





Pater Walter Maader

HÖHENFLÜGE* UND *BRUCHLANDUNGEN

Der dienstälteste Flughafenseelsorger
Deutschlands erzählt



*Meinen selbstlosen und treuen
Helferinnen und Helfern im Dienst
für die Menschen unterwegs
und in der Welt der Arbeit.*

Aus heiterem Himmel

Als ich das erste Mal in meinem Leben feindliche Flugzeuge bedrohlich nahe sehe, habe ich keine Zeit, sie genauer zu betrachten. Ich bin 16 Jahre alt und fürchte um mein Leben. In den ersten Frühlingstagen des letzten Kriegsjahres 1945 ist am Himmel über Würzburg die Hölle los. Riesige Bomberverbände greifen die Stadt an, laden ihre todbringende Fracht ab und verschwinden wieder. Einmal, zweimal, dreimal wogt eine Angriffswelle. Zigtausende Stabbrandbomben und dazwischen schwere Luftminen regnen vom Himmel – sie bringen den Tod. Als der Angriff vorüber ist und die ganze Stadt wie eine riesige Fackel brennt, bricht Panik aus. Rette sich, wer kann! Nichts wie weg! Raus aufs Land, in die umliegenden Ortschaften.

Unser Haus wurde nicht getroffen. Es liegt am Stadtrand. Aber alle unsere Verwandten leben in der Stadtmitte, dort sind fast alle Häuser zerstört. Als das Schlimmste vorüber ist, beginnen wir mit der Suche nach ihnen. Die meisten haben in ihren Kellern überlebt, auch unsere Oma. Aber uns ist klar: Das ist noch nicht alles. Mit weiteren Attacken ist zu rechnen. Also nichts wie raus aus der Stadt. Nur wenig können wir mitnehmen.

Oma soll mit uns nach Rottendorf, weit weg von der brennenden Stadt. Wir finden einen herrenlosen, klappriegen Leiterwagen, setzen die Oma auf die Ladefläche, legen unsere wenigen Habseligkeiten dazu und ziehen los. Ich an der Deichsel, die Mutter schiebt. Unser Weg führt im Zickzack durch die Trümmer, die auf der Straße liegen. Dann erreichen wir das freie Feld. Da wird es richtig gefährlich.

Tiefflieger greifen uns an. Meine Mutter und ich suchen am Straßenrand Deckung, rollen uns eine Böschung hinun-

ter, bis uns Sträucher Sichtschutz gewähren, und warten ab, bis der Angriff vorüber ist. Oma sitzt im Leiterwagen, der auf der Straße steht.

Die MG-Salven rattern über uns hinweg.

So überraschend wie der Angriff kam, so schnell ist er auch wieder vorüber. Als das Knattern aufhört, blicke ich hoch, am ganzen Leib zitternd – schaue meine Mutter mit angsterfüllten Augen an und stelle erleichtert fest: Niemand von uns dreien ist verletzt.

Es geht weiter. Niemand sagt ein Wort. Das Zittern in den Knien lässt langsam nach. Noch einige Male landen wir an diesem Tag im Straßengraben, suchen Deckung vor den Tieffliegern. Endlich sind die acht Kilometer bis Rottendorf geschafft.

Bei einem zweiten großen Angriff auf Würzburg wird unser Haus, wie viele andere, die den ersten Angriff einigermaßen heil überstanden haben, total zerstört. Von der Stadt sind nur hohläugige Fassaden übrig, und kaum jemand hat noch ein Dach über dem Kopf. Gott sei Dank, wir sind noch am Leben. In Rottendorf finden wir als Ausgebombte, so nennt man diejenigen, deren Häuser zerstört und damit unbewohnbar sind, Unterschlupf. Aber wir sind beileibe nicht die Einzigen, die mit ihren wenigen Habseligkeiten den Weg zwischen Bombenkratern und Schutthaufen hindurch bis hierher gefunden haben. Jede Menge Menschen drängen sich auf engem Raum, die Stimmung schwankt zwischen der Erleichterung, dem Inferno entkommen zu sein, und der Angst vor der Ungewissheit. Wie wird es weitergehen? Was wird noch kommen? Immer wieder schauen wir nervös zum Himmel. Sonnenschein und blauer Himmel sind wunderbar, aber dichte Wolken wären uns momentan lieber, denn dann hätten wir etwas Sichtschutz, wenn es zu weiteren Angriffen aus der Luft kommt.

Die Ereignisse vor mehr als einem Dreivierteljahrhundert haben sich in mein Gedächtnis gebrannt. Seit diesem Tag, als ich mit meiner Mutter um mein Leben rannte und, gemeinsam mit meiner Oma, dem Tod entging, lebe ich sozusagen auf Abruf, und zwar bis heute, nach einem erfüllten Leben, das so nicht hätte folgen müssen. Auf meinem späteren Weg als Seelsorger, als Priester, als Pater der vom heiligen Vinzenz Pallotti gegründeten religiösen Priestergemeinschaft, begleitet mich diese Gewissheit: Das Leben ist ein reines Geschenk! Es hängt an einem seidenen Faden. Keiner kann den spinnen, nur Gott allein.

Ich bin der dienstälteste Flughafenseelsorger Deutschlands. 1972 habe ich am Flughafen Frankfurt am Main meinen Dienst angetreten. An einem Ort voller Hektik und Sehnsucht, Freude und Leid, Leichtigkeit und Druck. Und ich habe seitdem eine Menge Flugzeuge am Himmel gesehen. Wie damals, aber mit ganz anderen Augen.

Der Kranich der Lufthansa am Heck einer Maschine und gleich daneben, an den nächsten Gangways, die Symbole der American Airlines, der British Airways oder der Air France. Ich muss mich vor nichts und niemandem mehr verstecken. Es herrscht seit langer Zeit Frieden, zumindest in unserem Land. Ich bin dankbar und froh, dass ich am Flughafen jahrzehntelang den Menschen dienen konnte.

In diesem Buch erzähle ich von Höhenflügen und Bruchlandungen, von riskanten Flugmanövern, Turbulenzen und sensationellen Aussichten. Schön, dass Sie mitfliegen.

Abflug und Ankunft

Flughäfen sind ein Gleichnis für das Leben: Kommen und Gehen, Landen und Abflug. 1500 Flugbewegungen waren es zeitweilig allein in Frankfurt, an einem Tag, 150 000 Fluggäste und 50 000 Menschen, die jemanden hinbringen oder abholen. Normalerweise. Es fällt schwer, mir den ausgebremsten Flugbetrieb während der Corona-Pandemie bildlich vorzustellen. Die wenigen Menschen in den weiten Hallen. Der Eindruck, den vielen metallenen Vögeln seien die Flügel erlahmt. Die stillstehenden Gepäckförderbänder. Die spärlich besuchten Geschäfte, Cafés und Restaurants – und die ausgestorbene Flughafenkapelle.

