



ESU ELECTRONIC SOLUTIONS ULM



Seit 20 Jahren sind „Loksound“ und „Lokpilot“ feste Begriffe bei der Modellbahn. Wir sprachen mit Jürgen Lindner, Erfinder und Entwickler des Loksounddecoders, Gründer und Chef von Esu, sowie mit Jochen Frickel, Sprecher von Esu.

BLOCK 1 – DIGITALE STRATEGIE

DiMo: Esu ist einer der wesentlichen Vorreiter bei der Einführung von Sound auf der Modellbahn gewesen und hat auch seither immer wieder starke innovative Impulse gesetzt. Wo sehen Sie die künftigen Schwerpunkte der technologischen Entwicklung und was tut Esu, um seine führende Rolle beizubehalten?

Jürgen Lindner: Das ist natürlich eine schwierige Frage zum Anfang. Eine Steilvorlage, aber die Antwort ist nicht einfach. Und das aus mehreren Gründen: Wir haben zum einen schon ein sehr hohes Niveau erreicht. Wir haben ja nicht nur den Sound eingeführt ... Das sieht man am Roco-Katalog „60 Jahre Roco“ – da war einer der wesentlichen Meilensteine „Rocsounds“ und damit unser Logo noch dabei. Wir haben auch mit dem Mobile Control einen der ersten Funkhandregler etabliert, der eine Zweiwegekommunikation hatte. Das war eine ganz wesentliche Innovation, die wir über drei Generationen getragen haben. Wir haben mit Märklin zusammen die erste Central Station mit Touch Screen eingeführt, was sich vorher auch niemand hätte träumen lassen, dass das mal Standard wird! Wir waren mit unserem Touch Screen vier Jahre vor dem Iphone auf dem Markt! Wir waren die ersten, die einen Android gesteuerten App Regler gebracht haben, sozusagen den Tellerrand des Proprietären verlassen haben – mit allen Vor- und Nachteilen, die eine Androidplattform so mit sich bringt. Wir haben ein Niveau erreicht, auf dem wir in der Modellbahn sehr viel machen können. Wo geht es hin? Mehr in die Automatisierung. Auch beim Auto ist das autonome Fahren ein großes Stichwort! Den Trend sehen wir durchaus auch bei der Modellbahn. Stichworte sind Blockstellenbetrieb, Weichen- und Signalsteuerung, realistische Nachbildung eines Bahnbetriebs. Die Leute, die beim FREMO sind, wissen das. Sie machen sich einen Riesenspaß draus, selbst des letzte im Fahrplanbetrieb zu machen. Das ist ein großes Thema, dass die Leute immer mehr wollen, die zu Hause alleine spielen. In dem Bereich werden wir Akzente setzen. Da sehen wir auch, dass wir da noch etwas machen können und werden. Was tut Esu, um

seine führende Rolle beizubehalten? Wir versuchen in der Produktentwicklung alle Produkte auf Stand zu halten. Das haben wir letztes Jahr mit dem Loksound 5 eindrucksvoll unter Beweis gestellt: Mit dem 16 Bit Sound in Hifi Qualität. Die Lokpilot-5-Familie, die wir heuer vorgestellt haben, ist natürlich nur eine logische Fortsetzung. Stichwort: Schrumpfen. Das wird für alle Spurweiten bis Z interessant werden. Die Markteinführung des Signalpilots steht kurz bevor. Das ist der erste Schritt in eine bessere Anlagenautomatisierung. In dem Bereich kann man von uns in den nächsten Jahren einiges erwarten. Wir wollen eigentlich da hingehen, dass die Leute mehr automatische Abläufe haben und sich nicht automatisch um jedes Detail kümmern müssen. Das sehen wir als großes Thema für die Zukunft.

DiMo: Mit der Verbreitung von Computern, Handys und Tablets hat sich auch das Spielerlebnis in den letzten Jahren stark verändert. Automatisierungs- und Vernetzungstechniken sowie Funkanwendungen (WLAN) geben die Richtung der Entwicklung vor. Esu hat mit dem Handregler Mobile Control II schon früh auf die Entwicklung reagiert und ein innovatives Gerät im Programm. Wird es in der nächsten Zeit eine Revision mit neuen Features und einer aktuellen Android-Version geben?

