



## Ein Urlaub wie kein anderer...

• An den schönsten Küsten Europas. • Nahtlos bräunen! Urlaub, der Spaß macht. • Luxushotels, Bungalows, Sommerhütten an ruhigen Stränden. • Zu Preisen, die Sie unbedingt vergleichen sollten.



Fordern Sie unseren großen Farbbildkatalog S3

### OBÖHA REISEN

635 Bad Nauheim, Postf. 1449  
Tel. 06032/8985

## Wieviele kostet mich das?

337 mal gibt die neue AM Antwort auf diese Frage. AM nennt Preise für Materialien, Löhne und komplette Modernisierungen.

### Althaus<sup>10</sup> Modernisierung



Dachausbau – 80 qm mehr Wohnfläche • Schmuckstück im Grünen vor ein paar Jahren noch unbewohnbar • Es lohnt sich doch – Modernisieren zum halben Neubaupreis • Ein Zuhause für die Modernisierungsidee – Arbeitsbeginn am ersten deutschen Althaus-Modernisierungszentrum in Stuttgart • Das sollten Sie wissen – So ist das mit der Denkmalliste •

JETZT NEU! – Bei Ihrem Buch- und Zeitschriftenhändler

oder im Abonnement vom Fachschriften-Verlag, 7012 Fellbach, Postfach 13298



Lebens“ beschrieben. Und nun: Endstation Wien?

„Vienna's English Theatre“ ist keine schlechte Adresse. Die kleine, neobarocke Bühne (250 Plätze) in der Josefsasse in Wiens VIII. Bezirk gilt als das einzige Profi-Theater englischer Zunge auf dem Kontinent; es spielt das ganze Jahr über, engagiert Schauspieler vom Londoner Westend, darunter auch Stars.

Dawn Addams war hier als Shaws „Candida“ zu sehen; Marianne Faithfull, Mick Jagers Ex-Freundin, spielte in Williams' „Kingdom of Earth“, und auch die Besetzung für „The Red Devil Battery Sign“ kommt aus London. Das Publikum importiert sich, im Sommer, selbst: Drei Viertel der Gäste sind angelsächsische Touristen.

Im Winter füllen, neben der ständigen Kolonie aus Unido- und Botschaftspersonal, die Eingeborenen die Reihen; sie wollen, sagt Direktor Schafranek, „begeistert ihre Englischkenntnisse verwerten“. Schafranek spielt jedes Stück vier bis acht Wochen en suite, er hat eine Platzbesetzung von 80 Prozent und fast 4000 Abonnenten.

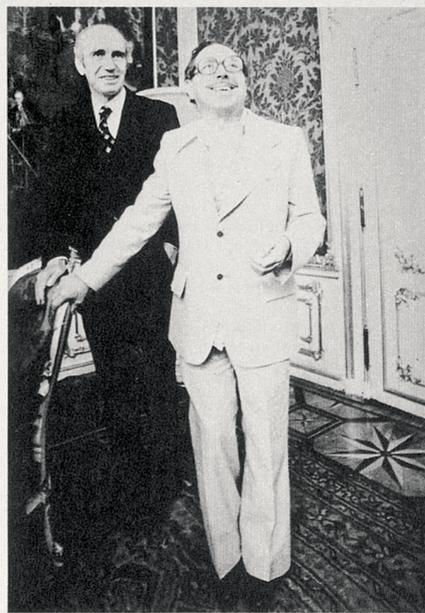
Das Theater ist ein Kind der Liebe. Schafranek, Wiener aus Böhmen, Assistent bei Ingmar Bergman, hatte 1960 die amerikanische Schauspielerinnen Ruth Brinkmann geheiratet. Weil sich die Künstlerin in Wien ohne Auftritte „frustriert fühlte“, gründete Schafranek das, mittlerweile subventionierte, „English Theatre“, auf dem die Gattin nun die ersten Rollen spielt.

Der neue Williams sollte zunächst mit Anthony Quinn und Claire Bloom am Broadway herauskommen. Weil Williams das Regiekonzept nicht paßte, zog er die Aufführung zurück, und Schafranek, der nur nachspielen wollte, erhielt plötzlich letzten Sommer — „wie Schnee im Juli“ — die Weltpremiere zugesagt.

An die 40 Theater hatten sich angeblich um die Gunst beworben: „Mein stärkster Konkurrent war das New Yorker Lincoln Center.“ Aber Schafraneks „Vision“ der Inszenierung — mehr symbolisch als realistisch — beeindruckte Williams offenbar aufs tiefste; Wien bekam die Ehre.

