

Krista und Johannes Gerloff

Eine Busfahrt in Jerusalem

Begegnungen, Erlebnisse, Einsichten

SCM Hänssler

Inhalt

| | |
|---|----|
| Liebe Leser! | 7 |
| Eine Busfahrt in Jerusalem | 8 |
| Damen bitte hinten einsteigen! | 11 |
| Schneller als der Messias | 14 |
| Schilder | 18 |
| Sportbegeistert | 20 |
| »Hier seid ihr zu Hause!« | 24 |
| Was ist Heimat? | 29 |
| Der heiße Wüstenwind | 32 |
| Das Gesicht des modernen Israel | 34 |
| Das Lied der Sechzig | 42 |
| Biblische Lieder werden lebendig | 45 |
| Singt, erzählt, lest vor und unterhaltet euch mit euren Kindern! | 47 |
| Kindergärten feiern 60 Jahre Israel | 49 |
| <i>Kibbuzim</i> , gestern und heute | 51 |
| Der <i>Moschaw</i> – das jüdische Dorf | 57 |
| Siedlungen in besetzten Gebieten | 64 |
| Habt ihr die Juden lieb? | 72 |
| <i>Mea Schearim</i> und seine Lagerfeuer | 74 |
| Per Satellitensender und Radar | 81 |
| Wie Berge Jerusalem umgeben | 85 |
| Der Priestersegen | 87 |
| Ämterrennerei in der Heiligen Stadt | 90 |

| | |
|---|-----|
| Pflichtbesuch Jerusalem | 92 |
| <i>Bar-Mizwa</i> – Geburtstag mit großen Verpflichtungen | 94 |
| <i>Schawuot</i> , das Wochenfest | 98 |
| <i>Pidjon Ben</i> – Die Auslösung des Erstgeborenen | 101 |
| Ein Volk, zerstreut und abgesondert | 105 |
| Eine unliturgische Weihnachtsmeditation | 110 |
| Schnee! Schnee! Schnee! | 112 |
| Wie religiös sind die Juden in Israel? | 115 |
| Die Sprache der Bibel im Alltag | 117 |
| »Jude« oder »jude« | 119 |
| <i>Magen David</i> – der Davidstern | 122 |
| <i>Schidduch</i> , die Heiratsvermittlung | 128 |
| Die jüdische Hochzeit | 130 |
| Demografische Krise | 134 |
| Eine Verzögerung der Erlösung | 136 |
| Abtreibungen | 139 |
| Wie kann das einem Bibelleser passieren? | 144 |
| Die jüdische Ehe | 146 |
| Zivilehe | 148 |
| Scheidung | 150 |
| Vor einem grauen Haupt sollst du aufstehen | 157 |
| »Brot und Salz, Gott erhalt's« | 159 |
| Zwischen Tränen und Hoffnung | 162 |
| Anmerkungen | 168 |

Damen bitte hinten einsteigen!

Schon lange wird in Israel diskutiert, ob man auf Wunsch der Ultraorthodoxen in öffentlichen Bussen Männer und Frauen trennen sollte, sodass Männer und Jungen vorne sowie Frauen und Mädchen im hinteren Teil des Busses sitzen. Diese Vorstellung erweckt großes Unbehagen bei mancher modernen Israelin: »Wenn die Ultraorthodoxen auf Trennung pochen, von mir aus! Aber warum sollen gerade wir Frauen hinten sitzen?« Solchen Meinungen wird in öffentlichen Medien viel Platz eingeräumt. Sogar orthodoxe Frauen drücken ihr Missfallen über die Unterdrückung in der religiösen Gesellschaft aus.

Israel ist ein demokratisches Land, in dessen Grundgesetz die Gleichberechtigung verankert ist. So landete die ganze Angelegenheit schließlich vor Gericht mit dem Ergebnis, dass ein weiteres Schild in öffentlichen Bussen angebracht wurde: »Abgesehen von Plätzen, die für Behinderte und Senioren reserviert sind, hat jeder Reisende das Recht auf jedem beliebigen Platz zu sitzen. Eine diesbezügliche Missachtung gilt als Gesetzesübertretung.« Die ultraorthodoxe Gesellschaft hat eigene Gesetze, Regeln und Bestimmungen. Deswegen hat man sich in Jerusalem entschieden, in bestimmten Buslinien freiwillig getrennt zu sitzen.

