universität wien

MASTERARBEIT / MASTER'S THESIS

Titel der Masterarbeit / Title of the Master's Thesis

„Tinghir. Eine Ethnografie der Straße.
Kollektiver Transport und seine Funktionsweise am Beispiel des *Transport Mixte* in Marokko“

verfasst von / submitted by

Tim Seck, B.A.

angestrebter akademischer Grad / in partial fulfilment of the requirements for the degree of

Master of Arts (MA)

Wien, 2020/Vienna 2020

Studienkennzahl lt. Studienblatt / degree programme code as it appears on the student record sheet:	UA 066 810
Studienrichtung lt. Studienblatt / degree programme as it appears on the student record sheet:	Masterstudium Kultur- und Sozialanthropologie
Betreut von / Supervisor:	ao. Univ.-Prof. Dr. Wolfgang Kraus

Inhalt

Abbildungsverzeichnis 4
Vorwort 6
1. Einführung 7
1.1 Forschungsinteresse 8
1.1.1 Mobilität 12
1.1.2 *The Anthropology of Roads* 14
1.1.3 Technologien und Infrastrukturen 19
1.1.4 Soziale Infrastrukturen 24
1.2 Forschungsfeld 29
1.3 Ethnografische Methoden 32
1.3.1 Positionierung 36
1.4 Forschungsfragen: Transport als soziale Infrastruktur 40
2. Mobilität und Transport Mixte 42
2.1 "*Once the lorry stops, everything stops in Tinghir*" 42
2.2 Fahrtabwicklung 48
2.2.1 Haltestellen 48
2.2.2 Warten 52
2.2.3 Fahrt: Einstieg/Ausstieg und Beladung/Entladung 53
2.2.4 Güterinklusion 56
2.3 Sozial-gesellschaftliche Aspekte 58
2.3.1 Mobilität und ihre Realisierung 58
2.3.2 Vom *xtaf* zum *muzdawij* 59
2.3.3 Das Narrativ sozialer Partizipation 63
2.4 Materialität und Infrastruktur 63
2.4.1 Straßen 64
2.4.2 Automobile und Modifizierungen 66
2.5 Akteur*innen und Organisation 70
2.5.1 Fahrer 70
2.5.2 Gemeinschaft 73
2.5.3 *Lagrima* – staatliche Transportlizenz 75

2.5.4 Fahrgäste 78
3. Dimensionen des Transportes 79
3.1 Flexibilität und Improvisation 79
3.2 Praktische Maßnahmen: Plastikhocker 81
3.3 Kontrolle und Macht 83
3.4 Sensorik, Sicherheit und Kommunikation 85
3.5 Epistemische Momente: Konkurrenz, Kooperation und Kontrolle 87
4. Conclusio 89
4.1 Reflexion(en) 89
4.1.1 Forschungsverlauf 91
4.1.2 Kritische Perspektiven 94
4.1.3 Forscherposition und Austausch 95
4.2. Fazit und Ausblick 96
5. Anhang 99
5.1 Abstract Deutsch 99
5.2 Abstract English 100
5.3 Abbildungen 101
5.4 Literaturverzeichnis 116

Abbildungsverzeichnis

Karte 1 Tinghir in Marokko
(Quelle: https://www.openstreetmap.org/#map=6/31.307/-4.175
[03.03.2020])……30

Karte 2 Ausschnitt von Tinghir und seiner Umgebung
(Quelle: https://www.openstreetmap.org/#map=9/31.5048/-5.4080
[03.03.2020])……30

Abbildung 1 Innerstädtische Haltestelle für die Fahrzeuge des *Transport Mixte*
in Tinghir (Foto:T. Seck 2018)……101

Abbildung 2 Muzdawij vor der Abfahrt nach Ouarzazate (Foto: T. Seck 2018)……101

Abbildung 3 Mit Gütern beladenes Fahrzeug (Foto: T. Seck 2018)……102

Abbildung 4 Frontansicht eines Minibusses (Foto: T. Seck 2018)……102

Abbildung 5 Innensicht eines Minibusses (Foto: T. Seck 2018)……102

Abbildung 6 Einstiegsbereich im Innenraum eines Fahrzeuges (Foto: T. Seck 2018)……103

Abbildung 7 Anordnung der Sitzgelegenheiten (Foto: T. Seck 2018)……103

Abbildung 8 Rückseite eines *muzdawij* (Foto: T. Seck 2018)……103

Abbildung 9 Oberer Frontbereich (Foto: T. Seck 2018)……104

Abbildung 10 Frontscheibe eines weiteren Fahrzeuges (Foto: T. Seck 2018)……104

Abbildung 11 Alternatives Frontscheibendesign (Foto: T. Seck 2018)……104

Abbildung 12 Beladungsszene in einer Haltestelle (Foto: T. Seck 2018)……105

Abbildung 13 Während meines Sammelinterviews entstandene Zusammenkunft
von Fahrern (Foto: T. Seck 2018)……105

Abbildung 14 Fahrtdokument zur Überprüfung einer korrekten Fahrtabwicklung
(Foto: T. Seck 2018)……105

Abbildung 15 Blick von den Ausläufern des Atlasgebirges entlang der Todgha-Oase
in Richtung Tinghir (Foto: T. Seck 2018)……106

Abbildung 16 Blick von Ayt Hani in nördliche Richtung (Foto: T. Seck 2018)……106

Abbildung 17 Regionalstraße 703 in Ayt Hani (Foto: T. Seck 2018)……..107

Abbildung 18 Regionalstraße 703 im oberen Todgha-Tal auf dem Weg in den hohen Atlas (Foto: T. Seck 2018)……..107

Abbildung 19 Straßenszene in Tinghir (Foto: T. Seck 2018)……..107

Abbildung 20 Fahrzeug des Transport Touristique (Foto: T. Seck 2018)……108

Abbildung 21 Übergang von einer asphaltierten Fahrbahn zu einer unbefestigten Piste am südwestlichen Stadtrand Tinghirs (Foto: T. Seck 2018)……108

Abbildung 22 Unbefestigte Piste südwestlich von Tinghir in Richtung Sagho-Gebirge (Foto: T. Seck 2018)……..108

Abbildung 23 Visitenkarte für den *Transport Mixte* nach Ouarzazate……109

Abbildung 24 Kopie einer Carte d'autorisation……..110

Vorwort

Ohne die Unterstützung zahlreicher Menschen hätte diese Arbeit nicht entstehen können. Daher möchte ich mich an der Stelle zunächst bei all den Personen bedanken, die durch ihr Zutun zum Gelingen der Forschung beigetragen haben. Dies betrifft auch all jene, die folgend nicht namentlich erwähnt sind, durch ihre aufgebrachte Zeit, ihre Geduld und ihr Vertrauen mich jedoch beim Entstehen der Arbeit unterstützt haben. An dieser Stelle gilt mein besonderer Dank Rachid Et-Tahiri und Abdelaziz Sadouki für ihre tatkräftige Unterstützung in Tinghir. Außerdem möchte ich Rachid, Karim, Abdellaha, Brahim sowie weiteren Freunden des Hotel Oasis meinen freundschaftlichen Dank aussprechen.

Nicht zuletzt gilt mein Dank meinem Betreuer Prof. Dr. Wolfgang Kraus für intensiven Austausch und wertvolle Unterstützung. Auch danke ich Prof. Dr. Ahmed Skounti für Inspiration und Dialog vor und während der Forschung. Die Zuerkennung des KWA Stipendiums der Universität Wien ermöglichte mir die Durchführung der Forschung in Marokko. Daher danke ich der Universität Wien für die Finanzierung dieses Forschungsaufenthalts.

Schließlich möchte ich herzlich meiner Familie und der ganzen Familie Bannour danken, ohne die der Weg so wohl nie bereitet und bestritten worden wäre. Für die Unterstützung danke ich Ali Bannour, Greta Bauer und meinen Eltern Katrin Bannour und Leo Seck. Außerdem gilt mein Dank Clara Bauer für ihr unermüdliches Feedback, ihre Geduld und die Motivation auch gemeinsam zu arbeiten. Herzlichen Dank auch an alle Freunde und Bekannte für das breite Interesse und die zahlreich geführten Gespräche über Mobilität in Marokko.

1. Einführung

Vorliegende Master-Arbeit ist im Zusammenhang mit einer Feldforschung von drei Monaten im Sommer 2018 (von August bis November) in Tinghir in Marokko entstanden. Im Zentrum steht meine Teilnehmende Beobachtung in und um die Hauptstadt der gleichnamigen Provinz Tinghir in der Region Drâa-Tafilalet. Auf Grund früherer Aufenthalte sowohl in Marokko als auch in der Region hatte ich in Tinghir bereits Kontakte knüpfen und Informant*innen kennenlernen können, sodass ich während dieser Forschung darauf zurückgreifen konnte. Daneben erleichterten auch die bereits grob bestehende räumliche Orientierung und die Familiarität sozialer Verhältnisse in Marokko, deren sozialräumliche Prägung in Tinghir dann zunehmend vertrauter werden sollte, ein erstes Einfinden im Feld. Ergänzen konnte ich dies durch Eindrücke, Erfahrungen und Wissen eines persönlich-transnationalen Familienhintergrundes sowie dem Besuch von *Darija*[1]-Sprachkursen und Lehrveranstaltungen in Österreich und Marokko.

Meine sprachlichen Grundkenntnisse nutzte ich vor Ort für den Erstkontakt mit Informant*innen sowie um einfachere Gespräche zu führen. Einige Expert*inneninterviews führte ich mit einem Übersetzer – Rachid Et-Tahiri – durch, der dabei von Tamazight (lokaler Amazighdialekt[2] und Alltagssprache in der Provinz Tinghir) ins Englische übersetzte. Auch auf Grund der für mich schwierigen sprachlichen Voraussetzungen entschied ich mich für ein Forschungsthema, das Raum für sensorisches Erfahren und Teilnehmende Beobachtung ließ. Der thematische Fokus auf Nutzungsprozesse von Straßen, der sich auf ein rezent entstandenes Fachinteresse an einer *Anthropology of Roads* stützt, entwickelte sich im Laufe meines Studiums fortwährend weiter. Ausstehende Forschungen dazu bzw. eine Leerstelle im marokkanischen und nordafrikanischen Kontext ermutigten mich dann zur Wahl des Themas für die eigene Arbeit.

[1] Dabei handelt es sich um Marokkanisch-Arabisch (vgl. Kap. 1.2)

[2] Als Imazighen oder unter der Fremdbezeichnung *Berber* werden verschiedene Gruppen indigener Bevölkerung in Nordafrika und Marokko bezeichnet. In Marokko existieren neben den Varianten des Tamazight noch zwei weitere Amazighdialekte: Das im westlichen Landesteil gesprochene Taschelhit und das nördlich in der Rif-Region existierende Tarifit. Zur Konstruktion von *Amazigh* Identitäten und dem Verhältnis zur arabophonen Bevölkerung Marokkos vgl. Pfeifer 2015.

1.1 Forschungsinteresse

Angeregt ist diese Arbeit durch rezente kultur- und sozialanthropologische Veröffentlichungen zur *Anthropology of Roads* (Dalakoglou & Harvey 2012; Harvey & Knox 2015; Beck, Kläger & Stasik 2017; Kläger 2013). Straßen können in diesem Kontext als relationale Phänomene betrachtet werden. Sie verbinden einerseits physisch Orte und Dinge und setzen andererseits Vorstellungen von Nähe und Distanz miteinander in Bezug. Die Vielschichtigkeit – ihr vernetzender Charakter, die Realisation verschiedener Geschwindigkeiten und die Möglichkeit, Grenzen zu überschreiten beziehungsweise neue zu definieren – führt dazu, dass sie sich zu Projektionsflächen z.B. von *Modernität* und *Fortschritt* entwickeln und mit ihrem Potenzial sozialer und wirtschaftlicher Inklusion von Dörfern, Städten sowie ganzer Landschaften *verzaubern* (Harvey & Knox 2012). Dabei bezieht sich eine solche *Verzauberung* nicht nur auf Straßen an sich, sondern insgesamt auf Infrastrukturprojekte. Im Kontext Tinghirs und seiner unterschiedlichen Transportformen werde ich Aspekte ihrer Organisation, Systematisierung und Vernetzung hervorheben, auf deren Grundlage diese Transportformen als Infrastrukturen beleuchtet werden können. *Verzauberungen* bzw. die Faszinationsmöglichkeiten von Infrastrukturen gestalten sich auf Basis ihrer relationalen Bezüge. Das heißt, es existiert ein gesellschaftlicher Raum, in dem Infrastrukturen mit Bedeutungen aufgeladen werden können. Dabei stehen auch unterschiedliche Transportformen in Bezug zueinander, wie beispielsweise Varianten motorisierten und nicht-motorisierten Transports in Tinghir zeigen.

> *M: I came for 7 kilometres. […] when I was studying at the school I came by bicycle. And there are my neighbours who are still using bicycles. And now there are associations who provide busses for children. You give them certain fees monthly […] You can use these busses, you see. Now, those people [Leute, die außerhalb des Zentrums von Tinghir leben] are using association busses* (Mustapha 2018).

Sowohl Transformationen und Umbrüche als auch die Präsenz und das Vorhandensein unterschiedlicher Transportformen kennzeichnen Mobilität und ihre Entwicklung in Tinghir. So stellt Mustapha die Entwicklung von Schulbussen heraus, die demnach auf Grundlage neuer Straßen erst ermöglicht worden sei.

> *Now because of the roads, there are means of transport […] But last time [Wir sprechen über einen Zeitraum von vor etwa dreißig Jahren] they used mules and donkeys to come especially [to] the souks [Märkte]. They came on mules to take their goods* (Mustapha 2018).

Der Bezug zum Schultransport während der eigenen Jugend – der Informant ist geschätzt um die Mitte 40 – und dem der nachfolgenden Generation seiner Kinder lassen ihn eine Entwicklung des motorisierten Transportes in Zusammenhang mit Bildung und Straßenbau erkennen. Die Verbesserung der Transportmöglichkeiten, nach seiner Einschätzung durch den Ausbau des Straßennetzes, führen zu einem vereinfachten Zugang zu Bildung[3]. Die Verknüpfung von Mobilität und Bildung zeigt, dass Straßen, Transport und Mobilität im Allgemeinen immer auch in einem gesellschaftlichen Geflecht – wie im Kontext von Partizipation und sozialer Gerechtigkeit – zu verorten sind.

Diese Arbeit macht deutlich, dass Straßen und die Form ihrer Nutzung mittels Transport weit mehr als pragmatische *Streckenüberwindungen* verhandeln. Denn in ihrer Existenz bündeln sich unterschiedliche Bedeutungen für verschiedene Akteur*innen in diversen Kontexten. Ich verstehe die Straße als Teil eines Raumes, der unterschiedlich genutzt werden kann und verschiedenen Konzeptionen seiner Nutzung offensteht (Kläger 2012a, 2012b). In diesem Raum kommen divergierende Interpretationen mittels Aneignungsprozessen von Akteur*innen zur Anwendung (Beck 2017; Wadelnour 2017). Auf der einen Seite repräsentieren Verkehrskontrollen – in Marokko handelt es sich dabei weitestgehend um fest installierte polizeiliche Checkpoints an Hauptstraßen und Ortseingängen (vgl. Kap. 3.3 Kontrolle und Macht) – die Manifestierung staatlicher Autorität. Diese staatliche Sichtbarkeit steht auf der anderen Seite Strategien gegenüber, mit denen Verkehrsteilnehmer*innen der Situation und möglicher Sanktionierung begegnen, indem sie auf weniger befahrene Straßen ausweichen, um die Wahrscheinlichkeit von Kontrollen zu minimieren (Beck 2017: 266). Dabei eröffnen sich Spannungsfelder zwischen persönlichen Handlungsoptionen und einem öffentlichen regulativen Rahmenwerk. Es entstehen Hierarchien im Verkehr, die durch die Bewegung und

[3] Dies betrifft vor allem Kinder, die außerhalb der Stadt und in weiteren Distanzen zu ihren Schulen leben. Diese *Vereinfachung* durch motorisierten Transport setzt jedoch die private Finanzierung dessen voraus. Deshalb kann die Entwicklung nicht unmittelbar als vereinfachter Zugang zu Bildung für alle betrachtet werden.

Interaktion diverser Akteur*innen und Aktant*innen[4] permanent ausgehandelt werden: Fußgänger*innen, diverse Automobile, Fahrräder, Tiere, Motorroller und -räder, Handschubkarren etc. kreuzen sich und nehmen mittels ihrer Aktivitäten diesen Raum in Anspruch. Innerstädtisch in den engen Gassen marokkanischer Städte dominieren z. B. zuweilen Aktionsweisen von Fußgänger*innen, tierischem Transport und Motorrollern, während auf der Landstraße das Automobil durch die Macht der Geschwindigkeit und ihrer tödlichen Konsequenzen im Falle eines Aufeinandertreffens – meines Erachtens dem Moment *ultimativer* Aushandlung mit den direktesten Konsequenzen – mit Fußgänger*innen, Fahrradfahrer*innen oder anderer Verkehrsteilnehmer*innen interagiert. Dabei sind solche Übergänge fließend, wie ich durch meine Forschung, die mich auch entlang der Nationalstraße N10 in Marokko führte, erfahren habe. Denn diese Straße ist eine der bedeutendsten Ost-West-Verkehrsadern des ariden Südmarokkos. Sie führt unmittelbar durch Dörfer oder Städte und durchdringt mit ihrer Geschwindigkeit lokales Alltagsleben.

Nutzungsmodalitäten von Straßen und Transport, ihre Zugänge, Momente der Kontrolle und ihrer Widerständigkeiten sowie viele weitere Aspekte bilden praktische Grundlagen der Analyse. Diese Praktiken müssen dabei in Zusammenhang mit ihrer diskursiv-gesellschaftlichen Einbettung beleuchtet und komplettiert werden. Dies beinhaltet daher neben der Fragestellung „*Welche Formen von Mobilität existieren in Tinghir*?“ auch die Frage „*Wie wird Mobilität seitens von Akteur*innen und Nutzer*innen wahrgenommen und welche Rolle spielen in diesem Zusammenhang Straßen und kollektiver Transport*?“. Theoretischer Ausgangspunkt meiner Perspektive ist, dass Straßen als ein speziell geschaffener Raum der Mobilität und deren spezifischen (motorisierten) Realisierung zu begreifen sind. Wie sich diese Realisierung – die Strukturierung von Mobilität – gestaltet, werde ich anhand des Beispiels der kollektiven Transportform des *Transport Mixte* zeigen. Dabei handelt es sich um ein Transportsystem, das als verbindendes Element zwischen Ruralität und Urbanität in Tinghir zu betrachten ist. Mein Blick zentriert sich auf Nutzer*innen und Nutzungsweisen des *Transport Mixte* sowie die Rolle

[4] Eine *agency* beziehungsweise *Handlungsfähigkeit* reduziert sich nach Bruno Latour (1991) nicht nur auf menschliche Akteur*innen, sondern ist auch Dingen und Objekten immanent. Diese nicht-menschlichen Akteur*innen werden als Aktant*innnen bezeichnet (vgl. Kap. 1.1.4). Daher verwende ich hier diesen Begriff, um die genuinen Eigenschaften und Wirkmächtigkeiten, die verschiedenen Mobilitätsformen inhärent sind, mit einzubeziehen. Ob motorisierter, nicht-motorisierter oder tierischer Transport - jede dieser Mobilitätsformen definiert sich durch das Zusammenspiel ihrer Nutzer*innen beziehungsweise Fahrer*in und der technologisch-kreativen Gestaltungsfähigkeiten des Gefährtes, der Technologie oder der Körper an sich.

der Fahrer[5]. Durchgeführt wird der *Transport Mixte* mit Minibussen, die im Einzelnen auch als *muzdawij* bezeichnet werden. Sie verbinden Tinghir mit seinem ländlichen Umland und führen in die nächsten Ortschaften, Dörfer und Städte. Sie zeichnen sich dadurch aus, dass es Fahrgästen möglich ist, auch größere Mengen an Gepäck oder Gütern mitzutransportieren. Außerdem existieren neben Abfahrts- und Zielpunkt sowie wenigen informellen Sammelstellen keine festen Haltestellen. Das heißt, dass Fahrgäste am Straßenrand entlang der Fahrtstrecke variabel einsteigen beziehungsweise aussteigen können. Es finden ca. 15 Leute in den Minibussen Platz, und die Fahrpreise sind im Vergleich zu alternativen Fahrtmöglichkeiten - wie auf manchen Strecken Überlandtaxis und Fernbusse – günstiger. Im Gegensatz zu diesen gestaltet sich die Fahrtzeit durch das häufige Anhalten, Be- und Entladen sowie die Fluktuation der Fahrgäste länger. Die Grundlage zur Unterscheidung der Transportformen bildet die Vergabe staatlicher Lizenzen. Warentransport, Personentransport und der hier behandelte *gemischte* Waren- und Personentransport (*Transport Mixte*) bilden dabei die grundlegenden Kategorien der Beförderung.

