

# DIE KOMPAKTE STADT

HERAUSGEGEBEN VON  
MARTIN WENTZ



D  
I  
E  
Z  
U  
K  
U  
N  
F  
T  
D  
E  
S  
S  
T  
Ä  
D  
T  
I  
S  
C  
H  
E  
N

campus

ARNOLD VOSS

## DAS RAD, DIE STADT UND DER SCHWEISS

WIE KOMPAKT IST DIE KOMPAKTE STADT?



Von der Auflösung großer Städte und von der Suburbanisierung ganzer Regionen ist heute viel die Rede. Die verstädterte Landschaft rückt in den Blick. Mich haben die jüngsten Publikationen, die vom Ende der Stadt künden und die neue Formen des Städtischen „empirisch“ konstatieren – ob nun *Zwischenstadt* oder *Peripherie* genannt – schlicht irritiert. <sup>(1)</sup> Kein Wunder, denn seit Jahrzehnten lebe ich in einem Raum, der vor diesem „Paradigmenwechsel“ urbaner Begriffsbildung als *die* amorphe Agglomeration par excellence galt: im Ruhrgebiet.

Es ist noch nicht lange her, da wurde das Industrieviertel bestenfalls als ein rückwärtsgewandter, provinzieller Bastard wahrgenommen – nicht Stadt, nicht Land. Keine Frage, Gegensätze bestimmen das Gebiet zwischen Ruhr und Lippe: hier die Resultate amerikanisch-industrieller Wildwestplanung, dort Versatzstücke des europäischen Städtebaus, unterschiedslos zerstört durch die Bausünden der siebziger Jahre, zerfurcht durch ein Autobahnnetz, das es mit dem System der Highways von Los Angeles ohne weiteres aufnehmen kann. Das Ruhrgebiet ist eine prototypische *disperse* Agglomeration. Unversehens, quasi hinterrücks, ist nun meine „Heimat“, ohne das sie sich wesentlich materiell verändert hätte, zum zukunftssträchtigen Modell flexibler und dezentraler Stadtgestaltung mutiert. Wie das?

Ich kann es mir nur durch eine veränderte Wahrnehmung der Stadt erklären. Offenbar hat eine neue Phase der Selbstaufklärung derer eingesetzt, die einem postmodernen „Realismus“ huldigen, der nicht nur die Politik, sondern auch die Wissenschaften durchdrungen hat. Eine Art „Punk de Science“, einen Totentanz der Theorie, führen sie auf: Da es ihnen an Ideen zu mangeln scheint, wie die Zerstörung der Stadt aufzuhalten sei, feiern sie ihr Ende als unausweichlich. Wenn man jene Thesen zur Urbanität als Maßstab anlegt, die noch vor wenigen Jahren von denselben Theoretikern formuliert wurden, stellt man fest: Die Fragmentierung von Stadt und Raum war bereits vollendet, bevor sie diese auch nur in Ansätzen begriffen und analysiert haben.

Es ist kaum verwunderlich, daß mit der Anerkennung der unaufhaltbar erscheinenden Desintegration, der Dezentralisierung des Raumes und der Desurbanisierung, die immateriellen Netze und Knoten, mithin das Internet, in den Mittelpunkt urbaner Theoriebildung rücken. Erstaunlich nur, daß die neuen Medien auf die alten Stadtmotivmetaphern zurückgreifen. Auch im Netz feiern anheimelnde Begriffe wie *Agora*, *Flaneur* und *Marktplatz* fröhliche Urständ. Gleiches gilt für das Interface-Design der Computer: Anachronistisch ist ihre Zeichensprache. Als Symbol für „Speichern“ muß immer noch der Karteikasten aus dem Büro des 19. Jahrhunderts herhalten. Offensichtlich klammern wir uns alle – egal auf welchem Niveau – an bewährte Begriffe, wenn sich die „Zeiten“ beschleunigen.

#### DAS FLÜCHTIGE UND DAS KONSTANTE

Hilfreich sind zwei Fragen zur Zukunft der Stadt. Erstens: Wie verändert sich die Materialität des Städtischen in Zeiten des Wandels? Zweitens: Was hat den Wandel beziehungsweise die Zerstörung der Stadt vorangetrieben? Die Antworten enthalten vielleicht den Schlüssel zu einer neuen Theorie des Urbanen als komplexem, sozialem, verdichtetem und vielfältigem Raum.