Jürgen Lindner: Ja, wird es geben. Der Nachteil beim Android ist natürlich, dass es ständig neue Varianten gibt von Google. Wobei es leider nicht so ist, dass jede Version auf jeder Hardware freigegeben ist. Wir werden den Mobile Control II Handregler mit einer etwas neueren Software-Version ausstatten, wo bei es im Embeded- und Automotivebereich immer mindestens ein oder zwei Generationen hinter dem herhinkt, was im Handybereich üblich ist. Das sehe ich aber in unserem Bereich als Modellbahner nicht als Nachteil, weil wir ja kaum Sicherheitslücken zu erwarten haben, weil in der Regel niemand seine Kreditkartendaten öffentlich auf dem Handregler für die Modellbahn speichert. Aber auch da wird es in sehr naher Zukunft ein Update geben, tatsächlich ist es schon bei Beta-Testern und es sieht nicht schlecht aus.

DiMo: Bei der großen Eisenbahn wird inzwischen auch VR-Technologie bei der Ausbildung eingesetzt. So bedienen z.B. Mitarbeiter mit einer VR-Brille ein virtuelles mechanisches Stellwerk. Plant Esu hier einen Einstieg? Denkbar wäre zum Beispiel eine Führerstandsbedienung mit der VR-Technik.

Jochen Frickel: Sehen wir nicht, denn wir wollen die Modellbahn ja betrachten. Wenn ich auf dem Mobile Control einen virtuellen Führerstand habe und dann schauen muss, welcher Hebel zu bedienen ist, dann ist mir das ein bißchen zu kleinteilig. Es ist nicht die Richtung, in die wir gehen wollen.

Jürgen Lindner: Wir bei Esu legen den Focus auf die Modellbahn. Virtuelle Welten kann man natürlich als Zukunft sehen, aber ich brauche dazu keine Anlage mehr. Das kann ich dann wesentlich besser mit dem Microsoft Flight-Simulator machen. Der gibt es ja seit Jahrzehnten vor: Tatsächlich kann man, wenn man die Hardware drumherum hat, heu-

te virtuell so fliegen, wie im echten Flugzeug. Was natürlich leichter ist, weil in der Regel hat man keinen Jumbojet zuhause und keinen Airbus, aber wir wollen definitiv das Modellbahn-Hobby mit der gesamten Haptik, also mit dem Tasten, mit dem Fühlen und bei rauchenden Loks sogar mit Riechen erlebbar machen. Und alles, was uns von dem Weg abbringt, dass wir das Erlebnis Modellbahn haben, das hat bei uns keinen Focus. Wir wollen immer nur unterstützen, das reale Erlebnis zu haben. Das macht unser Hobby aus!

DiMo: Esu hat viele Komponenten eines Modellbahn-Vollsortimenters im Programm. Es fehlt vor allem noch ein Gleissystem. Plant Esu hier etwas? Und wird es Esu-Startpackungen mit Fahrzeugen und Digitalgeräten geben?

Jochen Frickel: Sollte dieses Gleissystem mehr können, als das, was jetzt am Markt ist? Alle Produkte, die wir bisher vorgestellt haben, wollen einen Schritt weiter gehen, als das, was jetzt am Markt ist. Bei Gleisen sehe ich wenig Verbesserungsmöglichkeiten.

