

# Inhalt

Vorwort .....	XI
1. Einleitung .....	1
1.1 Hinführung und Fragestellung .....	1
1.2 Forschungsstand .....	6
1.3 Methodischer Ansatz .....	12
1.4 Quellenbasis .....	17
1.5 Aufbau der Arbeit .....	19
2. Begriffe .....	23
2.1 Fordismus und Taylorismus .....	23
2.2 Boom und Krise .....	32
2.3 „Proletarität“ und Arbeiterbewusstsein .....	37
3. Automobilproduktion in Krise und Boom 1952–1973: Die Geschichte der Bayerischen Motoren Werke .....	45
3.1 Der schwierige Neustart: Die Krisenphase 1952–1960 .....	46
3.2 Der Anschluss an das westdeutsche „Wirtschaftswunder“: Die Boomphase 1961–1973 .....	52
4. Zu viel Arbeit für zu wenige Arbeiter: Kapazitätsengpässe und Arbeitskräftemangel bei BMW 1960–1973 .....	59
4.1 Die stetige Erhöhung der Produktion und die Implementierung fordistischer Fertigungsmethoden .....	60
4.2 Arbeitskräftemangel und Fluktuation .....	73
5. Lösungsversuch I: Der „Gastarbeiter Einsatz“ .....	87
5.1 Die Beschäftigung ausländischer Arbeitskräfte und der Prozess der Unterschichtung .....	87
5.2 „Gastarbeiter“ bei BMW .....	94
5.3 Die Unterbringung der „Gastarbeiter“ .....	106
5.4 Ausländer unerwünscht? .....	115
6. Lösungsversuch II: Die Umorganisation des Fertigungsprozesses .....	127
6.1 Die relative Erhöhung der Produktion: Betriebliche Rationalisierung .....	127

VIII Inhalt

6.2	Die „Achse München-Dingolfing-Landshut“: Die Konzentration der Fertigung durch Werksübernahmen und -neubauten .....	139
6.3	Ausdehnung, Intensivierung und Flexibilisierung der menschlichen Arbeit .....	154
7.	Personal- und sozialpolitische Strategien: Quantitativ und qualitativ ausgerichtete Zugriffe auf die Belegschaft .....	167
7.1	Quantitativ-monetäre Kompensation durch Geldleistungen ....	168
7.2	Qualitativ-integrative Ansätze und die „Humanisierung“ des Arbeitsplatzes zu Beginn der 1970er Jahre .....	181
8.	Der BMW-Betriebsrat zwischen Belegschaftsvertretung und Unternehmensinteressen .....	197
8.1	Das „Menschliche“ im Betrieb: Die Sozialpolitik des Betriebsrats .....	200
8.2	Partnerschaft und Verantwortungsübernahme: Das kooperative Selbstverständnis des Betriebsrats .....	209
8.3	Die Kritik des Betriebsrats an der Politik der Unternehmensleitung .....	221
8.4	Eine betriebspolitische „Vertretungslücke“? Der Betriebsrat und die „Gastarbeiter“ .....	232
9.	Neue Akteure und neue Kritik am Ende des Booms: Operaistische Betriebsgruppen bei BMW 1969–1973 .....	241
9.1	Die unqualifizierten Arbeitsmigranten als „neues revolutionäres Subjekt“ in der operaistischen Theorie .....	243
9.2	„Wir wollen leben“ – <i>Gruppe Arbeitersache</i> und <i>Lotta Continua</i> bei BMW .....	251
9.3	Die Kritik der <i>Gruppe Arbeitersache</i> an den fordistischen Arbeitsbedingungen und am Betriebsrat .....	261
9.4	Die Unternehmensleitung und der Betriebsrat gegen die Linksräder .....	270
10.	Gegen den fordistischen Arbeitsalltag bei BMW: Unzufriedenheiten, Verweigerungen und „Ausländerstreiks“ zu Beginn der 1970er Jahre ..	283
10.1	Passive Renitenz, Disziplinierungen und der Kurzstreik in der Lackiererei 1970 .....	283
10.2	Ausländer und Linksräder vereint? Der „Italienerstreik“ und die „Wohnheimaktion“ im Frühjahr 1972 .....	293

10.3 „Revolutionäre Subjekte“ oder „gesteuerte Marionetten“? Die Einschätzung der Geschehnisse durch die betrieblichen Akteure .....	300
10.4 Zwischen Sympathie und Ablehnung: Die Reaktion der Beleg- schaft auf den „Italienerstreik“ .....	310
11. Fazit .....	319
Abkürzungsverzeichnis .....	335
Quellenverzeichnis .....	337
Literaturverzeichnis .....	341
Personenregister .....	357
Sachregister .....	359