An der Haltestelle hält ein Bus der »*Kav Hafrada*«, also der »Trennungslinie« genannten Nummer 40. Bislang war ich ihm erfolgreich ausgewichen. Beim Warten frage ich eine orthodoxe Frau, was sie davon halte: »Ich bin wirklich froh«, antwortet sie. »Manchmal setzt sich neben dich so ein ekliger Bursche!« Diesen Aspekt hatte ich in den Medien noch nie gehört. Es gibt doch nichts Besseres als eine Busfahrt, wenn man so richtig unters Volk kommen möchte.

Einmal warte ich schon lange, als sich ein Bus nähert, dessen Nummer verschwommen und unlesbar erscheint. Als ich frage,

welche Linie das eigentlich ist, geht die Tür schon wieder zu und der Bus fährt ab. Laut protestiere ich, wie das in Israel üblich ist. »Jetzt warte ich hier eine halbe Stunde und verpasse den Bus nur, weil seine Nummer unlesbar ist!« »Das ist wirklich nicht fair«, zwei bärtige Männer mit schwarzen Hüten stimmen mir zu. »Fahr mit uns im Vierziger Bus«, laden sie mich ein, »dann kannst du deinen Bus einholen.«

Ich möchte meinen Termin im Stadtzentrum nicht verpassen und zögere nicht lange. Der Bus kommt, die Herrn steigen vorne und ich ganz brav hinten ein. Aber was nun? Normalerweise lässt man den Fahrschein beim Busfahrer entwerten. Der aber sitzt ganz vorne. Aus dem Fernsehen weiß ich, dass irgendwo in der Mitte eine Lochzange sein sollte, mit der die Frauen ihre Fahrkarte selbst entwerten. Ich finde keine. So stehe ich in meiner Cordhose mitten unter frommen Frauen mit Röcken und Kopfbedeckung und frage unschuldig: »Was soll ich tun? Was macht frau in so einem Fall?« Die mitreisenden Damen sprechen nicht mit mir, sie deuten nur nach vorne. Der Bus hat nämlich drei Türen und die Zange befindet sich beim mittleren Eingang, wo es von schwarz gekleideten Männern nur so wimmelt.

Wackelnden Schrittes, weil der Bus mich hin und her wirft, bewege ich mich nach vorn: Bloß keinen orthodoxen Mann streifen oder gar auf ihn geworfen werden. Das wäre aus religiösen Gründen sehr unangenehm. Da nicken mir schon die zwei bärtigen Männer, die mit mir eingestiegen sind, freundlich zu und bieten an, meine Fahrkarte zum Busfahrer zu bringen. Auch wollen sie mir eine zum Umsteigen holen, damit ich nicht zweimal zahlen muss. Auch über diese freundlichen Ultraorthodoxen haben die Medien nicht berichtet.

Meinen eigentlichen Bus habe ich dann tatsächlich überholt. Dann bin ich aber in den falschen Bus eingestiegen, weil ich vermutet hatte, er fahre auch ins Zentrum. Angesichts des Gedränges beim Einsteigen, entschied ich mich spontan, durch die mittlere Tür einzusteigen – zumal als Frau und weil ich schon ein Ticket

zum Umsteigen besaß. Doch dieses Mal schien das dem Busfahrer überhaupt nicht zu gefallen. »Steig sofort wieder aus«, rief er ein paar Mal, bis ich begriffen hatte, dass er mich meinte. Dann hat er mich an das andere Ende von Jerusalem gebracht, wo ich wieder warten musste.

