

## Interview mit Silke Zimmer-Merkle

Silke Zimmer-Merkle beschäftigt sich als Historikerin am Department für Geschichte vor allem mit Technikgeschichte und Mobilitätsgeschichte. Dabei spielt in ihrer Arbeit auch die Technikfolgenabschätzung eine wichtige Rolle, nämlich indem sie sich fragt, inwiefern wir aus der Technikgeschichte für die Zukunft lernen können. So hat sie in ihrer Promotion die Assistenzsysteme im Auto näher betrachtet, um ein besseres Verständnis für die Idee des autonomen Fahrens zu ermöglichen.

**I: Frau Zimmer-Merkle, erzählen Sie uns ein paar Details über Ihre Forschung und an welchen Projekten Sie gerade arbeiten.**

**Zimmer-Merkle:** Auf der einen Seite konzipiere und plane ich gerade mehrere neue Projekte, die jetzt alle parallel anlaufen, und auf der anderen Seite bin ich noch mit der Überarbeitung meiner Doktorarbeit beschäftigt, die zeitnah veröffentlicht werden soll. Diese mache ich gerade für den Druck fertig. Deshalb bin ich tatsächlich gerade nach ein wenig Abstand wieder sehr viel mit meiner Doktorarbeit beschäftigt, in der es um die Geschichte der Assistenzsysteme im Auto geht – also dieser ganz vielen elektronischen Helferlein, die heutzutage in den Autos drin sind. [...] Ganz oft denkt man, das beginnt so in den Siebzigern mit ABS. [...] Aber nicht nur das Antiblockiersystem ist ein Assistenzsystem – auch das hat Vorläufer und es gibt noch eine ganze Reihe weiterer Assistenzsysteme, gerade wenn man den Begriff sehr weit spannt, wie ich das in meiner Arbeit mache. Deswegen beginne ich ganz am Anfang der Geschichte des Automobils in den 1880er Jahren. Eine meiner Thesen ist, dass das Auto gar nicht ohne Assistenzsysteme zu einem Auto wird, wie wir es heute kennen – weil wir vieles als selbstverständlich wahrnehmen: So ein Gaspedal ist für uns erst mal ganz selbstverständlich, aber das war es am Anfang gar nicht. Es musste viel von Hand eingeregelt werden. Und auch wenn das für uns heute selbstverständlich ist, dass wir ein Lenkrad vor uns haben und ein Gaspedal am Fuß, ist das eben gar nicht so selbstverständlich. Mit solchen Fragen und Themen habe ich mich in meiner Doktorarbeit beschäftigt und habe einigen dieser Systeme nachgespürt und geschaut, wie und auf welche Weise den Fahrenden im Auto, ab wann assistiert wurde und wie das dann seinen Eingang ins Automobil gefunden hat.

**I: Unser "Dachinstitut" ist ja das Institut für Technikzukünfte. Welche Anknüpfungspunkte gibt es zwischen Ihrer Arbeit, der Technikgeschichte, und dem Thema Technikzukünfte?**

**Zimmer-Merkle:** In meiner Doktorarbeit habe ich mir die vielen kleinen Assistenzmöglichkeiten im Auto angeschaut. Die sind gar nicht so oft mit Technikzukünften direkt verknüpft, wie man das meinen mag, weil ganz viele Dinge eher zufällig ins Auto gefunden haben auf eine nicht besonders stark beworbene Art und Weise: Man konnte das dann machen, man hat es dann einfach dort eingefügt oder man hat auch gesagt, wir haben etwas tolles Neues, aber es hat sich gar nicht so in ein Innovationsnarrativ gefügt, wie wir das heute kennen. [...] Das war auch eine Erkenntnis, weil ich irgendwie gedacht hätte, das wurde auch früher schon stark beworben. Zum Teil wurde es beworben, aber es hatte nicht diese Zukunftsperspektive „das ist jetzt die Zukunft des Automobils“. Das war gar nicht so in der Diskussion um Fortschritt im Automobil, wie heute das Automobil als richtungsweisende Technologie gilt – was ja auch heutzutage ganz viel mit Visionen verknüpft ist. Und das ist tatsächlich eher der Anknüpfungspunkt zu den Technikzukünften in meiner Arbeit, dass ich tatsächlich auch von HEUTE auf dieses Thema gekommen bin. Also ich habe nicht nur geschaut, was haben wir denn in der Geschichte und was würde mich interessieren, sondern ich habe meine Arbeit ja angefangen am Institut für Technikfolgenabschätzung Systemanalyse, am ITAS – und da hatte ich tatsächlich mit Kollegen auch überlegt gehabt: Wo kommt eigentlich dieses autonome Fahren her? Ganz konkret ist bei den Autobauern eigentlich die Idee: Wir steigern einfach die