Die Konstitution von Sozialität liegt dabei im Mittelpunkt meines Interesses. Diese Konstitution kann Verkehrsregulierung und Mobilitätsausübung auf unterschiedliche Weise in Zusammenhang bringen: als konstituierendes Element per se oder als Indikator von Normativitäten. Der *Transport Mixte* ist als Teil eines gesellschaftlichen Spannungsfeldes – bestehend aus unterschiedlichen Positionen und Kräften – während der Feldforschung zunehmend ins Zentrum meiner Betrachtung gerückt. Dabei bietet dieser Bereich als eine von mehreren Formen des kollektiven Transports eine doppelte Perspektive. Denn kollektiver Transport kann zum einen als Ort sozialer Interaktion für sich betrachtet werden. Verschiedene Akteur*innen – Passagier*innen, Fahrer*innen, Verkäufer*innen etc. – treffen zusammen und interagieren. Lebenswelten treffen aufeinander und formen die Kollektivität des gemeinsamen Transportes. Diesen Transport nutzen zu können, bedeutet im Kontext seiner sozialen Funktion für Menschen, die in ländlicheren Gebieten Marokkos leben, eine verbesserte Möglichkeit gesellschaftlicher Teilhabe. Die urbane Zentrierung von ökonomischen Beschäftigungsmöglichkeiten oder dem Zugang zu Verwaltungsinstitutionen,

[5] Da in Tinghir während dieser Forschung ausschließlich Männer in diesem Sektor tätig sind, verzichte ich in diesem Zusammenhang auf eine gendergerechte Schreibweise. Ich erfuhr jedoch, dass in anderen Regionen auch weibliche Fahrerinnen* im *Transport Mixte* aktiv sein sollen. Persönlich erlebte ich Frauen, die im Transportwesen arbeiten, im öffentlichen Nahverkehr Marrakeschs oder in den Linienbussen Ouarzazates als Fahrkartenkontrolleurinnen*.

Ausbildungsstätten, Krankenhäusern und Märkten macht kollektiven Transport für soziale Partizipationsmöglichkeiten notwendig. In Gebieten, in denen der Besitz eines eigenen Kraftfahrzeuges nicht selbstverständlich ist, aber die Überbrückung von Distanzen in verschiedenen Lebensbereichen wichtiger wird, kommt daher leistbarem kollektivem Transport eine Schlüsselrolle zu. Nicht nur im Zusammenhang dieser Arbeit, sondern z. B. auch in anderen Kontexten – wie in etwa in Österreich – bedeutet Mobilität gesellschaftliche Teilhabe.

Die Straße als Ort meiner Feldforschung verstand ich zu ihrem Beginn als offenen Raum, der mir in meiner forschenden Position große Möglichkeiten ethnografischer Praxis eröffnen sollte. Die Anwendung und Durchführung ethnografischer Methoden in einer eigenständigen Feldforschung betrachtete ich als wertvolle Möglichkeit, ihre Handhabung und ihren Gebrauch weiter zu festigen und auszubauen. Dies führt im Weiteren dazu, dass ich in dieser Arbeit auch unter epistemologischen Gesichtspunkten Raum für Reflexionen lassen werde. Zunächst betrachtete ich mich als teilnehmenden Beobachter des Verkehrs und sammelte als Teil meiner Alltagsbewegungen Erfahrungen und Beobachtungen hinsichtlich der sensorischen Dimension von Verkehrsbeteiligung und Mobilitätsausübung. Unter der Perspektive begrenzter Sprachmöglichkeiten betrachtete ich dieses Feld als offen und geeignet, um der Betrachtung von non-verbalem Wissen, Routinen und Praktiken nachzugehen. Auch konnte ich aktiv daran teilnehmen, in unmittelbaren, direkten Austausch mit Akteur*innen treten und so meinen sprachlichen Zugang stets aufs Neue weiterentwickeln.

1.1.1 Mobilität

Sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung muss als Teil eines interdisziplinären Forschungsfeldes verstanden werden[6]. Im Mittelpunkt des Paradigmas steht dabei die Forderung, soziale Phänomene aus einer Perspektive der Bewegung heraus zu betrachten (Salazar, Elliot & Norum 2017: 2). In der fachlich-historischen Perspektive der Kultur- und Sozialanthropologie hat sich dieses Prinzip vor allem durch die Bedeutung von *Kultur* in Bezug zu Ort und Örtlichkeit definiert und enorm gewandelt (Salazar, Elliot & Norum 2017: 5f.). Dies betrifft paradigmatische Verschiebungen des Fachinteresses von der Fokussierung auf

[6] Soziologische und kultur- und sozialgeographische Beiträge aus dem angelsächsischen Raum waren zu Beginn wegweisend für das Entstehen des *new mobility paradigm* in den Sozialwissenschaften (siehe Hannam, Sheller & Urry 2006; Sheller & Urry 2006; Urry 2000; Urry 2007; Merriman 2014).

spezifische Gruppen und der Konzeptualisierung dieser in territorial begrenzten Einheiten hin zu der Betrachtung von transnationalen Phänomenen, *flows*[7] und Aushandlungsprozessen von Identitäten und Zugehörigkeiten weit über räumliche Grenzen hinweg. Die methodologische Zentrierung auf Mobilität und Bewegung kann nach Salazar, Elliot und Norum auch als doppelseitige Kritik aufgefasst werden, indem es Konzepte von *sedentarism* und zugleich aber auch eine zunehmende *deterritorialization*[8] in Frage stellt (2017: 2). Während sich einerseits Auffassungen von *Kultur* in der Beziehung zu Örtlichkeit – also Paradigmen, Einbettungskontexte und Deutungsnarrative – gewandelt haben, gestalten sich andererseits der Wandel und die Anpassung ethnografischer Methoden in diesen neuen Kontexten wesentlich langsamer als die Themenausrichtung selbst (Olwig & Hastrup 1997 zit. nach Salazar, Elliot & Norum 2017: 5).

Anthropologische Beschäftigung mit Mobilitätsweisen muss als historische Konstante der Kultur- und Sozialanthropologie begriffen werden. Im Gegensatz zu historischen Paradigmen wie z. B. dem Diffusionismus zeichnen sich zeitgenössische Betrachtungsweisen von Mobilität eher als ethnographische Projekte per se aus. Mobilität wird nicht nur als definierendes Merkmal spezifischer Gruppen, sowie als soziales Phänomen im Repräsentationskontext gesehen. Ontologische Deutungsweisen und die Einbeziehung von Relationalität – der Eingebundenheit von ihren lebensweltlichen Berührungspunkten hin zu globalen Phänomenen – liegen dieser Erweiterung des Blickwinkels zu Grunde. Neben der theoretisch-konzeptionellen Grundlage müssen auch die Veränderungen technologischer und infrastruktureller Zusammenhänge mit einbezogen werden. Im Falle Tinghirs betrifft dies die Entwicklung motorisierter Transportformen, neuer Straßen und auch das Kommunikationsmedium Mobiltelefon. Mit der Existenz und Etablierung der Technologien bzw. dem Ausbau der Infrastrukturen wandeln sich auch soziale Praktiken und gesellschaftliche Vorstellungen. Die komplexe Assemblage[9] von Bewegung, die soziale Vorstellungswelten mit Erfahrung und

[7] Unter dem Begriff *global cultural flows* verweist Arjun Apoadurai auf den weltweiten Austausch von kulturellen Elementen, Formen und Bedeutungen. Zirkulierende Flüsse und unterschiedliche Zirkulationsformen ob beispielsweise von Waren, Ideen, Bildern, Objekten, Menschen etc. formen komplexe Zusammenhänge wechselseitiger Beeinflussung (Appadurai 2011: 111).

[8] *Sedentarism* und *deterritorialization* illustrieren in dieser Gegenüberstellung unterschiedliche Konzeptualisierungen von Raum. Die Kopplung mit normativen Vorstellungen von Raum- und Raumnutzung bedingt einen divergierenden *bias* – genuine Vorannahmen (von Mobilität) – aus der jeweiligen Perspektive heraus.

[9] Das Konzept der Assemblage bietet einen theoretischen Rahmen, der Diskurse und Praktiken in Bewegung und Aushandlung einbezieht. Elemente konstituieren sich demnach in Wechselbeziehungen mit anderen Einflüssen

Praktiken verknüpft, lädt damit Mobilität mit genuinen Bedeutungen auf. Als Ausgangspunkt zur Theoretisierung von Mobilität wird daher auch das *mindset* im Sinne einer geistigen Haltung in den Mittelpunkt von Mobilitätsforschung gerückt. Zunächst kann Mobilität als die Überwindung räumlicher und sozialer Distanz verstanden werden. Diese überwundene Distanz ist jedoch immer zwischen einem *here* und einem *there* zu verorten. Beide Flächen der Zuordnung können situiert werden „[…] *in physical, electronic, social, psychological or other kinds of space*" (Ziegler & Schwanen 2011: 758 zit. nach Salazar, Elliot & Norum 2017: 1 f.) Mobilität wird somit als Phänomen anerkannt, das über physische Formen der Bewegung hinausgeht und daher in seiner sozialen Verflechtung zu betrachten ist. Aus meiner Sicht muss Mobilitätsforschung als Möglichkeit betrachtet werden, diesen Wegen der Verknüpfung zwischen Menschen, Orten und Dingen – dem Entstehen von Netzwerken – nachzugehen.

1.1.2 *The Anthropology of Roads*

Als eine der unzähligen Möglichkeiten wie sich Mobilität realisiert, in Netzwerken organisiert und in Assemblagen artikuliert, kann das rezent entstandene kultur- und sozialanthropologische Fachinteresse an der *Anthropology of Roads* verortet werden. Mit Interessen, z. B. ausgehend von unmittelbarer (Straßen-)Alltagserfahrung etwa in sensorischer, materieller und sozialer Hinsicht, in ihrer Beziehung zu abstrakten übergeordneten Themenkomplexen wie *Modernität*, Mobilität, Geschwindigkeiten, (neue) Landschaften etc., hat sich dieses Forschungsfeld zunehmend etabliert. Frühere Blickwinkel, wie etwa unter der Perspektive auf afrikanische Automobilität, betrachteten Mobilität eher unter semiotischen Gesichtspunkten der Repräsentation. Symbole, Zeichen und die Handwerkskunst, die in der Betrachtung von Bemalungen und Fahrzeugdesign in den Vordergrund geriet, wurden hervorgehoben[10]. Nun wird/werden Mobilität(en) als globales Phänomen beschrieben, das den Alltag und das Leben verschiedenster Menschen durchdringt, berührt oder definiert (Dalakoglou & Harvey 2012: 460). Beth Baker weist in ihrer Analyse des Regimebegriffs in kultur- und sozialanthropologischer Mobilitätsforschung darauf hin, dass Mobilität immer in

(Marcus & Saka 2006). Im Kontext von Transport, Straßen und Mobilität wird durch die Assemblage ein Netzwerkcharakter deutlich. Der *Transport Mixte* kann demnach nur eingebettet als Teil eines Mobilitätskomplexes, den daraus resultierenden heterogenen Berührungspunkten (z. B. mit anderen Transportformen), Zusammenhängen und Beeinflussungen (in Form von Infrastrukturen, Gesetzeslagen, Normen etc.) heraus verstanden werden.

[10] Eine Auflistung relevanter Literatur dieser frühen anthropologischen Perspektiven auf Automobilität bietet Kurt Beck (2009: 152).

einem Spannungsfeld zu Immobilität steht (Baker 2016: 152). Das Regime als Bezeichnung für die Ordnungsdynamiken des Sozialen in seinen Potenzialen, Limitierungen und Praktiken lässt sowohl Mobilität als auch Immobilität erst entstehen (Baker 2016: 153). In erweiterter Perspektive wie in Bezug auf Massenautomobilität führt dies zu Fragen des Ausschlusses:

> "However, at the same time, it could be argued that never before have so many people felt so deeply the consequences of their exclusion from a condition where mobility is embraced as a correlate of freedom (to trade, to work, to travel, etc.)" (Dalakoglou & Harvey 2012: 460).

Damit werden Fragen von Teilhabe und sozialer Partizipation gestellt, die mittels ethnografischer Studien behandelt werden können. Sie eröffnen ausreichend Raum für heterogene multidimensionale Einbettungskontexte, Akteur*innen und Praktiken. Dies gestaltet sich auf der Basis lebensweltlicher Perspektiven in Verbindung zu makrothematischen Anknüpfungspunkten.

Straßen können als *paradigmatische Infrastruktur* des 21. Jahrhunderts bezeichnet werden (Dalakoglou & Harvey 2012: 459). Ihr paradigmatischer Einfluss betrifft demnach Gesellschaften, die sowohl auf Informationstechnologien basieren als auch solche, die sich auf extraktive Industrien stützen. Vor allem im Verhältnis zu Automobilität verdeutlicht sich die Notwendigkeit dieser genauen Kontextualisierung. Denn bei aller Ubiquität von Straßen und automobilen Transportformen birgt diese die Gefahr einer ethnozentrischen Zuschreibung und Definition. Es existieren weltweit deutliche Unterschiede im Verhältnis von Automobil und Straßen (z. B. Straßendichte, Finanzierungen, Massenautomobilität, etc.). Die Zentrierung auf das Entstehen von Straßen – physisch sowie diskursiv – in afrikanischen Kontexten zeigt, dass spezifische Bedeutungen und Momente der Nutzung und Aneignung von Straßen existieren, die nicht aus einem Narrativ der Massenautomobilität heraus argumentiert werden können. Im Kontext afrikanischer Straßen[11] treten daher Beck, Kläger und Stasik (2017) für eine solche

[11] Folgende Perspektiven beziehen sich hauptsächlich auf Fernstraßen im subsaharischen Afrika, können jedoch bis zu einem gewissen Grad auf Nord- und Südafrika angewendet werden (Beck, Kläger & Stasik 2017: 5). Daher ist dieser Teil als Kontextualisierung und Einführung zu Straßen im afrikanischen Kontext zu begreifen. Es sei darauf hingewiesen, dass der Begriff *afrikanische Straßen* keine Homogenisierung vornehmen möchte. Vielmehr soll die prozessuale Aushandlungsperspektive in ihrem jeweiligen Kontext hervorgehoben werden. Daher werde ich im folgenden Abschnitt auf den Begriff zurückgreifen, um Aneignungs- und Aushandlungspotenziale sichtbar zu machen und zu schildern.

prozessuale Perspektive ein. Als Entstehung von Straßen wird weit mehr als der physische Konstruktionsprozess begriffen. Vorstellungen und Ideen von dem, was Straßen sein und wie sie genutzt werden sollten, tragen dazu ebenso bei wie Momente ihrer Aneignung und der Entwicklung von Routinen und Praktiken. Diese Aushandlungs- und Positionsvielfalt charakterisiert den Zugang.

In diesem Kontext können verschiedene Komplexe wie einerseits kosmologisch-ontologische Deutungsmuster oder *affordances (*Richardson & Weszkalnys 2014) mit einbezogen und ethnografisch erfasst werden. Im Kontext von Ressourcen und ihren Materialitäten verweisen Richardson und Weszkalnys auf genuine Beschaffenheiten und Bereitstellungsmöglichkeiten von Ressourcen. Ihr Angebotscharakter resultiert aus dem Zusammenhang ihrer materiellen Beschaffenheiten mit ontologischen Deutungsweisen (Richardson & Weszkalnys 2014: 16ff.). Dabei rückt vermehrt die Materialität als Teil einer Assemblage, aber auch als wichtiger Konstitutionsfaktor sich entwickelnder Handlungsoptionen in den Vordergrund. Wenn Kurt Beck schreibt "*[…] the highway is much more than simply a strip of asphalt"* (Beck 2017: 242), dann nimmt er zum einen Bezug darauf, dass die Autobahn als Teil eines größeren technologischen Regimes konzeptualisiert wird. Zum anderen wird eine Fokussierung auf „*the road's order"* (Beck 2017: 242) im Sinne sozialer Prozesse um *road* und *roadside*[12] in Zusammenhang mit (technologischen) Materialitäten wie etwa die Materialität der Untergründe – Asphalt, Erde, Schotter, Wüste etc. – oder automobilen Konstruktionen und partizipativen Aneignungsprozessen durchgeführt.

Zum Beispiel zeigt Gabriel Kläger mit dem Fokus auf Straßenhändler in Ghana, inwiefern Zeitlichkeit, Rhythmen und körperlich-kinetische Strategien für Akteur*innen der *roadside* zentral sind (Kläger 2012a; 2012b). Verschiedene Geschwindigkeiten kennzeichnen ihren *moving workplace*. Mittels Interaktionen zwischen *road* und *roadside* – sensorisch, materiell, sozial – markieren sie mit ihrem Handeln unterschiedliche Sozialitäten. Penny Harvey und

[12] Straßen sind Netzwerkprojekte und enden daher nicht an ihrem Rand. *Road* und *roadside* verweisen auf diesen Zusammenhang. So muss darauf hingewiesen werden, dass eine dichotome physisch materielle Unterscheidung wenig sinnvoll ist und *road* und *roadside* vielmehr in ihrer wechselseitigen Konstitution zusammengedacht werden müssen (Beck, Kläger & Stasik 2017). *Roadside communities* zeigen diesen Zusammenhang beispielsweise gut auf. Dörfer, die entlang der Nationalstraße 9 - der gut ausgebauten Verbindungsstraße über den Hohen Atlas zwischen Marrakech und Ourzazate – liegen, bieten für zahlreiche Reisende unzählige Verpflegungsangebote und Möglichkeiten für einen Zwischenstopp während der mindestens vierstündigen Reise über das Gebirge an. Diese gut ausgebaute gastronomische Infrastruktur bildet ein wesentliches ökonomisches Fundament dieser Bergregion und ist nur im Zusammenhang mit der Straße und ihrer Nutzung zu verstehen.

Hannah Knox (2012, 2015) haben mit ihrer Ethnografie zu Straßenbau im Amazonasgebiet gezeigt, wie der Errichtungsprozess dieser Infrastruktur mit Versprechungen und Vorstellungen von Geschwindigkeit, politischer Integration und wirtschaftlicher Konnektivität einhergeht (2012: 521). Sie nennen diese Dynamiken *Enchantments of Infrastructures*. Imaginationen einer guten Straße gehen mit Hoffnungen von einer vielversprechenden Zukunft sowie Modernität und der Vision von der Bändigung *wilder Natur* (Amazonasgebiet) einher. Daher besitzen diese die Fähigkeit, weit über die rein pragmatisch-physischen Effekte einer Straße hinaus zu faszinieren. Beck, Kläger und Stasik betonen ähnlich den *Enchantments of Infrastructures* eine kommunikative diskursive Konstruktion der Straßenentstehung. Sie heben die Teilhabe an dieser als einen epistemischen Moment in seiner relationalen Ebene hervor. Demnach entsteht dieser Moment, „[…] *when infrastructure requires our attention"* (Beck, Kläger & Stasik: 1) und Routinen noch nicht etabliert sind. Das Ringen um die Nutzungsweisen in seinen vielfältigen Formen – ob auf diskursiver oder praktischer Ebene – und die entstehenden Dynamiken (z.B. Aneignungen und Umdeutungen) müssen im Mittelpunkt der Analysen stehen.

