

# Inhalt

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

## Teil 1: Grundsätzliches

<i>Frank Dieckbreder</i> Sozialraum und Sozialraumorientierung .....	12
---	----

<i>Thomas Zippert</i> »Bahnhof« – als (sozialer) Raum? .....	33
---	----

<i>Bruno W. Nikles</i> Die Geschichte der sozialen Hilfe am Bahnhof .....	46
--	----

<i>Christian Bakemeier</i> Die Aufgaben der Bahnhofsmision .....	63
---	----

## Teil 2: Sozialräume der Bahnhofsmision in Handlungsfeldern

<i>Jonas Meine unter Mitarbeit von Karen Sommer-Loeffen</i> Zum Ehrenamt in der Bahnhofsmision .....	88
---	----

<i>Andreas Wolf</i> Endstation Bahnhof? Die Zwiespältigkeit des Sozialraums für wohnungslose Menschen .....	104
---	-----

<i>Frank Dieckbreder/Sarah Dieckbreder-Vedder</i> Eingliederungshilfe als sozialräumliche Handlungsoption in Bahnmissionsmissionen .....	126
<i>Michael Schulz/Michael Löhr/Pascal Wabnitz</i> Die Arbeit der Bahnmissionsmission als Beitrag der psychiatrischen Versorgung vor dem Hintergrund von Community Mental Health .....	145
<i>Alla Koval</i> Migration im sozialräumlichen Kontext am Beispiel der Flüchtlingsarbeit .....	156
<i>Christian Oelschlägel/Claudia Graf</i> Kirche und Seelsorge .....	172
<i>Jonas Meine</i> Milieuübergreifende Freundschaften durch inklusive Sozialräume am Beispiel der Bahnmissionsmission in Hamm .....	187
<i>Frank Dieckbreder</i> Ökonomie und Solidarität .....	201
Stichwortverzeichnis .....	219
Verzeichnis der Autorinnen und Autoren .....	221

## Vorwort

Der Buchmarkt ist in Bezug auf Lehrbücher zur Sozialen Arbeit gut gefüllt. Auf angenehm hohem Niveau erscheinen regelmäßig Texte zu Spezialthemen wie Alter, Behindertenhilfe, Jugendhilfe, Wohnungslosenhilfe oder – derzeit verstärkt – Migration und Flucht. Zudem gibt es Standardwerke zur Geschichte, den Theorien und den Methoden der Sozialen Arbeit. Besonders für Studierende ist es zu Beginn des Studiums und erfahrungsgemäß auch noch zum Ende hin schwierig, den Überblick zu behalten. »Was ist wichtig und richtig?«, die Frage wird nach Veranstaltungen, oft mit einem durchaus verzweifelten Blick auf die bevorstehende Hausarbeit, nicht selten gestellt. Und dann kommen noch Zeitschriften, Datenbanken und internationale Recherchemöglichkeiten im »weltweiten Netz« hinzu. Den bereits im Bereich Soziale Arbeit Tätigen geht es nicht anders. Jedoch kommt bei ihnen hinzu, dass die tägliche Arbeit wenig »Raum« gibt, sich grundsätzlich und hinsichtlich aktueller Entwicklungen in der Forschung mit Themen auseinanderzusetzen. Die Empirie des Bewährten ist hier von zentraler Bedeutung. Und dann gibt es den dritten Personenkreis, der sich ohne Fachausbildung oder -studium aus unterschiedlichen Motiven ehrenamtlich im Kontext Sozialer Arbeit engagiert. Mit diesem Buch wollen wir alle drei Personenkreise ansprechen und erreichen.

Doch damit nicht genug. Denn die drei skizzierten Personenkreise ergeben zusammengefasst, wenn auch auf unterschiedlichen fachlichen Niveaus, die »Expertokratie« der Sozialen Arbeit. In einem Buch, das den Begriff Sozialraum im Titel führt, ist dies eine unzulässige Verengung der Perspektive. Würde man es dabei belassen, wäre die Folge, dass letztlich ausschließlich diese ExpertInnen gestaltungs- und handlungsfähig wären. Den AdressatInnen Sozialer Arbeit würde zumindest implizit eine Rolle zugewiesen, in der sie in der Hierarchie von Wissen und Nicht-Wissen die Nichtwissenden wären. Da dies zumindest methodisch im Widerspruch zu sozialräumlichen Ansätzen in der Sozialen Arbeit steht, richtet sich das Buch auch an AdressatInnen, die immer auch selbst AkteurInnen sind.

Die Erkenntnis nach dem Essen, an dem auch der Herausgeber als ehrenamtlich Tätiger teilgenommen hat: Die Bahnhofsmision ist ein Ort, mit dessen Hilfe dargestellt werden kann, was Sozialraum und sozialräumliches Handeln bedeutet. Geschrieben wurden die Beiträge des vorliegenden Bandes dann doch von Menschen aus der Wissenschaft und der Praxis. Die dabei eingenommenen Perspektiven decken jedoch alles ab, was wir in diesem Vorwort dargestellt haben. Daher ist es – zumindest dem Anspruch nach – ein Buch für alle.