Assistenz im Auto so weit, bis irgendwann das Ding autonom fährt. Und da lag es dann irgendwann doch nahe, einmal zu gucken, wo kommen denn diese ganzen Assistenzsysteme eigentlich her? Und das war dann [...] der Auftakt zur Arbeit [...]. Die Idee dieser Arbeit ist ganz stark verknüpft mit dem autonomen Fahren – und das ist ja eine ganz, ganz große Technikzukunft [...] und die [...] steckt gar nicht so sehr in den [einzelnen] Assistenzsystemen drin, sondern das ist tatsächlich eine Idee, die es eigentlich schon sehr lange gibt, dass Autos selbst fahren, aber die ist nicht unbedingt mit den Assistenzsystemen verknüpft gewesen auf die Art und Weise, wie wir das heute verknüpft sehen.

**I: Welche Rolle spielt die Technikfolgenabschätzung konkret in Ihrer Arbeit? Oder ist das nur ein Randthema?**

**Zimmer-Merkle:** Jein. Die Technikfolgenabschätzung war für mich immer wichtig, zum einen als Impulsgeber für die Fragestellung, aber auch als Adressat, weil es mir immer wichtig war, eine Geschichte zu schreiben, eine Arbeit zu schreiben, die auch einen Adressaten hat, also die nicht nur mein Interesse befriedigt, sondern auch anderen zugutekommen könnte, was ich erforsche – und das hat sich mit dem ITAS sehr angeboten, weil mir schon in meiner Hilfskraft-Zeit aufgefallen war: Hier sind doch ganz viele unterschiedliche Disziplinen an Bord, aber ich sehe niemanden aus den Geschichtswissenschaften. Warum eigentlich? Wir haben doch auch etwas zu sagen. Natürlich beschäftigt sich die Technikfolgenabschätzung viel mit dem, was kommt. Aber eigentlich – und das hat ja Herr Grunwald auch ausgeführt in seinem hermeneutischen Zugriff auf TA [Technikfolgenabschätzung] – ist da ganz viel eigentlich die Betrachtung des Jetzt. Also die TA guckt sich vor allem an: Was ist jetzt? Sie guckt eben nicht in die Kristallkugel und sagt: Was wird irgendwann sein? Sondern sie schaut sich an: Welche Akteure sind jetzt beteiligt, was ist jetzt der Stand der Forschung? Was geht jetzt schon und was geht jetzt auch nicht? Und wer erzählt welche Geschichte worüber? Und das ist natürlich auch der Punkt, an dem die Historiker:innen einsteigen können – gerade mit einer Geschichte der Technikzukünfte. Dass man auch mal schaut: Wo kommen diese Geschichten, die erzählt werden, eigentlich her? Was haben sie für einen Bestand und was ist eigentlich in den Köpfen der Leute drin, dass das eben auch so wirksam wird? Und ich finde, da kann oder müsste man noch ganz viel untersuchen. Deswegen finde ich das so unglaublich spannend am ITZ zu sein und das auch ein bisschen voranbringen zu können.

**I: Direkt daran anknüpfend: Wie kann Ihre Arbeit in dem Sinne zum besseren Verständnis oder sogar zur Lösung der großen gesellschaftlichen Herausforderungen beitragen?**

**Zimmer-Merkle:** Für mich trägt Geschichte eigentlich immer etwas bei, aber immer auch so ein bisschen auf Umwegen. Also ich denke, wir können genau zu diesem besseren Verständnis von uns selbst und unserem Hier und Heute beitragen und auch zu den Zukunftsvorstellungen [...], die da heute im Raum stehen. Und das ist wie gesagt etwas, was das ITZ interessiert mit den *technischen* Zukunftsvorstellungen, was wir aber eben auch aus der Geschichte gut fragen können: Wo kommen diese Vorstellungen her? Was bedeuten sie? [...] Wie sind sie in unseren Köpfen drin? Wie fest verankert sind sie? Und was gab es früher? Welche Vorstellungen sind aber auch abgebrochen? Welche tragen wir heute nicht mehr in uns und welche werden aber vielleicht gerade wieder aktualisiert? Es kann ja auch sein, dass man vielleicht einmal von etwas ein paar Jahre oder Jahrzehnte nichts hört und plötzlich kommt so eine Idee wieder auf Umwegen, sodass man sagen kann: Moment mal, das war doch schon mal da! [...] Vielleicht ist die Geschichte, die es dazu zu erzählen gibt, aber auch vergessen worden. Das finde ich sehr spannend und ich denke, dass die Geschichte da so ein bisschen auf Umwegen [...] viel zu sagen hat und vieles beitragen kann.