In dieser übergreifenden Perspektive muss auch auf den Gegensatz staatlich regulierter und lokal verwalteter Straßen verwiesen werden. Nicht nur unterscheiden sie sich in Zustand und Erhaltung, sondern sie bieten auch unterschiedliche Nutzungsmöglichkeiten. Diese finden in einem Spannungsfeld von Kontrolle und Sicherheit statt und können sich relational zueinander verschieben. Denn was *Sicherheit* bedeutet und was vielleicht auch Kontrollen bedarf, unterscheidet sich nach jeweiligen Kontexten (vgl. Kap. 3.4 Sensorik, Sicherheit und Kommunikation). Beck illustriert dies anhand verschiedener Straßenregime im Sudan: Das *highway regime* einerseits – eine neu asphaltierte Autobahn – und das *unsurfaced road regime* andererseits – ein Bündel historischer ehemaliger Karawanenrouten, die sich zu Wüstenstraßen entwickelt haben, welche beide vom Osten in den Westen des Landes führen – werden gegenüberstellt. Beck erörtert, dass Mobilität und Kontrolle in einem Spannungsverhältnis stehen. Mit dem Begriff des Regimes wirft er einen genauen Blick darauf, wie sich spezifische soziale Ordnungen durch die Nutzung einer bestimmten Straßenart unterscheiden: „*Both regimes display their own mix of vehicles and their own travel practices*" (Beck 2017: 253). Aspekte einer solchen Differenzierung zwischen Räumen und ihren immanenten sozialen Ordnungen sind auch im marokkanischen Kontext des *muzdawij* augenscheinlich und spielen eine wichtige Rolle in seiner Funktionsweise. Denn die

verschiedenen Straßenregime – ob nun im Sudan oder in Marokko - eröffnen Nischen, die von Akteur*innen kreativ ausgefüllt werden können. Im Sudan betrifft dies z. B. die Modifizierung alter Lastwagen für Wüstentransporte (Beck 2009), während im marokkanischen Kontext die Minibusse des *Transport Mixte* aus der Spezialisierung auf den Übergang von befestigten Straßen zu unbefestigten Pisten und der Anbindung abseitig gelegener Ortschaften entstanden sind (vgl. Kap. 2.3.1 Mobilität und ihre Realisierung und Kap. 2.3.2 Vom *xtaf* zum *muzdawij*).

Straßen müssen als kulturelle Konstruktionen betrachtet werden (Beck, Kläger & Stasik 2017:2). Der angelsächsische Mobilitätsdiskurs, aus dem das *new mobility paradigm* entstanden ist, hebt Automobilität aus einer eurozentrischen nordatlantischen Perspektive hervor, indem Massenautomobilität als universales Phänomen betrachtet wird (ebd.: 12ff.). Doch ist eine solche Individualisierungsperspektive, wie die Nutzung eines eigenen Automobils als Indikator und Katalysator persönlicher Freiheit suggeriert, nicht universell gültig. Nicht nur, dass der Besitz eines Automobils, z. B. im Kontext Tinghirs, nach meinem Erachten von der lokalen Bevölkerung eher als elitär situiert und wahrgenommen wird, es ist auch die Straßendichte in afrikanischen Kontexten wesentlich niedriger (Beck, Kläger & Stasik 2017: 1-11). Die Beziehung zwischen Automobil und Straße ist demnach eine andere.

> "African roads, however, are constructed from general government budgets, often by way of public debt, and by international donors. Fuel, instead of being taxed, is even subsidised in a number of countries. Rural and feeder roads are not even paid at all but emerge through use" (Beck, Kläger & Stasik 2017:14).

Die nordatlantische Beziehung zwischen Straße und Automobil muss daher eher als einzigartig statt universell betrachtet werden (ebd.: 14). Im afrikanischen Kontext zeichnen sich Straßen durch eine große Multifunktionalität und einen offeneren Zugang aus. Auch finden häufig Transformationen und Wandlungen statt. Aus einer technologischen Perspektive heraus wird von einer interpretativen Flexibilität gesprochen. Aneignung ist dabei als ein dialektischer Prozess zu verstehen, in dem Fremdes in Eigenes transferiert wird (ebd.: 2f.). Dies geschieht durch kreative Interpretation und Anpassung.

> "[…] African road regimes, in turn, are to a large extent negotiated by road users in a bottom-up manner in the style of 'inverse infrastructure building' (Egyedi and Mehos 2014); i.e. through practices and interactions of roadside and travel communities. Extensive sections of road infrastructure in the hinterland, for instance Sudan's desert

> tracks, have come into existence 'under the wheel' without any planning bureaucracy, as Beck's account in this volume illustrates. Others have literally been taken over by self-organised roadside communities in a situation of retreating stateness and deteriorating roads […]. The majority of roads have come into existence and have been maintained through the initiatives of local entrepreneurs and traditional authorities, and with the help of local communities" (Beck, Kläger & Stasik 2017: 14).

Im Kontext Tinghirs richte ich die Aufmerksamkeit auf die Existenz der Minibusse des *Transport Mixte*. Denn durch den Blick auf die Realisation und das Entstehen dieser kollektiven Transportform wird ein spezifisches Verhältnis von Straßen, Transport und Mobilität im Kontext Tinghirs zwischen ziviler Partizipation und staatlicher Regulierung deutlich. Der *Transport Mixte* ist dabei nicht nur als eine Form des kollektiven Transports zu betrachten, sondern seine Realisation und Bedeutsamkeit als System machen die Minibusse als Transportinfrastruktur erkennbar. Durch einen spezifischen Blick auf die Funktionsweise von Infrastrukturen werde ich im Laufe der Arbeit argumentieren, dass es sich beim *Transport Mixte* um eine soziale Infrastruktur handelt, die sich aus dem Handeln ihrer Akteur*innen in Relation zu gesellschaftspolitischen Kontexten und staatlichen Regeln entfaltet.

1.1.3 Technologien und Infrastrukturen

> „People commonly envision infrastructure as a system of substrates – railroad lines, pipes and plumbing, electrical power plants, and wires. It is by definition invisible, part of the background for other kinds of work. It is ready-to-hand. This image holds up well enough for many purposes - turn on the faucet for a drink of water and you use a vast infrastructure of plumbing and water regulation without usually thinking much about it" (Star 1999: 380).

Der Anthropologe Brian Larkin unterscheidet Infrastrukturen von Technologien dadurch, dass sie den Grund kreieren, auf dem andere Objekte – Technologien – agieren können. Dadurch operieren sie selbst als Systeme (2013: 329). Infrastrukturen zentrieren sich um die Prinzipien von Bereitstellung und Verfügbarkeit. Sie sind Systeme, auf die Menschen zugreifen können. Ihre Nutzung ermöglicht den Rückgriff auf einen technologischen Komplex und bündelt sich in einer Leistung, spezifischen Praktiken oder Möglichkeiten (wie in etwa aus dem Wasserhahn Wasser zu beziehen, Straßen und Verkehrsmittel zu nutzen, um von A nach B zu kommen, durch Betätigung eines Schalters Licht brennen zu lassen und Elektrizität nutzen zu können etc.). Der Alltag ist durchzogen von diesen Zusammenhängen. Es handelt sich dabei um *erbaute*

Netzwerke. Die Infrastrukturen sind als Systeme beziehungsweise technische Objekte zu verstehen, die in Beziehung zu anderen Systemen funktionieren, basierend auf einer Architektur der Zirkulation (Larkin 2013: 328). Larkin bezeichnet Infrastrukturen als materielle Formen, die die Möglichkeit eines Austauschs über den Raum hinweg eröffnen. Es sind physische Netzwerke "*through which goods, ideas, waste, power, people, and finance are trafficked"* (Larkin 2013: 327).

Als frühzeitiger Denker zu technologischen Systemen hat Thomas Hughes die Bezeichnung „*large scale technological systems*" verwendet (1987). Aus diesem Kontext heraus, entwickelte sich im Bereich der STS (Science and Technology Studies; vgl. Kap. 1.1.4 Soziale Infrastrukturen) die Argumentation, dass Infrastrukturen typischerweise als Serie kleiner, unabhängiger Technologien mit unterschiedlichen Standards entstehen. Demnach werden diese dann zu Infrastrukturen, wenn entweder ein technologisches System über ein anderes dominiert oder wenn verschiedene unabhängige Systeme sich zu einem Netzwerk zusammenschließen[13] (Larkin 2013: 330). Die Autorin Susan Star muss zu diesem STS Kontext gezählt werden. Sie hat mit ihrer *Ethnography of Infrastructure* (1999), aus sozialwissenschaftlicher Perspektive ethnographische Zugänge in der Analyse von Infrastrukturen in den Vordergrund rückend, bereits das Verhältnis von System und seiner *Umwelt* hervorgehoben und thematisiert. So beschreibt sie, ähnlich zu Larkin, dass Infrastrukturen relational und ökologisch zugleich sind. Sie bedeuten demnach verschiedene Dinge für verschiedene Gruppen. So ist eine Infrastruktur "[…] *part of the balance of action, tools, and the built environment, inseperably from them"* (Star 1999: 377). Larkin und Star stellen somit beide heraus, dass Infrastrukturen nicht als rein technische Konstrukte zu betrachten sind. Vielmehr schreiben sie sich in Alltag und Umwelt ein, dadurch dass technisch-funktionale Ebenen und Ebenen der Repräsentation miteinander interagierend betrachtet werden (müssen) und keine einfache Trennung möglich ist. Im Kontext Tinghirs äußert sich dies in den Gebrauchsweisen der Nutzer*innen und der Verknüpfung mit Wertzuschreibungen und Bedeutungsaufladungen. Sozialer Status und gesellschaftliches Ansehen fließen in die Wahrnehmung der Transportformen und ihrer Nutzungen ein. Die Minibusse repräsentieren für verschiedene Menschen unterschiedliche

[13] Unter diesem Aspekt bietet vor allem die Genese des *muzdawij* und sein Verhältnis bzw. die Beziehungen zu anderen Transportformen historische und praktische Bezugspunkte (vgl. Kap. 2.3.1 Mobilität und ihre Realisierung und Kap. 2.3.2 Vom *xtaf* zum *muzdawij*).

Bilder kollektiven Transports, bestimmt beispielsweise von der wirtschaftlichen Leistbarkeit, der Geschwindigkeit, der Fülle an Passagier*innen etc.

Aus anthropologisch-zeitgenössischer Perspektive hebt Larkin zwei Aspekte (aus diesem STS Kontext) in den Mittelpunkt. Dadurch, dass das *System* ins Zentrum der Analyse gestellt wird, wird der Fokus von den Technologien gelöst. Dies eröffnet eine synthetischere und holistischere Perspektive, indem in der Konzeptualisierung von Maschinen, ihren Nutzungen und Auswirkungen auch alle Arten nicht-technologischer Elemente mitberücksichtigt werden. Da ich davon ausgehe, dass menschliche Akteur*innen und nicht-menschliche Aktant*innen nur in ihren wechselseitigen Verhältnissen und Beziehungen zu analysieren sind, umfasst dies im Kontext des *Transport Mixte* Automobile und Straßen und schließt Menschen und ihre Praktiken aus sozial-organisatorischen Gesichtspunkten mit ein. Auf dieser Ebene eines systemischen Verständnisses müssen daher Interaktionsflächen in den Mittelpunkt gerückt werden. Zudem basiert mein Fokus auf der Idee von sozialen Infrastrukturen, die aus menschlichen Handlungen und sozialen Aktivitäten entstehen und konstituiert werden (vgl. Kap. 1.1.4 Soziale Infrastrukturen). So werden technisch-soziale Funktionsweisen und menschliche Bedeutungsebenen in ihrer Verflechtung betrachtet.

> "A technical system originates in one place, growing in response to particular ecological, legal, political, and industrial techniques native to that area. But as it grows into a networked infrastructure, it must move to other places with differing conditions, technological standards, and legal regulations, elaborating techniques of adaptation and translation. This conception places focus on practices of routinization and extension, requiring an account of translation (which can be technical, but also managerial and financial) as a process inherent to system building" (Larkin 2013: 330 f.).

Auf der Grundlage, dass Infrastrukturen auch Formen politischer Rationalität widerspiegeln, die technologischen Projekten inhärent sind (Larkin 2013: 329), müssen diese Prozesse der Realisierung und Einpassung in den verschiedenen Bereichen mit einbezogen werden. Bereits Star macht eine Unterscheidung deutlich, indem sie zwei simultane Arbeitsprozesse kontrastiert: *Production/Coordination work* als technischer Prozess und *articulation work* als Bezeichnung für die Vorgänge der gesellschaftlichen Integration Bezug nehmend auf die kommunikative und repräsentative Einbettung von Infrastrukturen (1999: 387). Larkin führt diesen Blick in kultur- und sozialanthropologischer Perspektive weiter aus, indem er schildert,

dass Infrastrukturen als Formen jenseits ihrer technischen Funktionsweise existieren und dies im Rahmen von *Politics and Poetics of Infrastructure* benennt. Dabei müssen Infrastrukturen als konkrete semiotische und ästhetische Vehikel analysiert werden. Der poetische Modus bedeutet, dass die Form auch über die technische Funktion gelöst agieren kann. Infrastrukturen sind demnach Mittel, mit denen der Staat Repräsentationsflächen für seine Bürger*innen schaffen kann, *„and asks them to take those representations as social facts. It creates a politics of "as if"* (Larkin 2013: 335). Das ontologische charakteristische Spezifikum von Infrastrukturen speist sich demnach daraus, dass diese Dinge und zugleich das Verhältnis zwischen Dingen sind. In dieser Dopplung sind sie einerseits als Dinge sinnespräsent, andererseits findet jedoch eine Enträumlichung statt. Sie funktionieren über Orte und Räumlichkeiten hinweg, sind miteinander verwoben als Teil eines übergeordneten Netzwerks beziehungsweise Systems. Durch die systematische Funktionsweise und diesen Modus der Operationalisierung können sie nicht als Objekt allein betrachtet werden (Larkin 2013: 329).

Was Star bereits als *Invisibility* beschreibt ("*by definition invisible*" (1999: 380)), wird von Larkin relativiert, indem er auf anthropologische Forschungen verweist, die gezeigt haben, dass Infrastrukturen alles andere als unsichtbar sein können (Larkin 2013: 336). Mittels Zuschreibungen und Assoziationsketten rücken sie vielmehr in den Vordergrund, nur ist ihre technische Konstruiertheit dabei eher verschleiert, indem Begrifflichkeiten und Benennungen auf soziale und politische Umstände verweisen[14]. Damit werden neue Bedeutungsebenen kreiert und in den Mittelpunkt gerückt. Auf technologischer Seite tragen Maßstäbe und Standards dazu bei. So finden verkörperte Wahrnehmungen von Mobilitäts- und Alltagserfahrung durch die Maßstäbe der Infrastrukturen statt. Distanzen werden etwa durch die benötigte Zeit mit einer spezifischen Transportform wie dem *muzdawij* bemessen. Um sich also persönlich die Distanz zu einem speziellen Ort zu vergegenwärtigen, wird sich die potenziell benötigte Reisezeit anhand einer jeweiligen Transportform vorgestellt. Dabei existieren jedoch auch alternative Fortbewegungsmöglichkeiten, und die Bezugnahme etwa auf den *Alnaql al*

[14] Larkin zieht dabei Beispiele von Sneath (2009) und Anand (2011;2012) heran. Sneath argumentiert, dass Elektrizität in der Mongolei ein derart starkes Symbol staatlicher Modernität war, sodass sie im alltäglichen Sprachgebrauch nur als *Lenins Light* bezeichnet wurde. Anand berichtet bezüglich Wasserinfrastruktur in Mumbai ebenfalls vom Repräsentationsprozess von Infrastruktur. In dem Falle werden die beiden in einem Slum verlegten Rohre der Wasserversorgung nach Politiker*innen benannt, die für die Umsetzung des Projektes verantwortlich waren.

muzdawij[15] oder auch Taxis ist als standardisierte verkörperte Erfahrung und Wahrnehmung zu betrachten. Im Kontext von Städten wie Wien besitzen z. B. U-Bahn-Linien eigene Farben, die wiederum zur Orientierung in der Stadt beitragen. Dabei zeigen sie eine unterirdische Vernetzung an und entwerfen beziehungsweise kategorisieren ein spezifisches Bild der Stadt.

Larkin sieht Stars Analyse von Infrastrukturen als Substrate, als linear gedachtes Verhältnis zwischen *system* und *phenomenal world* (Larkin 2013: 329). Dabei gestaltet sich nach ihm die Unterteilung dieser Definition in der Realität weit schwieriger. Verhältnisse zwischen System und Umwelt sind nicht linear zu unterscheiden. So fragt Larkin, was die Infrastruktur des Computers sei, mit dem er seinen Text schreibt. Elektrizität wird als offensichtlichstes Substratum bezeichnet. Auch wenn Elektrizität Teil der Infrastruktur des Computers ist, ist wiederum die Regulierung durch Computer Teil der Infrastruktur der Elektrizitätsversorgung. Zuzüglich existieren jedoch noch andere wichtige Bestandteile wie etwa die Ölproduktion, Windräder, Wasser etc. Diese Perspektive möchte ich auch in Hinblick meines Forschungsfeldes anwenden und erweitern. Straßen sind nicht nur „Infrastruktur" bzw. die Grundlage für die Minibusse des *Transport Mixte*, vielmehr tragen Charakteristika unterschiedlicher Technologien und Infrastrukturen zur Funktionsweise des Systems bei. So entstanden durch Initiativen der ruralen Bevölkerung Formen kollektiven Transportes wie zum Beispiel ohne Lizenz agierende *xtafs* als „Vorläufer" des *muzdawij* (vgl. Kap.2.3.2 Vom xtaf zum muzdawij) und mit ihnen erste Routen, die dann durch die Praxis der Nutzung weiter zu Straßen entwickelt wurden. Darauffolgende staatliche Anerkennung und Regulierungen eines bereits existierenden Umstandes bzw. Zustandes und nicht die „Erfindung" dessen zeugen davon, dass sich die Heterogenität des marokkanischen Transportregimes aus den Entwicklungspotenzialen dieser Vielfalt gestaltet.

Die Unterscheidungsmuster zwischen Infrastrukturen (oder auch Technologien) werden in einem epistemologisch politischen Blickwinkel deutlich und erfordern Berücksichtigung in den ethnographischen Analysen. Die Analyse von Infrastrukturen muss daher als *kategorialer Akt* verstanden werden.

> "It is a moment of tearing into those heterogeneous networks to define which aspect of which network is to be discussed and which parts will be ignored. It recognizes that

[15] *Alnaql* ist der arabische Begriff für Transport und bedeutet im Zusammenhang mit *al muzdawij* die arabische Bezeichnung für *Transport Mixte.*

> infrastructures operate on differing levels simultaneously, generating multiple forms of address, and that any particular set of intellectual questions will have to select which of these levels to examine. Infrastructures are not, in any positivist sense, simply "out there." The act of defining an infrastructure is a categorizing moment. Taken thoughtfully, it comprises a cultural analytic that highlights the epistemological and political commitments involved in selecting what one sees as infrastructural (and thus causal) and what one leaves out" (Larkin 2013: 330).

