



ANNETT GRÖSCHNER, 1964 in Magdeburg geboren, studierte Germanistik in Berlin, wo sie seit 1983 lebt. Für ihr schriftstellerisches Werk, das Sachbücher, Theaterstücke, Gedichte, Dokumentarliteratur wie Prosa umfasst, wurde sie mehrfach ausgezeichnet. Außerdem schreibt sie als Journalistin für verschiedene Zeitungen, das Radio und veröffentlicht im Netz. An den Städtebildern in *Die Städtesammlerin*, die ursprünglich 2012 bei DVA unter dem Titel *Mit der Linie 4 um die Welt* erschienen sind, arbeitet Annett Gröschner seit 2003. Für diesen Band hat sie auch neue Reisen unternommen.

*Mit der Linie 4 um die Welt* in der Presse:

»Ein ganz besonderes Reisedossier – spontane Momentaufnahmen in betont subjektiver Art.«  
*Frankfurter Neue Presse*

»Es entstehen Porträtkleinaturen und wundersame Beobachtungen – ein romanhaft bunter Kosmos, zusammengesetzt aus aller Welt, überweht vom Rauchschleier der Melancholie.«  
*Der Tagesspiegel*

»Eine Geschichte aus der Vergangenheit, aber in Mischung aus Sehen, Hören, Fühlen und Denken, aus sinnlichem Eindruck und Recherche, Gegenwart und Geschichte.«  
*WDR 3*

»Welch verrückte und Welch charmante Idee.«  
*Frankfurter Allgemeine Zeitung*

*Außerdem von Annett Gröschner lieferbar:*

Walpurgistag. Roman

Besuchen Sie uns auf [www.penguin-verlag.de](http://www.penguin-verlag.de)  
und Facebook.

ANNETT GRÖSCHNER

# Die Städtesammlerin

Mit der Linie 4  
an die entlegensten Orte  
der Welt



Der Verlag weist ausdrücklich darauf hin, dass im Text enthaltene externe Links vom Verlag nur bis zum Zeitpunkt der Buchveröffentlichung eingesehen werden konnten. Auf spätere Veränderungen hat der Verlag keinerlei Einfluss. Eine Haftung des Verlags ist daher ausgeschlossen.



Verlagsgruppe Random House FSC® N001967



PENGUIN und das Penguin Logo sind Markenzeichen von Penguin Books Limited und werden hier unter Lizenz benutzt.

1. Auflage, 2017  
Copyright © alle Kapitel  
2012 by Deutsche Verlags-Anstalt, München,  
in der Verlagsgruppe Random House GmbH, bis auf:  
Copyright © Kapitel »Minibusfahren auf dem Balkon  
von Europa. Tbilissi, Georgien« 2017 by Penguin Verlag, München,  
in der Verlagsgruppe Random House GmbH,  
Neumarkter Str. 28, 81673 München  
Umschlag: Sabine Kwaunka  
Umschlagmotiv: Iko Freese/drama-berlin.de  
und Shutterstockmotive  
Satz: Uhl + Massopust, Aalen  
Druck und Bindung: GGP Media GmbH, Pößneck  
Printed in Germany  
ISBN 978-3-328-10072-0  
[www.penguin-verlag.de](http://www.penguin-verlag.de)

Dieses Buch ist auch als E-Book erhältlich.

## Inhalt

- 9 Zum Geleit**  
Ohne Schaffner. Zahlboxbetrieb  
Magdeburg, Sachsen-Anhalt
- 21 Die älteste Straßenbahn Afrikas**  
Alexandria, Ägypten
- 29 Stadt im Futur II**  
Astana, Kasachstan
- 39 Südlich von Ost nach West**  
Buenos Aires, Argentinien
- 51 Von der Melancholie eines Ikarus-Busses**  
am Strand des Marmarameers  
Istanbul, Türkei
- 65 Mit Frau Angelika hinterm Ural**  
Jekaterinburg, Russische Föderation

- 77 Die kürzeste 4 der Welt  
Kasan, Autonome Republik Tatarstan/  
Russische Föderation
- 81 13.27 Uhr – an der Trolleybushaltestelle  
Horeastraße  
Klausenburg, Rumänien
- 85 Valentinstag auf Belorussisch  
Minsk, Weißrussland
- 99 Manhattan M4 Mystery  
New York, Vereinigte Staaten von  
Amerika
- 115 In China, wir sagen so ...  
Peking, Volksrepublik China
- 131 Im Dunkeln vortasten  
Reykjavík, Island
- 141 Die lange lange Straße der Freiheit  
lang  
Riga, Lettland
- 157 Unter vierstöckigen Straßen  
Sanghai, Volksrepublik China
- 169 Stadt der guten Gedanken  
Tartu, Estland
- 179 Minibusfahren auf dem Balkon  
von Europa  
Tbilissi, Georgien