Tatsache ist zunächst, daß viele Menschen die *kompakte Stadt* bevorzugen – wenn auch nicht mehr in der Form der hochverdichteten Mietskaserne aus der Gründerzeit oder dem zwar lichtdurchfluteten, aber doch ökologisch fragwürdigen Hochhaus neueren Datums.

Jene, die nicht über die aktuellen und zukünftigen „Beschleunigungsmaschinen“, also ein Auto oder einen Computer mit Netzzugang verfügen, sind auf die kompakte Stadt geradezu angewiesen. Der motorisierte Individualverkehr ist be-

kanntlich keineswegs flächendeckend und schon gar nicht sozial gleich verteilt. Wer kein Auto besitzt, kann dieses vermeintliche Manko nicht durch einen Internetanschluß kompensieren – ganz unabhängig davon, daß für die Verfügung über Provider und Autos dasselbe gilt: Sie ist abhängig von der sozialen Situation, von der gesellschaftlichen Position. All das scheint die „Realisten“, die Theoretiker der aufgelösten Stadt, nicht sonderlich zu interessieren. Genauso wenig irritiert sie, daß die von ihnen konstatierte „Wirklichkeit“ Gegentendenzen zu dem aufscheinen lassen, was sie selbst als unvermeidlich hinstellen.

Die für eine neue Theorie der kompakten Stadt stets vorhandenen Konstanten sind die Körper – Bauten und Menschen. Beide unterliegen ohne Zweifel dem Wandel, kurzum: der Kulturalisierung; beide sind Ergebnis mehr oder weniger großer innerer und äußerer, individuell oder kollektiv verrichteter konstruktiver Akte entlang einer historischen Zeitachse. Ihre physisch-biologischen Grundeigenschaften haben sich jedoch nicht wesentlich verändert. Ein Haus läßt sich heute zwar höher, transparenter, vernetzter und energetisch effizienter bauen, sein räumliches Beharrungsvermögen ist jenseits aller soziokulturellen Überformungen nach wie vor enorm.

Gleiches gilt für das körperliche Beharrungsvermögen von Menschen: Zwar verlaufen ihre Biographien immer weniger in vorgezeichneten Bahnen, doch der Bleibewunsch derer, die sich an einem Ort mehr oder weniger zufriedenstellend eingerichtet haben, ist persistent. Allen Flexibilisierungstendenzen, aller Konditionierung und Disziplinierung zum Trotz: Direkte Interaktion und Kommunikation sind immer noch an physische Räume gebunden. Der Mensch erweist sich als erstaunlich seßhaft: Jene Zeit, die er täglich zu opfern bereit ist, um sich fortzubewegen, ist – wie mittlerweile zur Verwunderung der Verkehrsplaner auch empirisch festgestellt wurde – in den letzten hundert Jahren nahezu konstant geblieben.

Wichtiger für den hier formulierten Theorieansatz ist jedoch die Tatsache, daß der Mensch nach wie vor in zwei für ihn wesentlichen Lebenssituationen auf andere Menschen und ihre unmittelbare körperliche Nähe existentiell angewiesen ist. In Fällen der Not, von Krisen, Krankheit, Trauer oder sogar nur schlichtem Technikversagen und in Fällen der absoluten Freude an- und miteinander, das heißt in Fällen von Liebe, Glück, Erfolg. Da beide Situationen jedoch gegenseitiges Vertrauen voraussetzen, erfordern sie auch zwischendurch spontane körperliche Nähe und damit schnelle und regelmäßige materiell-räumliche Erreichbarkeit

Der physische Leib und seine räumliche Anwesenheit sind aber nicht nur unabdingbare Voraussetzung der Zwischenmenschlichkeit, sondern zugleich auch das letzte Refugium des Eigenen, des Differenten in einer durch die virtuelle Vernetzung im weiteren vereinheitlichten Welt. Aber nicht nur der einzelne ist immer häufiger auf sich selbst zurückgewiesen. Selbst die Medizin, die mehr und mehr zu der Erkenntnis kommt, daß Gesundheit als massenhafte und soziotechnisch beliebig entwickelbare Reparaturveranstaltung unbezahlbar wird, richtet ihr Augenmerk wieder auf ihr eigentliches Subjekt, den für seinen und in seinem Körper verantwortlichen Menschen. Es erscheint mir deswegen nicht abwegig, eben diesen Menschenkörper, nachdem er als regenerierbares physiologisches Arbeitswerkzeug der agrarischen und industriellen Gesellschaft zunehmend ausgedient hat, erneut und auf neue Weise in den Mittelpunkt einer Stadtheorie zu rücken. Wobei seine Beweglichkeit im umfassendsten Sinne eine hervorgehobene Rolle spielt.