Jürgen Lindner: Wir sehen uns nicht als Vollsortimenter und streben das auch gar nicht an. Wir haben drei Standbeine, auf denen die Firma Esu ruht: Die komplette Decoder- und Digitaltechnik – da sehen wir uns sehr wohl als Vollsortimenter. Auch unser ganzes ECoS -System ist ja mit ECoS-Protector und ECoS-Boost, SwitchPilot, SignalPilot komplett, schon wesentlich früher auf CAN-Bus als andere. Im Decoderbereich gibt es nichts, was wir nicht abdecken können! Wir haben eine sehr starke OEM-Abteilung, die sich mit Lokomotivausstattung beschäftigt. Aus diesem Hintergrund heraus ist unsere Engineering-Edition entstanden, um zu zeigen, was man alles mit Digital machen kann, um unseren Kunden und Marktbegleitern zu zeigen, was wir glauben, was der Markt brauchen kann. Mit dem Hintergrund betreiben wir das ganze mit einem gewissen Spaß und kommen nicht unter Druck, Sachen machen zu müssen. So gesehen werden wir definitiv keine Startpackungen auf dem Markt bringen, weil die Esu Engineering Edition wirklich nur ein Add-On aus Spaß an der Freude daran ist, wie sich die Modelleisenbahner mit diesen Loks auseinander setzen. Startpackungen können andere viel besser. Wir sehen uns „on the top“ und das gibt uns gewisse Freiheiten und nimmt uns auch gewissen Druck.

DiMo: Wird Esu als Ergänzung zum Mobile Control II einen preiswerten kabelgebundenen Handregler bringen?

Jürgen Lindner: Das ist eine sehr interessante Frage, die offensichtlich aus der Praxis stammt. Tatsächlich gibt es Überlegungen in dem Bereich.

BLOCK 2 – NORMEN, STANDARDS ETC.

DiMo: Wie sehen Sie Normen und Standards bei der Modellbahn? Sind sie nützlich oder eher eine Innovationsbremse?



Jürgen Lindner mit dem neuen 2m-Modell eines ABe 4/4 III der RhB, von Esu unter der Handelsmarke Pullmann angeboten.

Jürgen Lindner: Also ich persönlich bin ein starker Verfechter von Normen und Standards, insbesondere auch von der Einhaltung derselben! Ich halte überhaupt nichts davon, dass man Normen und Standards setzt und sich dann selbst nicht dran hält wiewohl es trotzdem so ist, dass ältere Normen schon als Innovationsbremse gelten können, weil man sich ja zwangsläufig nur innerhalb der Norm weiterentwickeln kann. Trotzdem bin ich felsenfest davon überzeugt, dass wir aufgrund der Komplexität unseres Themas nicht überleben könnten, wenn wir uns nicht an Normen und Standards halten würden.

DiMo: Im Laufe der Jahre haben die technischen Möglichkeiten enorm zugelegt. Dies kann man u.a. bei den Decoder-Funktionen beobachten, wo man mit den ursprünglichen vier oder acht schon lange nicht mehr auskommt. Aus Anwendersicht hat dies einen gewissen Wildwuchs nach sich gezogen: Jeder Hersteller teilt die Licht- und Soundfunktionsnummern nach eigenem Ermessen bei seinen Fahrzeugen zu. Sehen Sie hier unabhängige Normen oder Empfehlungen als sinnvoll und wäre Esu bereit, entsprechende Empfehlungen auch umzusetzen, auch wenn diese eine Änderung der bisherigen Esu-Funktionsverteilung bedeuten würde?

Jürgen Lindner: Ja, es gibt einen gewissen Wildwuchs und ich würde dann eher als Hersteller eine Hausnorm oder Hausbelegung beschreiben. Wir arbeiten schon seit 1999 mit Lokomotivherstellern zusammen, und überlegen und diskutieren über die vernünftige Verteilung von Funktionstasten. Da möchte ich sagen, haben wir am meisten Erfahrung weil wir mit den Lok-Sound-Decodern als einer der Ersten schon mehr als nur zwei Funktionen überhaupt zur Verfügung gestellt haben. Wir haben diese Diskussion schon intern geführt, als die anderen noch gar nicht das Problem verstanden hatten. Wir hätten sicherlich kein Problem damit, wenn es eine Empfehlung von Seiten der Normungsgremien gäbe wie man Funktionstasten verteilen soll, und würden im Zweifel das auch umsetzen. Bei uns ist das nur ein Softwaremapping. Ich zweifle allerdings daran, dass die Akteure, die im Markt



sind, in der Masse bereit wären, sich auf sowas einzulassen. Grundsätzlich würde ich es auf Hardwareseite für sinnvoll ansehen, dass man zum Beispiel die Lampenfunktionen mal normt, oder zumindest einen Vorschlag dafür macht. Aber ich habe wenig Hoffnung, dass sich das auf breiter Basis machen lässt. Die physikalische AUX Belegung würde ich definitiv als sinnvoll ansehen, zumindest für die Schirmlichter und die Innenraumbeleuchtung. Also: Ja, würden wir unterstützen!

