

# Bequemlichkeit

## Unerwünschte Nebenwirkungen

Die Inkas sollen das Rad zwar gekannt, aber nicht benutzt haben. Warum wissen wir nicht. In einem modernen Auto ist das ganz anders: Die Fahrt beginnt nicht etwa mit dem Aufschließen, sondern mit einem Druck auf eine Art Knopf, der zugleich alle Türen öffnet, die Außenspiegel in Position bringt, die Blinker aufleuchten lässt und danach als „Fahrberechtigungsausweis“ in eine Mulde am Armaturenbrett kommt, wo er wohl durch einen Magneten fest gehalten wird. Zum Starten des Motors muss man dann einen Knopf drücken. Wenn man rückwärts fahren will, erscheint auf dem Bildschirm am Armaturenbrett ein Bild, wie es hinter dem Auto aussieht in das, durch den Einschlag der Räder, die voraussichtliche Fahrspur eingeblendet ist, die sich verändert, wenn man am Lenkrad dreht. - Bremsst man auf freier Strecke, etwa um einen Parkplatz zu suchen, fragt eine Frauenstimme: „Was wollen Sie machen?“

Was ist da in den letzten Jahren geschehen? Der Schlüssel wurde zum Sender, damit man ihn nicht mehr ins Schlüsselloch stecken und umdrehen muss, wobei es vielleicht nicht einmal darum ging diese kleine Kraftaufwendung (oder das Enteisen des Schlüsselloches im Winter) einzusparen, sondern darum Zeit zu gewinnen, indem man es, schon kurz bevor man das Auto erreicht, öffnen kann. Den Türgriff muss man dennoch betätigen. Das geht natürlich nur, wenn das Auto ständig auf Empfang ist, was etwas Strom verbraucht. Dann müssen in allen Türen Motoren sitzen, die die Verriegelung lösen. Ebenso sind Motoren an den Außenspiegeln, die diese bewegen, wenn man das Auto öffnet oder schließt. Vermutlich wurden immer öfter Rückspiegel angefahren, seit die Autos immer breiter wurden. Alle diese Motoren, in größeren Fahrzeugen sind es über einhundert, brauchen beim Betrieb Energie, die vom Auto beim Fahren in der Batterie gespeichert werden muss, also den Treibstoffverbrauch erhöht. Dasselbe gilt für den Sender und Empfänger des Autos (eine Art automatisches Mobiltelefon), der Mängel direkt an die Werkstatt meldet, die sich daraufhin meldet und fragt, wann man denn zum Beheben des Mangels in die Werkstatt kommen wolle. Dasselbe gilt auch für die eingebauten Computer, die das Fahrzeug ständig prüfen und das Fahrverhalten aufzeichnen, so dass die Werkstatt sehr genau weiß, ob jemand mal scharf bremste, oder wie wild beschleunigte. Der Autofahrer ist längst zum gläsernen Bürger geworden, der dafür sogar noch bezahlen darf, denn all diese Technik kostet ja Geld und Treibstoff. Weil nicht alle Benutzer mit den vielen Möglichkeiten, die das Auto bietet, klar kommen und wissen, wie sie es so einstellen könnten, wie es ihnen gefällt, bieten Hersteller Kurse an, in denen man lernt mit den „digitalen Errungenschaften“ umzugehen. Hier wird das, was ursprünglich der Bequemlichkeit dienen sollte, zum Fluch. Es kann passieren, dass man sich unabsichtlich im Auto einschließt und dann nicht mehr weiß, wie man wieder heraus kommt. Oder das Auto meldet, dass sich jemand nicht angeschnallt habe, aber in Wirklichkeit steht eine Einkaufstasche auf dem Sitz und löst den Alarm aus.