## BAUTEN UND MENSCHEN

## BESCHLEUNIGUNG UND STILLSTAND

Die Befreiung des Menschen von der körperlichen Arbeit ist teuer erkaufte: Die im menschlichen Körper evolutionsmäßig angelegten und immer wieder regenerierbaren Energiereservate liegen zunehmend brach. Sofern wir arbeiten, tun wir es immer mehr sitzend, also relativ unbewegt, beinahe sediert, stillgestellt. Eine Folge ist die körperliche Deprivation bis hin zur völligen Unbeweglichkeit bei gleichzeitiger technischer Verfügbarkeit über den Raum. <sup>(2)</sup>

Selbst die zunehmende Beschleunigung durch Auto, Bahn und Flugzeug hat im wesentlichen körperlichen Stillstand zur Voraussetzung: sie basiert auf der eigenen Immobilität, die im Stau auf ihren Begriff kommt. Alle diese Fahrzeuge trennen den eigenen Körper obendrein vom Geschehen außerhalb dieses Gehäuses und reduzieren das dazugehörige Raum- und Sozialerleben auf Punkt, Strecke und „Event“. Die Umwelt wird – wie beim Fernsehen und beim Computer – durch eine Scheibe wahrgenommen, sie wird zum flächenhaften und zugleich ausschnitthaften Bild „monitorisiert“. Diese Wahrnehmungsweise der Wirklichkeitszerstückelung übrigens ist eine Voraussetzung, die die Zwischenstadt als eine Aneinanderreihung sinnlich leerer und in sich zerbrochener Zwischenräume überhaupt erst erträglich macht. Körper- und Raumerfahrung, die evolutionsmäßig zusammengehören, werden so getrennt und das Körperbewußtsein wird damit auf ein Minimum reduziert.

Die Ausstattung des heutigen Pkws vermag das Beharrungsvermögen der Menschen deutlich zu machen, nehmen wir doch – obwohl wir meist alleine fahren – ein mehr oder weniger großes Wohnzimmer mit. Total abgesichert nach außen, mit sofaähnlichen Sitzmöbeln, Stereo- und Klimaanlage, von den Wohnaccessoires wie Stickdeckchen, Spielzeug und vorhangartigen Fensterverkleidungen ganz zu schweigen.

## DIE REMANENZ DES RAUMES

Die Remanenz des gebauten Raumes, das heißt die Immobilität der Baukörper und der sie bewohnenden Menschen, verhindert zugleich, daß die zunehmende Desintegration des Stadtkörpers zu vertretbaren gesellschaftlichen und finanziellen Kosten rückgängig gemacht werden kann. Hier haben die Kritiker der kompakten Stadt schlicht recht. Das gilt auch für die These, daß die unaufhaltbare Individualisierung der Menschen ihren räumlichen Ausdruck in eben jener vieldiskutierten *Zwischenstadt* findet. Tatsache ist, daß die Funktionen, die den öffentlichen Raum einst konstituierten, zunehmend privatisiert und zerstreut werden. Damit erscheint das Automobil als Hauptverkehrsmittel unabdingbar. Doch das individuell benutzte Auto ist nicht nur Zwangsmittel, sondern befriedigt auch Wünsche, von seinen psychischen Kompensations- und Abgrenzungsleistungen einmal ganz abgesehen.

Erstaunlicherweise findet in den gegenwärtigen Überlegungen in der Regel ein Fahrzeug keine Erwähnung <sup>(3)</sup>, das dem Pkw eben gerade in seiner Flexibilität und Individualisierbarkeit in nichts nachsteht, jedoch zugleich über den Vorteil verfügt, nicht nur für jeden verfügbar zu sein, sondern neben der Umwelt auch den Stadtkörper zu schonen: das Fahrrad. Entweder wird es unter der Rubrik rückwärtsgewandter „grüner“ Romantik abgehakt oder technisch herabgewürdigt – ein Freizeitvehikel bestenfalls. Eine dritte Kategorie ist sozioökonomischer Natur und heißt letztlich ebenso abwertend: Armutsfahrzeug.

