

**Glaubenskommunikation**  
**Reihe**  
zeitzeichen  
**Band 37**

*Begründet von:*

Günter Jerger (†), Albert Biesinger, Thomas Schreijäck, Werner Tzscheetzsch

*Herausgegeben von:*

*Dr. theol. Albert Biesinger*

Professor em. für Religionspädagogik, Kerymatik und Kirchliche Erwachsenenbildung, Tübingen

*Dr. theol. Dr. phil. Klaus Kießling*

Professor für Religionspädagogik, Katechetik und Didaktik sowie für Pastoralpsychologie und Spiritualität, Frankfurt a. M.

*Dr. theol. Thomas Schreijäck*

Professor für Pastoraltheologie, Religionspädagogik und Kerymatik, Frankfurt a. M.

Jürgen Christopher Reck

# **Kirche als Helferin in der Not**

Theologie und Praxis der Notfallseelsorge in der zivilen  
Luftfahrt

Matthias Grünewald Verlag

**VERLAGSGRUPPE PATMOS**

**PATMOS  
ESCHBACH  
GRUNEWALD  
THORBECKE  
SCHWABEN**

Die Verlagsgruppe  
mit Sinn für das Leben

Für die Schwabenverlag AG ist Nachhaltigkeit ein wichtiger Maßstab ihres Handelns. Wir achten daher auf den Einsatz umweltschonender Ressourcen und Materialien.

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Dissertation, Goethe-Universität, Frankfurt a.M. 2014

Alle Rechte vorbehalten

© 2016 Matthias Grünewald Verlag der Schwabenverlag AG, Ostfildern  
[www.gruenewaldverlag.de](http://www.gruenewaldverlag.de)

Umschlaggestaltung: Finken & Bumiller, Stuttgart

Umschlagabbildung: © simone.zander / photocase.de

Druck: CPI – buchbücher.de, Birkach

Hergestellt in Deutschland

ISBN 978-3-7867-3054-5

# Inhalt

Vorwort .....	11
1 Einführung .....	13
1.1 Ausgangspunkt und Problemstellung .....	13
1.2 Fragestellungen .....	16
1.3 Forschungsmethodik .....	17
1.4 Aufbau der Arbeit .....	18
2 Flughafeneseelsorge in der zivilen Luftfahrt: Ein Überblick .....	21
2.1 Flughafeneseelsorge – Ein Definitionsversuch .....	21
2.2 Entwicklungsgeschichte der Flughafeneseelsorge .....	24
2.3 Flughafeneseelsorge und Notfallseelsorge in der zivilen Luftfahrt im Kontext des Kirchenrechts und kirchenamtlicher Verlautbarungen .....	27
2.4 Aufgabengebiete der Flughafeneseelsorge .....	31
2.4.1 Passagier- und Besucherseelsorge .....	32
2.4.2 Betriebsseelsorge .....	32
2.4.3 Raum für Gebet und Stille, Gottesdienste und Sakramente .....	33
2.4.4 Soziale Arbeit .....	33
2.4.5 Öffentlichkeitsarbeit .....	34
2.4.6 Flüchtlingsseelsorge .....	34
2.4.7 Notfallseelsorge .....	35
2.5 Pastoralteam .....	36
2.6 Katholische Flughafeneseelsorge am Rhein-Main-Airport Frankfurt am Main .....	36
2.7 Klient/innen- und Besucher/innengruppen .....	39
2.8 Zusammenarbeit und Eingliederung der Flughafeneseelsorge in den operativen Flugbetrieb .....	43
2.9 Zusammenfassung .....	44
3 Notfallseelsorge im Kontext eines zivilen Flughafens .....	45
3.1 Zum Einstieg: Erfahrungsbericht .....	45

