

Stadt ohne Engel

Seit 1971 gibt es im Hauptbahnhof keine Bahnhofsmision mehr. Es fehlt ein Träger, der die Kosten schultert. Caritas und Diakonie sind zu Gesprächen bereit, geben sich aber vorsichtig.

Manch einer hat sie schon als „blaue Engel“ bezeichnet. Und wirklich: Oft sind sie zur Stelle, wenn Reisende Hilfe brauchen. Sie geleiten ältere und gehbehinderte Menschen zu den Zügen, reichen bei frostigen Temperaturen heißen Kaffee, tragen Koffer oder vermitteln Bedürftigen Ansprechpartner und Anlaufstellen. Menschliche Wärme – die wollen die Mitarbeiter der Bahnhofsmision vermitteln.

In vielen Zugstationen ist die Bahnhofsmision ein ähnlich fester Bestandteil wie der Fahrkartenautomat. So dicht wie im Ruhrgebiet ist das Netz der Missionen in keiner anderen Region Deutschlands. Duisburg, Recklinghausen, Essen, Bochum, Dortmund – nur in Gelsenkirchen sucht man die Anlaufstelle seit 1971 vergebens. Dabei hätte die Bundesgeschäftsstelle der Bahnhofsmision durchaus Interesse daran, die ökumenische Einrichtung neu zu beleben. „Von der Größe der Stadt und der sozialen Struktur wäre Gelsenkirchen nahe liegend, um dort eine Niederlassung einzurichten“, sagt Bundesgeschäftsführerin Gisela Sauter-Ackermann.

Doch das Problem ist nicht einmal die Deutsche Bahn, die am Hbf, „wegen der Zahl der Reisenden und der Wichtigkeit des Bahnhofs keine Notwendigkeit für eine Bahnhofsmision“ sieht (so ein Bahnsprecher). Da würde sich eine Lösung finden, wenn man auf die Bahn zugehe, ist sich Heike Spielmann-Fischer vom „Fachverband der Ev. Bahnhofsmisionen Rheinland, Westfalen, Lippe“ sicher. „Eine Bahnhofsmision kann einem Bahnhof nur gut zu Gesicht stehen, egal wie groß oder klein er ist.“ Das Problem sei viel eher ein finanzielles. Spielmann-Fischer: „Eine Bahnhofsmision zu unterhalten kostet Geld. Zwar werden die Räumlichkeiten von der Bahn mietfrei zur Verfügung gestellt, doch müssen die Hauptamtlichen und Schulungen der Ehrenamtlichen bezahlt werden.“

„Nachgedacht habe ich über das Thema schon“, sagt Gelsenkirchens Caritas-Direktor Peter Spannenkrebs. „Das Problem sind aber die Personalkosten. Auch wenn eine Bahnhofsmision zu Großteilen über Ehrenamtliche betrieben wird – ohne hauptamtliche Kraft geht es nicht.“ Eine Bahnhofsmision sei demzufolge nur in Zusammenarbeit mit der Diakonie denkbar. Gespräche zwischen den beiden kirchlichen Verbänden gab es noch nicht, doch auch die Diakonie „ist nicht abgeneigt, sollte es zu Gesprächen kommen“, sagt Sprecherin Corinna Lee, fügt aber an: Die Notwendigkeit scheint in Gelsenkirchen nicht so groß zu sein!

Groß, das war die Notwendigkeit allerdings zu Zeiten des Champions-League-Finals 2004 und der Fußball-WM 2006. Da hatten Bahnhofsmisionen der Umgebung Mitarbeiter nach Gelsenkirchen abgestellt.

Einer der damaligen Helfer war Markus Siebert: „Da haben wir viel geleistet, vielen Reisenden geholfen. Und ich bin mir sicher: Gelsenkirchen könnte eine eigene Bahnhofsmision gebrauchen!“

Sozialambulanz

Warum eine Bahnmissionsmission wichtig ist

In Gelsenkirchen gibt es sie nicht, doch die Bahnhöfe der Nachbarschaft wären ohne Bahnmissionsmission längst nicht mehr vorstellbar. „Ohne uns wäre die soziale Landschaft um einiges ärmer“, sagt Markus Siebert, Leiter der Bahnmissionsmission Essen. „Wir sind eine Art Sozialambulanz, vermitteln Bedürftige an die richtigen Stellen, haben beispielsweise beim Orkan Kyrill Notübernachtungen organisiert und sind derzeit beim Umbau des Essener Bahnhofs ständig als Ansprechpersonen im Einsatz.“

Und Essen ist kein Einzelfall. „Bei uns kommen täglich bis zu 80 Leute vorbei“, sagt Uschi Imberg von der Bahnmissionsmission Bochum. „Sie können bei uns telefonieren, bekommen einen Becher heißen Kaffee und falls nötig auch Kleidung. Ich habe schon oft gedacht: Gut, dass ich da war. Man kann Leuten schon mit Kleinigkeiten helfen.“

Ganze 49 413 Hilfestellungen weist die Bahnmissionsmission Münster in ihrer Jahresbilanz 2008 aus. „Dabei wurde 17 300 Mal Reisehilfe geleistet“, erklärt Leiterin Dorothea Büker. Im vergangenen Jahr feierte die Münsteraner Einrichtung, an deren Kosten sich auch die Stadt beteiligt, ihr 100-jähriges Bestehen. Büker: „Doch die Zahl der Hilfesuchenden wird in jedem Jahr größer statt kleiner.“

Kommentar: Umfeld zählt

Richtig, der Gelsenkirchener Hauptbahnhof ist weder mit dem Essener noch mit dem Dortmunder vergleichbar. Er ist kein wichtiger Umsteigebahnhof, die Stadt selbst kein Magnet für den Fremdenverkehr. Trotzdem: Immerhin nutzen 35 000 Menschen den Bahnhof täglich. Um einzukaufen, um in Bus, Zug und Bahn zu steigen. Ohnehin sollte die Größe nicht den Ausschlag geben. Entscheidend ist das Umfeld, die soziale Struktur der Stadt. Es gibt hier viele alte Leute, viele Bedürftige. Eine moderne Stadt möchte Gelsenkirchen sein. Na, dann stünde ihr eine Bahnmissionsmission gut zu Gesicht.

Quelle: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, Ausgabe vom 13.01.2009