Ein Blick nach Holland, nach Münster oder Basel, <sup>(4)</sup> dieser fast fahrradweglosen und doch fahrradfreundlichen Grenzstadt, genügt: Die vorschnelle Kategorisierung ist empirisch nicht mehr zu halten. Entscheidender aber ist die spezifische Schnittstelle, die das Fahrrad zwischen „neuer“ Technologie und Körper darstellt. Denn das Fahrrad ist – für viele Stadttheoretiker und Praktiker offensicht-

lich unbekannt – gerade in den letzten zehn Jahren zu einem High-Tech-Gerät erster Güte avanciert.

Stoßdämpfer, hochstabiles Leichtmaterial, ABS-Bremssysteme, leichtgängige beziehungsweise automatische Gangschaltung plus computermäßig an die Tretkraft angepaßte Elektromotorverstärkung: Das ist der Stand des erprobten, massenhaft und damit preiswert produzierten Equipments. Steigungen beispielsweise sind auch für alte Menschen kein unlösbares Problem mehr. Selbst gebrechliche und kranke Menschen können – im Nahbereich zumindest – auf fremdgesteuerte Fahrzeuge verzichten. Und das Gepäck ist schon lange kein Hindernis mehr. Ein Familieneinkauf im SB-Markt läßt sich bequem transportieren.

Es sind weder technische noch soziale und schon gar nicht ökonomische, sondern ausschließlich kulturelle und infrastrukturelle Gründe, die den Durchbruch des Fahrrades als städtisches Verkehrsmittel verhindern. Wobei ein Argument in diesem Zusammenhang der besonderen Erläuterung bedarf: Häufig ist zu hören, der Körper sei auf dem Rad allzu ungeschützt dem Wetter ausgesetzt. Das Wetterproblem ist – wie alle Outdoor-Sportler wissen – mittlerweile ausschließlich eines der Kleidung.

Der menschliche Schweiß unter der Kleidung ist vielmehr das Problem. Während der Schweiß beim Sport geradezu als Ausdruck der Leistung herhalten kann (und häufig sogar soll), tut er dies nicht im Büro, im Restaurant oder beim Einkaufen. Dort, so meinen viele Menschen, würde er einfach nur unangenehm riechen. Doch High-Tech-Regenkleidung ist so leicht, wie sie an-, aus- und übergezogen werden kann. Der Schweiß, den die Bewältigung einer längeren Strecke, bei sehr warmen Wetter auch ein kürzerer Weg, unausweichlich erzeugt, stinkt – wie mittlerweile empirisch nachgewiesen wurde – auch in der Wahrnehmung der anderen Menschen mitnichten. Dies tut einzig der Angstschweiß, also die aus negativen Streßempfindungen verursachte Transpiration. <sup>(5)</sup>

Entscheidend ist jedoch, daß das Fahrrad nicht nur den menschlichen, sondern zugleich den durch das Automobil so geschundenen Stadtkörper zu heilen in der Lage ist. Weil es schmal ist und selbst bei höherer Geschwindigkeit immer noch über eine hohe kleinräumige Wendigkeit verfügt, verlangt es nämlich prinzipiell keine zusätzliche Fahrtrasse – auch nicht aus Sicherheitsgründen. Denn die Verletzlichkeit des nicht von den Fußgängern getrennten Radlers und die an seine Körperkräfte gebundene Dynamik sichern seine Integration in den Stadtkörper. Die Stadt kann so wieder zu dem werden, was sie war, bevor sich der motorisierte Individualverkehr als städtisches Massenverkehrsmittel durchgesetzt hat: eine erweiterte und zugleich schützende Hülle der Bewohner und Besucher.

Erst die generelle Pkw-Nutzung hat die Zwischenräume zu Trennräumen werden lassen und damit die Ausdehnung des Stadtraums beschleunigt. Die *Zwischenstadt* ist nämlich – trotz aller anzuerkennenden soziokulturellen Erklärungsmomente – materiell nichts anderes als das durch eine einseitige Bewegungsart ins Gigantische gesteigerte Territorium. Die Konsequenz: Die Autonomie und Bewegungsfreiheit ihrer Bewohner ist minimiert.

