbandes der deutschen evangelischen Bahnhofsmission eingeladen, in der Arbeitsgruppe mitzuarbeiten. Außer ihm sagten Prof. Dr. Isidor Baumgartner, Dr. Ottmar John, Prof. Dr. Bruno W. Nikles, Prof.in Dr. Dorothea Sattler und Dr. Gisela Sauter-Ackermann ihre Mitarbeit zu.<sup>31</sup> Finanzielle Unterstützung sagte (mit Schreiben vom 3. August 2011) der Bereichsleiter Pastoral im Sekretariat der Deutschen Bischofskonferenz Dr. Thomas Roddey zu. Am 3. Dezember 2011 nahm die Gruppe mit einem ersten Treffen in Köln ihre Arbeit auf.

---

<sup>31</sup> Für nähere Angaben zu den Mitgliedern der Arbeitsgruppe: siehe Autorinnen und Autoren.

Unabhängig von der Arbeitsgruppe wurde auch auf der Leitungsebene der Bahnhofsmissionen die Profildebatte weitergeführt. Klaus Teschner hatte schon 2010 im Zusammenhang mit der 100-Jahr-Feier der Konferenz der kirchlichen Bahnhofsmissionen, die unter anderem mit einem Gottesdienst während des ökumenischen Kirchentages in München begangen wurde, ein „ökumenisches Impulspapier“ zur Bahnhofsmissionsarbeit vorgelegt, das sowohl auf Seiten der katholischen wie auch der evangelischen Träger in ihren jeweiligen Gremien diskutiert wurde. Aufgrund dieser Diskussion beauftragte der Vorstand der BAG KBM Gisela Sauter-Ackermann als Geschäftsführerin eine „Argumentationshilfe“ zu entwickeln, die speziell katholischen Trägern und Mitarbeitenden vor Ort Unterstützung bieten soll, indem diese z. B. gezielt päpstliche und bischöfliche Texte aufgreift. In verschiedenen Telefonkonferenzen mit katholischen Mitarbeitenden der Bahnhofsmission entstand so das im Anhang abgedruckte, vom Vorstand der BAG KBM genehmigte und am 4. November 2011 an die Bahnhofsmissionen verschickte Diskussions- und Arbeitspapier „Gelebte Kirche am Bahnhof“. Ziel ist es, eine breite interne Diskussion zu entfachen und ggf. zu einem ökumenischen Text anzuregen.

Die Initiativen auf katholischer Seite (theologische Arbeitsgruppe und Diskussionspapier) veranlassten mit Beschluss vom 29. September 2011 den evangelischen Trägerverband nun seinerseits eine theologische Arbeitsgruppe unter der Leitung von Klaus Teschner einzusetzen, die als Arbeitspapier aus vergleichbarer Motivation den im Anhang veröffentlichten Text „Zum Selbstverständnis der Evangelischen Bahnhofsmission“ verfasste, der von der Mitgliederversammlung am 29. November 2012 in Hannover verabschiedet wurde.

## **2 Weitere Wegstrecke und mögliche Haltepunkte**

Damit hat, wie Klaus Teschner bemerkt, die Diskussion um das theologische Profil der Bahnhofsmissionsarbeit eine Dynamik und eine Tiefe erreicht, wie wohl nie zuvor in der Geschichte der Bahnhofsmission. Sie ist auch mit der Veröffentlichung dieses Buches keineswegs erschöpft. Vielmehr haben der Gedankenaustausch und die Diskussionen in der Arbeitsgruppe deutlich gemacht, dass die Arbeit der Bahnhofsmission in vielerlei Hinsicht signifikant für das diakonische Handeln der Kirchen in der gegenwärtigen, zumeist unwidersprochen als „mobil“ charakterisierten Gesellschaft ist. Die Bahnhofsmission kann in diesem Kontext durchaus als Seismograph für aktuelles und zukünftiges Handeln der Kirchen und dessen theologische Verortung verstanden werden.

Allein die Stichworte „Mobilität, Bahnhof, demographischer Wandel, Gender, Soziale Arbeit, Citypastoral, Ehren- und Hauptamt“ signalisieren eine Fülle an Themen. Der Arbeitsgruppe stellte sich daher schon bald die Frage, ob sie sich auf die durch die Mitglieder der Arbeitsgruppe selbst zu behandelnden Themen beschränken oder externe Fachleute hinzuziehen sollte. Da jedoch im Rahmen einer einzelnen Publikation ohnehin nicht alle als relevant erscheinenden Themen aufgegriffen werden können, versteht die Arbeitsgruppe das nun vorliegende Buch als eine Etappe auf einem weiterzuführenden Weg. Weitere Aktionen und Veranstaltungen auf unterschiedlichen Ebenen sollen daher folgen.

Ohnehin war – vom Arbeitsauftrag ausgehend – nicht zwingend an eine Buchpublikation zu denken. Sie ergab sich aus der oben dargelegten Diskursfolge. In der Arbeitsgruppe war zuvor ebenso die Erstellung eines gemeinsamen Thesenpapiers oder die Ausrichtung einer Tagung zum Thema diskutiert worden. Während der inzwischen vier Tagesveranstaltungen der Arbeitsgruppe kristallisierte sich jedoch die Erarbeitung eines Sammelbandes als angemessen heraus, um die bisherigen Beratungsergebnisse festzuhalten. So können alle am Thema Interessierten die aus den Gesprächen innerhalb der Arbeitsgruppe entwickelten Inhalte und Perspektiven nachlesen und ggf. mit anderen diskutieren. Die Autoren erhoffen sich damit auch einen Beitrag zur Initiierung kirchlicher Netzwerk-Arbeit zu leisten. Mit seinem bewusst wissenschaftlichen Charakter kann das theologische Profil der Bahnhofsmision als caritatives Handeln der Kirchen an einem signifikanten Ort moderner Gesellschaft vielleicht auch über den binnenkirchlichen Raum Beachtung finden. Um nachhaltige Aufmerksamkeit und Wirkung zu erzeugen, sind freilich ergänzende Veranstaltungsformen (z. B. ein wissenschaftlicher Kongress, Forschungsprojekte etc.) nötig. Dies gilt erst recht, wenn das Buch Grundlage für die Fortbildung der haupt- und ehrenamtlich Mitarbeitenden in den Bahnhofsmisionen werden soll.

### **3 Buchabteile und Artikelreihung**

Die hier veröffentlichten Artikel sind zwar den Gesprächen und Diskussionen der Arbeitsgruppe erwachsen, werden aber von jeder Autorin und jedem Autor selbst verantwortet. Da sie alle von der Bahnhofsmision handeln, gibt es zwischen manchen Artikeln auch einzelne inhaltliche Überschneidungen. Diese erscheinen uns jedoch nicht als Doppelungen, sondern als wechselseitige Ergänzungen und Verweise, die auf Schnittpunkte zwischen den einzelnen Themen aufmerksam machen.

Zur Vergewisserung befasst sich ein *erster Teil* des Buches mit Geschichte und Gegenwart der Bahnhofsmision. Dazu schildert Gisela Sauter-Ackermann in ihrem Beitrag die aktuelle Situation und die bereits angedeuteten Herausforderungen, vor denen die Bahnhofsmissionen heute stehen. Ihr Artikel ist – anders als die folgenden – aus „Insiderperspektive“ geschrieben. Da vieles an Struktur und Arbeitsweisen der Bahnhofsmision nur auf dem Hintergrund der Geschichte zu verstehen ist, wird diese von Bruno W. Nikles dargelegt; aus soziologischer Sicht vorgetragen, ergeben sich dabei anregende Perspektiven in die Gegenwart hinein. Das gilt auch für den Namen „Bahnhofs-Mission“. Er mag manchem heute fremd und unzeitgemäß erscheinen. Klaus Teschner zeigt jedoch, dass er im Entstehungskontext (nämlich der „Inneren Mission“ der evangelischen Kirche) verstanden, Aktualität gewinnen kann und sich mit kirchenamtlichen Impulsen in der katholischen Kirche deckt. Solche Aktualität ergibt sich nicht zufällig, sondern ist begründet durch den Ort „Bahnhof“ und seine spezifische Bedeutung in der mobilen Gesellschaft, wie Ottmar John in seinem ersten Beitrag aufweist.