Die Anerkennung des kategorialen Aktes hebt eine definitorische Dimension hervor, die es ermöglicht, Infrastrukturen jenseits eines technologischen Ursprunges anzuerkennen und zu analysieren. Folgend rücken somit ihre Potenziale auf Grundlage von Praktiken durch Menschen selbst in den Vordergrund.

1.1.4 Soziale Infrastrukturen

Ein kritischer Blick auf Infrastrukturen bedeutet nicht nur zu fragen, wer wie daran partizipiert und inkludiert wird. Vielmehr ist zu fokussieren, wer dabei exkludiert ist. An wen richtet sich der Zugang und an wen nicht? Wann werden Bereitstellungen zu Barrieren? In der Ethnographie von Infrastrukturen geht es nach Susan Star (1999) um dieses Sichtbarmachen des Unsichtbaren und darum Brüche der Bereitstellung zu erfahren. Der Blick auf das vermeintlich Offensichtliche und das *Langweilige* kann sozio-politische Normen und gesellschaftlichen *common sense* und seine Narrative aufzeigen (ebd.: 377f.). Meines Erachtens weisen z. B. das gegenwärtige Phänomen bzw. der Umgang mit Barrierefreiheit im urbanen Kontext Österreichs auf den Ausschluss gesellschaftlicher Gruppen hin. Die Aktualität und Brisanz des Themas machen aber auch deutlich, dass es *sichtbar* geworden ist und nach Aushandlungsprozessen und Kämpfen um diese Sichtbarkeit (zumindest teilweise) öffentlich anerkannt wird. Barrierefreie Objekte im Alltag legen davon Zeugnis ab. Die Partizipation ist nicht nur gesellschaftlich gefördert, sondern als Wert in die Objekte eingeschrieben[16] .

[16] Der Technikphilosoph Langdon Winner hat mit seinem bahnbrechenden Aufsatz „*Do Artifacts have Politics*" (1980), politische Einschreibungen in Objekte und ihre Handlungsfähigkeit ausgeführt. Am Beispiel von Brücken in New York, die auf ein beliebtes Ausflugsziel führen, entworfen vom berühmten Städteplaner Robert Moses, schreibt Winner ihnen politische Handlungsfähigkeit zu. Demnach ist es großen Automobilen durch die Konstruktionsweise der Brücken nicht möglich, über sie zu fahren. Dies betrifft damit die Busse des öffentlichen Transportes. Damit würde eine systematische Ausschließung ärmerer Bevölkerungsgruppen betrieben, derjenigen die kein eigenes privates Automobil besitzen. Es findet demnach eine Politik statt, die eingeschrieben ist in das Design der Objekte. Mit dem Gegenentwurf „*Do Politics have artifacts*" (Joerges 1999) und der weiteren

Der Fokus auf Sichtbarkeiten und ihrer diskursiven Rolle ist ein wesentlicher Ansatzpunkt einer Ethnografie von Infrastrukturen. Star beschreibt unterschiedliche Charakteristika, die als Bezugspunkt für ethnografische Analysen dienen können (1999). Dabei betrachtete ich diese Punkte als mögliche theoretische Ausrichtungsfaktoren aktueller ethnografischer Arbeit, die in ihrer analytischen Ergiebigkeit divergieren und daher an den jeweiligen Kontext angepasst werden müssen. So steht der relationale Charakter von Infrastrukturen – das in Beziehung sein zu anderen Systemen, Kontexten und Akteur*innen – im Mittelpunkt. Diese Einbindung nennt Star *Embeddedness*: *„Infrastructure is sunk into and inside of other structures, social arrangements, and technologies"* (Star 1999: 381). Dabei muss dieser Punkt eher als modellhafte Skizze infrastruktureller Konstitutionsweise betrachtet werden und nicht als zielführende Anleitung für eine ethnografische Praxis. Dennoch wird die Notwendigkeit von Kontextualisierung – *welche Felder und Bereiche berührt der Transport Mixte?* – ebenso deutlich wie im weiteren Schritt eine erforderliche Zentrierung auf bestimmte Aspekte um eine analytische Tiefe zu gewährleisten. Mit dem Begriff *Transparency* macht Star auf die gleiche Ausgangsmöglichkeit für verschiedene Nutzer*innen aufmerksam (Star 1999:381). So schildert sie, dass Infrastrukturen transparent zu nutzen sind. Das heißt, sie müssen nicht neu erfunden, aufgebaut oder definiert werden, sondern stehen nutzungsbereit für den Gebrauch zur Verfügung. Die Reichweite und der Umfang schließen sowohl die Zeitlichkeit als auch die Räumlichkeit mit ein, da Infrastrukturen über ein einzelnes Ereignis hinausgehen und nicht räumlich gebunden sind. Diese Permanenz hat wiederum Einfluss auf andere Dimensionen. Die Nutzung der Bereitstellungen lässt Routinen entstehen. Als epistemischer Moment bedeutet Infrastrukturen zu nutzen, zunächst diese zu erlernen (vgl. Kap. 1.1.2 *The Anthropology of Roads*). Dieses Erlernen, die Annahme von Anwendungen und Kategorien binden demnach die Nutzer*innen in einer Art Mitgliedschaft. Dabei ist diese Prägung nicht determinativ zu verstehen, denn *„Infrastructure both shapes and is shaped by the conventions of a community of practice (e.g., the ways that cycles of day-night work are affected by and affected electrical power rates and needs)* (Star 1999: 381). Als Teil eines relationalen Netzwerkes beziehungsweise auch als Folge der heterogenen Entstehungskontexte einer Infrastruktur findet eine Verknüpfungsweise zu Standards und Standardisierungen in Erfahrung und System statt (*Embodiment of standards)*. Infrastrukturen bauen immer auf Vorhandenem

Kontextualisierung von Winners Beispielen stellt Joerges diese Handlungsfähigkeit in Frage und bietet eine Gegenseite des Diskurses um Formen der materiellen Einschreibung dar.

(vorhandenen Strukturen) oder im Falle sozialer Infrastrukturen auf Praktiken und Handlungen auf. Dies heißt jedoch im Weiteren, dass auch Stärken, Schwächen sowie Einschränkungen vorheriger Systeme eingeschrieben sind. Unmittelbare Sichtbarkeiten generieren Infrastrukturen in Momenten ihrer Störung und des Versagens. Diese Krisenmomente lösen sie demnach aus ihrer Hintergründigkeit, entblößen die technologische Facette infrastruktureller Existenz. Die beschriebenen Charakteristika verweisen bereits darauf, dass niemandem eine wirkliche, umfassende Kontrolle der Systeme zugesprochen werden kann: *„Because infrastructure is big, layered, and complex, and because it means different things locally, it is never changed from above (...) Nobody is really in charge of infrastructure"* (Star 1999: 382). Im Vordergrund dieser ethnografisch-theoretischen Perspektive stehen die Verknüpfungsweisen von Struktur und Praktiken. In diesem Kontext müssen Infrastrukturen – das Transportsystem des *muzdawij* – als Teil menschlicher Organisation begriffen und untersucht werden.

Das Konzept von Infrastrukturen als Formen sozialer Organisation hat unterschiedlichen Autor*innen als Ansatzpunkt gedient, soziale Bereitstellungsprozesse in den Fokus zu nehmen und dabei infrastrukturell zu argumentieren. Es ermöglicht, soziale, organisatorische und emanzipatorische Handlungs- und Aktionsweisen einzubeziehen und als wesentlichen Teil infrastruktureller Realisierung zu gewichten. So hat zum Beispiel Kurt Beck (2009; 2013; 2017) – mit seinem vielseitigen Interesse an Kreativität, Appropriation, Technologien und (Auto-) Mobilität im afrikanisch-sudanesischen Kontext – ausgehend vom Verhältnis zwischen menschlichen Zugängen zu Mobilität, ihrer sozialen Organisation und der materiellen Realisation dessen eine Analyse von sozialen Infrastrukturen vorgelegt. *Truck Stops,* die sich auf einer Strecke von Wüstenstraßen über eine Länge von 800 km im Sudan befinden, stellen nach Beck eine soziale Infrastruktur bereit. Ihre Existenz erfüllt verschiedene Funktionen. Die *Truck Stops*, in der Regel bestehend aus einem Kaffeehaus und einem Gebetsraum, kanalisieren den kommerziellen Fluss von Passagier*innen und Gütern in und aus dem *ländlichen Hinterland*. Dabei dienen die Stationen als Tor zwischen der dünn besiedelten Wüstenregion, der Hauptstadt und auch der „*world at large*" (Beck 2013: 434). Sie bieten einen (sozialen) Raum des Austausches zwischen Mobilität und Sesshaftigkeit. Ein Transitbereich, in dem Durchreisendes auf Lokales trifft. Demnach entstehen dort institutionalisierte *roadside* Praktiken (ebd.: 434 f.), die sowohl Verbindung und Transfer als auch Trennung und Segregation bedeuten. Denn der Ort dient über die Funktion als Organisationsbereich hinaus –

in Form von An- und Abreisemöglichkeit, der Durchführung technischer Belange wie Reparaturen oder Handel, aber auch der physisch sozialen Stärkung reisender Passagier*innen durch Mahlzeiten und einem Raum für Gebete und Ruhe – der sozialen Vermittlung zwischen *road* und *roadside*. Dieser Mediationsraum ist zugleich ein Grenzraum. So schreibt Beck, dass beide Seiten (*travel*- und *roadsidecommunity*) sicherheitshalber voneinander entfernt sind. Segregation und Integration basieren auf dem System der Gastfreundschaft, das als Strukturierungsprinzip dieser sozialen Infrastruktur zu verstehen ist. Sowohl die Organisation als auch das Design, die Gewährleistung eines eigenen sozialen Raumes der Durchreisenden bzw. ein regulierter Austausch – der *Truck Stop* befindet sich einige Kilometer von der zugehörigen Ortschaft entfernt – gewährleisten eine friedliche Existenz, durch die in die Infrastruktur eingeschriebene Funktion sozialer Kontrolle erfolgt (Beck 2013: 434).

Der Urbanitätsforscher AbdouMaliq Simone (2004) geht in der Konzeptualisierung von sozialer Infrastruktur noch weiter, indem er eine Position vertritt, die menschliche Handlungen sowie ihre Aktivitäten ins Zentrum rückt und diese selbst als soziale Infrastruktur beschreibt. So schildert er, wie sich in der Innenstadt von Johannesburg, in einer Umgebung städtischer Ruinen, eine urbanisierte Infrastruktur entwickelt hat. Simone argumentiert, dass diese nicht nur von den zerfallenen Gebäuden, in denen die Menschen leben *maskiert* und verdeckt, sondern sogar konstituiert wird (Simone 2004.: 407). Die Bewohner*innen kommen aus verschiedenen afrikanischen Ländern und sind zum Teil Neuankömmlinge. Omnipräsente Formen von Xenophobie und ein generelles Klima von Unsicherheit und Repression führen dazu, dass die Leute ihren Alltag durch Formen der Kooperation bewältigen (Simone 2004: 415). Im Kontrast zu ihrer Umwelt stützen sich ihre kooperativen Handlungen auf den infrastrukturellen Modus von Bereitstellung und Zugriffsmöglichkeit. Der ambivalenten Rolle von Vertrauen in einem Klima der Unsicherheit (von staatlich wie ziviler Seite) kommt eine Schlüsselfunktion zu. Den Teilnehmer*innen dieses Handlungsnetzwerkes wird es so ermöglicht, „*to exploit, in highly profitable ways, the common assumption that trust is not really possible* (Simone 2004: 418). Die Aktivtäten zeichnen sich durch ihren flexiblen Ertrag aus, dem eine konstante kreative Aushandlung diverser Akteur*innen innerhalb der Stadt darüber zu Grunde liegt, wie es möglich ist, in ihr zu leben oder vermeintlich nicht. So entstehen Ideen, Konzeptionen und Alltag durch den emanzipatorischen Aspekt eigener Handlungsmöglichkeiten. Diese begründen sich auf spezifischen Biografien, Definitionen oder

Netzwerken (Simone 2004.: 410f.). Solche partikularen Momente und entstehende Handlungsoptionen müssen meines Erachtens auch in der Perspektive auf marokkanische *muzdawij* Fahrer herangezogen und betrachtet werden, da sie Ausgangspunkte zum Entstehen eines infrastrukturellen Systems und seiner sozialen Funktionsweise bieten können (vgl. Kap. 2.5 Akteur*innen und Organisation, Kap. 2.5.1 Fahrer und Kap. 2.5.2 Gemeinschaft).

Die behandelten kultur- und sozialanthropologischen Perspektiven auf Infrastrukturen setzen einen Blick auf den Zusammenhang von Menschen und (technologischer) Umwelt voraus. An dieser Schnittstelle der technologisch-sozialen Realisation und Organisation lokalisieren sich Perspektiven aus den STS (Science and Technology Studies) und der ANT (Actor-Network-Theory). Diese betrachten unter epistemologischen Gesichtspunkten das Verhältnis von Wissenschaft und Gesellschaft in Bezug zu Technologie und technologischen Systemen. Die interdisziplinären Perspektiven aus den STS untersuchen *wissenschaftliche Fakten* in ihrer konstruktivistischen Dimension und unter der Einbeziehung gesellschaftlicher Paradigmen und Einbettungskontexte. Die STS versuchen dabei, eine dichotome Spaltung zwischen Natur- und Geisteswissenschaften zu überwinden, indem die Konstruktion von Epistemen in ihren unterschiedlichen Kontexten untersucht und anerkannt wird (Harvard o.J.).

Aus diesem Kontext ist seit den 1980er Jahren die ANT entstanden. Einer ihrer maßgeblichen Denker ist Bruno Latour. Dieser fordert, in der Analyse von technologischen Zusammenhängen die Unterscheidung zwischen Objekten und Subjekten zu machen (1991). Er argumentiert, dass soziale Zusammenhänge nur begriffen werden können, wenn sie in ihren Handlungszusammenhängen untersucht werden. So spricht Latour von einer simultanen Produktion von Text und Kontext (Latour 1991: 106). Er plädiert im Sinne der Akteur-Netzwerk-Theorie dafür, keine Unterscheidungen zwischen *symbolischer Superstruktur* und *materieller Infrastruktur* (Latour 1991: 103) zu machen und spitzt damit die Perspektive hinsichtlich der Analyse (sozialer) Phänomene weiter zu. Dinge sind demnach handelnde Akteur*innen wie Menschen. Sie werden als Aktant*innen bezeichnet und fungieren in Handlungszusammenhängen, die sich aus einer *chain of association* (Latour 1991: 110) bilden. Menschliche und nicht-menschliche Akteur*Innen gestalten demnach diese, indem sie wechselseitig auf sich Einfluss nehmen und nur in ihrer Gesamtheit Teil des Phänomens sind. Latour betrachtet die Verhältnisse in einer wechselseitigen Aushandlung. Handlungsweisen können bestimmt werden, indem Akteur*in und Aktant*in mit einem *Statement* aufgeladen

sind. Wesentlich ist, dass Akteur*Innen und Aktant*innen nicht in einer Vermittlung, *transmission* oder reinen Verkörperung betrachtet werden, sondern immer im Sinne einer Translation wahrzunehmen sind. Dabei koproduzieren sich Akteur*innen und Aktant*innen und schaffen eine materialisierte Realität. Als diese materialisierte Realität begreife ich den Zustand der Straßen und Vehikel in Tinghir sowie Nutzungs- und Handlungsweisen, Routinen und Praktiken als Teil des marokkanischen Transportregimes.

Im weiteren alltäglichen Nutzungszusammenhang - ob Infrastrukturen oder Technologien – heißt dies wiederum, dass ihre Anwendung nicht als *top- down* Effekt einer intendierten Idee linear folgend von Erfinderseite hin zu passiven Nutzer*innen angesehen werden darf. Denn Technologien und Infrastrukturen können angeeignet und umgedeutet werden. So können durch Handlungsweisen neue Systeme, eigene Definitionen oder andere Nutzungsweisen entstehen. Technologische Entwicklungen werden von verschiedenen Gruppen und Akteur*innen vorangetrieben, wobei jede Partei verschiedene Visionen der Nutzung und Nutzbarkeit im eigenen Zusammenhang sieht (Beck 2009: 154; de Laet & Mol 2009). Die Realisierung des Minibussystems in Südmarokko schöpft sich aus diesen Feldern. So soll daher im Zentrum meiner Betrachtungen stehen, wie diese Infrastruktur realisiert und durch Praktiken und Handlungen mit Bedeutung aufgeladen wird.

1.2 Forschungsfeld



Karte 1. Tinghir in Marokko (openstreetmap 03.03.2020).



Karte 2 Ausschnitt von Tinghir und seiner Umgebung (openstreetmap 03.03.2020).

Die Oasenstadt Tinghir ist die Hauptstadt der gleichnamigen Provinz in der Region Drâa-Tafilalet und hatte im Jahr 2016 etwa 45.0000 Einwohner*innen (Royaume du Maroc 2017). In der gesamten Provinz lag diese Zahl bei etwa 330.000 Menschen und in der Region Drâa-Tafilalet bei etwa 1.6 Millionen. Das Königreich Marokko gliedert sich administrativ (inklusive der Westsahara[17]) in zwölf unterschiedliche Regionen, die wiederum in Provinzen unterteilt sind. Vereinfacht kann Marokko aus geografischer Sicht in mehrere große *Naturräume* gegliedert werden (Breuer 2007: 37), wovon die aride Präsaharazone und die angrenzenden Hochgebirgsregionen des hohen Atlas den räumlichen Kontext Tinghirs bilden. Die Provinz ist daher als Teil des ariden Südmarokkos zu bezeichnen, das die südlich und östlich an die Gebirge angrenzenden Landesteile und Wüstenrandgebiete umfasst (Breuer 2007: 37). Die Stadt befindet sich auf einer Ebene südlich der Gebirge des Hohen Atlas und nördlich des Djebel Saghro auf etwa 1300 m Seehöhe. Sie ist Teil des Todgha-Tals, das am südlichen Abhang des hohen Atlas anschließt (de Haas & El Ghanjou 2000: iii). Der Todgha-Fluss transportiert von seiner Quelle Schmelz- und Regenwasser südöstlich vom Atlas in Richtung der Sahara und liefert Wasser für die Bewässerung der Oasen, die neben den Halbwüstengebieten charakteristisch und dominierend für die Region sind (Royaume du Maroc 2015: 1). Tinghir liegt 169 km östlich von Ouarzazate und 162 km westlich von Errachidia zentral im Landesinnern zwischen den zwei größten Oasen-Regionen Marokkos (Drâa -Tal und dem Tafilalt). Die Todgha-Oase, von de Haas und El Ghanjou als *medium-sized river oasis* (2000: iv) bezeichnet, kann in drei unterschiedliche geographische Einheiten unterteilt werden, die damit auch die Position der Stadt Tinghir als Nadelöhr und Knotenpunkt illustrieren. Der nördliche Bereich des Flusses schließt sich an die Gebirgsregion des Hohen Atlas an. Südlich endet die Todgha an den Ausläufern des Saghro-Gebirges[18] bzw. mündet in den Rheris. Dazwischen erhebt sich entlang des Flusses der Oasenbereich in der Ebene.

Neben der Oasenbewirtschaftung dient in den trockenen Landesbereichen südlich des Atlas vor allem die mobile Viehhaltung als Subsistenzgrundlage. Die klimatischen und vegetativen Bedingungen in der Region haben über Jahrhunderte wesentlich die Lebensweisen dort ansässiger Bevölkerungsgruppen konstituiert (Fuchs 2015: 106). Gesellschaftliche

[17] Zum völkerrechtlichen Status der Westsahara aus der Sicht des Deutschen Bundestages siehe Schubert (2011).
[18] Nach Tinghir fließt die Todgha in südöstlicher Richtung auf einer offenen Hochebene zwischen beiden Gebirgsmassiven. Stromabwärts nimmt die transportierte Wassermenge erheblich ab, sodass der Strom teils nur noch unterirdisch existiert.