Eine Analyse der vorhandenen Zwischenräume, die also gewissermaßen Produkt und Produzent zugleich sind und die unser Verhalten strukturieren, könnte der Angelpunkt einer Theorie der zukünftigen Stadt sein. Sie dürfte allerdings nicht im Affirmativ-Beschreibenden verharren, sondern müßte eine Theorie der individuellen und kollektiven räumlichen Mobilität beinhalten, um das zu bestimmen, was heute und in absehbarer Zeit als kompakt zu gelten hat. Sie müßte

RAUM UND  
SCHWEISS

STADT UND KÖRPER

darüber hinaus den menschlichen Körper, präziser: das aktuelle und zukünftige Körperbewußtsein der Raumbewohner, und neue Verkehrsformen und -mittel in den Blick rücken. <sup>(6)</sup>

Jetzt schon läßt sich eine Umkehr und eine zunehmende Nutzung des Rades beobachten. In New York, in London, in Berlin, im Ruhrgebiet und anderen Ballungsräumen dieser Welt, von denen behauptet wird, daß Radfahrer dort keinen Platz hätten, sind die Radler unterwegs. Der Aktionsradius ihres Vehikels ist auch in der Fläche enorm. Überall fahren sie und warten nicht, bis Planer, Politiker und Architekten endlich die materiellen Voraussetzungen schaffen.

Will man das Verhalten dieser „Avantgarde“ der Stadtmobilität befördern, stehen dem drei Dinge entgegen:

Erstens: die Gewöhnung an das Automobil; zweitens: dessen flächendeckend überdimensionierte Infrastruktur; drittens: die De-facto-Reduktion des Fahrradradius auf die durchschnittlichen und für die Alltagsnutzung allgemein noch als bequem erachteten 8-10 Kilometer. <sup>(7)</sup> Die den ersten beiden Einwände zugrundeliegenden Faktoren sind nur langsam zu verändern. Der eingeschränkte Radius in der Zwischenstadt ist – vor allem jenseits des freizeithlichen Nahbereichs – ein Problem, das sofortige Lösungen erfordert.

An Schnelligkeit ist das Fahrrad im engen Radius zwar dem Automobil auch heute schon überlegen. Aber die räumliche Trennung vom Arbeitsort und die flexible Zeiteinteilung sowie die damit verbundenen Pendlerströme und der zunehmende überlokale Freizeitverkehr machen eine Kooperation mit öffentlichen Verkehrsmitteln unausweichlich.

Dieser Kooperation steht – insbesondere beim regionalen Schienenverkehr – nichts im Wege: Der Fahrradtransport setzt sich mehr und mehr durch bei der Bahn. Die neuen *Mixed-Use-Konzepte* haben Zukunft, vor allem, wenn man den mittlerweile exzellenten technischen Standard und den hohen Fahrkomfort der neuen falt- und klappbaren Bikes in Betracht zieht. Kurz: Die individuell-private Pkw-Nutzung ließe sich bei Ausschöpfung aller Möglichkeiten um die Hälfte, im Stadtverkehr sogar um weit mehr reduzieren. Und das ohne generellen Verlust an Lebensqualität, ohne Märtyrer- und Verzichtspose. Erreichen ließ es sich durch eine abschbare, stetige, spürbare und zugleich sozial abgefederte sowie nebenbei ökologisch in jeder Weise sinnvolle Gesamterhöhung der diesbezüglichen Verbrauchssteuern. <sup>(8)</sup>

#### EINE ZUKUNFT FÜR DIE ZWISCHENSTADT

Bedenkt man, daß auch der motorisierte Schwerlastverkehr mit Hilfe einer neuen Stadtlogistik und der Verlagerung auf die Schiene erheblich reduziert werden könnte, ergeben sich für das 21. Jahrhundert interessante Perspektiven. Erhebliche Flächen könnten gerade in der Zwischenstadt anders genutzt werden: Durch Reduzierung von Trassen und Parkplätzen, durch Mehrfachnutzung von Gebäuden. Die Zwischenstadt läßt sich zwar auf Grund des weiter ansteigenden individuellen Bedarfs an Fläche nicht oder nur unwesentlich in ihrer Ausdehnung reduzieren. Sie könnte aber nachverdichtet und damit wieder kompakter werden, ohne die Fehler der alten kompakten Stadt wiederholen zu müssen. Diese „Auf-füllung“ und Aufwertung der Zwischenstadt kann zwar die alte Stadt nicht heilen. Sie setzt uns aber in die Lage, die Kompaktheit der alten Stadt, ihre räumlichen Vorteile, unter den aktuellen Bedingungen wieder herzustellen. Ob sich damit auch die vielbeschworene und oft eingeforderte Urbanität wieder einstellt, das allerdings bleibt fraglich.

