

Bei manchen ist die Erinnerung auch nach vier Jahren noch frisch wie eine offene Wunde: „Das Datum 17./18. Februar 2006 hat sich in meinem Kopf fest eingebrannt“, sagt Norbert Knop. Für den Geschäftsführer des EKV Einkaufsverbunds sind die Tage unvergesslich, in denen das Betrugskarussell beim Geldtransporteur Heros zusammenbrach. Der Douglas-Konzern, für den die EKV sämtliche Dienstleistungen einkauft, verlor durch die Heros-Insolvenz 11,2 Millionen Euro – die Einnahmen von zweieinhalb Tagen. Die Rewe-Gruppe büßte mehr als 150 Millionen Euro ein. Insgesamt wurden beim damaligen Marktführer der Geld- und Wertlogistik Kundengelder in Höhe von 350 Millionen Euro veruntreut. Ob

die Versicherungen für die Schäden aufkommen, ist noch immer Gegenstand zahlreicher Gerichtsverfahren. Eine Zwischenbilanz fällt eher zugunsten der Assekuranzen aus.

Genauer hinschauen

„Wir haben aus dem Fall Heros viel gelernt“, bekräftigt Knop im Gespräch mit **Der Handel**. „Heute schauen wir sehr genau hin, wen wir beschäftigen.“ Viele große Handelsunternehmen lassen sich die Angebotskalkulation und die Jahresabschlüsse ihrer Geld- und Werttransporteure offenlegen und schicken auch schon mal unangemeldet Wirtschaftsprüfer vorbei, erläutert der Douglas-Manager. Rewe, Hornbach und Globus setzen zusätzlich auf einen externen Dienstleister, der

den Weg des Geldes mit Hilfe von Barcodes oder RFID-Technik lückenlos überwacht. „Unser Monitoring bringt Licht in die Prozesse im Geldtransport“, sagt Michael Hohlfeld, Produktmanager der Alvara Cash Management Group. „Die Händler können jederzeit am Bildschirm nachverfolgen, wo sich ihre Geldbestände gerade befinden.“ Zusätzlich schlägt das System automatisch Alarm, wenn es zu Auffälligkeiten kommt. 5.000 Rewe-Filialen sind bei Alvara angeschlossen. Die Deutsche Bahn setzt die CashEDI-Software der Leipziger ebenfalls ein, um einen Überblick über ihre Bargeldströme zu behalten.

Freilich ist es nicht jedermanns Sache, einem Dritten Einblick in die Tagesumsätze zu geben. Norbert

BARGELDLOGISTIK

Auf schwierigem Terrain



Mit Argusaugen beobachtet der Handel die aktuellen Turbulenzen in der Geld- und Werttransportbranche. Ist die Bargeldlogistik der Branche sicher?

INTERVIEW

„Ein Schuhkarton ist besser überwacht“

Durch einen Sanierungstarifvertrag spart SecurLog in den nächsten zwei Jahren 9,2 Millionen Euro. Wie soll es danach weitergehen?

Die Einigung mit Verdi war ein Befreiungsschlag, der uns neue Perspektiven eröffnet. Wir müssen das Zeitfenster bis 2012 nun nutzen, um das Unternehmen wieder solide aufzustellen und für einen strategischen Investor interessant zu machen.

Wie soll das konkret geschehen? In der Branche ist doch kein Geld zu verdienen.

Ich glaube, dass man mit unseren Dienstleistungen sehr wohl Geld verdienen kann. In der Einführung der Ein-Mann-Logistik sehen wir viel Potenzial und wollen noch im Sommer drei Pilotversuche starten. Dadurch können wir in erheblichem Umfang Kosten sparen und auch neue Kunden hinzugewinnen. Bis-

lang nutzen nur etwa 10 Prozent der Einzelhändler professionelle Geldlogistiker – es gibt noch viele weiße Flecken.

Steckt Ihrer Auffassung nach auch im Cash-Recycling künftig Potenzial für neue Erträge?