3.2	Entwicklungsgeschichte der Notfallseelsorge .....	46
3.3	Biblische und amtskirchliche Grundlagen der Notfallseelsorge	51
3.3.1	Biblische Grundlagen .....	51
3.3.1.1	Biblische Grundlagen der Seelsorge und der Begriff von der Seele .....	52
3.3.1.2	Biblische Modelle für die Notfallseelsorge – im Flughafen .....	59
3.3.2	Konzilstexte des II. Vatikanum. Grundlage für die NFS am Flughafen .....	73
3.3.3	Dokumente des Päpstlichen Rats der Seelsorge für die Migration und Menschen unterwegs von 1995 bis 2008	77
3.3.4	Konsequenzen für eine biblisch–theologische Grundlegung der Notfallseelsorge an einem Flughafen	83
3.4	Definition und Aufgaben der Notfallseelsorge .....	90
3.4.1	Definition .....	90
3.4.2	Aufgaben der Notfallseelsorge .....	98
3.5	Pastoraltheologische Konzepte der Notfallseelsorge .....	101
3.5.1	Konzepte der Notfallseelsorger/innen und der Bistümer	101
3.5.2	Notfallseelsorgliche Prinzipien .....	104
3.5.2.1	Das Prinzip der Kooperation .....	104
3.5.2.2	Die Prinzipien der Kollegialität und Regionalität zur Sicherstellung zuverlässiger Erreichbarkeit .....	105
3.5.2.3	Die Prinzipien der Gemeindebezogenheit und Ökumenizität .....	105
3.5.2.4	Prinzip der Freiwilligkeit .....	106
3.5.2.5	Prinzip der Professionalität in der Notfallseelsorge ....	106
3.5.3	Das Theodizee-Problem im Kontext der Notfallseelsorge .....	107
3.6	Spezifische seelsorgliche und liturgische Hilfen der Notfallseelsorge in der Erstversorgung nach einem Notfall .....	115
3.6.1	Seelsorgliche Hilfen .....	115
3.6.2	Liturgische Hilfen .....	120
3.7	Notfallseelsorger/innen .....	123
3.7.1	Auswahl, Ausbildung und Qualifizierung .....	123
3.7.2	Equipment der Notfallseelsorge .....	124

3.7.3	Seelsorge für Notfallseelsorger/innen .....	125
3.8	Menschen und ihr Verhalten in Krisen- und Notfällen .....	127
3.8.1	Reaktionen in Krisen- und Notfällen .....	127
3.8.2	Trauerreaktionen .....	132
3.9	Medizinische und psychosoziale Erstversorgung nach einem Notfall .....	136
3.9.1	Zentrale Begriffe .....	136
3.9.2	Interventionen der Notfall- und Rettungsmedizin .....	140
3.9.3	Interventionen der PSNV .....	142
4	Notfall- und Krisenmanagement an Flughäfen .....	145
4.1	Spezifika der Notfallseelsorge im Notfall- und Krisenmanagement eines zivilen Flughafens .....	147
4.1.1	Allgemeine Spezifika der Notfallseelsorge im Notfall- und Krisenmanagement eines zivilen Flughafens .....	147
4.1.2	Spezifika der Notfallseelsorge im Notfall- und Krisenmanagement am Frankfurter Flughafen .....	150
4.2	Rahmenbedingungen und Organisation einer Notfallseelsorge in der zivilen Luftfahrt .....	153
4.2.1	Einführung .....	153
4.2.2	Definition Organisationsentwicklung (OE) .....	153
4.2.3	Schlüsselbegriff „System“ innerhalb der Organisationsentwicklung .....	154
4.2.4	Rahmenbedingungen des Arbeitssystems zivile Luftfahrt .....	155
4.2.4.1	Zunahme der Komplexität .....	155
4.2.4.2	Zunahme der Passagieransprüche .....	157
4.2.4.3	Organisation von Notfallseelsorge .....	158
4.2.4.4	Notfallseelsorge – Person .....	158
4.2.4.5	Flughafen .....	160
4.2.4.6	Betroffene /Angehörige .....	161
4.2.4.7	Zur Fluggesellschaft .....	162
4.2.4.8	Zu sonstigen Behörden/Institutionen .....	162
4.2.4.9	Zu den Medien/ Presse .....	163
4.3	Zusammenfassung .....	164

5	Empirischer Teil .....	165
5.1	Forschungsinteresse und Ziele der empirischen Studie .....	165
5.2	Design der Studie .....	167
5.3	Forschungsverlauf .....	169
5.4	Stichprobenauswahl .....	170
5.4.1	Interviews von Mitarbeiter/innen und Reisenden (1. Teil der Studie) .....	170
5.4.2	Auswahl der Interviewpartner/innen – Experten/innen-Interviews (2. Teil der Studie) .....	171
5.5	Untersuchungsmethoden und Fragebogendesign .....	171
5.5.1	Befragung von Gästen und Mitarbeiter/innen (1. Teil der Studie) .....	173
5.5.2	Experteninterviews (2. Teil der Studie) .....	174
5.5.3	Gütekriterien qualitativer Analyse .....	175
5.6	Auswertungsverfahren .....	176
5.6.1	Interviews von Mitarbeiter/innen und Reisenden (1. Teil der Studie) .....	176
5.6.2	Experteninterviews (2. Teil der Studie) .....	176
5.7	Ergebnisse der Befragung von Mitarbeiter/innen und Reisenden (1. Teil der Studie) .....	177
5.7.1	Daten zur Personalisierung .....	177
5.7.2	Ergebnisse .....	180
5.7.2.1	Erwartungen an eine örtliche Präsenz .....	180
5.7.2.2	Erwartungen an die zeitliche Präsenz/„sich Zeit nehmen“ .....	183
5.7.2.3	Erwartungen an den Ort/Raum .....	184
5.7.2.4	Erfahrungen/Kenntnisse zu den Aufgaben der Notfallseelsorge .....	185
5.7.2.5	Erwartungen an die fachliche Kompetenz .....	186
5.7.2.6	Erwartungen an die soziale Kompetenz .....	187
5.7.2.7	Erwartungen an interkulturelle und interreligiöse Kompetenz .....	189
5.7.2.8	Erwartungen an psychosoziale Hilfen .....	189
5.7.2.9	Erwartungen an Beratungsleistung .....	190

