ONLINE
ERGÄNZUNG

Wolfrad Bächle (Geschäftsführer) und Martin Lingens (Leiter Entwicklung/Konstruktion) fanden Gelegenheit, die Fragen der DiMo ausführlich zu beantworten.

INTERVIEW: MÄRKLIN

„Märklinbahn“ ist vielerorts das Synonym für eine Modelleisenbahn. Das schwäbische Traditionsunternehmen ist der Branchenprimus und damit auch ein Taktgeber für die Modellbahn. Märklin hat sich in den letzten Jahren sehr gewandelt. Unter der neuen Führung agiert man mit Offenheit und einer beeindruckenden Kombination aus Bescheidenheit und Selbstbewusstsein – einer Mischung, die auch in unserem Interview ihren Ausdruck fand.

MÄRKLIN

„Märklinbahn“ ist vielerorts das Synonym für eine Modelleisenbahn. Das schwäbische Traditionsunternehmen ist der Branchenprimus und damit auch ein Taktgeber für die Modellbahn. Märklin hat sich in den letzten Jahren sehr gewandelt. Unter der neuen Führung agiert man mit Offenheit und einer beeindruckenden Kombination aus Bescheidenheit und Selbstbewusstsein – einer Mischung, die auch in unserem Interview ihren Ausdruck fand.

BLOCK 1: DIGITALE STRATEGIE

DiMo: Märklin ist einer der wesentlichen Vorreiter bei der Digitalisierung der Modelbahn gewesen und hat auch seither immer wieder starke innovative Impulse gesetzt. Wo sehen Sie die künftigen Schwerpunkte der technologischen Entwicklung und was tut Märklin, um seine führende Rolle zu behalten?

Martin Lingens: Unsere Antwort: die, Märklin-Markenphilosophie Abwärtskompatibilität für alte und bestehende Geräte ist ein wichtiger Teil der Markenphilosophie von Märklin. Wenn Sie einige Artikel aus unserem Sortiment betrachten, stellen Sie fest, dass dieser Anspruch teilweise einen Spagat erfordert. Zum Beispiel haben wir einen Nachrüstdecoder für unseren Allstrommotor entwickelt. Diese Kunden wollen ihre alten Lokomotiven lediglich mit der neuen mfx-Eigenschaft ausstatten, aber keinen Motorumbau vornehmen. Der Decoder bietet aufgrund einer nicht umsetzbaren Regelung nicht die Fahreigenschaften, die an ein neues Modell gestellt werden; dafür bleibt eine Lokomotive auch mit neuen Bediengeräten einsetzbar und bereitet Spielfreude gepaart mit vielen Erinnerungen. Wie möchte Märklin den hinbekommen? Ich denke, in die Zukunft schauen ist einfach: Wir haben in der Vergangenheit immer wieder sehr viele Innovationen auf den Markt gebracht haben. Die mfx und mfx+-Technologie sollen das Spielerlebnis steigern. Mit dieser Technik rückt das Fahren und Spielen wieder in den Mittelpunkt. Mit dem Plug & Play-Ansatz der automatischen Lokomotivanmeldung kann der Kunde zügig nach dem Aufgleisen mit dem Spielen beginnen. Wünscht der Kunde, einzelne CV-Werte zu verstellen, bietet die graphische Oberfläche der CS2/CS3 eine Vielzahl von Möglichkeiten an, die Decoderwerte auf einfache Weise zu verändern. Auch Spezialisten können über tiefergehende Menus ein Feintuning vornehmen und beispielsweise Motorregelparameter oder das Verhalten in Bremsstrecken verändern. Im Grunde kann der Kunde sich damit auf sein Modell konzentrieren und hat ein sehr schönes Erlebnis.

Im Prinzip müssen wir in diese Richtung weiterdenken, denn der Kunde, glaube ich, möchte heute ein selbsterklärendes System haben. Das ist [bei der Modellbahn] von der Komplexität her recht schwierig; mit dem Definieren von Weichenstraßen und Abläufen geht das schon ans Eingemachte. Die Kundenwünsche decken ein sehr breites Spektrum ab. Ein Teil will ein schnelles Spielerlebnis, andere Kunden programmieren komplexe Automatikabläufe für einen Schattenbahnhof, Pendelstrecken usw. Zusätzlich ist eine neue Kundengruppe in Form der „Handy-und Tablet-Generation“ hinzugekommen, die andere Anforderungen an die Bediengeräte hat.

Ich weiß nicht, ob Sie unser mfx+System selbst ausprobiert haben. Ich finde es eine neue spannende Aufgabe, dass sich reale Rahmenbedingungen vom Vorbild auf eine Modelllokomotive übertragen lassen. Die Lok hat endliche Ressourcen, die ergänzt werden müssen. Das muss rechtzeitig erfolgen, ansonsten fährt die Lok nur noch im Kriechmodus. Dieser Spielmodus kann damit über die Bedienung im Lokführerstand-Modus noch authentischer gestaltet werden. Es wird ein ganz neues Erlebnis geboten, die Konzentration ist auf eine Lok gerichtet. Hier verbindet sich eine virtuelle Welt mit dem Fahren auf einer Modellbahnanlage. Ich finde, das ist eine erhebliche Erweiterung dessen, was früher möglich war. Es spannt einen Bogen zwischen der klassischen Modellbahnbedienung und einer – wie soll ich sagen? – neuen Technologie. Märklin wird diesen Ansatz weiter verfolgen.

Ich nehme an, dass Sie die Web-App-Entwicklung ebenfalls aufmerksam verfolgen. Sie werden feststellen, dass diese ständig weiterentwickelt und durch neue Funktionalitäten ergänzt werden. Die heutigen Bildschirme bieten ganz neue Möglichkeiten. Auch Touch-Bildschirme werden zunehmend preiswerter. Damit kann der Kunde ganz andere Abläufe und Fahraufgaben gegenüber früher darstellen und steuern. Ich kann meine Modelbahn mit den neuen Technologien aktualisieren und damit neue Spielformen schaffen.

Ich habe vorhin gesagt: „Spagat alt zu neu“. Einerseits haben wir vor nicht allzu langer Zeit einen Allstromdecoder entwickelt. Das war eine Forderung von einigen Kunden. Es scheint ziemlich viel Emotion zu den alten Produkten zu geben. Wenn ein Kunde eine alte Baureihe 23, 01, 44 oder Ähnliches hat, an der Kindheitserlebnisse dranhängen, dann glaube ich, will er keine top Fahreigenschaften, sondern ihm geht es darum, die Emotionalität rüberzubringen. Vielleicht war dies sein Lieblingsmodell aus der Jugendzeit.

Auf der anderen Seite bietet die neue Bedienwelt einen ganz anderen Bedienkomfort und falls es der Kunde wünscht, viele neue Funktionen und Spielmöglichkeiten. Ich denke, dass die mfx-Technologie einen sehr großen Kundenvorteil bietet, weil sie die Bedienung vereinfacht, ein Plug-

and-Play-Ansatz. Das mfx+ bietet darüber hinaus ein zusätzliches Spielerlebnis.

Haben Sie die letzte Ausgabe des Märklinmagazins angeschaut? Da kam eine E-Lok vor, die BR 110 wenn ich mich richtig erinnere. Es wurden Programmiermöglichkeiten aufgezeigt, wie betriebsmäßige Vorbildabläufe realisiert werden können: Führerstands-Türe auf, Licht an, Türe zu und so weiter. Es werden Möglichkeiten gezeigt, die Abläufe mit einer Central Station zu programmieren. Eine Funktionstaste löst den Ablauf auf Wunsch aus. Hier gibt es Spielmöglichkeiten, die es früher nicht gab. Das Beispiel zeigt, dass diese in Richtung eines noch vorbildorientierteren Ablaufs zeigt.

Es geht nicht mehr ums Fahren allein [im klassischen Trafo-Sinne], sondern der Kunde muss sich aktiv mit vielerlei Aktivitäten einbringen. Wenn man mit dem mfx+-Führerstand eine Lok bedient und rangieren will, ist das durchaus eine Herausforderung: es muss ausreichend Kohle und Wasser gefasst worden sein, der Kessel darf beim Fahren nicht überlastet werden, man darf nicht vergessen, den Kessel mit der richtigen Menge an Speisewasser zu versorgen, man muss aktiv bremsen und den Auslauf beachten usw.! Der „Lokführer" konzentriert sich viel intensiver auf die Lokbedienung und erlebt ein intensives Spielerlebnis, das weit über das reine Fahren hinausgeht. Damit gibt es neben dem Fahren schöner Züge und dem Nachspielen von Regelabläufen ein weiteres Standbein, die Fokussierung auf eine Lok, die im mfx+-Modus mit/ohne Führerstand vorbildorientiert gesteuert wird.

Wolfrad Bächle: Witzige Ergänzung: Als wir mit den Spieleweltfunktionen auf den Markt kamen, kamen einige Reklamationen: „Um Gottes Willen, die Lokomotive hört plötzlich auf zu fahren! Was passiert da? Warum wird die Lok plötzlich so langsam?" Wir mussten gerade diesen Kunden erklären, welche Möglichkeiten und Spielerlebnisse sich durch diese Neuentwicklung erschließen. Verbrauchsgesteuert zu fahren etc., sind zwischenzeitlich sehr geschätzte Ergänzungen, wodurch unsere Kundschaft das Spielen zunehmend wiederentdeckt.

Martin Lingens: Ehrlicherweise müssen wir sagen, dass wir anfangs intern auch Fehler gemacht haben. Die Loks hatten damals alle den Spieleweltmodus eingeschaltet, die Kunden haben sie auf das Gleis gestellt, den Modus aber nicht gekannt, sie mussten ihn also aktiv ausschalten. Sobald die Loks ihre Treibstoffe aufgebrauch hatten, fuhren diese im Kriechmodus. Damit sind leider die Reklamationsquoten angestiegen. Wir waren damals etwas ungeschickt unterwegs und hatten den Kunden anscheinend nicht ausreichend die neuen Spielmöglichkeiten erklärt. Aber ich denke, wir haben daraus gelernt. Vielleicht hat es den einen oder anderen Kunden dazu gebracht, sich mit den Spielmöglichkeiten zu beschäftigen.

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. Ist Märklin vor diesem Hintergrund bereit, alte Technik-Zöpfe abzuschneiden, um die Modellbahn auch in Zukunft als zeitgemäße Spiel- und Erlebensmöglichkeit präsentieren zu können?

Wolfrad Bächle (Geschäftsführer) und Martin Lingens (Leiter Entwicklung/Konstruktion) fanden Gelegenheit, die Fragen der DiMo ausführlich zu beantworten.

Martin Lingens: Da spielen Sie etwas Richtung Motorola an?

DiMo: Eher Richtung s88, aber Motorola gehört schon auch zu den alten Zöpfen.

