

Inhalt

| | |
|---|-----------|
| Vorwort von Horst Kern | 9 |
| Einleitung | 18 |
| Teil I: Rationalisierung, gesellschaftlicher Kontext, organisatorisches Handeln - ein Vergleich | 21 |
| 1. Die Forschungsfragen | 22 |
| 1.1 Die gesellschaftlichen Wurzeln der Rationalisierungsmodelle: die offenen Fragen des deutschen "virtuous circle" | 22 |
| 1.2 Die Rationalisierung bei Fiat: Integration ohne Professionalisierung? | 25 |
| 1.3 Die Interdependenz zwischen Rationalisierung und gesellschaftlichem Kontext | 28 |
| 2. Ein Unternehmensvergleich | 33 |
| 2.1 Der vergleichende Ansatz des <i>effet sociétal</i> : eine kritische Analyse | 34 |
| 2.2 Gesellschaftlicher Effekt und organisatorisches Handeln: ein anderer "Werkzeugkasten" für den Vergleich | 40 |
| 2.3 Redundanzoptionen und gesellschaftlicher Kontext | 47 |
| II. Teil: Die Rationalisierungskonzepte | 51 |
| 3. Arbeit und Automatisierung bei Fiat - eine technokratische Parabel | 52 |
| 3.1 Ein technokratisches Modell und seine Szenarien: der "technologische Handwerker" der 90er Jahre | 52 |
| 3.2 Auf der Suche nach der Integration: Termoli als "Laboratorium" der Rationalisierung | 60 |

| | | |
|-------------|---|------------|
| 3.3 | Arbeiter und Techniker zwischen Automatisierung und Integration | 70 |
| 3.4 | Die Krise der Hierarchie und die "Integrierte Fabrik" | 85 |
| 4. | Arbeit und Automatisierung bei Volkswagen - die unvollendete Integration | 98 |
| 4.1 | Technozentrischer Ansatz und betriebliche Regulierung: die Geburt des Anlagenführers | 100 |
| 4.2 | Die berufliche Kompetenz als Integrationsmittel: das integrierte Anlagenführungsteam | 106 |
| 4.3 | Berufliche Abgrenzungen, geteilte Organisation - die unvollendete Integration | 115 |
| 4.4 | Vom "integrierten Team" zur "Gruppenarbeit" - Japanisierung des "deutschen Modells" oder "Eindeutschung" des japanischen? | 132 |
| 5. | Zwischenbilanz | 137 |
| III. | Teil: Der gesellschaftliche Kontext der Rationalisierung | 140 |
| 6. | Berufliche Ausbildung und Qualifikation - gesellschaftliche Unterschiede, betriebliche Realität | 141 |
| 6.1 | Berufsbildung und Qualifikationserzeugung: ein Makro-Vergleich | 141 |
| 6.2 | Fiat - "technologisches Anlernen" als Qualifizierungspolitik | 149 |
| 6.3 | Volkswagen - Segmentationsdilemma als Qualifizierungsengpaß? | 154 |
| 6.4 | Die Qualifikation der Arbeit zwischen Beruf und Organisation | 158 |

| | |
|--|-----|
| 7. Fehlende Regulierung, gewerkschaftlicher Niedergang - industrielle Beziehungen und Rationalisierung bei Fiat | 167 |
| 7.1 "Taylor gegen Ford": das Abkommen vom 5. August 1971 | 168 |
| 7.2 Höhepunkt und Krise eines normativen Modells: die "Überwindung des Fließbandes" im Abkommen vom 7. Juli 1977 | 171 |
| 7.3 Die Verhandlung als "Inszenierung": die Abkommen über den Anlagenführer im Werk Termoli | 178 |
| 7.4 Ein neuer Anfang? Integrierte Fabrik und industrielle Beziehungen | 187 |
| | |
| 8. Die "Mutter" und "Bolzen" der Mitbestimmung - industrielle Beziehungen und Rationalisierung bei Volkswagen | 193 |
| 8.1 Handlungsfelder und Werkzeugkasten | 194 |
| 8.2 Der Verhandlungsprozeß und seine Akteure | 199 |
| 8.3 Gewerkschaftliches Handeln und Mitbestimmung | 204 |
| 8.4 "Lehrende Regulierung"? - industrielle Beziehungen und Lean Production in der deutschen Automobilindustrie | 212 |
| | |
| IV. Teil: Bilanz und Ausblick | 220 |
| | |
| 9. Unternehmen, Akteure und Institutionen in Zeiten des Umbruchs | 221 |
| 9.1 Ergebnisse im Überblick | 221 |
| 9.2 Unternehmenswandel und Globalisierungsdynamik | 223 |
| | |
| Literatur | 232 |
| Verzeichnis der Schaubilder, Tabellen und Übersichten | 244 |
| Abkürzungen | 246 |
| Anhang: Interviews (1989-1995) | 247 |