Ich sehe darin derzeit kein Geschäftsmodell für die Geldlogistiker. Nach Heros und Arnolds will der Handel kein Cash-Recycling durch private Dienstleister. Interessanter sind dagegen innovative Lösungen bei der Überwachung der Gelder. Wir arbeiten an einem Web-Portal für unsere Kunden, das ein kontinuierliches Monitoring ermöglicht. In der Branche herrscht ein Innovations- und Investitionsstau. Derzeit ist ein Schuhkarton in einer Spedition besser überwacht als eine Geldkassette mit Bargeld.



Dr. Lothar Thoma,
Geschäftsführer
SecurLog GmbH

Interview:
Hanno Bender

Knop etwa verschafft sich seine Informationen lieber selbst. „Der Arbeitskreis Bargeld des HDE leistet wertvolle Unterstützung. Und seit Heros gibt es darüber hinaus einen intensiven Austausch mit den Kollegen aus anderen Handelsunternehmen“, betont Knop. „Auch wenn wir Konkurrenten sind: Beim Thema Bargeld informieren wir uns über die kleinste Auffälligkeit.“

Keine Gewinne mit Geld

Aktuell haben die Verantwortlichen ihre Antennen ganz weit ausgefahren. Bei Thema Bargeldlogistik ist der Einzelhandel ein gebranntes Kind – und das Feuer schwelt schon wieder. Denn ein Kernproblem ist seit 2006 nicht gelöst: Mit dem

Transport von Bargeld ist in Deutschland kein Geld zu verdienen. Der aktuelle Marktführer der Branche, die Firma SecurLog, konnte im vergangenen Jahr eine Insolvenz nur durch den Abschluss eines Sanierungstarifvertrags abwenden. Das Unternehmen, das aus den Trümmern von Heros hervorging, spart in den nächsten zwei Jahren Personalkosten in Höhe von 9,2 Millionen Euro. „Ein Zeitfenster, um uns solide aufzustellen“, sagt der Geschäftsführer Dr. Lothar Thoma im Interview mit **Der Handel** (siehe Kasten). Weil es Gerüchte um den Bestand des Unternehmens und die Treue der Shareholder gab, habe man eine ganze Reihe von Kunden verloren.

Aus den Abwanderungen bei der

Nummer eins konnte die Nummer zwei jedoch kein Profit schlagen: Die Firma Unicorn erhöhte zwar ihre Umsätze im vergangenen Jahr um 14 Prozent auf 57 Millionen Euro, wie das Unternehmen mitteilt. Auf Anfrage von **Der Handel** bestätigt der Geschäftsführer Niels Henrik Faergemann jedoch Marktgerüchte, laut denen Unicorn 2009 rund 700.000 Euro Verluste geschrieben habe. „Der Jahresabschluss ist noch nicht fertig gestellt, aber die genannte Größenordnung ist realistisch“, heißt es aus Hannover.

„Wir verfolgen das Geschehen mit Argusaugen, vielen Unternehmen in der Branche steht das Wasser bis zum Hals“, sagt ein Handelsmanager, der lieber nicht zitiert werden



➤ möchte. Um sich gegen den plötzlichen Ausfall eines Dienstleisters abzusichern, schließen viele Händler Back-up-Verträge mit Wettbewerbern. Seit der Euro-Einführung leiden die Geldlogistiker unter Überkapazitäten und einer ruinösen Preispolitik. Durchschnittlich zahlen Händler und Banken für einen Stopp zwischen zwölf und 20 Euro. Die Kosten für die Anlieferung oder Abholung des Bargelds durch ein Panzerfahrzeug liegen aber oftmals höher. Quersubventionierung zwischen Überwachungs- und Transportdiensten sowie Lohndumping sind in dem hochsensiblen Wirtschaftsbereich gang und gäbe. „In der Branche herrscht in vielen Bereichen nach wie vor ein ruinöser Wettbewerb“, räumt Friedrich P. Kötter, Inhaber des gleichnamigen Sicherheitsdienstleisters, gegenüber **Der Handel** ein.

