

Macht der islamistischen Terrorgruppen dargestellt wird. Der im Glauben an ein Jenseits verwurzelte Wille, das eigene Leben aufs Spiel zu setzen, macht die Terroristen für die Staatsmacht, die als Staatsmaschine nur ein Diesseits kennt, schwer angreifbar. Wenn der eigene Tod im Sprengstoffanschlag als Gottes Wille angesehen wird, erscheint die Staatsmacht als Vollstrecker eines Gott gefälligen Opfers. Der Staat steht schließlich selbst nur als Vollstrecker eines übermächtigen Schicksals da. Die Religion wird hierbei zu einer unkalkulierbaren Gewalt für den Staat. Sein Hoheitsrecht auf die Gewalt über Leben und Tod erweist sich als machtlos, weil er keinen Zugriff auf das Jenseits hat.

Hier wird aber nicht nur der islamische Fundamentalismus als Bedrohung aufgefaßt, sondern – und hier kehrt sich die vorerst anti-religiös erscheinende Botschaft des Films um – auch die eigene Militärmacht, die unter dem Ausnahmezustand immer mehr die Freiheitsrechte, zu denen eben auch die Religionsfreiheit der Bürger gehört, mit Füßen tritt und schließlich selbst als eine unkontrollierte Gewalt bekämpft werden

muß. Dem gottlosen, unmenschlichen Anführer der Militärgewalt werden der Held und die Heldin des Films (Agenten des CIA) gegenübergestellt, von denen der Mann gläubiger Katholik, die Frau gläubige Muslimin ist. Und so zeigt sich schließlich doch der Glaube indirekt als eine mit dem „modernen“ Staat in notwendigem Einklang stehende, existentielle Lebensdimension, die im Happy-End über den Schrecken des fundamentalistischen und des militärischen Terrors den Sieg davonträgt.

An beiden Filmen ist auffällig, daß die konfessionelle Gebundenheit des Glaubens keine große Rolle spielt, solange der Glaube an „das Gute“ als oberstes Prinzip den Menschen vor Augen steht. Ob das gleich als negativ oder esoterisch zu bewerten ist, bleibt vorerst dahingestellt. Auffallend ist aber, daß religiöse Motive oft mit einer gewissen Selbstverständlichkeit zu einer spannenden „Story“ dazugehören, und meistens dann Teil der Dramaturgie werden, wenn der „Held“, die „Heldin“ an die Grenzen des Unbegreiflichen kommen und ihren eigenen Tod bedenken müssen.

Dominik Finkelde SJ

Flughafenseelsorge

Die katholische Flughafenseelsorge in der zivilen Luftfahrt nahm ihren Anfang in den Jahren nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs. Ehemalige amerikanische Militärseelsorger übernahmen nun Aufgaben im zivilen Bereich. Sie konnten ihre Erfahrungen, die sie in der Seelsorge des militärischen Dienstes gesammelt hatten, im zivilen Sektor anwenden. Bedingt durch das starke Wachstum der zivilen Luftfahrt in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts – sei es im Bereich der Fluggesellschaften und der internationalen Flughäfen, sei es durch die großen Fortschritte in der Weiterentwicklung des Fluggeräts und dem damit verbundenen Anwachsen der Beschäftigten im Luftfahrtbereich – stieg auch der Bedarf an einer Flughafenseelsorge. Während am Anfang noch territorial zuständige Ortspfarrer die Seelsorge auf den Flughäfen wahrnahmen – sie boten innerhalb der Gebäude Gottesdienste an –, erforderten die genannten Entwicklungen die Einrichtung von Vollzeitstellen der Seelsorge innerhalb des Flughafens.

Der erste, der diese Herausforderung aufgriff, war Kardinal Richard J. Cushing (1895–1970) von Boston. Er ernannte bereits 1946 den ersten katholischen Flughafenpfarrer für Bostons Logan International Airport. Die dazu notwendige Kapelle wurde 1950 innerhalb des Flughafens fertiggestellt; damit konnte die erste internationale Flughafenseelsorge ihre pastorale Arbeit in vollem Umfang aufnehmen. 1951 wurde eine zweite Flughafenseelsorgestelle in New York Idlewild eröffnet (heute Kennedy Airport). Weitere Flughäfen folgten, seit Mitte der 60er Jahre auch in Europa. Deutschland schloß sich 1972 mit der Flughafenseelsorge in Frankfurt, 1992 in München an.

Flughafenseelsorge als eine besondere Seelsorge hat eine diakonisch-mitgehende Aufgabe zu erfüllen. Das Unterwegssein mit einem Flugzeug ist inzwischen für die meisten Schichten der Gesellschaft eine Selbstverständlichkeit geworden. Es stellt sich jedoch immer deutlicher heraus, daß das Reisen über Tausende von Kilome-

tern auch mit modernen Großraumflugzeugen für viele Menschen eine außergewöhnliche physische und psychische Belastung mit sich bringt. Die Flugzeit ist eine Zeit der Spannung, des Stresses, der Langeweile, für manche auch eine Zeit der Ängste. Um so wichtiger ist es, daß Flughafenseelsorge sich als Ort der Entspannung, der Ruhe, des Sichselbstfindens, des Willkommenseins, der Beruhigung, der allgemeinen und auch der eucharistischen Gastfreundschaft anbietet. Dieses Apostolat macht weithin den Dienst dieser Seelsorge aus, insbesondere in schwierigen und traumatischen Momenten, in Streßsituationen und in Augenblicken der Trauer und des Schmerzes.