199 Von der Kunst des Rückwärts-  
die-Hand-Aufhaltens  
Tel Aviv, Israel

211 13.50 Uhr – an einer Haltestelle namens  
Calea Buziașului  
Temeswar, Rumänien

215 Vetters Heckfenster  
Ein Blick zurück mit Dank  
und Anmerkungen



Zum Geleit  
Ohne Schaffner.  
Zahlboxbetrieb

Magdeburg, Sachsen-Anhalt

Wenn ich erzähle, dass ich überall, wo ich bin auf der Welt, mit der Linie 4 fahre (vorausgesetzt, es gibt eine und sie fährt über der Erde), dann werde ich oft gefragt, warum die 4? Warum nicht die 1 oder die 6?

Es gibt eine einfache Erklärung: Die 4 ist die Straßenbahnlinie meiner Kindheit. Mit ihr habe ich gelernt, wie man öffentliche Verkehrsmittel benutzt. Dass man erst auf die Fahrbahn läuft, wenn die Bahn in den Haltestellenbereich eingefahren ist, dass man nicht vor der Bahn die Straße überquert. Dass man nie, nie, nie auf den Kupplungen zwischen den Wagen herumklettert. Dass man die Leute erst aussteigen lässt. Dass man alten Menschen und Schwangeren einen Platz anbietet. Überall erzählen Eltern ihren Kindern das Gleiche. Aber solche Zahlboxen, wie wir sie damals hatten, gibt es heute nirgendwo mehr auf der Welt. Sie waren wohl eine ostdeutsche Erfindung. In meiner ältesten Erinnerung gibt

es noch Schaffner in uralten Straßenbahnen, bei denen die Beiwagen nicht zum Triebwagen passten. Ein den Zerstörungen des Wagenparks während des Bombenkriegs geschuldetes Nachkriegspatchwork. Aber diese Gebilde fuhren nach Sudenburg und nicht auf den Werder, einer Insel in der Elbe, wo ich meine Kindheit verbrachte.

10 Kennen Sie Madeleines? Die Erinnerung, die kommt, wenn man einen bestimmten Geschmack auf der Zunge, einen Geruch in der Nase oder irgendeinen anderen Sinnesreiz verspürt? Eigentlich sind Madeleines ein französisches Kleingebäck aus Rührteig, der Form einer Jakobsmuschel nachempfunden, der Teig mit einem Schuss Rum verfeinert. Für Marcel Proust auf seiner Suche nach der verlorenen Zeit beschwört der Duft in Tee getunkter Madeleines seine ganze Kindheit herauf. Für mich ist es das Quietschen der Gothawagen in den Kurven.

Die erste richtige Kurve, wenn man vom Werder in Richtung Schlachthof im Westen der Stadt fuhr, kam am Damaschkeplatz, dort, wo die alte Tankstelle war, und dann gleich noch einmal kurz vor Seifama, wo die Bahn rechts in die Diesdorfer Straße einbog. Es waren die Sonntagsausflüge zu den Großeltern in den späten sechziger und frühen siebziger Jahren. Ich musste nicht hochschauen, das Geräusch erzählte, wo ich mich befand. Zwei Haltestellen weiter, an der Sparkasse, diesem schönen Eckgebäude aus den zwanziger Jahren, entschieden meine Eltern, ob wir umstiegen in die 3 oder bis zur Arndtstraße in der Bahn blieben, um den Rest zu laufen. Meistens stiegen wir um. Auf dem Rückweg hatten wir manchmal das Glück, dass eine 4 aus

dem Depot an der Diesdorfer Straße kam und in Richtung Cracau fuhr. Die Wartezeit vertrieben wir uns vor den Auslagen von Schreiber & Sundermann, deren beste Zeiten auf dem Breiten Weg im Feuersturm des 16. Januar 1945 untergegangen waren. Nebenan war die Kneipe mit dem schönsten Namen unter allen Etablissements dieser Art: Zum elektrischen Funken. Manchmal passierte es wirklich, dass der Bügel einer Bahn beim Einbiegen auf die Oberleitung der Hauptstrecke kleine zischende Funken versprühte. Funkenkutsche war dann auch lange der Spitzname für die Elektrische.