Revolution oder Nischenprodukt? Das Koffersystem kommt ohne gepanzerte Fahrzeuge und Waffenschutz aus.



Foto: All Service

Musterverträge und Checklisten

Das EHI Retail Institute stellt Musterverträge und eine Checkliste für die Beauftragung von Geld- und Wertdiensten zur Verfügung, erhältlich beim Leiter des Arbeitskreises Sicherheit Frank Horst (horst@ehi.org).

Ausweg aus der Misere

Einen Ausweg aus der Misere erhofft sich SecurLog-Chef Thoma durch die Umstellung auf die Ein-Mann-Logistik bei den Geldtransporten. Spezielle Koffersysteme sowie sogenannte Soft-Cars sollen die teuren Panzerfahrzeuge mit ihrer Zwei-Mann-Besatzung ersetzen. Wenn der Koffer gestohlen wird oder die vorgegebene Route verlässt, zerstört Tinte das mitgeführte Bargeld. „Ich halte das Konzept für hochinteressant“, sagt Douglas-Mann Norbert Knop. „In Schweden wird diese Technologie bereits erfolgreich eingesetzt. Die Kosten lassen sich auf diese Weise ohne Sicherheitsverluste erheblich reduzieren.“

Ob die Ein-Mann-Logistik allerdings SecurLog aus der Krise führt, halten einige Branchenexperten für fraglich: „Das wird seit 15 Jahren diskutiert“, entgegnet Dr. Harald Olshock, Geschäftsführer der Bundesvereinigung der Geld- und Wertdienste (BDGW). Andere sehen bei dem Thema eher Newcomer wie die Firma All Service im Vorteil, die seit zwei Jahren mit den sicheren SQS-Koffern unterwegs ist – unbelastet von Altfahrzeugen und anderen Überkapazitäten.

Das Bargeld-Recycling

Eine neue lukrative Ertragsquelle könnte sich für die Geld- und Wertlogistiker durch das sogenannte Bargeld-Recycling eröffnen. Die Bundesbank strebt an, zukünftig nur noch einen Anteil von 50 Prozent des Bargeldumlaufs zu bearbeiten. Die Zahl der Cashcenter, in denen Banknoten und Münzen von der Bundesbank angenommen oder ausgegeben werden, reduziert sich daher kontinuierlich – von aktuell 47 auf 35 Filialen bis 2015. Im Gegenzug erlaubt das neue Zahlungsdienstaufsichtsgesetz (ZAG) privaten Dienstleistern, Banknoten und Münzen nach einer Prüfung auf Echtheit

ohne Einbindung der Bundesbank wieder in den Umlauf zu bringen. „Das ZAG wird zu einer Spaltung der Branche führen“, sagt Henry Konhäuser, Geschäftsführender Gesellschafter der Unternehmensberatung Ascoperts. Denn für das private Bargeld-Recycling ist eine aufwendige Zulassung durch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) erforderlich. Die Anforderungen an Eigenkapital, Buchhaltung und Kontrollen sind hoch. Bestenfalls die Top 5 der Branche – Securlog, Unicorn, Kötter, Brink's und Ziemann – werden sie erfüllen können, meinen Beobachter.

Die Handelsunternehmen fürchten das private Cash-Recycling wie der Teufel das Weihwasser. „Der Einzelhandel ist nicht bereit, die eigenen Bareinnahmen einem privaten Dienstleister zur Weiterbearbeitung zu überlassen“, sagt Ullrich Binnebössel, Zahlungsverkehrsexperte im HDE. Durch die physische Vermischung der Gelder in den Zählzentren entstehen neue Sicherheitsrisiken in einem ohnehin schon schwierigen Umfeld, so die vorherrschende Meinung. Bei vielen Entscheidern im Handel ist die Heros-Erfahrung noch zu frisch.