Transformationen, von Kolonialisierung hin zu Migration, sowie die Entwicklung technologischer Komplexe (z.B. Automobilität, Elektrizität) etc., begleiten, berühren oder bedingen lokale gesellschaftliche Umbrüche und deren Alltag mit. Durch Migration haben sich transnationale Strukturen entwickelt, die die ländlichen Gebiete Südmarokkos nachhaltig prägen und verändern (ebd.). In Bezug auf Tinghir sind vor allem die Etablierung dieser transnationalen Strukturen und eine zunehmende Verstädterung augenscheinlich. Mobile Lebensweisen verlangen nach Möglichkeiten ihrer Realisierung. Daher spielen Formen des kollektiven Transports im Geflecht geografischer Aspekte und sozio-ökonomischer Spannungsfelder eine wichtige Rolle.

> "The town [Tinghir] has become a magnet not only for people within the Todgha valley, but for large parts of the provinces of Errachidia and Ouarzazate. Tinghir itself has become the destination of intra-valley and intra-regional migration, whereas the Todgha itself is a major emigration region to Europe. So, if it would be correct to speak of a marginal region at all, Tinghir itself is becoming the very centre within this margin. Summarising, the Todgha valley and its chief town Tinghir are witnessing rapid transformations towards increasing de-ruralisation and increasing diversity of activities" (de Haas & El Ghanjou 2000: V).

Das Wachstum der Stadt Tinghir geht gleichzeitig mit einer Landflucht der Bevölkerung einher. Die ländliche Bevölkerung besteht aus verschiedenen Gruppen von Imazighen[19]. Daher ist in der Stadt Tinghir Tamazight Alltagssprache. Der marokkanisch-arabische Dialekt *Darija* kann auch als Verkehrssprache dienen, wird jedoch nicht von allen gesprochen und verliert vor allem in den ländlichen Regionen außerhalb der Städte an Einfluss.

Jenseits der geografisch physischen Beschaffenheit konstituierte sich mein Forschungsfeld durch mein Interesse an Nutzung- und Aneignungsprozessen von Straßen unter der Perspektive der Funktionsweise kollektiven Transports am Beispiel des *muzdawij*. Es war mein Ziel, mich ethnografisch sowohl mit praktisch-nutzerischen Ebenen zu beschäftigen als auch organisatorisch-politische Blickwinkel einzubeziehen. Ausgangspunkt und Unterkunft meiner Feldforschung war Tinghir Stadt. In dieser waren vor allem die Abfahrtsbereiche und Busstationen wichtige Aufenthaltsorte für meine Teilnehmende Beobachtung. So nutzte ich von dort verschiedene Busse und Linien, um das Streckennetz besser kennenzulernen,

[19] Zu Fragen tribaler Organisationen und Perspektiven auf Identität und Stammesgesellschaft in diesem Kontext siehe Kraus 2004.

Routinen, Praktiken und Funktionsweise des Transports zu erfahren und um den sozialen Raum innerhalb der Busse zu untersuchen. Routinen und Praktiken verstehe ich in diesem Zusammenhang als Handlungselemente, die sich aus dem Potenzial des Verhältnisses zwischen *road* und *roadside* zusammensetzen. Um dieses Verhältnis zu analysieren, rücken sie daher in den Vordergrund. Den *Transport Mixte* insgesamt verstehe ich als eine solche entstandene Praktik, als Überbrückungsprojekt der Beziehung zwischen *road* und *roadside* und zwischen *Stadt* und *Land*[20]. Sie sind Ausdruck der sozialen Realisierung von Mobilität. Auf physischer Seite transportieren sie Passagier*innen und Güter von der Straße an den Straßenrand bzw. umgekehrt. Gleichzeitig sind sie selbst Knotenpunkte dieses Transits von r*oad* zu *roadside.* In Ihnen – sowohl im Raum des Automobils als auch in ihrer Existenz als kollektives Transportsystem – bündeln sie verschiedenen Kräfte und Interessen. Fahrgäste haben verschiedene Destinationen. Der Staat wünscht sich ein funktionierendes Transportsystem. Fahrer handeln in einer eigenen Assemblage mit ökonomischen Interessen oder persönlichen Gesichtspunkten. Die Vermittlungsrolle der Busse – in ihren Funktionen, Hoffnungen und Erwartungen seitens diverser Positionen – ist ihr wesentliches Charakteristikum. Vor diesem Hintergrund gestaltet sich das Feld neben den Aushandlungsprozessen, ob auf oder zwischen *road* oder *roadside,* wesentlich in Gesprächen mit Menschen und ihren Ideen, Wahrnehmungen und Konzeptionen von Mobilität und sozialer Teilhabe. Somit waren für mich auch Konversationen über Transport und Mobilität (sehr häufig auch Migration) wichtige Bestandteile meiner Arbeit und meines Forschungsfeldes.

1.3 Ethnografische Methoden

Die Teilnehmende Beobachtung als Kernstück ethnologisch-ethnographischer Arbeit stand im Zentrum meiner Forschertätigkeit. Im Kontext (m)einer Masterforschung sollte dies als Fundament meiner (ersten eigenständigen dreimonatigen) Feldforschung im Ausland dienen. In Eigenregie im Feld Forschungsstrategien anzupassen und (weiter) zu entwickeln, erfuhr ich als koordinativen und herausfordernden Teil dieser Praxis. Wichtigstes Instrument der Feldforschung ist mein Feldtagebuch, das sich in mehrfacher Hinsicht als bedeutend und wegweisend für den Wissensprozess gestaltet. Denn es dokumentiert einerseits meinen

[20] Auch in diesem Kontext möchte ich keine dichotome Unterscheidung vornehmen. Die sozialräumliche Entwicklung Tinghirs und Prozesse der Verstädterung berühren auch peripherere Nachbarregionen. Im Kontext dieser Entwicklung kann der *Transport Mixte* als Praxis sozio-geografischer Distanzüberwindung verortet werden.

persönlichen Prozess der Erfahrung und Empfindung sowie der Selektion und der Kontextualisierung und hält andererseits mittels Notizen und Aufzeichnungen explizite empirische Daten fest. Dabei dient das Dokumentieren mittels Feldnotizen als Mnemotechnik und der späteren Rekonstruktion und Kontextualisierung von Beobachtungen (Breidenstein et. al. 2015: 86-89).

Die Teilnehmende Beobachtung ist als zentrale Methode der Kultur- und Sozialanthropologie zu begreifen (Breidenstein et. al. 2015: 13-20; Hahn 2013: 83). Die Relevanz von Epistemologien in ethnografischer Arbeit führte immer wieder zu fachlichen Transformationen sowie Paradigmenwechseln (Hahn 2013: 61-83) innerhalb der Disziplin (Krise der Repräsentation, Sprechen über Andere, ethnographische Beteiligungsformen). Der Anthropologe Gerd Spittler (2001, 2014) stellt heraus, dass (erst) mittels Teilnehmender Beobachtung non-verbales Wissen in die Forschung mit einbezogen werden kann. Partizipation und Beobachtung ergänzen sich dabei gegenseitig und bieten die Grundlage des qualitativen Zuganges. Dabei bezeichnet Spittler die enge Verbindung von Beobachten und Fragen als „dichte Teilnahme“ (Spittler 2014: 25). Abgewandelt von Clifford Geertz Position der *dichten Beschreibung* (1983), die in der Verknüpfung von Beobachtung und Interpretation liegt, sieht Spittler mit dem Fokus auf der Erforschung von Arbeit und Arbeitspraxis die Limitation sprachlicher Beforschung.

> „Wie andere Alltagstätigkeiten ist Arbeit allerdings ein Thema, für das ein sprachzentrierter kultureller Forschungsansatz nicht ausreicht. Hier geht es um habitualisierte Routinen, um Techniken, um physische Kraft und eingespielte Geschicklichkeit, um tacit knowledge“ (Spittler 2014: 4).

Dieser (autonome) Bereich der Arbeit, der durch meine Perspektive auf die Fahrer des *muzdawij* relevant wurde, erfordert demnach für seine ethnografische Erfassung eigene Methoden. Denn Arbeit ist nicht das gleiche wie das Sprechen darüber. Im Falle meines eigenen Aufenthaltes in Tinghir verschärfte sich die Frage des sprachlichen Zugangs zudem, da ich die lokale Alltagssprache Tamazight nicht spreche. Somit gestaltete sich für mich in diesem Kontext die „*dichte Teilnahme*“ als passende Vorgehensweise. Zwar entwickelte sich der Fokus speziell auf die Fahrer Community des *muzdawij* und ihre (Arbeits-)Praktiken erst im Laufe der Forschungszeit, doch erforderten Straßen und die Erforschung ihrer Nutzung von Beginn an ein

agiles Partizipieren, Antizipieren und Beobachten, um jene Dimension des *tacit knowledge* in Verkehr und Mobilität zu erfahren.

Dieses *Erlernen* und sensorische *Erfahren* stellte ich daher mittels zahlreicher Spaziergänge, Fahrten und Aufenthalten in jeweiligen Haltestellen in den Vordergrund. Diese führte ich entweder alleine oder in Form von Wegbegleitungen gemeinsam mit meinen Informant*innen durch (Lee & Ingold 2006; Pink 2007, 2009). Bei diesen Wegbegleitungen fokussierte ich mich neben dem gemeinsamen Erfahrungshorizont und jeweilig aktuellen Gesprächsinhalten auch insbesondere auf die Art und Weise, wie sich meine Informant*innen fortbewegten. Das Einsetzen des Körpers als Teil der Fortbewegung, aber auch als sozialer Akt der Vermittlung und des Arrangements mit anderen Fußgänger*innen und Verkehrsteilnehmer*innen rückte in den Vordergrund. In Relation zum jeweiligen Raum, der durchschritten wird, divergieren die Interaktionsweisen der Akteur*innen. Während breite Fußwege, Bordsteine und Fahrspuren eine Differenzierung des Verkehrs vornehmen, überlassen die Allstadtgassen – in ihrer Funktion als Infrastrukturen – den Nutzer*innen diese Aufgabe selbst. Die räumliche Enge macht dann in stark frequentierten Räumen, wenn sich etwa auch noch motorisierter Transport in Form von Motorrollern den Weg bahnt, Koordination und Antizipation notwendig. Somit fordern und fördern Räume unterschiedliche Antizipations- und Handlungsweisen.

Das Gehen ist eine hochgradig soziale Tätigkeit. Soziale Beziehungen entstehen nicht *in situ*, sondern „*are paced out along the ground"* (Ingold & Vergunst 2008: 1). Demnach reagieren wir nicht nur auf die Stimme anderer, sondern auch *timings, rhythms* and *inflections* unserer Füße in Bewegung zeugen von der geschaffenen Sozialität durch die Präsenz anderer Menschen (Ingold & Vergunst 2008: 1). Im Kontext von Empfindung und Bewegung betonen Tim Ingold und Jo Lee Vergunst, dass Mobilität und Sozialität nicht determinativ zu verstehen sind „[*n*]*ot only, then, do we walk because we are social beings, we are also social beings because we walk"* (Ingold & Vergunst 2008: 2). Die Bedeutsamkeit des Laufens bündelt sich meines Erachtens auch in den Positionen und Phänomenen von Mobilitäten in Marokko. Denn historisch als auch gegenwärtig ist die Rolle des zu Fuß unterwegs sein im südlichen Marokko außerordentlich. Das aride Trockenklima in der Region Drâa-Tafilalt bot die Voraussetzung zu pastoraler Lebensweise und der Bewirtschaftung der Palmenoasen[21]. Durchgeführt wurde die Arbeit und der Weg

[21] Zur pastoralen Lebensweise und ländlicher Existenzsicherung vgl. Gertel & Breuer 2007; Breuer 2007.

dahin zu Fuß bzw. mit Tieren (Esel, Maultiere etc.). Trotz zunehmender Motorisierung heutzutage kann sich dies nicht jede(r*) leisten, weshalb zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs zu sein nicht an Bedeutung verlieren. Auch wenn kollektiver Transport genutzt werden kann, muss zunächst einmal zur Straße, Piste oder Station gelaufen werden, um diesen dann überhaupt nutzen zu können[22].

Im Kontext der Wahrnehmung plädiert Ingold für eine sensorische Analyse unter Beachtung verschiedener Sinne, insbesondere der Berührung. Denn durch unsere Füße sind wir in Kontakt mit dem Boden. Unabhängig vom Schuhwerk ist dies der fundamentalste Verbindungs- und Berührungspunkt mit unserer Umwelt (Ingold 2004: 330).

> "To perceive a thing from different angles, it is supposed that we might turn it around in our hands, or perform an equivalent computational operation in our minds. But in real life, for the most part, we do not perceive things from a single vantage point, but rather by walking around them. […] But if perception is thus a function of movement, then what we perceive must, at least in part, depend on how we move. Locomotion, not cognition, must be the starting point for the study of perceptual activity (Ingold, 2000: 166). Or more strictly, cognition should not be set off from locomotion, along the lines of a division between head and heels, since walking is itself a form of circumambulatory knowing" (Ingold 2004: 331).

Diese wahrnehmungstheoretische Perspektive durchdrang das Forschungsfeld auf persönlicher als auch inhaltlicher Ebene. Denn die Bewegung (meinerseits meist zu Fuß, komplettierend in Automobilen sowie mit dem Fahrrad) als Grundprinzip meiner Teilnehmenden Beobachtung strukturiert diese Arbeit und dient in Bezug auf Ingold als Grundlage des Denkens. In Bezug auf die *muzdawij*-Fahrer strukturiert wiederum ihre Bewegungs-Wahrnehmungskonstitution ihren Alltag. Da dies im Zentrum der Arbeit liegen soll, ergänzte ich zunehmend mittels verschiedener Gesprächsformen (Interviews und informellen Gesprächen) meine Arbeitsweise. Im Zuge fortlaufender Interviews war es mir möglich, Sichtweisen intensiver zu thematisieren und auch abzugleichen. Neben dem Feldtagebuch, einem Audiorekorder zur Aufzeichnung von Interviews und eigenen Gedankengängen – z. B. vor, während und nach Fahrten – verwendete ich einen Fotoapparat. Einerseits diente dieser

[22] Diese „etappenweise" Fortbewegung auf Grundlage des Gehens ist bei der Nutzung des kollektiven Transports Standard. Bei der zunehmenden privaten Motorisierung mit Motorrollern und Motorrädern gestaltet sich dies jedoch anders und weniger fragmentiert.

dazu Wegabschnitte oder Modifikationen von Fahrzeugen fotografisch festzuhalten, um im Laufe der Analysen Beispiele heranziehen zu können. Andererseits nutzte ich ihn auch teilweise, um mich selbst im Feld zu *markieren* und sichtbar zu machen (vgl. Kap. 4.1 Reflexionen). Durch das Fotografieren in der Öffentlichkeit zeigte ich meinem Umfeld mein spezifisches Interesse wie etwa an den Minibussen des *Transport Mixte* oder anderen Objekten und Landschaften. Daraus entwickelten sich Gespräche und der Austausch mit Interessierten.

Katharina Schneider (2012) hat mit Forschungen zu Mobilität in Melanesien vier ethnographische Methoden zum Lernen über Bewegung herausgestellt, die auch in meiner Forschung zur Anwendung kamen. Als Erstes soll demnach mit den Sinnen gearbeitet werden, um mittels dieser Bewegung zu entdecken. Folgend wird dann die Aufmerksamkeit auf verbale und non-verbale Ausdrücke von Bewegungen gelenkt. Dieser Fokus stellte sich in meinem Kontext als wichtig heraus. Denn häufig wurden in Gesprächen - auch wenn dies zuvor nicht Thema war und danach gefragt wurde - Mobilitätsreferenzen gegeben. Dies nahm ich als allgegenwärtigen Bezug von Mobilität in Form von Tourismus, Arbeit, Migration, dem Zusammenwachsen der Oase, der Existenz neuer Straßen und meiner eigenen Rolle als nicht-marokkanischer Forscher wahr. Als dritten Punkt fordert Schneider, mit den Leuten einher zu reisen und ihre Wege zu teilen. Neben Spaziergängen führte ich dies mit Busreisen (Minibus, Fernbus, Linienbus[23]), Taxifahrten (Überlandtaxis und kleine Taxis), mit dem Fahrrad[24], als Beifahrer in privaten Autos oder auf Motorrollern und zu Fuß durch. Zuletzt spricht Schneider dann davon, über eigene Bewegungen zu sprechen und die Reaktion der Gesprächspartner*innen dazu zu erfassen (ebd.; Salazar, Elliot & Norum 2017: 6). In meinen Kontext geschah dies meist automatisch, wenn Gesprächspartner*innen offen waren und Interesse an mir zeigten. Daraus entwickelte sich eine Ebene, in der es möglich war, über verschiedene Gesichtspunkte von Mobilität (in Bezug auf die jeweiligen Erfahrungswerte) zu diskutieren.

1.3.1 Positionierung

In den letzten zehn Jahren war ich auf Grund familiärer Netzwerke bereits häufige Male in Ourzazate, der Nachbarprovinz von Tinghir in Marokko. So habe ich vorab der Feldforschung

[23] Linienbusse existieren nicht in Tinghir, jedoch in den größeren Städten wie Marrakech und Rabat.
[24] Zu Beginn der Feldforschung kaufte ich mir ein eigenes Fahrrad.

Erfahrungswerte in der Region und ein Grundwissen über Transport und Mobilität sammeln können. Der mir dadurch gegebene Zugang ermutigte mich, mich mit meinem Fachinteresse in einer eigenen Feldforschung abseits familiärer Netzwerke weiter auseinanderzusetzen. Durch einen vormaligen Studienaufenthalt hatte ich Tinghir schon kennengelernt, weshalb ich mich entschloss, die Forschung dort durchzuführen. Als Unterkunft entschied ich mich für ein zentral gelegenes Hotel, in dem wir bereits als Studiengruppe während des früheren Aufenthaltes Quartier bezogen hatten. Das Hotel, das an der vielbefahrenen Nationalstraße 10 im Zentrum Tinghirs liegt, ist ein mittel- und niedrigpreisiges Hotel. Frequentiert wird es vor allem von marokkanischen Reisenden. Zu dem Personal des familiär geführten Betriebes entwickelte sich eine vertraute Beziehung, sodass die Personen wichtige Informant*innen und Gatekeeper*innen[25] für mich wurden. Daher war es mir möglich meine Beobachtungen aus dem Feld mit ihren Perspektiven abzugleichen. Das Hotel verfügt über ein angeschlossenes Café, das ich sowohl als Rückzugs- und Reflexionsort als auch als Arbeitsplatz nutzte, in dem ich dort Gespräche und Treffen mit Informant*innen durchführte. Das Café, das sich im Untergeschoss des Hotels befindet, erstreckt sich über einen großen Innenraum und eine etwa ebenso große Terrasse. An den zahlreichen kleinen Tischen sitzen zumeist Männer, entweder einzeln oder in Gruppen. Es werden Gespräche geführt und Minze-Tee oder Kaffee getrunken. Der Blick ist auf die Straße mit seinem fluktuierenden Verkehr, einen kleinen Park mit angrenzenden Lebensmittelhändlern, haltende Busse und vorbeilaufende Passant*innen gerichtet. Die Geräuschkulisse dieses regen, motorisierten und interagierenden Treibens wird in den Abendstunden komplettiert durch Geräusche des Fernsehers aus dem verfliesten Innenraum des Cafés während allabendlicher Fußballübertragungen, die noch im Innern des Gebäudes im ersten Stockwerk des Hotels zu vernehmen sind.