Was bedeutet das für den Menschen? Er muss sich, wie bei vielen digitalen Geräten, mit einer umfangreichen Gebrauchsanweisung auseinandersetzen, um das Auto wirklich zu beherrschen. Das ist bei steigendem Altersdurchschnitt der Bevölkerung fragwürdig, weil ältere Menschen sich mit hierarchischen Menüs schwer tun; das sind Menüs für das Benutzen der Geräte, die unter bestimmten Stichworten den Zugang zu weiteren Untermenüs mit Stichworten öffnen, usw.. Wenn man aber nicht weiß, unter welchem Stichwort man etwas finden wird, ist man auf Probieren angewiesen. Das bedeutet, der Benutzer muss das Menü im Kopf haben, um irgend etwas finden zu können. Das fällt älteren Menschen immer schwerer, fanden Gerontologen des Stuttgarter Robert-Bosch-Krankenhauses schon vor vielen Jahren. Aber anscheinend wissen das die Ingenieure der Automobilhersteller nicht, oder es ist ihnen gleichgültig, weil sie sich die Probleme Älterer nicht vorstellen können. Für Ältere sind die ganzen Errungenschaften, die das Leben angeblich bequemer machen sollen, eher Quellen der Unsicherheit und des Verdrusses. Man sollte mal untersuchen, wie viele der Unfälle älterer Automobilisten auf die im Auto eingebaute Technik zurück zu führen sind, die solche Benutzer überfordert.

Wie kann etwas, das der Bequemlichkeit dient, zur Gefahr werden? Sowohl bei Muskeln, als auch im Gehirn gilt, dass man das verlernt, was man nicht übt (Use it or loose it!). Offensichtlich ist das bei der Rückfahrkamera, die es dem Benutzer erspart sich nach hinten umzuwenden, oder in den Rückspiegel zu schauen. Wenn man den Kopf immer seltener dreht, wird der Kopf, besser gesagt der Hals, immer unbeweglicher. Wenn man nicht mehr übt das Spiegelbild im Kopf in die Wirklichkeit zu übersetzen, verlernt man es, was zu Fehlern und damit Unfällen führen kann.

Ein gutes Beispiel für das Verlernen sind Rufnummernspeicher, wie sie jedes Mobiltelefon, aber auch manche Festnetztelefone haben. Sobald man diese benutzt und die Telefonnummern nicht mehr aus dem Gedächtnis holt, vergisst man diese Nummern recht bald und kann sie gar nicht mehr aus dem Gedächtnis holen. Wenn aber das Mobiltelefon geklaut wird oder kaputt geht, so dass man nicht mehr an die Nummern heran kann, ist man dumm dran. Wer dann noch ein altmodisches Adressverzeichnis hat, oder eine Kopie der Telefondaten auf einem anderen Gerät (Backup im Rechner), der ist fein raus. Wie viele Bekanntschaften sind wohl in den letzten Jahren verloren gegangen, weil Leute ihr Telefon gewechselt haben und die Nummern nicht mehr hatten? Auch hier zeigt sich, dass Bequemlichkeit nicht immer nur die gewünschten Erfolge bringt, sondern eben auch Nebenwirkungen haben kann, die man oft nicht bedenkt und schon gar nicht haben möchte.

Was das Auto und seine Benutzung angeht, so schadet das viele Sitzen der Gesundheit und macht schwach und träge. Schon die alten Chinesen wussten: „Stetes in der Kutsche fahren ist ein sicheres Mittel um schwache Beine zu bekommen!“ Hinzu kommt, dass man wegen der oft kleinen Fenster viel weniger von der Umgebung sieht, wie wenn man läuft oder auf dem Fahrrad fährt. Man kann auch viel schlechter jemand nach dem Weg fragen, oder sich schöne Gebäude oder eine reizvolle Landschaft erklären lassen. Das Anhalten und mit Menschen reden, fällt aber sogar schon auf dem Fahrrad schwer.

Das alles heißt nicht, dass nicht fast jedes Gerät, jedes Verkehrsmittel auch seine guten Seiten haben kann, aber die werden in der entsprechenden Werbung schon betont. Wichtig ist jedoch die Schattenseiten zu kennen, damit man bewusst wählen kann, was einem für den jeweiligen Zweck am Besten dient. Dann erst hat man jene Freiheit, von der zwar viele reden, weil sie diese selten kennen und noch seltener auszufüllen vermögen.