In lausigen wie in sorgloseren Zeiten gilt: Wer fliegt, erlebt einen Abflug und dann eine Landung. Und wer am Flughafen arbeitet, egal, ob als Fluglotse, Zollbeamter oder Seelsorger, erlebt das andersherum. Zunächst die Ankunft, die Leute sind auf einmal da, und dann fliegen oder fahren sie weiter. Ein Flughafen ist nie das Ziel. Man kommt nicht wegen des Airports nach Frankfurt, sondern um in Deutschland etwas zu erleben oder zu erledigen. Das Ziel der Reise ist ein geschäftlicher Anlass, ein Verwandtenbesuch, ein Urlaub.

Darin gleicht ein Flughafen dem Alltag. Wir durchheilen ihn. Das Leben, wie wir es auf der Erde führen, ist ein Dazwischen. Abflug und Ankunft, Anfang und Ende, langatmiges Warten und kurzzeitiger Trubel. Begrüßung und Abschied, entspannte Stunden und ärgerliche Vorfälle, außerdem vieles, was nicht vorhersehbar oder planbar ist.

Wie zum Beispiel der Auftrag vom damaligen Bischof Wilhelm Kempf von Limburg und dem Provinzial Pater Ludwig Münz SAC an mich, eine Seelsorgestelle am Frankfurter Flughafen aufzubauen. Bis dahin hatte ich noch nie

einen Flughafen betreten, nie ein Flugzeug von innen gesehen. Und es gab keine religiös geprägte Tätigkeit auf einem deutschen Airport. Ob ich dafür der richtige Mann bin, wie mein Vorgesetzter, der Provinzial der Pallottiner, meinte, weiß ich nicht. Wenn ein Bischof anfragt, sagt man Ja und Amen. So habe ich es gelernt. Es wird grundsätzlich nicht viel nachgefragt in der katholischen Kirche der frühen Siebzigerjahre des letzten Jahrhunderts. Wer geweiht ist, hat zu parieren. Das habe ich versprochen, darauf bin ich gefasst. Auf die Frage, ob mir das im Innersten entspricht, komme ich gar nicht. Der Blickwinkel fehlte in unserer Ausbildung völlig.

Ich werde also gerufen und melde mich beim Bischof. Der empfängt mich in seinem ehrfurchtgebietenden Arbeitszimmer und reicht mir die Ernennungsurkunde über den Schreibtisch. »Was habe ich als Flughafenseelsorger im Einzelnen zu tun?«, erkundige ich mich. »Das weiß ich auch nicht«, entgegnet er. »Es gibt so etwas in Deutschland bislang nicht. Probieren Sie aus, was möglich ist. Wenn es nicht gelingt, können wir die Sache wieder abblasen.« Mit diesen Sätzen und einem Segenswunsch verabschiedet mich der Bischof. So schnell geht das: vom Gemeindeseelsorger in Limburg zum Flughafenseelsorger des größten deutschen Verkehrsflughafens. »Aufgeben ist nicht deine Art«, sage ich zu mir selbst, als ich aus der Pforte des Bischofshauses trete.

An einem Märztag 1972, wenige Monate vor den Olympischen Spielen in München, fahre ich zum ersten Mal zum Flughafen. Ich parke meinen Kleinwagen, gehe zum hoch aufragenden Terminal und betrete eine völlig andere, mir unbekannte Welt. Überall emsiges Treiben: Menschentrauben vor Abfertigungsschaltern, Reisende, die mit großen Schritten durch die Halle eilen. Kleine Fahrzeuge, die Wagen voller Gepäckstücke hinter sich herziehen. In einem solchen Hochbetrieb soll ich als Seelsorger arbeiten? Das

frage ich mich, als ich im schwarzen Habit, der Ordenskleidung, mit meiner Lederaktentasche durch eine Schwingtür das weitläufige Gebäude betrete.

Hier gibt es keine Traditionen und kein Brauchtum wie in einer Gemeinde. Hier ist nichts gewachsen, hier ist alles neu. Hier bin ich ganz auf mich allein gestellt. Alle anderen, die gerade am Flughafen unterwegs sind, scheinen zu wissen, wie es geht, wie man sich richtig verhält, wo was zu klären ist und wann man ungeduldig oder ergeben zu warten hat. Ob das für mich nicht alles eine Nummer zu groß ist? Es kommt mir vor, als wäre ich zu einem Einsatz befohlen worden, den ich nicht recht abschätzen kann.

Und stehe ich hier, im seelsorglichen Neu- und Niemandsland, nicht auf verlorenem Posten? Flughafenseelsorger, das ahne ich jetzt, heißt Pfarrer sein ohne Netz und doppelten Boden. Es gibt keine Gemeinde, keine festen Gruppen, die einen kennen und erwartungsvoll begrüßen. Nur eines ist sicher: dass hier keiner der Reisenden länger als nötig verweilt.

Heute weiß ich: Flughäfen sind nicht nur eine Metapher für das Leben, sondern auch für das, was Kirchen sein sollten: Orte, an denen der Himmel nah ist. Nicht eng, sondern voller Freiräume. Und ich habe gelernt, den Trubel zu genießen.

Damals, an meinem ersten Tag, im nagelneuen Seelsorge-raum, fühle ich mich jedenfalls sehr verloren. Ein leerer Schreibtisch und ein Stuhl – ansonsten ist der Raum völlig kahl. Ich setze mich und ziehe aus der Aktentasche ein Blatt mit dem Briefkopf des Ordinariats, der Limburger Bischofsbehörde. Darauf eine Art Stellenbeschreibung. Ich fange aber nicht sofort an zu lesen. Meine Gedanken wandern stattdessen zurück in die Vergangenheit.

Bei allen landen

Sieben Jahre Gemeindeseelsorge liegen hinter mir. Der Pfarrer der Gemeinde, Pater Andreas Stock SAC, und ich sind jeden Abend unterwegs. Wir warten nicht darauf, dass uns jemand aufsucht. Wir gehen in die Gemeinde hinein, besuchen die Familien, Einzelne und Gruppen, Vereinstreffen, Chorabende und vieles mehr. Wir sind dort, wo Menschen zusammen sind. Oft kommen wir erst um elf Uhr abends ins Pfarrhaus zurück und tauschen uns über das Erlebte aus. Wir verstehen uns, ohne in allem einer Meinung zu sein. Der Gedanke, einer von uns beiden könnte wichtiger sein, rechtgläubiger oder beliebter als der andere, würde uns belustigen.

Ob konservativ oder progressiv; das zählt für uns nicht viel. Es geht nicht um uns, sondern um die Menschen, die uns anvertraut sind, deren Bemühungen wir achten, die wir ermutigen wollen, von denen wir uns auch etwas sagen lassen. Was ihnen dient, liegt uns am Herzen.