Auf der so entwickelten Grundlage erfolgt im *zweiten Teil* die theologische Reflexion der Bahnhofsmissionsarbeit. Am Anfang steht eine biblisch fundierte Charismenlehre, die Dorothea Sattler in ihrem Beitrag entwickelt. Sie ist deshalb Ausgangspunkt, weil die Bahnhofsmision auf das Engagement von Frauen zurückgeht, die sensibel genug waren, in ihrer Zeit eine neu entstandene Notlage wahrzunehmen und aus christlicher Motivation darauf zu reagieren. Dass es diesen Grundauftrag auch an einem nicht-kirchlichen Ort zu realisieren gilt und dass dies kirchliches Handeln ist, legt Ottmar John in seinem zweiten Beitrag dar, indem er am Beispiel Bahnhofsmision Umriss einer inkarnatorischen Ekklesiologie entwickelt. Insofern die Bahnhofsmision diesen christlichen Grundauftrag schon früh ökumenisch realisiert hat, ist es unumgänglich, ihr Wirken im Gesamt der ökumenischen Bewegung zu verorten, wie Dorothea Sattler dies in ihrem zweiten Beitrag unternimmt. Weil sich jedoch wegen der zunehmenden Migration die religiös-kulturellen Herausforderungen auch für die Bahnhofsmissionen über den christlichen Raum hinaus erweitern, dürfen theologische Überlegungen dazu nicht fehlen, zumal die Bahnhofsmissionsarbeit unter interreligiösen Aspekten noch wenig entwickelt ist. Auf Dauer wird dies unerlässlich sein und daher widmet sich Dorothea Sattler in einem weiteren Beitrag auch diesem Aspekt.

Der *dritte Teil* befasst sich mit praktisch-theologischen Aspekten der Bahnhofsmissionsarbeit. Unumgänglich ist dabei eine Reflexion und theo-

logische Würdigung des Ehrenamtes, denn mit einem Schlüssel von 9:1 (Ehrenamtliche zu Hauptamtliche) sind die Bahnhofsmissionen eine grundlegend vom Ehrenamt getragene Einrichtung, die genau deshalb gegenwärtig vor spezifischen Herausforderungen steht: Zum einen wird von manchen die Zweckmäßigkeit von „Hilfe“ grundlegend in Frage gestellt, zumal wenn sie ehrenamtlich geleistet wird. Zum anderen stellt das „neue Ehrenamt“ spezifische Anforderungen an die Institution. Diesen Facetten des Ehrenamtes geht Isidor Baumgartner nach und erläutert sie im Blick auf die Bahnhofsmision. Alle, die die Hilfe der Bahnhofsmision in Anspruch nehmen, werden dort als „Gäste“ bezeichnet. Dass dies theologische Qualität hat, erläutert Bernd Lutz in seinem Beitrag. Trotzdem werden die Bahnhofsmissionen von den katholischen Pfarrgemeinden oder Dekanaten kaum wahrgenommen. Dabei könnten sich die unterschiedlichen kirchlichen Einrichtungen gewinnbringend wechselseitig ergänzen und bereichern. Der institutionelle ist dabei freilich nur ein Aspekt; er muss ergänzt werden durch einen existentiellen Zugang, ruft doch der Bahnhof als Lebensmetapher unterschiedliche, höchst persönliche Ängste und Hoffnungen hervor, wie Dorothea Sattler in einem weiteren Beitrag erläutert.

Den Abschluss bildet in einem *vierten Teil* die Dokumentation der oben erwähnten Arbeitspapiere.

I

GESCHICHTE UND GEGENWART  
DER BAHNHOFSSMISSION

# Bahnhofsmision heute

## Aufgaben, Chancen, Herausforderungen

*Gisela Sauter-Ackermann*

*Klaus hat sich in der Bahnhofsmision bereits als Student ehrenamtlich engagiert. Die 15-jährige Anna konnte sich hier ausweinen, als ihr Handy und Geld in der Stadt geklaut wurden. Paul kommt, wenn die Nacht auf der Straße wieder mal unerträglich war. Oder Inge, wenn sie ihre Ängste nicht mehr aushält, die sie seit dem Tod ihres Mannes quälen. Und dann ist da noch Kurt, der sich heute noch an das Glas Milch erinnert, das er in den Hungerzeiten nach dem Krieg in der Bahnhofsmision bekommen hat.*

Bahnhofsmisionen gehören zu den bekanntesten sozialen Einrichtungen in Deutschland. So mancher hat hier bereits selbst Hilfe erfahren, viele haben von anderen und deren Erlebnissen mit der Bahnhofsmision gehört. Oder ihnen sind die Helferinnen und Helfer in den blauen Westen am Bahnhof aufgefallen. Nicht wenige Menschen finden es richtig und wichtig, dass Menschen dort selbstlose Hilfe und bedingungslose Annahme erfahren und unterstützen ihre Arbeit. Trotz allem bleiben die Bilder und Vorstellungen, die die meisten Menschen mit der Arbeit der Bahnhofsmisionen verbinden, oft vage und stark von Emotionen geprägt.

Aktuelle Entwicklungen dagegen werden wenig wahrgenommen. Dabei ist die Arbeit der Bahnhofsmision einem starken Wandel unterworfen. In ihrer fast 120-jährigen Geschichte haben sich die kirchlich-caritativen Hilfeinrichtungen am Bahnhof laufend an veränderte gesellschaftliche Bedingungen und neue individuelle Bedarfe angepasst. Und gerade heute befinden sie sich in einer Phase dynamischer Entwicklung, in der viele Fragen neu beantwortet werden müssen.

Die folgenden Ausführungen geben Einblicke in den aktuellen Stand und das Selbstverständnis der Bahnhofsmisionen. Als Bundesreferentin für die Bahnhofsmision beschreibt und interpretiert die Autorin dabei aus einem Blick von innen.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Ausdrücklich danken möchte ich an dieser Stelle meiner Kollegin Hedwig Gappa-Langer, Landesbeauftragte für die Bahnhofsmisionen bei IN VIA Bayern für ihr aktives und kreatives Mitdenken bei der Endredaktion.

## **1 Vom „Mädchenschutz“ zur vielseitigen sozialen Hilfe am Bahnhof**

Vorwiegend Frauen aus dem Bürgertum beider Konfessionen gründeten bereits vor mehr als 110 Jahren die ersten Bahnhofsmissionen. Ihr Ziel war es, Mädchen und junge Frauen, die auf der Suche nach Arbeit vom Land in die Stadt kamen, vor sozialer und sexueller Ausbeutung zu schützen.

Heute erstreckt sich das Netz der über 100 Bahnhofsmissionen in Deutschland von Flensburg bis Kempten und von Görlitz bis Saarbrücken. Sie sind an den Bahnhöfen kleiner Städte genauso präsent wie in den Metropolen – dort teilweise sogar an mehreren Bahnhöfen. Das dichte Netz von sozialen Anlaufstellen an Bahnhöfen in Deutschland ist weltweit einzigartig.

Die Bahnhofsmissionen sehen ihre Kernaufgaben in der niederschweligen Hilfe für Menschen in Not am Bahnhof wie auch in der Unterstützung von Frauen und Männern, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind.

Anders als in anderen europäischen Ländern wird die soziale Arbeit an den Bahnhöfen in Deutschland von freien Trägern der kirchlichen Wohlfahrtspflege verantwortet und in enger Kooperation mit dem Unternehmen Bahn gestaltet. Die Formen und Modelle, nach denen sich evangelische und katholische Träger dabei die Verantwortung teilen, sind fast so vielfältig wie die Bahnhofsmissionsarbeit selbst. Mit Stolz dürfen die Bahnhofsmissionen von sich behaupten, dass sie zu den ältesten ökumenischen Einrichtungen in Deutschland überhaupt gehören.