5.7.2.10	Erwartungen an Informationsfluss/ Kommunikationsfähigkeit .....	191
5.7.2.11	Erwartungen an sprachliche Kompetenz .....	192
5.7.2.12	Kenntnisse/Verständnis des Begriffs Notfallseelsorge	194
5.7.2.13	Erfahrungen mit der Inanspruchnahme von Notfallseelsorge .....	194
5.7.2.14	Offenheit für die Inanspruchnahme von Notfallseelsorge .....	195
5.8	Ergebnisse der Experteninterviews (2. Teil der Studie) Einordnung der Interviewergebnisse in pastoraltheologische Konzepte von Notfallseelsorge .....	196
5.8.1	Vorstellungen und Verständnis von Notfallseelsorge	196
5.8.2	Organisationstruktur von NFS .....	200
5.8.3	Präsenz .....	202
5.8.4	Liturgie .....	204
5.8.5	Kapelle .....	204
5.8.6	Besonderheit des Ortes .....	205
5.8.7	Kommunikation und personales Angebot .....	206
5.9	Einordnung der Ergebnisse in die Theorie der Notfallseelsorge	207
5.10	Zusammenfassung .....	213
6	Elemente eines Handlungskonzepts der Notfallseelsorge in der zivilen Luftfahrt .....	215
6.1	Einführung und kritische Fragen .....	215
6.2	Thesen .....	215
6.3	Ideen und Maßnahmen zum Aufbau von Notfallseelsorge an einem Flughafen .....	217
6.3.1	Ausführungen zu den Thesen .....	217
6.3.2	Ausbildung und -Fortbildung von Notfallseelsorger/ innen im Kontext eines Flughafens .....	219
6.3.3	Zu Selbstverständnis und Rolle der Notfallseelsorge am zivilen Verkehrsflughafen .....	222
7	Fazit und Ausblick .....	229



Abkürzungsverzeichnis .....	231
Literaturverzeichnis .....	233
Printliteratur .....	233
Internetliteratur .....	243
Anhang .....	255
Abbildungsverzeichnis .....	255
Notfallseelsorge „Kasseler Thesen“ .....	259
„Hamburger Thesen“ zu den Grundlagen der Notfallseelsorge .....	261
Arbeitsrechtliche Hinweise zum Dienst von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in der Notfallseelsorge .....	267
Leitlinien für die Notfallseelsorge in der Diözese Würzburg .....	269
Gebete und Texte .....	274
Fragebogen zum 1. Teil der Studie .....	279
Interviewleitfaden und Interview-Transkripte .....	281
Interviewleitfaden .....	281
Erstes Interview (IP 1) .....	281
Zweites Interview (IP 2) .....	284
Drittes Interview (IP 3) .....	285
Viertes Interview (IP 4) .....	287
Fünftes Interview (IP 5) .....	289
Sechstes Interview (IP 6) .....	291
Gesprächsnotizen .....	293
Gesprächsnotiz zum Interview mit Flughafenseelsorger P. Rolf Fuchs SAC	293
Gesprächsnotiz zum Telefoninterview mit P. Walter Maader SAC .....	295
Gesprächsnotiz zum Interview mit P. Dr. Aloyse Essono SAC .....	295

## Vorwort

Seit über dreizehn Jahren engagiere ich mich als ehrenamtlicher Mitarbeiter bei der Katholischen Flughafenseelsorge von Frankfurt am Main. Die unterschiedlichen zwischenmenschlichen Begegnungen zu freudigen und leidvollen Anlässen sowie eine intensive geistliche Begleitung der Flughafenseeliger und die regelmäßige Teilnahme an der Feier der Hl. Messe, haben einen entscheidenden Beitrag dazu geleistet, dass ich mich entschieden habe, das Wesen der Katholischen Kirche noch näher kennen zu lernen und das Studium der Katholischen Theologie aufzunehmen.