Die Gemeindemitglieder sollen möglichst viel selbst in die Hand nehmen. Wir lassen den Einzelnen machen. Spannungen und Kontroversen sind uns lieber, als dass die Leute abspringen. Leiten heißt für uns vermitteln. Ich bin für die Jugendarbeit zuständig. Eine Fußballmannschaft wird gegründet, Freizeiten eingeführt, Feste gefeiert, eine Disco eingerichtet. Viele junge Leute finden ins kirchliche Leben und in die Gottesdienste. Die Aufbruchsstimmung unter den Jugendlichen der 68er-Jahre verlangt dabei genaues Hinschauen und Hinhören, um zu verstehen, was da vor sich geht und vor sich hin gärt. Bei den monatlichen Treffen der Pfarrjugend-Leitung und insbesondere bei der Jahresversammlung, zu der alle eingeladen sind, Sorge ich dafür, dass es genügend Raum für eine Aussprache gibt.

Auf Augenhöhe signalisiere ich den jungen Leuten, dass ihre Anliegen ernst genommen werden. Die Jugendlichen kommen mit ihren Gitarren zu mir, sie wollen ihre Musik im Gottesdienst spielen. Unser Organist, vormals Kapellmeister in Salzburg, ein hochgebildeter Musiker, ist vehement dagegen. Mit ›Klumpfen‹, wie er das nennt, sei kein Gottesdienst zu machen. Wir weichen deshalb mit unserer wöchentlichen Jugendmesse in die Unterkirche aus. Dort sind wir frei und machen es so, wie wir es wollen. Der Hauptgottesdienst bleibt, wie er ist, und wird mit klassischer Kirchenmusik – Orgel und Choralgesang – gestaltet.

Als Seelsorger versuche ich auf möglichst viele Ansprüche der Gemeindemitglieder einzugehen. Diese Art von Beweglichkeit braucht einen festen Standpunkt, den ich in meinem Glauben habe. Jesus Christus, seine Art, mit Menschen unterwegs zu sein, inspiriert mich. Auch später, in meinem neuen Job.

*

Im Transitbereich der Halle B im Terminal 1, gegenüber von Flugsteig B 32, befindet sich eine Flughafenkapelle. Sie soll den Fluggästen vor dem Abflug oder nach der Ankunft die Gelegenheit für eine kurze Andacht und eine persönliche Gebetszeit geben. Passagiere, die im Transitbereich auf den Anschlussflieger warten, könnten die Kapelle nutzen, um sich für eine Weile in die Stille zurückzuziehen oder an einem Gottesdienst teilzunehmen. Die Verantwortlichen gehen von einem hohen Bedarf aus, und es ist ihnen wichtig, dass ein geweihter Priester für die Gäste als Ansprechpartner zur Verfügung steht.

So sieht die Welt vom Schreibtisch aus. Aber schon nach wenigen Tagen stelle ich fest, dass diese Vorstellungen der

Wirklichkeit nicht standhalten. Für ein Angebot in dieser Form ist der Flughafen zu groß, und die Passagiere sind oftmals zu angespannt, um selbst auf den Gedanken zu kommen, sich in die Flughafenkapelle zurückzuziehen. Manche befürchten, dass sie durch eine Flugplanänderung ihren Anschluss verpassen könnten, die Wege sind weit. Deshalb setzen sich viele ganz nah an ihr Abflugsgate, um dort zu warten. Nur jene, die im Umkreis der Kapelle abfliegen, nutzen diese, soweit sie den Weg von den Kofferbändern dorthin überhaupt finden.

Gar nicht im Blick ist bei der ursprünglichen Planung die andere Hälfte der Menschen, die den Flughafen bevölkern: die Zigtausenden Beschäftigten, außerdem all diejenigen, die Passagiere zum Flughafen bringen oder von dort abholen, sowie die täglichen Besucher. All diese Menschen laufen vor Ort durcheinander, arbeiten Einsatzpläne ab, suchen Auskünfte oder sind einfach nur interessiert zu sehen, was so alles geschieht.

Schon in den ersten Tagen meiner neuen Tätigkeit erstelle ich meine eigene Jobbeschreibung: Ich will selbst immer wieder auf die Leute zugehen, gleich, wie sie darauf reagieren. 35 000 Menschen sind am Airport beschäftigt. Mitarbeiter treffe ich regelmäßiger als Passagiere, und mit ihnen muss ich zuerst Verbindung aufnehmen. Sie haben den ganzen Flughafen im Auge, überblicken die Abläufe und können Multiplikatoren sein. Ebenso auf die, die hier zwischensenden, die ankommen oder abfliegen. Alle sollen erfahren, dass sie sich bei der Seelsorge ausruhen können und hier jemanden finden, der ein offenes Ohr für ihre Fragen hat.

Das Büro im Terminal betrete ich jeden Tag nur kurz. Ich mache mich stattdessen meistens gleich nach meiner Ankunft wieder auf den Weg und erkunde den Flughafen. Wie ein Pilger, der nach dem Wesentlichen sucht.

Fahrrad-Seelsorge

So bin ich von früh bis spät unterwegs. Ich weiß nie, was der Tag bringt, kann mich selten auf eine Situation vorbereiten und vergebe keine Termine. Es ist ausreichend, auf alles gefasst zu sein. Die Menschen laufen mir über den Weg. Das lässt sich in keinen Kalender eintragen. Es geschieht das, was gerade anliegt. Wenn sich jemand aussprechen oder beichten will, möchte ich für sein Anliegen sogleich bereit sein. Ich will zu niemandem sagen: Kommen Sie später wieder. Es muss in dem Augenblick geschehen, in dem das Bedürfnis da ist – sonst ist die Chance vielleicht verpasst.

Was mich antreibt, sind die Sorgen und die Freuden der Menschen. Ihr Vertrauen, auch ihr Unwillen, ihre Unzufriedenheit, oder dass sie sich am Ende fühlen. Einfach alles, was sie mir sagen. Auf Jesus kam auf den Straßen und Wegen zwischen Galiläa und Jerusalem ständig Unerwartetes zu, geht mir einmal mitten in einem Gespräch auf. Auch er wurde im Laufe des Tages immer wieder mit Begegnungen konfrontiert.

Im Unterschied zu ihm bin ich auf dem riesigen Flughafengelände anfangs mit einem alten Fahrrad auf Achse. Es ist das Dienstfahrzeug eines Angestellten, das er mir großzügig zur Verfügung stellt. »Hier, nehmen Sie's, ich brauche es nur einmal am Tag«, meint der nette Mann und legt mir eines Tages die Lenkstange in die Hände, nachdem er mich überholt hat, als ich mich zu Fuß durch das Terminal bewege. Mit so viel Aufmerksamkeit habe ich nicht gerechnet. Das geht mir nahe. Ich habe mitten in der Betriebsamkeit jemanden gefunden, der ein Auge für andere hat.