Als endlich ein Bus in Richtung Stadtmitte kam, fragte ich den Busfahrer: »Welche Strecke fährst du?« Irgendwie hatte ich in Erinnerung, dass dies keine direkte Linie sei. »Das kommt darauf an, wie viel der Reiseleiter erzählt«, frotzelte der Fahrer. »Sei nicht böse, ich meine es ernst: Wie fährst du?« Noch hatte ich die Hoffnung nicht verloren, in die Stadtmitte zu gelangen. »Wir machen einen Ausflug«, erwiderte er. So genoss ich im menschenleeren Bus mit zwei Rentnern, die alle Zeit der Welt zu besitzen schienen, eine Rundfahrt durch Jerusalem. Auf einmal hatte ich viel Zeit zum Nachdenken. Meinen Termin habe ich verpasst. Dafür ist eine typische Geschichte aus dem Alltag in Israel entstanden.

Schneller als der Messias

Aller üblen Nachrede zum Trotz war sie dann doch eher da als der Messias: Die Jerusalemer Straßenbahn, die erste im Heiligen Land überhaupt. Erste Pläne für eine Straßenbahn in der Heiligen Stadt hatte der griechisch-libanesische Ingenieur George Franjeh bereits 1892 entworfen. Baubeginn war aber erst 110 Jahre später, im Jahr 2002. Die ersten Testfahrten begannen 2010. Man munkelte, keine Straßenbahn der Welt sei so lange Probe gefahren.

Bis zuletzt hielt sich hartnäckig das Gerücht: Der Messias kommt, bevor in Jerusalem eine Straßenbahn fährt. Immerhin fünf Jahre lag der Straßenbahnbau hinter der Planung zurück. Doch dann, an jenem denkwürdigen Freitagmorgen, dem 19. August 2011, durfte die Jerusalemer Öffentlichkeit endlich die letzte Neuheit der uralten Stadt in Gebrauch nehmen. Mehr als 40 000 Jerusalemer sollen die Straßenbahn, die vom Herzberg – auf der Straßenbahnanzeige »Hertzel« geschrieben – bis nach Pisgat Zeev im Norden der Stadt fährt, am ersten Tag ausprobieren. 14 Züge waren auf 13,8 Kilometer Strecke mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h im Einsatz.

Rakevet HaKala heißt »Leichtbahn« oder »der leichte Zug«. Von einem »Zug der Erleichterung« – so könnte man den hebräischen Begriff auch wörtlich übersetzen – ist jedoch weder vor Inbetriebnahme noch zu Beginn des Einsatzes wenig zu spüren: Die Waggons wurden bereits vor Jahren in Frankreich erworben und standen seither im Norden der Stadt auf dem Abstellgleis. Die monumentale Hängebrücke am Eingang von Jerusalem wurde schon vor langer Zeit feierlich eingeweiht und das Einzige, was Jerusalems Straßenbahn noch fehlte, waren Gleise.

Kurz vor Inbetriebnahme der Bahn kollabierte das vollständig computerisierte Ticketsystem. »Die Reparatur wird mindestens einen Monat in Anspruch nehmen«, besagte die Prognose. Kur-

zerhand entschied die Betreiberfirma *CityPass* in Absprache mit Regierung und Stadtverwaltung, dass die Verkehrsneuheit in den ersten Wochen kostenlos fährt.

In jedem Waggon fährt ein Schaffner mit, der den straßenbahnunerfahrenen Jerusalemern genau erklärt, wie man richtig Straßenbahn fährt: »Bitte festhalten!« Und: »Bitte nicht an die Tür lehnen!« Auf die Frage, was denn passieren würde, wenn man sich während der Fahrt an die Tür des sich so hochmodern gebenden Gefährts lehnen würde, meint der Experte todernst: »Das löst die Notbremse aus.« Das Verkehrsministerium soll völlig neue Verkehrsregeln für die Straßenbahn erlassen haben, die offensichtlich erst noch ins Bewusstsein der Verkehrsteilnehmer sickern müssen.

