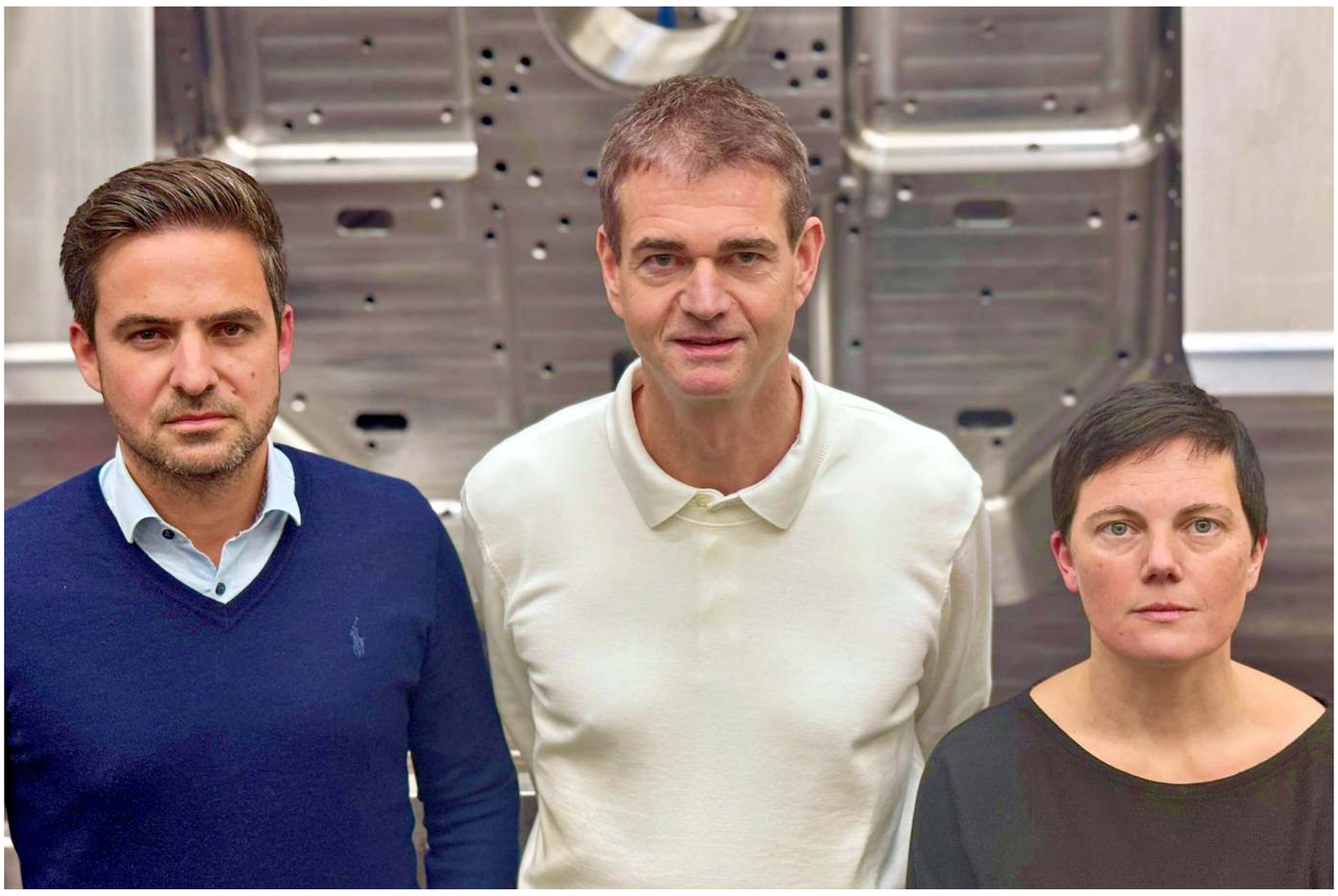
Schaufler Tooling streicht 27 Stellen in Laichingen trotz guter Auftragslage

Von Christoph Schneider

Schaufler Tooling strafft in der Krise sein Geschäft und setzt auf eine eigene Kühltechnik als Zukunftsanker. In Laichingen bleiben die Produktentwicklung auch mit DuraCool sowie Wartung und Service im Fokus.



