

## Vom Ende eines Stücks Eisenacher Automobilbaugeschichte

17.09.2024, *Jensen Zlotowicz – Thüringer Allgemeine*

Eisenach. Für das Werk des im Oktober schließenden Automobilzulieferers in Eisenach könnte es einen Nachnutzer geben. Für die knapp 100 Beschäftigten gibt es Abfindungen und eine Transfergesellschaft. Was macht der Werkleiter?

Einen winzigen Nachschlag gab es noch. Aber Ende Oktober schließt das Werk des US-Konzerns Lear an der Adam-Opel-Straße in Eisenach nun endgültig. Frank Leinhos, Werkleiter des Autositzproduzenten, sieht es mit einem weindenden und einem lachenden Auge. Die Belegschaft fahre mit der Auffanggesellschaft und teils auskömmlichen Abfindungen ganz gut. Einige Mitarbeiter mit langer Betriebszugehörigkeit schafften es fast übergangslos in die Rente.

Für das Werk gibt es einen Interessenten zur Nachnutzung, weiß Frank Leinhos. Wer das ist, sagt Leinhos jedoch nicht. Die Immobilie gehört Lear. Mit dem Ende des Sitzherstellers geht auch ein Stück Eisenacher Automobilbaugeschichte zu Ende, die mit dem Ende des Automobilwerkes Eisenach (AWE) und der Ansiedlung von Opel (General Motors) begonnen hatte.

Lear hatte im ersten Quartal 1991 die ersten Stellenausschreibungen im AWE ausgehängen, fast gleichzeitig mit den ersten Offerten von Opel für die Fertigung auf dem Gries. Damals liefen noch Wartburg 1.3 vom Band, weiß Holger Fuß, Ex-AWE-Mann und Lear-Beschäftigter der ersten Stunde in Eisenach.

Bis zur Fertigstellung des eigenen Werks hatte Lear in der Adam Opel-Straße Sitze für den Vectra, Opel Omega und Senator gefertigt. Mit der Eröffnung im September 1992 unter Werkleiter Dieter Moritz (ein AWE-Mann) begann eine neue Ära in der deutschen Automobilindustrie: Just-in-time-Produktion. Ein Zauberwort auch bei Opel in Eisenach. Beim Just-in-time-Prinzip werden die Materialien in der exakten Menge und genau zu dem Zeitpunkt geliefert, an dem sie die Produktion auch wirklich benötigt.

Auf Moritz, der im Rentenalter noch zum Vize bei Lear Deutschland aufstieg, folgte 2001 Uwe Tobisch.

Eisenach war über viele Jahre Vorzeigewerk im Lear-Verbund. „Steigende Löhne und die Globalisierung haben die Wettbewerbsbedingungen so verändert, dass die Fertigungstiefe über die Jahre immer niedriger wurde“, sagt das Lear-Urgestein. Das Eisenacher Werk verlor verschiedene Aufträge von Standortnachbar Opel an Konkurrenz aus China, zuletzt für den SUV Grandland.

Für die etwa 90 Lear-Beschäftigten in Eisenach ist eine Transfergesellschaft gegründet. In diesem von der Bundesagentur für Arbeit unterstützten Auffangbecken genießt die Belegschaft für ein Jahr finanzielle Sicherheit.

Mit etwas Wehmut blicken die altgedienten Mitarbeiter auf die goldenen Zeiten von Lear mit 230 Beschäftigten und eigener Näherei. Die Gesamtinvestition von 12 Millionen Dollar damals nimmt sich heute vergleichsweise überschaubar aus.

Sitzehersteller Lear erlebte als ausschließlich an diesen Autobauer gekoppeltes Unternehmen alle Höhen und Tiefen von Opel in Eisenach unmittelbar. 2006 wurden Näherei-Aufträge in die Türkei vergeben, der Bereich in Eisenach geschlossen. Die Zeit für Fertigstellung einer Sitzgarnitur betrug damals übrigens je nach Ausstattung zwischen 52 und 65 Minuten. In einer Stunde schafften die Lear-Mitarbeiter 34 Corsa-Couchgarnituren. 2009 zählte Lear Eisenach noch 180 Mitarbeiter. Die Produktion wurde immer schneller, aber für Opel nicht preisgünstig genug.