Williams hält sein jüngstes Werk für „eins meiner fünf besten“, und Schafranek heißt es ein „Schicksalsdrama“. „The Red Devil Battery Sign“ (Das Zeichen der roten Teufels-Batterie) handelt, menschheitsgeschichtlich überhöht, von den finsternen Ränken eines Wirtschaftskonzerns in Dallas, der einen Präsidenten-Mord auf dem Konto hat und nach der Staatsmacht giert.

Hineingewoben ist das beklagenswerte Schicksal einer Südstaaten-Lady, die zuviel über den Konzern weiß, von dessen Schergen molestiert wird und schließlich gegen die Verrottung Amok



Dramatiker Williams (r.), Gastgeber\* Schubkraft von der Spar-Casse

läuft, bis alles in Scherben fällt. Zuvor hat sie eine hitzige Affäre mit einem Musikanten, der an einem Gehirntumor leidet und alsbald verstirbt.

Schubkraft für die Weltpremiere lieferte die „Erste österreichische Spar-Casse“; sie spendierte 70 000 Mark. Auch das US-State-Department will nicht knickrig sein; es wird, hofft Schafranek, eine „Capital-City-Tour“ durch Europa finanzieren, und dann „können auch wir uns ein bißchen mit Ruhm betropfen“.

Denn in der Hofburg sprach, bei einem Williams-Empfang, Österreichs Bundespräsident Rudolf Kirchschläger die wahrscheinlich geflügelten Worte: „Die Premiere Ihres Stückes wird ein theaterhistorisches Ereignis von weltweiter Bedeutung.“

## STADTPLANUNG

### Soviel Grün

Die Stadtfucht bremsen wollen der bayrische Umweltminister Streibl und ein Münchner Architekt: Aus Hinterhöfen sollen Mini-Parks werden.

Das Mißbehagen an einem einzigen häßlichen Hinterhof in München-Schwabing war die Quelle für eine Utopie in Grün: neue Großstadt-Lungen zu erschwinglichen Preisen.

Das jedenfalls schwebt offenbar dem 35jährigen Münchner Architekten Hermann Grub, aber auch dem bayrischen

\* Österreichs Bundespräsident Rudolf Kirchschläger.

Umweltminister Max Streibl vor, den Grub für ein originelles Stadtforschungsvorhaben gewonnen hat.

Es begann mit Grubs eher privatem Wunsch, den deprimierenden Hof hinter seinem Architekturbüro nahe dem Boulevard Leopold mit ein paar angrenzenden ebenbürtigen Arealen, ent-rümpelt und bepflanzt, zu einem Mini-Park zu vereinen.

Auf der Suche nach Geldgebern für diese von den Anrainern akzeptierte Oasen-Bildung (SPIEGEL 23/1974) stieß Grub auch auf den Umweltpoliti-ker Streibl. Und der ließ sich, stets auf der Jagd nach städtischen CSU-Wählern, verlocken von dem Gedanken an die Werbewirksamkeit einer solchen Stadtsanierung auf Hinterhofebene.

Grub und seine Partner dehnten ihre anfänglich begrenzte Empfehlung auf ganze Stadt-Regionen aus. Im Januar 1975 erhielten sie vom Streibl-Ministerium einen (mit 220 000 Mark dotierten) For-schungsauftrag: am Bei-spiel Münchens ein auch auf andere Städte über-tragbares „innerstädtisches Begrünungs- und Aktivi-tätskonzept“ zu erarbei-ten.

Das Konzept liegt jetzt vor: ein System von „Ket-tenparks“, das wie ein Fleckenteppich aus bisher weitgehend „fehlgenutz-ten“ Freiflächen (etwa Grün-Inseln mitten im Verkehr) des Münchner Innenstadtbereichs zusam-mengestückelt wird. Grün-Kosmetiker Grub ist da-

bei über die Aneinanderkettung von Höfen und Hinterhöfen hinausge-gangen. Mit der Einführung von Zonen planmäßig verdünnten Verkehrs, mit der Auflassung von ganzen Straßen oder auch der Einbeziehung alter Friedhofsbereiche konzipiert er eine zusammenhängende Stadtlandschaft von gehobenem Freizeitwert.

Auf diese Weise, meint Grub, könnte am Ende sogar Münchens chronische Stadtfucht (jährlich 10 000 Abwande-rer) eingedämmt werden: Die Studie, an der auch Psychologen, Soziologen, Kunsthistoriker und Landschaftsplaner

mitarbeiten, zeigt anhand von Befra-gungen, daß die Münchner Stadtmens-chen die Qualität ihres Lebens vor al-lem am Erholungswert ihrer unmittel-baren Nachbarschaft messen. Weit we-niger identifizieren sie sich mit weiter entfernten Anlagen, auch wenn es sich um Pretiosen handelt wie den Engli-schen Garten oder den Olympiapark.