Jochen Frickel: Für Praktiker ist es so: Lücken in der Funktionstastenbelegung, weil die Lokomotive keinen funktionsfähigen Stromabnehmer hat, der aber auf F5 liegt, das halte ich nicht für sinnvoll. Damit kann ich mir eine einheitliche Funktionstastenbelegung nicht vorstellen.

DiMo: Wäre wahrscheinlich auch eher traktionspezifisch zu sehen: Bei der Dampflok brauche ich ganz andere Sounds, als bei einer Ellok und Funktionen, als bei einer Diesellok.

Jochen Frickel: Ja, aber unsere Class 66 ist ein Musterbeispiel für eine wirklich prototypische Funktion, was Beleuchtung angeht. Das sind alleine bei der Stirnfunktionsbeleuchtung – wenn ich richtig gerechnet habe – sieben unterschiedliche. Das wird natürlich schlecht, wenn man dann bei einer V 100 – nur Paarlicht vorne hinten und Rangierbeleuchtung einfach weiß hat. Was macht man mit den anderen?

Jürgen Lindner: Man sieht schon an der aus der Praxis heraus gestellten Gegenfrage, dass es nicht einfach ist, das zu normen.

DiMo: Esu unterstützt inzwischen die DCC-Funktionen bis F31. Wann kommt die Unterstützung bis F68?

Jürgen Lindner: Wir persönlich möchten nur das unterstützen, was man auch sinnvoll im Mapping unterbringen kann. Ein Funktionstastenmapping bis F68 unserer Matrix würde eine erhebliche Ausweitung unserer TV Nummern bedeuten, was momentan schwierig umzusetzen ist. Ich sehe das also bei den jetzigen Decodern nicht als zwingend notwendig an. Das war jetzt mal die technische Antwort. Im Moment ist also nichts geplant. Es gibt auch noch nicht viele Zentralen, die das können.

DiMo: ESU setzt mit dem ECoSlink auf seine eigene CAN-Bus-Variante. Die ist jedoch nicht kompatibel zu anderen CAN-Bus-Systemen. Plant ESU hier eine Adaption zu einem der anderen Systeme?

Jürgen Lindner: Eigentlich wäre die Frage ja andersherum zu stellen. Wir waren nach Zimo ja die Zweiten, die überhaupt auf CAN-Bus gesetzt haben. Sogesehen müsste man ja eher fragen, warum das nicht alle so gemacht haben, wie Zimo oder wie Esu. Natürlich ist CAN-Bus jetzt in ein paar Systemen drin, und wir haben alle unser unterschiedliches Protokoll. Das Thema ist: Der CAN-Bus erlaubt nur das Fahren von einem Protokoll zur gleichen Zeit. Also ich kann – aufgrund der technischen Eigenarten von CAN – nicht mehrere Protokolle fahren. Ich kann natürlich auch nicht

sagen, ich geb mein eigenes System auf zugunsten eines anderen. Also hier ist die Antwort schwierig zu geben, zumal auch die ganzen CAN-Bus Varianten nicht zwingend sauber dokumentiert sind. Da wäre es zum Beispiel mal sinnvoll, das zu normen, dann könnten wir das auch entsprechend unterstützen.