Das private Engagement von Christinnen und Christen, von Bürgerinnen und Bürgern stand am Anfang der Geschichte der Bahnhofsmissionen und es ist noch heute eine unersetzbare Bedingung ihrer Arbeit. Ohne den breiten und vielfältigen Einsatz von Ehrenamtlichen sind Bahnhofsmissionen nicht denkbar.

## **2 Ein Blick in die Statistik der Bahnhofsmission<sup>2</sup>**

Die 103 Bahnhofsmissionen Deutschlands hatten 2012 rund 2 Millionen Kontakte mit Hilfesuchenden. Im Durchschnitt hat jede Bahnhofsmission innerhalb eines Jahres knapp 50.000 mal geholfen.

### *2.1 Die Gäste: bunt und vielfältig*

Es gibt nur wenige Hilfeeinrichtungen, die eine so breite Zielgruppe haben wie die Bahnhofsmissionen. So sind rund ein Drittel der Menschen,

---

<sup>21</sup> Vgl. Bundesweite Statistik 2011 der Bahnhofsmission, Erhebung der Konferenz für Kirchliche Bahnhofsmission.

die die Bahnmissionsmissionen kontaktieren, Reisende, die übrigen sind „Gäste ohne Fahrschein“, d. h. Menschen, die den Bahnhof nicht im Kontext einer Reise nutzen, sondern sich dort zu anderen Zwecken aufhalten.

Fast die Hälfte aller Besucherinnen und Besucher der Bahnmissionsmissionen sind in besonderen sozialen Schwierigkeiten – das können z. B. Geldnöte oder psychische und körperliche Erkrankungen sein. Besorgniserregend ist v. a., dass darunter immer mehr junge Menschen zwischen 19 und 27 Jahren sind. Zu beobachten ist auch, dass die Zahl der Hilfesuchenden mit psychischen Erkrankungen oder Abhängigkeitserkrankungen seit Jahren steigt. 2012 machten sie fast 20% aller Kontakte aus. Eine weitere wichtige Zielgruppe der Arbeit der Bahnmissionsmissionen sind Menschen mit körperlichen Erkrankungen oder Behinderungen.

Der Anteil der Menschen mit Migrationshintergrund schwankt stark von Standort zu Standort, ist aber insgesamt ansteigend; in den Großstädten beträgt er über 50%.

Auffällig ist, dass heute – anders als in ihren Anfängen, als sich die Angebote ausschließlich an Frauen richteten, – nur rund ein Drittel der Besucherinnen und Besucher von Bahnmissionsmissionen weiblich ist. Da das Geschlechterverhältnis bei der Gruppe der Reisenden beinahe ausgeglichen ist, gibt es auch hier bedingt durch unterschiedliche Angebotschwerpunkte große örtliche Unterschiede.

Was das Alter der Gäste und Nutzer/innen betrifft, so mag für viele vielleicht überraschend sein, dass fast ein Viertel der Menschen, die in die Bahnmissionsmissionen kommen, unter 27 Jahre alt ist. Auch wenn die Altersgruppe zwischen 27 und 65 Jahren mit rund 60% die größte Gruppe der Hilfebedürftigen in den Bahnmissionsmissionen darstellt, so sind bei einer differenzierteren Betrachtung pro Jahrgang die 18 bis 26-Jährigen genauso stark vertreten wie die 27 bis 64-Jährigen.

## *2.2 Breites Spektrum von Hilfsangeboten*

Den rund 2 Millionen Hilfesuchenden haben die Bahnmissionsmissionen 2012 insgesamt 4,7 Millionen Hilfeleistungen gegeben. Die angebotenen Hilfen sind dabei äußerst vielfältig.

Ungefähr die Hälfte der Gäste der Bahnmissionsmission nutzen die Räumlichkeiten als Aufenthaltsort bzw. bekommen eine Auskunft, ein Gespräch oder eine kleine Hilfe wie z. B. eine Wegbeschreibung, eine Telefonnummer, ein Notfalltelefonat bzw. eine Wickel- oder Stillmöglichkeit.

Besonders anspruchsvoll und zeitintensiv sind existentielle und seelsorgerliche Gespräche, vor allem wenn sich die Hilfesuchenden in schwerwiegenden Lebenskrisen befinden. 2012 führten die Mitarbeitenden rund 190.000 solcher Gespräche.

Kriseninterventionen und Mitwirkung bei Maßnahmen zum Katastrophenschutz bzw. zur Bewältigung besonderer Ereignisse am Bahnhof spielen zwar quantitativ in der Statistik eine untergeordnete Rolle. Dies mindert jedoch die Funktion und Bedeutung der Dienste der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Falle des Falles nicht.

Mit ihren im engeren Sinn mobilitätsorientierten Hilfen wollen die Bahnhofsmissionen Hilfe zur Selbsthilfe beim Reisen geben und Teilhabe an der Mobilität der Gesellschaft ermöglichen. Sie machen einen Anteil von gut 10% der Hilfeleistungen aus. Die Bahnhofsmissionen zählen hierzu z. B. die Hilfen im Reiseverkehr am Bahnhof wie z. B. Ein-, Um- und Ausstiegshilfen oder etwa eine Unterstützung am Fahrkartenschalter sowie die mobile Reisebegleitung im Zug.

Entgegen dem gängigen Bild in der Öffentlichkeit bestehen die Hilfeleistungen der Bahnhofsmissionen nur in einem Sechstel der Fälle in der Ausgabe materieller Hilfen wie Essen, Kleidung, Decken oder Schlafsäcke. Im Vordergrund stehen stattdessen fachliche Beratung, personale Präsenz und Begegnung. Angesichts der zunehmenden Armut in Deutschland stellt sich die Frage nach einer adäquaten Antwort auf Hunger und Not jedoch vielen Bahnhofsmissionen gerade aktuell mit neuer Brisanz.

### **3 Was Bahnhofsmissionen ausmacht**

Bahnhofsmissionsarbeit ist außerordentlich vielfältig. Sie hat im Lauf ihrer Geschichte immer wieder anders ausgesehen. Da es weder eine Festlegung auf Zielgruppen noch auf Hilfearten gibt, ist es geradezu eines ihrer wesentlichen Merkmale, sich flexibel an wechselnde Bedarfe und Situationen anzupassen.

Auf diese Weise rücken immer wieder neue Zielgruppen, Problemstellungen und Lösungsansätze in den Fokus der Arbeit. Dabei sind Konzeption und Angebot einer Bahnhofsmission wesentlich von den örtlichen Rahmenbedingungen und Bedarfen geprägt. Kaum ein Standort gleicht daher dem anderen. Zu unterschiedlich sind Bedingungen wie Lage, Größe und Ausstattung der Räumlichkeiten, Mitarbeiterschlüssel und -qualifikation, soziale Infrastruktur und Partner/innen, Funktion der Station im Schienenverkehr oder die inhaltlichen Schwerpunkte des Trägers. Zu unterschiedlich ist die Situation benachteiligter Menschen von Ort zu Ort. Bei aller Verschiedenheit gibt es jedoch auch konstitutive und verbindende Merkmale der Bahnhofsmissionsarbeit in Deutschland:

- der sozial-caritative Charakter ihrer Angebote und ihre Ausrichtung an den Interessen Benachteiligter,

- der Standort am Bahnhof und damit die Kooperation mit der DB AG und den anderen Anbietern des Schienenverkehrs,
- die Offenheit und Niedrigschwelligkeit des Angebots,
- das christliche Selbstverständnis und die Anbindung an kirchliche Träger,
- das in ihr verwirklichte freiwillige und zivilgesellschaftliche Engagement.

### *3.1 Schutz und Hilfe am Bahnhof und unterwegs*

Zentral gelegen am Bahnhof und damit meist mitten in der Stadt hat die Bahnhofsmision als kirchlich-soziale Einrichtung einen exponierten Standort an einem besonderen Ort. Durch seine Lage und die Vielfalt seiner Funktionen spielt der Bahnhof im Leben vieler Menschen eine wichtige, wenn auch sehr unterschiedliche, Rolle. Hier sind Bahnhofsmisionen als offene Anlauf-, Ersthilfe- und Weitervermittlungsstellen für Menschen in Not wie auch für Reisende jederzeit gut erreichbar und – auch dank des Wegeleitsystems der Bahn – leicht auffindbar.

