

Sparkassen fürchten neuen Heros-Skandal

Die Banken machen der Geldtransporter-Branche das Leben schwer: Vor allem Sparkassen stoßen immer öfter in das Kerngeschäft der Transporteure vor und erledigen deren Aufgabe mit eigenen Unternehmen. Das treibt die Branchenführer in die roten Zahlen.

von Sonia Shinde



Die Sparkassen übernehmen ihre Geldtransporte immer öfter selbst. Quelle: dpa

FRANKFURT. Das macht besonders den Großen der Branche Probleme, denn der Markt, dessen Gesamtumsatz auf rund 500 Mio. Euro geschätzt wird, ist hart umkämpft und Marktführer Securlog und Unicorn schreiben nach Handelsblatt-Informationen rote Zahlen.

„Da ist schon eine große Unsicherheit im Markt“, sagt Ralf Brüggemann, Geschäftsführer der S Bargeldlogistik. Experten wie er befürchten einen neuen Heros-Skandal. Im Mai startet deshalb das Gemeinschaftsprojekt der Stadtsparkasse Oberhausen und der Sparkasse Mühlheim. Ein regionaler Geldtransporteur ist Minderheitsgesellschafter. Rund 260 Filialen und Servicecenter von vier Sparkassen und einer Volksbank soll das Unternehmen versorgen.

Kein Einzelfall: Die Sparkassen in Ostdeutschland werden von „Cashy“ versorgt. An dem Unternehmen sind elf Sparkassen aus Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt beteiligt, drei Werttransportunternehmen (WTU) fungieren als Partner. Seit Beginn des Jahres hat Cashy die ersten beiden Genossenschaftsbanken unter Vertrag. „Das Interesse nimmt zu, unter anderem bei den Genossenschaftsbanken“, so eine Sprecherin des Ostdeutschen Sparkassenverbandes. Auch Sparkassen aus anderen Verbandsgebieten wollen zu Cashy, derzeit liefen Verhandlungen mit Instituten in Thüringen. Andere Sparkassen verzichten auf WTU. Seit Januar vergangenen Jahres versorgt ein Gemeinschaftsunternehmen von Sparkasse Hannover und Hannoverscher Volksbank rund 160 Filialen. „Nach den Erfahrungen von Heros und nach Beobachtung des Marktes, schien es uns sicherer zu sein, unseren Bargeldtransport selbst zu organisieren“, sagt Stefan Becker, Sprecher der Sparkasse Hannover. Weitere Sparkassen und Volksbanken hätten Interesse, sich der Wertlogistik Nord anzuschließen.

Auch die Sparkasse Osnabrück fährt Scheine und Münzen selbst, inzwischen betreut ihre Geldtransporter-Tochter SKO auch drei Kommunen aus der Region. Auch die größte Sparkasse in Deutschland, die Haspa, beliefert nicht nur ihre eigenen rund 180 Filialen, sondern auch Kunden aus Handel und Kreditwirtschaft im Großraum Hamburg. Auch hier gäbe es Interesse weiterer Kunden.

Der Trend trifft vor allem die beiden Großen der Branche hart: Heros-Nachfolger Securlog verliert Umsatz und hat nach eigenen Angaben kaum neue Kunden akquiriert. Für 2009 muss das Unternehmen einen Verlust von rund elf Mio. Euro ausweisen, das bestätigte Geschäftsführer Lothar Thoma. Für 2010 plant er „eine schwarze Null“. Jetzt will er bei den Sparkassen auf Kundenfang gehen. Sie zeichnen für rund 50 Prozent des Bargeldumlaufs verantwortlich. Die Volks- und Raiffeisenbanken kommen auf rund ein Drittel. Zudem sind Banken nach Informationen von Brancheninsidern, die einzigen die angemessene Preise von rund 20 bis 24 Euro je Stopp zahlen. Der Handel dagegen drücke wieder die Preise, sagen Insider. Thoma

will sich deshalb aus dem Geldtransport für den Handel zurückziehen.

„Derzeit werden wieder elf Euro je Stopp gezahlt“, sagt Rolf Kroboth, vereidigter Sachverständiger für Geld- und Wertdienstleistungen. Logistiker sprechen sogar von 8 bis 9 Euro je Stopp. „Davon kann keiner auf Dauer überleben“, sagt Securlog-Geschäftsführer Thoma. Genau diese Dumping-Spirale aber hatte seinerzeit zum Heros-Skandal geführt, weil das Unternehmen Kundengelder abzweigte, um Verluste durch zu niedrige Preise wett zu machen.

Branchenbeobachter zweifeln, ob Thomas Strategie aufgeht. Denn Ende vergangenen Jahres flog das Unternehmen aus dem Branchenverband BDGW. Der Grund: Securlog installierte einen Haustarifvertrag mit deutlichen Lohnkürzungen, um Kosten zu sparen. „Kaum eine Bank wird das Risiko eingehen, Geld von einem nicht zertifizierten Unternehmen transportieren zu lassen“, sagt Josef Grippehoven, Projektleiter bei der S Bargeldlogistik.

Auch der Branchenzweite Unicorn schreibt Verluste. In einem internen Schreiben an die Mitarbeiter, das dem Handelsblatt vorliegt, heißt es, dass, das Unternehmen für das Jahr 2009 „ein deutlich negatives Ergebnis“ erwarte, das im sechsstelligen aber auch siebenstellig Bereich liegen könne. Insider taxieren die Verluste auf mindestens 700 000 Euro, halten aber 1,5 bis zwei Millionen Euro für realistischer. Unicorn-Geschäftsführer Niels Faergemann wollte „die Spekulationen“ nicht kommentieren.

Verantwortlich für das negative Ergebnis seien Investitionen aus den Jahren 2007 und 2008, wie die Gründung neuer Niederlassungen. Operativ habe sich das Unternehmen verbessert. Unicorn habe zudem Kunden unter anderem bei Sparkassen und Volksbanken dazu gewonnen. In dem Segment will auch er weiter wachsen. „Der Markt ist in Bewegung“, räumt er ein, doch unruhig mache ihn die Konkurrenz aus dem Sparkassenlager nicht.

Inzwischen prüft allerdings auch der Deutsche Sparkassen und Giroverband, die Bargeldversorgung flächendeckend in Eigenregie zu übernehmen, ein entsprechendes Projekt ist nach Handelsblatt-Informationen bereits angelaufen. Der DSGV wollte dies nicht kommentieren. Man prüfe alle Optionen, um die Sicherheit der Bargeldversorgung auch nach einem Rückzug der Bundesbank zu gewährleisten, so eine Sprecherin.

HINTERGRUND

Die Bundesbank will sukzessive nur noch 50 Prozent der Geldscheine recyceln, also beschädigte Noten und Falschgeld aussortieren. Schon ab Januar gibt es Münzen nur noch in Großboxen, auch wenn Kunden kleinere Mengen benötigen. Bis 2015 soll zudem die Zahl Filialen von 47 auf 35 fallen. In die Bresche sollen private Unternehmen springen.

Werttransportunternehmen dürfen Bargeld recyceln, wenn sie eine Genehmigung gemäß Zahlungsdienststeuergesetz (ZAG) der Finanzaufsicht BaFin vorweisen können. Allerdings müssen sie dafür relativ hohe Eigenkapitalhürden nehmen.