Martin Lingens: Es gibt viele Kunden – wir wissen es vom Callcenter und anderen Kommunikationswegen – die noch eine 6021 nutzen und deren Lokomotiv-Park schwerpunktmäßig mit Motorola ausgestattet ist. Hier greift Märklins Philosophie der Wertschätzung für ältere Produkte. Daher können wir Motorola nicht so einfach aufs Abstellgleis schieben. Das wäre unklug. [Motorola] ist eine Technik von früher, die in vielen schönen Modellen eingebaut ist. Die Fahreigenschaften sind heute durch die neuen Motoren nicht mehr mit dem C90-Motor vergleichbar, diese bewegen sich in einer anderen Dimension. Der C90 ist mit der neuen mSD3-Decodergeneration vom Fahrverhalten her deutlich besser regelbar geworden. Aber ich bitte zu beachten, dass die alten Märklinlokomotiven mit C90-Motoren und früheren Decodergenerationen (C90/Delta-Decoder) zwar keine so guten Fahreigenschaften wie heute haben, aber trotzdem einen gewissen Charme ausstrahlen. Die heutigen Fahrerwartungen sind deutlich höher. Jedoch haben die Kunden zu ihren alten Modellen eine emotionale Beziehung.

Wolfrad Bächle: Ich kann das nur untermauern: Wir sind sicherlich ein Unternehmen, das mittlerweile sehr zukunftsorientiert denkt. Aber: keine Zukunft ohne Herkunft! Das ist eines unserer Leitmottos. Wir haben viele Kunden, die eine hohe Abwärtskompatibilität fordern. Und das bedingt eben, dass wir diesem ebenfalls gerecht werden. Der Spannungsbogen ist: Wie verbinden wir Alt und Jung und somit die Moderne mit dem, was im Bestand vorhanden ist?

Martin Lingens: Ich habe zuhause auch Generationen von verschiedenen H0-Lokomotiven, z.B. eine E 19, diese ist mit einem C90 und Glühbirnen ausgestattet. Beim Fahren riecht man die Kohlen, das Fahr-und Getriebegeräusch weckt Erinnerungen. Das Fahrverhalten ist natürlich mit den heutigen Loks nicht vergleichbar. In meinem Fall ist die Lok ungefähr

20 Jahre alt, und auch wenn die Lampen etwas flackern, hat sie doch einen gewissen Charme und zieht problemlos ihre Kreise. Das ist auch einer der Punkte, die die Märklin Philosophie ausmachen: Die Wertschätzung.

Wir haben vorhin die Plug-and-Play-Fähigkeit angesprochen. Diese Forderung wird durch das mfx-System zusammen mit der CS2 und noch besser mit der CS3 bedient. Bezüglich der Bedienung dieser beiden Geräte würden wir uns freuen, wenn wir hinsichtlich der Bedienfreundlichkeit und Menüführung mehr Anregungen und Rückmeldungen von außen bekämen. Hier ist es uns wichtig, konkrete Hinweise beispielsweise zu schwierigen Menüführungen zu erhalten. Sie, die Kunden können uns damit helfen, die Software unserer Bediengeräte zu verbessern. Leider heißt es häufig, das ist zu kompliziert. Diese Aussage fällt immer wieder auf beim Service, dem Callcenter oder bei Seminaren. Wenn Kunden auf Seminaren die CS3 live erleben und anwenden, werden viele Schritte transparent. Viele Kunden entdecken die vielen Möglichkeiten dieser Digitalzentrale und sind davon begeistert. Jedoch haben wir dann noch nicht gut genug gearbeitet, um die Bedienung einfach erklärbar zu gestalten. Wir werden versuchen, solche Fragen in die Entwicklung einfließen zu lassen. Dass wir alle Probleme erfassen, kann ich natürlich nicht garantieren. Wir haben sicherlich ein großes Interesse dran, Informationen von den Kunden zu bekommen. Wir überlegen auch bei der CS3, welche Bedienschritte schwierig sind, die regelmäßigen Updates garantieren eine stetige Weiterentwicklung. Wie bereits gesagt, ist uns ein Kundenfeedback im Interesse von Märklin wichtig. Auch wenn Sie von der Redaktion etwas dazu sagen, freuen wir uns.

Die grafische Benutzeroberfläche [der CS2/CS3] ist eine große Bedienungserleichterung. Auch die Mobile Station, die gegenüber der 6021 deutlich mehr kann, ist eine interessante Alternative als Zwischensystem. Soweit ich weiß, ist sie bei vielen Kunden sehr beliebt, weil sie ausreichende Bedienmöglichkeiten bietet und einfach zu bedienen ist [gegenüber einer Central Station]. Sie deckt die Kombination „Lok bedienen" und „Weichenstellen" gut ab. Sie kann zwar mehr als die 6021, ist ihr aber von der Bedienung her ähnlich.

DiMo: Wird Märklin die aus Patentanmeldungen bekannt gewordenen Überlegungen, WLAN-Technik in die digitale Modellbahnsteuerung einzubinden, weiterverfolgen und evtl. hierüber eine Positionserkennung der Lokomotiven realisieren?

Martin Lingens: Ich habe einige Patentanmeldungen aus diesem Umfeld herausgenommen. Hier sind beispielsweise zwei Patente, das eine ist das EP2942093, es heißt „Digitaler elektrischer Modellbahnartikel, Spielvorrichtung und Verfahren". Werden die Ansprüche betrachtet, geht es in Stichworten um eine Steuereinheit und einen Decoder, die über eine fahrspurgebundene Datenverbindung koppelbar sind, und zusätzlich über je eine Sende- und Empfangseinrichtung in den Modellbahnartikeln verfügen, die eine drahtlose Verbindung ermöglichen. Das Verfahren heißt bei uns intern „bivalenter Decoder". Im Jahr 2014, als wir das Patent angemeldet haben, waren Funkverbindungen sehr stark im Kommen. Wir haben überlegt, wie wir die Datenmenge bei der Übertragung vergrößern können. Es ist Fakt, dass auf dem Gleis durch den Rad-Schienen-Kontakt Einschränkungen betreffend der Datenmenge und der Übertragungsgeschwindigkeit bestehen. Die Überlegung war, ob mittels einer funkbasierten Umgebung (also nicht nur über WLAN) Möglichkeiten geschaffen werden können, den Datenfluss zu vergrößern und damit neue Möglichkeiten für eine umfangreichere Rückmeldung zu generieren.

Das war damals eher eine Patentausrichtung für die Zukunft, um sich einen entsprechenden Spielraum zu bewahren. Es gibt sehr viele Möglichkeiten im Funkbereich, als Beispiel sei das Stichwort Smart Home genannt. Jedoch halten wir es derzeit für unwahrscheinlich, dass überall eine SIM-Karte eingebaut werden wird. Es gibt auch andere Möglichkeiten in diesen Bereichen, sodass es durchaus denkbar ist, etwas in diese Richtung zu entwickeln. Dies zu dem einen Patent.

Es gibt beispielsweise auch noch ein anderes, das auch auf Rückmeldungen eingeht. Es heißt „Quittieren". Das ist im Prinzip ein simpler Vorgang. Ich finde simple Vorgänge immer besonders reizvoll. In der Beschreibung geht es nur darum, dass man die Befehle quittiert. Damit können lange Befehlssequenzen anders gesteuert und die Übertragung optimiert werden. Mit den Patenten wird immer auch ein Stand der Technik geschaffen, der einen zukünftigen Spielraum verschafft.

WLAN ist in aller Munde, inzwischen gibt es im Alltag sehr viele WLAN-Anwendungen. Es gibt zwei Frequenzbänder, die jedoch beide sehr voll sind. Beim Stichwort „Latenzzeit" sagt unsere Technik- und Elektronikentwicklung: „Liebe Leut', wenn ihr die Loksteuerung damit machen wollt, ist das etwas riskant, weil einfach die Latenzzeiten gegebenenfalls sehr, sehr hoch sein können und das WLAN an sich sehr stark an seine Grenzen kommt." Eine solche Aussage trifft auch fast jeder andere Modellbahnhersteller, der sich mit dem Thema befasst hat.

Wenn Sie die Messe in Nürnberg besuchen und alle WLAN-gesteuerten Geräte parallel ihre Pakete abschicken, entsteht ein „Funkchaos". In einem ruhigen Keller mag das noch funktionieren, bei einer Gartenbahn wird es schon schwieriger. Verständlicherweise, schauen Sie auf Ihr Smartphone-Display, wie viele WLAN-Angebote aus der Nachbarschaft es gibt. Deswegen sehen wir WLAN von der technischen Anwendung wie auch von der Genauigkeit her, kritisch. Beim zweiten Frequenzband ist ein Betrieb in der Nähe von einem Flughafen eventuell mit Problemen verbunden (Radarfunk-Frequenzbereich).

Ein anderer Punkt bei der Modellbahn ist der Funk als solcher. Schwierig sind Anlagenmaterialien wie z.B. „Hasengitter"-Drahtgeflechte. Wir haben früher einen WLAN-Zug mit Brille getestet, es war sehr schwierig, die Übertragungsqualität mit Oberleitungen oder anderen Me-

tallteilen, dem ganzen Gleissystem, das teilweise wie ein Sender wirkt, sicherzustellen. Hier gibt es viele Störungen, und daher weiß ich nicht, ob WLAN das Richtige ist.

Betrachten wir die Elektronikkomponenten bei der Modellbahn insgesamt, müssen wir uns darüber im Klaren sein, (zumindest wir stellen das fest): dass der Kunde bei Elektronikkomponenten, wie Decodern eher "knausrig" ist. Er möchte sein Geld lieber für Wagen und Loks ausgeben. Die Preissensibilität ist sehr hoch, aber die Entwicklungskosten in SW/HW sind ebenfalls hoch.

Bei den ganzen Digitalkomponenten wie z.B. der Central Station sieht das Gerät auf den ersten Blick teuer aus. Es reicht aber nicht, wenn nur die Hardware und die reinen Herstellkosten betrachtet werden. Es sind die Entwicklungskosten, die im Wesentlichen den Preis bestimmen. Genau die sieht der Kunde nicht direkt. Software gehört dazu, wird jedoch als Leistung leider nie so richtig anerkannt. Sie ist nicht greifbar, nicht haptisch. Und damit ist der Aufwand, der dahintersteckt, für den Kunden nicht abschätzbar. Es ist aber so, dass das Geld für die ganzen Entwicklungs- und Pflegearbeiten irgendwo wieder refinanziert werden muss. So ergibt sich die Preisgestaltung, die wir heute insbesondere bei den Bediengeräten haben – und trotzdem verdient man fast nichts daran.