Wie eigentlich überall, ist auch die Flughafen-seelsorge in Frankfurt eine „aufsuchende Seelsorge“. Sie geht hin zu den Menschen in den Hallen, Korridoren, Abufräumen, auf dem Abfertigungsfeld im Osten und Westen, Norden und Süden des riesigen Flughafenareals. Sie wendet sich also dorthin, wo die Menschen anzutreffen sind. Inzwischen ist in Frankfurt die Anzahl der Beschäftigten auf 58 000 Personen in etwa 500 Betrieben angestiegen, die jährliche Passagierzahl hat 1997 erstmals die 40-Millionen-Grenze überschritten und sie ist 1998 weiter gestiegen, an manchen Tagen auf mehr als 140 000 Personen. Einen besseren Platz für die Erfüllung des Heilsauftrages der Kirche kann man wohl in unserer modernen Gesellschaft kaum finden.

Der Beginn von Seelsorge auf den Flughäfen geht, geschichtlich gesehen, auf eine Initiative der katholischen Kirche zurück. Einerseits ist dies eine erfreuliche Tatsache, andererseits erwächst daraus eine besondere Verpflichtung, ständig den steigenden Anforderungen dieses Seelsorgsfeldes zu entsprechen. Dabei wird unübersehbar deutlich, daß diese Seelsorge keine Nebensächlichkeit sein kann und daß sie auch zu keiner Beeinträchtigung der Seelsorge in der Ortsgemeinde, zur Territorialsseelsorge, führen darf. Die Flughafenseelsorge ist – ebenso wie die bekannten Bahnhofsmissionen – der beste Beweis für die These: Die Kirche ist mit dem modernen, mobilen Menschen unterwegs.

Die Fülle der Dienste, die dabei in Gespräch und Hilfe, im Zuhören und im Trösten zu leisten sind, wird anschaulich in den Menschen, die den

Ort der Flughafenseelsorge aufsuchen: Besuchergruppen aus dem Umland, Reise- und Pilgergruppen, die mit dem Flugzeug unterwegs waren, Priester, die in der Flughafenkapelle Eucharistie feiern wollen. Menschen, die die Spendung des Sakraments der Versöhnung und der Eucharistie, der Taufe und der Ehe erbitten und die bei Sterbefällen das Gebet und den Segen des Priesters erwarten.

Höhere Anforderungen sind seit einiger Zeit im sozial-karitativen Bereich festzustellen. Durch den Abbau des kirchlichen Sozialdienstes für die Passagiere kommen die Härtefälle immer mehr auf die Flughafenseelsorge zu: seien es notwendige Hilfeleistungen für seelisch kranke und verwirrte Menschen, für körperlich Behinderte, für Senioren und alleinreisende Kinder, seien es Dienste für gesellschaftliche Randgruppen wie Drogenabhängige, Aidsinfizierte, Alkohol-kranke, Wohnungslose, aus ihrer Lebensbahn geworfene Jugendliche, aus dem Ausland abgeschobene deutsche Bürger, freiwillige Rückkehrer, Rücksiedler aus den Ostgebieten, Flüchtlinge. Auch hier hat die Flughafenseelsorge gemäß ihrer gewiß nicht grenzenlosen Möglichkeit zu helfen. Diese Dienste wären nicht zu leisten, wenn zu den beiden hauptamtlichen Mitarbeitern nicht eine große Schar von etwa 20 ehrenamtlichen Helfern dazukämen. Auch dieser Dienst wird mitgetragen von der evangelischen Kirche; denn die Flughafenseelsorge ist selbstverständlich ökumenisch konzipiert.

Die Mitglieder der International Association of Civil Aviation Chaplains (IACA) trafen sich im Oktober 1998 in New York zu ihrer 31. internationalen Jahreskonferenz. 90 Flughafenseelsorger aus aller Welt nahmen daran teil. Ende Februar 1999 kamen in Budapest die katholischen Flughafenseelsorger Europas zusammen. Erfreulicherweise ist anzumerken, daß weitere Seelsorgsstellen für Flughäfen dazugekommen sind, allein in Polen vier Einrichtungen, eine in Petersburg ist in Vorbereitung, und auch in Budapest wurde während des Kongresses die Flughafenkapelle eingeweiht. So greift nun diese große Idee der Flughafenseelsorge über in den bislang verschlossenen Osten Europas. Auch dort eröffnet sich ein weites Feld für diese diakonische, mitgehende Seelsorge in einer weltweit mobilen Gesellschaft.

Walter Maader SAC