Expert*innen-Interviews führte ich gemeinsam mit einem Übersetzer (Rachid Et-Tahiri) durch, der für mich von Tamazight ins Englische übersetzte. Wir hatten uns während einer Konferenz zu Tinghir und der Todgha-Schlucht während meines früheren Studienaufenthaltes kennengelernt. Bereits im Vorfeld der konkreten Planung entschloss ich mich, den marokkanisch-arabischen Dialekt Darija zu erlernen, um mich überregional verständigen zu können. Die sprachliche Realität in Marokko gestaltet sich als sehr komplex, da neben dem

[25] *Gatekeeper*innen* sind Personen, die in der Forschung als Multiplikator*innen auftreten können, indem sie der*dem*Forschenden* einen Zugang zum Feld ermöglichen und weitere Kontakte vermitteln können (Dobeneck & Zinn-Thomas 2014: 88f.).

Arabischen, dessen Hoch- und Bildungssprache sich vom nationalen, jedoch regional stark variierenden, im Alltag genutzten Dialekt unterscheidet, auch *Berberisch* und Französisch wichtige Rollen spielen. Während die ehemalige Kolonialsprache Französisch jedoch als stark bildungssprachlich gilt und die Amazighdialekte lokal so stark variieren, dass eine überregionale Nutzung (zumal als Fremdsprache) nur schwer möglich ist, sollte Darija mein Ausgangspunkt werden. Nach ca. einem Jahr sprachlicher Vorbereitung (Sprachkurse und Aufenthalte in Marokko) war es mir dann in der Feldforschung möglich, grobe Sachverhalte in Darija zu verhandeln. Dabei handelte es sich z. B. um Fragestellungen zu Routen und wann der nächste Bus fährt. Dieser sprachliche Austausch bildete meine Grundlage, um den marokkanischen Nahverkehr nutzen zu können. Um genauere und komplexere Sachverhalte erfragen zu können, war ich jedoch auf die Hilfe eines/einer Übersetzer*in angewiesen. Überwiegend erlebte ich es als sehr positiv, Grundkenntnisse in Darija zu haben. Meine Gesprächspartner*innen reagierten häufig sehr freundlich und offen, wenn sie im Laufe eines Gespräches erfuhren beziehungsweise merkten, dass ich am Erlernen der Sprache war/bin. Es ereigneten sich jedoch auch zwei Fälle, die mir eine andere Seite offenbarten, indem Leute (zunächst) sehr abweisend reagierten. So eröffnete mir ein späterer Informant in einem unserer späteren Gespräche, dass er mich bei unserem ersten Treffen *„verwechselt"* hätte mit *„some strange people in Tinghir"*, wie er mir mitteilte. Dabei bezog er sich auf *Marocains du Monde*[26] und Menschen aus transnationalem Umfeld, die er am Gebrauch verschiedener Sprachen, unterschiedlicher Akzente oder teilweise geringer Sprachkenntnisse festmachte. Er zählte mich jedoch nicht zugehörig. So sei ihm vorher nicht klar gewesen, dass ich *nicht aus Marokko sei*. In einem anderen Fall wollte ich etwas in einem Geschäft kaufen und sprach in marokkanisch-arabischem Dialekt zum Verkäufer. Dieser begegnete mir sehr aggressiv und gab mir zu verstehen, dass er tamazight und nicht arabisch sprechen wollte. Schließlich fand sich jedoch keine Möglichkeit, den Konflikt (in einer anderen Sprache oder mittels Mediators) aufzulösen. So hielt ich reflektierend in meinen Feldnotizen im Nachhinein fest:

> *[…] Schließlich führt dieses Erlebnis mich zur Kenntnis, sensibel mit dem sprachlichen Zugang zu sein und mich zu positionieren. Den anderen erkennbar zu machen, wer ich bin bzw. welche Sprache ich spreche…* (Feldtagebuch 2018: 33)

[26] *Marocains du Monde* ist die offizielle Bezeichnung für marokkanische Staatsbürger*innen, die im Ausland leben. Aufgrund der enormen Bedeutung für die marokkanische Gesellschaft findet zunehmend auch eine rechtliche Verankerung ihres Status statt (siehe Fuchs 2015: 54).

Diese Momente erachte ich als sehr spannend, da sie Reibungspunkte und Spannungsfelder aufzeigen. In diesem Kontext offenbarten sich z. B. Spannungsmomente zwischen *amazighphon* und *arabophon* (Pfeifer 2015) oder unterschiedlichen Kategorisierungen der Fremdheit, die mir ohne meinen sprachlichen Zugang nicht sichtbar und verschlossen geblieben wären.

Als männlicher Forscher blieb mir außerhalb des eigenen familiären Netzwerkes der Zugang zu weiblichen Lebenswelten eher verschlossen. Die Fahrer und Informanten zu den Minibussen des *Transport Mixte* waren Männer. Dies zeigt unter der Perspektive, dass vor allem Frauen, Kinder und ältere Menschen den Transport nutzen, eine Asymmetrie, die mein Zugang und die Ausrichtung auf die Fahrer-Perspektive mit sich brachte. Ziel ist es, dieses Ungleichgewicht im Laufe der Arbeit zu kontextualisieren und die Situierung des Wissens nachzuzeichnen.

> „The moral is simple: only partial perspective promises objective vision. All Western cultural narratives about objectivity are allegories of the ideologies governing the relations of what we call mind and body, distance and responsibility. Feminist objectivity is about limited location and situated knowledge, not about transcendence and splitting of subject and object. It allows us to become answerable for what we learn how to see." (Haraway 1988: 583)

Mit dieser Beachtung von Positionierung und Situierung hat Donna Haraway aus feministischer Sichtweise das Objektivitätsverständnis in der Wissenschaft hinterfragt und kritisiert. Wissen aus einem vermeintlichen „Off" vorgeblich neutral zu kreieren, entlarvt sie als Versuch, dahinterstehende Interessen, Machtperspektiven und Ideologien zu verschleiern. Daher betrachte ich es als unabdingbar, aus meiner hetero-normativen Forscher-Position diese Situiertheit schon im Feld zu beleuchten und auf mögliche Verzerrungen, Perspektivierungen und Deutungshoheiten durch Kontextualisierungen aufmerksam zu machen. Haraway entwirft das Konzept des *Situated Knowledges.* Demnach ist Wissen nur in spezifischen Kontexten zu betrachten und ist eingebettet in persönliche Perspektiven und Erfahrungen. Wissen kann nur lokal existieren und ist niemals universal gültig.

> "[…] knowledge production, rather than a rational discovery of a priori truths, is always in the process of (re)making. The intimacy between the researcher and the researched compels their self-reflections, and both are often conscientized in the process of their

> intimate interactions […] Most importantly, it would show that knowledge, like stories, often depends on the act of weaving rather than that of discovery" (Ada Cheng 2001: 184).

Sich der partiellen Perspektive bewusst zu sein und diese in den Rückschlüssen und Analysen mit zu berücksichtigen, betrachte ich als kultur- und sozialanthropologisches Prinzip und Voraussetzung einer Arbeit auf Augenhöhe. Bereits Star verweist auf die Tragweite der eigenen Positionierung in der Entschlüsselung von Masternarrativen: *„There is often a delicate balance of this sort between making things visible and leaving things tacit"* (Star 1999: 386). Es betrifft daher die ethnografische Verantwortung, sich gewahr zu sein, dass Sichtbarmachen und Analysieren gleichzeitig bedeutet, (nur) gewissen Dingen Raum zu schenken und Anderes außen vor zu lassen.

1.4 Forschungsfragen: Transport als soziale Infrastruktur

Im Mittelpunkt dieser Arbeit liegt das Interesse nach dem Verhältnis von Mobilität und gesellschaftlicher Teilhabe. Das Konzept Infrastruktur berücksichtigt in diesem Zusammenhang insbesondere den Netzwerkcharakter, Routinen und Standardisierungsdynamiken (Entwicklung hin zu regelmäßigem Linienverkehr, Asphaltierung von Straßen etc.). und die Zusammenhänge auf technologischer oder regulativer Seite (Automobilität, Straßenverkehrsordnung, staatliche Lizenzen etc.).

Ausgehend von Tinghir und Umgebung stehen Nutzungs- und Funktionsweisen des *Transport Mixte* im Vordergrund: *Wie werden die Minibusse genutzt? Wodurch zeichnen sie sich aus bzw. unterscheiden sich von anderen Transportformen?* Um *Transport Mixte* unter anthropologischen Perspektiven auf Infrastruktur zu erfassen, muss insbesondere die Einbettung in einen gesellschaftlichen-systemischen Zusammenhang betrachtet werden. Das beinhaltet Fragestellungen von Partizipation, Teilnahme und Zugang. *An wen richtet sich der Transport Mixte?* Da das System des *Transport Mixte* von den Fahrern als Kleinbusunternehmer realisiert wird, muss beachtet werden, welche Autoritäten und Regularien auf ihre Arbeit wirken. Im Zentrum steht in diesem Teil ihre Wahrnehmung der Funktionsweise und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen des *Transport Mixte*.

Schließlich sollen die Perspektiven in einen gesamtgesellschaftlichen Zusammenhang gebracht werden, weshalb der Fokus auf die soziale Bedeutung des *muzdawij* gelegt wird. *Was für Funktionen kommen den Minibussen also auf gesellschaftlicher und sozialer Ebene zu?* Die Arbeit beschäftigt sich dabei mit der Frage, wie Mobilität und Sozialität zusammen gedacht werden können und inwiefern sie sich gegenseitig bedingen. Im Rahmen dieser Perspektive kommt die Frage auf, ob die Existenz der Busse und jeweiligen Linien als Form von (ziviler) Selbstermächtigung gesehen werden. Ihre Existenz strukturiert sich dabei aus dem Bedarf ländlicher Bevölkerungsgruppen nach Mobilität. *Welche Rolle spielt dabei die Fahrergemeinschaft als Realisator dessen*?

Diese Arbeit berührt dabei verschiedene Themenkomplexe und bewegt sich an ihren Schnittstellen. Ob Technologien, Infrastrukturen, Organisation und Verwaltung, Aneignung und Kreativität, oder Mobilität an sich, die Realisation der Mobilitätsform steht auf organisatorischer, materieller und sozialer Ebene im Zentrum. *Welche gesellschaftlichen Normativitäten resultieren daraus und bedingen diese?*

2. Mobilität und Transport Mixte

Der *Transport Mixte* ist als spezifisches kollektives Transportsystem zu betrachten. Zudem muss es in Relation zu anderen Systemen des Transports und Mobilitätsweisen in Marokko begriffen werden. Es ist eingebunden in ein komplexes Geflecht von unterschiedlichen Praktiken, Nutzungen und Definitionen von Mobilität. Daher dient folgender Abschnitt dazu, Mobilität im Kontext von Tinghir zu erörtern. Anschließend rücken der *Transport Mixte* und seine Funktionsweise ins Zentrum meiner Betrachtung.

2.1 *"Once the lorry stops, everything stops in Tinghir"*

> *M: Yes, in the past there were people working in the fields and there were vegetables. But now they depend on lorry. Once the lorry stops, everything stops in Tinghir.*
>
> *I: Where do you get your vegetables and your meat from now?*
>
> *M: Lorries, lorries come from Agadir, Marrakech, and the other [cities]. Tinghir does not produce anything. Now the people are just consuming things coming from outside, you see* (Mustapha 2018)?

Mein Gesprächspartner Mustapha ist Inhaber eines kleinen Imbisses bzw. Schnellrestaurants in der Innenstadt von Tinghir. Zu Beginn meiner Forschung sprach ich mit ihm über den Wandel von Mobilität in Tinghir und Umgebung. Der Ausschnitt unterstreicht seine spezifische Perspektive als Restaurantbesitzer. Sein Fokus auf der Beschaffung von Nahrungsmitteln offenbart die kommerzielle und subsistenzielle Bedeutung des (Güter-) Transports nicht nur für Tinghir, sondern auch für andere Städte, Dörfer und Ortschaften, die an der Nationalstraße 10 im Inneren Marokkos liegen. Die Nationalstraße 10 kann als ein Beispiel für die Transformation von Mobilitätsprozessen und damit einhergehend sozialer *Alltagsmobilitäten*[27] betrachtet werden. Wie auch gegenwärtig von nachfolgenden Generationen praktiziert, verließ Mustapha als junger Mann Tinghir, um an einem anderen Ort zu studieren. Er zog nach Agadir und besuchte seine Familie von nun an in seinen vorlesungsfreien Zeiten mit dem Fernbus. Alternative Destinationen eines solchen Ausbildungsweges sind Marrakech, Fes oder Beni Mellal. Seit jüngerer Zeit, durch die Errichtung

[27] Als diese bezeichnen Jörg Gertel und Ingo Breuer (2012) Transformationsprozesse marokkanischer Lebenswelten, ihre Fragmentierungen und Entgrenzungen in zeitgenössischen Kontexten.

neuerer Universitäten und Ausbildungsstätten in Errachidia (136 km) und Ouarzazate (168km), existieren nun auch Möglichkeiten für einen tertiären Bildungsweg in der Region Drâa-Tafilalet.

Hinsichtlich Lohnarbeit und Lebensunterhaltssicherung entwickelt sich Tinghir als Zentrum seines peripheren Umlandes und ist von herausragender Bedeutung für dieses. Die Stadt ist im Zuge zunehmender Verstädterung und Landflucht in den letzten Jahren enorm gewachsen (de Haas & El Ghanjou 2000: 14f.). Dies basiert auf einem Zuzug aus Dörfern des ruralen Umlandes nach Tinghir[28] (unter der Perspektive besserer [Erwerbs- und] gesellschaftlicher Partizipationsmöglichkeiten, ökonomischer Zugänge und vermeintlich besserer Lebensgrundlagen) (de Haas & El Ghanjou 2000: 32ff.). Neben diesen lokalen, regionalen und nationalen Mustern kommt aber auch transnationalen Strukturen und Migration eine wichtige Rolle zu, wie an verschiedenen Stellen sichtbar wird. So existieren nicht nur regionale Busverbindungen und kollektive Transportmöglichkeiten, sondern einige Reiseagenturen in Tinghir bieten internationale Busverbindungen (mit Umstieg etwa in Marrakech) bis nach Europa an (z. B. Spanien, Frankreich, Deutschland). Die Kultur- und Sozialanthropologin Eva Fuchs (2015) hat mit ihrer Studie zu Transnationalismus in Marokko in der Nachbarprovinz Errachidia gezeigt, dass transnationale Strukturen und Netzwerke das Leben in den Dörfern und Städten ländlicher Gebiete Südmarokkos beeinflussen[29]. Dabei prägen Häuser, die von im Ausland lebenden Marokkaner*innen errichtet wurden, das Bild vieler Dörfer und (Klein-) Städte und sind Teil ihrer Ausdehnung. Im Gegensatz zu früheren Lehmbauten, deren Instandhaltung intensive Nutzung und Pflege voraussetzt, werden neue Gebäude aus Beton gebaut. Objekte und Güter müssen nach Fuchs generell als wichtige Faktoren und Indikatoren einer transnationalen Lebensweise[30] betrachtet werden. Durch diese werden nicht nur

[28] Häufig ziehen Familien von außerhalb zunächst in die Altstadt von Tinghir, die unmittelbar am Fuße der Oase lokalisiert ist. Dort existieren ausschließlich Lehmbauten. Es hat sich die Praxis entwickelt, dass dort günstig bis kostenfrei gelebt werden kann, wenn im Gegenzug durch das Bewohnen der Häuser diese in Stand gehalten werden und nicht verfallen. Die Lehmbauweise muss als *traditionelle,* das heißt in diesem Zusammenhang historisch regional praktizierte Konstruktionsweise und Handwerkskunst, begriffen werden (sehe dazu Ait Hamza & Bentaleb 2013; Curtis 1983; Michon 1990). Gegenwärtig verfallen jedoch viele dieser historischen Bauwerke.

[29] Hinsichtlich Transnationalität und Mobilität siehe Alain Tarrius (1995, 2000) Untersuchung zu transanationalen maghrebinischen *Händlern* zwischen Marseille und Marokko. Es wird gezeigt, wie diese ihre transnationale Lebenslage als Ressource nutzbar machen, indem auf der Grundlage von gemeinsamen Erfahrungen, Erinnerungen und der Konzeption als Wir-Gruppe durch persönliche Netzwerke eigene transnationale Handelsterritorien geschaffen werden.

[30] Die sichtbarsten dieser Güter sind PKWs mit ausländischen Kennzeichen, die vor allem während der Sommermonate vermehrt auftauchen. Informant*innen berichteten mir, wie sie als in Deutschland lebende Marokkaner*innen seit den 1970er Jahren jedes Jahr im Sommer nach Marokko zurückkehrten. Trotz geringen Einkommens vermittelten häufig wechselnde Automobile in der Herkunftsgemeinde in Marokko den Eindruck großen wirtschaftlichen Erfolges. Die zunehmende Anzahl von Kinderwagen, die auf marokkanischen Märkten von

Wohlstand, sondern auch Diskurse um Zugehörigkeit und Narrative von Erfolg artikuliert.

Auch wenn die Beispiele zunächst weniger die Nutzung des kollektiven Transportes direkt zeigen, geben sie ein Bild vom Facettenreichtum von Nutzungen und Bedeutungen, die Verkehr und Mobilität in Tinghir umfassen. Dazu gehört auch das touristische Transportwesen. Tinghir und die nur 12 km entfernte Todgha-Schlucht sind sowohl für Individual- als auch für Gruppenreisende häufig in Verbindung mit mehrtägigen Rundfahrten und Besuchen in der Wüste bedeutendes Ausflugsziel. Weiterer Aspekt ist die Verschiebung lokaler Lebensgrundlagen der Oasenwirtschaft und semi-nomadischer Viehwirtschaft, hinzu überregionaler Gütertransport und die pastorale Nutzung motorisierten Transportes[31].

Wie die Überschrift und das Eingangszitat verdeutlichen, werden Transport und Mobilität von Bewohner*innen selbst in unmittelbaren Zusammenhang zu ihrer Stadt bzw. dem Ort, an dem sie leben, gesetzt und wahrgenommen. Anhand solcher persönlichen Erfahrungswerte werden Transformationen (Mobilitätswandel und Motorisierung) spezifische Stellenwerte und Bedeutungen beigemessen. Außerdem bedeutet Mobilität immer auch ein persönliches *sich in Bezug setzen* zu anderen Akteur*innen. Diese Momente der Referenz sind auch in unmittelbaren Handlungen auf der Straße zu erleben, wenn aufeinander Rücksicht genommen werden muss, oder wenn z. B. seitens Marokkaner*innen aus dem Inland auf *Marocains du Monde* und ihr Fahrverhalten geflucht wird. Im Zuge des islamischen Opferfestes sowie den anschließenden Feiertagen im Sommer (Reisezeit rückkehrender Inlands- und auch insbesondere Auslandsmarokkaner*innen) und der damit einhergehenden Dichte des Aufkommens von Bevölkerung und Vehikeln im Straßenverkehr verändert sich die Geschäftigkeit auf den Straßen. Diese Rhythmen betreffen auch Akteur*innen und Nutzer*innen kollektiver Transportformen. Es ändern sich Fahrtintervalle, und Reisende sind darauf angewiesen, sich frühzeitig Tickets zu sichern, da Busse sonst ausgebucht sind.

transnationalen Händlern verkauft werden, illustriert die Bedeutungsaufladung von Gütern im transnationalen Kontext (Fuchs 2015: 141). Die von *Marocains du Monde* nach Marokko gebrachten Objekte erfreuen sich trotz anderer Straßenverhältnisse (z.B. weniger Asphaltierung) – vor allem im ländlichen Bereich – zunehmender Beliebtheit in der lokalen Bevölkerung.