Dabei wirken die Bahnhofsmisionen nicht ausschließlich innerhalb ihrer eigenen Räume, die ihnen die Deutsche Bahn kostenlos zur Verfügung stellt. Die Mitarbeitenden leisten darüber hinaus aufsuchende Hilfe am Bahnhof und in seinem Umfeld. Obendrein haben viele Bahnhofsmisionen ihren Wirkradius in neuester Zeit in den Zug hinein erweitert. Denn mit den mobilen Begleitsdiensten machen sie sich nun selbst zusammen mit Menschen auf die Reise, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, um ihnen z. B. den Besuch bei etwa Verwandten bzw. einem Arzt oder einfach ein schönes Erlebnis zu ermöglichen.

### *3.2 Niedrigschwellige Hilfe*

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.

Im Gegensatz zu vielen anderen Angeboten ist die Hilfe der Bahnhofsmissionen weder befristet noch mit Auflagen verbunden; sie erfordert keine Gegenleistung und bleibt für die Hilfesuchenden in jedem Stadium freiwillig. Bei aller Offenheit für die Menschen und ihre Anliegen legen die Bahnhofsmissionen dabei großen Wert darauf, dass Gewaltfreiheit und Menschenwürde jederzeit von allen Beteiligten gewahrt werden.

Der besondere Umgang mit dem Faktor Zeit und der bewusste Verzicht auf Leistungsanforderungen ist gerade in der Arbeit mit Menschen entscheidend, die ihr Leben als perspektivlos empfinden und deren Lebenssituation festgefahren zu sein scheint. Denn er hält Räume für mögliche Entwicklungen offen. In einer solchen Atmosphäre können Hoffnungen, Perspektiven und möglicherweise sogar neue persönliche Entwicklungen wachsen. Deshalb sind Bahnhofsmissionen auch und gerade für Menschen wichtig, die von anderen Angeboten und Einrichtungen nicht (mehr) erreicht werden. Für diese kann die Bahnhofsmission zur „Letztanlaufstelle“ oder zum letzten „Anker“ in der Not werden.

### *3.3 Clearing und Drehscheibe ins örtliche Hilfesystem*

Bahnhofsmissionen verstehen sich als Lotsen und Drehscheiben am Bahnhof und im sozialen Hilfesystem der Stadt. Sie verfügen über detaillierte Kenntnisse der Sozialräume „Bahnhof“ und „Bahnhofsviertel“ und haben einen Überblick über die sozialen Unterstützungsangebote vor Ort. Sie vermitteln Hilfebedürftige gezielt in spezialisierte Hilfeeinrichtungen oder suchen gemeinsam mit ihnen nach individuellen Lösungen, die in erster Linie an deren eigenen Ressourcen ansetzen. Um möglichst passende Hilfen und optimale Unterstützung anbieten zu können, leben Bahnhofsmissionen aus der engen Vernetzung und Kontaktpflege mit den sozialen, kirchlichen und kommunalen Angeboten. Sie pflegen diese Partnerschaften, um sie für ihre Gäste nutzbar zu machen.

### *3.4 Seismographenfunktion*

Gesellschaftliche Entwicklungen zeigen sich oftmals am sozialen Brennpunkt Bahnhof besonders früh und deutlich. Auch als Konsequenz ihres offenen Ansatzes kommen diese in den Bahnhofsmissionen häufig schneller an als anderswo. Sie werden in der bundesweiten Statistik der Bahnhofsmission erhoben und im fachlichen Austausch reflektiert.

Bahnhofsmissionen haben die Aufgabe, relevante Veränderungen zu erkennen, zu dokumentieren, zu beschreiben und öffentlich auf sie hinzuweisen. Damit machen sie auf neue Zielgruppen, Probleme und Hand-

lungsbedarfe aufmerksam. Sie bringen ihr Knowhow ein, um gesellschaftliche Trends und Problementwicklungen zu analysieren und unterstützen so die Entscheidungsträger, frühzeitig zu reagieren und Lösungen zu entwickeln.

### *3.5 Freiwilliges Engagement*

Bahnmissions sind bis heute ein klassisches Feld ehrenamtlichen Engagements.<sup>3</sup> Knapp 2000 freiwillig Engagierte decken einen wesentlichen Teil der Dienste in den örtlichen Bahnmissions ab und bringen ihre spezifischen Kompetenzen ein. Auf einen Hauptamtlichen der Bahnmissions kommen im bundesweiten Durchschnitt neun freiwillig Engagierte. Im Regelfall leistet jeder und jede dieser Freiwilligen regelmäßig, d. h. meist im Wochenrhythmus, Dienste von durchschnittlich 8 Stunden pro Woche in der örtlichen Bahnmission. Ergänzend zu lokalen und regionalen Schulungen stellt die Konferenz für Kirchliche Bahnmission für ihre Qualifizierung jährlich ein umfassendes Fortbildungsprogramm mit verbindlichen Grundschulungen und Vertiefungskursen bereit.

Freiwillige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind für die Bahnmissions nicht nur unentbehrlich, sie prägen in vielerlei Hinsicht ihr Gesicht. Der hohe Anteil zivilgesellschaftlichen Engagements ist ein besonderes Qualitätsmerkmal der Bahnmissionsarbeit: Ehrenamtliche sorgen für Bodenhaftung und geben der Bahnmission Rückhalt in der Bevölkerung. Sie bereichern und verbreiten wesentlich die zur Verfügung stehenden Kompetenzen und Ressourcen und tragen maßgeblich zur Authentizität und Glaubwürdigkeit der Hilfe bei.

### *3.6 Solidarische Mitmenschlichkeit und geschenkte Zeit*

In den Bahnmissions begegnen sich Menschen unterschiedlichster sozialer und kultureller Herkunft. Sie bringen ihre individuellen Lebensgeschichten, Überzeugungen und Hintergründe mit. Junge Studierende treffen auf ältere, möglicherweise gebrechliche Menschen, beruflich erfolgreiche auf wohnungslose Frauen und Männer, Christen auf Atheisten und Andersgläubige. Auf diese Weise kommen Welten, Milieus und Funktionen der Gesellschaft, miteinander in Berührung, die sich sonst oft fremd bleiben.

---

<sup>31</sup> Im September 2013 wird die KKB eine von ihr in Auftrag gegebene Studie zum Ehrenamt in der Bahnmission veröffentlichen. Sie wird als Download zugänglich sein unter [www.bahnmission.de](http://www.bahnmission.de).

Durch ihre Präsenz und ihr Wirken setzen Bahnhofsmissionen Zeichen der Solidarität mit Benachteiligten und Menschen, die unsere Gesellschaft an den Rand drängt. Sie wollen ihnen neue Perspektiven und Teilhabechancen eröffnen. Neben ihrem fachlichen Knowhow setzen Bahnhofsmissionen dabei vor allem auf die verändernde Kraft der Begegnung von Mensch zu Mensch.

Die meisten Angebote von Bahnhofsmissionen erfüllen keine gesetzlichen Ansprüche, sondern stellen freiwillige Leistungen dar. Dies hat auf der einen Seite gravierende Konsequenzen für ihre Finanzierungsstruktur, da es nur eine geringe Regelfinanzierung gibt und andere Quellen erschlossen werden müssen. Auf der anderen Seite bedeutet es ein großes Stück Freiheit: Bahnhofsmissionen haben etwas zu verschenken! Sie verschenken Zeit, mitmenschliche Zuwendung und konkrete Hilfe. Damit setzen sie ein starkes Zeichen gerade an einem Ort und in einer Welt, die von Konsum, Schnelllebigkeit und wirtschaftlichem Druck geprägt ist. Seinen stärksten Ausdruck findet diese selbstlose Zuwendung im Einsatz der freiwilligen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Bahnhofsmissionen.

Entscheidend ist dabei, dass sich das Hilfeverständnis der Bahnhofsmission immer mehr von einem fürsorglichen Ansatz zu einer Hilfe wandelt, die den Willen des Hilfebedürftigen zu ihrem wichtigsten Maßstab macht. Dazu gehört, dass sie seine Ressourcen in den Mittelpunkt stellt und ihn auf diese Weise zur Eigeninitiative und Selbsthilfe befähigt. Dies stärkt die Hilfesuchenden, fördert ihren Selbstwert sowie ihre Eigeninitiative und eröffnet den Weg zur Selbsthilfe.