Zum Abschluss meines Theologiestudiums beschäftigte ich mich in Form meiner Diplomarbeit *Menschen unterwegs, mobile Pastoral. Pastoraltheologische Bedeutung der Katholischen Flughafenseelsorge am Beispiel ihrer konkreten Gestalt in Frankfurt am Main* wissenschaftlich mit dem pastoralen Feld der Flughafenseelsorge. Bei der Suche nach einem geeigneten Titel für meine Diplomarbeit inspirierte mich der Name des römischen Dikasteriums: Päpstlicher Rat der Seelsorge für die Migration und Menschen unterwegs. Die Diplomarbeit erfasste erstmalig im deutschsprachigen Raum die Aufgaben einer Flughafenseelsorge am Beispiel in Frankfurt am Main und sollte Hinweise für eine Optimierung in den jeweiligen Aufgabengebieten aufzeigen. Aufbauend auf den Ergebnissen meiner Diplomarbeit, beschäftigte ich mich in einem weiteren Schritt in Form meiner Dissertation mit dem spezifischen Aufgabenfeld der Notfallseelsorge. Ziel ist es, erstmals ein verbindliches Handlungskonzept für eine Notfallseelsorge in der zivilen Luftfahrt, bezogen auf den Rhein-Main-Airport, zu erstellen.

Die vorliegende Arbeit **Kirche als Helferin in der Not- Theologie und Praxis von Notfallseelsorge in der zivilen Luftfahrt** versucht, Vorstellungen, Erwartungen und Anforderungen seitens der Fluggäste und Mitarbeiter/innen eines zivilen Großflughafens empirisch zu untersuchen.

Das Symbol der Notfallseelsorge ist das Sternenkreuz auf rotem Kreis vor blauem Hintergrund.<sup>1</sup>

Ich möchte an dieser Stelle einen besonderen Dank aussprechen. Mein erster Dank gilt den Moderatoren dieser Dissertation, Herrn Prof. Dr. Thomas Schreijäck sowie Herrn Prof. Dr. Dr. Klaus Kießling, für die intensive fachliche Betreuung während der gesamten Zeit. Ebenfalls möchte ich herzlich den Mitgliedern des Stiftungsvorstandes und Beirates der Erich-Becker-Stiftung für die Förderung meiner Arbeit danken.

---

<sup>1</sup> Vgl. WIETERSHEIM von, 2012.

Ein besonderer Dank geht an die Menschen, die mir in Gesprächen fachliche Unterstützung gegeben haben und damit wichtige Impulse ermöglichten, namentlich: Frau Pfarrerin Ulrike Johanns, Leiterin der evangelischen Flughafenseelsorge in Frankfurt; Frau Patricia Heindörfer-Papst, Leiterin Special Assistance Team der Fraport AG; Herrn Peter Schmitz, Vorstand Operations der Fraport AG; Herrn Pater Rolf Fuchs SAC, ehemaliger katholischer Flughafenpfarrer und priesterlicher Leiter der Katholischen Flughafenseelsorge Frankfurt/Main; Herrn Pater Walter Maader SAC, Katholischer Flughafenpfarrer i.R.; Herrn Pater Dr. Aloyse Essono SAC, Kaplan in der Flughafenseelsorge von Frankfurt; Herrn Stefan Schohe, Nationaldirektor der Ausländerseelsorge der Deutschen Bischofskonferenz; sowie Herrn Dr. Johannes Keppeler. Durch ihre Beiträge halfen sie mir, die Außenwirkung des Wesens von Notfallseelsorge im Kontext der zivilen Luftfahrt besser zu verstehen und vertiefte Erkenntnisse für die Erstellung eines Handlungskonzeptes herauszuarbeiten. Weiterhin bedanke ich mich bei meiner Mutter Johanna, meinem Vater Georg, meiner Großmutter Rosemarie und bei allen meinen Freunden und Kollegen, die mich auf dem Weg des Studiums und der Promotion begleitet haben. Ihnen und euch gilt mein herzlichster Dank für eure Bemühungen.