Wolfrad Bächle: Das ist vornehm formuliert. Ich sage es mal so: Das [technische Steuerungs-]System ist die Voraussetzung [für den Spielbetrieb] und muss die gesamte Modellbahnlandschaft einbeziehen. Deshalb ist es eine Verpflichtung für einen Serienhersteller, so eine Systemlandschaft ganzheitlich abzubilden. Deswegen tun wir das auch und stellen uns dieser Verantwortung. Aber man muss immer ein wenig aufpassen, wie weit man solche Systementwicklungen betriebswirtschaftlich verkraften kann und wo man sie begrenzen muss. Grundsätzlich ist wichtig, dass wir als Systemhersteller ein möglichst breites Publikum verständlich ansprechen.

Martin Lingens: Zum Thema WLAN gehören auch die Kamerawagen bzw. -loks. So etwas ist natürlich eine tolle Sache, aber ich weiß nicht, wie viele Loks Sie sich kaufen würden, wenn diese eine Kamera hätten. Zum einen hat die Kamera eine gewisse Größe. Zum anderen ist das Verfolgen der Fahrt am Bildschirm durch die engen Kurvenradien mit hoher Geschwindigkeit für das Auge anstrengend. Es ist derzeit fast nicht bezahlbar. Ich weiß nicht, wie sich die Wettbewerber verhalten. Es gibt heute sehr preiswerte Kameras, die auf einen Güterwagen montiert werden können, dann kann die Anlage aus der Lokführerperspektive betrachtet werden.

Ich komme auf mfx+ mit den Führerständen zurück. Wir haben versucht, hier eine gewisse Bediensystematik im Sinn von Plug-and-Play einfließen zu lassen. Zwar sind die Führerstände „individualisiert", sie sollen aber auch einen Wiedererkennungseffekt besitzen, damit sich der Kunde nicht mit jeder neuen Lok tief in das Bedienhandbuch einlesen muss, um zu sehen, wo was wie bedient wird. Das wäre für den Kunden abschreckend. Ziel ist es, durch die Wiedererkennung von Bedienelementen so ein Spielzeug relativ schnell nutzbar zu machen.

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 Märklin hier einen Einstieg? Denkbar wäre zum Beispiel eine Führerstands-Bedienung mit der VR-Technik.

Martin Lingens: VR-Technologie ist schon etwas ganz Besonderes und momentan verwenden wir diese Technologie im Marketingbereich. Dabei stellt sich die Frage, was man unter dem Begriff versteht. Was genau ist „VR-Technologie"? Ist es nur die Brille? Sind es Rendering-Darstellungen, die neue Artikel zeigen? Meiner Meinung nach ist es eine sehr gute Möglichkeit, die Details, eigentlich die gesamte Technik einer Lokomotive darzustellen. Damit kann nicht nur die Hülle einer Lok gezeigt werden, sondern auch das, was darunter liegt. Ich halte VR für eine sehr gute Möglichkeit, dies zu präsentieren und damit eine neue Wertschätzung eines Artikels zu erreichen. Der Kunde sieht, was in seiner Lok steckt. Ich erinnere mich an die Werksführungen, die zur IMA oder an dem „Tag der offenen Tür" stattgefunden haben. Viele Kunden kamen danach und sagten: „Liebe Leute, ich wusste nicht, was für einen Aufwand ihr für die Herstellung eines Modells betreibt!"

Wolfrad Bächle: Wenn die Besucher bei uns durch die Firma marschieren, wundern sie sich, wie viel Aufwand in den Formen steckt, in der Fülle der Einzelteile, in der Elektronik, wie unendlich viele Bausteine man benötigt, um eine Lok zu bauen. Wenn man das dann noch zusätzlich unterstützend via Bildschirm darstellen kann, kommen die Besucher schnell zu dem Ergebnis: „Eigentlich sind eure Loks eher preiswert, im Sinne von ihren Preis wert!"

DiMo: Die Frage zielte in Richtung Verkoppelung mit mfx+.

Martin Lingens: Ja, das war das Thema von der Kamera-Lok und dem virtuellen Führerstand. Ich denke, die Aufwendungen, die man braucht, um eine gute Übertragung zu erreichen, sind zu hoch. Wir haben Versuche gemacht und einiges aus „Vormodellen" gelernt… und das war partiell sehr ernüchternd. Wenn wir eine gute Übertragung haben möchten und gleichzeitig eine akzeptable Modellumsetzung realisieren wollen, dann wird der Kunde nicht mehr bereit sein, das auch zu bezahlen. Für das eine Sondermodell ja, aber nicht in Serie. Der Entwicklungsaufwand ist groß – ich möchte nur daran erinnern, dass mittlerweile die EMV-Vorgaben zur funktechnischen Zulassungen sehr hoch und damit auch teuer sind. Individuelle Einzellösungen, die sich ein Kunde selbst zusammenbaut, sind nicht unbedingt als Serienprodukt zu übernehmen, da ein Serienhersteller ein CE-konformes Produkt liefern muss.

DiMo: Märklin hat einst die Spur Z erfunden und ist bis heute der größte Anbieter für diese Baugröße. Wird zukünftig auch für Spur Z eine Digitalsteuerung angeboten?

Martin Lingens: Bei Z sind wir hin und hergerissen. Im Haus gibt es dazu durchaus Überlegungen. Herr Bächle möchte das Thema untersucht haben. Es gibt zwei Betrachtungsweisen: Wenn Z digitalisiert wird, heißt das, dass ein gesamtes Digitalsystem entwickelt und angeboten werden muss. Sie dürfen nicht nur an Loks denken. Es gehören auch ein Bediengerät, Weichen, und ein adaptiertes Gleissystem dazu, ebenso die Signallandschaft. Bei Z liegt von der Motorenseite ein anderes Spannungsniveau vor. Zudem gibt es viele sehr kleine Fahrzeuge. Was machen Sie mit einem Decoder für eine V 60 oder BR 89 oder BR 24? Es ist zwar so, dass die Decoder stark miniaturisiert werden könnten, jedoch wird für jede Lok aufgrund der unterschiedlichen Bauräume ein eigener Decoder entwickelt werden müssen, d. h. jeweils mit einer decodereigenen Leiterplatte. Das stellt einen sehr hohen Entwicklungsaufwand dar, es müssen sehr kleine Bauelemente eingesetzt werden.

In der Z-Landschaft werden immer wieder digitalisierte Loks gezeigt. Meistens sind sie relativ groß. Bei kleinen Loks ist es fraglich, ob die Montage und Fertigung überhaupt sinnvoll in Serie machbar ist. Bei einer BR 24 oder ähnlichen Typen müsste der Decoder im Tender eingebaut werden, denn der Motor sitzt vorne in der Lok. Wir haben mittlerweile Motoren, die einen zusätzlichen Spannungspuffer benötigen, damit sie durchlaufen, diese haben kaum eine Schwungmasse, dies ist leider auch ein bauraumkritischer Aspekt. Dann brauchen wir eine Verbindung zwischen vorne und hinten, mindestens mit sechs Kabeln. Wie steif sind diese, wie können diese verlegt werden? Das sind alles Fragen, die bei der Digitalisierung und Miniaturisierung der erforderlichen Komponenten beachtet werden müssen. Es stellt sich gleich die nächste Frage: Zahlt das der Kunde auch? Ein solcher Decoder kostet nicht nur ein paar Cent, denn wir haben einen hohen Entwicklungsaufwand dabei.

So eine Entscheidung muss sehr gut überlegt werden, bevor das System umgestellt werden kann. Der zweite Bereich, der kritisch hinterfragt werden muss, ist die EMV-Verträglichkeit einer solchen Digitallok. Die Loks sind sehr leicht, die Kontaktierung unsicher. Ich bin mir nicht sicher, ob wir hier alle Artikel EMV-konform umsetzen können. Als Nachrüster stellt sich die Fragestellung so nicht. Ich beantworte die Frage so: Wir würden das grundsätzlich schon wollen, aber wir müssen einerseits auf die Machbarkeit und Kosten achten, andererseits stellt sich ebenso die entscheidende Frage: Was ist der Kunde bereit, für eine Z-Lok mit Decoder zu bezahlen?"

Wolfrad Bächle: Die Frage muss man auch auf die Stückzahlen beziehen, die bei der Spur Z deutlich niedriger sind als bei H0. Das sind immerwiederkehrende Debatten bei uns im Haus. Ich möchte noch einen Querverweis machen. Wir investieren derzeit in die Spurweite N (Digitalisierung, neue Produkte), die ja doch etwas größer baut als Z, bei der man aber auch immer wieder an die technischen Grenzen stößt. Insoweit wollen wir bei Z nicht nur wenige einzelne Modelle („Rosinen-Pickerei") digitalisieren, sondern sollten als Systemhersteller mittelfristig die komplette Spurweite gesamtheitlich abbilden, sonst werden wir den Kunden nicht zufriedenstellen können. Ich würde es deshalb wie folgt auf den Punkt bringen: Zunächst wollen wir N stabilisieren. Da sind wir auch ganz vernünftig unterwegs, wenn auch noch nicht ganz kostendeckend. Sobald wir diese Spurweite im „Griff" haben, werden wir uns Gedanken machen, was in drei bis fünf Jahren basierend auf den dann gemachten N-Erfahrungen bezüglich der Digitalisierung innerhalb der Spurweite Z möglich sein wird.

Martin Lingens: Bei Z muss man noch eine andere Betrachtungsweise hinzufügen: Viele Kunden haben bemängelt „Ihr macht in Z nichts Neues!" Das war für viele Jahre ein berechtigter Vorwurf: Wir machten keine neuen Loks. Ich möchte dazu ergänzen, bei Z sind die Stückzahlen niedrig, es ist sehr schwer, die Werkzeugkosten zu amortisieren.

Wir versuchen mit der Z-Manufakturfertigung der Spurweite neue Impulse zu verleihen, indem neue Modelle angeboten werden.

Hierbei bringen die Bronze-Edition oder auch die Feinguss-Modelle, neuen Schwung in die Spurweite. Die Baureihe 80 als Insider-Modell konnte aufgrund der Probleme mit der neuen Verfahrenstechnik erst sehr verspätet ausgeliefert werden. Wir müssen hier immer noch einiges optimieren und wir lernen täglich dazu. Insgesamt haben wir tatsächlich sehr viel investiert, um die Manufakturfertigung aufzubauen. Das ist unser Ansatz, der Spurweite Z neue Impulse zu verleihen.

Wolfrad Bächle: Und: Das machen wir hier am Göppinger Standort!

Martin Lingens: Auch von der Technologie her gesehen - der Feinguss ist sehr anspruchsvoll. Die Kunden haben einen hohen Anspruch an diese Modelle. Ich weise daraufhin, dass jedes Modell individuell ist, es kommt nicht eines wie das andere aus der Form, jedes hat leichte Abweichungen. Das [Herstell-]Verfahren hat eine gewisse Unschärfe, eben bedingt durch die Manufakturfertigung. Die Artikel werden mit einem hohen manuellen Aufwand mit neuen Verfahrenstechniken hergestellt.

