

MODELLEISENBAHNEN

Heile Welt gerät unter Druck

Es war einmal ein Bubentraum von Eisenbahn und Technik, den man im Kinderzimmer ausleben konnte. Heute ist das Modelleisenbahngeschäft in Rücklage. Die spielenden Buben sind mittlerweile 50, die Konkurrenz der Billigspielwaren ist hart, und die Globalisierung hat auch die kleine, teure Welt der Spurweite HO erfasst.

Richard Steckler kämpft in diesen Tagen wieder mit dem «Göttiprobem», wie er das nennt. Götti stehen beim Weihnachtsshopping mit ihren Göttibuben vor dem Schaufenster von Stecklers Modellbahn-Center am Ryffligässli in Berns Innenstadt. Die Göttibuben bewundern mit leuchtenden Augen die detailreich nachgeblendeten Intercitys, ICEs und Dampfloks im Miniformat. Die Götti aber sagen: «Das ist zu teuer, komm, wir gehen ins Kino.»

Krise auf Spurweite HO

Das Geschäft mit den Modelleisenbahnen stottert. Richard Steckler ist froh, wenn wenigstens vor Weihnachten genug Kunden in seinem Laden stehen, den er als Einmannbetrieb ohne Angestellte führt. Der nächste Sommer kommt schon bald, und Sommerzeit ist nicht Modellbahnzeit.

Stecklers Laden ist eine Fachwelt. Vor den Vitrinen mit streng ausgerichteten Bahnmodellen steht man wie vor einer Mauer. In den letzten sechs Jahren habe die Nachfrage stagniert, der Umsatz sei eingebrochen. «Aber jetzt scheint die Talsohle durchschritten», hofft Steckler. Jene Firmen, die die Rezession einermassen unbeschadet überlebt hätten, hätten begriffen, dass es nicht bloss Hightechloks mit digitaler Steuerung ab 600 Franken brauche, die sich nur Sammler leisten könnten. Sondern auch Einstiegssätze ab 180 Franken. Mit ein paar Schienen, einer Lok, zwei Wagen. Für Jungs, die spielen wollen. Und die vielleicht später Schienen und Rollmaterial hinzukaufen.

Leider kommen zu wenige Jungs in Stecklers Laden. Sein typischer Kunde hat ergraute Haare. Und er hat genug Geld, um sich teure Modelle zu leisten. «Der Nachwuchs fehlt», sagt Steckler. Und die Stammkäufer hätten ihre Modellbahnanlagen fertig gebaut und bräuchten nur noch Einzelteile.

Hag stand am Hag

«Es gibt mir einen Stich ins Herz, wenn Götti die Kinder vom Schaufenster wegzerren und ihnen erklären, Modellbahnen seien zu teuer.» Zornig spricht Werner Gahler ins Telefon. Er ist Geschäftsführer der Firma Hag, der letzten Schweizer Modellbahnfirma im St. Galler Mörschwil. Heute würden die ungedulden Kids lieber am Computer immer

neue Spiele machen. Die Gedduld, zehn Jahre lang eine Modellbahnanlage aufzubauen, hätten sie nicht mehr, klagt er. Apropos billiger: Gahler rechnet da anders. 1952 habe eine Re 4/4-Modelllok seiner Firma 195 Franken gekostet, ein Hag-Arbeiter habe damals 450 Franken Monatslohn verdient. Heute koste dieselbe Lok zwar 450 Franken, der Arbeiter verdiene aber mittlerweile gut zehnmal mehr. Die Loks seien also billiger geworden. Teuer komme sie einem im Quervergleich mit den immer billigeren Spielwaren vor.

Vorerst habe seine Firma den Abwärtstrend seit 1985 noch bremsen können, sagt Gahler. 1997 bis 1999 aber brach Hags Jahresumsatz um die Hälfte ein, die Zahl der Mitarbeiter reduzierte sich durch natürliche Abgänge von 36 auf 27. Hag überlebte 2006 nur, weil ein Industrieller aus dem Nachbarort den Modellbahnbauer mit Darlehen rettete. Jetzt baue man wieder ein Lager auf, um die schwächelnde Nachfrage wenigstens sofort befriedigen zu können.

Märklin wird globalisiert

Nicht nur die kleine Firma Hag bekam zu spüren, wie die Minia-



Bubenträume auf Weihnachten: Billige Startpackungen sollen bei Franz Carl Weber das Nachwuchsproblem der Modellbahn lindern.

ten wie die österreichische Roco gingen gar in Konkurs und wurden neu gegründet.