*Frankfurt am Main, den 24.07.2014*

*Jürgen Christopher Reck*

# 1 Einführung

## 1.1 Ausgangspunkt und Problemstellung

3. Juni 1998. Der ICE 884 Wilhelm Konrad Röntgen entgleist mit 200 Stundenkilometern auf der Strecke zwischen Hannover und Hamburg in der niedersächsischen Gemeinde Eschede. 101 Menschen sterben, 88 werden schwer verletzt, dazu kommen zahlreiche leicht Verletzte. Viele Todesopfer sind verstümmelt und müssen mühsam identifiziert werden. 1.200 Helferinnen und Helfer unterschiedlichster Professionen tun in kürzester Zeit ihr Möglichstes, um Menschenleben zu retten, Verletzte medizinisch sofort zu versorgen und schwer traumatisierte und unter Schock stehende Menschen aufzufangen und ihnen und ihren Angehörigen kompetent beizustehen.<sup>1</sup> Eine wesentliche und sehr bedrückende Aufgabe besteht schließlich darin, die zahlreichen Toten zu bergen. In der Stunde der Not sind Ersthelfer/innen mit grellen Warnwesten dabei, die den meisten Bundesbürgern bis dahin vermutlich eher unbekannt sind: Notfallseelsorgerinnen und Notfallseelsorger beider christlicher Konfessionen.

In den Jahren danach erschüttern weitere große Katastrophen nicht nur die betroffenen Länder, sondern auch die weltweite Öffentlichkeit, und der Begriff der Notfallseelsorge taucht zunehmend in den Medien auf: der Flugzeugabsturz im Ozean vor der Dominikanischen Republik 1996<sup>2</sup>, der verheerende Tsunami in Südostasien im Jahr 2004, der Flugzeugabsturz der Air France im Atlantik 2009, die Panik bei der *Love-Parade* 2010 in *Duisburg*, der gewaltige Tsunami in Japan mit der sich anschließenden Reaktorkatastrophe in Fukushima 2011, die Havarie des Kreuzfahrtschiffes *Costa Concordia* vor der italienischen Küste 2011. Sie alle hinterlassen zahlreiche Todesopfer, Verletzte, Traumatisierte und Angehörige, die vom Verlust und den Verletzungen ihrer Nächsten unmittelbar betroffen sind. Dazu kommen Amokläufe wie in Erfurt 2002 und Winnenden 2009, um nur einige zu nennen, die mit zahlreichen toten, verletzten und traumatisierten Schüler/innen und Lehrkräften als Großkatastrophen im kollektiven Gedächtnis haften, und bei denen Polizei, Rettungs- und Sanitätsdienste wie Notfallseelsorger/innen Hand in Hand arbeiten. Letztere werden auch gerufen, wenn Einzelne tödlich oder schwer verletzt im Verkehr verunglücken, sich das Leben nehmen oder Angehörige zu benachrichtigen und zu betreuen sind. Nach den Unglücksfällen werden darüber hinaus zahlreiche Gottes-

---

<sup>1</sup> Vgl. WIETERSHEIM von, 1999.

<sup>2</sup> Vgl. UNIVERSITY OF BIELEFELD - Faculty of technology, 1999.

dienste abgehalten, die von Hinterbliebenen, Betroffenen und Politikern besucht werden, um das Unfassbare zu verarbeiten.<sup>3</sup>

Insbesondere die Katastrophen des letzten Jahrzehnts in Südostasien, Japan, im Atlantik und Italien ziehen den Blick auf einen Bereich der Seelsorge, der nur wenigen Menschen bekannt ist: (Deutsche) Überlebende von fernen Katastrophen aus dem Ausland kommen zunächst meist am Frankfurter Flughafen an, da dieser das zentrale Drehkreuz (engl. ‚hub‘) des zivilen Luftverkehrs in Deutschland darstellt.<sup>4</sup> Der Hub-Flughafen Frankfurt/Main ist eine besondere Form des internationalen Verkehrsflughafens, „von dem eine oder mehrere Fluggesellschaften ein integriertes Service-Netzwerk zu einer Vielzahl von verschiedenen Destinationen mit einer hohen Frequenz von Verbindungen anbieten“<sup>5</sup>. Hier bieten auch Mitarbeiter/innen der katholischen und evangelischen Flughafenseelsorge Betreuung und Begleitung von Rückkehrenden aus Krisen- und Katastrophengebieten, Fürsorge für Gestrandete oder seelsorgliche Gespräche mit Hinterbliebenen an.

Katastrophen globalen Ausmaßes haben immer direkt und indirekt Einfluss auf den operativen Flugbetrieb eines Verkehrsflughafens und auf die dienstleistenden Einrichtungen, und somit auch auf die Flughafenseelsorge. Die Flughafenseelsorge ist eine der Schnittstellen, in der sich Notfallseelsorge (NFS) und Seelsorge mit (Flug-)Reisenden auf spezifische Weise verbinden. Hier wird eine „cura animarum“<sup>6</sup> praktiziert, „eine Seelsorge angesichts des plötzlichen Todes“<sup>7</sup>, die zwar im Hintergrund öffentlicher Aufmerksamkeit stattfindet, aber selbstverständlicher Teil der kirchlichen Glaubensvollzüge und ihrer seelsorglichen Hilfen darstellt. Notfallseelsorge am und im Flughafen hat sich darüber hinaus zu einem selbstverständlichen ökumenisch getragenen Angebot entwickelt, „das heute aus unserer Gesellschaft nicht mehr wegzudenken ist“<sup>8</sup>.

