

中国生产 Made in China

Haben Sie Ihre Lieblingslok einmal umgedreht oder auf die Verpackung geschaut? Dort steht nicht mehr „Made in Germany“, sondern nur noch der Firmenname? – Dies ist gut möglich, denn fast die ganze Spielwarenbranche lässt seit Jahren nicht mehr nur im Inland produzieren, und natürlich hat dieser Trend auch längst die Modellbahnbranche erreicht. Was dies für uns Modellbahner und unser Hobby bedeutet, wollen wir in diesem Artikel einmal zusammenfassen und versuchen, etwas mehr Licht ins Dunkel zu bringen.

Immer öfter erhalten wir Zuschriften unserer EK-Leser, in denen interessiert nach der Herkunft der neu erworbenen Modelle gefragt wird, denn nur noch selten ist eine Herkunftsangabe auf den Modellen bzw. deren Verpackungen aufgedruckt. Gesetzeslücken erlauben außerdem ein Verschleiern der Herkunft der Produkte (siehe auch Kästen „Made in Germany“ auf der gegenüberliegenden Seite).

Nicht nur in den verschiedenen Foren im Internet kursieren daher viele Gerüchte und kaum handfestes Wissen, was hinsichtlich der Informationspolitik einiger Hersteller auch nur zu verständlich ist. Klar – gerade in der heutigen, wirtschaftlich schwierigen Zeit, in der bei uns Arbeitsplätze immer mehr zur Mangelware werden, gibt natürlich kein Hersteller gerne zu, dass auch er längst Teile seines Sortiments in Ländern fertigen lässt, in denen die Lohnkosten deutlich niedriger sind als in Deutschland.

Grundsätzliches

Längst ist aus der alten Spielzeugeisenbahn von damals eine Modelleisenbahn geworden – ein fast perfektes Abbild des Vorbilds. Der hohe Grad der Detaillierung (eine H0-Lokomotive besteht z. B. bisweilen aus bis zu 600 Teilen), der in den letzten Jahrzehnten in unser Hobby Einzug gehalten hat, erfordert immer mehr Handarbeit – und genau diese wird bei uns (egal ob in Deutschland, Österreich oder anderen westeuropäischen Ländern) immer teurer. Beispielsweise liegt man aber schon in Osteuropa bei nur gut einem Fünftel der Lohnkosten hier in Westeuropa! Zwar kommen dann noch verschiedene andere Kosten für die Produktion im Ausland hinzu (Logistik, eigene Verwaltung etc.), aber trotzdem sind die Ausgaben dann – natürlich abhängig vom Produktionsstandort – immer noch um ca. 40 bis 50 % geringer als hierzulande.

Wer bei den Lohnkosten richtig sparen will, produziert heute in Fernost. Und so geben sich in Chinas quirliger Sonderwirtschaftszone Shenzhen, wo unter anderem auch der Spielzeugriese „Sandakan“ ein großes Werk betreibt, inzwischen Vertreter der gesamten Modellbahnindustrie aus Europa und Amerika längst die Klinke in die Hand.

Relationen

Viele sorgen sich nun um die deutsche (bzw. generell um die westeuropäische) Volkswirtschaft, weil durch die Verlagerung der Produktion Arbeitsplätze verloren gehen, gar nicht erst entstehen oder wertvolles Kapital ins Ausland transferiert wird. Dazu sei jedoch erwähnt, dass die deutsche Modellbahnbranche mit etwa 450 Mio. € Umsatz pro Jahr ein sehr kleiner Wirtschaftszweig ist. Im Bereich der klassischen Unterhaltungselektronik – ohne Computer und Mobiltelefone – rechnet man in diesem Jahr beispielsweise mit einem Umsatz von 10,7 Mrd. (!) € in Deutschland. In dieser Branche werden heute nahezu 100 % der Produkte in Fernost entwickelt und gefertigt. Überhaupt – wer ausschließlich Produkte „Made in Germany“ wünscht, dürfte weder ein Fernsehgerät, noch einen Videorecorder besitzen, und Stereoanlagen wären ebenso tabu wie das meiste Kinderspielzeug, T-Shirts, Schuhe und sogar Jeans! Unglaublich, aber leider wahr – auch diese Produkte werden längst zu mehr als 90 % in Fernost gefertigt und oft sogar nicht einmal mehr hier in Europa entwickelt.