So radle ich fortan langsam zwischen den verschiedenen Gates und auch auf dem Flugfeld herum, um wahrzunehmen

men, was am Rande der Rollbahnen vorgeht. Ich fahre hinaus und suche die Arbeiter auf dem Vorfeld auf, die unter den riesigen Fliegern zu tun haben. Passagiere sehen nur einen Bruchteil dessen, was einen Flughafen ausmacht, stelle ich fest. Unter der Erde befinden sich eine riesige Gepäckförderanlage, Fahrstraßen, Parkplätze und vieles mehr.

Zuerst schwingen sich im Ordenskleid auf den Sattel, merke allerdings schnell, dass das unzweckmäßig ist. Und zwar nicht nur wegen der Speichen, in denen sich der Habit verfangen kann. Anfang der Siebzigerjahre ist man für die Leute zugänglicher, wenn man als Seelsorger ›in Zivil‹ auftritt. Und ich muss mir die »Würde des Amtes« bei keinem Kleidungsstück leihen. Den Leuten kommt es auch nicht auf Äußerlichkeiten an, sondern vor allem auf Glaubwürdigkeit. Das Fahrrad bewährt sich für die äußere wie die innere Beweglichkeit. Sobald der Angestellte morgens damit die Post ausgeteilt hat, steht es mir zur Verfügung. Es könnte nicht besser passen. Was bin ich anderes als ein Bote? Auch ich habe meine Sendungen unter die Menschen zu bringen. Und es passt zu mir, dass ich für den Dienst kein eigenes Fahrrad beanspruche, sondern mir eines ausleihe. Eine Seelsorge, die mit wenig auskommt, ist nah bei den Menschen. Es ist mir leicht ums Herz. Taugt ein Fahrrad vielleicht dazu, innerlich zu fliegen?



Treten und treten

Mein Flughafenfortbewegungsmittel ist nicht das erste Rad, das ich besteige. In den Jahren nach dem Krieg habe ich mich auf zwei Rädern durch meine Heimatstadt geschlängelt, auf den allmählich sich verbreiternden Schneisen durch die Trümmerwüsten. Links und rechts sehe ich die Gerippe der stehen gebliebenen Häuserfassade, durch deren Fensterhöhlen der Himmel wahrzunehmen ist. Es dauert fast 20 Jahre, bis in Würzburg die letzten Trümmer beiseitegeräumt sind.

Nach Kriegsende ist ganz Deutschland zu Fuß unterwegs. Von der Front und den Gefangenenlagern nach Hause oder aus der alten, verlorenen Heimat in eine neue, unbekannte Zukunft. Etwas Neues und Positives liegt in der Luft, eher der lässige Swing der Fünfziger anstatt der vormaligen Marschmusik. Für den neuen Schwung reichen durchgelaufene Schuhe nicht, deshalb ist für uns jungen Leute ein Fahrrad Gold wert. Das erste kaufe ich mir auf Pump, wie meine Freunde auch. Jeden Monat ist eine Rate fällig. Und ohne gute Beziehungen wären wir nicht so schnell an diesen Luxus gekommen. Ich erhalte das Rad über einen Freund aus der Katholischen Jugend. Seine Eltern haben neuerdings eine Niederlassung von Citroën. Sie verkaufen auch Fahrräder und überlassen mir das Gefährt zu einem günstigen Preis. Nur so kann ich mir das leisten. Mit dem Fahrrad durchquere ich in den nächsten Monaten ganz Bayern. Meine Freunde und ich sind so oft wie möglich im Sattel, wir treten und treten. Der Erkundungsbereich weitet sich, überhaupt wird alles gefühlt ein wenig weiter in dieser Zeit. Schließlich wagen wir uns mit den Rädern über die Alpen. Ohne Gangschaltung. Es klappt.

Später, in den Wirtschaftswunderzeiten zählt ein Fahrrad nicht mehr viel. Aber das Motiv eines radelnden Paters am Flughafen verleitet einige zum Schmunzeln und zum Fotografieren. Ein Foto, das mir jemand geschenkt hat, hängt in meinem Büro gerahmt an der Wand. Ein Besucher sagt: »Ich habe das Bild genauer angesehen. Sie, in klösterlichem Gewand auf dem Rad, schauen darauf zur Seite, nicht nach vorne.«

»Da sehe ich wohl Bekannte und Unbekannte links und rechts und grüße sie mit einem freundlichen Lächeln«, antworte ich. Denn mit dem Grüßen beginnt die Seelsorge – mit nichts anderem. Ein guter Pfarrer schaut aus meiner Sicht am besten nach allen Seiten, zu den Menschen. Das schließt freilich ein, dass er auch auf seinen Weg achtet, unterwegs nichts und niemanden anfährt.

*

Auf meinem Weg durchs Terminal grüße ich immer wieder einen Mitarbeiter, der am Flughafencounter zu tun hat. Er grüßt nie zurück. Das nehme ich hin. Ich grüße ihn weiterhin täglich. Lange geht das so. Bis er eines Tages sein Schweigen bricht und mir seine Geschichte erzählt: »Sie grüßen mich immer, wenn Sie vorbeikommen. Wissen Sie, ich bin evangelisch. Aber meine Frau ist katholisch. Als wir heiraten wollten, gingen wir zur Vorbereitung zum katholischen Pfarrer. Der kennt meine Frau gut. Unvermittelt sagt er zu ihr gewandt: ›Du hättest doch auch einen katholischen Mann heiraten können. Gemeint hat er sicher, dann wäre alles einfacher zu regeln; weniger Schreibkram, zum Beispiel. Aber seine Bemerkung hat mich dermaßen geschockt, dass ich meine Braut direkt bei der Hand genommen und mit ihr das Pfarrhaus verlassen habe. Wir haben dann evan-

gelisch geheiratet. Meine Frau leidet aber darunter, dass sie seit diesem Tag gefühlt mit ihrer Kirche in Zwietracht lebt. Ich selbst habe auch ein ungutes Gefühl. Was kann man denn da machen?«

Ich sage zu ihm: »Das bringen wir in Ordnung.« Gesagt. Getan. Wenige Tage später sitze ich bei den beiden zu Hause und kann den beiden helfen, den Ärger aus der Welt zu räumen, indem ich danach auch mit dem zuständigen katholischen Mitbruder spreche.

Das Ehepaar und ich werden gute Freunde. Merke: Ein unbedachtes Wort genügt, und dein Grüßen bleibt in der Folge ohne Antwort. Immerhin, diese Geschichte ist gut ausgegangen. Vergessen kann ich sie nicht.