Durch die wachsende Mobilität von immer mehr Menschen – besonders westlicher, hoch industrialisierter Gesellschaften – stellt sich für die Pastoraltheologie die Aufgabe, Wege zu finden, wie die Botschaft des Evangeliums adäquat auf deren Situation hin verkündet und überzeugend gelebt werden kann. Die rasant zunehmende globale Mobilität und Vernetzung, sei es in

---

<sup>3</sup> Vgl. KLIE, 2011, S. 38–40.

<sup>4</sup> Vgl. SCHULZ et al., 2010, S. 14 und 20.

<sup>5</sup> SCHULZ et al., 2010, S. 43. Schnelle Umsteigemöglichkeiten und kurze Wege mit hervorragenden Verkehrsanbindungen, sehr hohe Passagierzahlen und ein hochwertiges Serviceangebot zeichnen diese Flughäfen aus.

<sup>6</sup> NAUER, 2007, S. 55.

<sup>7</sup> ANGEL, 2012.

<sup>8</sup> Ebd.

virtuell-kommunikativer Form über das Internet und seine sozialen Netzwerke oder unmittelbar durch Straßen- und Flugverkehr, haben die gesellschaftlichen und individuellen Lebensvollzüge rapide gewandelt. Familiäre Beziehungen und Arbeitswelt müssen sich dieser beschleunigten Wirklichkeit anpassen, und stehen unter großem Veränderungs- und Anpassungsdruck.

Wenn „Freude und Hoffnung, Trauer und Angst der Menschen von heute, besonders der Armen und Bedrängten aller Art, [...] auch Freude und Hoffnung, Trauer und Angst der Jünger Christi“ (GS 1) sind, wie es die Pastoralkonstitution ‚Gaudium et Spes‘ verkündet, dann ist es notwendig, dass die Kirche sich mit ihren Vollzügen dieser veränderten Situation der Menschen anpasst. Insbesondere nach dem Zeugnis der Konzilsväter ist die Kirche von heute eine Kirche auf der Pilgerschaft (GS 1) und soll sich auf den Weg machen, um bei allen Mitmenschen zu sein und dem christlichen Auftrag zu entsprechen. Orte kategorialer Seelsorge wie Kliniken, Bahnhöfe, Autobahnkapellen und Flughäfen spiegeln die unterschiedlichen pastoralen Bemühungen der Kirche wider, diesen gesellschaftlichen Anforderungen gerecht zu werden.

Mit Blick auf die NFS für die zivile Luftfahrt fällt allerdings auf: Obgleich Seelsorge in Notsituationen im und am Flughafen selbstverständlich seit vielen Jahrzehnten praktiziert wird, existiert bis heute kein pastoraltheologisch systematisch fundiertes Handlungskonzept einer NFS für die zivile Luftfahrt. Damit bleibt weitestgehend im Ganzen offen, nach welchen spezifischen theologischen, humanwissenschaftlichen und organisatorischen Theorien und Ansätzen in der NFS am Flughafen gehandelt wird. Zwar existieren Konsenspapiere und Thesen der Notfallseelsorgerkonferenzen<sup>9</sup> sowie einschlägige theologische und kirchenamtliche allgemeine Grundlagen für die Notfallpastoral<sup>10</sup>, aber diese führten bislang nicht systematisch zu einer pastoraltheologischen Theorie der NFS am Flughafen und innerhalb der Flughafenseelsorge.

Damit fehlt bislang noch zum Teil, was für viele andere pastorale Bereiche längst selbstverständlich ist: systematische Konzepte, die die Grundlagen, Aufgaben und Praxis in diesem kirchlichen Handlungsfeld eindeutig beschreiben und Problemfelder und ihre Lösungsmöglichkeiten diskutieren. Dies ist umso bedauerlicher, da zivile Großflughäfen wichtige Knotenpunkte menschlicher, wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Lebensvollzüge darstellen. Insbesondere der Flughafen Frankfurt am Main (Frankfurter Rhein-Main-Flughafen) mit seinen 57,5 Millionen Passagiere

---

<sup>9</sup> Vgl. MÜLLER-LANGE, 2013a, S. 23–28.