BLOCK 3 – TECHNIK UND ENTWICKLUNG

DiMo: Esu hat seinerzeit das mfx-Protokoll erfunden und dabei die grundsätzliche Fähigkeit eingebaut, auch Zubehör zu schalten. Märklin als damaliger Partner zeigt mit seinen Signalen, dass und wie es geht. Wann wird Esu allgemein verwendbare Schaltdecoder zur Ansteuerung per mfx bringen? (Der Vorteil wäre, dass ein typischer Mittelleiterfahrer mit einer ECoS auf MM und/oder DCC als bandbreitenfressende zusätzliches Gleisprotokolle verzichten könnte.)

Jürgen Lindner: Kurze Anmerkung: Wir sehen diese Diskussion um Bandbreitenfressen gar nicht, denn das Multiprotokoll funktioniert seit der Intellibox oder seit der Central Station reloaded hervorragend. Argument ist wirklich, dass sich Magnetartikeldecoder automatisch anmelden, und man nicht mehr mühsam Adressen vergeben muss und der Zentrale sagen muss, welches Signal wo hängt. Die Antwort ist: Schauen wir mal! Und das ist vielleicht schon eine ganz interessante Aussage.

DiMo: Bei der Anlagenautomatisierung ist es von Vorteil feststellen zu können, welches Fahrzeug sich wo aufhält, statt nur auf virtuelle Nachverfolgungen angewiesen zu sein. Das Meldesystem RailCom ist in der Lage, die Identität eines Fahrzeugs auf einem passend ausgestatteten Gleisabschnitt festzustellen und an die Steuereinheit zu übermitteln. Der ECoSDetector RC nutzt diese Möglichkeit.

Auch mit mfx wäre eine technische Identitätsfeststellung möglich. Plant Esu – als Erfinder von mfx –, die Detectoren so weiterzuentwickeln, dass sie die Identität einer mfx-Lok in einem Gleisabschnitt feststellen können?

Jürgen Lindner: Grundsätzlich ist es so, dass letztendlich die Rückmeldefunktion des mfx Systems zwar angelegt, aber nie implementiert wurde. Wir würden es sofort weiterentwickeln, wenn wir von Märklin entsprechende Signale kriegen. Es hat für uns keinen Sinn mfx weiterzuentwickeln, ohne dass alle im Boot sind. Wir sind offen für alles! Technisch ist es leicht möglich!

BLOCK 4 – FRAGEN ZU BESTANDSPRODUKTEN

DiMo: Technisch wäre die Anzeige von Modellbahn-Führerständen auf der ECoS möglich. Wird Esu auch in diesem Bereich aktiv werden?

Jürgen Lindner: Wir haben diese Frage eingangs eigentlich schon beantwortet. Wir sehen Virtuelle Führerstände nicht unbedingt als das an, was wir haben wollen in der Modellbahn. Zumal der technische Aufwand, diese Führerstände zu bauen, zu warten und weiterzuentwickeln nicht unerheblich ist. Wir haben uns bisher entschieden, hier nicht tätig zu werden und wir müssen auch sagen, von unseren Kunden gibt es extrem wenig Nachfrage. Insofern würde ich sagen, rechtfertigt das den Aufwand nicht.

DiMo: Wird es eine Zentrale wie die Piko Smartbox von ESU in Deutschland direkt geben?

Jürgen Lindner: Schauen wir mal!

DiMo: Es gibt immer wieder Modellbahner, die sich über schlechten Support bei den Herstellern beklagen. Auch der Name Esu fällt dabei immer wieder. Was tun Sie, um auf der einen Seite die Menge der Supportanfragen klein zu halten (Produktqualität) und auf der anderen, die berechtigten Supportanfragen zufriedenstellend bearbeiten zu können?

Jürgen Lindner: Aus meiner Sicht stellt sich die Situation anders dar. Als großer Hersteller haben wir auch viele Kunden, daraus folgt, dass es auch unzufriedene Kunden gibt, was uns im Einzelfall auch leid tut.

Aber wenn Sie das differenziert sehen, werden Sie feststellen, dass wir einen hervorragenden Support haben, dahingehend, dass wenn Kunden Sachen einschicken, dass wir diese anstandslos, meistens ohne Rückfragen ersetzen. Teilweise auch noch bei Geräten, die schon 10 oder 15 Jahre alt sind. Also ich möchte hier von uns weisen, dass wir einen schlechten Support bieten.