Wolfrad Bächle: Das war eine sehr umfangreiche Entwicklung. Wir haben unter Laborbedingungen begonnen, ähnlich einer Goldschmiede oder einer zahntechnischen Werkstatt, um das Thema aufzubauen. Wir haben verschiedenste Materialien und technische Möglichkeiten ausprobiert: Gehäuseerstellung aus Wachs/Kunststoff (Welche Werkstoffe/Materialeinsatz/3D-Druck?), diverse Ausschmelzverfahren, Bearbeitungsmöglichkeiten, Zusammenführung Gehäuseaufbau/Unterbau, Gewicht und Traktionsverhalten etc., etc.

Das ist eine Entwicklung, mit der wir uns jetzt schon seit über drei Jahren intensiv beschäftigen. Die ersten Modelle sind erfreulicherweise mit Erfolg am Markt angekommen. Es ist tatsächlich so – jedes Modell ist ein Unikat im Sinne einer Einzelstückfertigung.

Die positive Resonanz bei unseren Z-Kunden zeigt, dass sie froh darüber sind, dass sich Märklin hier mittlerweile

ernsthaft engagiert. Vorgenanntes Verfahren soll gerade bei kleineren Stückzahlserien die Möglichkeit schaffen, weiterhin einerseits attraktive Modelle der Z-Gemeinde anzubieten und andererseits Märklin die Produkte wirtschaftlich umzusetzen.

Martin Lingens: Die Märklin-Geschäftsleitung hat entschieden, hierfür Geld in die Hand zu nehmen. Wir haben hier im Haus eine neue Fertigungstechnik entwickelt. Der 3D-Druck nimmt für die Herstellung der Modelle einen entscheidenden Platz ein, wie auch der Feinguss – beide Technologien waren vorher im Haus nicht vertreten.

Der 3D-Druck ist ein neuer Ansatz , um in dem alten Feingussverfahren anstatt über Wachslinge - die „Kunststofflinge" zu einer verlorenen Form zu gelangen, die danach für die Herstellung der Bronzemodelle genutzt wird. Hier bietet die 3D-Drucktechnologie interessante Perspektiven, auch in punkto Genauigkeit. Für die Z-Manufakturmodelle ist eine hohe Präzision erforderlich, weshalb wir entsprechend viel Geld und Zeit investieren mussten und nach wie vor müssen.

Wolfrad Bächle: Es ist wichtig, das anzusprechen, weil es zeigt, wohin wir gehen. Unser Ansatz ist im Moment, das Spektrum wieder breiter und somit die Spur Z insgesamt wieder attraktiver zu machen. Wir wollen erst mal über das Modell/Produktpalette kommen und dann überlegen, wie man mittelfristig elektronisch modernisieren bzw. digitalisieren kann.

DiMo: Im Großbahnbereich ist es technisch möglich, Fahrzeuge mit leistungsfähigen Akkus auszustatten und eine Direktsteuerung über Funk/WLAN einzubauen. Plant Märklin entsprechende Initiativen?

Martin Lingens: Man könnte eine Gartenbahn mit einer ganz normalen Fernsteuerung ausstatten. Batterie oder Akku ist ja heute kein Problem mehr. Im Prinzip ist das aber ein gewisser Systembruch. Ich müsste einfach nur Gleise in den Garten legen und hätte eine Lok, mit der ich sorgenfrei über verschmutzte Gleise fahren kann. Auf der anderen Seite gibt es eine beschränkte Anzahl von Kanälen. Ebenso haben viele Kunden ihre Anlage bereits voll digitalisiert, passt dann dazu eine Akku-Lok, wenn die Infrastruktur bereits vorhanden ist? Da tu ich mich schwer.

DiMo: Wird also nicht angeboten werden?

Martin Lingens: Weiß ich jetzt nicht… wir haben ja solche Systeme. Wir haben bei my world eine Infrarot-Steuerung. Wenn bei LGB die Kunden sagen: „Ich brauche das", dann müssten wir klären, was die Geschäftsleitung dazu sagt. Ich bin da skeptisch.

Wolfrad Bächle: Das steht jedenfalls nicht als Nr. 1 auf unserer Hitliste! Die Großbahn haben wir durch die Übernahme von LGB in unser Programm aufgenommen. Anfänglich wurden wir beim LGB-Kunden durchaus kritisch gesehen. Wir haben erhebliche Aufwände in die Rückverlagerung [aus China] gesteckt. Ich weiß nicht, ob Sie die Geschichte ganzheitlich kennen. Die LGB-Formen waren ja nahezu in Gänze nach Fernost verlagert gewesen und mussten nach Rückführung aufwendig saniert werden. Wir haben überlegt, wie man die Elektronik vereinheitlichen kann, um sie mit dem Märklin-System in einen Verbund zu bekommen, sprich CS3-fähig zu machen – solche Themenstellungen waren im Vordergrund gestanden. Darüber hinaus entwickeln wir derzeit einen Funkhandregler.

Jedes Jahr bringen wir neue Modelle/Formneuheiten, welche vom Markt/Kunden gefordert sind. Recht erfolgreich sind wir mit Modellen der Rhätischen Bahn (Ge 4/4, Ge 6/6 etc.), mit der wir auch Kooperationen eingehen. Außerdem finden sächsische Neuheiten-Modelle guten Anklang; auch dort haben sich vertrauensvolle Partnerschaften mit den verschiedenen sächsischen Bahngesellschaften entwickelt.

Fazit: Produktentwicklung, Formneuheiten und Digitalisierung werden innerhalb der LGB vorangetrieben. Darüber hinaus sehen Sie, dass wir, um wieder Kinder anzusprechen, die „Emma" erst jüngst auf den Markt gebracht haben. Mit der Kleindiesellok V 10C ergänzen wir unser Programm mit einer preiswerten Einsteigerlok für ca. 550 Euro.

Wir haben die Fine-Art Linie wieder mit erfolgreichen Modellen ins Leben gerufen und bringen jährlich ein neues Highend-Modell. Die HG 4/4 (Furka-Bahn), die wir dem Markt für dieses Jahr noch schuldig sind, ist werksseitig bereits ausverkauft. Weitere Modelle sind in Planung, lassen Sie sich überraschen!

BLOCK 2: NORMEN, STANDARDS ETC.

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

Martin Lingens: Wir finden sie nützlich! Ich glaube, es ist eine gegebene Situation. Aber Normungen sind schwierig. Das stellen Sie sicherlich auch fest, wenn Sie die Diskussionen bei der RailCommunity betrachten. Hier gibt es das Bestreben, einen Normungskatalog aufzubauen. Jedoch ist es erforderlich, dass sich ein sehr vielstimmiger Chor auf eine Norm einigen muss. Besonders schwierig wird es, wenn bereits unterschiedliche technische Lösungen im Markt eingeführt worden sind. Wenn Sie gewisse Normen anschauen, werden Sie feststellen, dass dies der Fall ist. Dann wird es sehr schwierig, eine Norm gemeinsam zu verabschieden. Märklin hat hunderttausende Decoder in der Vergangenheit verkauft. Abweichungen bei der Aux-Belegung – ich denke hier an das AUX3/4-verstärkt-Thema – sind dann nicht mehr lösbar. Da steht dann „Märklin macht es etwas anders."

Ich denke, es ist wichtig zu normen. Der Kunde versteht nicht, wenn die verschiedenen Systemkomponenten nicht ausreichend zusammenarbeiten. Sicher wird man auch hergehen und das eine oder andere Zugeständnis machen müssen, gerade bei den Funktionen.

Ich denke, dass Normen sehr wichtig sind. Wir haben daher auch den mfx-Arbeitskreis ins Leben gerufen. Wir erachten das bidirektionale mfx-System aus technischer Sicht als zukunftsweisendes Plug-and-Play-System, das wir im Arbeitskreis offenlegen. Wir haben dafür sehr viele einzelne

Spezifikationen in ein zusammenfassendes Dokument über mfx überführt. Dies wird den Arbeitskreisparteien zur Verfügung gestellt. Es enthält die technische Spezifikation des aktuellen mfx-Systems. Wir möchten den anderen Herstellern die Möglichkeit geben, Decoder zu entwickeln, die mfx einsetzen. Es gibt eine Grundnorm, die alle einhalten müssen, um das System kompatibel zu halten, jedoch sind „Spielwiesen" für jede Partei vorhanden, um Eigenentwicklungen umzusetzen. Die Adressvergabe wird über den Arbeitskreis festgelegt. Momentan beruht das System auf der 16 Funktionen-Grundausführung, die die CS1 mitberücksichtigt und die eine Grundkompatibilität ermöglichen soll.

Der Arbeitskreis wurde schon vor längerem ins Leben gerufen. Leider gibt es noch keine mfx-Decoder, welche nach dem Bestehen des Kompatibilitätstests das Logo „fits mfx" tragen. Damit wäre dieser auf seine Systemverträglichkeit geprüft und würde wirklich 1:1 [wie ein Märklin-mfx-Decoder] funktionieren. Diesen Test machen wir seit vielen Jahren [mit unseren eigenen Entwicklungen].

Bisher ist die Resonanz etwas zurückhaltend, wir haben uns ein größeres Interesse versprochen [an „fits mfx"]. Wir haben Know-how zur Verfügung gestellt und hoffen, dass wir zukünftig bei der mfx-Umsetzung besser vorankommen. Jedoch gibt es inzwischen Signale, dass Arbeitskreisparteien an mfx-fähigen Lösungen arbeiten oder diese mit größerem Nachdruck komplettieren wollen. Wir würden uns freuen, demnächst fits mfx-Decoder zu sehen. Vielleicht wäre dies auch für den 2L-Markt ein interessantes System.

DiMo: Damit haben Sie fast schon die Antwort auf die nächste Frage gegeben, die da lautet: „Märklin hat sich in den letzten Jahren für die Mitarbeit in Normungsgremien geöffnet und auch eigene Lösungen zur allgemeinen Verwendung veröffentlicht, z.B. das mfx-Gleisprotokoll. Allerdings sind hier Teilbereiche (höhere Funktionsnummern) von der allgemeinen Verwendung ausgeschlossen. Warum?"

Martin Lingens: Natürlich überlegen wir, ob und wie wir in Richtung 32 Funktionen gehen. Wir müssen eine gewisse Abwärtskompatibilität einhalten. Märklin wird das mit den Parteien diskutieren, dann wird die Geschäftsleitung beschließen, wie der Arbeitskreis weiterentwickelt werden kann, leider gibt es bis jetzt noch keine Lösungen auf dem Markt, die das Grundsystem erfüllen und das fits-mfx-Logo nützen

Ich würde jetzt schon darauf hoffen, dass wir in diese Richtung vorangehen, Zimo hat einen Decoder, Uhlenbrock hat einen und damit vermutlich auch Piko. Ich würde mich wirklich freuen, wenn wir einen guten [fits mfx-geprüften] Decoder hätten, der das System für den Kunden unterstützt. Dies wäre ein erster Schritt.