<sup>10</sup> Vgl. Anhang dieser Arbeit.

im Jahr 2012 und seinen 500 Firmen und Institutionen mit ca. 78.0000 Mitarbeitern ist eine eigene große urbane Struktur – nicht nur eine Institution des nationalen und internationalen Flugverkehrs, sondern eine eigene Stadt sowie die größte Arbeitsstätte Deutschlands.<sup>11</sup>

## 1.2 Fragestellungen

Da zur Notfallseelsorge in der Zivilluftfahrt umfassende pastoraltheologische theoretische und empirische Studien fehlen, soll die vorliegende Arbeit verschiedene Grundsatzfragen beantworten: Ansatzpunkte der vorliegenden Studie sind hierbei Kontexte und Situation der Flughafenseelsorge, ihrer Besucher und Mitarbeiter/innen am größten bundesdeutschen Flughafen – dem Flughafen Frankfurt am Main: Das Ziel der vorliegenden Untersuchung ist deshalb vor allem die Herausarbeitung der Sicht der Akteure der Notfallseelsorge. Es soll darum gehen, Vorstellungen, Erwartungen und Ansprüche seitens der Klientel und der seelsorglichen Fachkräfte an eine moderne Notfallseelsorge in der zivilen Luftfahrt herauszuarbeiten, und somit Anhaltspunkte für eine konzeptionelle Weiterentwicklung dieses kirchlichen Arbeitsfelds zu gewinnen.

Die Hauptfrage zielt auf die Vorstellungen und Erfahrungen von NFS bei Besucher/innen und Mitarbeiter/innen der Flughafenseelsorge:

- Welche Erfahrungen machen Besucher/innen der Flughafenseelsorge am Frankfurter Flughafen mit Notfallseelsorge im Allgemeinen und spezifisch am Flughafen?
- Welche Erwartungen bestehen hier an eine kirchliche Notfallseelsorge?
- Welche Erfahrungen machen Menschen in diesem Arbeitsfeld, die beruflich oder ehrenamtlich in der Flughafenseelsorge bzw. Notfallseelsorge tätig sind?
- Welche Erwartungen bestehen ihrerseits an eine kirchliche Notfallseelsorge am Flughafen?
- Decken sich die Ansprüche und Erwartungen beider Gruppen, wo gibt es ggf. Unterschiede?
- Welche theologischen Ansätze begründen das kirchliche Engagement in der Notfallseelsorge an einem Flughafen?
- Wie sind Flughafenseelsorge und Notfallseelsorge organisatorisch aufgebaut?
- Welche Problemfelder lassen sich hier erkennen?

---

<sup>11</sup> Vgl. FRAPORT, 2004–2013a. Vgl. SCHULZ et al., 2010, S. 20.

- Worin bestehen die spezifischen Merkmale und die Rolle der NFS am Flughafen im Kontext anderer Dienste der psychosozialen Notfallversorgung (PSNV)?

Hauptziel der Arbeit ist das Herausarbeiten von Erkenntnissen zur Entwicklung eines systematischen pastoraltheologischen Handlungskonzeptes der NFS am Flughafen, wozu detailliert auf die kirchlichen Grundvollzüge der Diakonie, Liturgie, Verkündigung und Gemeinschaft eingegangen werden soll. Leitfrage ist hier:

- Welche Aspekte eines pastoralen Handlungskonzeptes einer kirchlichen Notfallseelsorge in der zivilen Luftfahrt sind für die Zukunft bedeutsam und sollten aufgebaut bzw. weiter entwickelt werden?

### 1.3 Forschungsmethodik

Die Arbeit besteht sowohl aus einer theoretischen Untersuchung wie aus einer empirisch-qualitativen Studie:

Zunächst soll das Phänomen Flughafenseelsorge bzw. Notfallseelsorge, Geschichte, theologische Grundlagen, Aufgaben, personales Angebot, Organisation möglichst umfassend beschrieben werden. Dazu wird auf biblische, kirchenamtliche und pastoraltheologische Quellen der Fachliteratur und auf notfallpsychologische und notfallmedizinische Fachpublikationen zurückgegriffen, die auf ihre wesentlichen Erkenntnisse für die NFS hin erörtert werden sollen. Insbesondere die Differenzierung zwischen säkularen bzw. medizinisch-psychologischen Notfallinterventionen und Notfallseelsorge soll aufgrund der Untersuchung der Fachliteratur begründet werden.