Meine Grundidee bewährt sich: Wenn du hier arbeiten willst, dann musst du sichtbar sein. Ich lebe quasi den ganzen Tag auf dem Flughafen. Eine gelbe Kennkarte weist mich als offiziellen Flughafenmitarbeiter aus. Auf die Uhr schaue ich während meiner Dienstzeiten kaum. Manchmal wird es recht spät, manchmal fangen wir sehr früh an. Der Flughafen schläft nie. Ich bin immer da, wenn es sein muss. Ganz in der Nähe habe ich mir am Frankfurter Stadtrand eine einfache Bleibe gesucht. Selbst nachts kann das Telefon klingeln, wenn mich der Verkehrsleiter vom Dienst anruft und einen Notfall meldet. Jemanden, der völlig verzweifelt am Flughafen gestrandet ist. Manche ohne Ticket für den Weiterflug, ohne Geld, ohne Hoffnung. Das passiert immer wieder. Der Diensthabende hat meine Telefonnummer und kann mich jederzeit erreichen. Und je länger ich unterwegs bin, umso bekannter werde ich auf allen Ebenen des Flughafens.

Horizontenerweiterung

Ich ernte für meine quasi permanente Präsenz ungläubiges Staunen und aufgeweckte Skepsis. »Was, wir haben hier jetzt auch einen Pfarrer?«, erwidert unwirsch ein Monteur im Blaumann, dem ich mich beherzt vorstelle, während er sich in seiner kurzen Pause eine Zigarette dreht. »Was wollen Sie denn hier machen? Schauen Sie sich doch um, da geht für Sie nichts.«

»Warten wir es ab«, sage ich, wohl eine Spur zu verhalten. Den leisen Ton scheint er mit dem Auftreten eines gestandenen Kirchenmannes nicht zu verbinden. Sein Blick kommt mir auf einmal etwas weniger hart vor. Vielleicht täusche ich mich auch.

Dem einen oder anderen, mit dem ich in Kontakt bin, kann ich in dienstlichen und auch in privaten Angelegenheiten helfen. Das Eis bricht. Einige machen andere auf mich aufmerksam, schicken die Leute zu mir. Andere rufen mich an und bitten, sie aufzusuchen, da sie den Arbeitsplatz nicht verlassen können. Es ist meine Chance, dass nicht alles am Flughafen reibungslos verläuft. Klar, dass Konflikte nicht ausbleiben, wenn Menschen aus 80 Nationen an einem Ort zusammenarbeiten. Ich versuche, den Einzelnen beizustehen, wenn ihnen etwas das Leben schwer macht.

Als Seelsorger bin ich der Anwalt derjenigen, die sich nicht von seelenlosen Abläufen, vom mühseligen Betrieb aufreiben lassen wollen. »Im Mittelpunkt steht der Mensch« – das ist mir wichtig. Viele Jahre später wird das zum Kehrsvers religiös geprägter Arbeit an vielen Stellen. Die Arbeit am Flughafen ist kräftezehrend, nicht nur auf den Rollbahnen, wo im Sommer die Luft vor Hitze flirrt. Bei den Beschäftigten, die unmittelbar mit den Fluggästen zu tun haben, den Mit-

arbeiterinnen und Mitarbeitern der Informationsdienste, der Hallenaufsicht, den Agenten an den Schaltern, den Verkäuferinnen und Verkäufern in den diversen Geschäften, dem Sicherheitspersonal und den Kellnerinnen und Kellnern in den Gaststätten wirken sich die wechselnden Schichtdienste und die Nachtarbeit auf die Gesundheit aus. Jede und jeder hat bestimmte Sorgen und hält im Gespräch mit mir damit nicht hinter dem Berg. Familien leiden unter der permanenten Belastung und den steigenden Anforderungen des wachsenden Flughafenbetriebes. Vielen setzt der permanente Stress zu, sie haben Schlafstörungen. 1970 waren auf dem Frankfurter Flughafen 9,4 Millionen Passagiere unterwegs. Zehn Jahre später hatte sich die Zahl fast verdoppelt. 1990 waren es 29,6 Millionen Passagiere – und 2019 70,56 Millionen. Die Corona-Pandemie hat im Jahr darauf das Verkehrsaufkommen in etwa auf das Niveau von 1980 zurückgeschraubt.

Ich betrete ein Restaurant. Die Chefin erzählt mir, dass sie viel Kummer mit Zechprellern hat. Es handelt sich fast immer um dieselben Personen. Sie kommen, geben eine üppige Bestellung auf und behaupten, sobald der Nachtisch verspeist ist, dass sie kein Geld haben. Es bleibt der Restaurantbetreiberin dann nichts anderes übrig, als die Polizei zu rufen. Die ist in einem Flughafen nie weit weg, stellt die Personalien fest und verwarnt den Gast. Das geschieht zweimal, dann erfolgt die Festnahme. Oft droht auch eine Haftstrafe. Aber nach dem Gefängnisaufenthalt beginnt das Ganze von vorn. Die gleichen Zechpreller tauchen wieder und wieder auf. Nicht jedes Mal werden sie rechtzeitig erkannt. Gewiss, ich kann das alles auch nicht verhindern, aber ich höre zu und spüre, dass es die Frau erleichtert, dass da jemand ist, der sie in Ruhe anhört und versucht, ihr Ungemach zu verstehen.

Auf meiner nächsten Runde spreche ich zwei Polizeibeamte darauf an. »Ist das nicht kurios?«, frage ich. »Diese Gäste wissen doch, was sie erwartet, wenn sie so agieren.« Die Uniformierten helfen mir auf die Sprünge. »Das ist schnell erklärt«, meint der Ältere. Seine Mundwinkel gehen leicht nach oben: »Das Phänomen ist im Winter besonders ausgeprägt. Da wollen bestimmte Personen ins Gefängnis, um für einige Zeit eine warme Unterkunft samt Verpflegung zu ergattern. Ein sicherer Weg dahin ist die Kleinkriminalität. Die Restaurantbesitzerin sieht ihr Geld allerdings nie.«

*

So erweitert sich am Flughafen ständig mein Horizont. Oft schnappe ich beiläufig eine Bemerkung auf. Wenn sich später ein längeres Gespräch ergibt, komme ich dann bei passender Gelegenheit darauf zurück. Meine Aufmerksamkeit und die Rücksichtnahme, die ich an den Tag lege, rechnet man mir hoch an. Sie ist nicht gespielt. Manchmal habe ich den Eindruck, dass dadurch die Seelsorge schon begonnen hat, bevor ein Wort gefallen ist.