Schaufler Tooling entlässt Mitarbeiter. Andreas Thunich, Geschäftsführer für Finanzen, Joachim Schuster, Geschäftsführer fürs operative Geschäft und die Personalverantwortliche Antje Gairing erklären, wie dies mit der Automobilindustriekrise zusammenhängt. FOTO: SCHNEIDER

LAICHINGEN – Es scheint widersprüchlich: Das Geschäftsjahr 2026 läuft überdurchschnittlich gut für das Laichinger Unternehmen Schaufler Tooling, das Druckgussformen für die Automobilindustrie entwickelt, herstellt, wartet und repariert. Dennoch verkündet die Geschäftsführung, dass von den rund 150 Mitarbeitenden am Standort Laichingen 27 in diesem Jahr gehen müssen. Dabei hatte das Unternehmen im Herbst 2025 noch berichtet, entgegen der allgemeinen Krise der deutschen Automobilzulieferer bestens aufgestellt zu sein und sogar Neueinstellungen für 2026 umzusetzen. Joachim Schuster, Geschäftsführer fürs operative Geschäft, Andreas Thunich, Geschäftsführer für Finanzen und die Personalverantwortliche Antje Gairing erklären, inwieweit die Krise in der Automobilindustrie einerseits Schaufler Tooling betrifft und warum der Standort Laichingen dennoch für die kommenden Jahre sicher sein soll.

Herr Schuster, letztes Jahr gaben Sie sich noch sehr optimistisch entgegen den Branchentrend. Sie wollten sogar weitere regionale Mitarbeiter einstellen. Heute müssen Sie und Ihre Kolleginnen und Kollegen Leute entlassen. Wie passt das zusammen?

Wir müssen erst mal definieren, was unsere Unternehmensgruppe macht: Schaufler Tooling stellt seit mehr als 60 Jahren Formen für große und komplexe Druckgussteile her. Mit unserem modernen Werk am Hauptsitz in Laichingen sind wir Teil der weltweit tätigen Schaufler Fischer Group mit weiteren eigenen Produktionsstandorten in Nordamerika und Asien. Unsere Kunden, und das sind sowohl die Inhouse-Gießereien der Automobilhersteller als auch die Gießereien der Zulieferindustrie, gießen mit unseren Formen Teile, die dann in der Folge im Auto verbaut werden. Es gibt Entwicklungen auf dem Automobilzulieferermarkt, die uns direkt betreffen. Einige davon waren absehbar, sodass wir darauf reagiert haben, andere kamen überraschend innerhalb einer kurzen Zeit.

Was meinen Sie damit, Herr Schuster?

Erstens: In Europa werden deutlich weniger Autos gebaut. In der Spitze waren es im Jahr 2018 knapp 19 Millionen Stück pro Jahr, inzwischen sind es nur noch 14 Millionen. Das sind fast 25 Prozent weniger. Weniger Autos bedeutet für uns weniger Gussteile und weniger Gussteile brauchen auch weniger Formen und diese schließlich weniger Wartung und Reparaturen. Auch wir bei Schaufler müssen uns auf diesen Bedarfsrückgang dauerhaft einstellen. Und wir haben auch einen Weg gefunden.

Welchen Weg?

Wir haben in den vergangenen Jahren verstärkt auf sogenannte Mega- oder Gigaformen gesetzt. Das ist eine Weiterentwicklung des Druckgussverfahrens, die zunächst vor allem bei neuen Plattformen von Elektrofahrzeugen zum Einsatz kam. Die Hersteller lassen besonders große Alugussteile für die Bodengruppe ihrer Pkw gießen. Ein klassischer Verbrenner-Pkw benötigt noch Hunderte von Bauteilen im Unterbau. Ein modernes E-Auto basiert in diesem Bereich auf einer Gruppe von nur drei vergleichsweise riesigen Bauteilen. Diese werden in Mega- oder Gigaformen gegossen. Es war sicherlich die beste Entscheidung, die wir treffen konnten, in diesen Bereich hineinzugehen. Denn aus diesem vermeintlichen Nischenmarkt hat sich ein innovativer Standard entwickelt, den immer mehr Hersteller für ihre Produkte entdecken. Wir haben in diesem Segment sogar den bislang größten Einzelauftrag der Firmengeschichte für die Jahre 2025 und 2026 erhalten und Mega- und Gigaformen für einen nordamerikanischen Automobilhersteller gefertigt. Deswegen haben wir von 2025 auf 2026 trotz Automobilkrise völlig gegen den Trend Personal aufgebaut und den Bedarfsrückgang überkompensiert. Einen weiteren Großauftrag in dieser Richtung haben wir von einem großen deutschen Automobilhersteller erst vor Kurzem bekommen. Dieser erstreckt sich jedoch über mehrere Jahre.