### *3.7 Das Netzwerk der Bahnhofsmissionen*

Örtliche Träger der Diakonie und Kirche führen die Bahnhofsmissionen in selbstständiger Verantwortung. Und doch gibt es Bahnhofsmissionen sinnvoll nur im Plural. Die einzelne Bahnhofsmission wäre ohne die Einbindung in ein deutschlandweites Netz vieler Bahnhofsmissionen in ihren Wirkmöglichkeiten gravierend eingeschränkt. Ihre Arbeit kann nur in der engen Abstimmung und Zusammenarbeit vieler Bahnhofsmissionen gelingen. Wer Menschen Zugänge zur Mobilität eröffnen will, um ihnen die Welt zu erschließen, braucht überörtliche Partner. Denn die beste Einstiegshilfe ist sinnlos, wenn der/die Reisende beim Ausstieg auf sich selbst gestellt ist. Wer als Nutzer/in einen gewissen Standard der Hilfeleistung erlebt hat, erwartet diesen auch anderswo.

Deshalb sind Bahnhofsmissionen in besonderer Weise aufeinander angewiesen. Die Dichte des deutschlandweiten Bahnhofsmissionsnetzes sowie die Qualität der Verbindungen untereinander wirken sich direkt auf

die Arbeit jeder einzelnen Station aus. Jede Bahnhofsmision ist tief eingewurzelt ins örtliche Hilfesystem und ragt doch aus ihm heraus, indem sie überörtlich tätig wird. Folgerichtig nehmen Nutzer und Nutzerinnen den einzelnen Standort als Teil des Gesamtsystems Bahnhofsmision wahr und knüpfen hieran entsprechende Erwartungen. Um zu nutzerfreundlichen Prozessen und für alle geltenden einheitlichen Standards zu kommen, sind intensive Abstimmungen zwischen den Trägern der Bahnhofsmisionen notwendig. Sie entwickeln diese in der „Konferenz für Kirchliche Bahnhofsmision“ (KKBM) bzw. innerhalb der Strukturen der konfessionellen Trägerorganisationen.<sup>4</sup> Da aber Mobilität nicht an der Grenze endet, pflegt die Bahnhofsmision auch Beziehungen zu den Partnern in Europa. Dies geschieht im Rahmen der „Internationalen Konferenz der europäischen Bahnhofsozialdienste“.<sup>5</sup>

#### 4 Innovative Angebote

Das öffentliche Bild der Bahnhofsmisionen ist häufig immer noch geprägt von den Erfahrungen der Nachkriegszeit. Damals waren Heimkehrer, Flüchtlinge und Notleidende dankbar, von der ehrenamtlichen Bahnhofsmisionarin eine Scheibe Brot oder ein Glas Milch zu bekommen. Noch heute nehmen viele Menschen die Bahnhofsmision eher als versorgend, barmherzig und fürsorgend wahr als dass sie sie mit Professionalität, Beratung, Hilfe zur Selbsthilfe und Ermöglichung von Teilhabe in Verbindung bringen.

Erst nach und nach nimmt die kirchliche und nichtkirchliche Öffentlichkeit die Entwicklungen zur Kenntnis, die die Bahnhofsmisionen in Bezug auf ihr Hilfeverständnis, die Qualität und fachliche Ausrichtung ihrer Arbeit sowie neue Angebote in den letzten Jahren vollzogen haben. Wesentliche Meilensteine dieser Reformen sind die Durchsetzung eines einheitlichen Corporate Design, die Verabschiedung von Leitbild und Standards, die Definition von Ausbildungsstandards für Ehrenamtliche, die Einführung einer umfangreichen gemeinsamen Statistikerfassung sowie die Erarbeitung von Rahmenkonzeptionen für spezielle Angebote.

Beispiele für innovative Angebote der Bahnhofsmisionen sind ihr Kinderbegleitedienst Kids on Tour, die Kinderlounges und die mobilen

---

<sup>4</sup> Auf evangelischer Seite ist der Deutsche Verband der Evangelischen Bahnhofsmision ein eingetragener Verein und Fachverband des Diakonischen Werks der EKD. Das katholische Pendant ist die Bundesarbeitsgemeinschaft der Katholischen Bahnhofsmisionen in Deutschland. Als deren Rechtsträger koordiniert und steuert IN VIA Deutschland e. V., der Fachverband im Deutschen Caritasverband, die katholische Bahnhofsmissionsarbeit.

<sup>5</sup> Der Verein mit Sitz in Genf wurde 1994 gegründet, vgl. [www.bahnhofsozialdienste.org](http://www.bahnhofsozialdienste.org).

Angebote. Die Bahnhofsmissionen nehmen damit neue Zielgruppen wie etwa Familien und Senioren in den Blick und versuchen, Antworten zu geben auf neue Bedarfe und Nöte, die im Mobilitätskontext entstehen. Denn wer in seiner Mobilität eingeschränkt ist, ist von vielem ausgeschlossen. Mobil sein bedeutet nicht nur ein Stück Lebensqualität. Mobilität ist gerade auch in unserer Gesellschaft Voraussetzung vieler wichtiger Dimensionen des Lebens wie Arbeit, Bildung, Freizeit, Kultur und Sozialkontakte. Wer Menschen Zugänge zur Mobilität eröffnet, verbessert ihre Teilhabechancen.

Mit Kids on Tour reagieren Bahnhofsmission und Bahn auf veränderte Bedingungen des Aufwachsens von Kindern, die zu einer großen Zahl allein reisender Kinder führen. Kids on Tour bietet 6 bis 14-jährigen Kindern Schutz bei der Bahnreise und ermöglicht ihnen so beispielsweise die Wahrnehmung des Umgangsrechts mit dem getrennt lebenden Elternteil. Der Kinderbegleitedienst unterstützt aber auch die generationsübergreifende Beziehungspflege innerhalb der Familie oder erleichtert einen Besuch etwa bei der Taufpatin oder bei einem Freund. Möglich wird Kids on Tour durch eine enge Kooperation von Bahn und Bahnhofsmission. Die Bahnhofsmissionen wollen Familien durch praktische Hilfestellungen entlasten und Kinder wie Familien in manchmal nicht immer einfachen Konstellationen und Entwicklungsphasen unterstützen.

An fünf Standorten haben die Bahnhofsmissionen mit „Kinderlounge“ zudem ein Konzept für kind- und familiengerechte Räume und Angebote an Bahnhöfen entwickelt.

Über die traditionellen Ein-, Um- und Ausstiegshilfen am Bahnhof hinaus bauen viele Bahnhofsmissionen mit der „mobilen Bahnhofsmission“ aktuell individuelle Begleitedienste insbesondere im Nahverkehr auf. Eine solche praktische Unterstützung, die eine Reise im Zug ermöglicht, kann einem Menschen manchmal eine ganze Welt aufschließen.

## **5 Pastorale Chancen**

### *5.1 Orte der Begegnung und der bedingungslosen Annahme*

Es gibt nur wenige Orte in unserer Gesellschaft oder gar in den Kirchen, an denen sich so viele unterschiedliche Menschen begegnen, aneinander Anteil nehmen und voneinander lernen wie in den Bahnhofsmissionen. Viele dieser Begegnungen sind zufällig, anonym und zeitlich begrenzt. Der Kontext, in dem sie geschehen, hat zur Folge, dass sie oft flüchtig sind. Sie ereignen sich quasi „im Vorübergehen“ und haben die Funktion, Übergänge zu gestalten, d. h. sie sind *passager*. Oft sind sie verbunden

mit Ausnahme-, manchmal auch Extremsituationen des Lebens. Oder sie ergeben sich beim Warten auf den Anschluss bzw. bei der Begleitung im Zug, wenn Menschen ausnahmsweise einmal Zeit haben.