Das Buch ist in zwei Teile, »Grundsätzliches« (Teil 1) und »Sozialräume in Handlungsfeldern« (Teil 2), gegliedert. Da mehrere Begriffe zusammenwirken, stellt *Frank Dieckbreder* zunächst den aktuellen wissenschaftlichen Stand zu den Theorien und Methoden im Kontext zu Sozialraumorientierung im Kapitel *Sozialraum und Sozialraumorientierung* vor. *Thomas Zippert* verwebt in *Bahnhof – als (sozialer) Raum?* persönliche Erfahrungen und wissenschaftliche Erkenntnisse zu einer in Teilen erzählerischen Reflexion über den Bahnhof. In der Folge zeichnet *Bruno W. Nikles* *Die Geschichte der sozialen Hilfe am Bahnhof* nach, die *Christian Bakemeier* dann in *Die Aufgaben der Bahnhofsmision* in die Gegenwart fortschreibt.

Der zweite Teil beginnt mit der zentralen Säule der Bahnhofsmisionen, dem Ehrenamt. *Jonas Meine* hat diese Aufgabe unter Mitarbeit von *Karen Sommer-Loeffen* in *Zum Ehrenamt in der Bahnhofsmision* beschrieben. *Andreas Wolf* nimmt in seinem Beitrag *Endstation Bahnhof? – Die Zwiespältigkeit des Sozialraums für wohnungslose Menschen* ein zentrales Thema der Bahnhofsmisionen in den Blick. Hinsichtlich der Auseinandersetzung mit Handlungsfeldern schließen *Frank Dieckbreder* und *Sarah Dieckbreder-Vedder* mit *Eingliederungshilfe als sozialräumliche Handlungsoption in Bahnhofsmisionen* an den vorangegangenen Beitrag an. Erweitert wird das, was mit Eingliederungshilfe möglich und nicht möglich ist, von *Michael Schulz*, *Michael Löhr* und *Pascal Wabnitz* in ihrem Text *Die Arbeit der Bahnhofsmision als Beitrag der psychiatrischen Versorgung vor dem Hintergrund von Community Mental Health*. *Alla Koval* nimmt mit *Migration im sozialräumlichen Kontext der Bahnhofsmision am Beispiel der Flüchtlingsarbeit* ein Kernthema in den Blick, das, wie sie zeigt, schon immer für Bahnhofsmisionen bedeutend war. *Christian Oelschlägel* und *Claudia Graf* zeigen in *Kirche und Seelsorge* ganz konkret, was die heutige Arbeit der Bahnhofsmisionen aus dieser Perspektive bedeutet. In *Milieuübergreifende Freundschaften durch inklusive Sozialräume am Beispiel der Bahnhofsmision in Hamm* stellt *Jonas Meine* eine Studie vor, die er im Rahmen seiner Bachelorarbeit durchgeführt hat. Abschließend setzt sich *Frank Dieckbreder* in *Ökonomie und Solidarität* mit Finanzierungsmodellen von Bahnhofsmisionen auseinander.

Zu den Texten ist anzumerken, dass sie ein Spektrum dessen darstellen, was unter dem Begriff »Sozialraum« in der gegenwärtigen Diskussion verstanden wird. Bei der Lektüre des Bandes zeigt sich somit ein ganzheitliches Bild der Einheit und gleichzeitigen Vielschichtigkeit der Diskussion. Es ist jedoch auch möglich, einzelne Beiträge zu lesen. Um dies zu ermöglichen, wurden bei der Gesamtlektüre auftretende Redundanzen bewusst belassen, die zudem unter dem Aspekt des Lernens als Vorteil zu werten sind. Am Ende eines jeden Kapitels fasst die Seite *Wichtiges in Kürze* den (prüfungs-)relevanten Ertrag noch einmal übersichtlich zusammen, sodass sich der Band auch vortrefflich seminarbegleitend und zur Vorbereitung auf Examina nutzen lässt.

Das Buch wäre nicht entstanden, wenn nicht Frau Dr. Gießmann-Bindewald vom Verlag Vandenhoeck & Ruprecht den entscheidenden Anstoß gegeben hätte. Gemeinsam haben wir das Konzept entwickelt und in angenehmster Weise kontinuierlich das Manuskript zur Druckreife gebracht. Für den Anstoß, die unkomplizierte Zusammenarbeit und hohe Professionalität bedanken wir uns als HerausgeberInnen und freuen uns über das Ergebnis.

