

Es war Präsident Clinton, der vor 5 Jahren im Januar 1994 in seiner »Rede an die Nation« einer Metapher zur weltweiten Karriere verhalf. Damals verglich er den künftigen »National Information Superhighway« mit der amerikanischen Interstate-Highway-Politik in den fünfziger Jahren, die zum wichtigsten Fernstraßennetz der Vereinigten Staaten führte. Der Begriff der »Daten-Autobahn« dient seitdem als Leitbild für die informationstechnische Infrastruktur der Zukunft.

Die Deutsche Telecom war noch schneller. Schon im Sommer 1991 pries sie ihr ISDN-Netz als das »Neue Autobahnnetz der Telekommunikation« und auch ihre Kritiker bedienten sich der gleichen Metaphorik. Sie mäkeltten über den »Stau an den Auffahrten zu den Glasfaser-Hauptstrecken« und entdeckten gar »Schlaglöcher« auf den neuen Pisten. Werbestrategen sahen, daß die »klassischen« Autobahnen mit den »backbones« der neuen Datenübertragungsnetze durchaus Gemeinsames teilen. Sie dienen dem möglichst schnellen Transport von »Massen« und ihre eigentliche Qualität als Infrastruktur erreichen sie erst als Netzwerke. Was Werbestrategen nicht sahen, war das Phänomen, daß sich die Nutzer des Internets die in der Regel unsichtbaren Datenwege als Räume vorstellten: »Cyberspace« und »Global Village« heißen die bekanntesten Raum- und Siedlungsmetaphern, die die »netizens« dafür erfanden.

Wir wollen in diesem Heft keineswegs eine Ethnolgie des Internets betreiben (siehe dazu: »Kulturraum Internet« in: <http://duplox.wz-berlin.de/ueber/...>), sondern mit dem Verweis auf die aktuelle Metapher nur noch einmal auf jenen Enthusiasmus hinweisen, mit denen »Autobahnen« auch heute noch wahrgenommen und propagiert werden – trotz Staus, schweren Unfällen, Lärm und Landschaftszerstörung. Auch diese Aufzählung der negativen Folgen ist nicht selbstverständlich, sondern Ergebnis jahrzehntelanger Erfahrungen und Debatten. Ein Wissen, über das man in den Anfängen der »Nur-Auto-Straßen«-Politik noch gar nicht recht verfügte und auf das auch später Stadtplaner und Landschaftsarchitekten, Autolobby und Ökologen, Politiker und Autofahrer mit sehr verschiedenen Annahmen und Zielsetzungen reagierten. Was genau die jeweiligen Akteure in Ost- und Westdeutschland und den USA motivierte; welches Naturverständnis Straßenbauer und Landschaftsarchitekten zum Ausdruck brachten; was besonders die Stadtautobahnen zu jenen Projektionsräumen werden ließ, die Verkehrs- und Stadtplaner so begeisterte und was die Planungspraxis in der DDR in Zeiten besonders starker Konkurrenz mit dem westdeutschen »Systemgegner« auszeichnete – das sind Fragen, auf die die Aufsätze im vorliegenden Heft »Netzwerk Auto-Bahn« Antworten geben.

Der Thementeil entstand in enger Kooperation mit *Burghard Ciesla*, dem wir für die gute Zusammenarbeit herzlich danken. Er hat das Heft als externer Herausgeber mit uns konzipiert, er war die »Schnittstelle« zwischen Redaktion und den Autoren und schrieb auch die Einleitung zum Heft.

In unserer Rubrik »Werkstatt« nimmt *Lu Seegers* die zum Schlagwort gewordene Ratgeberrubrik *Fragen Sie Frau Irene* aus der HÖRZU der fünfziger Jahre unter die Lupe. Dort wurde alles diskutiert, was Mann und Frau interessieren sollte: »Warst Du mir immer treu?«, »Wie oft darf der Mann allein ausgehen?«, »Was wissen die Männer vom Haushalt?« oder »Halbtagsarbeit für Mütter?«. Lu Seegers zeigt, mit welchen Argumenten den Frauen die Hauptverantwortung für Ehe und Familie zugeschrieben wurde. Sie weist zugleich darauf hin, daß diese traditionelle Rollenteilung für die »Gattin, Mutter und Hausfrau« keineswegs unumstritten blieb und *Frau Irene* den Frauen mehr Spielräume und Entscheidungsbefugnisse gegenüber ihren Männern zubilligte, als es das überkommene Leitbild erwarten ließ.