

Infoblatt Fordismus



T-Modell von Ford: Erstes in Serie gebautes Automobil (Ford)

Informationen über die von Henry Ford eingeführte Fließbandproduktion

Der Fordismus wurde in den 1920er und 1930er Jahren als Begriff geprägt. Er charakterisiert eine gesellschaftliche Produktions- und Verteilungsweise, die sich nach dem Ersten Weltkrieg zunächst in den USA herausgebildet hat. In Europa fand der Fordismus erst nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges größeren Anklang. Ende der 1970er Jahre wurde der Begriff innerhalb der Sozialwissenschaften besonders populär, als die Krise des Fordismus sichtbar wurde und der Begriff Post-Fordismus zur Abgrenzung gegenüber dem Zeitalter des Fordismus geformt wurde.

Entstehung und Kennzeichen des Fordismus

Die Bezeichnung "Fordismus" geht auf Henry Ford und die von ihm 1914 eingeführte Fließbandproduktion zurück. Grundlagen hierfür waren die von Frederik Winslow Taylor im Rahmen der von ihm entwickelten Studie scientific management (Taylorismus) durchgeführten Untersuchungen. Hierbei versuchte er ab 1882 mittels Zeitstudien und Prämienlohnsysteme neue Arbeits- und Bewegungsabläufe zu entwickeln, um eine Leistungssteigerung der Arbeitskräfte zu erreichen. Das Ziel war optimale Bewegungsabläufe während der Bedienung von Maschinen abzuleiten und die Maschinen bestmöglich in den Arbeitsprozess einzubeziehen. Dabei befürwortete Taylor eine strikte Trennung zwischen konzeptionellen und ausführenden Tätigkeiten und eine ausgeprägte Aufspaltung der ausführenden Arbeit. Die Folge war eine zunehmende Rationalisierung der Produktions- und Arbeitsprozesse. Beispielsweise ist es einfacher, einem Arbeiter seinen einzelnen Arbeitsschritt an der Maschine zu erklären, als die Funktionsweise der kompletten Maschine. Im Fall der Fälle könnte der (ungelernte) Arbeiter aber nicht seine Maschine selbst reparieren, sondern ein ausgebildeter Spezialist wäre hierfür notwendig.

Henry Ford übertrug dieses sog. tayloristische Prinzip systematisch in die durch Maschinen bestimmten Fließprozesse der industriellen Massenproduktion. Mithilfe der Fließbandproduktion wurde die Zerlegung und Optimierung der Arbeitsabläufe durch Spezialisierung, Mechanisierung und Arbeitsteilung erreicht. Der Arbeiter wurde durch das Fließband an seinen Arbeitsplatz gebunden und die Geschwindigkeit des Fließbandes gab das Arbeitstempo vor. Mittels durchstrukturierter Arbeits- und Produktionsteilung am Fließband wurde eine Austauschbarkeit der Teile erreicht. Dadurch wurde der Einsatz von ungelerten und niedrig qualifizierten Arbeitskräften ermöglicht, was in der Folge auch zu einer Absenkung der Lohnkosten führte, da nun qualifizierte handwerkliche Tätigkeiten nicht mehr nötig waren. Dies brachte aber auch negative Auswirkungen mit sich. So war die Fluktuation der Arbeitskräfte (z. B. durch Unzufriedenheit) sehr hoch. Daher wurden die Löhne angehoben, um hierdurch die Arbeiter an das Unternehmen zu binden. Dies hatte den positiven Nebeneffekt, dass durch höhere Löhne auch ein höherer Konsum der Arbeiter möglich war. Durch geringe Kosten für einzelne Produkte, zunächst für Autos (später auch für andere Güter der Massenproduktion) wurden diese Gebrauchsgüter für viele Menschen erschwinglich. Es kam zu einer starken Nachfrage nach massenhaft industriell hergestellten Gütern und damit zu Massenkonsum. Aufgrund der erhöhten Nachfrage wurde die Produktion ausgeweitet und die Arbeitskräftenachfrage stieg. Außerdem wurden für die Arbeiter soziale Sicherungssysteme eingeführt, lebenslange Anstellung bei einem Arbeitgeber garantiert und es gab vorübergehend Vollbeschäftigung.

Allgemeine Konsequenzen

Diese Produktionsweise hatte gesellschaftliche und ökonomische Konsequenzen, die weit über die Produktionsentwicklung und die Arbeits- und Lohnbedingungen hinausgingen. Der Ansatz von Ford bestand somit zum einen in der industriellen Massenproduktion technisch fortschrittlicher, standardisierter Gebrauchsgüter die unter rationeller Nutzung menschlicher

Arbeitskraft hergestellt worden sind. Und zum anderen ist das Vorhandensein eines großen Absatzmarktes, der über eine große Massennachfrage nach den entsprechenden Gütern verfügt, Voraussetzung für die industrielle Massenproduktion. Vor allem langlebige Verbrauchsgüter, wie z. B. Autos, Radios, Kühlschränke oder Fernseher mit einem hohen Grad an Standardisierung, entsprachen als Konsumgüter der Produktionsstruktur der Massenproduktion. Wichtige Merkmale des Fordismus sind:

- die geringe Differenzierung der Produktpalette,
- die Herstellung von hohen Stückzahlen bei Fließbandfertigung,
- die fortschreitende innerbetriebliche Fertigungstiefe, die zu weiterer betriebsinterner Arbeitsteilung und zu einem hierarchischen Produktionsaufbau führt,
- weitgehend angelernte oder gering qualifizierte Mitarbeiter,
- die Standortnähe zu den bis dahin kaufkräftigen Absatzmärkten in den Industrieländern,
- starker Einfluss auf die Preisentwicklung der Güter durch Konkurrenten.

