

## Kurzumfrage

# „Auswirkung der Situation bei Opel auf die Zulieferbetriebe“



**Ergebnisse einer Online-Befragung in der Zeit vom  
18. - 22.03.2009 durch das IMO-Institut, Mainz**

## 1. Umsatzanteil der Firmen mit Opel

Zwei Drittel der Opel-Zulieferer haben einen Umsatzanteil mit Opel zwischen 0-10%, 15% einen Anteil zwischen 10-25% und 19% einen Anteil zwischen 26-50%. Damit haben zwei Drittel der Firmen einen geringen bis keinen und ein Drittel der Firmen bis zu 50% Umsatzanteil mit Opel. Die Situation ist sehr polarisierend. Zwei Drittel tangiert die Situation bei Opel kaum, für einen geringen Teil der Zulieferer ist Opel ggf. der wichtigste Kunde.

## 2. Auftragskürzungen von Opel

85% der Opel-Zulieferer sind von Auftragskürzungen betroffen, 5% erwarten sie, 10% gar nicht. Trotz der partiell ansteigenden Verkäufe bei bestimmten Fahrzeugtypen (Corsa, Insignia) sind fast alle Opel-Zulieferer von Auftragskürzungen betroffen oder erwarten sie.

## 3. Betroffenheit von Auftragsausfall

Ein Drittel sind stark betroffen, zwei Drittel weniger stark und nur eine Firma gar nicht. Die Betroffenheit korrespondiert, wie zu erwarten, stark mit den Umsatzanteilen der jeweiligen Firmen.

## 4. Personelle Konsequenzen von Auftragskürzungen

Ca. 50% gaben keine Konsequenzen an, Kurzarbeit 19%, betriebsbedingte Kündigung 14%, Kürzung der Arbeitszeit und Entlassung der Kurz-/ und Leiharbeiter jeweils 10%.

Entsprechend des geringen Umsatzanteils vieler Firmen und des geringen Betroffenheitsgrades sind die personalpolitischen Konsequenzen auf den ersten Blick als gering einzuschätzen. Jedoch: Bei jeder Firma, die einen hohen Umsatz und einen hohen Umsatzanteil mit Opel hat, wurde in jedem Fall personalpolitisch agiert. Hierbei sind betriebsbedingte Kündigungen und Kurzarbeitergeld die dominierenden Maßnahmen, andere Anpassungen - etwa Kürzung der Arbeitszeit - werden deutlich weniger praktiziert

## 5. Bewertung staatlicher Unterstützungsmaßnahmen für Opel

57% halten diese für sinnvoll, 43% für unangemessen. Die Bewertung ist ebenfalls polarisierend mit einem Übergewicht für staatliche Interventionen.

## **Fazit:**

Die Erhebung zeigt, dass die Bedeutung der Entwicklung von Opel für das Land Rheinland-Pfalz aus der Perspektive der befragten Unternehmen von der Mehrzahl eher als gering und wenig bedeutend eingeschätzt wird. Dies manifestiert sich auch in der hohen Anzahl von Betrieben, die keinerlei personalpolitischen Konsequenzen ziehen. Dies liegt unter anderem daran, dass der jeweilige Umsatzanteil mit Opel relativ gering ist und Umsätze mit anderen Abnehmern von größerer Relevanz sind.

Für eine kleinere Anzahl von Firmen mit hohem Umsatzvolumen mit Opel kann die Entwicklung jedoch gravierende Konsequenzen und entsprechende personalpolitische Folgen haben: In erster Linie Kürzung der Arbeitszeiten, betriebsbedingte Kündigung und Entlassung der Kurz- und Leiharbeiter.

Die wirtschaftspolitischen und arbeitsmarktpolitischen Folgen im Falle einer Insolvenz von Opel liegen daher – von vielleicht gravierenden Ausnahmen abgesehen – nicht primär bei den Opel-Zulieferern, sondern sind durch die Schließung und Entlassungen bei Opel direkt in und um Rheinland-Pfalz und bei den mit Opel verbundenen Ausgründungen zu erwarten. Hier würde die Aufgabe der Produktion aufgrund der großen Anzahl Beschäftigter, und aufgrund der Wirtschaftsbeziehungen dieser Werke zu regionalen Anbietern, ganz erhebliche negative Konsequenzen haben.