## Anmerkungen

- 1 Prototypisch in der deutschsprachigen Literatur Thomas Sieverts: „Zwischenstadt – zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land“, Braunschweig/Wiesbaden 1997, sowie Walter Prigge (Hg.): „Peripherie ist überall“, Frankfurt am Main/New York 1998.
- 2 Vgl. Heiko Ernst: „Die Weisheit des Körpers“, München 1993. Differenzierter bei Heiko Ernst, ebd. S.97 ff., vgl. speziell das Kapitel „Der Aufstand gegen die Bewegungsarmut“, sowie Nicholas Humphrey: „Die Naturgeschichte des Ich“, Hamburg 1995, und Lewis Mumford: „Mythos der Maschine“, Frankfurt am Main 1977.
- 3 Als Beispiel sei hier nur das sehr lesenswerte und aktuelle Buch „Stadtgesellschaft“ von Michael Mönninger genannt, in der weder die „Zwischen-“ noch die „Kompaktstädter“ das Fahrrad nur einer einzigen Erwähnung für wert erachten. Michael Mönninger (Hg.): „Stadtgesellschaft“, Frankfurt am Main 1999.
- 4 Hier wird (trotz oder gerade wegen der räumlichen Dichte, die häufig keine Radwege erlaubt) eine neue Straßenkultur sichtbar: Durch ein geändertes Verhalten der Autofahrer und einen bestens ausgebauten öffentlichen Nahverkehr ist ein zumindest partielles beziehungsweise paralleles Miteinander von Auto und Fahrrad ohne spezielle Schon- und Verdrängungsräume möglich. Vgl. auch Klaus Bachmann: „Die Renaissance der leisen Treter“, In: GEO-Wissen 2/1991, S. 125-136, sowie Hermann Knoffacher: „Zur Harmonie von Stadt und Verkehr“, Wien 1993.
- 5 Im übrigen ist Nichtschwitzenkönnen als Krankheit zwar selten, aber dann tödlich, denn die Flüssigkeitsabstoßung unseres Körpers durch die gesamte Hautoberfläche ist ein Konstituens unserer biologischen Existenz.
- 6 Das heute zunehmend beliebte Inline Skating oder Rollerbladen kann hier als eine spezielle Unterform des Radfahrens, das heißt des sich Bewegens auf Rädern respektive Rollen angesehen werden. Es hat gegenüber dem klassischen Fahrrad, was seine Stadtverträglichkeit betrifft, jedoch den Nachteil niedrigerer Transportkapazität und ausholend breiter Beinbewegungen, die für den restlichen Stadtverkehr eine größere Beeinträchtigung bedeuten können. Ihr Vorteil gegenüber dem Bike liegt in einer insgesamt noch größeren räumlichen Anpassungsfähigkeit und Flexibilität. Vgl. auch Werner Kieser: „Die Seele der Muskeln – Krafttraining jenseits von Sport und Show“, Zürich 1997, sowie Gabriele Klein: „Electronic Vibration – Pop Kultur Theorie“, Hamburg 1999.
- 7 Menschen, die regelmäßig radfahren, werden diese Entfernungen als lächerlich abtun. Wenn man jedoch bedenkt, daß ein großer Teil der Autofahrten in diesem Radius stattfindet, wird der enorme Handlungsrahmen für den Stadtbau klar, der einer anderen Mobilitätskultur zugrunde liegen müßte.
- 8 Mixed-Use-Konzepte werden – allein schon aus Eigeninteresse – von verschiedenen Unternehmen erprobt und propagiert. Eine der neueren Parolen der größten europäischen Autoverleihfirma lautet: „Nur wer kein Auto besitzt, ist wirklich frei“.