Gauges Ausführungen tönen wie ein Globalisierungskapitel: 1993 lagerte Märklin Teile der Produktion ins kostengünstige Osteuropa aus, in ein Werk im ungarischen Győr. In Göppingen verblieb die Hightechproduktion. Die stösst mit der Digitalisierung in immer kleinere Nanowelten vor. Zur Kostenreduktion werden elektronische Einzelteile auch aus China importiert.

Märklin sei aber weiterhin ein mitteleuropäisches Unternehmen, betont Gaugle. Und vergleicht mit dem US-Markt, wo Modellbahnfirmen von A bis Z in China gefertigte Bahnen anbieten würden. Das erkenne man an den Tiefstpreisen.

Konkurrenz der Spielwaren

Für die Krise des Modellbahngeschäfts nennt Gaugle ein Bündel von Gründen: Man sei von der weltweiten Rezession nach 9/11 getroffen worden. Gleichzeitig sei die junge Kundschaft zurückgegangen, weil die Geburtenrate rückläufig ist. Und die Konkurrenz im Spielwarengeschäft sei schier explodiert.

PR ist deren Absatz aber nicht steigend, und sie haben überdies starke Konkurrenz von funkgesteuerten Spielzeugen und Spielkonsolen.

Franz Carl Weber nennt eine Stärke der Modellbahnen, die gleichzeitig ihre Schwäche ist: ihre Zeitlosigkeit. Sie nähren einen nostalgisch gewordenen Eisenbahntraum, befriedigen aber nicht den Wunsch der Kinder nach ständig neuen Gadgets.

Schrumpfende Männerwelt

Will man die Faszination für die nostalgischen Miniaturwelten verstehen, muss man Modellbahnklubs besuchen. Im Spätherbst gewährt der Berner Modellbahnklub (BMEC) jeweils am Tag der offenen Tür Zugang zu seiner Baracke unter der Autobahn im Gangloff-Quartier. Der Grossandrang jüngst muss die Modellbahner zukunftsfröhlich gestimmt haben. Bubentrupps bewundern die zwei Grossanlagen. Mädchen waren rar. Das Modellbahnen ist eine Männerwelt. Ehegattinnen waren nur da, um Getränke und Snacks zu servieren. Mit den Einnahmen subventioniert der Klub seine Baukosten.

«Kann sein, dass Frauen und Mädchen das Modellbahnen nicht haben», sagt BMEC-Präsident Thomas Kammermann lachend. Mit 36 Jahren ist er verheiratet. Die Kollegen, mit denen er seit Jahren an den Anlagen baut, sind um die 50. Junggesellen? Grosse Buben, die immer noch spielen? Das seien Klischees, aber an Klischees sei auch immer etwas Wahres dran, sagt Kammermann. Die meisten seien verheiratet. Überdies habe sein Klub eine stabile Jugendgruppe mit 10 bis 15 Buben.

Ein Nachwuchsproblem hat der BMEC dennoch. In den 1960er-Jahren hatte er über 400 Mitglieder, heute noch etwa 200. «Wir verlieren nicht durch Austritte, sondern durch das Wegsterben», sagt Rudolf Steinmann vom Schweizer Verband Eisenbahn-Amateur. Die Zahl der Vereine sei stabil. Der Präsident spürt aber in seinem nationalen Dachverband den generellen Schrumpfungsprozess im Vereinswesen. Viele Buben würden nicht mehr durch ihre Väter in die Modellbahnwelt eingeführt, vermutet Steinmann.

Heile, versunkene Welt

Die Miniaturwelt, die die Buben am Tag der offenen Tür im Mo-

dellbahn-Klublokal bewundern, befindet sich im Übergang vom Dampfzeitalter in die Moderne der 50er-Jahre. Russige Fabrikanlagen und Dampfloks stehen neben verträumten Dörfern. Auf zweispurigen Strassen warten vor Barrieren mit Bahnwärterhäuschen alte Volkswagen, unterwegs auf der touristischen Erschliessung eines Gebirges aus Holz und Gips.

«Man kann mit Modellbahnanlagen eins zu eins eine Welt



Neues Hightechwunder: Märklins Turmtriebwagen.

bauen, die es so nicht mehr gibt», erklärt Thomas Kammermann seine Faszination. Er erzählt jetzt von älteren Herren, die ausschliesslich grünes Rollmaterial aus der Frühzeit der SBB herumfahren liessen, als noch rangiert wurde und Züge jeweils neu zusammengestellt wurden, weil es keine fixen S-Bahn-Kompositionen gab.

Natürlich gebe es auch Modernisten, die die farbigen Nachbildungen des S-Bahn-Zeitalters bevorzugen. «Der Modelleisenbahner ist aber schon eher der Typus Nostalgielieb, der sich eine überblickbare heile Welt baut», bestätigt Kammermann.