Das Buch wäre auch nicht entstanden, ohne dass die AutorInnen sich auf das Projekt eingelassen sowie fristgerecht und auf hohem Niveau ihre Beiträge eingereicht hätten. Sozialräumlich hat sich in der Zusammenarbeit unser Netzwerk erweitert, und inhaltlich gehen wir mit deutlich mehr Wissen als zuvor aus dieser Zeit hervor. Wir danken den AutorInnen daher persönlich und wünschen ihren Beiträgen eine breite LeserInnenschaft.

Bielefeld, im April 2016

Frank Dieckbreder und Sarah Dieckbreder-Vedder

# Sozialraum und Sozialraumorientierung

Frank Dieckbreder

## 1. Einleitung

Soziale Räume sind wesentlich dadurch gekennzeichnet, dass sie über Grenzen, wie sie z. B. in Form von Quartieren in einem Stadtplan verzeichnet sind, hinausweisen können. Soziale Räume sind auch Räume, die sich nicht auf Räumlichkeit im Sinn eines geschlossenen Zimmers reduzieren lassen. Sie können alles überschreiten, was z. B. geografisch einschränkt. Denn soziale Räume können ebenso frei sein wie die sprichwörtlichen Gedanken.

Der Vergleich von Sozialräumlichkeit und Gedanklichkeit ist insofern möglich, als die menschliche Sehnsucht nach Sozialität, wie sie schon bei Aristoteles beschrieben wird (Aristoteles 1995, S. 88), dazu führen kann, dass ein Mensch an einem Ort an einen anderen Menschen an einem anderen Ort denkt.

Diese Überlegung ist auch abstrakter möglich. So z. B., wenn jemand eine Reise in eine fremde Stadt oder ein dieser Person unbekanntes Land plant. Vielleicht gibt es räumliche Assoziationen mit der Stadt und/oder dem Land. Der Eiffelturm in Paris oder die Freiheitsstatue vor New York sind Beispiele dafür. Solche erschaffenen Räumlichkeiten sind insofern Ausdruck von Sozialität, als sie nicht »nur« von Menschen erdacht und gebaut wurden, sondern die reale Konstruktion das Ergebnis eines gemeinsamen Handelns ist. Und die Tatsache, dass solche Bauwerke symbolisch für etwas stehen, wie im Fall des Eiffelturms – bei allem Unwillen besonders der Pariser Kunstszene gegen diese »monstrueuse tour Eiffel« (Bermond 2002, S. 275) zur Zeit der Erbauung – sozusagen nachträglich für die Stadt der Liebe. Für die ebenfalls aus Frankreich stammende Freiheitsstatue (Freiheit, Gleichheit, Brüderlichkeit) in New York – das Erste, was die EinwanderInnen vom Land ihrer Sehnsucht erblickten – kann als Stützung der These einer Nichtbegrenzbarkeit des Sozialen Raums geltend gemacht werden.

Räumlich gesehen stehen auch Bahnhöfe in sozialräumlicher Beziehung zueinander. Wenn ich mich entscheide, mit dem Zug zu fahren, so führt mich

mein Weg zu einem Bahnhof, von dem aus ich weitere Bahnhöfe erreiche, bis zu jenem, an dem ich aussteige.

Im Kontext der Sozialen Arbeit wird das Thema »Sozialraum« wesentlich so gefasst, wie es in den vorangegangenen Zeilen beschrieben wurde. Als Handlungswissenschaft folgt daraus eine problembezogene Theoriebildung, wie sie von Staub-Bernasconi (2007, S. 271) definiert wird:

»Problembezogene Arbeitsweisen konkretisieren ein Postulat, über das in den Natur- und Humanwissenschaften wie in professionellen Kreisen Einigkeit besteht, ohne dass es immer verwirklicht wäre, dass nämlich nicht die Methoden oder Verfahren die Inhalte, Fragestellungen und Probleme, sondern die Inhalte und Probleme die Wahl der Verfahren bestimmen sollten.«

Um dieses Diktum zu »verwirklichen«, wird im weiteren Verlauf zunächst ein Überblick über die theoretischen Auseinandersetzungen zum Thema »Sozialraum« gegeben. Aufgrund der inzwischen zahlreichen Publikationen wird eine repräsentative Auswahl von AutorInnen gewählt, die zum einen (nach der Einschätzung des Verfassers) wesentliche »Player« der Diskussion sind und zum anderen die letztlich geringe Varianz der Auseinandersetzung zeigen. Wie in der Sozialen Arbeit üblich, wird auch auf Bezugswissenschaften wie Soziologie und Geschichte eingegangen, die in diesen Beispielen die von Staub-Bernasconi geforderten Problembezogenheiten erfüllen.