DiMo: Die Märklin-Decoder mLd3 und mSd3 sind leistungsfähige Bausteine, die auch grundsätzlich in der Lage wären, RailCom zu unterstützen. Plant Märklin, eine RailCom-Unterstützung in eigenen Decodern zu realisieren?

Martin Lingens: RailCom ist ein Parallelsystem, Herr Lenz hat ja 2002 diese Anmeldung gemacht, als technisches Patent, mittlerweile liegen bei ihm noch die Markenrechte an RailCom.

Momentan ist von der Hardwareseite [bei den mLd und mSd] RailCom nicht enthalten. Die Märklin-Geschäftsleitung wird sich sicherlich überlegen, welche Kundenanforderungen gestellt werden und entsprechende Entwicklungsschritte folgen lassen. Ich gehe davon aus, dass Märklin nicht hergehen wird, ein zweites bidirektionales Digitalsystem zu entwickeln und dieses pflegen wird. Da müsste Märklin beispielsweise die RailCom-Detektoren an den CAN-Bus anbinden usw. Was mich interessieren würde ist, wie groß die Nachfrage nach RailCom und RailCom Plus ist.

DiMo: Die Anwendung von RailCom nimmt zu. Für Trix-Lokomotiven wäre es schon ein Thema, so, dass sie im allgemeinen Lokomotiven-Strom mitschwimmen können. Im Moment sind sie da noch ausgeschlossen.

Martin Lingens: Ja, RailCom muss man sich sicher überlegen. Dabei sind neben den technischen Anforderungen auch die Markenrechte zu beachten.

DiMo: Es geht vor allem um die Unterstützung im Decoder: Wenn der auf einer RailCom-Anfrage seine Adresse herausgibt, würde das ja schon fast reichen.

Martin Lingens: Also zu dem Thema haben wir hier im Hause schon Überlegungen angestellt, Märklin will sich durchaus mit Trix in Richtung Zweileitermarkt/RailCom orientieren. Bei RailCom sollten Sie bitte bedenken, dass Sie bei der Verwendung der Lokdetektoren für die Loklokalisierung doch einiges investieren müssen. Pro Gleisabschnitt sind zehn Euro realistisch. Man hat dann pro Gleisabschnitt doch erhebliche Kosten! Wenn ein Kunde eine feste Anlage baut, kann ich das schon nachvollziehen. Schöner wäre es, wenn eine Lokalisierung auch mit mfx umgesetzt werden könnte. Aber da wird auch eine Art der Sensorik benötigt. Auch hier stellt sich die Frage nach dem Preis-Leistungs-Verhältnis.

DiMo: Mit RailCom bedient man den ganzen sogenannten Gleichstrommarkt.

Martin Lingens:. Die Railcom-Thematik für den Zweileitermarkt wird für unsere Trix-Artikel innerhalb des Hauses durchaus gesehen und diskutiert.

DiMo: Das ist etwas ganz anderes.

Martin Lingens: RailCom Plus entspricht der eigentlichen mfx-Grundfunktion

DiMo: Aber RailCom Plus ist nicht gefragt. Das sind wirklich zwei verschiedene Dinge. RailCom Plus ist eine Anwendung der RailCom-Technologie, und RailCom selbst ist die Technologie, Daten von der Lok in den Sendepausen zurück zur Zentrale oder zum Detektor zu liefern. Und das ist etwas, was weitgehend im „Zweileitermarkt" unterstützt wird von den Decodern und damit auch von den ganzen Fahrzeugen, und es gibt zunehmend durchaus leistungsfähige und leistbare Detektoren, die man da anschließen kann. Die Salzburger machen mit Tams verschiedene Dinge, Uhlenbrock hat es inzwischen auch im Programm, es ist Bewegung drin.

Wolfrad Bächle: Sie sagen also, RailCom Plus ist eher nebensächlich, aber RailCom an sich nimmt zu?
DiMo: Ja, RailCom als Möglichkeit, eine Lok zu erkennen, ist zunehmend. RailCom Plus ist das aktive System, das eigentlich nur von der ECoS unterstützt wird.

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 Märklin bereit, entsprechende Empfehlungen auch umzusetzen, selbst wenn diese eine Änderung der bisherigen Märklin-Funktionsverteilung bedeuten würde?
Martin Lingens: Es gibt wieder das Thema der Abwärtskompatibilität. Die 6021 hat ihre Funktionsbeschränkungen. Sie haben dort F0, F1, F2, F3 usw., Licht an, Licht aus etc. Die Zielsetzung ist, dass die Hauptfunktionen für den Kunden, der noch eine 6021 hat, möglichst in diesem Bereich liegen. Wenn Sie die Central Station anschauen, die mittlerweile verbreitete Bediengeräte sind, können Sie ja die Funktionen hinlegen, wo Sie wollen. Die sind mehr oder weniger mit einem Icon verbunden. Da haben Sie die Fragestellung gar nicht mehr. Es ist immer wieder die Frage, wie man die alten Bediengeräte wie die 6021 mit den Hauptfunktionen versorgt und so mit den Beschränkungen umgeht. Bei der Central Station ist das kein Thema mehr.
DiMo: Das Problem ist, dass viele Kunden nicht so richtig klarkommen mit dem Umbelegen.

Wir haben schon von verschiedenen Seiten gehört, wünschenswert wäre im Prinzip ein Schalter, mit dem man festlegen kann „Jetzt sind die Funktionen nach Norm angelegt“ oder „Jetzt sind die Funktionen nach Herstellermeinung optimal angeordnet.“
Martin Lingens: Ja, das kann man schon überlegen. Ich kann nur eines sagen, die Erfahrung haben wir bei der Bedienung gemacht, je mehr Spielmöglichkeiten Sie bei so etwas anbieten, desto schwieriger wird es und desto mehr Respekt hat der Kunde in der Folge vor dem Gerät. „Wie komme ich da rein?“, „Wie mache ich das?“, „Was mache ich?“, „Was passiert?“. Deswegen ist das einfach ein Abwägen. Ich kann Ihnen nicht sagen, welchen Stellenwert die Funktionen bei den Kunden haben.
Wolfrad Bächle: Gibt es viel Nachfrage diesbezüglich?
DiMo: Es wird immer wieder Thema, auch mit dieser Fragestellung und Zielrichtung: „Warum gibt es da keine Norm dafür?“
Martin Lingens: Bei mfx haben wir diese Icons gemacht, haben da wirklich viel Hirnschmalz investiert, um diese Icons sprechend zu machen. Das ist jetzt ein ganzer Katalog, der da zur Verfügung steht. Die Icons sollen dem Kunden die Möglichkeit geben, die wichtigen Funktionen unterscheiden zu können. Da gibt es dann ein Symbol „Bremsen quietschen“, „Abschalten“, „Betriebsgeräusch“ oder unterschiedliche Lampensymbole. Die haben wir wirklich versucht, „sprechend“ zu machen. Natürlich bin ich mir im Klaren, dass es bei 32 Funktionen, wenn sie viele verschiedene Lichtfunktionen haben, irgendwann schwierig wird, diese mit Zeichensymbolen zu unterscheiden.

Aber mit den sprechenden Funktionen kann eine etwas abweichende Belegung erkannt und verstanden werden. Es ist die Frage, inwieweit die Kunden als Gewohnheitsmenschen von der alten Zentrale kommen, wo sie immer auf F5 dieses hatten und auf F3 jenes – und da ist es jetzt nicht mehr. Vielleicht kann man überlegen, wie ein leichtes Umfigurieren erfolgen könnte, vielleicht ist aber auch das Hindernis zu groß, das dann auch wirklich zu machen.
Wolfrad Bächle: Ich verstehe Sie so, dass man so eine Art Reset-Taste hat, dass man etwas einrichtet und es parallel auch umschalten könnte.
DiMo: Zum Beispiel! Also so, dass man den Zugang zu anderen Möglichkeiten erleichtert.
Martin Lingens: Man soll Funktionspositionen ändern können, also F8 auf F4 legen und Ähnliches?
DiMo: Optimal wäre Drag&Drop. Vielleicht ist es auch unsere Aufgabe, das in einem Artikel aufzubereiten. „Wie kann man Funktionen in einer Märklin-Lok umbelegen.“
Martin Lingens: Bei der CS3 müssten Sie das einfach nochmal probieren. Ich denke, es ist in diversen Magazinen auch schon gemacht worden. Ich kann nur sagen, wenn Ihnen etwas auffällt, wo der Bedienschritt sehr unlogisch ist, dann sagen Sie das bitte. Wir würden uns darüber freuen.

BLOCK 3: TECHNIK UND ENTWICKLUNG

DiMo: Das mfx-Protokoll ist grundsätzlich in der Lage, auch Zubehör zu schalten. Märklins Signale zeigen, dass und wie es geht. Wann wird Märklin allgemein verwendbare Schaltdecoder zur Ansteuerung per mfx bringen? (Der Vorteil wäre, dass man auf MM und/oder DCC als bandbreitenfressende zusätzliche Gleisprotokolle verzichten könnte.)
Martin Lingens: Einen allgemein verwendbaren? Ja, mfx ist grundsätzlich in der Lage auch Zubehör zu schalten. Momentan haben wir ja die Märklin-Signale. Wir haben Zubehördecoder in Form des m83 und des m84, die mfx-basierend sind.
DiMo: Die können inzwischen per mfx schalten?
Martin Lingens: Die m83 und m84 sind mfx-fähig und die Einrichtung mit dem mfx-Protokoll ist sehr einfach zu machen. Aber weil normalerweise Motorola und DCC da sind, gehen wir bei den Schaltvorgängen über z.B. DCC. Aber dass man bei der Einrichtung das mfx-Protokoll nutzen kann, ist ein großer Vorteil.
Man kann sie dann über eine graphische Nutzeroberfläche vornehmen und muss nicht kryptisch die einzelnen Werte einstellen und programmieren. Ich denke, dies ist eine pragmatische Lösung.

DiMo: Jemand der es machen möchte, kann es tun? Kann er sagen: „Ich schalte DCC komplett ab in meiner CS3?
Martin Lingens: Bei Signalen haben wir momentan einen Mischbetrieb. Da würde ich DCC nicht komplett abschalten. Auch die m83 verstehen DCC und Motorola und mfx. Die Einrichtung geht über mfx, aber gewisse Schaltbefehle laufen noch unter DCC. Bezüglich m83 müsste ich nochmal nachfragen, ob man DCC auch einfach abschalten kann. Das weiß ich momentan nicht.

Man weiß nicht, ob sich der Entwicklungsaufwand lohnt, die Ansteuerung umzustellen. Möglich wäre es, aber… DCC ist normalerweise auf fast jeder größeren Anlage mit dabei, und die Protokolle funktionieren parallel eigentlich auch, sagen wir mal, ausreichend und gut, sodass es keinen Anlass gibt, sich auf mfx alleine zu versteifen. Es gibt ja auch Kunden, die mfx abschalten und nur mit DCC fahren.

