

Friedemann Koll

Regionale Felder der Elektromobilität

**Entstehungsbedingungen
und Formationsprozesse**

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	XI
Tabellenverzeichnis.....	XII
Abkürzungsverzeichnis	XIII
1. Einleitung	1
1.1 Forschungsinteresse und Zielsetzung.....	1
1.2 Aufbau der Arbeit.....	4
2. Theoretischer Zugang.....	7
2.1 Das regionale Feld: Ortsspezifische Institutionalisierung als Zustand und Prozess.....	7
2.1.1 Die Genese der institutionellen Architektur von Regionen als Untersuchungsgegenstand.....	7
2.1.2 Als Ausgangspunkt: Das organisationale Feld der neoinstitutionalistischen Organisationstheorie	13
2.1.3 Überlegungen zu einer Nutzbarmachung des Feldkonzepts auf der regionalen Ebene.....	21
2.2 Entstehungsbedingungen und Formationsprozesse regionaler Pfade.....	29
2.2.1 Möglichkeiten und Grenzen eines disziplinübergreifenden Pfadverständnisses	29
2.2.2 Zum ambivalenten Charakter pfadabhängiger Prozessverläufe in Regionen	36
2.2.3 Ein Blick auf die frühe Phase der Entstehung und Stabilisierung regionaler Pfade	41
2.3 Als Resümee: Die Strukturierung regionaler Felder als pfadabhängiger Prozess?	45
3. Vorgehensweise.....	51
3.1 Aufbau der empirischen Untersuchung.....	51
3.1.1 Begründung der Fallauswahl: „Go for Polar Types“.....	51
3.1.2 Die Prozessanalyse als Untersuchungsstrategie	57
3.2 Methoden der Datenerhebung und -analyse.....	59
3.2.1 Erschließung multipler qualitativer Datenquellen	59
3.2.2 Auswertungsschritte im Rahmen der qualitativen Datenanalyse	66

4. Empirische Untersuchung	71
4.1 Erste Phase: Zweijährige Präformationsphase ab August 2007	71
4.1.1 Kontext: Unvorhergesehene Dynamik des Bedeutungszuwachses der Elektromobilität	71
4.1.1.1 Politisches Agenda-Setting: Vom IEKP zur Nationalen Strategiekonferenz	71
4.1.1.2 Verkürzte Planungsphase: Vom Konjunkturpaket zum Nationalen Entwicklungsplan	77
4.1.2 Berlin-Brandenburg: Die Region als „Spielwiese“ und Demonstrationsgebiet.....	83
4.1.2.1 Strukturelle Ausgangsbedingungen: Die Wiederentdeckung der Bedeutung industrieller Wertschöpfung.....	83
4.1.2.2 Der Startpunkt: Ankündigung erster Praxistests und Bewerbung als Modellregion Berlin-Potsdam	89
4.1.3 Stuttgart: „Wait and see“ und vorsichtiges Herantasten zu Beginn	98
4.1.3.1 Erste Aktivitäten im Automobilcluster: Sicherung bestehender Wertschöpfung im Vordergrund.....	98
4.1.3.2 Als Nebenprodukt: Die Bewerbung als Modellregion aus dem Kreis des zweiten Spitzenclusterkonsortiums	102
4.2 Zweite Phase: Critical Juncture von September 2009 bis Mai 2011	109
4.2.1 Kontext: Politisch induzierte Unsicherheit bedingt branchenübergreifende Koordination	109
4.2.1.1 Die Industrie forciert einen Perspektivwechsel: Vom Leitmarkt zur Leitanbieterschaft.....	109
4.2.1.2 Intersektoraler Austausch: Entstehung und Arbeitsweise der Nationalen Plattform Elektromobilität	116
4.2.2 Berlin-Brandenburg: Von politischem Wunschdenken zur Mobilisierung regionaler Akteure.....	128
4.2.2.1 Politisches Wunschdenken: Elektromobilität als Chance trotz industrieller Schwäche	128
4.2.2.2 Institutionelle Arbeit im entstehenden Feld: Mobilisierung regionaler Akteure durch die Agentur für Elektromobilität	133
4.2.3 Stuttgart: Von kollektiver Verunsicherung zur Neujustierung bestehender Strukturen.....	144
4.2.3.1 Kollektive Verunsicherung: Elektromobilität birgt zukünftige Bedrohung trotz bestehender Stärke.....	144
4.2.3.2 Neujustierung bestehender Strukturen: Institutionelle Arbeit im Rahmen der Landesinitiative Elektromobilität	149

4.3 Dritte Phase: Beginn regionaler Feldformation bis Januar 2012	161
4.3.1 Kontext: Herausbildung und schrittweise Verstetigung des nationalen Innovationssystems	161
4.3.1.1 Von der Arbeit der Nationalen Plattform zum Regierungsprogramm Elektromobilität	161
4.3.1.2 Trotz interministerieller Konflikte: Ausschreibung von Schaufensterregionen und technologischer Leuchttürme	165
4.3.2 Berlin-Brandenburg: Konkretisierung und Verengung zukünftiger regionaler Handlungsspielräume	169
4.3.2.1 Abstimmungsprozesse im Vorfeld der Bewerbung als internationales Schaufenster	169
4.3.2.2 Schaufenster als Mittel zum Zweck: Von der Anwendungs- orientierung zu regionalen Wertschöpfungspotenzialen	176
4.3.3 Stuttgart: Erste rekursive Stabilisierungsdynamiken im entstehenden regionalen Feld	182
4.3.3.1 Die Industrialisierung der Elektromobilität als Ziel: Zunehmende Verankerung des Themas in der Region	182
4.3.3.2 Nach drei Anläufen: Die Region Stuttgart als Teil des Spitzenclusters Elektromobilität Süd-West	186
4.4 Fazit aus dem „Feld“: Genese und Formation regionaler Felder der Elektromobilität	195
5. Schlussbetrachtung	205
5.1 Diskussion und Limitationen der empirischen Untersuchung	205
5.2 Theoretische Implikationen und Ausblick	211
Anhang	215
Literaturverzeichnis	223