In der Folge werden dann Zusammenhänge zu Methoden aufgezeigt, die ebenfalls aufgrund der Vielfalt des Angebots lediglich einen Ausschnitt darstellen können. Sie sind sowohl bezogen auf die vorangegangenen Theorien als auch auf das dem Gesamtbuch zugrunde liegende Beispiel der Bahnhofsmission, das im vierten Kapitel dargestellt wird. Im Fazit und Ausblick sowie in den Literaturhinweisen werden darüber hinaus Vertiefungsmöglichkeiten aufgezeigt und ein Grundsatz sozialräumlichen und sozialraumorientierten Handelns festgelegt.

## 2. Allgemeine Darstellung: Sozialraumtheorie

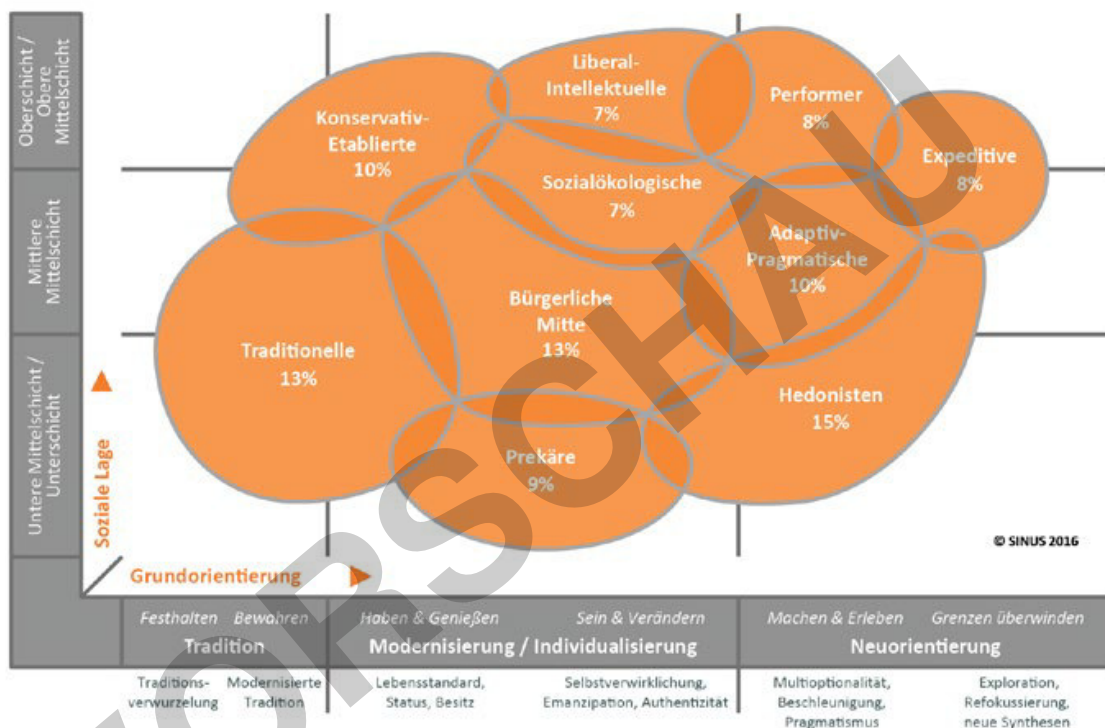
Sozialraumtheorien liegen Theorien des Sozialen und des Raums zugrunde. Es handelt sich somit um die Zusammenführung zweier Begriffe, um die jeweilige Bedeutung in einen Zusammenhang zu bringen, aus dem heraus etwas Eigenes entsteht. Dialektisch gesprochen entsteht aus der These *Sozial* und der Antithese *Raum* dann synthetisch *Sozialraum*.



wenige Menschen viel Raum zur Verfügung haben. Der Raum ist somit ein Ausdruck sozialer Ungleichheit. Es ist in diesem Beispiel auch möglich, die soziale Ungleichheit in der Differenz von *verdichtetem* Raum und *gestreutem* Raum zu verdeutlichen. Im Fall dieser Differenz handelt es sich um ein soziales Phänomen, das Ungleichheit in Bezug auf Räumlichkeit als Sozialräumlichkeit aufzeigt.

Gut dargestellt ist dieses Phänomen in der Sinus-Milieustudie.<sup>2</sup>

## Die Sinus-Milieus<sup>®</sup> in Deutschland 2016



Quelle: <http://www.sinus-institut.de/sinus-loesungen/sinus-milieus-deutschland/>

In dieser regelmäßig vom Sinusinstitut – letztlich zu Marktforschungszwecken und somit für die Soziale Arbeit unverdächtigen – durchgeführten Studie wird gezeigt, wie soziale Ungleichheit sozialräumlich wirkt. So wird das »Prekäre Milieu« beschrieben als:

- 2 Es muss gleich bei der Einführung dieser Studie darauf hingewiesen werden, dass von Sinus (wissenschaftlich unsauber) ein Milieubegriff verwendet wird, der lediglich auf statistische Datenerhebung zielt. Wesentlich ökonomisch argumentiert werden dabei Menschen bestimmten Attributen zugeordnet, die sich aus finanziellen Möglichkeiten ergeben. Daraus ist nicht abzuleiten, dass die tatsächlichen Menschen sich tatsächlich so verhalten.