Auf der anderen Seite zitiere ich hier mal gerne den Herrn Bernd Lenz, der schon vor vielen Jahren gesagt hat, wir haben das Problem, dass wir technische Produkte an Laien geben, die eigentlich damit nichts anfangen können. Das heißt, der Vorwissenstand der Kunden ist sehr unterschiedlich. Es gibt solche, die sogar mir noch etwas beibringen können, wie auch Laien, die Plus nicht von Minus unterscheiden können. Das bedeutet, die Supportbandbreite ist enorm. Wir können als Hersteller natürlich nicht alle Fragen jedes Einzelnen rund um die Modellbahn klären. Wir haben aber ein mehrstufiges Supportsystem. Das geht beim Händler los, geht über unser Internetforum und Support per Email oder Telefon. Was tun wir, um das zufriedenstellend bearbeiten zu können?

Wir versuchen, mit unseren Mitarbeitern so viel zu tun wie wir können. Im Moment ist es aber sehr schwierig zusätzliche Mitarbeiter einzustellen, weil es einfach am Arbeitsmarkt niemanden gibt. Das ist der limitierende Faktor im Moment. Aber grundsätzlich muss ich sagen, ich bin der Meinung, dass wir einen guten Support leisten. Das heißt aber nicht, dass wir jedem immer die Antwort so geben können, wie er sie will. Unsere Philosophie ist „Hilfe zur Selbsthilfe“. Wir erwarten also, dass sich die Leute mit den Sachen beschäftigen, die Anleitungen durchlesen und sich im Zweifel in die Themen einarbeiten. Anders ist Modellbahnelektronik nicht sinnvoll einzusetzen. Wer nicht bereit ist, diese

Zeit mitzubringen, wird sich wahrscheinlich überall schwer tun.

Jochen Frickel: Außerdem versuchen wir die Fahrzeuge gerade dahingehend zu entwickeln, dass sie wartungsfreundlich sind. Das war in der Vergangenheit nicht immer so. Aber wir tun hier unser Möglichstes, weil es uns auch hilft bei Nachfragen und auch bei eingesandten Produkten, die man dann reparieren kann ohne Baugruppen wegwerfen zu müssen.

Jürgen Lindner: Also eigentlich ärgert mich die Frage, weil wir haben von allen Modellbahnherstellern mit die kürzesten Reparaturzeiten. Wir sind hier im Average unter zwei Wochen. Selbst vor Weihnachten und im Januar sind wir bei dreieinhalb Wochen vom Einschicken eines defekten Produkts bis zur Rücksendung des reparierten Produkts. Ich weiß von anderen Herstellern oder Händlern, dass das gut auch mal ein halbes Jahr dauern kann. Insofern möchte ich es nochmal von mir weisen, dass wir einen schlechten Support leisten. Bei Esu hat noch nie jemand etwas gekauft und ist auf einem Problem sitzen geblieben oder hat sein Geld nicht wieder zurück bekommen. Wir haben immer eine Lösung gefunden.

BLOCK 5 – ALLGEMEINES/ABSCHLUSS

DiMo: Zum Abschluss bitten wir um eine Spekulation: Sehen Sie für das Jahr 2030 noch einen Modellbahnmarkt und wenn ja, wie sieht der aus?