11

In der 4 ist mir zum ersten Mal bewusst geworden, dass ich eines Tages tot sein werde. Nicht mehr da, einfach weg, vom Erdboden verschwunden. Dass das Leben endlich ist. Es gab keinen Anlass. Niemanden, der unter die Gleise gekommen war, es drängte sich mir einfach so auf, erschütterte mich und blieb da, für immer, wenn auch die meiste Zeit verdrängt. Aber jedes Mal, wenn mir wieder die Endlichkeit meines Lebens in den Sinn kommt, bin ich das kleine Mädchen, das in der Straßenbahn sitzt und von Dämonen überwältigt wird, die mein Vater damals mit einem Satz wegwischte: »Was musst du an den Tod denken, du hast dein ganzes Leben noch vor dir.«

Ich saß gerne in der Straßenbahn und schaute aus dem Fenster. Meine Mutter dagegen war eher genervt. Zu eng, zu laut, zu langsam, zu unpünktlich. »Die eine Haltestelle kann man auch laufen«, sagte sie, wenn meine Schwester und ich nach den Einkäufen in der Stadt, so hieß die Ansammlung von Häusern und enttrümmerten Flächen auf der Westseite der Elbe, mit der 4 über die Strombrücke auf den Werder fahren wollten.

Aber unsere Mutter blieb eisern. Sie kaufte auf dem Alten Markt im Lukullusladen für jede von uns eine Scheibe Mortadella als Wegzehrung, und dann mussten wir über die zugige Elbbrücke zurück nach Hause laufen, egal, welches Wetter war. Kurz vor dem Ziel begleitete uns immer die Straßenbahn. Und jedes Mal sagte unsere Mutter: »Seht ihr, wir sind genauso schnell

12 und müssen nichts bezahlen.« Ich liebte es, 15 Pfennige in die Zahlbox zu stecken und zu beobachten, wie das Geld nach zweifacher Betätigung des Hebels im Schacht verschwand und stattdessen ein unansehnlicher grauer Fahrschein darauf wartete, abgerissen zu werden. Immer mal wieder finde ich beim Stöbern in meiner Bibliothek einen, der als Lesezeichen in einem Buch steckt. Das säurehaltige Papier hinterlässt einen Schatten auf den Buchseiten. 15 Pfennige kostete eine Straßenbahnfahrt in Magdeburg von 1918 bis 1990, abgesehen von den 200 Milliarden im Inflationsjahr 1923. Das war auch das Einzige, womit man außerhalb Magdeburgs angeben konnte. Wenn andere im Ferienlager die Vorteile ihrer Städte und Dörfer priesen, blieb einem selbst nur der Triumph, den billigsten Straßenbahntarif zu haben.

In meiner Kindheit fuhren auf der Linie 4 Straßenbahnen, die im thüringischen Gotha hergestellt wurden waren. Der Triebwagen war hell und hatte freundliche Augen, eine spitze dunkelgrüne Nase und einen Schmollmund. Abends leuchtete er. Die Tatra-Wagen aus Prag dagegen, die ab 1969 die Gotha-Wagen nach und nach ersetzten und so schwer waren, dass man annehmen musste, sie würden sich allmählich in die Straße eingraben und Magdeburg zu einer U-Bahn ver-

helfen, waren fett und gemütlich mit ihren breiten Gesichtern und dem ständigen Ächzen und Knacken.

Die allererste elektrische Straßenbahn der Stadt Magdeburg fuhr als Linie 4 ab Juli 1899 von der Olvenstedter Straße über den Alten Markt den Johannisberg hinunter und über die alte Strombrücke auf den Werder, vorbei am Haus meiner Kindheit, über die Mittelstraße bis zum Odeum. Wer kennt heute noch das Odeum? In meiner Kindheit waren all diese versteckten Geschichten des Werder unter einer Menge Treibsand verschüttet. Es muss ungefähr so viel Treibsand gewesen sein, wie sich auf den Grund der Alten Elbe gelegt hatte, bis sie nicht mehr schiffbar war. Der Werder war in meiner Kindheit im Stillstand begriffen, die Häuser zwischen Mittel- und Oststraße warteten auf ihren Abriss. In den obersten Etagen standen Eimer, Schüsseln und Wannen bereit, und bei jedem Regen gaben die Tropfen in den Zimmern ein Konzert, das aus lauter Plings und Plops bestand.

