

Geleitwort

Die Konsequenzen neuer Unternehmensstrategien, insbesondere das Aufkommen ausdifferenzierter industrieller Wertschöpfungsketten für das deutsche System der Industriellen Beziehungen sind seit längerem von großem sozialwissenschaftlichen wie aber auch arbeitspolitischen Interesse. In wissenschaftlicher Perspektive wird damit die gesellschaftstheoretisch relevante Frage angesprochen, wie sich ein zentrales Teilsystem des deutschen Produktionsmodells verändert und welche Folgen dies für das gesamte institutionelle Arrangement des Produktionsmodells hat. In arbeitspolitischer Perspektive geht es um die Frage nach dem Wandel der Vertretungsmacht der Gewerkschaften und der Betriebsräte und ihre zukünftigen Einflussmöglichkeiten auf die Entwicklung von Arbeit.

In diesem generellen Kontext ist die vorliegende Studie von Tabea Bromberg zu verorten. Sie greift dabei einen bislang nicht untersuchten Gegenstandsbereich auf. Ihr Untersuchungsgegenstand sind die Konsequenzen der Nutzung externer Engineering-Dienstleistungen durch große Automobilhersteller für das in der Branche eingespielte System der industriellen Beziehungen. Mit ihrer Studie konkretisiert und erweitert sie zugleich den Blick auf die generellen Entwicklungstendenzen der Automobilindustrie und des Systems der betrieblichen Mitbestimmung. Denn über den Gegenstandsbereich liegen bislang so gut wie keine empirischen Untersuchungen vor. Obgleich es sich notwendigerweise um eine explorative Studie handelt, präsentiert Frau Bromberg interessante Einsichten sowohl in Hinblick auf die Strategien großer Automobilproduzenten als auch in Hinblick auf die Konsequenzen für die Position und die Politik der betroffenen Betriebsräte. Ihr Fazit lautet, dass es sich bei dem hier in Frage stehenden Aspekt der Ausdifferenzierung der automobilen Wertschöpfungskette nicht um den gängigen Prozess einer fortschreitenden vertikalen Desintegration, sondern um einen der zunehmenden horizontalen Spezialisierung handelt. In Hinblick auf die Situation der betrieblichen Mitbestimmung zeigt sie, dass der Wandel der FuE-Strukturen und die Nutzung externer Engineeringdienstleistungen für die Automobilbetriebsräte bislang von nachgeordnetem Interesse sind, da sie ihre Stärke hauptsächlich auf die traditionellen Produktionsbelegschaften stützen. Insgesamt bleibt danach das Muster der Interessenvertretung in der Automobilindustrie erstaunlich stabil. Freilich, so ist hinzuzufügen, ist diese

bisherige Stabilität eingebettet in einen insgesamt sehr dynamischen und vor allem auch widersprüchlichen Prozess des Wandels von Unternehmensstrukturen und Wertschöpfungsketten. Endgültige Aussagen sind daher derzeit kaum möglich. Die Studie von Frau Bromberg verdeutlicht dies instruktiv. Es ist zu hoffen, dass mit dieser vorliegenden Studie der Anstoß für weitergehende, differenzierte und vor allem breit angelegte Untersuchungen über die Zukunft der Interessenvertretung im Kontext des Wandels der automobilen FuE-Prozesse gegeben wird.

Prof. Dr. Hartmut Hirsch-Kreinsen