Eine solche Begegnung kann für alle Beteiligten zu einem Schlüssel werden, der sie verändert. Das gilt nicht nur für die Gäste, sondern auch für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Bahnhofsmision. In der Begegnung wird „der/die Wohnungslose“ zu einem Individuum mit einem Namen und einem Schicksal, mit Wünschen, Sehnsüchten, Schwächen – und eben auch der Fähigkeit, dieses schwierige Leben zu meistern. Wer erlebt, mit welcher Kraft und Stärke Frauen und Männer mit Schicksalsschlägen, Schuld, Versagen und vermeintlich aussichtslosen Situationen umgehen, wird vielleicht auch sein eigenes Leben aus einem neuen Blickwinkel betrachten.

Die sich hieraus ergebende Haltung ist die Grundlage für die wichtigste Unterstützung, die die Mitarbeitenden der Bahnhofsmisionen geben können: Den Menschen ein wenig von dem Selbstwertgefühl zu geben, das ihnen ihr Leben vorenthalten bzw. genommen hat. Das geschieht dann, wenn Hilfesuchende in der Begegnung Respekt und Wertschätzung erfahren.

Gerade in einer Gesellschaft, in denen die Milieus sich immer mehr voneinander abschotten und in einer Kirche, die nur noch einen kleinen Ausschnitt der Bevölkerung anzusprechen in der Lage ist, sind solche Orte, die es Menschen ermöglichen, einander in die Augen zu sehen, mitzufühlen und solidarisch zu sein, unschätzbar wichtig.

## *5.2 Kirche bei den Menschen und für die Menschen*

Bahnhofsmisionen sprechen auch diejenigen Menschen an, die die Schwelle einer Kirchentür oder eines Gemeindehauses kaum jemals überschreiten. Sei es aufgrund mangelnder religiöser Sozialisation, durch persönliche Erfahrungen, aufgrund sozialer Barrieren oder einfach durch den Abstand, den das Leben zum Glauben der Kindheit hergestellt hat: Vielen Menschen, die die Bahnhofsmisionen betreten, ist das im engeren Sinne kirchliche oder gemeindliche Milieu eher fremd. Menschen, die aufgrund ihres persönlichen und sozialen Hintergrundes weder den Weg in eine professionelle Beratungsstelle, etwa von Diakonie oder Caritas, noch ins Seelsorgegespräch mit dem Pfarrer finden, nehmen die Hilfe und Beratung von Bahnhofsmisionen in Anspruch. Sie erfahren dadurch ein Stück unmittelbare Lebenshilfe und erleben, dass jemand für sie da ist, wenn sie es brauchen.

### 5.3 Kirche am säkularen Ort

In den Bahnhofsmissionen sind die Kirchen an einem Ort präsent, der im Alltag vieler Menschen auf unterschiedlichste Weise eine wichtige Rolle spielt. Egal ob eine Bahnreise ansteht, oder die Nacht im Freien sehr kalt war, ob Menschen noch zu später Stunde einkaufen oder nach einer Unterbrechung von Langeweile und Einsamkeit suchen, ob ein Gast vom Zug abgeholt oder ein Kleinkrimineller „zur Arbeit“ geht – die Funktionen und Bedeutungen, die Menschen dem Bahnhof in ihrem Leben geben, sind äußerst vielfältig. Und sie gehen weit über Konsum und Reisekontexte hinaus.

In jedem Fall aber ist die Nutzungsweise des Bahnhofs durch und durch profan. Durch ihren Standort am Bahnhof, durch Bahnsteigdienste und Angebote im Zug begeben sich die Bahnhofsmissionen mitten hinein in dieses Milieu. Nur in seltenen Fällen verkündigen sie dabei explizit das Evangelium. Ihr Zeugnis besteht in der Präsenz und in der Tat. In ihrem Auftreten und Wirken weichen sie stark von dem ab, was Menschen von kirchlichen Angeboten üblicherweise erwarten und werden daher als eher untypisch-kirchlich wahrgenommen.

Die Kirchen haben sich entschieden, am Bahnhof nicht etwa nur auf sich selbst zu verweisen – etwa qua Hinweisschild oder Werbetafel –, sondern sie engagieren sich in einer aktiven Art und Weise, die Begegnung stiftet und damit die Botschaft des Christentums erlebbar macht. Denn die primäre Zielrichtung der Bahnhofsmissionen ist es, unmittelbar auf das zu reagieren, was Menschen an diesem Ort brauchen: Reisehilfen und Lebenshilfen. So überrascht es nicht, dass die Bahnhofsmissionen häufig erst auf den zweiten Blick als kirchliche Einrichtung wahrgenommen werden.

### 5.4 Ökumene

Die Bahnhofsmission ist eine der ältesten ökumenischen Einrichtungen und Vorreiter der Ökumene. Schon vor über 100 Jahren haben sie die Notwendigkeit erkannt, theologische Vorbehalte und institutionelle Interessen zugunsten der Hilfe für die Menschen zu überwinden und sich in der heutigen Konferenz für Kirchliche Bahnhofsmission zusammenzuschließen. Mit der Gründung einer Ökumenischen Bundesgeschäftsstelle der Bahnhofsmission 2012 in Berlin haben die bundesweiten Träger erneut ein starkes ökumenisches Zeichen gesetzt.

Kooperationen von evangelischen und katholischen Trägern in unterschiedlichen Modellen von Doppelträgerschaften, gemischtkonfessionelle Teams, enge Kontakte zu Gemeinden und gemeinsames Gebet beider Konfessionen sind in den Bahnhofsmissionen inzwischen Standard. Die religiöse Praxis in Gottesdiensten, Andachten und Gebeten nimmt

auf die Gefühle und das Verständnis der Angehörigen beider Konfessionen Rücksicht und lädt alle ein.

Trotzdem bleibt die ökumenische Zusammenarbeit auf allen Ebenen und für alle Beteiligten eine große Herausforderung. Die Zeit, in der in vielen Bahnhofsmissionen noch konfessionell streng getrennte Teams, Kühlschränke und Kaffeedosen existierten, ist mancherorts noch nicht allzu lange her. Voller Erleichterung nehmen Mitarbeitende heute das Zusammenwachsen der Konfessionen in den praktischen Fragen des Alltags wahr. Aber auch heute noch gibt es in der ökumenischen Zusammenarbeit schmerzhaft Erfahrungen von Exklusion, Zurückweisung, Fremdheit und Kränkung, die nur schwer verarbeitet werden können. Bei allem guten Willen sind die Grenzen des persönlich und institutionell Möglichen gerade hier sehr spürbar. Nicht zuletzt wird die immer noch bestehende Trennung im Abendmahl bei Gottesdiensten anlässlich von Feiern und Zusammenkünften von vielen als harte Grenze empfunden.

Ökumene in den Bahnhofsmissionen geht nicht ohne klare Strukturen und Absprachen, Offenheit sowie funktionierende Prozesse der Entscheidungsfindung und Konfliktbearbeitung. Vor allen Dingen aber braucht sie einen kräftigen Vertrauensvorschuss von beiden Seiten.

Die Ökumene in der Bahnhofsmission fordert aber auch die beiden Kirchen heraus. Im Interesse derer, für die sie da ist, interpretieren die Bahnhofsmissionen in der ökumenischen Zusammenarbeit die Grenzen des Möglichen eher weit. Im Angesicht der Not der Menschen und auf der Grundlage des Evangeliums sehen sie sich auch aktuell immer wieder gefordert, die jeweiligen institutionellen Interessen hintan zu stellen und die konfessionellen Grenzen zu überschreiten. Denn Bahnhofsmissionen verstehen sich auch heute noch als Vorreiter der Ökumene im Zeichen der Mitmenschlichkeit.

### *5.5 Engagementfeld und Lernort des Glaubens*

Die Bahnhofsmissionen sind Lernorte des Glaubens in einer säkularen Gesellschaft. Egal, ob die Ehrenamtlichen ihre Motivation aus einer tief verwurzelten und praktisch gelebten Christlichkeit schöpfen oder ob sie in ihrer Biographie bisher noch kaum Gelegenheit zu einer intensiveren Begegnung mit Glaubenszeugen hatten, ob sie fest in ihrer Gemeinde verwurzelt sind oder keine Berührung zu Kirche und Gemeinden haben: Die Begegnungen mit den Gästen der Bahnhofsmission, deren Lebenswegen, Schicksalen, Verletzungen und Hoffnungen, bewegt und berührt Menschen.