»Die um Orientierung und Teilhabe (dazu gehören) bemühte Unterschicht: Wunsch, Anschluss zu halten an die Konsumstandards der breiten Mitte – aber Häufung sozialer Benachteiligungen, Ausgrenzungserfahrungen, Verbitterung und Ressentiments« ([http://www.sinus-institut.de/fileadmin/user\\_data/sinus-institut/Bilder/sinus-mileus-2015/2015-09-25\\_Informationen\\_zu\\_den\\_Sinus-Milieus.pdf](http://www.sinus-institut.de/fileadmin/user_data/sinus-institut/Bilder/sinus-mileus-2015/2015-09-25_Informationen_zu_den_Sinus-Milieus.pdf), S. 16, Zugriff am 19.03.2016)

Dem stehen [auch (geo-)graphisch] Milieus wie »liberal-intellektuell« und »expeditiv« gegenüber. Sie werden in der Studie wie folgt beschrieben:

»*Liberal-intellektuelles Milieu*<sup>3</sup> Die aufgeklärte Bildungselite: kritische Weltsicht, liberale Grundhaltung und postmaterielle Wurzeln; Wunsch nach Selbstbestimmung und Selbstentfaltung« (ebd.)

»*Expeditives Milieu*<sup>4</sup> Die ambitionierte kreative Avantgarde: Transnationale Trendsetter – mental, kulturell und geografisch mobil; online und offline vernetzt; non-konformistisch, auf der Suche nach neuen Grenzen und neuen Lösungen« (ebd.).

Es muss nicht betont werden, dass die Grundlage sozialer Ungleichheit und damit einhergehende sozialräumliche Verschiedenheit aus finanziellen (Nicht-)Möglichkeiten herzuleiten ist. Da dieser Aspekt von mir an anderer Stelle in diesem Band dezidiert in den Blick genommen wird, kann er hier vernachlässigt und auf die Sozialräumlichkeit reduziert werden. Diesbezüglich wird im Vergleich der unterschiedlichen Milieus deutlich, dass die für das »expeditives Milieu« nachgewiesene »geographische Mobilität« eine deutliche sozialräumliche Differenz zum »prekären Milieu« darstellt. Während die einen danach streben, ihr geografisches soziales Umfeld zu verlassen, respektive sich aufgrund von Mobilitätsmöglichkeiten als global definieren (können), streben (womöglich) die anderen danach, wenigstens Anschluss an den geografischen und sozialen Nahraum zu finden. Hierauf wird im Kapitel »Ökonomie und Solidarität« noch genauer eingegangen. An dieser Stelle werden jetzt weitere Sozialraumdefinitionen auf der Grundlage des Postulats der sozialen Ungleichheit vorgestellt.

Im Kontext aller Sozial- und in Teilen der Geisteswissenschaften ist das Fragen nach sozialer Ungleichheit ein Kernthema. Und weil Wissenschaften im System Bildung als einzelne Disziplinen wieder Teilsysteme sind, liegt die Differenz zu anderen Disziplinen u. a. in unterschiedliche Fragestellungen.

3 Hervorhebung im Original.

4 Hervorhebung im Original.

›sozialraumorientierte‹ Aktivierungsinstanz und Exekutivorgan einer ›neo-sozialen‹ Governementalität, sondern als eine ›sozial-räumlich‹ sensible Dienstleistung an Bürgern mit Rechten versteht.« (Otto/Ziegler 2004, S. 284)

#### 4. Spezifizierung der Wohnungslosenhilfe auf den Sozialraum Bahnhof

##### Problem »öffentlicher« Raum

Bahnhofsmision und Wohnungslosenhilfe haben 2001 einen gemeinsamen Kampf um den »Sozialraum« Bahnhof geführt. Seinerzeit forderte der »berühmte« Hartmut Mehdorn, damals Aufsichtsratsvorsitzender der BAHN AG in einem Interview:

»Wenn es regnet, und bei der Bahnhofsmision wird Suppe verteilt, geht doch kein Obdachloser mehr nach Draußen in den Regen. Die setzen sich dann in den Bahnhofseingang und sagen: Haste mal ne Mark? Das haben unsere Kunden nicht so gerne.« (Rosenke 2001)

Die Auseinandersetzung um den öffentlichen Raum Bahnhof dauerte einige Jahre, und es gibt auch außerhalb des Bahnhofs immer wieder Versuche, unliebsame Personen fernzuhalten. Dabei wechseln sich in schöner Regelmäßigkeit Verwaltung (über Satzungsänderungen)<sup>28</sup> und örtliche Kaufmannschaft (Privatisierung vormals öffentlicher Bereiche)<sup>29</sup> ab, was den Erfindungsreichtum ausgrenzender Gestaltung von Räumen angeht.<sup>30</sup>