Für die demoskopische Untermaue-rung des Grubschen Grün-Planes er-fragte der Psychologe Peter A. Wacker vom Starnberger „Institut für verhal-ten- und leistungsorientierte Organi-sationsentwicklung“ die Umweltbedürf-nisse von 150 Testpersonen innerhalb des neun Quadratkilometer großen Un-tersuchungsgebietes.

Es ergab sich, daß etwa der ständige Mangel an Parkplätzen nur von jeder 20. Testperson für ein entscheidendes Manko gehalten wurde. Hingegen gab jeder dritte an, unter der baumlosen Mülltonnen-Perspektive seiner Hof-fenster zu leiden.

Das Verlangen nach mehr zugängli-chem Grün in Katzensprung-Entfer-nung stand in der Rangliste der Wün-sche auch weit über dem nach Kinder-spielplätzen („Da spielen dann doch nur freche, antiautoritäre Kinder“), Schre-bergärten, Flohmärkten oder Biergär-ten.

Konfrontiert mit Spielmodellen für eine wünschenswerte Veränderung ih-



Minipark-Modell, Münchner Hinterhof (u.)  
Spiel- und Amüsierplätze ...



Architekt Grub  
... statt Mülltonnen und Grabsteine

rer unmittelbaren Nachbarschaft, entschieden sich 98 Prozent der Befragten auf Anrieb für mehr Grün vis-à-vis. Nur acht Prozent waren für die Planung neuer Hotels, Apartmenthäuser, Parkplätze oder Parkgaragen. Auch Kommunikationszentren, kommunale Bildungseinrichtungen oder Sportplätze waren nicht sonderlich erwünscht (16 Prozent). Psychologe Wacker: „Die Bedeutung der allernächsten Umgebung für das Lebensgefühl der Leute in der Stadt ist unterschätzt worden.“

Vier Monate lang durchstreiften zwölf Studenten mit ellenlangen Checklisten das Untersuchungsgebiet, um buchstäblich jeden Strauch, jeden Hinterhofschuppen, jedes Vorgärtchen, jedes Stuckornament und jede Gedenktafel für die Computer-Erfassung im Umweltministerium festzuschreiben.

Die Nutzung einzelner Geschosse wurde erfaßt, der Stil, Erhaltungszustand und die Farbe jeder Fassade, dazu die jeweiligen Licht- und Schattenseiten und die vorhandenen Asphalt-, Stein- und Rasenflächen. Heute kann der elektronische Plotter in Sekundenschnelle topographische Schaubilder des Münchner Musterareals ausspucken, auf denen beispielsweise 17 125 Bäume, 25 404 Autoabstellplätze und 745 Sandspielkästen einzeln ausgewiesen sind. Gespeichert sind auch die Sozialdaten der 290 000 Bewohner des Untersuchungsgebietes.

Ausgangsbasis für die über Jahrzehnte hin projektierte Grünwucherung müßten, darüber herrscht bei Grub und seinem Auftraggeber Übereinstimmung, zunächst einmal Plätze und Grundstücke der öffentlichen Hand sein. Aber auch private Eigentümer, wie Brauereien, Versicherungsgesellschaften oder die Kirchen, dürfen, so sie ihre Höfe und Hinterhöfe an die Grub-Projekte anknoppeln, 50 Prozent der dazu notwendigen Investitionen in Form von Zuschüssen und zinsgünstigen Darlehen aus dem Streibl-Etat erwarten.

Schon hat die Versicherungsgesellschaft Deutscher Lloyd ihre sechs Höfe an der Schwabinger Franz-Joseph-Straße offeriert. BMW finanziert eine zur Grub-Studie gehörende Farbrunter-suchung, die aus den Mitteln des Forschungsauftrags nicht mehr gedeckt werden konnte. Auch Münchens FDP und die sozialdemokratische Stadtverwaltung schalten auf grüne Welle.

Grub hofft daher, „daß ich nicht nur einen Datenfriedhof angelegt habe“. Eines seiner acht Projekte — mit einem Katalog von Spiel- und Amüsierplätzen — wird jedenfalls, nach Absprache mit der Stadt München, auf Staatskosten realisiert, schon wegen der „Sogwirkung“, wie aus dem Streibl-Ministerium verlautet. Der Rest ist Zukunftsmusik. Max Streibl: „Für soviel Grün braucht's ein bisschen Geduld.“

## AUTOMOBILE

### Unsere Stärke

**Mercedes-Benz bringt neue Modelle seiner „kleinen“ Klasse auf den Markt — und baut die alten „mit vollem Dampf“ weiter. Die Jahresproduktion ist schon jetzt ausverkauft.**

Sind die schwäbischen Autobauer wirklich so sprichwörtlich sparsam? Vor acht Jahren, am 11. Januar 1968, hat Mercedes-Benz jene neuen Modelle vorgestellt, die als „unsere neue Generation“ (so Chefkonstrukteur Hans Scherenberg) bei Daimler die Trapezlinie verabschiedete. Für die Konstruktion, augenfällig kürzer, schmaler und flacher als der Vorgän-



**Neuer Mercedes-Benz 280**  
Ausverkauft bis 1977

ger, haben die Stuttgarter damals 150 Millionen Mark angewendet.