[31] Zu Forschungsbeginn versuchte ich meinen Fokus auf Formen mobiler Tierhaltung und den Bezug zu Straßen und Mobilität in Tinghir zu legen. Die Transhumanz und mobile Weidewirtschaft hat in Marokko enorme Transformationsprozesse durchlaufen. Neben sich verändernder Landnutzungsrechte hat vor allem die Motorisierung des Transportes Nomad*innen neue Handlungsmöglichkeiten und Strategien eröffnet. Da mir jedoch ein geeigneter Zugang verwehrt blieb, konzentrierte ich mich intensiver auf kollektiven Transport und die Nutzung des *muzdawij*.

Vor allem im Zuge von Urbanisierung und Vernetzung ist die Existenz kollektiver Transportsysteme zu sehen. Es handelt sich in der Umgebung von Tinghir um dünn besiedelte Gebiete, in denen die Bevölkerung häufig keinen Zugriff auf ein privates Automobil hat. Dafür nimmt die Zahl von Motorrollern[32] und Motorrädern stetig zu. Eine gängige Methode der Organisation von Mobilität ist das Bilden von Fahrgemeinschaften zwischen Freund*innen und Bekannten, vor allem wenn sich von der Stadt ins Umland begeben wird. Diese Realisierung von Fortbewegung (ob zu zweit auf dem Motorroller oder in einem PKW) veranschaulicht eine informelle Ebene und in seiner Organisation den Ursprung kollektiver Transportsysteme. Der Bedarf an Transport wird auf Basis vorhandener Ressourcen realisiert und kollektiv(er) nutzbar gemacht. Direkteste Form der Mitnahme ist das Autostoppen am Rande der Straßen. Praktiziert wird dies überwiegend in ländlichen Gegenden, in denen nur wenig kollektiver Transport existiert. Dabei kann diese Strategie auch für innerstädtische Fortbewegung angewendet werden, wenn z.B. an einem Markttag von Passant*innen versucht wird, sich von vorbeifahrenden Motorrollern auf der Hauptstraße bis zum Markt von Tinghir mitnehmen zu lassen. Dies zeigt, dass die Nutzung des Transportes nicht nur auf vermeintlich *bestehender Infrastruktur* wie die Existenz (institutionalisierter) Transportsysteme basiert, sondern sich auch aus eigenen Handlungsmöglichkeiten zusammensetzt. Somit sollten Formen und Techniken ihres Gebrauches, von staatlich lizensierten bis zu informell agierenden Transporten, in Relation zueinander gesetzt werden.

Es existieren verschiedene Räume der Bewegung bzw. Mobilitätsregime, in denen spezifisch angepasste Nutzungen entstehen. Die Oase, um die sich Tinghir durch das Zusammenwachsen verschiedener Dörfer historisch gebildet hat, kontrastiert das geschäftige motorisierte Treiben auf den Straßen der Stadt und markiert damit einen anderen sozialen Raum. Die Oase ist ein Raum landwirtschaftlicher Arbeit. Auf zahlreichen Wegen und Pfaden ist sie von verschiedenen Ortschaften aus zu erreichen und bietet zugleich den direktesten Weg zwischen diesen. In ihr wird sich vor allem zu Fuß bewegt. Jede/r* entgegenkommende* Passant*in innerhalb der Oase wird gegrüßt und Augenkontakt hergestellt. Dieser Raum sozialer Interaktion bei der Bewegung zu Fuß lässt weniger Raum für Anonymität als (Massen-)Automobilität auf den

[32] Der Motorroller ist in Marokkos Straßen omnipräsent - ob als Gefährt in engen Gassen einer Altstadt oder als höher motorisiertes Vehikel auf dem Land. Dabei muss er als günstigste individuelle Fortbewegungsmöglichkeit betrachtet werden. Für ein ethnografisches Beispiel der sozialen Rolle von Motorrollern am Beispiel Vietnam siehe Truitt (2008).

Straßen. Beide Räume strukturieren sich aus einer anderen Ordnung heraus, die einerseits die Bewirtschaftung der Felder oder andererseits die motorisierte Fortbewegung umfasst und hervor stellt. So ermöglichen sie spezifische Formen der Fortbewegung und des Transportes. In der Oase wird sich zu Fuß oder mit dem Fahrrad bewegt. Auch werden Esel und Maultiere zum Transport genutzt, teilweise durchqueren motorisierte Roller den Bereich. Die Straßenregime wiederum differenzieren sich z. B. in innerstädtische, ländliche, befestigte oder unbefestigte Typen. Es existieren also unterschiedliche Bereiche, die andere Charakteristika besitzen: z.B. dass besser geländefähige Fahrzeuge zu nutzen sind oder im urbanen Raum Verkehrskontrollen stattfinden. Es haben sich jedoch nicht nur alternative Räume entwickelt oder Landschaften und ihre Nutzung verändert. Durch die zunehmende Motorisierung und Formen des kollektiven Transportes nutzen beispielsweise die Bewohner*innen die Wege durch die Oase weniger. Es verändern sich also Mobilitätsgewohnheiten.

> *M: […] And there is now the small taksi[33] […] The small taksi is a new form of taksi in Tinghir […] the extension of the town. In the past Tinghir is just limited to the centre. Now it is extended […] Yes. There are people from Afanour […] who came on foot. Now they are addicted to taksi, though it is near. They are not using their feet […] They have a certain addiction to taksi, you see?* (Mustapha 2018)

Die drei benannten wesentlichen motorisierten kollektiven Transportformen[34] (Taxis, Busse und *muzdawij*) unterscheiden sich in verschiedenen Bereichen (z.B. die Ausrichtung auf Nähe und Distanz, zu transportierende Personenanzahl, Geschwindigkeit, Komfort etc.) und führen dazu, dass jede Form eine eigenständige Rolle und Nische im marokkanischen Transportregime ausführt. Es finden jedoch Überschneidungen statt, sodass auf einigen Routen verschiedene Transportmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Die Selektion des jeweiligen Transportes findet abhängig vom Kontext statt. Was ist beispielsweise die günstigste Fahrt? Was muss transportiert werden? Wie viel Zeit steht zur Verfügung?

Im Kontext von Autobahnen und Fernstraßen ist es möglich, mit Bussen hunderte Kilometer zu reisen, ohne einen Fuß auf den Boden zu setzen, der überquert wird. Diese Isolierung von der Außenwelt bezeichnet Beck als Transport im „*Cocon*“ (Beck 2017: 255). Er kennzeichnet die

[33] Auf Grund der Aussprache und Umschrift im Marokkanisch-Arabischen verwende ich in den Zitaten mit marokkanischen Informant*innen die Schreibweise *taksi* für Taxi.

[34] Ausgenommen sind Zugverbindungen, die sich jedoch in anderen Landesteilen befinden und daher von mir in diesem Kontext nicht behandelt werden.

Reise als flugzeugähnliche Erfahrung, die Reisenden den Eindruck vermittelt, als befänden sie sich „*next to nothing*“ (Beck 2017: 256). Im Kontrast dazu stehen partizipativere Formen des Transportes wie die von ihm und Rami Wadelnour (2017) beschriebenen undifferenzierten, kollektiven Wüstentransporte im Sudan. Als undifferenziert wird in diesem Zusammenhang der Transport von Gütern und Dingen zugleich bezeichnet. Auf den beladenen Objekten finden die Fahrgäste Platz. Diese Position der Exponiertheit führt zu stärkerer sensorischer Interaktion mit der Umwelt (Wind, Wetter, Hitze, Kälte etc.), denn es existiert für die Reisenden keine Überdachung. Außerdem entsteht u. a. durch die Länge der Fahrten (bis zu 7 Tage) ein starker Kontakt zu den anderen Fahrgästen, der etwa in Pausen, beim Essen oder beim Beten entwickelt wird. In Bezug zu anderen Transportformen in Marokko ähnelt der *Transport Mixte* in seiner sozialen Dimension den sudanesischen Wüstentransporten, auch wenn sich viele Aspekte wie eine existente Überdachung, die Zurücklegung geringerer Distanzen und die Nutzung anderer Fahrzeugmodelle unterscheiden. Insbesondere der Transport über das Atlasgebirge oder von Tinghir nach Ouarzazate – auf dieser Strecke existieren *muzdawij* und Fernreisebusse – verdeutlicht den Kontrast zwischen individualisiertem Reiseerlebnis in einem *modernen* Fernbus und dem sozialen Fahrerlebnis des *muzdawij*.

> *I: Are there other daily routes you go? And how do you go? With which means of transportation?*
>
> *M: Is it people like me? By taksi. Just in general there are people who take taksis. There is a small taksi and a [grand] taksi. The small taksi is just in the center of Tinghir, but there is another taksi that travels from Tinghir to the suburbia. There is El Hart, Saghro, Tizgi, Les Gorges […] by taksi or by bus. There is a bus. They call it muzdawij. It goes on the road or on the piste. That's why they call it muzdawij. It makes two functions. It travels by the road and near the road. It is rural and urban at the same time. It links the urban with the rural and the opposite. This is why they call it muzdawij. In Arabic muzdawij is something double. It accomplishes two functions.*
>
> *I: And how long does these muzdawij, busses and taksis exist?*
>
> *M: I think they exist for a long time, perhaps 10 [years]. Taksi existed for a long time, but muzdawij is 10 years back, you see?* (Mustapha 2018)

Auch wenn im Gegensatz zum sudanesischen Beispiel der Transport von Passagier*innen nicht auf einem Dach stattfindet, sondern innerhalb des Vehikels erfolgt, konstituiert der begrenzte Platz und das sensorische Erleben (weniger Federung und die Nutzung unbefestigter Straßen)

eine andere Sozialität von Unmittelbarkeit und Nähe. Hinzu kommt es durch das häufige Halten, um ein- und auszusteigen, zu einer Fluktuation der Fahrgäste. Die Fahrt ist in zahlreiche Etappen auf Grundlage dieser Haltestellen, die durch die aktive Teilhabe der Bevölkerung am Transport entstehen, unterteilt. Mustapha verweist auf den alltäglichen Gebrauch von Taxis und *muzdawij* und zeigt deren Naheverhältnis auf. Die Überbrückung zwischen Stadt und Land definiert die Minibusse des *Transport Mixte*. Möglichst viele Menschen und Güter zu transportieren, beeinflusst organisatorische, technische und sozial-gesellschaftliche Aspekte. Nach einer folgenden Beschreibung der Fahrtabwicklung sowie einzelner fahrtspezifischer Aspekte sollen dann die sozial-gesellschaftliche Aspekte und Zusammenhänge im Vordergrund stehen.

2.2 Fahrtabwicklung

Jede Fahrt kann sich unterschiedlich gestalten und nimmt einen individuellen Verlauf. Faktoren wie die Straßenbeschaffenheit, der Zustand des Vehikels, das Wetter, das Verhalten der Fahrgäste und des Fahrers etc. beeinflussen die Fahrt. Folgende Analysen sind daher als Ankerpunkte und Schlüsselmomente des Transportablaufes zu verstehen, können sich jedoch verschieden gestalten und gegenseitig unterschiedlich bedingen. Die Schilderungen basieren auf teilnehmenden Beobachtungen während eigener Fahrten und führen Aspekte aus, die als wesentliche Eckpfeiler zur Strukturierung der Fahrt zu verstehen sind. Diese Schlüsselmomente beschreibe ich zunächst aus meiner empirischen Mikroperspektive der Teilnehmenden Beobachtung, um die Grundlage zur folgenden und ergänzenden theoretischen Verdichtung zu erlangen.

2.2.1 Haltestellen

Ob Taxi, Fernbus oder *muzdawij*, jede Form des Transportes sowie die jeweiligen Linien (befahrenen Routen) haben in Tinghir einen spezifischen Abfahrtsort. Die Stationen gliedern sich dabei nach ihren Fahrtrichtungen. Diese Aufteilung der Standorte ist Ausdruck historischer, sozialer und kultureller Entwicklungen. Vor wenigen Jahren wurde der zuvor für alle Transportformen zentral gelegene Abfahrtsort aufgelöst und in verschiedene Stationen innerhalb der Stadt aufgeteilt. Abdelaziz ist Präsident des Vereins zur Interessenvertretung des *Transport Mixte* und wichtiges Sprachrohr für die Fahrer. Er berichtet davon, dass die Verlegung

in einem sozio-politischen Aushandlungsprozess stattgefunden hat. Dieser umfasste im Komplex der Mobilitätsorganisation die Berücksichtigung repräsentativer Gesichtspunkte unter der Perspektive touristischer Nutzungen der Nationalstraße 10, einem attraktiveren Escheinungsbild der Stadt und einer geringeren Lärmbelästigung durch eine weniger überfüllte Haltestelle. Nun existieren drei unterschiedliche Abfahrtsstationen für den *Transport Mixte* in Tinghir. Diese Strukturierung richtet sich nach den jeweiligen Zielen der Transportmittel und ihrer geografischen Ausrichtung. Die Minibusse mit den weitesten Fahrtzielen fahren allesamt unmittelbar neben dem neu errichteten Busbahnhof für Fernbusse etwa 3 km entfernt vom Zentrum und der vormaligen Haltestelle ab. Ihre Ziele sind Ourzazate (168 km), Imilchil (121 km) und Alnif (67,7 km). Bemerkenswert ist, dass dieser Abfahrtsort sich unmittelbar am äußeren Rand des Hauptmarktplatzes in Tinghir befindet, an dem dreimal wöchentlich unterschiedliche Märkte (für Konsumgüter, Nahrungsmittel und Tiere) stattfinden, die einen wichtigen Anziehungspunkt für Menschen aus der unmittelbaren Umgebung sowie weiteren Teilen der Provinz darstellen. Aus pragmatischen Gesichtspunkten bieten der große Marktplatz und die daran anschließenden Räume genügend Platz für einen Fernbusbahnhof, den Abfahrtsort der Überlandtaxis[35] und der Busse des *Transport Mixte*. Die von Beck beschriebenen Funktionen von Haltestellen bzw. *Truck Stops* – Soziale Kontrolle durch Segregation und Vermittlung – (vgl. Kap. 1.1.4 Soziale Infrastrukturen) bieten wichtige Aspekte zum generellen Verständnis von Haltestellen, bedürfen aber einer Anpassung im urbanen Kontext Tinghirs. Infrastrukturen der Kanalisierung zwischen nah und fern sowie intim und fremd sind die Haltestellen dennoch. Fahrer und Stewards[36] beobachten potenzielle Fahrgäste und ihre Handlungen, um schnell Kontakt aufnehmen zu können. So werden auch potenzielle Tourist*innen sondiert und zugleich kontaktiert, um herauszufinden, ob diese Hilfe oder Unterstützung bedürfen. Durch die Existenz kleiner Taxis alternativ zu einem ca. 30-minütigen Fußmarsch, um in den Stadtkern zu gelangen, kommt es weniger zu einem Ausschluss aus der Stadt (im Sinne einer infrastrukturellen Vernetzung). Michael Stasik, der zur Funktionsweise

[35] Mittlerweile existieren in Tinghir wie in allen größeren Städten Marokkos zwei verschiedenen Arten von Taxis. Die sogenannten *kleinen Taxis* fahren nur innerhalb der Stadt, während als *große Taxis* Überlandtaxis bezeichnet werden, deren Routen sich nach einem festen Ziel richten. Ähnlich zu den *muzdawij* besitzen die Fahrer der Überlandtaxis Lizenzen, die sie (nur) berechtigen, die Fahrt auf einer bestimmten Route anzutreten (vgl. Kap. 2.5.3 Lagrima). Die großen Taxis unterscheiden sich von den *muzdawij* dadurch, dass sie als normale PKWs maximal bis zu 6 Personen transportieren dürfen und für asphaltierte Strecken vorgesehen sind.

[36] Stewards arbeiten an den Haltestellen Tinghirs und sind dafür verantwortlich, potenzielle Fahrgäste den richtigen Minibussen zuzuweisen sowie organisatorische Aufgaben zur Abwicklung des Transportes zu übernehmen (vgl. Kap. 2.5.2 Gemeinschaft)

von Busstationen - sogenannten *lorry parks* - in Ghana gearbeitet hat, charakterisiert diese als *gateways* (Stasik 2017: 25). Eine Bezeichnung, die auch an den Haltestellen Tinghirs auf Funktion und Bedeutung zutrifft.

> "This is where travel communities are formed and 'channelled' into their journeys by various roadside communities of the station. Lorry parks are hubs in the full sense of the word: they are pivots of travel and trade, gateways between urban and rural areas and interregional and international intersections" (Stasik 2017: 25)

Der Fernbusbahnhof und die Abfahrtsstation des *Transport Mixte* sind nur durch eine Mauer getrennt. Die Architektur ihres Standortes illustriert einen Grundzug des *Transport Mixte* als Infrastruktur. Während der Fernbusbahnhof sich innerhalb von Mauern befindet und damit ein geschlossenes System der Fortbewegung markiert, zeigt die Lokalisierung der Minibusse des *Transport Mixte* außerhalb dessen, an der Straße liegend, einen offeneren Zugang. Sie sind unmittelbar von der Straße erreichbar und für den Transfer am Straßenrand ausgelegt. Innerhalb des Fernbusbahnhofes ist es möglich, zwei Cafés aufzusuchen, einen Gebetsraum zu nutzen, und es existiert eine Polizeistation. Im Bereich des *Transport Mixte* befindet sich nur ein aus Palmen geflochtenes Vordach sowie ein auf der anderen Seite liegendes Café. Unterhalb des Daches steht eine Bank, die jedoch in betriebsamen Zeiten nur wenigen Leuten Raum zum Niederlassen gewährt, weshalb die Wartenden sich entlang der Mauer verteilen und auf den Boden setzen.

Die beiden anderen Stationen der Abfahrt für den *Transport Mixte* befinden sich nahe dem Zentrum Tinghirs. Unterhalb des Altstadtmarktes existiert eine Abfahrtsstation für nahe bis mittelweite Destinationen wie beispielsweise nach Taghzout und Iknioue. Oberhalb des Marktes liegt ein kleinerer Abfahrtspunkt, an dem etwa zwei bis drei Minibusse vorzufinden sind, die nähere Fahrten (z. B. nach El Hart und auch Taghzout) anbieten. Diese innerstädtischen Orte der Abfahrt und der Ankunft realisieren kurze Fahrten eines alltäglichen Gebrauches. Sie bilden eine unmittelbare Anbindung an das Zentrum und bieten damit Zugriffsmöglichkeiten auf dort gelegene Institutionen wie Krankenhaus, Post etc..

> *Ich bin zum maḥəṭṭat[37] beim Markt gefahren. Unterhalb des Marktgeländes befinden sich Straßen mit vielen Automobilwerkstätten. Ich sehe, wie ein Gepäckträger am Dach*

[37] *maḥəṭṭat* ist das marokkanisch-arabische Wort für Bushaltestelle.

angeschweißt wird. Es ist vermutlich ein muzdawij der Marke Mercedes. Die Reparaturen finden draußen statt. Davor flext jemand! Wenn eine Böe kommt, peitscht der Sand vereinzelt über das Gelände. Der Schweißer steht die meiste Zeit auf einer Blechbox [...].