Im empirischen Teil sollen mithilfe einer qualitativen empirischen Studie (ergänzt durch einige quantitative Angaben)

- Vorstellungen und Erwartungen bzgl. NFS von Gästen und Mitarbeiter/innen anhand von Fragebögen schriftlich erfragt und
- in persönlichen Interviews mit Experten im Bereich des Notfall- und Krisenmanagements in der zivilen Luftfahrt am Flughafen Frankfurt/Main eruiert werden.
- Die erhobenen Daten aus den Interviews sollen aufgrund der bisherigen theoretischen Befunde verglichen und eingeordnet werden.



## 1.4 Aufbau der Arbeit

Der erste Teil der Untersuchung befasst sich mit dem Ausgangspunkt und der Problemstellung. Ferner wird die Forschungsmethodik beschrieben und der Aufbau der Arbeit skizziert. Im zweiten Hauptkapitel gebe ich einen Überblick über den kategorialen Seelsorgeort Flughafenseelsorge in der zivilen Luftfahrt. Dazu gehören eine terminologische Bestimmung des Begriffs, eine kurze geschichtliche Einordnung der Institution Flughafenseelsorge im Allgemeinen und am Beispiel ihrer konkreten Gestalt in Frankfurt am Main sowie eine detaillierte Beschreibung der Aufgaben und infrastrukturellen, arbeitsorganisatorischen Gegebenheiten der katholischen Flughafenseelsorge. Bedeutsam ist vor allem die Einordnung der Flughafenseelsorge in das Spektrum der konfessionellen Angebote sowie der Institutionen anderer Religionen und die Zusammenarbeit und Eingliederung der Flughafenseelsorge in den operativen Flugbetrieb (Kap. 2).

Das kirchliche Aufgabenfeld bzw. der kategoriale Seelsorgebereich der Notfallseelsorge wird im nächsten Hauptkapitel vorgestellt und erörtert. Damit soll ein detaillierter Überblick über die Institution NFS gegeben werden. Hierbei geht es zum einen um theologische Konzepte und Grundlagen der Notfallseelsorge, ihre Organisationsstrukturen und Einbindung, aber auch um humanwissenschaftliche Erkenntnisse, die vonseiten der Notfall- und Rettungsmedizin und -psychologie existieren. Theologische Schwerpunkte sind hier bibeltheologische, kirchenamtliche und pastoraltheologische der NFS im Allgemeinen. Gemeinsamkeiten und Unterschiede zwischen Notfallmedizin und seelsorglichen Notfallhilfen sollen aufgezeigt werden (Kap. 3).

Der vierte Teil der Untersuchung umfasst Darstellung und Erörterung des Notfall- und Krisenmanagements an einem zivilen Flughafen. Zur Thematik Notfallseelsorge im Kontext eines zivilen Flughafens existieren aufgrund des relativ kurzen Bestehens dieser Einrichtungen und ihres relativ kleinen Umfangs im Vergleich zu anderen kategorialen Seelsorgebereichen (z.B. der Krankenhauseselsorge) kaum Fachpublikationen, in denen Theorien und Konzepte dieses Arbeitsfeldes reflektiert werden. Die Erkenntnisse sind vor allem bezogen auf den Flughafen Frankfurt/Main (Kap. 4). Der fünfte Teil der Arbeit umfasst die Darstellung des Forschungsvorgehens und der Ergebnisse der beiden vom Verfasser durchgeführten empirischen Teilstudien, in der zunächst Gäste und Mitarbeiter/innen der Flughafenseelsorge Frankfurt/Main zu ihren Vorstellungen und Erwartungen an die NFS schriftlich befragt wurden (quantitativ-empirischer Untersuchungsteil). Zweitens wurden Leitungspersonen der Notfall-

seelsorge und Krisenintervention am Frankfurt am Main mithilfe von Leitfadeninterviews befragt (qualitativ-empirischer Untersuchungsteil). Nachfolgend sollen die Ergebnisse beider Befragungen den Ergebnissen der theoretischen Untersuchung vergleichend gegenübergestellt, die Übereinstimmungen und Unterschiede benannt und kritisch interpretierend gewichtet werden (Kap. 5).

Das sechste Kapitel zielt auf die Entwicklung von Elementen eines Handlungskonzepts der Notfallseelsorge in der zivilen Luftfahrt unter Einbeziehung der Ergebnisse der empirischen Untersuchung. Dadurch sollen Impulse für eine Weiterentwicklung von pastoraltheologischen Handlungskonzepten bezogen auf die vier kirchlichen Grundvollzüge Martyria, Leiturgia, Diakonia und Communion herausgearbeitet werden (Kap. 6).

Die Arbeit schließt mit einem Fazit und Ausblick auf die Zukunft der NFS an einem zivilen Verkehrsflughafen (Kap. 7).