Die Bemühungen der Deutschen Bahn um eine »konsumfreundliche« Gestaltung von Bahnhöfen (insbesondere in Großstädten) war ein Kulminationspunkt verschiedener Aktivitäten zum Umgang mit unliebsamen Personen im öffentlichen Raum, zu denen immer wieder vorrangig Menschen gehören, die sich (gezwungenermaßen) an öffentlichen Orten aufhalten. Die Wohnungs-

28 Die dann das Trinken von Alkohol an bestimmten Plätzen verbietet – was regelmäßig bei Stadtfesten zu »Ausnahmeregel« führt, wenn nicht bereits solche Satzungen vor den Verwaltungsgerichten scheitern.

29 Grundsätzliche Ausführungen zu diesem Thema in Bezug auf die Wohnungslosenhilfe bei Wagner (2003), wo insbesondere eine Aufgabenbestimmung der Sozialen Arbeit interessant ist (S. 66 f.).

30 Hier gibt es z. B. das kaum lösbare »Designparadox«, Bänke in Fußgängerzonen und auf Bahnhöfen gleichzeitig bequem für Reisende/Verweilende zu gestalten, ohne die Möglichkeit zu eröffnen, dass sich ein »Penner« dort zum Ausruhen oder sogar Schlafen niederlässt.

losenhilfe hat hier immer wieder öffentlich reagiert, sobald sie den sozialräumlichen Zusammenhang solcher Strategien erkannt und entsprechend reagiert hat.<sup>31</sup> Wie wichtig diese Gegenöffentlichkeit war und ist und welche Bedeutung das Recht und der individuelle Rechtsanspruch auch armer BürgerInnen dabei haben, zeigt sich auch im Rechtsgutachten (Hecker 1998), das die BAG-Wohnungslosenhilfe anfertigen ließ, um – oft erfolgreich – den Umwidmungen und Sondernutzungen ehemals öffentlicher Räume etwas entgegenzusetzen. Hierbei ist besonders darauf hinzuweisen, dass »die Öffentlichkeit« nicht selten die geplanten Ausgrenzungsstrategien befürwortete oder tolerierte, da es sich in der Regel um Maßnahmen gegen »Bettler und Penner« handelte.

Schließlich knüpft auch (der juristische Streit um) die Plakataktion der BAG an die »sozialräumliche Ausgrenzung« wohnungsloser Menschen an, in der es darum ging, ob schon die öffentlichen Hinweise auf solche Ausgrenzungsversuche eingeschränkt werden dürften (Rosenke 2003).

Aus all diesen Erfahrungen, die Wohnungslosenhilfe und Bahnhofsmision hier oft gemeinsam gemacht haben, lässt sich erkennen, wie schnell bestimmte Personenkreise in den Fokus von »Exklusionsbemühungen« geraten und dabei auch der Sozialraum keinen hinreichenden Schutz darstellen kann, wenn nicht Akteure in diesen Räumen in öffentlicher Debatte auf Ausgrenzung hinweisen.

## Mobilität

Interessanterweise beschäftigen sich beide Institutionen mit dem Thema Mobilität. Als Zwischenstation auf einem jeweils individuell unterschiedlichen Weg sind Bahnhofsmision und Wohnungslosenhilfe zwar institutionell präsent und damit Teil des Sozialraums, sie müssen sich aber gleichzeitig ihres passageren (vorübergehenden) Charakters bewusst bleiben, denn nur so kann es ihnen auf Dauer gelingen, die Vermittlungsfunktion wahrzunehmen. Versteht sich insbesondere die Bahnhofsmision als struktureller Bestandteil des Bahnhofs als einem funktionalen Bindeglied moderner Transportsysteme, so läuft sie sehr schnell Gefahr, als Zugangsschleuse benutzt zu werden. Es gibt dann eine Zweiklassengesellschaft, wo außenstehende Personen oder Institutionen den beiden Einrichtungen ihre Funktion zuweisen: in der Regel der Bahnhofsmision die »Sortierung« mit entsprechend qualitativ ausgestatteten Räumen und der Ver-

31 1978 versuchte z. B. der Dt. Städtetag das Problem der »Stadtstreicher« über Ausgrenzung zu lösen, was von einem großen Teil des damaligen Hilfesystems hingenommen wurde. Die Veränderungen in den Verbänden führten aber dazu, dass sich besonders diese Verbände sowie einige Aktivisten im Feld selbst öffentlich zu diesen Überlegungen äußerten und auch damals schon eine teilweise Verhinderung von ausgrenzenden Maßnahmen erreichen konnten.