Sanfter Aufwand

Liegt die Retrowelt der Modellbahn im Sterben? Rudolf Steinmann verneint und verweist auf die 60 bis 80 boomenden Modellbahnbörsen, die es jährlich in der Schweiz gibt. Richard Steckler spürt in seinem Modellbahn-Center, dass das Geschäft «etwas anzieht». Märklin-Sprecher Roland Gaugle ist überzeugt, dass die einzigartige Mischung von Kreativität, Basteln und Technik attraktiv bleibe, solange es Grossbahnen gebe.

Märklin hat seit der Krise an seiner Strategie gefeilt und bietet nun zwei Sortimente an. Ein Billigsegment mit Einsteigerpreisen. Und das Hightechsegment mit immer perfekterer «Vorbildillusion». Vom neusten Prototyp, dem Turmtriebwagen, ist Gaugle begeistert. Drei

feinste Motoren bewegen unabhängig voneinander Fahrzeug und Hebebühne, machen originale Geräusche und simulieren Fahrbewegungen, als ob der Triebwagen mit einer schweren Last langsam anfahren würde. Der Preis dieses Technikwunders: 400 Euro oder 670 Franken.

Modelland Schweiz

Märklin hofft laut Gaugle vor allem auch auf die Schweiz, um in Zukunft zu bestehen. Nach Deutschland ist die Schweiz Märklins wichtigster Markt. 1933 lieferte Märklin mit dem Modell des legendären Gotthard-Krokodils die erste Schweizer Lokomotive aus. Seither hat sie den SBB-Lokpark fast lückenlos im Sortiment. «Die Schweiz ist für Bahnfans aller Massstäbe ein Traumland», erklärt Gaugle.

Einen grossen Auftritt hatte die Schweiz aber auch im «Miniatur-Wunderland» in Hamburg. Die riesige Modelleisenbahnbahn eröffnete ein gebirgiges Schweizer Department, in Anwesenheit des Hamburger Bürgermeisters, des Schweizer Botschafters in Berlin – und von DJ Bobo. Auf der Anlage ist eine Bühne Bobos samt Publikum nachgebildet. DJ Bobo entzündete zur Einweihung persönlich das Feuerwerk seines Zwergkonzerts. «Solche Auftritte sind gut für das Image der Modellbahn», lobt Thomas Kammermann.

Virtuelle Konkurrenz

Ausgestanden ist die Krise aber nicht. Neuste Konkurrenz erhält Kammermanns Modellwelt aus der Welt des Web. Mit Zugsimulatoren lässt sich die Gotthardstrecke aus der Führerstandsperspektive abfahren. Und mit der australischen Software «Trainz» kann man gar, wie in der Scheinwelt «Second World», ganze Modellbahnanlagen virtuell aufbauen. Da kommt ihm seine eigenhändig gebaute Kunstwelt viel realer vor, findet Kammermann. Modernisten unter den Modellbahnfans mögen «Trainz» vielleicht. Die Modellbahnfirmen aber bestimmt nicht. Denn «Trainz» erspart den Kauf teurer Modellbahnteile.

STEFAN VON BERGEN

Der Autor: Stefan von Bergen (stefan.vonbergen@bernerzeitung.ch) ist «Zeitpunkt»-Leiter.
• www.bmech.ch
• www.maerklin.de
• www.hag.ch
• www.miniatur-wunderland.de



Vor der eben eröffneten Schweiz: DJ Bobo und helvetische Eisenbahntrüme im «Miniatur-Wunderland» in Hamburg.

turwelt mit der Spurweite Mini, HO oder O umgekrempt wurde. 2002 betrug der Umsatz des Branchenprimus Märklin mit Sitz im süddeutschen Göppingen laut dessen Sprecher Roland Gaugle noch 170 Millionen Euro. 2005 stürzte er auf 123 Millionen Euro ab. In dieser ökonomischen Schwächephase verlor Mitteleuropas grösste Modell-eisenbahnfirma auch ihre Eigenständigkeit an den britischen Finanzinvestor Kingsbridge Capital Advisors. Andere Konkurrenz-

Den schweren Stand der Modellbahn im Spielzeugsektor belegt ihr Fehlen im Sortiment der Schweizer Detailhandelsriesen. Coop erklärt auf Anfrage, das Preissegment der Modellbahnen sei zu hoch. Migros und Coop richten aus. Modellbahnen seien allzu beratungsintensiv für einen Supermarkt. Beim Spielwarenhändler Franz Carl Weber sind Modellbahnen weiterhin ein wichtiger Teil des Sortiments. Laut Sprecherin Myriam Roth vom Büro Edith Weibel