Bedenken

Es gibt sie noch, die Firmen, die ausschließlich hier in Deutschland produzieren – auch wenn man diese unter den großen Marken kaum noch findet. Diese Hersteller haben naturgemäß höhere Produktionskosten und damit auf einem begrenzten Markt weniger finanziellen Spielraum im Wettbewerb mit der zahlreich vertretenen Konkurrenz.

Vielleicht wird man in einigen Jahren jedoch feststellen müssen, dass diese Hersteller damit Recht hatten, ihr Know-how für sich zu behalten, wenn ein Konzern aus Fernost einmal den Markt hier in Europa für sich entdeckt hat und mit einer eigenen Marke und einem beispiellosen Preisdumping einige Hersteller hierzulande in ernsthafte Schwierigkeiten bringen wird. Die Mehrzahl der Fachleute hält dieses Szenario bislang für eher unwahrscheinlich bis geradezu völlig absurd. Dass es aber doch einmal anders kommen könnte, zeigt die Militäriabranche. Dort drängen chinesische Firmen über einen deutschen Generalimporteur auf den Markt, deren qualitativ hochwertigen Modelle gerade einmal die Hälfte des Preises kosten, der

High-tech – Made in China

Ein Argument für die Produktion in Fernost ist der hohe technische Standard, der in den dortigen Werken – insbesondere bei Sandakan in Shenzhen – vorherrscht. Wir müssen uns – wohl oder übel – eingestehen, dass diese Firmen in technischer Hinsicht teilweise besser ausgestattet sind als so mancher Modellbahnhersteller in Europa bzw. Amerika. Nicht umsonst sind seit einigen Jahren diverse Großserienhersteller am Markt erfolgreich, die zurecht mit der feinen Detaillierung ihrer in China produzierten Modelle werben können. Als Beweis können z. B. die Modelle von amerikanischen Boxcars der Firma Kadee aus den USA dienen. Griffstangen und Trittröste bestehen aus Kunststoff und sind meist gerade mal 0,3 mm – teilweise sogar nur 0,2 mm „dick“; die Federung der H0-Drehgestelle ist keine Attrappe und funktioniert wirklich – High-tech made in China. Das Image der Volksrepublik als Billiglohnland mit einer schlechten Qualität der Produkte wird dem Land schon seit vielen Jahren nicht mehr gerecht.



Extrem hoch ist der Detaillierungsgrad bei diesem amerikanischen Boxcar im Maßstab 1:87 von Kadee – „Made in China“, ca. € 35,-. Was würde der Wagen wohl „Made in Germany“ kosten? Aufnahme: jsk

Made in Germany

Allen Unkenrufen zum Trotz – es gibt sie noch, die Firmen, die noch nicht im großen Stil im Ausland produzieren lassen. Und auch bei den großen Modellbahnherstellern wird – mit Ausnahmen – längst nicht alles in Fernost produziert.

Allerdings muss auch mit dem Begriff „Made in Germany“, der natürlich nur für die hier in Deutschland ansässigen Firmen zutrifft, vorsichtig umgegangen werden, da es bei der Beurteilung, ob die Kennzeichnung „Made in Germany“ durch die Herstellungsprozesse berechtigt ist, zu widersprüchlichen Ergebnissen kommen kann. Dies liegt daran, dass die Auslegung nach dem Zollkodex auf den letzten wesentlichen Herstellungsschritt abhebt, während das UWG (Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb) vorsieht, dass die Kennzeichnung Erzeugnissen vorbehalten ist, die in Deutschland eine für die Produktqualität entscheidende Behandlung erfahren haben. Dies kann z. B. auch eine einfache Qualitätskontrolle sein. Diese Gesetzeslücke wurde von einem großen deutschen Modellbahnhersteller auch bereits genutzt, wie uns Insider aus China bestätigten.

für einen Bausatz von einer der bislang bekannten Firmen gezahlt werden muss.

Allerdings dürfte sich ein derartiges Vorgehen der Chinesen bei vergleichsweise primitiven Kunststoffbausätzen freilich um einiges einfacher gestalten als bei aufwendigen Modellbahnfahrzeugen, die einer ausgiebigen Recherche bedürfen und ganz spezielle Anforderungen an die Funktionalität stellen. Dennoch – es gibt hierzulande einige Militär-Modellbauer, die für chinesische Firmen recherchieren. Warum nicht irgendwann auch auf dem Modellbahnsektor?