DiMo: Märklin entwickelte mit s88 vor Jahrzehnten eines der ersten Rückmeldesysteme für die Modellbahn. Nun hat man vor wenigen Jahren der alten Technik mit dem Baustein L88 eine Brücke zu modernen Zentralen gegeben und gleichzeitig neue „alte“ Meldebausteine S88 DC und S88 AC auf den Markt gebracht. Auch die Schaltdecoder wurden mit m83 und m84 erneuert, brachten aber keinen wesentlichen technologischen Fortschritt. Für die Erbauer neuer Anlagen wäre es attraktiv, ausschließlich auf den CAN-Bus zu setzen und diesen anlagenweit zum Schalten und Melden zu verwenden. Plant Märklin, per CAN angesteuerte Schalt- und Meldebausteine auf den Markt zu bringen?
Martin Lingens: Es gibt diesen Märklin CAN-Bus, der einerseits Daten und Power liefert, aber die Power ist beschränkt. Wenn Sie da jetzt ein komplettes Parallelsystem auf CAN-Basis machen wollten, dann müssten Sie auch eine Stromversorgung für diese entsprechenden Teile liefern. Die CAN-Schnittstelle ist offengelegt, die anderen Hersteller können sie nutzen. Ob Märklin jetzt nochmal so einen Parallelbus machen soll? Ich weiß es nicht, ob wir uns dann nicht verzetteln, weil wir ja bei dem s88 in der neuen Version das Spannungsniveau angehoben haben, um die Kommunikationsqualität gegenüber dem alten s88 deutlich zu verbessern.

Bitte beachten Sie: Wie viele Leute nehmen wirklich Rückmelder? Das Thema konzentriert sich auf die Gemeinde der Anlagenbauer. Ich freue mich, wenn diese Kunden Märklin-Anlagen bauen, aber es gibt einfach viele, die den Vorteil des C-Gleises nutzen, eine Teppichanlage aufbauen und dann fahren können. Man kann relativ schnell große Anlagen bauen und hat ein schnelles Spielerlebnis. Dadurch, dass das C-Gleis kleine Übergangswiderstände besitzt, reichen wenige Einspeisepunkte aus. Ebenso gibt es keine Probleme mit der Isolierung von Kehrschleifen. Da kann man viele Züge fahren.

Von der Seite her betrachtet ist die s88-Rückmeldung sehr stark auf Festanlagen fokussiert. Es gibt tolle Möglichkeiten, die Kundschaft wollen wir nicht vernachlässigen. Es gibt ja auch wirklich viele interessante Anwendungen. Die Schattenbahnhofsteuerung, Pendelstrecken und andere Dinge, die in der Central Station angeboten werden. Man hat viele Programmiermöglichkeiten geschaffen, die einen ziemlich anspruchsvollen Kundenkreis bedienen. Ob jetzt bei einer Teppichanlage unbedingt Rückmeldemodule erforderlich sind? Ich würde sagen: eher nein. Wir müssten bei einer Marktuntersuchung schauen, wie viele von den s88 und L88 wir in Relation zu den Gleisen verkauft haben.

Fazit: Märklin hat das CAN-Protokoll offengelegt. Wenn genügend Kunden da sind, die solche Produkte haben wollen, dann gibt es auch Anbieter, die die passenden Lösungen finden.

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. Mit mfx wäre so etwas technisch auch möglich. Plant Märklin, Bausteine auf den Markt zu bringen, die die Identität einer mfx-Lok in einem Gleisabschnitt feststellen können?
Martin Lingens: Das möchte ich nicht ausschließen. Aber es stellt einen höheren Entwicklungsaufwand dar. Momentan stehen auf der Entwicklungsagenda andere Punkte im Fokus, hier sind beispielsweise „Bedienvereinfachungen zu nennen. Wir haben zu Beginn des Interviews darüber gesprochen“. Wir müssen mit unseren Ressourcen haushalten, aber das möchte ich für die Zukunft nicht ausschließen. Ich denke mfx bietet das technische Potential. Ich halte das durchaus für wichtig, es könnte ein interessantes Feature sein.

DiMo: Anwender sagen immer wieder über Märklin-Modelle: „Schöne Nachbildung, aber der Sound ist weit vom Vorbild entfernt.“ Was wird Märklin tun, um den technischen Vorsprung der Wettbewerber aufzuholen und auch beim Sound top zu werden? TP: Zum Thema Sound: Hatten wir vorhin auch schon mal kurz abgesprochen. Von wegen, „Das ist in Arbeit“.
Martin Lingens: Märklin bemüht sich, den Sound zu verbessern, auch die Soundqualität, die Soundumsetzung vorbildgetreuer zu gestalten. Ich denke auch, dass die aktuell neuen Modelle deutliche Fortschritte zeigen. Ich glaube, dass die Kundenantworten bei diesem sehr emotional gesehenen Thema zu sehr unterschiedlichen Bewertungen führen. Sicherlich gibt es auch welche, die sagen „Ach, da ist ja nie was Gescheites dabei, wenn Märklin das macht.“, „Das ist ein Baukasten-Sound“. Die Firma Märklin verbessert die eingesetzten Sounds bei neuen Modellen schrittweise; dies wird uns auch von vielen Kunden bescheinigt.

Wie viele andere Wettbewerber haben wir sicherlich auch ab und zu Altsounds, die heutigen Anforderungen nicht mehr ganz entsprechen. Diese werden jedoch allmählich auswachsen. Die Erneuerung ist ein Änderungsprozess, der sukzessive stattfindet. Bei neuen Modellen, insbesondere

auch den großen Neuheiten, versuchen wir, einen zeitgemäßen guten Sound zu machen, der nicht hinter Wettbewerbern zurücksteht.

Wolfrad Bächle: Das Ganze ist tatsächlich wie folgt: Wir sind sicherlich etwas hinter dem, was der eine oder andere Mitbewerber möglich macht. Wir haben das Thema Sound zwischenzeitlich sehr in den Fokus gestellt. Wir strengen uns an, und wenn Sie sich z. B. die BR 78.10 oder die V 320 anhören, werden Sie deutliche Verbesserungen erkennen. Erst jüngst wurde auf meinen persönlichen Wunsch hin der Sound vom Big Boy überarbeitet; …wenn Sie sich diesen nun anhören und die Geräusche im Hall der Canyons wahrnehmen, dann bekommt man schon fast ein Gänsehaut-Feeling und fühlt sich in die dortige Landschaft versetzt. Bei der künftigen Sounderstellung darf man ruhig etwas mutiger und emotionaler sein, um den Kunden zu berühren. Wir müssen auch noch mehr darauf achten, was der Kunde haben bzw. hören will. Im Wesentlichen geht es doch darum, eine Lok aus vergangenen Epochen spürbar bzw. erlebbar zu machen.

Schauen Sie den Henning-Sound an. Ich erkenne an Ihrem Schmunzeln, dass wir da auf einer Wellenlänge angekommen sind. Viele wissen ja gar nicht, wie die Lok damals klang, weil es diese gar nicht mehr (fahrend) gibt. Ich glaube, wir bei Märklin sind hier manchmal eine Spur zu theoretisch/analytisch unterwegs und es fehlt dann immer wieder der letzte Kick an Emotion.

Gehen Sie davon aus, dass wir erkannt haben, was wir für die Zukunft verbessern müssen. Mit unserem jungen Team, welches wir gerade personell erweitern wollen, haben wir auch beschlossen, dass wir noch mehr Vorbildaufnahmen erstellen müssen, um unser Repertoire insgesamt zu erweitern. Die Sounderstellung muss ein Stück weit Passion sein und ist eine Mischung aus Vorbildaufnahmen/-wissen und technischer Finesse. Ich bin selber einer, der die große und kleine Bahn liebt und ich möchte am Klangbild einer Lok erkennen können: „Ja, so könnte die Lok geklungen haben, so wird sich das Vorbild wohl angehört haben".

BLOCK 4: FRAGEN ZU BESTANDSPRODUKTEN

DiMo: Es wäre mit relativ geringem Aufwand und bei Beibehaltung der vollen Kompatibilität möglich, beim C-Gleis ein zusätzliches Leitungspaar mitzuführen, um z.B. Meldeinformationen zu übertragen. Gibt es bei Märklin Planungen in diese Richtung?

Martin Lingens: Im Prinzip bedeutet das nicht nur, zwei Leiterreihen weiterzuführen, sondern Sie müssen auch die Verschlüsse u.s.w. komplett ändern. Sie werden neue Kontaktfedern brauchen und Ähnliches. Das halte ich für unrealistisch, da ist es sicher einfacher, wir versuchen Informationen anders weiterzuleiten statt in einem parallelen Bus (was es ja wäre), und den wiederum in ein Gleis zu integrieren.

Wir haben für das C-Gleis sehr viele Aufwendungen gehabt, um den Übergangswiderstand zwischen den verschiedenen Gleisen sehr gering zu halten. Wir betreiben hier auch fertigungstechnisch einen sehr hohen Aufwand, um die geringen Widerstände auch weiterhin zu gewährleisten und keine unangenehmen Kurzschlussstrom-Schweißpunkte zu erzeugen. In Summe: Ich halte das nicht für eine gute Idee, da gibt es andere Lösungen, die besser sind.

DiMo: Wird es ein C-Flexgleis oder bereits gealterte Gleise geben?

Martin Lingens: Ich weiß, dass es ein Patent gibt. Das ist das DE102013100810B4. Es stammt noch von 2014 und ist damals von Märklin angemeldet worden. Es beschreibt ein flexibles Gleisstück und auch die eine oder andere Fertigungstechnologie, die dahinter steht. Die damalige Frage war, ob Märklin so was umsetzen sollte. Die heutige Sicht ist: Wenn ich den Plug-and-Play-Gedanken weiterdenke, stellt sich die Frage, ob ein Flexgleis zur C-Gleis-Philosophie passt?

Ich muss, wenn ich mit diesem Gleis Radien lege, bedenken, dass die Gleislänge an der inneren Schiene kürzer ist. Ich muss etwas ablängen. Zusätzlich ist eine Verbindung zum nächstliegenden C-Gleis zu schaffen. Auf der anderen Seite wäre es eine Option, auch Anlagenbauer für ein C-Gleis zu begeistern. Das ist ein Widerspruch: Einerseits eine sehr ausgeklügelte Geometrie, die feste Zusammenhänge vorschreibt und auf der anderen Seite wieder diese Freiheit zu haben, in der sich die Geometrie von den C-Gleisen auflöst und auch der Plug-and-Play-Gedanke ausgesetzt wird. Ich weiß nicht, wie man zukünftig verfährt, aber heute ist die Sichtweise gegeben, dass wir erstmal kein Flexgleis realisieren. Vielleicht ändert sich das auch wieder, je nachdem, was die Kunden nachfragen. Ich weiß nicht, wie groß die Begehrlichkeiten in diese Richtung sind.