Die Erfahrungen in der Arbeit der Bahnhofsmission werfen Fragen auf, verändern den Blick aufs eigene Leben und eröffnen neue Perspektiven: Wo ist der Sinn bei so viel anscheinend sinnlosem Leid und Elend? Woraus

speist sich die Hoffnung von Menschen in verzweifelten, aussichtslosen Situationen? Woher schöpfe ich selbst die Kraft, aufzurichten, zu trösten und durchzuhalten? Wo ist die Quelle der Liebe, die wir weitergeben? Wie kann ich antworten auf Fragen, für die es keine Antworten gibt?

Für die Gäste der Bahnhofsmision werden die Menschen, die sich selbstlos zur Verfügung stellen, häufig zu glaubwürdigen Zeugen, in denen sie bedingungslose Annahme und in Tat und Haltung umgesetztes Christsein erleben – und dies manchmal zum ersten Mal in ihrem Leben oder nach sehr langer Zeit. Auf diese Weise können Mitarbeitende wie Gäste in den Bahnhofsmisionen Vorbilder und Identifikationsgestalten des Glaubens finden und selbst zu solchen werden.

### *5.6 Kooperation mit dem Unternehmen Bahn*

Durch ihren Standort sind Bahnhofsmision und Bahn natürliche Partner und seit jeher in enger Kooperation verbunden. In den mehr als hundert Jahren ihres Bestehens hat die Bahnhofsmision die Entwicklung des Staatsunternehmens zu einem international agierenden, im Wettbewerb stehenden Transport- und Logistikdienstleister erlebt. Heute arbeiten die Bahnhofsmisionen mit einem der größten, weltweit tätigen Unternehmen Deutschlands zusammen.

Die Grundlagen der Zusammenarbeit regelt ein Kooperationsvertrag, der Rechte und Pflichten festlegt und Verlässlichkeit und Stabilität bewirkt. Dabei geht die Förderung der Bahnhofsmision durch die Bahn weit über die Bereitstellung von Räumlichkeiten und Infrastruktur hinaus: Feste Ansprechpartner, regelmäßige Abstimmungsgespräche, kurze Wege, gemeinsame Projekte, Angebote und Initiativen sowie wechselseitige Teilnahme an Veranstaltungen sind feste Bestandteile der Kooperation. Die Bahnhofsmisionen ihrerseits unterstützen die Bahn mit ihrer eigenen spezifischen Fachkompetenz in der Wahrnehmung ihrer sozialen Aufgaben. Als Angebote von freien Trägern der kirchlichen Wohlfahrtspflege entwickeln sie ihr eigenes Profil in der Hilfeleistung und als anwaltliche Fürsprecher für Menschen in Not.

Im Dialog zwischen Bahnhofsmision und Bahn treffen zwei Welten aufeinander, die – mal mehr, mal weniger – in Spannung zueinander stehen: solidarisches und wirtschaftlich geleitetes Handeln, Mensch und Technik, ein Netz autonomer sozialer Einrichtungen und internationale Konzernstrukturen. Daher bedarf es des festen Willens auf beiden Seiten, um Interessensschnittmengen und Kompromisse zu ringen, eine verbindende Sprache zu finden und sich auf gemeinsame Ziele zu einigen. Dies fördert das gegenseitige Verständnis der Partner und trägt zum Dialog

zwischen dem scheinbar Gegensätzlichen bei. Solche Prozesse der gegenseitigen Annäherung und Bereicherung finden in vielfältiger Art und Weise sowohl vor Ort zwischen den Trägern der Bahnhofsmissionen und dem Bahnmanagement als auch auf der Bundesebene zwischen der Konferenz für Kirchliche Bahnhofsmission und dem Bahnvorstand statt. Aktuell erlebt die Bahnhofsmission die Zusammenarbeit mit der Bahn in vielerlei Hinsicht als äußerst fruchtbar und erfährt von ihrem Partner sehr viel Förderung und Wertschätzung.

Die hier realisierte Partnerschaft zwischen einem Wirtschaftskonzern und einer kirchlichen Einrichtung ist in der Form und Ausprägung bisher einmalig. Die Bahn nimmt ihre gesellschaftliche Verantwortung in einer Art und Weise wahr, die weit über die Realisierung ihrer Unternehmensziele hinausgeht. Hierin kann sie zum Vorbild für andere Unternehmen werden.

Als Einrichtungen der Kirchen beschreiten die Bahnhofsmissionen in ihrer Kooperation mit der Bahn zum Teil neue Wege und loten Grenzen aus. Sie fühlen sich verpflichtet, die Chancen, die sich ihnen bieten, zur Verwirklichung ihres sozialen und christlichen Auftrags zu nutzen. Dabei versuchen sie, angesichts sich fortwährend verändernder Herausforderungen und Rahmenbedingungen ein dynamisches Gleichgewicht zu erhalten und definieren sich in zum Teil schwierigen und anstrengenden Prozessen der Wahrnehmung, Auseinandersetzung, Entscheidung und Korrektur immer wieder neu. Die Bahnhofsmissionen gehen diesen Weg in der Überzeugung, dass ihr Ringen um ein glaubwürdiges Zeugnis des Christseins in der heutigen Welt für andere Bereiche kirchlicher Arbeit exemplarisch sein kann.

### *5.7 Öffentliche Wahrnehmung*

Es ist immer wieder überraschend, in welchem Maß sich viele Menschen von Themen und Geschichten aus den Bahnhofsmissionen emotional berühren und zum Handeln herausfordern lassen. Das ist sicher ein wichtiger Grund dafür, dass Berichte aus der Arbeit der Bahnhofsmissionen, öffentliche Stellungnahmen und Aktionen erfahrungsgemäß eine überdurchschnittlich hohe Öffentlichkeitswirksamkeit haben. Interesse der Bahnhofsmission muss es sein, diese hohe öffentliche Wahrnehmung über den oberflächlichen Beifall oder die momentane emotionale Aufwallung hinaus zu nutzen, um den Blick der Öffentlichkeit auf die Nöte der Menschen zu richten und zur Veränderung problematischer Zustände und Entwicklungen beizutragen.

Auch wenn sie nicht immer ein differenziertes Bild von der sozialen Wirklichkeit am Bahnhof bzw. von der Arbeit der Bahnhofsmissionen haben, identifizieren sich doch viele Menschen mit ihren Botschaften und Themen. Sie verbinden die Bahnhofsmission mit positiven Vorstellungen und Gefühlen und bejahen die ihrer Arbeit zugrunde liegenden ethischen Werte. Von diesem hohen Grad öffentlicher Wirksamkeit und ihrem positiven Image können andere Bereiche der Kirchen, die nicht in gleicher Weise im Fokus öffentlicher Wahrnehmung stehen, profitieren.

## **6 Spannungsfelder und Herausforderungen**

### *6.1 Zwischen Understatement und Überforderung*

Das Konzept der Bahnhofsmissionen, ihre grundsätzliche Offenheit für alle Menschen und Belange, birgt die Gefahr in sich, zugleich unterschätzt und überfordert zu werden bzw. sich selbst zu unter- oder überschätzen.

Unterschätzt wird die Bahnhofsmission in ihren Möglichkeiten und Wirkungen etwa, wenn zwischen Ehrenamt und Professionalität ein Widerspruch behauptet wird, wenn die Vielfalt der Zielgruppen und Angebote mit mangelnder Fachlichkeit verknüpft oder die missionarische Kraft diakonischen Handelns negiert wird. Überschätzt wird sie, wenn die Grenzen nicht beachtet werden, die mit dem Standort, den Rahmenbedingungen und den zur Verfügung stehenden Ressourcen verbunden sind.

Zugleich ist die Gefahr für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter selbst groß, ihre Institution und sich entweder zu unterschätzen oder aber im Gegenteil zu überschätzen und sich damit zu überfordern.