Ich habe tiefen Respekt vor dem, was die Beschäftigten bei der Abfertigung, im Service, bei der Flugsicherung, dem Wetterdienst und in den Geschäften leisten. Und ich weiß das außerhalb des Flughafens zu vermitteln. »Im Terminal 1 des Frankfurter Flughafens, Abflughalle B, herrscht rege Betriebsamkeit«, beschreibe ich einmal in einem Interview die Lage der mir anvertrauten Menschen. »Bedürfnisse und Wünsche der Passagiere sind hier so unterschiedlich wie die Tonnen Gepäckstücke, die täglich auf den Rollwagen transportiert werden. Ihre Arbeit im Flughafen ist zuweilen schweißtreibend, erfordert Höchstleistung. Schichtarbeit und körperliche Schwerstarbeit bei der Flugzeugabfertigung

belasten die Menschen. Die dauernde Hektik kann fähig machen, zuweilen sogar krank. Hier heißt es, einen ›kühlen Kopf‹ bewahren, um im Trubel des Flughafenbetriebs nicht selbst hektisch zu werden oder unterzugehen.«

Nicht nur bei der fliegenden Belegschaft liegt die Verantwortung, sie lastet auch auf dem Bodenpersonal und gilt für jeden Arbeitsprozess. Denn auf einem Flughafen greift alles ineinander. Einzelkämpfer sind fehl am Platz. Jede Nachlässigkeit kann im schlimmsten Fall den Verlust von Menschenleben bedeuten. Die Fluggäste verlassen sich darauf, dass in der Luft und am Boden alles richtig gemacht wird, dass sich kein für sie bedrohlicher Fehler einschleicht. Es bleibt ihnen auch nichts anderes übrig.

Nicht zu unterschätzen ist, dass die Leute vom Service tag-ein, tagaus mit den unterschiedlichsten Menschen aus allen Sprachenzonen, aus verschiedenen Kulturen, mit verschiedenen Mentalitäten umgehen müssen. Niemand darf es sich leicht machen oder einmal überreagieren. Es bedarf des Verständnisses eines jeden für jeden in allen Situationen.

Dienstleistung heißt dienen, also nicht zum eigenen Vorteil nutzen, was man mehr und besser weiß als der Fremde. Dienst bedeutet, für den anderen da zu sein. Und das wird manchmal sehr anstrengend. Ich habe oft müde Leute vor mir, am Ende der Nachtschicht etwa, freilich auch über-nächtigte Passagiere mit Jetlag.

*

Nach einiger Zeit am Flughafen bekomme ich eine Mitarbeiterin, deren Gehalt das Bistum Limburg trägt, und es gelingt mir mehr und mehr, Ehrenamtliche zur Unterstützung für die Arbeit der Flughafenseelsorge zu gewinnen. Neben den Seelsorgegesprächen, die ich führe, steht der tägliche

Gottesdienst in der Flughafenkapelle. Den Menschen, die zu uns kommen, bieten wir zunächst meist eine Tasse Kaffee oder Tee an. In die Gottesdienste kommen in jenen Jahren ganze Crews mit dem Kapitän an der Spitze. Sie sind todmüde, stellen sich aber dennoch ein, bevor sie ins Hotel gehen, um zu schlafen. Neben dem Kaffee gibt es ein anderes probates Mittel: keine langatmigen, mit gut gemeinten Erläuterungen durchsetzte Gottesdienste, sondern kurze Impulse mit Bezug zur Lebenswirklichkeit der Anwesenden.

Ich begegne noch einer anderen Müdigkeit, die sich ins Leben einschleichen kann. Sie ist schlimmer als die Erschöpfung nach einem langen Arbeitstag oder Flug. Es ist das dunkle Loch einer Niedergeschlagenheit, die nicht vergehen will. Ich bemerke, dass immer mehr Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus diesem Grund auf mich zukommen, für kürzere oder längere Gespräche unter vier Augen. Sie sprechen an, was sie weder bei ihrer Airline noch bei der Flughafengesellschaft, bei einer Mitarbeitervertretung oder Gewerkschaft erwähnen sollten. Denn da wird von ihnen erwartet, dass sie einsatzfähig sind. Sie müssen sich von der starken Seite zeigen. Bei mir kann man Schwächen vortragen, ohne befürchten zu müssen, dass daraus ein Nachteil entsteht. Ich versuche mit meinem Team, die Menschen aufzubauen.

Im Laufe der Zeit lerne ich die Arbeitsfelder am Flughafen immer besser kennen und auch den belastenden Druck, der in den Gesprächen mitschwingt. Kein Mitarbeiter gleicht dem anderen in seinem Werdegang, auch nicht in den seelischen Verletzungen, in seinem persönlichen Umgang mit den Belastungen seines Dienstes. Jeder bringt seine Erfahrungen auf dem Lebensweg mit. Ich kann das Gesicht eines Mitarbeiters nicht vergessen, der zusammengesunken vor mir sitzt. Er wird im Büro gemobbt, weil ihn seine Ar-

beit überfordert. Er kommt mit der Digitalisierung, mit der elektronischen Datenverarbeitung nicht zurecht. Nun fürchtet er, in der Psychiatrie zu landen.

Und es gibt in der Tat viele Fallen, auf die es zu achten gilt, wenn jemand am Flughafen arbeitet. Dazu gehören die freien oder ermäßigten Flüge für die Beschäftigten. Ein verlockendes Angebot. Doch ein Mitarbeiter der Lufthansa blieb bei einer derartigen Reise in New Delhi hängen. Er erzählt mir, dass Kollegen, die von einem Auslandsaufenthalt ermäßigt zurückfliegen wollen, nach Prioritäten eingeteilt werden. Ganz oben stehen die Piloten, dann die Kabinenbegleiter. Wer keinen Freiplatz erhält, muss für einige Tage länger an seinem Urlaubsziel bleiben. Wer allerdings zu spät aus dem Urlaub zurückkehrt, riskiert seine Stelle. Drei Tage gilt die Kulanz, dann wird bedrohlich mit den Entlassungspapieren gewedelt. Ich habe auch von Leuten gehört, die in Sydney den Flughafen schrubbten, um sich bis zum Rückflug nach Frankfurt über Wasser zu halten.

Umgekehrt klopfen eines Tages australische Mitarbeiter bei uns in Frankfurt an, sitzen im Seelsorgeraum und bangen um ihre Arbeitsstelle. Nach Deutschland zu fliegen, so erzählen sie mir, ist einfach, vor allem im australischen Winter. Aber nun bekommen sie kein Ticket für den Rückflug. Sie bitten mich, ihnen zu helfen, und ich setze alle Hebel in Bewegung. Am Ende klappt es. Meine Mitarbeiterin und ich begleiten sie zu einem Flugzeug, in dem noch vier Plätze frei sind. Sie sind zu sechst. Tränen fließen. Nehmen Sie sie alle mit, bettle ich, wir können die Leute nicht ewig bei uns behalten. Da drücken die Verantwortlichen ein Auge zu. Alle sechs dürfen mitfliegen.

Etwas Ähnliches erlebe ich später am eigenen Leib. Ich fliege zu einer Konferenz von Flughafenseelsorgerinnen und -seelsorgern nach Manila. Der Hinflug ist prima. Die Luft-

hansa-Mitarbeiterin am Counter erkennt mich sofort und setzt mich in eine bessere Klasse als die, die mein Flugschein ausweist. »Die Niedrigen werden erhöht...«, geht mir freudig durch den Kopf. Aber das dicke Ende kommt noch. Als es um den Rückflug geht, finde ich keinen freien Platz in einer Maschine nach Frankfurt.