Aber: Wir diskutieren gerade sehr stark auf Märklin fokussiert. Man müsste die Flexgleis-Frage erweitern: Wie sieht es bei Trix mit dem Flexgleis aus bzw. äußern hier die Kunden den Wunsch nach diesem? Wo unterscheidet sich das Lastenheft für ein Trix-Gleis in Flex-Bauweise von dem für ein Märklin-Gleis und wie sehen die Anforderungen aus?

Es ist die Frage, wie der Kunde das Gleis verwenden will. Zu was ist er handwerklich bereit? Zielrichtung ist auf jeden Fall der Anlagenaufbau, und hier ist die Bereitschaft zum Einsatz von Flexgleis sicherlich anders als bei Kunden, die ihre Gleise auf dem Teppich aufbauen.

Wolfrad Bächle: Sicherlich wird es Unterschiede zwischen den Zweileiter- und den Dreileiterkunden geben. Der eine Kunde wünscht ein vorgefertigtes Konzept, welches sich relativ einfach und schnell aufbauen lässt. Der andere wünscht ein flexibles Gleissystem in eine Landschaft integriert. Unterschiedliche Kunden haben unterschiedliche Anforderungen.

DiMo: Kommen wir zu den gealterten Gleisen …

Martin Lingens: Kann ich Ihnen nicht sagen. Ich weiß nicht, ob ein Markt dazu da ist. Das ist sehr aufwendig. Bevor Sie die Schienen einschieben, müssen Sie die Farbgebung vor-

nehmen. Momentan ist es so, dass man zumindest bei den großen Gleisen auch einen relativ großen Automatisierungsgrad haben muss, damit wir eine konstante Qualität sicherstellen und damit den Preis in einem attraktiven Bereich halten können. Also, wenn Sie sagen, dass es 5.000 und mehr Kunden gibt, die das haben wollen, dann ja.

DiMo: Viele Anwender beklagen sich darüber, dass die Werks-Lokdecoder nicht programmierbar, sondern „gesperrt" sind. Kann man hier mit Änderungen rechnen, damit man nicht immer den Werksdecoder gegen einen Nachrüstdecoder tauschen muss, um hier z.B. eigene Soundprojekte realisieren zu können?

Martin Lingens: Das ist zurzeit [nur] mit dem Nachrüstdecoder möglich. Wir haben einen anderen Weg gewählt. Wir sind derzeit in einer „Beta-Phase" könnte man sagen. Wir geben gewissen Händlern die Möglichkeit, Seriendecoder nach Kundenwunsch umzuprogrammieren. Die Händler können damit dem Kunden eine Dienstleistung in Form von individualisierten Loks mit beispielsweise „Spezialsounds" anbieten. Das haben wir den Händlern auf der letzten Messe vorgestellt.

Wir selbst sehen es als sehr kritisch an, wenn ein Kunde den Decoder beliebig ändern kann. Hier stellen sich Fragen in Richtung Gewährleistung usw. Bei diesen Änderungen ist ebenso eine gewisse Erfahrung notwendig, um ein gutes Ergebnis zu erzielen. Der Weg ohne Nachrüstdecoder führt über den Händler.

DiMo: Dürfen die Besitzer einer CS2 damit rechnen, dass sie weiter gepflegt wird?

Martin Lingens: Die CS2 wird natürlich weiter gepflegt. Ich sage nur eines: Es gibt eine hardwareseitige Begrenzung bei der CS2! Es gibt Kunden, die sehr große Bilder mit sehr großen Datenmengen abspeichern. Unser Callcenter meldet daher immer wieder, dass es Probleme mit dem Speicherumfang gibt. Die CS2 kann in ihrem Hardwarerahmen gepflegt werden. Sie ist immer noch ein aktuelles Gerät. Viele schätzen die CS2, weil sie umfangreichere taktile Bedienmöglichkeiten bietet. Die CS3 ist das Nachfolgegerät, die CS2 werden wir in ihrem HW-Rahmen nicht vernachlässigen. Der Entwicklungsschwerpunkt ist logischerweise auf die CS3 ausgerichtet.

DiMo: In der Baugröße N setzen viele Modellbahner nach wie vor auf das ursprünglich von Trix eingeführte Selectrix-Datenprotokoll. Die Decoder in aktuellen Minitrix-Loks unterstützen dieses Protokoll nach wie vor, die aktuellen Märklin-Zentralen jedoch nicht. Ist hier Nachbesserung vorgesehen?

Wolfrad Bächle: Da kommen ganz wenig Fragen von den Kunden. Zu Selectrix würde ich eher sagen, dass unsere Bestrebungen nicht die größten sein werden. Es geht dann mehr darum, wie wir Minitrix an sich nach vorne bringen können.

DiMo: Viele Märklin-Decoder sind so konstruiert, dass es zu Fehlfunktionen kommt, wenn bei einer Fremdzentrale RailCom aktiv ist. Das Problem könnte man mit einem größeren Kondensator am Eingangsgleichrichter lösen. Wird Märklin dieses Problem lösen, um eine bessere Kompatibilität von Märklin-Produkten zu anderen Digitalsystemen zu erreichen?

Martin Lingens: Es handelt sich um einige wenige Artikel, die Ursache ist auf der lokspezifischen Leiterplatte zu suchen. Die RailCom-Austastlücke kann bei energiereichen Applikationen zu Funktionsaussetzern führen. Diese sollten zukünftig aufgrund von Hardwaremodifikationen verringert werden, und wir werden zusätzlich je nach Artikel und Einzelfall Ihre Anregungen mit einbeziehen. Dieses Thema – und auch die Pufferungen und Ähnliches – werden hier im Hause im Blick behalten und diskutiert.

Es gibt beim Puffern ein Dilemma: Die kleinen Loks, die die Pufferung am ehesten brauchen, haben auch den geringsten Bauraum dafür. Das ist ein kaum auflösbarer Widerspruch, der da vorhanden ist. Bei großen Lokomotiven haben wir das Problem nicht, hier ist die Frage, ob die Kunden glücklich damit sind, wenn eine Lok noch 20–30 Zentimeter weiterfährt, nachdem die Spannung abgeschaltet worden ist.

Da ist dann sicher mancher Kunde verärgert, weil er seine stromlosen Abschnitte hat, über die die Lok dann hinausfährt. Eine Pufferung sollte so sein, dass keine Soundaussetzer entstehen und in einem gewissen niedrigen Zeitbereich ein sauberes Fahren garantiert ist.

Das Thema wollen wir auf jeden Fall in Zukunft berücksichtigen, es wird intern vom Produktmanagement und insbesondere auch von Herrn Bächle forciert. Es ist ja leider so, dass die Zweileiterfahrer viel mehr Probleme mit der Stromaufnahme haben als die Dreileiterfahrer. Es sind einfach weniger Kontaktpunkte da. Von der Seite her denke ich, für Trix und Minitrix brauchen wir es. Bei Märklin ist durch den Mittelschleifer eine ganz andere Betriebssicherheit gegeben.

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?

Martin Lingens: Da muss ich jetzt an Herrn Bächle verweisen. Ich kann nur noch eines dazu sagen: Ich denke, die Herausforderung von Märklin und von der ganzen Modellbahnbranche ist es, Neukunden für dieses emotionale und faszinierende Hobby zu gewinnen und die Konkurrenz, die sich heutzutage durch die vielen Medien ergibt für ein haptisches Hobby zurückzugewinnen. Die Modellbahn ist aus meiner Sicht ein pädagogisch wertvolles Hobby, weil ich eben von der Elektrotechnik, über die Software bis zur Mechanik und viele andere Bereiche viele wesentliche Punkte tangiere.

Ich denke, dass dies die große Zukunftsaufgabe der Firma Märklin ist: „Wie kann ich die moderne Modelleisenbahn wieder in den Fokus rücken?" Das ist aber eine Herausforderung für die ganze Branche, hier etwas zu tun, nicht nur für Märklin.

Wolfrad Bächle: Ich bin ebenfalls der Meinung, dass die Modellbahn ein pädagogisch sehr hochwertiges Spielzeug ist. Es verbindet einerseits die Mechanik mit der Elektrotechnik, ermöglicht Modell- und Landschaftsbau bis hin zu interessanten Spielemöglichkeiten. Wir sprechen gleichermaßen Kinder, Spielbahner und Sammler an. Es ist so, dass wir uns in jüngerer Zeit, gerade mit Unterstützung unseres Gesellschafters, noch mehr mit dem Thema „Spielen" beschäftigen.

Ob es jetzt Lizenzthemen oder Kinofilme sind wie „Jim Knopf" oder wie man das Vorbild dahingehend mehr nachstellen kann, dass man Themen wie z. B. Containerverladung wieder mehr in den Fokus bringt. Oder wie man auch die Symbiose von Märklin gerade zu den Spielzeugen, welche die Simba Dickie Group herstellt, etwas stärken kann.

Sie stellen ja die Frage, wo wir das Unternehmen 2030 sehen bzw. wo die Spielzeug- oder Modelbahnbranche insgesamt hin will. Ich weiß, es gibt viele Stimmen im Marktgeschehen, die sagen, dass die Modellbahn angestaubt ist. Ich erfahre gerade in jüngerer Zeit, dass dem nicht so ist. Ganz ehrlich: Ich bin eigentlich von Jahr zu Jahr aufs Neue positiv überrascht und möchte das mal an zwei Beispielen fest machen. Sicherlich ist das Jahr 2020 wegen Corona in Klammern zu betrachten, wobei auch die Pandemie ihre Auswirkungen auf das Hobby Modellbahn hat, auf die ich gleich noch zu sprechen komme. Wir haben jedes zweite Jahr die IMA/Märklin-Tage in Göppingen und sind immer wieder aufs Neue erstaunt, was wir beim IMA-Event an Zuschauern haben. Beim letzten Event waren wirklich über 60.000 Besucher da, und wir haben die Stadt mehr als verdoppelt. Wir wussten fast nicht mehr, wie wir in der Stadt, natürlich mit städtischer Unterstützung, den Verkehr bewältigen sollten, und sind geradezu überrannt worden. Es war wirklich grandios!

Das Zweite ist: Wir machen jedes zweite Jahr einen Tag der offenen Tür, und das schon seit über zehn Jahren. Beim letzten Mal standen die Besucher, obwohl es bei der Eröffnung stark bewölkt war, trotzdem vor dem Eingang an der Stuttgarter Straße über 150 m Schlange. Wir haben an so einem Wochenende elf-, zwölftausend Besucher, die mehr als geduldig warten, bis wir sie durch unsere heiligen Hallen geführt bekommen. Es sind nicht bloß ältere Herrschaften sondern auch viele Großeltern, die an einem Freitag, einem Arbeitstag, mit ihrer Enkelschar bei uns zur Besichtigung sind. Wenn ich dann in die von Freude erfüllten Kinderaugen blicke, habe ich keine Angst vor der Zukunft. So einfach darf ich Ihnen das beantworten!