**I: Ich glaube, Elektroautos wurden zum Beispiel ja schon sehr früh erfunden, aber haben sich dann nicht durchgesetzt und wurden anfangs als Automobil für die Frau verkauft – oder dargestellt.**

**Zimmer-Merkle:** Genau! Ja, und interessant ist, dass das Automobil für den Mann im Umkehrschluss, also der stinkende, dreckige Benziner, der nicht funktioniert hat, eigentlich erst richtig angefangen hat, sich durchzusetzen, als er den ganzen Schnickschnack aus dem Elektroauto übernommen hat, also die Zuverlässigkeit, die Zündung, die einfach funktioniert hat – man konnte dann einfach starten und losfahren [...]. Das war am Anfang gar nicht so einfach möglich mit dem Benziner, man musste ja mindestens ankurbeln [...] – und das ist ja auch eine dreckige, nicht ungefährliche Arbeit. Und erst als man diese ganzen Bequemlichkeiten von dem Elektroauto für die FRAU [betont] dann auch in einem Benziner hatte, dann hat er sich durchgesetzt. Aber natürlich NICHT als Frauen-Auto. Also das ist sehr spannend zu sehen tatsächlich.

**I: Was würden Sie sich von der nächsten Generation der Historiker:innen wünschen? Welchen Rat hätten Sie für junge Wissenschaftler:innen?**

**Zimmer-Merkle:** Also was ich mir für junge Wissenschaftler und Wissenschaftlerinnen wünschen würde, wäre, dass interdisziplinäre Ansätze und Arbeiten mehr wissenschaftliche Anerkennung finden. Denn ganz oft wird zwar das Schlagwort wichtig, es muss interdisziplinär sein und das taucht dann auch ganz oft auf, aber das wird meistens gar nicht wirklich gelebt oder nur bruchstückhaft umgesetzt, z. B. dass man mal mit jemandem aus der anderen Disziplin einen Kaffee trinken geht und das war dann der interdisziplinäre Teil des Projekts. Das Problem ist, glaube ich, dass es eben nach wie vor nicht in unsere disziplinäre wissenschaftliche Welt passt und das Wissenschaftssystem noch sehr stark an dieser Disziplinarität hängt. Das ist aber eigentlich sehr schade für viele wirklich gute und gut gemachte Ansätze da draußen [...]. Außerdem würde ich mir für das Wissenschaftssystem überhaupt, gerade für junge Forschende, wünschen, dass es eine gesündere Förderlogik gäbe: Also eine Förderlogik, die auch die Wissenschaft als Wissenschaft ernst nimmt und nicht nur kurzfristig schaut. Nicht zu fragen: Womit können wir denn noch irgendwo Werbung machen? Wo können wir denn noch irgendwie ein Thema, das gerade ein Hype ist, bedienen? [...] Sondern, was gibt der Wissenschaft die Möglichkeit, neues Wissen zu schaffen und zu erhalten und weiterzutragen. Das würde ich mir für alle Beteiligten im System wünschen, aber besonders natürlich für die jüngere Generation.

**I: Mit wem würden Sie denn gerne einmal über Ihre Forschung sprechen?**

**Zimmer-Merkle:** Jetzt wird es richtig schwierig. Ich hatte tatsächlich bisher das große Glück, über beispielsweise Konferenzteilnahmen, aber auch Auslandsaufenthalte zum Beispiel, mit führenden Wissenschaftler:innen in meinem Feld sprechen zu können. Aber darüber hinaus würde ich gerne insgesamt mehr Zeit und mehr Möglichkeiten haben, wenn es um die Frage geht, wie wir unser Wissen in die Gesellschaft tragen können oder aber auch in andere wissenschaftliche Communities. Denn das ist tatsächlich etwas, das mir selbst in meiner eigenen Arbeit zu kurz kommt. Das liegt gar nicht so sehr daran, dass es so unglaublich schwierig zu machen wäre oder es keine Möglichkeiten gäbe, sondern einfach, dass es oft an meiner Zeit scheitert, weil doch so vieles zu tun ist und das immer so ein bisschen nebenbei laufen muss. [...] Ich finde, es wäre eigentlich schön, noch mehr mit Personen aus der Gesellschaft oder aus anderen Fach-Communities in Kontakt zu kommen, [...] das eigene Wissen weiterzugeben, aber selbst auch wieder Neues zu erfahren.