Jürgen Lindner: Die Frage ist natürlich äußerst politisch. Natürlich sehe ich im Jahr 2030 noch einen Modellbahnmarkt, sonst würde ich hier nicht sitzen. Wir sind ja doch eines der jüngeren Unternehmen und das sind ja nur noch 10 Jahre bis 2030. Der Modellbahnmarkt wird dann natürlich wesentlich heterogener sein als heute. Wir werden mehr kleinere Hersteller sehen. Weil sich das Special Interest der Modellbahner immer weiter aufsplitten wird in die Breite in spezielle Untersparten und Unterkategorien. Das bedeutet – in Produktionsdeutsch gesprochen – wir haben eine High Mix Low Volume Produktion. Das ist für die großen Hersteller hier in der Halle mit Sicherheit ein riesen Thema, ob sie das hinkriegen. Wir werden viele kleine Firmen mit höchstens vier Mitarbeitern sehen. Wir werden Menschen sehen, die im 3D-Druck build-to-order bauen. Wir werden Nachfrage sehen nach solchen Produkten. Wir werden Leute sehen, die sich einen 3D-Drucker auf den Tisch stellen, es wird Dienstleister geben, die die Sachen konstruieren, und die Menschen drucken sich das selbst und bauen es, wenn das Handwerkliche noch vorhanden ist. Ich persönlich denke, dass die großen Hersteller es sehr viel schwerer haben werden, als sie es heute schon haben. Ich wünsche ihnen eine glückliche Hand und gutes Gelingen. Wir, Esu, als kleine Firma, sehen ein großes Potential, weil wir mit unserer Firmengröße andere Möglichkeiten haben, auf Veränderungen des Marktes zu reagieren. Positiv gesprochen: Es wird einen Modellbahnmarkt 2030 geben, er wird aber sehr viel diversifizierter sein, als er heute ist.



DiMo: Ist die Nürnberger Spielwarenmesse noch die jährliche Leitmesse für die Modellbahn-Branche oder sind andere Veranstaltungen inzwischen wichtiger?

Jürgen Lindner: Ich persönlich glaube, dass sie nicht mehr die Leitmesse für die Modellbahn sein wird. Ich glaube, dass es sich immer mehr in Richtung virtuelle Welten bewegen wird, was das Ankündigen und Darstellen der Produkte anbelangt. Sehr im Widerspruch dazu, dass wir ja ein sehr haptisches, echtes, physikalisches Thema haben, aber die Präsentation und Vermarktung wird sich mit Sicherheit dahingehend verschieben.

DiMo: Und auch nicht eine andere Messe? Dortmund oder Friedrichshafen?

Jürgen Lindner: Innerhalb der Messen wird sich auch etwas verschieben. Es verschiebt sich ja schon jetzt weg von Nürnberg. Viele nutzen Dortmund schon als Plattform. Nach dem Wegfall von Köln wird sich vieles auf Dortmund und Friedrichshafen konzentrieren. Global gesehen glaube ich, dass durchaus noch Messen in der Bedeutung noch abnehmen, es wird einfach weniger ein klassisches Messethema sein, mehr so eine Art Meet- & Greet-Charakter bekommen. Insofern haben Messen auch ihre Daseinsberechtigung, dass man sich sieht, aber für Produktpräsentationen werden Messen an Bedeutung verlieren. Gießen ist so ein Subthema. Nürnberg nimmt an Bedeutung ab. Das liegt jetzt nicht an der Messe Nürnberg, dass hier schlecht gearbeitet würde, aber das liegt daran – Stichwort IAA – dass Messen einfach nicht mehr die Bedeutung haben, die sie mal hatten.

Jochen Frickel: Ich finde die Spielwarenmesse hat für unsere Branche schon eine Bedeutung, weil die meisten Modellbahner fiebern ja darauf hin. Die fragen sich schon, wer stellt was vor? Wenn man das nun dezentral auf alle möglichen Messen verteilt, dann wird es auch schwierig für die VGBahn, ein Messeheft zu machen.

Jürgen Lindner: Die VGBahn wird dann einfach etwas anderes machen, sie wird mit den neuen Medien gehen und sich andere Wege der Informationsbereitstellung suchen. Da mache ich mir keine Sorgen.

Jochen Frickel: Also ich blättere gerne das Messeheft durch – ganz „old school“.

Jürgen Lindner: Ich auch! Besonders wenn wir auf dem Titelblatt erwähnt sind! Aber auch mit dem Tablet etwas zu lesen, ist angenehm.

DiMo: Herr Lindner, Herr Frickel, vielen Dank für das Interview!

Jürgen Lindner, Jochen Frickel: Sehr gerne!

*Das Interview führten:
Heiko Herholz, Reinhard Müller, Tobias Pütz*