bzw. »Menschen mit besonderen sozialen Schwierigkeiten« kann gerade wegen der fehlenden gesetzlichen Normierung den sozialräumlichen Zugang zum Individuum realisieren in der rudimentären Form des Raumangebots »Aufenthalt«. Die »Dienstleistungsfreiheit« ermöglicht einen Zugang, der den anderen unbelastet von Zuschreibungen, Hilfeplänen und Institutionsstrukturen »sein lassen« kann. Allerdings gelingt dies nur, wenn die Mitarbeitenden der Bahnhofsmision durchgängig dafür sorgen, dass nicht ihre eigene pädagogische Einflussnahme zur »pädagogischen Kette« wird. In dieser Gefahr steht die Bahnhofsmision besonders dann, wenn sie innerhalb eines Hilfesystems als »Eingangsschleuse« fungiert oder fungieren soll. Der – sozialräumlich gesehen – große Vorteil der (lockeren) Einbindung in verschiedene Hilfesysteme und die Alltagswelt<sup>32</sup> ist deshalb als Strukturmerkmal auch für das Hilfesystem zu beachten.<sup>33</sup>

## 5. Fazit und Ausblick

### Hilfesystem

»Die gesellschaftlichen Veränderungen bestimmen den sozialen Brennpunkt Bahnhof und damit auch die Arbeit der Bahnhofsmision« (Leitbild Bahnhofsmision 2004).

Ob die im Jahr 2015 durch Europa laufende »Flüchtlingswelle« Auswirkungen auf das Hilfesystem der Wohnungslosenhilfe haben wird, ist nur zu vermuten. In der Bewältigung der Menschenmengen hat z. B. die Bahnhofsmision eine viel stärkere Rolle und Belastung erfahren als die Wohnungslosenhilfe. Dies wird vermutlich auch so bleiben, weil Armut in Form von Wohnungs-, respektive Obdachlosigkeit und fehlenden Existenzmitteln immer noch eine Gefährdung des aufenthaltsrechtlichen Status bedeuten kann, sodass der Anteil von (EU-) AusländerInnen in der Wohnungslosenhilfe nach wie vor unterproportional ist.<sup>34</sup>

Absehbar ist aber, dass (mit oder ohne Integration) ein Teil der jetzt als Flüchtlinge gekommenen Menschen im System der Wohnungslosenhilfe lan-

32 Der Bahnhof ist in der Regel ein für alle gesellschaftlichen Gruppen offenes und auch genutztes Terrain. Hier wird auch deutlich, dass die »Vertreibung« der Bahnhofsmision aus den zentralen Lagen im Bahnhof nicht nur ein organisatorisches Problem ist.

33 Das hier auch eine (weitere) Verbindung wirkt, zeigt sich an den Ausführungen von Gillich (2006) zum Thema *Gemeinwesenarbeit in Verbindung zur kirchlichen Gemeinde und Diakonie*.

34 Dazu könnte in Zukunft auch beitragen, dass der Hilfeanspruch nach § 67 SGB XII nur für Deutsche eine Muss-Leistung ist, für Nicht-Deutsche lediglich als Kann-Leistung (Ermessen) geregelt ist.

## 4. Ökonomie und Solidarität am Beispiel der Bahnhofsmision

Wie in diesem Band mehrfach gezeigt, sind Bahnhofsmissionen ökonomisch gesehen eine eingeführte und gesellschaftlich als moralische Instanz anerkannte »Marke«. Umso verwunderlicher ist es da, dass ausgerechnet dieser Sektor sozialer Dienstleistungen noch chronischer unterfinanziert ist als andere Handlungsfelder der Sozialen Arbeit.

Nun ist diese Unterfinanzierung, wie oben beschrieben, sowohl Pathos, als auch Habitus, aus denen heraus womöglich das »Markenzeichen« seine Anerkennung erfährt. Und tatsächlich würde es merkwürdig erscheinen, wenn Bahnhofsmissionen plötzlich im verchromten Glanz erschienen, der wiederum womöglich einen erheblichen AdressatInnenkreis vom Aufsuchen des Ortes Bahnhofsmision abhalten würde. Und so hat es sich im Grunde »eingespielt«, dass Träger von Bahnhofsmissionen sich diese »leisten«, um die »Marke« führen zu können. Dies nicht selten als Aushängeschild des Gesamtportfolios, unter Inkaufnahme der Bezuschussung durch Querfinanzierung aus dem eigenen Unternehmen. Zudem ist die Existenz als »Underdog« mit Spendenbereitschaft verbunden, die sowohl bei Sammlungen im Bahnhof als auch z. B. durch Kollektivismen sichtbar wird. In einem Ranking zwischen Ökonomie und Solidarität ist in Bezug auf Bahnhofsmissionen der Fokus somit auf der Solidarität erkennbar.

