

RAINER WEISFLOG

**Fahrgäste im Frankfurter Hauptbahnhof:** *„Die Konkurrenz ist groß“*

MOBILITÄT

# Schwarzfahren für Fortgeschrittene

Hartz-IV-Empfänger spannen der Deutschen Bahn die Kunden aus – sie locken mit Dumpingpreisen und Schokoriegeln.

Henrik ist Hartz-IV-Empfänger, aber wenn es gut läuft, dann verdient er 2500 Euro im Monat. Dabei arbeitet er nur samstags, er hat keinen Chef, er zahlt keine Steuern und keine Sozialabgaben. Eigentlich ist Henrik zufrieden. Wären da nicht die Konkurrenz und die ständige Angst, erwischt zu werden.

Henrik, 38, trägt nur für seine Kunden diesen Namen, er ist ein arbeitsloser Konditor aus Berlin-Kreuzberg. Während Politiker über die Erhöhung von Hartz-IV-Sätzen diskutieren oder Transferempfänger sich vor Sozialgerichten mehr Unterhalt erstreiten, hat Henrik einen schnelleren Weg gefunden, sein Einkommen aufzustocken. Eine einfache Rechnung, sagt er.

Jeden Samstag um 5.54 Uhr beginnt Henriks Schicht am Berliner Hauptbahnhof. Sein Arbeitsplatz ist der ICE, sein Werkzeug die Monatskarte der Deutschen Bahn. Sein Geschäftsmodell: Als Besitzer einer solchen Karte darf er jeden Samstag vier Personen mitnehmen, allerdings nur unentgeltlich, so steht es in den Beförderungsbedingungen der Deutschen Bahn. Das Ticket mit Mitnahmefunktion soll ein Bonus sein für treue Bahnfahrer. Für Henrik wurde der Bonus Kern seines illegalen Geschäftsmodells.

Auf der ICE-Strecke zwischen Hamburg und Berlin macht er acht Touren, jeden Samstag. Hamburg–Berlin ist für Henrik die perfekte Strecke: kurze Fahrtzeit, große Nachfrage. Die Bahn kassiert für eine einfache Fahrt mit dem ICE 73 Euro, bei Henrik zahlen die Fahrgäste 20 Euro und genießen denselben Komfort. Wenn es gut läuft, bekommt er insgesamt 80 Euro pro Fahrt, 640 am Tag, rund 2500 Euro im Monat.

Noch besser ist es, wenn der Monat fünf Samstage hat, dann erwirtschaftet Henrik bis zu 3000 Euro. Für seine Monatskarte muss er 652 Euro bezahlen. Der Rest landet in einer kleinen Metalldose, die er immer bei sich trägt. Seit 18 Monaten fährt Henrik seine Tour, sein Jahresumsatz liegt bei knapp 30 000 Euro, die zu seinen Hartz-IV-Einnahmen dazukommen, steuerfrei. Henrik sagt: „Es ist okay, aber nicht überragend. Halt das durchschnittliche Gehalt einer Büroangestellten.“

Henrik ist nicht der Einzige, der sein Gewerbe auf beliebten Bahnstrecken betreibt. Das Geschäftsmodell läuft in ganz Deutschland. Die DB-Schlepper pendeln zwischen Frankfurt und Köln, Hannover und Berlin. Allein auf der Strecke Hamburg–Berlin kennt Henrik 15 Konkurrenten persönlich, die meisten von ihnen Hartz-IV-Empfänger, die haben Zeit und brauchen das Geld.

Für die Deutsche Bahn sind Henrik und seine Mitstreiter Betrüger. Aber der Konzern scheint die Dimension nicht sehen zu wollen: Es handle sich nur um „kriminelle Einzelfälle“.

Wie viel Einnahmen ihr so verlorengehen, weiß die Bahn angeblich nicht. Das Unternehmen will noch nicht einmal eine Schätzung abgeben. Dabei entgehen der Deutschen Bahn allein durch Henrik theoretisch rund 100 000 Euro im Jahr.

In letzter Zeit ist Henrik oft nervös. Doch die meisten Sorgen machen ihm nicht die Kontrolleure, sondern seine Konkurrenten.

Samstag früh, kurz nach sechs Uhr, sitzt er in einem Abteil der zweiten Klasse im ICE Richtung Hamburg, so wie jedes Wochenende. Wenn Henriks Kunden nicht reden, dann redet er. Er erzählt von den Zeiten als Türsteher für Berliner Clubs, seinen Bürojobs im Vertrieb und den Schichten am Fließband der Schokoladenfabrik in Kreuzberg. Es müsse eine gewisse „Homogenität“ in der Gruppe herrschen, sagt er später, dann schöpften die Schaffner keinen Verdacht.