Ein Vater aus dem ultraorthodoxen Viertel Mea Shearim steigt zu. Staunend betrachtet er die technische Errungenschaft seiner Heimatstadt von innen und vergisst darüber seine Kinder. Fröhlich turnen diese im Gestänge, als die nagelneue Straßenbahn mit einem unsanften Ruck an der nächsten Station anhält. Die Kinder purzeln zwischen die Füße der Fahrgäste. Festhalten will gelernt und die Notwendigkeit dafür erfahren sein – zudem müssen die frisch gebackenen Straßenbahnfahrer noch lernen, wie man fahrgastfreundlich anhält.

Vor dem Damaskustor drängt eine Gruppe von muslimischen Pilgern über die Gleise. Immerhin ist Fastenmonat Ramadan und der Muezzin ruft vom *Haram Asch-Scharif*, dem Tempelberg, zum Gebet. Eine Gruppe von Polizisten steht bereit, welche die Frommen auf die Bedeutung der roten Ampel hinweist. Erschrocken weichen die Araber zurück – gerade noch rechtzeitig, bevor die gigantische Silberschlange vorbeizischt und durch sanftes Klingeln ihre Vorfahrt erzwingt.

An der nahe gelegenen Haltestelle verteilen junge Araber Werbematerial, das dem alteingesessenen Jerusalemer die Vorteile der *Rakevet Kalah* erklären soll. »Du musst dir eine Genehmigung holen, um mit mir reden zu dürfen!«, erklärt die freundliche Paläs-

tinenserin nachdrücklich: »Sonst dürfen wir nicht mit dir reden!« Auch das ist erstmalig. Normalerweise dürfen Journalisten mit allen reden – nur bestimmte Funktionsträger müssen sich autorisieren lassen, um mit uns reden zu dürfen.

Diese jungen Jerusalemer, die offensichtlich keine jüdischen Israelis sind, scheint der Gebetsruf von der Al-Aksa-Moschee ebenso wenig zu kümmern wie die Tatsache, dass es im Vorfeld der Straßenbahneröffnung auf internationaler Bühne zu heftigen Diskussionen um deren politische Korrektheit gekommen war. Immerhin fährt die Straßenbahn auch durch die Stadtteile *French Hill*, *Schuafat* und *Pisgat Zeev* – alles Gebiete, die Israel erst im Sechstagekrieg von 1967 erobert hat, weshalb sie in Europa als völkerrechtswidrig besetzt gelten.

Eine holländische Bank und ein schwedischer Pensionsfonds haben deshalb die Betreiber boykottiert. Die Palästinensische Autonomiebehörde hat mit Anklagen vor französischen Gerichten versucht, die freie Fahrt der Straßenbahn zu behindern, und sich noch im Jahr 2009 darum bemüht, die Straßenbahnbetreiber mit lukrativen Millionenangeboten aus den Golfstaaten dazu zu bewegen, das Jerusalemer Projekt einzustellen.

Ein israelischer Sicherheitsbeamter tastet mit seinem Metall-detektor einen älteren Palästinenser ab. Der lächelt und erklärt freundlich: »Morgen bringe ich alle meine Kinder, damit sie Straßenbahn fahren können.« – »Hoffentlich nur die Kinder und sonst nichts ...«, murmelt der Sicherheitsmann und wendet sich dem nächsten Fahrgast zu.

Staatskontrolleur Micha Lindenstrauß hatte bereits im Mai 2008 moniert, dass das Projekt um 128 Prozent teurer würde als ursprünglich veranschlagt. Daran sind nicht nur die Gerichtsverfahren schuld, die das Jahrhundertprojekt der Heiligen Stadt begleitet haben. Die Planer haben sich alle Mühe gegeben, das Umfeld der Bahn ansprechend zu gestalten. So wurden entlang der Route in den Jahren 2009 bis 2011 mehr als 3 500 Bäume gepflanzt – bis das Transportministerium zu der Einsicht kam,

dass Bäume zu nahe an den Gleisen die Sicht behinderten. Daher wurden mittlerweile bereits mehr als 170 Bäume wieder ausgegraben.