Wie in den Kapiteln über das Ehrenamt und die Freundschaft von Jonas Meine in diesem Band gezeigt, ist diese Solidarität die entscheidende Ressource, die sowohl in Beziehungen zwischen Menschen verschiedener Milieus als auch hinsichtlich ehrenamtlichen Engagements einen Ausdruck findet. Nun ist Ressource jedoch ein Begriff, der seiner französischen Herkunft nach eher ein »Mittel« für einen Zweck beschreibt. So ist z. B. eine Ölquelle eine Ressource, die dem Zweck dient, daraus Treibstoff zu produzieren. Aus dieser Darstellung ist abzuleiten, dass eine Ressource erst dann als solche erkannt und relevant wird, wenn aus ihr etwas hervorgeht, das einen Zweck erfüllt. Und es kommt hinzu, dass Ressourcen nicht unbegrenzt zur Verfügung stehen, sodass z. B. in der Autoindustrie spätestens dann neue Technologien gefordert sind, wenn die letzte Ölquelle versiegt ist.

Übertragen auf die Arbeit in den Bahnhofsmissionen sind die Ressourcen überwiegend aufseiten des Engagements von Menschen zu identifizieren, das hier als Solidarität bezeichnet werden. Diese Solidaritätsressourcen bilden ein Potenzial, das weit über das hinausweist, was in der offiziellen Tätigkeitsbeschreibung aufgezeigt wird.



Mit Blick auf die Ökonomie bedeutet dieses Potenzial, dass in den Bahnhofsmissionen Arbeit geleistet wird, die gesamtgesellschaftliche Relevanz zeigt. Damit ist z. B. gemeint, dass dort Engagierte eine Tagesstruktur erleben, die ohne die Tätigkeit nicht gegeben wäre. Besonders mit Blick auf diejenigen Engagierten, die auf Transferleistungen angewiesen sind oder Sozialstunden ableisten, wird erkennbar, dass sie in den Bahnhofsmissionen eine Wandlung von Hilfeempfangenden zu Hilfegebenden erfahren. Und die »blaue Weste« ist ein Symbol für Zugehörigkeit und Gleichheit in der Verschiedenheit der unterschiedlichen AkteurInnen. All dies kann dazu führen, dass Menschen ihre eigenen Potenziale erkennen und so die Chance entsteht, über die Bahnhofsmission hinaus Lebensperspektiven zu entwickeln.<sup>10</sup>

So gesehen werden in den Bahnhofsmissionen nicht ausschließlich Unterstützung und Hilfe erbracht, sondern auch innerhalb der Organisation entstehen Möglichkeiten gesamtgesellschaftlicher Relevanz. Übertragen in die Wirtschaftssprache erhält die Gesamtgesellschaft durch die Arbeit in den Bahnhofsmissionen eine Rendite z. B. dahingehend, dass die dortige Tagesstruktur einen Menschen (wieder) befähigt, in der Arbeitswelt geforderte Grundeigenschaften wie Pünktlichkeit und kontinuierliche Leistung zu erbringen. Im Idealfall gelingt es so, dass ein Mensch, der auf Transferleistungen angewiesen ist, eine Tätigkeit aufnehmen kann, die zur Selbstfinanzierung führt und somit einen Wechsel vom Leistungsempfangenden zum Steuerzahlenden erzeugt. Ideen, wie dies gelingen kann, wurden im Kapitel *Eingliederungshilfe als sozialräumliche Handlungsoption in Bahnhofsmissionen* dargestellt. Ökonomisch ist daraus abzuleiten, dass es angemessen ist, das Ranking zwischen Solidarität und Ökonomie in Bezug auf Bahnhofsmissionen in ein Gleichgewicht zu bringen. Damit ist gemeint, dass Bahnhofsmissionen nicht unterfinanziert einen entscheidenden wirtschaftlichen Beitrag für die Gesamtgesellschaft leisten (können). In diesem Zusammenhang ist das oben gewählte Beispiel von der Transferleistung zum Steuerzahlenden bewusst gewählt, weil es den Ursprung einer sozialwirtschaftlichen Idee darstellt, die in den 1990er-Jahren unter dem Titel *Social Return on Investment (SROI)*<sup>11</sup> in den Vereinigten Staaten entwickelt wurde. Ins Deutsche wird dieser Ansatz als Sozialrendite übersetzt. Die Besonderheit besteht darin, dass die Rendite nicht, wie sonst im Wirtschaftskontext üblich, eine Geldausschüttung auf der Grundlage einer Investition z. B. in eine Aktiengesellschaft bedeutet, sondern in einem Beitrag für die Gesellschaft besteht. Wie in der Sozialwirtschaft üblich,

10 Vgl. hierzu auch: Dieckbreder/Dieckbreder-Vedder, *Eingliederungshilfe als sozialräumliche Handlungsoption in Bahnhofsmissionen* in diesem Band.

11 Vgl. Dieckbreder 2015.