Er macht sich Gedanken, wie er seine Kunden an sich binden kann. Spätestens in einem Jahr will er nur noch mit Stammkunden fahren. Kurz nach der Abfahrt verteilt er neuerdings Kinderschokolade an seine Mitfahrer. Henrik glaubt, das schaffe Vertrauen, helfe ihm bei der Kundenbindung. „Die Konkurrenz ist groß“, sagt er.

Denn seit einigen Monaten erobern junge Wettbewerber immer mehr Anteile des Schattenmarktes. Henrik warnt seine Kunden vor diesen „Betrügern“. Er meint Leute wie Jakob, Bruno oder Adam. Sie geben sich deutsche Namen, weil das bei den Kunden besser ankommt. Sie sind junge arbeitslose Migranten, die sich in Gruppen zusammenschließen, „um ein Monopol zu errichten“, wie Henrik glaubt. Aufgeteilt nach Nationalität haben sie Schlepperteams gegründet und schachern sich gegenseitig die Fahrgäste zu. Henrik kennt sie alle. Das „Inder-Duo“, die „Türken-Clique“, aber am gefährlichsten seien die Araber, weil die in Netzportalen besonders gut organisiert seien.

Die Konkurrenz besetzt an diesem Samstag vier ICE-Abteile. Die Kunden werden zusammengesetzt, die Schlepper teilen sich ein Abteil. Einer seiner Gegner verteilt zum Abschluss chinesische Glückskärtchen. Es geht um die günstigsten Preise, aber auch um den besten Service. Mit Dumpingpreisen schnappen Konkurrenten Henrik immer häufiger die Kunden weg, manche fordern für die Strecke nur 8 statt 20 Euro.

Henriks Wettbewerber sparen für eine traditionelle Hochzeitsfeier, für den Sportwagen oder den nächsten Urlaub. Die meisten leben noch bei ihren Eltern, viele von ihnen beziehen Hartz IV und verdienen im ICE ihr Taschengeld.

Seinen Kunden gegenüber erwähnt Henrik nicht, dass sein Modell kriminell ist. Er erzählt ihnen auch nicht, dass sie als Schwarzfahrer verfolgt werden können, sollte die Sache auffliegen. Stattdessen beruhigt Henrik die Mitfahrer: „Wer kann uns schon nachweisen, dass wir uns nicht vorher kannten?“

Kurze Zeit später geht die Schiebetür auf, eine Schaffnerin blickt in den Raum. Henrik sagt in bestimmtem Ton: „Wir fahren alle zusammen“ – die Kontrolle dauert fünf Sekunden.

„Ihm kann man wenigstens vertrauen, er ist sehr zuverlässig“, sagt eine junge Frau, die seit vier Wochen jeden Samstag in seinem Abteil sitzt. Auch Henrik will Vertrauen – vor allem will er keine Verluste einfahren.

Leute, die ihn mal am Gleis stehen ließen, sind in seinem Handy gespeichert unter „nicht rangehen“ oder „Betrüger“. Einige in seinem Adressbuch müssen ihn sehr geärgert haben, sie heißen „Schlampe“ oder „Volksmusikfetischisten“. Henriks Kunden erreichen ihn nur per SMS. Wer mitfahren will, muss Strecke, Uhrzeit und vollständigen Namen eintippen, sonst reagiert er nicht. In einem zerfledderten Heftchen führt er seinen Dienstplan.

Auch nachts piept Henriks Handy. Er darf keine Anfrage verpassen. Bei den Bahn-Schleppern gelten die Regeln der Marktwirtschaft. Manche Anbieter finden ihre Kunden an Bahnhöfen, aber der Hauptwerbeplatz ist das Netz. Auf dem Internetportal mitfahrgelegenheit.de, einer Website mit 650 000 Angeboten, inserieren die meisten Schlepper ihre Fahrten. Seit einiger Zeit warnen aber auch die Macher des Portals vor „Betrügern“ wie Henrik.

Ihre Mitarbeiter führen schwarze Listen, sperren IP-Adressen, filtern wiederkehrende Namen und Handy-Nummern raus. Doch Henrik schreibt dann „nulleinsfünf“ statt „015“, und die Nummer kann nicht mehr aussortiert werden.

Henrik erinnert sich nur an einen Moment, wo er „richtig Herzrasen“ bekommen habe. Vor einigen Monaten sagte ein Schaffner plötzlich: „Wir beiden kennen uns doch?“ Henrik sagte nichts, dann schaute er dem Mann ins Gesicht – und erkannte ihn. „Der Schaffner war mein Grundschulfreund“, sagt Henrik.

Der Zug fährt in wenigen Minuten in Hamburg ein, am Bahnsteig warten bereits die nächsten Kunden, es geht zurück nach Berlin. Die Tour ist ausgebucht, die Geschäfte laufen gut.

Özlem Gezer