**I: Womit werden oder wollen Sie sich in Zukunft beschäftigen, wenn Sie, wo wir es gerade vom Thema Zeit hatten, die Zeit dafür finden?**

**Zimmer-Merkle:** Also ich habe ja schon gesagt, dass ich gerade dabei bin, mehrere neue Projekte zu konzipieren. Und ich habe schon gesagt, dass wir uns ganz viel mit Technikzukünften hier

beschäftigen, und da wird es auch noch mal ein bisschen theoretischer bei mir darum gehen. Aber davon abgesehen interessiert mich gerade auch sehr die Geschichte der Frauen am KIT und seinen Vorgängerinstitutionen. Da möchte ich auf jeden Fall noch mal einen tieferen Blick reinwerfen und da wird es vielleicht im nächsten Jahr auch ein Projektseminar dazu geben, wenn alles so klappt, wie ich mir das vorstelle. Da freue ich mich schon sehr darauf.

Daneben bin ich auch eine der Koordinatorinnen der Graduiertenschule *Cultures of Knowledge*, die es jetzt hier am *Zentrum Mensch und Technik* gibt. Und in dieser Funktion möchte ich mich noch mal mehr mit Wissenskulturen beschäftigen. [...] Das schließt natürlich an ganz vieles an, was wir hier machen: Technikzukünfte, aber auch die inhaltliche Arbeit, die ich jetzt beispielsweise in der Mobilitätsgeschichte mache.

Und dann steht noch ganz groß mein zweites Buchprojekt an, wenn die Dissertation veröffentlicht ist. Da soll es um die Mobilität von Kindern gehen – und zwar unter der Leitfrage, wie Kinder früher transportiert worden sind, aber auch, wie sie sich selbst fortbewegt haben. Das klingt zunächst trivial, aber mein Wunsch wäre, dies durch die Jahrhunderte und durch verschiedene Kulturen einmal durchzugehen. Das ist ein etwas größer angelegtes Projekt, [...] bei dem ich mich sehr freue, wenn es demnächst so richtig losgeht – von der Geschichte des Bobby-Cars bis hin zur Frage, wie man in nicht-westlichen Kulturen Kinder fortbewegt oder fortbewegt hat.

**I: Das klingt tatsächlich interessant und auch ein bisschen außergewöhnlich. [...] Was würden Sie sich davon versprechen, was für eine Erkenntnis man da bekommen kann und wie man diese nutzen kann?**

**Zimmer-Merkle:** Also ein Thema ist bei Mobilität ja auch immer, dass Mobilität eines der Felder der Grand Challenges ist: Wie wollen wir uns in Zukunft bewegen? Was brauchen wir eigentlich, um uns zu bewegen? Und da ist ein Teil meines erkenntnisleitenden Interesses: Wie hat es eigentlich früher funktioniert und wie funktioniert es heute noch – auch in anderen Kulturen? Ein klassisches Beispiel ist das Tragen von Kleinkindern. Das kommt ja jetzt gerade wieder auf.

Und dann [...] sehen wir bei Kindern heute in den Städten ganz viel Spielmobilität. Hier würde mich interessieren, war das eigentlich schon immer so? Ist heute tatsächlich das Mobilitätsbedürfnis gewachsen? Man sieht in verschiedenen Gesellschaften, dass sich das Mobilitätsbedürfnis irgendwann unter Umständen entsprechend der äußeren Rahmenbedingungen steigert. Dass man das auch mal abbildet und entgegenhält und auch vor der Fragestellung betrachtet: Wie kommen wir eigentlich zu der Art von Mobilität und vor allem zu den Vorstellungen, die wir von Mobilität in uns tragen [...] – und was sind vielleicht Alternativen dazu? Das ist so ein bisschen der Hintergedanke, der sich damit verbindet, [...] dass da vielleicht erstaunliche Erkenntnisse herauskommen, die auch für heutige Betrachtungen von Mobilität wichtig sind.

**I: Okay, da ist man dann wieder direkt bei dem Thema Technikzukünfte.**

**Zimmer-Merkle:** Und wer weiß? Im Moment kommt das Tragen gerade wieder – vielleicht gibt es andere Mobilitätsformen oder Vorstellungen, die man auch wieder rausholen könnte. Vielleicht begegnet uns noch irgendetwas, das wir gar nicht so auf dem Schirm haben.