

Inhalt

Vorbemerkung	9
1 Einleitung	11
1.1 Zur Renaissance der direkten Beschäftigtenbeteiligung	15
1.2 Weiterer Forschungsbedarf und untersuchungsleitende Fragestellungen	21
1.3 Zum Aufbau der Untersuchung	26
2 Zum Begriff der direkten Beschäftigtenbeteiligung	30
3 Der theoretische Bezugsrahmen	34
3.1 Das Konzept betrieblicher Rationalisierungsmuster	34
3.2 Stärken und Schwächen mikropolitischer Erklärungsansätze	54
3.3 Revision des Konzepts betrieblicher Rationalisierungsmuster durch Elias' Figurationsansatz ...	60
3.4 Zur Etablierten-Außenseiter-Figuration	66
4 Methodische Vorgehensweise	69
5 Der Branchenkontext betrieblicher Rationalisierungsmuster im ÖPNV	73
5.1 Politische und marktbezogene Rahmenbedingungen des ÖPNV	73
5.2 Der ÖPNV in der Krise	76
5.3 Rationalisierung im Umbruch durch neue Markt- und Wettbewerbsbedingungen	79

6	Das betriebliche Fallbeispiel: Das Nahverkehrsunternehmen ABACAB	86
6.1	Die ABACAB im regionalen Verkehrsmarkt	86
6.2	Der betriebshistorische Kontext der ABACAB	87
6.2.1	Wandel der innerbetrieblichen Industrial Relations	89
6.2.2	Integratives Bargaining zwischen Betriebsrat und Unternehmensleitung	100
6.3	Die soziale Verortung der Fahrzeuginstandhaltung im Betrieb	103
6.3.1	Fahrdienst und Businstandhaltung als Domänen unterschiedlicher Sozialtypen	104
6.3.2	Die Businstandhaltung als betrieblicher Außenseiterbereich	111
6.3.3	Die Fahrzeuginstandhaltung als Außenseiterbereich bei der Technisierung	124
6.4	Das Sozial- und Statusgefüge der Businstandhaltung	127
6.4.1	Die Organisationsstruktur der Businstandhaltung	127
6.4.2	Das Statusgefüge	135
6.4.2.1	Berufliche Fachqualifikation und Tätigkeitsstruktur als Statusmerkmale	136
6.4.2.2	Schichtarbeit als Merkmal der Statusdifferenzierung	147
6.4.2.3	Entlohnung als Statusmerkmal	154
6.4.2.4	Das Statusmerkmal Werkstattzugehörigkeit	155
7	Die Genese des Beteiligungsprojekts in der Businstandhaltung	162
7.1	Der Entstehungskontext des Modellprojekts	162
7.2	Die betriebliche Handlungskonstellation zu Projektbeginn	164
7.3	Beteiligung in der Planungsphase	167
7.4	Experimentierfelder und Werkstattversammlungen als soziale Innovationen für Beteiligung	173
8.	Direkte Partizipation in Experimentierfeldern und Werkstattversammlungen	178
8.1	Wandel des sozialen Statusgefüges durch Beteiligung? Das Experimentierfeld Auftragsdisposition	178

8.1.1	Die Auftragsdisposition als dezentrales Arbeitsmanagement	179
8.1.2	Die Auftragsdisposition als Chance innerbetrieblichen Statusgewinns und Aufstiegs	188
8.1.3	Das Newcomer-Modell in der Buswerkstatt Ost: Auftragsdisposition zwischen Widerspruch und Rückzug	206
8.1.4	Das Etablierten-Modell in der Buswerkstatt West: Scheitern der Vollzeitdisposition durch Rückzug	223
8.1.5	Statuszugewinne der Schichthandwerker	229
8.2	Hierarchieübergreifende Partizipation und Kommunikation in Werkstattversammlungen	234
9	Ungeplante Verfahren der Kommunikation und Beteiligung	253
9.1	Kommunikationsprozess zwischen Fahrdienst- Betriebsräten und Businstandhaltern	253
9.2	Abteilungsübergreifende Planungsbeteiligung: Das Beispiel Busbeschaffung	259
10	Fazit und Ausblick	265
10.1	Zusammenfassung der Untersuchungsergebnisse	265
10.1.1	Zur Bedeutung des Figurationskonzepts für betriebliche Rationalisierungsmuster	266
10.1.2	Wandel betrieblicher Rationalisierungsmuster durch direkte Beteiligungsverfahren?	273
10.1.3	Zur Veränderung der Sozialbeziehungen zwischen Belegschaftsgruppen in der Businstandhaltung	277
10.2	Ausblick	285
11	Literatur	296