Daher ist es auch nicht verwunderlich, wenn einzelne Firmen bei der Vergabe von Fertigungsaufträgen nach Fernost inzwischen – entgegen dem allgemeinen Trend – vorsichtiger geworden sind.

Zukunftsperspektiven

Der Trend zur Verlagerung der Produktion ins Ausland hält – wie auch bei der übrigen Industrie – unverändert an. So wird z. B. Hornby neue Electrotren-Modelle künftig in China fertigen lassen, Lima wird es – wenn die für Ende des Jahres anvisierte Lösung gefunden wird – wohl ähnlich ergehen.

So manche Traumfabrik in dieser Branche ist eben auch „nur“ ein Wirtschaftsunternehmen, das ganz legitim nach den kapitalistischen Urgrundsätzen der Gewinnmaximierung und der Kostenminimierung arbeitet.

Betrachtet man einmal das Hobby an sich, dürfte die Produktion in Fernost in Zukunft fast nur Vorteile bringen – wer freut sich z. B. nicht über die vielen Varianten der gerade mal ungefähr € 50,- kostenden Modelle der Baureihen 185, 182 und 189 von Piko? Eine Produktion in Deutschland hätte sie wohl

deutlich teuer werden lassen. Die Freunde der fein detaillierten Modelle dürften ebenfalls kein Grund haben zu klagen – so manche Fir-

ma hätte sich nachweislich nicht auf gewisse Modelle eingelassen, wenn man nicht auf Sandakan & Co. hätte zählen können. NM

Wer produziert eigentlich wo?

Die Daten basieren auf den Angaben der Hersteller und wurden – soweit nötig – von uns ergänzt.

Bemo: Thomas Küstner von Bemo: „Bemo arbeitet seit Jahren mit zuverlässigen Werkzeugbau-Firmen in Deutschland, vorzugsweise in der Nähe unseres Standortes, zusammen. Einzelne Werkzeuge werden im benachbarten EU-Ausland angefertigt – dies lediglich für Wagenmodelle mit geringen Stückzahlen. Die Fertigung der Kunststoffmodelle in Großserientechnologie erfolgt ausschließlich bei uns in Uhingen. Die aufwendigeren Weißmetall/Messingguss-Handarbeitsmodelle hingegen lassen wir im östlichen EU-Ausland montieren; einfachere Metall-Modelle bzw. Modelle mit geringen Stückzahlen werden in den neuen Bundesländern gefertigt.“

Brawa: Die Firma Brawa fertigt nach wie vor viele Produkte in ihrem württembergischen Stammwerk in Remshalden-Gronbach. Seit Anfang der neunziger Jahre werden hier entwickelte Modelle jedoch auch bei Sandakan in China gefertigt.

Brekina: Brekina ist ein Handelsunternehmen und hat nie über eine eigene Produktion verfügt, sondern fertigt bei deutschen Unternehmen, die Kunststoffteile für den Industriebedarf herstellen. Teilweise wird auch mit Kollegen aus der Branche zusammengearbeitet. Mit Blick auf das andernorts höhere Qualitäts- und Technikniveau wird aber auch zunehmend in Osteuropa und Asien gefertigt. Werner Hartung von Brekina: „Es geht uns also wie den Vorbildherstellern, die ein munter lustiges Tauschen von Teilen, Komponenten und Dienstleistungen vornehmen.“

Faller: Faller entwickelt und produziert seine Produkte nach wie vor in seinem Stammwerk in Gütenbach im Schwarzwald. Einzelteile, wie z. B. einige Bäume, werden jedoch auch aus dem Ausland zugekauft.

Fleischmann: Bislang entwickelt und fertigt Fleischmann ausschließlich in den eigenen Produktionsstätten in Nürnberg, Heilsbronn und Dinkelsbühl. Diverse Elektronikteile sowie die Motoren einiger Modelle werden aus dem Ausland zugekauft.

Güztold: Die Firma Güztold entwickelt und produziert traditionell ausschließlich in Deutschland. Der Formenbau wird teilweise (etwa zwei Drittel) an andere deutsche Firmen vergeben.