Internationalisierung und Krise des Fordismus

Branchen mit traditionellen Produkten und relativ niedrigem technologischen Know-how (z. B. Elektro, Textilien), die durch die fordistische Produktionsweise gekennzeichnet sind, begannen in den 1960er Jahren durch Auslagerung der Produktion ihre Leistungsfähigkeit zu steigern oder beizubehalten. Hierbei wurde v. a. die Fertigung von Zulieferteilen in Gebiete mit niedrigen Faktorkosten, d. h. niedrigen Kosten für Löhne, Mieten, Bodenpreise, verlagert. Diese neuen Zweigwerke werden oft auch mit dem Begriff verlängerte Werkbänke belegt. In den 1960er Jahren entstanden in diesem Zusammenhang erste Produktionsstandorte im Niedriglohnausland mit dem Ziel des Rückimports der dort kostengünstig produzierten Massenartikel und Vorprodukte. Weiteres Ziel war den Binnenmarkt in den Ländern, in welche Produktion ausgelagert worden ist, zu erschließen und abzuschöpfen. Grundlage für die räumliche Ausbreitung von Großunternehmen der alten Industrieländer war die Verbesserung der Transportsysteme (z. B. Containerschiffe, Flugzeuge) im Welthandel. So entstand seit den 1970er Jahren durch multinationale Konzerne eine neue Art internationaler Arbeitsteilung zwischen Industrie- und Entwicklungsländern. Hiervon profitieren langfristig aber nur die Staaten, die dazu fähig waren/sind, die Industrialisierungsansätze eigenständig aufzunehmen und weiter zu entwickeln (z. B. Südkorea, Taiwan, Singapur, Brasilien, Mexiko). Mit dieser ersten eigenen Industrialisierung versuchten diese Länder zunächst, der devisaerzehrenden Einfuhr von Produkten durch die eigene Herstellung einfacher Konsumgüter entgegenzuwirken. Später strebten sie den Export eigener Fertigprodukte an. Diese Phase des Fordismus wird von einer sich aufbauenden Krise der Massenproduktion und der Nachfrage nach ihren Erzeugnissen abgelöst.

Gründe für die Fordismuskrise wurden in technischen, ökonomischen aber auch sozialen und ökologischen Grenzen des fordistischen Entwicklungszusammenhanges gesehen. So stießen fordistische Arbeitsprozesse aufgrund ihrer fehlenden Flexibilität in der Produktion an technische Grenzen und führten zu stagnierenden Produktivitätszuwächsen. Auch waren durch die Massenproduktion zu große und zu diversifizierte Unternehmen entstanden, die kaum mehr effizient steuerbar waren und in denen die Produktion nur sehr schwerfällig umgestellt werden konnte, um sie den Konsumentenwünschen anzupassen. Soziale Widerstände der Arbeitnehmer, z. B. durch Streiks, Demotivation und sinkende Arbeitsleistung sowie ökologische Auswirkungen der Massenproduktion (wie Luftverschmutzung) verstärkten die Probleme. Zudem zeichnete sich auf der Konsumentenseite ein grundlegender Wertewandel ab, d. h. die Konsumenten wollten individuelle und spezialisierte Produkte, die ihren persönlichen Ansprüchen entsprachen. Hierdurch verringerten sich die Absatzchancen für standardisiert hergestellte Produkte. Parallel hierzu führte der Markteintritt von Industrieunternehmen aus den Entwicklungs- und Schwellenländern in diesem Marktsegment zur Verschärfung des Wettbewerbs auf internationaler Ebene. In den alten Industrieländern findet in dieser Zeit eine Neuausrichtung der Wirtschaft und Gesellschaft statt, die auch als post-fordistisch bezeichnet wird. Dagegen besteht die fordistische Produktionsweise in zahlreichen Entwicklungsländern weiterhin, welches auch als peripherer Fordismus bezeichnet wird.

Literatur

BATHELT H. & J. GLÜCKLER (2002): Wirtschaftsgeographie: ökonomische Beziehungen in räumlicher Perspektive. Stuttgart.

Quellen:

Quelle: Geographie Infothek

Autor: Mirko Ellrich

Verlag: Klett

Ort: Leipzig

Quellendatum: 2004

Seite: www.klett.de
Bearbeitungsdatum: 25.05.2012

Autor/Autorin:
Mirko Ellrich

<http://www.klett.de/terrasse>
Letzte Änderung: 30.07.2014