Die erste Linie über die alte Strombrücke auf den Werder war allerdings eine Pferdebahn. Das zweite Pferdebahnunternehmen der Stadt, eine englische Gesellschaft aus Birmingham, begann im August 1884 mit dem Bau der lange geforderten West-Ost-Strecke über die Elbe. Das Unternehmen nannte sich Magdeburg Tramway Company, später Magdeburger Trambahn AG. In den warmen Monaten fuhren Sommerwagen ohne Mittelgang, sodass die Schaffner auf umlaufenden Trittbrettern kassieren mussten. Das wurde erst abgeschafft, als durch den Ersten Weltkrieg Frauen als Schaffner beschäftigt wurden und man ihnen nicht zumuten wollte, mit den vorgeschrivenen langen

13

Röcken auf den Trittbrettern herumzuklettern. Da war die Straßenbahn aber schon fünfzehn Jahre elektrisch und die beiden Straßenbahnunternehmen zur Magdeburger Straßeneisenbahngesellschaft zusammengefasst. Anfangs gab es neben der Nummer noch eine rote Scheibe mit schwarzem Kreuz, angeblich damit auch Analphabeten in die richtige Bahn stiegen. Später setzten sich die Nummern durch. Die Strecke in dem 1910 eingemeindeten ostelbischen Stadtteil Cracau, bis 2015 Endhaltestelle der 4, kam erst 1928 dazu. Es war damals die 15. Eigentlich hätten sie die 13 bekommen sollen, aber die Cracauer lehnten eine Pechzahl für ihre Straßenbahnlinie ab. Es fiel ihnen aber erst am Eröffnungstag auf, dass es der 13. November war. Zu Beginn des Zweiten Weltkriegs wurde die Endhaltestelle der 4 auf dem Werder aufgegeben, aber noch viele Jahre gab es Schienen im Pflaster, die darauf hindeuteten, dass auf der Mittelstraße einmal eine Straßenbahn gefahren war. Seitdem überquerte die Linie 4 den Werder nur noch an seiner schmalsten Stelle.

1945 war die Innenstadt von Magdeburg fast vollständig zerstört, die Elbbrücken gesprengt. Noch lange Zeit stand ein ausgebrannter Straßenbahnwagen am Ufer. Nach der Reparatur der Brücken und der Beseitigung der Trümmer in den Nachkriegsjahren fuhr die 4 von Cracau bis zum Schlachthof. Da Letzteres nicht sehr einladend klang, bekam die Endhaltestelle im Westen den Namen Hermann-Gieseler-Halle.

Die meiste Zeit des Jahres war es dunkel, wenn wir sonntags von meinen Großeltern nach Hause fuhren. Und immer war an der Haltestelle Stadt Prag die Leuchtreklame für die staatliche Versicherung zu sehen,

die ich wohl nie vergessen werde: »Versichert, gesichert«, blinkte sie, und die Kleinfamilie unter dem Dach der Versicherung blinkte mit. Als ich vor einigen Jahren Heiligabend, um das Warten auf den Weihnachtsmann abzukürzen, mit meinem Neffen die Linie 4 von einem Ende der Stadt zum anderen nahm, war die Reklame mitsamt der Versicherung längst verschwunden. Die Gleise zum Schlachthof waren abgebaut, die Linie 4 ging nun ins Plattenaugebiet Olvenstedt. Das wollte ich mir ansehen. Wir nahmen die Videokamera mit und dokumentierten unsere Fahrt. Ich erzählte meinem Neffen Geschichten entlang der Linie 4, zum Beispiel die von der aufgedunstenen Wasserleiche in der Alten Elbe, die wir beim Taubenfüttern auf dem Weg vom Hort nach Hause entdeckt hatten, und die, warum die Sandsteinputten der Anna-Ebert-Brücke alle, bis auf den Löwen, im Wasser der Alten Elbe liegen.