Okay, es scheint ja hervorragend bei Ihnen zu laufen. Warum bauen Sie dann trotzdem Personal ab?

Auch wegen der zweiten – sehr kurzfristig aufgetretenen – Entwicklung. Der Wettbewerb in der Automobilbranche hat sich grundlegend verändert. Bis vor einem halben Jahr haben viele unserer europäischen Kunden darauf bestanden, dass die wichtigsten Teile unserer Formen aus Europa kommen und die Montage hier in Laichingen stattfindet. Aber das war plötzlich vorbei. Unser Vertrieb hört von unseren Kunden, die unter immensem Kostendruck stehen, in fast jedem Gespräch die Forderung „Billiger werden!“. Inzwischen vergleichen unsere Kunden unsere Preise mit der kompletten Herstellung in China – bei gleicher Qualität. In Laichingen verlieren wir diesen Preisvergleich. Die Kunden beschaffen sich die Formen dann in China, wenn es gut für uns läuft bei Schaufler China, oder eben auch bei anderen chinesischen Formenbauern. Tatsächlich haben die beiden genannten Entwicklungen – der Rückgang der Fahrzeugproduktion in Europa und der Kostendruck auf die europäischen und auch US-amerikanischen Hersteller – bereits dazu geführt, dass mehrere europäische Gießereien in Schieflage geraten und einige komplett aus dem Markt ausgeschieden sind. Auch Formenbauer wie wir geraten unter stärkeren Druck, wie die erneute Insolvenz eines renommierten Wettbewerbers zeigt.

Herr Thunich, Sie sind für die Finanzen der Schaufler Gruppe zuständig. Wie steht die Gruppe denn aktuell da?

Wir stehen derzeit finanziell sehr gut und stabil da. Das ist in dieser Form keinem unserer Marktbegleiter gelungen. Das liegt aber vor allem an dem Großauftrag aus Nordamerika aus den Jahren 2025 und 2026. Wie Dr. Schuster schon gesagt hat, freuen wir uns über einen weiteren großen Auftrag eines deutschen Automobilherstellers, der über die kommenden drei Jahre bis 2030 laufen wird. Er ist vom Volumen jedoch kleiner als der nordamerikanische Auftrag und er wird nur im jeweils vierten Quartal der drei Jahre für eine Auslastung unserer Produktion sorgen.

Frau Gairing, Sie sind für das Personal bei der Schaufler Gruppe zuständig. Wo findet der Stellenabbau statt und in welchem Ausmaß?

Von den derzeit rund 150 Stellen bauen wir am Standort Laichingen 27 ab. Dies erstreckt sich über alle unsere Abteilungen mit Ausnahme der Produktentwicklung. Denn die arbeitet intensiv unter anderem an den neuen Formen für den deutschen Automobilhersteller und wir bündeln in dieser Abteilung die Konstruktionsarbeiten für die gesamte Firmengruppe. Weil wir in der Produktion im Verhältnis zu den anderen Abteilungen die meisten Menschen beschäftigen, werden dort auch nach reinen Zahlen die meisten Stellen abgebaut. Der Abbau erfolgt aber weitgehend im Verhältnis zur jeweiligen Mitarbeiterzahl über alle Abteilungen, bis auf die eine Ausnahme. Das von uns schon länger eingesetzte Instrument der Kurzarbeit stellt dauerhaft keine Lösung dar, weil es sich bei dem Rückgang der Arbeit um einen dauerhaften Effekt und keinen zeitlich begrenzten handelt. Auf der anderen Seite muss man auch erwähnen, dass unser Werk in Nordamerika aus Gründen der Wettbewerbsfähigkeit sich auf Wartung und Reparatur der Druckgussformen konzentriert, aber diese lokale Verfügbarkeit der Grund war, dass wir den großen Auftrag bekommen haben. Und das Werk in China wird personell leicht aufstocken, weil wie eben gesagt, die Nachfrage nach in China produzierten Formen und Formteilen auch von europäischen Autobauern neuerdings stark gestiegen ist.

Herr Schuster, wird dann der Standort Laichingen nur noch ein Büro für Konstruktionen?