Nun, zum 1. Februar, rollt eine neue „Neue Generation“ an. Für sie haben die Untertürkheimer Techniker tiefer als jemals zuvor in die Investitionskasse gegriffen: Rund eine Milliarde Mark steckten sie in die Konstruktion und die Umstellung der Werkzeugmaschinen.

Wer aber annimmt, für diesen gewaltigen Batzen hätten sich die Daimler-Ingenieure auf einer schwelgerischen Technophilen-Orgie ausgetobt, mag sich wundern. Denn das neue Auto, ausgenommen die Frontpartie, sieht kaum anders aus als das alte.

An der neuen Karosserie, so scheint es, wurde die teuerste Millimeterarbeit des Automobil-Serienbaus überhaupt geleistet: Sie ist just 10 Millimeter flacher. 16 Millimeter breiter und 45 Millimeter länger als das Blechgewand des Vorgängers. Gleichwohl ist, wie die Stuttgarter beteuern, „alles neu“, gebe es

„keine identischen Teile mit dem Vorgängermodell“ mehr.

Der hauptsächlich finanzielle Aufwand floß in die Sicherheitsforschung und aus ihr gewonnene, unter dem Blech verborgene Details. Mercedes-Benz hält Einzelheiten noch bis zur offiziellen Präsentation Ende dieses Monats ängstlich geheim, verspricht jedoch „ein Höchstmaß an aktiver und passiver Sicherheit sowie Servicefreundlichkeit“.

Wie stets, kam es den schwäbischen Ingenieuren vornehmlich auf noch höhere Fahrsicherheit an. Sie schlugen das Längenwachstum der Karosserie voll dem Radstand zu und rüsteten das Auto zudem mit einem progressiv wirkenden „Nick-Dämpfer“ aus: Er vermeidet Nickschwingungen beim Bremsen.

„Unsere stilistische Konstanz ist vielleicht gerade unsere Stärke“, erläuterte Mercedes-Direktor Helmut Schmidt die Ähnlichkeit der neuen und der alten Karosserie.

Sogar das neue Gesicht, das die nun entwickelten MB 200 bis MB 280 E eindeutig von ihren Vorgängern hebt, wirkt bekannt: Mit der heruntergezogenen Motorhaube und den Breitstrahlern hat Daimler die Physiognomie seiner neuen „Kleinen“ der Frontpartie seiner S-Klasse angeglichen. Auch in der Fahrwerkstechnik hat Daimler-Benz die neun Modelle der neuen Baureihe an die Fabrikation der S-Klasse angepaßt.

Zusätzlich zu den bisher lieferbaren Motorvarianten entwickelte Mercedes-Benz einen neuen Vierzylinder-Motor mit 2,5 Liter Hubraum (129 PS). Die übrigen Triebwerke wurden mit Ausnahme der Dieselmotoren in ihren PS-Leistungen geringfügig reduziert — Tribut an die Abgas-Entgiftung.

Doch wer will, kann auch die alten Modelle mit den bisherigen Motoren noch erwerben. „Einen solchen Typ“, so ein Daimler-Manager, „kann man doch nicht von einem Tag auf den anderen zum Tode verteilen.“

Das Werk hat im vergangenen Jahr mit 349 000 verkauften Personenvagen einen neuen Rekord aufgestellt. Die geplante Jahresproduktion der neuen, den Käufern noch unbekannteren Typen ist bereits ausverkauft — die Wartelisten reichen schon bis ins Jahr 1977. Derart zügiger Andrang erzwingt ungewöhnliche Produktionsplanung: Neue und alte Typen sollen, je nach Typ das ganze Jahr hindurch, „mit vollem Dampf“ auf den Daimler-Fließbändern „nebeneinander hermarschieren“. Für eine radikale Umstellung auf die neuen Typen müßten weite Bereiche der Produktion stillgelegt werden.

Schon die (noch nicht verkündeten) Preise der Neuen werden dafür sorgen, daß Mercedes-Benz auf keinem alten Modell sitzen bleibt: Wer einen alten kauft, spart mindestens 1000 Mark. ♦