15

Eine Haltestelle weiter, auf der ostelbischen Seite der Strecke, fiel mir angesichts der einmal Karl Marx genannten Schule ein, dass ich die seltsame und unwillkürliche Angewohnheit habe, Schauplätze von Büchern an Stellen zu verorten, die zu meinen persönlichen Erinnerungen gehören. Ein Teil der Mecklenburger *Jahrestage* von Uwe Johnson spielt in meinem Kopf auf dem Schulhof der Karl-Marx-Schule. Armer Johnson – das Ensemble ist scheußlich. Es wurde in der Nazizeit aus roten Klinkersteinen in Anlehnung an die Burgen in Mitteldeutschland gebaut. In der Mitte, von Mauern umgeben, ein abgesenkter Thingplatz. Hierhin wurden immer Mitschüler strafversetzt, die Hakenkreuze in die Schulbänke geritzt hatten. Ich kann mir nicht vorstellen, dass sie in dieser Schule davon geheilt wurden.

Auf dem Rückweg kamen mein Neffe und ich über die Strombrücke, die Ernst-Reuter-Allee am Hauptbahnhof entlang und unter der Westtangente durch bis zur Endhaltestelle der 4 in Neu-Olvenstedt, wo sämtliche Jungs, die einstiegen, uniformiert waren: Glatze, Lonsdale-Jacken, Springerstiefel. An der Wendeschleife standen Plattenbauruinen mit leeren Fensterhöhlen im diesigen Nebel. Die Bahn verschwand und kam so schnell nicht wieder. Mein Neffe sieht auf dem Video so traurig aus, als würde er auf den Kindernotdienst warten. Die Aufnahmezeit endet bei 1 h 08 min. Als wir nach Hause kamen, war der Weihnachtsmann schon wieder weg.

Das glücklichste Erlebnis mit der Magdeburger Straßenbahn hatte ich an einem ganz anderen Ort. 2003 war ich auf Lesereise in Rumänien und kam nach Cluj, auf Deutsch Klausenburg. Ich las eine Geschichte aus meiner Kindheit, in der auch eine Straßenbahn vorkam. Plötzlich hörte ich draußen das Geräusch eines Tatra-Wagens. Es war dieses lang gezogene Heulen beim schnellen Fahren, das Knacken der Achsen und das Jaulen beim Öffnen der Tür. Auch das Klingeln war mir bekannt. Keine Frage, es war das Geräusch der Magdeburger Straßenbahn. Als ich nach der Lesung auf die Straße kam, glaubte ich zu träumen. Vor mir hielt wirklich, als hätte sie sich verfahren, eine Magdeburger Straßenbahn, ein Tatra-Zug in hellem Gelb mit der grünen Bauchbinde und dem Symbol der Jungfrau mit dem Kranz auf der Mauer in einem Kreis mit zwei grünen dreigliedrigen Flügeln. Innen gab es noch die Hartschalensitze in Orange und Grau und auch die Schilder, dass man bei einer Beförderung ohne Fahrschein Strafe

zu zahlen habe und sich während der Fahrt festhalten solle, klebten noch über den Fenstern. Wer hatte mir diese Straßenbahn geschickt? Zurück in Deutschland, gaben mir die Straßenbahnenfreunde die unspektakuläre, weil ganz rationale Erklärung: Die Magdeburger Verkehrsbetriebe hatten ein Teil ihres Tatra-Wagenparks nach Rumänien verschenkt. Und die Rumänen hatten sie auf die Schienen gestellt und einfach fahren lassen, ohne die Wagen vorher umzuspritzen. Wozu auch? Für die meisten Fahrgäste waren es Hieroglyphen aus einer anderen Welt, die bei der Beförderung nicht störten.

17

In Rumänien kam mir auch die Idee, überall auf der Welt, wo ich zukünftig hinkommen würde, mit der Linie 4 zu fahren und darüber zu schreiben. Ich litt unter Entzugserscheinungen. Von 1999 bis 2002 war ich zusammen mit dem Fotografen Arwed Messmer in Berlin Bus und Straßenbahn gefahren. Es waren Linien, die Grenzen überschritten: arm und reich, Ost und West, Stadt und Land. Ich mochte diesen gleichzeitigen Blick nach innen und außen, diese Beförderung durch Geschichte und Gegenwart. Die literarischen Reportagen waren auf den Berliner Seiten der *Frankfurter Allgemeinen Zeitung* veröffentlicht worden. Diese Texte erschienen 2002, kurz nach der Einstellung der Beilage in der FAZ, als Buch unter dem Titel *Hier beginnt die Zukunft, hier steigen wir aus. Unterwegs in der Berliner Verkehrsgesellschaft*. Dann war Schluss, aber immer noch saß ich in den Berliner Straßenbahnen und Bussen und machte mir Notizen.