Wenn ich auf der IMA bin und sehe, welch positive Resonanz wir erhalten, dann ist es mir nicht bang um unsre Branche, im Gegenteil! Ich habe eher das Gefühl, dass gerade viele Käuferschichten wieder umdenken und sich fragen, ob es wirklich bloß Spielzeuge aus der virtuellen Welt sein können? Wenn ich morgens um sieben zu Märklin fahre und sehe, wie vor allem Schüler nur noch ins Handy starren und zum Teil gedankenlos über Zebrastreifen laufen – da könnte man schon langsam Angst kriegen. Ich glaube, dass vor allem viele Eltern und Großeltern darauf bedacht sind, wieder von diesen virtuellen Spielewelten wegzukommen und gerade das haptische Spielzeug wiederzuentdecken. Wir stellen fest, wie wichtig es ist, dass wir den jungen Käufergruppen einiges ermöglichen: Moderne Steuergeräte ergänzt um Tablet oder Smartphone. Das verbindet dann auch den Enkel ein wenig mit seinem Opa. Der Enkel sagt: „Hey Opa, hör mal zu. Du bist manchmal etwas „altbacken", aber ich zeige dir gerne mal, wie du mit so einer Gerätschaft deine Modellbahn steuern kannst." Ich glaube, das Machen, das Tun, das gemeinsame Aufbauen und Spielen erfährt gerade eine ziemliche Renaissance.

Zudem möchte ich auch spiegeln, welche Erfahrungen wir in der Corona-Zeit gesammelt haben. Sicherlich war es für Märklin ein harter Schlag, als wir das Werk in Ungarn im März/April für fünf Wochen schließen mussten und aufgrund der engen Verbindung der beiden Märklin-Werke, auch die Göppinger Fabrik in die Knie ging. Göppingen–Ungarn, Ungarn–Göppingen, Mutter-Tochter-Betrieb … der ungarische Standort steht mittlerweile auch für 27 Jahre Märklin und die dortigen Mitarbeiter sind mittlerweile genauso Märklin-„Inventar" wie die in Göppingen. Wir sind sehr stolz darauf, dass wir so ein gutes Verhältnis zwischen dem Mutter- und Tochterwerk schaffen konnten und ein sehr enger Austausch nebst einem hohen Vertrauen zwischen den Werken herrscht.

Stolz sind wir auch darauf, dass es uns in den letzten 11 Jahren gelungen ist, doch einige Rückverlagerungen von Fernost vorzunehmen. Unabhängig davon sei erwähnt, dass China trotzdem ein wichtiger Standort für uns ist, welchen ich auch nicht schmälern möchte. Dennoch haben wir die ganzen Lieferketten entflochten und klare Standortzuordnungen getroffen, indem wir uns fragten: „Welches Produkt brauchen wir aus Fernost?". Mit Blick auf z. B. unser my world-Segment mit den niedrigen Preispunkten ist dieses wirtschaftlich gesehen ausschließlich in Fernost und nicht an einem Hochlohnstandort wie Deutschland herstellbar.

Im Umkehrschluss sind wir aber gerade hier am Standort Göppingen in der Lage, diffizile und hochwertige Neuheiten-Lokomotiven von A bis Z - somit in deutschen Produktionshallen - zu fertigen. Unsere Kundschaft schätzt sehr wohl die hohe Märklin-Qualität, die aus Göppingen im Verbund mit Ungarn kommt. Wir haben seit Jahren ein sehr stabiles Geschäft, wenn man gerade die letzten zwei, drei Jahre anschaut, haben wir wieder ein leichtes Wachstum zu verzeichnen. Und in diesem Pandemie-Ausnahmejahr wissen wir nicht, wie wir all die Auftragseingänge rechtzeitig bedienen können!

Märklin ist gerade eher in Kritik geraten, weil wir unsere Aufträge nicht alle so rechtzeitig abarbeiten und ausliefern können, wie es Handel und Kunde wünschen. Die Herbstneuheiten wurden vorgestellt und zeigen ebenfalls positive Auftragseingänge. Somit kann Märklin und wahrscheinlich die gesamte Modellbahnbranche mehr als froh sein, dass wir über Kapazitätsprobleme „jammern" und nicht über feh-

lende Aufträge. Wir haben sicherlich ein Produktionsdefizit – coronabedingt – von >10% aufgrund der unterjährigen Werksstillstände und durch gewisse Abbrüche in den Lieferketten zu verzeichnen. Dennoch konnten wir bereits über die Hälfte der Lücke schließen, weshalb wir recht ordentlich in Richtung Weihnachtsgeschäft unterwegs sind.

Wir haben jetzt einen sehr starken September gehabt. Der Auftragseingang ist prima, die Umsätze werden folgen, sobald wir die Ablieferung sicherstellen können bzw. aufgearbeitet bekommen. Ich bin sicher, dass wir noch einiges bis Weihnachten leisten werden. Wenn wir jetzt auf das Jahr 2021 schauen, haben wir ebenfalls hohe Auftragsbestände, somit ist uns vor dem nächsten Jahr nicht bange.

Wenn wir darüber hinaus sehen, wie viele Produktvorschläge und Produktwünsche von unserem Fachhandel, mit welchem wir uns sehr eng abstimmen und zusammenarbeiten, angemeldet werden, dann wird uns die Arbeit in den nächsten Jahren nicht ausgehen. Herr Lingens ist sehr gefordert, alle Entwicklungsanfragen, die an ihn gestellt sind, zusammen mit seiner Mannschaft zu bewältigen.

Noch eine Anmerkung in Verbindung mit Corona: Als bei uns die Produktionsbänder unterjährig zum Erliegen gekommen sind, waren wir froh, dass wir einen gewissen Lagerbestand hatten, aus welchem sich unser Handel genährt hat und somit vorwiegend unser Standardsortiment gekauft hat. Das zeigt uns, dass sehr viele Endkunden das Hobby Modellbahn gerade (wieder-)entdeckt haben und froh sind, dass sie ein abwechslungsreiches Produkt/Spielzeug haben, welches nicht so schnell langweilig wird, wie wenn man nur noch auf virtuellen Knöpfen herumdrückt. Sie haben wiederentdeckt, was sie im Speicher oder im Keller eingelagert haben. Vielleicht erinnern sie sich dann an Konzepte wie „Papa, komm spielen“ oder „Opa, komm spielen“, wobei der Opa vielleicht sogar noch wichtiger erscheint. Wir haben festgestellt, dass gerade ein Standardsortiment wieder gefordert ist, welches wir aktuell erweitert haben. Es zeigt uns, dass das Hobby gerade wieder am Wachsen ist.

Dazu kommt, dass auch die Kunden, die 50 Jahre aufwärts sind, sicherlich künftig, was Reisen angeht, deutlich zurückhaltender agieren werden. Diese Altersgruppen sind insbesondere auch die, welche gerade jetzt ihre Modellbahnanlagen deutlich ausbauen. Sie investieren statt in den Urlaub wieder verstärkt in die Modellbahn; beinahe hätte ich gesagt „Märklin-Bahn“. Ich habe einen sehr guten Kontakt zum Mitbewerber Piko, wo mir Ähnliches berichtet wird und ebenfalls gute Geschäfte zu verzeichnen sind.

Die Modellbahnbranche ist wieder sehr gefragt und insgesamt gut unterwegs. Ein großes Kompliment gebührt auch dem Handel, der sich verändert und nach sehr kreativen Lösungen strebt. Er kann eben nicht nur „klassisch“ an der Theke verkaufen, sondern er hat erkannt, dass viele Kunden, welche coronabedingt gar nicht zu ihm ins Geschäft kommen können, zunehmend über mediale Plattformen angesprochen werden müssen. Er hat zudem Lieferdienste eingerichtet und bietet somit eine neue Servicequalität. Unser Fachhandel verändert sich im Moment und stellt sich deutlich moderner und zukunftsfähiger auf. Das ist sehr wichtig, vor allem, wenn man auf die nächsten 10 Jahre und die jüngeren Zielgruppen blickt. Im Vorstand der Märklin-Händlerinitiative haben wir eine gewisse „Verjüngung“ festgestellt, welche sich zunehmend mit moderneren Ideen miteinbringt.

Fazit: Ich bin überzeugt, dass die ganze Modellbahnbranche, wenn wir die Zukunft eben nicht verschlafen und die vorgenannten Stärken von dem Hobby wieder mehr in den Vordergrund stellen, eine gute Zukunftsperspektive hat. Der noch manchmal zitierte „angestaubte Charakter“ wird von interessanten und innovativen Spiele-Entwicklungen auf die Plätze verwiesen. Gerade in den nächsten Jahren muss es uns gelingen, dass wir zusätzlich zu unseren treuen Stammkunden auch die junge Zielgruppe wieder mehr ansprechen, dann steht einer weiterhin aussichtsreichen Zukunft nichts im Wege!

Weiter ist uns wichtig, dass wir nicht die Kunden, welche die letzten 1-2% Perfektion im Vorbilddetail oder der Digitaltechnik fordern, versuchen zu befriedigen, sondern darüber hinaus weiter daran arbeiten, noch mehr für die Einsteiger und Spielbahner zu bewerkstelligen.

Gerade im Einsteigersegment engagiert sich Märklin und unternimmt große Anstrengungen: auch die Mitbewerber sind davon überzeugt, dass wir noch mehr für Kinder und Jugendliche tun müssen! Märklin hat das Glück, dass wir starke Gesellschafter im Hintergrund haben. Gerade Florian Sieber bringt sich zudem mit seinen vielen Ideen bis zur Umsetzung tatkräftig mit ein. Darüber hinaus bauen wir hier am Standort ein wunderschönes Museum. Auch das ist eine riesige Marketingkampagne und zeigt, wo wir herkommen und wo wir hinwollen, nach dem Motto: Ohne Herkunft keine Zukunft. Unser Museum ist sehr modern und hoch attraktiv gestaltet. Sie sind herzlich eingeladen, sich das demnächst einmal anzusehen und zu erleben, welche Strahlkraft die Modellbahn und unsere Marke ausübt.

Schlusswort: Wir haben überhaupt keine Angst vor der Zukunft. Im Gegenteil, wir sind gerade in einer Aufbruchsstimmung, die wir nutzen müssen. Ich bin überzeugt, gerade unser Hobby bietet eine große Perspektive. Und ja, das kriegen wir hin!

DiMo: Ein perfektes Schlusswort! Herr Bächle, Herr Lingens, vielen Dank für das Interview!

Das Interview führte Tobias Pütz