Ihre Stärken sind eine erstaunliche Vielfältigkeit, Ideenreichtum, Spontaneität und Flexibilität bei der Hilfeleistung. Dort wo sie selbst nicht helfen können, bieten sie ihre Erfahrung beim Erkennen und Benennen des Problems an, um dann möglichst die passende Hilfe im örtlichen Umfeld zu vermitteln oder anzustoßen. Der Grad an fachlicher Kompetenz und Professionalität, den der generalisierende Ansatz und die Drehscheibenfunktion der Bahnhofsmission voraussetzen, steht demjenigen spezialisierter fachlicher Dienste nicht nach.

Ein falsch verstandener Anspruch dagegen, für alle und alles offen, zuständig und verantwortlich zu sein, ist sowohl für die Institution als auch für die in ihr tätigen Individuen riskant. Eine Bahnhofsmission, die nicht dazu in der Lage ist, sich nach eingehender Reflexion und fachlicher Auseinandersetzung begründet auch gegen ein Hilfeangebot zu entscheiden, wird profillos und neigt zur strukturellen Überforderung seiner Mitarbeitenden. Das kann demotivierend wirken und birgt viel Konfliktstoff nach innen wie nach außen. Daher brauchen Bahnhofsmissionen eine realistische Einschätzung ihrer Möglichkeiten und Grenzen.

## 6.2 Zwischen Erneuerung und Bewahrung

Bahnhofsmissionen müssen sich kontinuierlich an veränderte Bedingungen anpassen. Dabei verändern sich nicht nur die gesellschaftliche Situation und damit die Bedarfe von Hilfebedürftigen, sondern auch die Rahmenbedingungen sozialer Arbeit sowie die Struktur des Schienenverkehrs und des Kooperationspartners Bahn.

So stellen der überdurchschnittliche Eigenmittelbedarf und die Notwendigkeit struktureller und qualitativer Weiterentwicklungen viele Träger von Bahnhofsmissionen vor große Herausforderungen. Die Einsparpotentiale sind in einem Arbeitsgebiet, das traditionell mit geringen Ressourcen, knapper Personalausstattung und niedrigem Gehaltsniveau arbeitet, schnell ausgeschöpft. Mangels staatlicher Refinanzierungsansprüche und sinkender kirchlicher Gelder sind die Träger daher auf den Ausbau der Einnahmen durch Spenden, Fundraising, Projektmittel, kommunale Förderungen oder Entgelte angewiesen. Keiner der eingeschlagenen Wege geht spurlos an der Bahnhofsmission vorüber. Marketingstrategien, auf Befristung basierende Finanzierungsstrukturen, Verträge mit staatlichen oder privatwirtschaftlichen Partnern bringen Verbindlichkeiten, stellen Abhängigkeiten her und gewinnen Einfluss auf die Ausrichtung und Gestaltung der Arbeit. Sie fordern aber auch zu Richtungsentscheidungen heraus und können dazu führen, dass das Profil der Bahnhofsmission geschärft und das Arbeitsgebiet gestärkt wird. So manche von außen auferlegte Herausforderung stellt sich als Anstoß zu Aufbruch und notwendiger Erneuerung heraus.

Mit besonderer Aktualität und Brisanz stellen sich die Fragen nach dem sozial-christlichen Profil bei der Weiterentwicklung der Angebote im Bereich Mobilität. Im Gegenüber zu den schienengebundenen Verkehrsunternehmen muss die Bahnhofsmission dieses klar vertreten, um nicht mit einem besonders kostengünstigen „externen Dienstleister“ verwechselt zu werden. Die Bahnhofsmission hat ein eminentes Interesse, sich vor Vereinnahmung zu bewahren und klare Unterscheidungen zu markieren – etwa zwischen Kunden und Hilfebedürftigen, zwischen Dienstleistung und Hilfe sowie zwischen „Sauberkeit und Sicherheit“ und „Hilfe zur Selbsthilfe“. Insofern die Bahnhofsmission in jedem Menschen mehr als den (potentiellen) Kunden sieht, sondern ihn in der Perspektive der grenzenlosen Liebe Gottes betrachtet, kommt sie um eine Wertediskussion nicht herum. Orientierung gibt hier die Fachdiskussion sowie die Rückbesinnung auf christliche Wurzeln und Quellen.

### *6.3 Zwischen gesellschaftlicher Öffnung und christlichem Profil*

Bahnhofsmissionen sind Vorposten der Kirchen an der Schnittstelle von Kirche und Gesellschaft, Mildtätigkeit und Ökonomie, christlichem Zeugnis und pluraler Welt. Als Vorposten wagen sie sich weit vor, sind aber auch darauf angewiesen, die Verbindung zu den Kirchen lebendig zu halten. Dadurch stehen sie naturgemäß oft in besonderer Gefahr, von der Kommunikation mit denen, in deren Auftrag sie handeln, abgeschnitten zu werden. So haben es Bahnhofsmissionen aktuell schwer, mit ihren Themen und Botschaften in den Kirchen Gehör und mehr als billige Anerkennung zu finden.

Eine der derzeit drängenden Fragen von Bahnhofsmissionen ist, wie weit sie sich gegenüber anderen Kulturen und Religionen öffnen können, ohne sich selbst zu verlieren. Durch Standort und Konzept haben sie vielfältige Berührungen mit Menschen unterschiedlicher kultureller und religiöser Prägung. Und sie haben den Anspruch, dieser Vielfalt und jedem Einzelnen gerecht zu werden. Vielleicht trägt dieser Kontext mit dazu bei, dass sich zunehmend auch Menschen zur Mitarbeit in den Bahnhofsmissionen berufen fühlen, die sich nicht als bekennende Christinnen und Christen verstehen – und das nicht nur in Großstädten oder in den östlichen Bundesländern.

Der missionarische Auftrag der Bahnhofsmission bekommt vor dem Hintergrund dieser Entwicklungen und Erfahrungen eine neue Richtung und Bedeutung. Die Herausforderung besteht darin, die Begegnung mit Glauben, christlichen Überzeugungen und aus dem Evangelium begründetem Handeln auch unter den Bedingungen eines immer säkularer werdenden Umfelds zu ermöglichen. Das heißt, dass Bahnhofsmissionen nach Ausdrucksmöglichkeiten und Formen suchen, ihre Christlichkeit nach außen wie innen auch dort glaubwürdig zu leben, wo z. B. die aktiven Christen und Christinnen nicht mehr die Mehrheit im Team ausmachen oder bekennende Nichtchristen bzw. Angehörige anderer Religionen sich in Bahnhofsmissionen engagieren. Wie das gehen kann, wie eine „Spiritualität des diakonischen Tuns“ im Alltag einer Bahnhofsmission gelebt werden kann, ist eine Frage, die viele örtliche Teams bewegt.

## **7 Kirchlicher und gesellschaftlicher Rückhalt**

Die Bahnhofsmissionen haben mehrfach in ihrer Geschichte die Erfahrung gemacht, dass ihr Wirken am öffentlichen Ort Bahnhof nicht ohne die Unterstützung von Kirchen, Politik und Gesellschaft möglich ist.

Weder die Nationalsozialisten noch die Sozialistische Einheitspartei haben die Bahnhofsmissionen geduldet; 1939 kam es im gesamten Deutschen Reich, 1956 auf dem Gebiet der DDR zu Verbot und Schließung der Bahnhofsmissionen.

Die Gründung und der Unterhalt von Bahnhofsmissionen setzen ein breites kirchliches und zivilgesellschaftliches Engagement voraus. Ihr Wirken impliziert eine hohe gesellschaftliche Brisanz und basiert auf einem unausgesprochenen Wertekonsens der Gesellschaft. In einer freiheitlichen und demokratischen Gesellschaft werden dieses Bedingte und die Tatsache, dass kirchliche Präsenz und soziales Engagement am Bahnhof nicht selbstverständlich sind, nicht in jedem Moment spürbar. Dennoch ist den Bahnhofsmissionen sehr bewusst, dass sie nur als Teil einer demokratischen und solidarischen Gesellschaft und einer diakonischen Kirche eine Zukunft haben.