Also verlegte ich Berlin in die Welt und suchte nach einer Verbindung zwischen den Städten, in die ich in den nächsten Jahren kommen würde. Es wurde die 4,

aus oben genannten Gründen. Die Orte selbst waren und sind dem Zufall geschuldet.

Wo mich Lese-, Vortrags- und Urlaubsreisen hinführen, fahre ich mit der Linie 4, wenn es sie denn gibt. Einziges Kriterium ist, dass die Linie oberirdisch verlaufen muss, um viel von der Stadt zu sehen. U-Bahnen fallen deshalb weg. Es ist ein Abenteuer, auf das ich mich an 18 jedem Ort neu einlasse, denn ich kann mir nicht aussuchen, wo ich hinkomme, das bestimmt die Linienführung. Die 4 führte mich bisher durch Ghettos und an Gated Communitys vorbei, durch schmale, kaputte Gassen und die teuersten Straßen der Welt, durch Industriegebiete und Einkaufsparadiese, über Stock und Stein, uralte, alte und nagelneue Gleise, in gnadenbrotfressende Straßenbahnen und hochmoderne Erdgasbusse, an Klein- und Schlossgärten entlang, über Brücken und auf Berge. Ich musste die verschiedensten Ticketsysteme entschlüsseln, die sich dann aber doch auf vier reduzierten: Schaffner, Kleingeldboxen, elektronisches Ticketsystem, Fahrscheine am Automaten, der sich entweder an der Haltestelle oder im Fahrzeug befindet.

In keiner dieser Busse und Bahnen überall auf der Welt habe ich mich unsicher gefühlt. Oft wurde ich von Einheimischen begleitet. Ihnen wird am Ende des Buchs gedankt.

Die Linie 4 in Magdeburg, die mein Erzählanlass war, gibt es seit Juli 2015 nicht mehr. An diesem Tag haben die Magdeburger Verkehrsbetriebe tabula rasa gemacht. Für einen umstrittenen Innenstadttunnelbau wurde die Ost-West-Verbindung für mehrere Jahre gekappt. Warum deshalb die 4 nicht mehr die 4 ist, konnte mir

niemand von der MVB erklären. Ist so, basta, hör auf zu heulen. Nach Cracau fährt jetzt die 6, aber niemand, der mit der 4 fuhr, mag sich daran gewöhnen.

In diesem Band sind nur die Geschichten versammelt, die jenseits Mittel- und Westeuropas spielen. Meine Reise geht weiter.

Es gibt noch einige Linien 4 auf der Welt, mit denen ich nicht gefahren bin. Für Australien fehlte mir das Geld, in Afrika kam ich nur bis Ägypten, in Paris war die Straßenbahnlinie 4 noch nicht fertig. Skandinavien fehlt, Mailand soll eine wunderbare Linie 4 haben, Prag, Gdansk, das Ruhrgebiet und Halle an der Saale habe ich nicht geschafft, und in Jerusalem, Poznan, St. Gallen, Köln und Graz war ich zu kurz, als dass es eine gute Geschichte ergeben hätte.

Am Ende bleibt die Erkenntnis: Der Zufall ist der beste Weg, fremde Orte kennenzulernen.

19



## Die älteste Straßenbahn Afrikas

Alexandria, Ägypten

**D**as öffentliche Verkehrssystem von Alexandria ist – wie überall in Ägypten – etwas für Eingeweihte. Es gibt keinen Grund, in aufwendige Informationssysteme zu investieren. Die Einheimischen wissen, wie sie ihr Ziel erreichen, ob sie sich nun in einen der Minibusse zwängen, die in abenteuerlicher Geschwindigkeit die Corniche entlangdonnern, oder mit der blauen Straßenbahn in einen der Außenbezirke fahren. Die Touristen nehmen ohnehin lieber Taxis, in denen sich die Kosten für eine Fahrt durch die Stadt mit ein wenig Geschick auf den Preis eines Kurzstreckentickets der Berliner Verkehrsbetriebe herunterhandeln lassen. Die Verkehrsbetriebe haben keinen Internetauftritt, es gibt keinen Fahrplan und einen Streckenplan nur am Kreuzungspunkt Raml, der – fast ein Wunder – die Haltestellennamen sogar in lateinischen Buchstaben verzeichnet. Die Liniennummern sind für westliche Fremde schwer