Das wird nicht passieren. Natürlich wollen wir unser Know-How und unsere Innovationskraft wie in den Jahrzehnten zuvor in Laichingen bündeln und behalten. Das bedeutet aber keineswegs, dass es hier keine Produktion mehr geben wird. Alle Gussformen unterliegen dem Verschleiß. Man muss sich mal überlegen, dass da unter hohem Druck 700 Grad Celsius heißes Aluminium eingepresst wird. Die Formen müssen regelmäßig repariert und gewartet werden und niemand in Europa würde heute auf die Idee kommen, eine tonnenschwere Druckgussform dafür nach China zu schicken. Wartung, Reparatur und Neubestückung machen wir hier weiterhin in Laichingen für den europäischen Markt. Das macht unser nordamerikanisches Werk für den dortigen Markt und auch in China bieten wir diesen Service für die Region an.



An solchen großen Druckgussformen arbeitet man bei Schaufler Tooling in Laichingen. FOTO: SCHNEIDER/ARCHIV

Und was wäre Ihr Ausblick für den Hauptstandort Laichingen, Herr Schuster?

Deutschland ist ein Hochlohnland mit hohen Energiepreisen – das ist ja nichts Neues. Man hat sich aber all die Jahre gegen den internationalen Wettbewerb behauptet durch Produktivitätsvorsprung und Innovationsführerschaft. Die Innovationsführerschaft scheint vielen in unserer Formenbauerbranche abhandengekommen zu sein. Aber uns nicht. Wir werden uns am Standort Laichingen behaupten, weil wir mit innovativen Produkten an den Start gehen, beispielsweise mit „DuraCool“, das die komplexe und anspruchsvolle Kühlung von Druckgussformen kostengünstiger und effizienter gestaltet.

Bitte erklären Sie das etwas näher.

Das mache ich sehr gerne, da ich von unserer Lösung fasziniert bin. Beim Druckgießen wird durch das flüssige Aluminium extrem viel Wärme in die Form eingebracht. Bevor nun das nächste Teil gegossen wird, muss diese Wärme abgeführt beziehungsweise die Form abgekühlt werden. Damit die empfindliche Oberfläche der Form keinen schnellen Schaden nimmt, wird dies nicht mehr durch schockartiges Aufbringen von kaltem Wasser durchgeführt. Heutzutage löst man das, indem man kaltes Wasser durch entsprechende „Rohrleitungen“ in der Form fließen lässt und das Wasser die Wärme aufnimmt und abführt. Die Herausforderung dabei ist, die Kühlungsleitungen in dem Stahlblock so zu positionieren, dass die Kühlung möglichst gleichmäßig auf die gesamte Form wirkt. Ansonsten kann die Form mit der Zeit Schaden nehmen und auch die Qualität des Gussteiles ist dann häufig mangelhaft. Um nun diese gleichmäßige Kühlung zu erreichen, ist man gezwungen, an Stellen, die zur Überhitzung neigen, mit den Kühleitungen der Formoberfläche zu folgen. Hierzu werden an diesen „Hotspots“ in die Form 3D-gedruckte Einsätze eingebracht. Ein solcher Einsatz kühlt perfekt, ist aber in der Herstellung sehr teuer und verschleißt viel zu schnell. Und wir haben jetzt mit unserer Innovation „DuraCool“ eine Alternative zum 3D-Druck geschaffen, die noch besser kühlt, weniger kostet und deutlich länger hält. Unser neues Kühlungsverfahren kann übrigens nicht nur bei Alu-Druckguss zum Einsatz kommen, sondern auch bei dem viel weiter verbreiteten Kunststoff-Spritzguss. Und die Herstellung von „DuraCool“ sehen wir exklusiv hier bei uns in Laichingen. Da sehe ich ein großes Potenzial für unsere mechanische Fertigung. Daneben wissen wir, dass der Aludruckguss ein Wachstumsmarkt ist, weil immer mehr Automobilteile in diesem Verfahren hergestellt werden, auch durch die fortschreitende Elektromobilität. Um den Standort Laichingen ist es mir nicht bang, denn wir sind die einzige international aufgestellte Formenbau-Gruppe, die auf den drei relevanten Märkten Europa, USA und Asien präsent ist. Durch unsere Auslandsstandorte können wir Aufträge für Schaufler Tooling in Laichingen gewinnen, die wir allein nie bekommen würden.