Pater Maader? Nie gehört.

Zum Glück hilft mir eine ehrenamtliche Mitarbeiterin des Flughafenseelsorgers von Manila, die bei der Lufthansa arbeitet. Für sie ist es keine große Sache, ein Ticket zu organisieren.

Auf dem Rückflug von den Philippinen wird mir bewusst, dass ich die Menschen, die mit ähnlichen Sorgen zu mir kommen, nun viel besser verstehen kann. Solche Arten von Selbsterfahrungen gehören zur Seelsorge: Die Angst, nicht mitgenommen zu werden. Die Angst, die sich breitmacht, wenn das erste Flugzeug weggeflogen ist, es beim zweiten auch nicht klappt und man dann auf das dritte hofft, vollkommen abhängig von der Entscheidung anderer. Wenn jemand die Landessprache nicht versteht, fast kein Geld mehr hat, keinen Schlafplatz, kein Hotel und dann auf dem Flughafen festsitzt ...

So geht es manchen unserer in Frankfurt gestrandeten Besucher. Sie schlafen mit einer dünnen Decke auf dem Boden der Kapelle – und sind froh, diesen Ort zu haben. Die Sicherheitsleute laufen nachts durch den Raum und überzeugen sich, dass alles in Ordnung geht. Die Zuständigen auf dem Flughafen helfen mir, so gut sie können, solche Notlagen zu lösen. Sie vertrauen mir, sie sehen, dass ich weiß, was ich tue. Bei manchen kann ich mich bei anderer Gelegenheit revanchieren. Wenn sie einen Wunsch haben, erfülle ich ihn, so gut ich kann, oder begegne ihnen zumindest freundlich und wohlwollend. So hängt alles zusammen.

Beruf und Berufung

Es kommt mir auf dem Flughafen täglich zugute, dass ich eine abgeschlossene Berufsausbildung habe. Vor meiner Entscheidung, in die Gemeinschaft der Pallottiner einzutreten, habe ich eine Ausbildung zum Industriekaufmann absolviert und zehn Jahre in diesem Beruf gearbeitet.

Ich bin 1928 geboren. Als ich meine Ausbildung mit 15 Jahren beende, tobt der Zweite Weltkrieg. Es ist kein Ende abzusehen, obwohl längst alles verloren scheint. Der Krieg schlägt nun auch immer tiefere Wunden ins eigene Land. Mit der Auflage, auf eine Weiterverwendung zu warten, werde ich Ende 1943 einberufen und trete meinen Dienst bei einer Luftabwehreinheit nahe Schweinfurt an. Es geht direkt in den Kampfeinsatz. Sozusagen Ausbildung im Ernstfall. Es fehlt an allem, vor allem an Munition. Schließlich kehre ich, unversehrt, Ende 1944 wieder nach Würzburg an meinen Arbeitsplatz zurück. Jeden Morgen gehe ich in die Firma. Mein Weg führt über die Mainbrücke mit den eindrucksvollen Heiligenfiguren. Sie ist für mich die schönste Brücke in ganz Deutschland. Jede Figur hat ihr eigenes Gepräge. Im wallenden Messgewand steht der heilige Kilian entschlossen da. Solange der da oben aushält, geht es weiter, denke ich mir.

Am Arbeitsplatz wird nicht lange gefackelt. Ich habe die Dinge anzugehen und zu erledigen, wie sie angeordnet werden. Dafür weiß mein Chef Befehle von außen zu umgehen. Einberufungen zur Wehrmacht weist er mit der Begründung meiner Unentbehrlichkeit im Betrieb zurück. Das gelingt dreimal. Darüber bricht das letzte Kriegsjahr an. Nun soll ich zur Marine nach Kiel. Dem nicht zu folgen, ist lebensgefährlich. Wer von der SS entdeckt wird, endet als

Fahnenflüchtiger am nächsten Baum. Ich wage es dennoch, mich dem erneuten Einberufungsbefehl zu entziehen. Meine Mutter versteckt mich in Rottendorf, zu Hause, zur Arbeit gehe ich nicht mehr. In das Unglück vieler anderer mischt sich mein Glück. Beim großen Bombenangriff auf Würzburg am 16. März 1945 wird das Gebäude des Wehrbezirkskommandos, in dem meine Unterlagen liegen, in Schutt und Asche gelegt. Mehr als 300 000 Bomben fallen in jener Nacht auf die Stadt. Die Piloten der Bomber berichten später, dass sie auf dem Rückflug noch aus über 200 Kilometern Entfernung das brennende Würzburg sehen konnten. Über 21 000 Wohnungen und die 35 Kirchen der Stadt werden im 17-minütigen Bombenhagel und im folgenden Feuersturm zerstört.

Danach dauert es nicht mehr lange, und der schreckliche Krieg ist vorbei. Am 6. April 1945 ist die Stadt in der Hand amerikanischer Besatzungstruppen.

Wir beginnen sogleich mit dem Wiederaufbau. Jeder packt mit an. Jeder wird gebraucht. Ich arbeite als Hilfsarbeiter in unserer Firma. Etwas anderes bleibt mir nicht übrig. Erst einmal werden Steine geklopft, vom Mörtel und Putz befreit. Es staubt in der Hitze des Sommers. Überall lege ich mit Hand an, bis die Fabrik wieder steht. Als Handlanger arbeite ich wie ein Maurer, Installateur, Elektriker und Dachdecker. Zwischenzeitlich finden wir als Familie in Würzburg wieder eine bescheidene Bleibe. Diese Zeit des Neuaufbaus ist für mich eine zweite, gute, wenn auch harte Lehrzeit. Viel Freizeit gibt es in diesen Tagen nicht. Ungefragt wird auch am Samstag gearbeitet. Nach der Arbeitszeit muss ich als Jüngster die Post zum Briefkasten am Hauptbahnhof bringen. Dann erst geht es nach Hause. Aber all das ist nichts, verglichen mit dem Kriegsdienst, den ich in der Zeit zuvor zu leisten hatte.

Später mache ich mich, dreimal in der Woche, nach der Arbeit auf den Weg in die Abendschule. Bildung ist der Schlüssel zur Zukunft – das ist mir klar. Vieles muss improvisiert werden. So male ich mir beispielsweise eine Schreibmaschinentastatur auf ein Blatt Papier und übe darauf die Fingertastaturen. Denn eine Schreibmaschine lässt sich nicht auf-treiben, die meisten wurden unter den Trümmern begraben. So trommle ich zu Übungszwecken Briefe auf den Papierbogen. Not macht erfinderisch, das lerne ich schnell. Das hilft mir später, in außergewöhnlichen Situationen zurechtzu- kommen. Ich weiß, wie Handarbeit geht und was sie einem abverlangt. Möglicherweise sind diese Erfahrungen in der Arbeitswelt der Grund, weshalb man auf mich gekommen ist, als es um die Besetzung der Flughafenseelsorge ging. Die Vorgesetzten sagten sich wohl, wenn wir schon einen auf den Flughafen schicken, dann den Maader, der hat schon zehn Jahre in der Industrie gearbeitet.