Heljan: Kim Nannestad von Heljan sagte uns, Heljan fertige in Sønderød, Dänemark, wo auch der Formenbau angesiedelt ist. Teile des Sortiments werden jedoch auch in China produziert.

Herpa: Klaus Schindler von Herpa: „Herpa Produkte entstehen grundsätzlich in der Entwicklungsabteilung von Herpa am Hauptsitz in Dietenhofen. Die Produktion der Automodelle erfolgt überwiegend ebenfalls hier. Zum Teil werden auch einzelne Fertigungsschritte in Ungarn und China vorgenommen. Einige Nutzfahrzeugmodelle sowie die Flugzeugmodelle von Herpa Wings werden – mit Ausnahme der Premiumserie –

ebenfalls in China hergestellt. Die Qualitätssicherung erfolgt bei allen Modellen durch Herpa in Dietenhofen.“

LGB: Die Firma fertigt den größten Teil ihrer Produkte am Firmensitz in Nürnberg. Kürzlich holte man aus Tschechien die Fertigung des Schienensystems wieder nach Nürnberg zurück. Wie die meisten anderen Firmen lässt aber auch LGB Teile des Sortiments (meist Produkte für den US-Markt) in China fertigen.

Liliput: Nach Einstellung des Geschäftsbetriebes der österreichischen Firma Liliput übernahm Bachmann Europe Plc in Barwell, England, 1992 Formen und Fertigungsanlagen. Heute werden die gesamte Neuheitenplanung und Produktentwicklung für die Marke Liliput von Altdorf bei Nürnberg aus betreut. Produziert wird bei Kader Industrial Company Ltd. in Hong Kong. Zum Kader-Konzern gehören als Tochterunternehmen sowohl Bachmann Europa als auch Bachmann USA.

Märklin/Trix: Pressesprecher Roland Gaugele sagte dem EK gegenüber: „Märklin fertigt an vier Standorten. Im Stammwerk in Göppingen werden Lokomotiven hergestellt, in Sonneberg in Thüringen Wagen, bei Trix in Nürnberg ebenfalls Lokomotiven und im ungarischen Győr das Zubehör, die Spur 1 und Startpackungen. Über 90% unseres Umsatzes erwirtschaften wir in eigenen Werken. Gewisse Produktkomponenten wie Beleuchtung, Elektronikbauteile etc. müssen wir beziehen. Wir lassen in diesen Fällen nach unseren Vorgaben in Märklin-Qualität produzieren. Grundsätzlich nennen wir die Namen unserer Lieferanten nicht. Das hat einerseits Wettbewerbsgründe, andererseits legen wir uns nicht auf Dauer fest, von wem wir diese Komponenten beziehen.“

Anm. d. Red.: Dass Märklin seit Jahren Teile des Sortiments bei Sandakan in China fertigt, behauptete Herr Gaugele nicht zu wissen – obwohl auf den Verpackungen der Trix-Produkte für den US-Markt sogar „Made in China“ aufgedruckt ist. Ebenso bestätigten Branchenkenner gegenüber dem EK, dass sie die Produktion von Märklin-Modellen in China beobachten konnten.

Roco: Anton Gebert von Roco: „Seit der Gründung im Jahr 1960 produziert unser Unternehmen am Stammsitz in Salzburg, seit der Übersiedlung vor wenigen Wochen nunmehr im wenige Kilometer entfernten Hallein. Mit der Errichtung der weltweit modernsten Modellbahn-Fertigungsstätte mitten im Herzen der EU hat Roco ein klares Signal gesetzt, auch in Zukunft die Modelle in Europa produzieren zu wollen. Neben dem Stammwerk in Hallein gibt es seit den siebziger Jahren ein Werk in Gloggnitz und seit zehn Jahren in Banska Bystrica in der Slowakischen Republik.“

Auch Roco ließ in der Vergangenheit Modelle in China herstellen, jedoch möchte man sich – so Firmenchef Peter Maegdefrau in einem Gespräch mit dem EK – schon bald wieder von dort zurückziehen. Maegdefrau befürchtet, dass die Firma Sandakan in Shenzen eines Tages mit einer eigenen Marke auftreten und den traditionellen Herstellern dann sprichwörtlich „das Messer ansetzen“ könnte.