Wer als angehender Priester lediglich im Internat war, sein Studium gemacht hat und dann in eine Kirchengemein- de geschickt wurde, musste vieles an praktischer Handhabe erst vor Ort lernen.



Für wen sind wir da?

Es freut mich, wenn heutzutage der Limburger Bischof betont, dass die Gläubigen nicht mehr bereitstehen, wenn der Pfarrer seinen Auftritt hat, dass die alte Zeit und die alte Kirche vorüber sind und die zukunftssträchtige Frage der Seelsorge nur lauten kann: Für wen sind wir da? – Und nicht: Wer ist für uns da?, füge ich hinzu. Diese Einsicht leitet mich seit Jahrzehnten. Doch ich spüre, wie weit viele Pfarrer leider von der Lebenswirklichkeit der Menschen entfernt sind. Denn sie haben schlicht keine Ahnung, wie es in der Arbeitswelt zugeht. Es fällt ihnen deshalb schwer, sich in die Lage ihres Gegenübers hineinzuversetzen.

Zornig steht ein Angestellter im Seelsorgeraum: »Die legen einfach einen Taufsonntag fest, ohne nachzufragen, ob ich mir das einrichten kann«, entfährt es ihm. »Nur am ersten Sonntag im Monat wird bei uns getauft, lässt mir der Pfarrer ausrichten. Aber durch meinen Schichtdienst habe ich in den nächsten drei Monaten deshalb keine Möglichkeit, mein Kind zur Taufe zu bringen«, rechnet mir der Mann vor. Er ist maßlos von seiner Kirche enttäuscht.

»Kommen Sie, das machen wir hier in der Kapelle«, verspreche ich ihm, ohne lange nachzudenken. »Ich rede mit Ihrem Pfarrer.« Der Flughafen ist meine Pfarrei. Wer kommt, ist da. Fertig.

Für mich geben die Menschen den Ton an, mit ihren Erfahrungen, Bedürfnissen und Nöten. Wen ich übersehe oder gar abweise, der löst sich womöglich von der Kirche. Daran kann keinem gelegen sein. Es ist wie bei den Kundenkontakten einer gut geführten Firma, den Vergleich ziehe ich ohne Scheu: Wer mit Menschen unachtsam und schlecht umgeht, setzt sein Unternehmen aufs Spiel. Von der Geburt bis zum

Tod geschieht auf einem Flughafen nahezu alles. Deshalb gibt es auch kein Sakrament, keine Handlung der Kirche, die hier nicht am Platz wäre. Bei uns wird getauft, getraut, Kommunion ausgeteilt, hier werden Leute in die Kirche aufgenommen und in Ausnahmefällen gefirmt. Wenn der Airport ein Ort des Lebens ist, und die Passagiere und Beschäftigten machen ihn dazu, dann hat auch das ganze kirchliche Leben hier Raum.

*

Zwei Jahre nach meinem Dienstantritt nehme ich die erste Kindstaufe in der Flughafenkapelle vor, am Dreikönigsfest. Der Vater des Täuflings ist Verkehrsleiter am Flughafen Frankfurt. Eltern und Paten kommen mit der Taufkerze an den Taufstein. Der Säugling lugt aus seiner Decke. Ich salbe ihn, begieße ihn mit dem Taufwasser. Was wird aus dem wohl mal werden?, frage ich mich unwillkürlich. Jahrzehnte später lese ich es im Wirtschaftsteil einer Tageszeitung: Der kleine Erik wurde Flughafen-Chef in Leipzig. An mir hat das gewiss nicht gelegen, aber ein wenig stolz bin ich schon.

Die Taufe spricht sich herum, nicht nur im Flughafen. Etliche Pfarrer der umliegenden Gemeinden sind nicht begeistert, wittern eine unerlaubte Einmischung in ihre Zuständigkeit. Ich sehe das anders. Es geht mir nicht darum, die Leute an mich zu binden. Unsere Flughafengemeinde hilft aus und ergänzt. Es ist nicht daran zu rütteln, dass bei 24-Stunden-Schichtarbeitsplänen vielen Mitarbeitern die Teilnahme am normalen Leben einer kirchlichen Ortsgemeinde verwehrt ist. Es geht einfach nicht zusammen: Frühschicht, Spätschicht, Nachtschicht, frei – und der Sonntagsgottesdienst der Gemeinde ist auf zehn Uhr angesetzt. Der Flughafenmitarbeiter, der aus der Nachtschicht kommt, geht

um diese Zeit schlafen. Eine andere ist bei der Frühschicht und gar nicht zu Hause. Und der Dritte muss in die Spätschicht und schläft vor, weil er bis tief in die Nacht arbeiten muss.

Bei uns am Flughafen hat die Kirche keinen geschlossenen Rahmen. Ich kann mich nicht im milden Licht harmonischer Kirchenkultur sonnen. Ich werde kritisch gefragt. Es gibt immer wieder etwas auszubügeln. Ein Fraport-Mitarbeiter spricht mich an einem Montagmorgen an: »Sie, ich muss Sie mal etwas fragen. Ich bin evangelisch und war gestern bei einer Erstkommunion eingeladen. Meine Tischnachbarin erzählte mir allerhand, aber das kann ich nicht glauben.« Und er sprudelt los, sichtlich aufgewühlt von dem, was er aus dem Gespräch mitgenommen hat. Was in der katholischen Kirche alles unerwünscht ist.

»So, wie Sie das wiedergeben, glaube ich das auch nicht«, erwidere ich. »Wieso nicht?«, ereifert er sich. »Sie sind doch Pfarrer, Sie müssen das glauben.«

»Das klingt nicht nur für Sie verdächtig«, antworte ich. »Es ist nicht der Glaube der Kirche, das Ganze kommt mir reichlich überspannt vor.«

»Na, wenn das so ist«, beruhigt er sich, »dann ist die Sache in Ordnung.«

Ein anderer Mitarbeiter, dem ich eben einen schönen Feierabend gewünscht habe, stellt trocken fest: »Wenn ich wieder auf die Welt komme, werde ich auch Pfarrer. Da kann man machen, was man will, und bekommt sein Geld.«

»Ich bin sieben Tage in der Woche auf dem Flughafen«, erkläre ich ihm. »Sie arbeiten dagegen nur an fünf Tagen, und dann haben Sie das Wochenende über frei.«

»Haben Sie denn keinen freien Tag?«, fragt er zurück.

»Ich? Einen freien Tag, wozu? Ich bin doch immer frei, das zu tun, was mir gefällt.«