An verschiedenen Orten wird gearbeitet. So transportiert ein Junge auf einem alten BMX (Fahrrad) ein Motorteil. In der Ferne höre ich weitere Arbeitsgeräusche […]

Gerade wenn ich über die Nähe von Infrastrukturen [wie z. B. der Reparatur und Instandhaltung, aber auch den Märkten] zu den Busbahnhöfen nachdenke, denke ich über die Nutzungsnotwendigkeiten als Voraussetzung nach! Die Minibusse, welche in weitere Entfernung fahren, fahren also vom großen alten Marktgelände ca. 3 km vom Stadtzentrum entfernt ab. Es besteht eine gute Anbindung [vor allem] an Markttagen [für Menschen von „außerhalb"]? Die Strecke von Taghzout [einer näheren Ortschaft] endet/startet in Tinghir beim Krankenhaus und bietet eine unmittelbare Anbindung an eine Umgebung mit wichtigen Infrastrukturen ... (Feldtagebuch *14.10.2018:* 68)

Der Ausschnitt aus meinem Feldtagebuch verdeutlicht die Einbindung der Stationen in ihre Umgebung und unterschiedlichen Netzwerke. So steht auf der einen Seite die Alltagsabwicklung der Passagier*innen, die z. B. für Erledigungen aus umliegenden Dörfern in die Stadt fahren und im Zentrum eintreffen. Auf der anderen Seite ist die Notwendigkeit von Reparatur und Wartung allgegenwärtig und spiegelt einen Aspekt fahrerischen Alltages wider. Denn unterhalb des großen Marktgeländes, von dem aus Minibusse des *Transport Mixte* entferntere Ziele anfahren, existieren viele Automobilwerkstätten direkt nebeneinander. Der Zustieg und die Nutzung der Automobile ist nicht isoliert zu betrachten, sondern bedeutet im Sinne der Infrastruktur den Aufbau auf anderen Strukturen (Star 1999: 381). Das heißt, dass natürlich nicht nur Tankstellen zur technischen Funktionsfähigkeit erforderlich sind, sondern es bedarf auch Kapazitäten der Erhaltung, Pflege und Reparatur der Automobile. Sowohl auf der Straße als auch der Piste existieren vorhandene Strukturen wie entweder ein asphaltierter Untergrund oder eine durch Nutzung entstandene Route. Im Rahmen der Stationen und des städtischen Kontextes potenzieren sich diese infrastrukturellen Einbettungen (wie z.B. durch den Zugriff auf Lebensmittel und Konsumgüter durch Geschäfte und Märkte, die Möglichkeit gesundheitlicher Leistungen durch das örtliche Krankenhaus und Ärzt*innen in der Stadt oder die Existenz zahlreicher Restaurants und Cafés hinsichtlich gastronomischer Belange etc.). So berichtet mir Mustapha, der sein Schnellrestaurant in der Innenstadt von Tinghir führt, dass seitdem der zentrale Abfahrtspunkt in der Stadt aufgegeben wurde, er einen deutlichen Rückgang der Einnahmen und Kund*innen hinzunehmen hat. Daher sei er auf der Suche nach

einer neuen Lokalität in der Nähe des großen Marktplatzes, dem Ort, von dem Fernbusse, Überlandtaxis und die Minibusse des *Transport Mixte* abfahren und ankommen.

2.2.2 Warten

Zum Abfahren gehört das Warten – in der Station wie auch am Wegesrand. Das Warten ist Bedingung und Zugangskriterium dieser Infrastruktur. Die Tätigkeit des Wartens versinnbildlicht die Feststellung von Star, dass *„nobody is really in charge of infrastructure"* (Star 1999: 382). Nachdem etwa in einer Station eingetroffen und in Erfahrung gebracht wurde, von wo der Minibus abfährt, muss bis zum Abfahrtszeitpunkt gewartet werden. Dies kann entweder schon innerhalb des Busses geschehen oder noch außerhalb. Je nachdem, wann der Transport abfahren soll, ist es möglich die Zeit in einem Café oder im Gebetsraum zu verbringen. Zwar existieren feste Abfahrtszeiten, doch werden diese auch variiert bzw. an Gegebenheiten und äußere Umstände angepasst. Da es im Verantwortungsbereich des Stewards liegt, die Fahrgäste den Automobilen zuzuweisen, achtet dieser darauf, dass Wartende nicht ihren Transport verpassen und signalisiert nötigenfalls die Abfahrt.

Die Fahrer kündigen die Abfahrt in den meisten Fällen performativ an. So stellen sie zunächst den Motor an und lassen ihn laufen. Dies vermittelt den Wartenden die Nachricht des bevorstehenden Aufbruches und gibt zu verstehen, dass alle einsteigen sollen. Als nächsten Schritt hupt der Fahrer, was in der ganzen Station ein baldiges Verlassen kommuniziert und damit auch Wartende und Personen erreicht, die sich zu diesem Zeitpunkt nicht in unmittelbarer Nähe des Gefährtes aufhalten. Zudem kann es vorkommen, dass der Fahrer schon einige Meter mit offener Tür fährt, noch einmal hält und hupt, ehe die finale Fahrt angetreten wird. Diese Abfahrtspraxis findet eher an einer größeren Haltestelle statt, wo Fahrer mit diesen Handlungen noch einmal mehr Aufmerksamkeit erzielen und versuchen, so viele Fahrgäste wie möglich zu generieren. Außerdem geschieht dies nur an den Anfangs- beziehungsweise Endhaltestellen, die dann wieder zum Ausgangspunkt einer neuen Fahrt werden. Das Warten betrifft nicht nur die Nutzer*innen, sondern auch die Fahrer. Es ist wesentlicher Teil ihres zyklischen Arbeitsalltages. Bei kürzeren Distanzen, also Fahrten, die Fahrer mehrmals durchführen (z.B. Taghzout – Tinghir), warten sie in den Stationen, bis sie wieder an der Reihe sind. In dieser Zeit wird vor allem innerhalb der *Fahrercommunity* untereinander agiert. So wird etwa miteinander gesprochen und Tee getrunken.

Das Warten am Wegesrand, der in diesem Kontext auch als Transitbereich (zwischen *roadside* und *road*) bezeichnet werden kann, betrifft potenzielle Reisende. Das Warten als körperlich-soziale Tätigkeit kennzeichnet jedoch unabhängig vom Ort die Nutzung des *muzdawij*. Es betrifft sowohl die Abfahrt vom Wegesrand, von den verschiedenen Haltestellen (formelle Abfahrtspunkte und informelle Haltestellen) als auch den Aufenthalt im Automobil und die damit im Zentrum stehende Tätigkeit der Transportnutzung: das Mitfahren. Innerhalb des Fahrzeugraumes wird mit anderen Mitreisenden bis zum jeweiligen Ausstieg gewartet und die Zeit verbracht. Diese *Schicksalsgemeinschaft bzw. Zwangsgemeinschaft* existiert auf Zeit und erfordert ein soziales Arrangement der Fahrgäste untereinander. Es wird gegenseitige Rücksichtnahme abverlangt, da immer weiter zusammengerückt werden muss, je mehr Fahrgäste einsteigen. Verschiedene Strategien dieses sozialen Arrangements kommen dabei zur Anwendung. Es können Gespräche und Konversationen von Fahrgästen und Fahrern entstehen, oder Passagier*innen ziehen sich zurück, indem sie vermeintlich *nichts* tun, still sind oder die Aufmerksamkeit auf ihr Mobiltelefon legen.

Rurale Gegenden mit einem abgeschiedenen Charakter und wenigen Straßen erfordern es zunächst, sich zur Straße hinzubewegen. Das kann zeitlich unabhängig geschehen oder mit dem Hintergrundwissen, wann in etwa ein *Transport Mixte* die Strecke passieren müsste. Motorisierte Fortbewegung ist nicht abgekoppelt von nicht-motorisiertem Transport – insbesondere dem Laufen – zu denken. Wenn sich zum Wegesrand begeben wurde (was auch mit einem Fahrrad oder einem Roller geschehen kann, die beide auf dem Dach mittransportiert werden können), muss gewartet werden. Der Körper ruht, während die Sinne geschärft sind, um ein sich näherndes Vehikel zu erblicken, erhören und um zu erkennen, ob es sich um ein *muzdawij* oder ein Taxi handelt. Wenn es sich um ein Transportgefährt handelt, sollte rechtzeitig die Hand gehoben werden, um dem Fahrer zu vermitteln, mitgenommen werden zu wollen.

2.2.3 Fahrt: Einstieg/Ausstieg und Beladung/Entladung

Während in den Stationen Vermittlungsstrukturen existieren (Steward, Sitz-, Verpflegungs- und gegebenenfalls Verlademöglichkeiten), um einen möglichst reibungslosen Ablauf von der Vorbereitung bis hin zur Abfahrt herzustellen, finden auf der Strecke diese Austauschprozesse direkt(er) statt. Potenzielle Reisende* agieren unmittelbar mit dem Fahrer und signalisieren

per Körpersprache ihre Bereitschaft einzusteigen. Begrenzt wird diese Kommunikation vom Zeitfenster, in dem sich das Automobil abhängig von Streckenführung und Geschwindigkeit in Sichtweite befindet. Innerhalb dessen antizipiert der Fahrer, indem er sobald wie möglich in der Nähe der Interessent*innen zum Stehen kommt oder anderenfalls, wenn der Bus bereits *voll besetzt*[38] ist, per Handzeichen oder Lichthupe zurückkommuniziert. Dabei nimmt der Fahrer auf den laufenden Verkehr Rücksicht und muss seine Handlungen damit abstimmen. Am Rand der Straße stehend folgt daraufhin meist ein kurzer sprachlicher Austausch mit den potenziellen Passagier*innen, indem sich über Ziel und Route vergewissert wird. Je nachdem ob und wie viel Gepäck zu verstauen ist, steigt der Fahrer beziehungsweise sein Assistent noch einmal aus und verlädt dieses auf das Dach oder unterhalb der Sitze innerhalb des Wagens. Die Ausstiege werden durch die Passagier*innen selbst während der Fahrt noch einmal angekündigt und z. B. per Klopfzeichen signalisiert. So ist es möglich, sich an einem bestimmten Punkt absetzen zu lassen. Die Bezahlung der festgelegten Fahrtpreise kann unmittelbar nach Einstieg, während der Fahrt oder manchmal auch erst nach Ausstieg erfolgen. Sitzt der Fahrgast z. B. im hinteren Raum des Automobils und möchte während der Fahrt bezahlen, sind die anderen Fahrgäste behilflich. indem sie Wechsel- und Rückgeld weiterreichen. Dieser Prozess der Bezahlung veranschaulicht aus meiner Sicht, wie durch Gemeinsamkeit eine kollektive Durchführung eines Fahrtaspektes realisiert wird und ein sozialer Raum entsteht. Zum einen wird körperlich interagiert bzw. einander berührt und zum anderen bedeutet die Weitergabe des Geldes durch eine dritte Person, sich in einen Rahmen der *Diskretion* sowie des *Vertrauens* zu begeben.

Innerhalb der Stationen werden Be- und Entladung hingegen in einem geschützten Umfeld durchgeführt. Dies äußert sich durch ein Setting, dass dafür ausgelegt ist, Raum und Kapazitäten zur Organisation der Mobilität bereitzustellen (Verladung von Gütern, Fahrgäste warten auf ihren Transport und werden vermittelt, etc.). Dies schreibt sich auch in den Umgang mit der Zeit ein. Während innerhalb der Stationen die Zeit durch das Warten strukturiert wird, gestaltet sich die Zeit unterwegs im Rahmen der Bewegung. So ist zu beobachten, dass die Fahrer anstreben, so schnell wie möglich unterwegs zu sein. Es wird etwa einsteigenden Fahrgästen noch einmal zugerufen sich zu beeilen. Diese unterschiedlichen Rollen der

[38] Der Umstand, ab wann ein Fahrzeug als *voll beladen* oder *besetzt* eingestuft wird, ist als Aushandlungsprozess zu verstehen und variiert nach jeweiligen Standpunkten (vgl. Kap. 3.4 Sensorik, Sicherheit und Kommunikation).

Geschwindigkeit kontrastieren dabei so stark voneinander, dass es möglich ist, sie in verschiedene ontologische Handlungsmuster zu unterteilen. Die Räume und die Praxis ihrer Nutzungen – das Warten in der Station und das Fahren auf der Straße – legen den Maßstab für Handlungen bzw. soziale Interaktionen fest und konstituieren jeweilige Sozialitäten. Denn im Gegensatz zur *rasanten* oder *schnellen* Fahrt existiert während des Wartens kein Raum für eine solche Geschwindigkeit. Es kann nicht *schnell* gewartet werden. Das Warten zeichnet sich zudem durch eine scheinbare Auslagerung der Verantwortung aus. So ist es aus Nutzer*innenperspektive schwierig, einen Überblick darüber zu erlangen, wann der Transport abfährt. Für den Fahrer spielen diesbezüglich unterschiedliche, nicht selbst beeinflussbare Faktoren eine Rolle, wie zum Beispiel ob *genügend* Fahrgäste zusammen sind, organisatorische oder vorbereitende Tätigkeiten abgeschlossen wurden oder ein festgelegter Zeitpunkt der Abfahrt erreicht worden ist. Wenn die Fahrt dann beginnt, wird selten *langsam* gefahren. In den meisten Fällen wird das Fahrzeug so schnell geführt, wie es Handhabung, Beladung und Straßenlage zulassen.

> *Die Minibusse des Transport Mixte zeichnen sich durch die Möglichkeiten des Ein- und Aussteigens aus. Die Fahrbahn kann als Konnex betrachtet werden, deren Nutzung Ordnungsschemata bestätigen und unterlaufen (Straßenverkehrsordnung, Gesetze und Praxis, das Lagrima Teilen und Strafen). Es gibt Fixpunkte (Stationen) und die Straße als offenen Raum, auf dem die Mitfahrt realisiert werden kann* (Feldtagebuch 2018).

Das Ein- und Aussteigen (häufig konnotiert durch die fahrerische Eile) verstehe ich als Herzstück des Transportes und der Nutzung der Fahrzeuge des *Transport Mixte* insgesamt. Das Warten wiederum ist als Herzstück des Transits – der Bewegung zwischen den Orten und als Nutzugsvoraussetzung – zu betrachten. Mit dem Ein- und Ausstieg gestalten Fahrgäste Tempo und Rhythmik der Fahrt partizipativ mit. Zudem ist das Intervall des Stehenbleibens und Anhaltens abhängig von der jeweiligen Routenkonstitution und Frequentierung. Diese Praxis wirkt auf die soziale Dimension des *Transport Mixte* ein. Beim Ein- und Aussteigen kommt es häufig vor, dass sich z. B. an anderen Leuten vorbeigedrängt werden muss, was eine Bereitwilligkeit zur gegenseitigen Interaktion voraussetzt. Generell ist die Passagier*innenanzahl in den Fahrzeugen offiziell auf maximal 15 Personen festgelegt. In der Praxis unterliegt dies durch Zusatzplätze und Stehplätze einer variableren Auslegung (vgl. Kap. 3.2 Praktische Maßnahmen: Plastikhocker). Der enge physische Raum konstituiert dabei den

sozialen Raum, der in der Durchführung der Interaktionen in der Enge des Fahrzeugs ins Zentrum rückt. Die Gemeinschaft der Reisenden kennzeichnet sich durch ihre Fluktuation, die je nach der Frequentierung und Distanz der Routen zwar variiert, jedoch ein Charakteristikum aller Fahrten des *Transport Mixte* darstellt. Denn während der Wechsel bei Fernbussen nur in geringem Maße und bei Überlandtaxis durch die Anzahl ihrer Sitze (max. 6) begrenzt ist, ist diese Fluktuation wesentlich für den *Transport Mixte* und eines seiner wichtigen Herausstellungsmerkmale.

2.2.4 Güterinklusion

Im Gegensatz zu anderen kollektiven Transportformen, ist der Gütertransport von Beginn an in die Existenz des *muzdawij* mit eingeschrieben. Erkennbar ist dies in der offiziellen französischen Bezeichnung *Transport Mixte* – gemischter Transport. Die enorme Bedeutung des motorisierten Gütertransports zeigt sich einerseits in der Existenz dieser eigenen institutionalisierten Form des *Transport Mixte* und andererseits in der Inklusion des Transportes von Dingen, Objekten und auch Tieren[39] im weiteren Verkehr. Motorisierung heißt nicht nur sich selbst fortzubewegen zu können, sondern auch die Möglichkeit zu haben, Güter zu transportieren. Dieses (zum Teil auch) kreative Potenzial motorisierter Nutzung und vor allem ihre Notwendigkeit resultieren in der institutionalisierten Transportform des *Transport Mixte* und seinem Platz in marokkanischen Mobilitätsregimen. Die Entwicklung des Transports muss aus der Notwendigkeit ziviler Partizipation, in Form von Transport und Mobilität betrachtet werden. In zahlreichen Fahrten mit *muzdawij* und Taxis konnte ich eine komplexe Nutzung von Personen, Tieren und Gütern im Transport beobachten und möchte daher an Hand der folgenden Einträge aus meinem Feldtagebuch eine Illustration dessen vornehmen.

> *Ich schätze, ich war kurz vor acht am Taxi-Platz […] Ca. zweieinhalb Stunden musste es bis Beni Mellal gedauert haben. Die Dame, die als letzte eingestiegen war (eine ältere Dame; Alter schwer zu schätzen zwischen 60 und 80) und auch als erste ausstieg, hatte eine Vielzahl von Gütern bei sich. Eine große Tasche war dabei, die im Kofferraum Platz fand, weshalb mein Rucksack weichen musste, der vorher dort verstaut war. Ich musste ihn zwischen meine Beine nehmen, was die Fahrt noch etwas ungemütlicher gestaltete. Die Dame selbst nahm noch einen großen Teller auf den Schoss, und der eine Backpacker*

[39] Besonders die Zeit vor dem islamischen Opferfest illustriert diese kreative Nutzung des Transportes, wenn vor allem Tiere, Lämmer oder Ziegen auf Rollern, Fahrrädern, in Taxis, *muzdawij* und zahllosen Automobilen durch das Land transportiert werden.

auf dem Vordersitz hatte einen (ihren) Schnellkochtopf zu verstauen. Auch wurde etwas von ihrem Gepäck auf dem Dach verstaut (Feldtagebuch 29.09.2018: 36).

Routen und Anwendungsgebiete des *muzdawij* und großer Taxis überschneiden sich teilweise. Dabei müssen Minibusse des *Transport Mixte* als rezentere Spezialisierungsform angesehen werden, die sich im Zuge eines Ausdifferenzierungsprozesses und der Anpassung an Bedarf und Ressourcen entwickelt haben. Daher kommt es auch vor, dass auf einer Route zunächst nur ein Taxi fährt, sich jedoch ein erhöhter Bedarf zeigt und in der Folge eine Verbindung mit einem Minibus des *Transport Mixte* errichtet wird (vgl. Kap. 2.3.2 Vom *xtaf* zum *muzdawij*). Jeder *muzdawij* in Tinghir besitzt einen Gepäckträger auf dem Dach. Bei diesem und den zugehörigen Leitern, die am Heck des Automobils befestigt sind, handelt es sich um eigene Konstruktionen lokaler Handwerker aus Tinghir. Wie intensiv der Gepäckträger genutzt wird, hängt von Fahrt und Frequentierung der Strecke ab. Kleinere Objekte werden zunächst versucht, unterhalb der Sitze im Innenraum zu verstauen. Größere Objekte, zumal wenn viele Passagier*innnen transportiert werden, finden Platz auf dem Dach. Auf den Gegenständen liegt während der Fahrt ein Netz, das am Rande des Gepäckträgers fixiert wird, sodass sich alle Gegenstände innerhalb dessen befinden und während der Fahrt nicht hinunterfallen können. Während es den Anschein hat, dass die Verladung innerhalb der Stationen genauer abläuft, werden Dinge, die während der Fahrt hinzukommen, häufig in der fahrerischen Eile einfach unter das Netz gelegt oder auch geworfen. Neben dem Transport von Gepäck transportieren Fahrer auch Güter für Kund*innen, die nicht selbst aktiv am Transport teilnehmen. So kann es sein, dass vor der regulären Fahrt nicht nur Dinge verladen, sondern auch abgeholt werden müssen. Als ich einen der Fahrer in seinem Arbeitsalltag begleitete, hatte dieser den Auftrag, Fliesen in ein Dorf mit zu transportieren. Daher fuhr er bereits vor der regulären Fahrt in den Baustoffhandel und verlud die Fliesen unterhalb der Sitze. Dieser integrierte Transport – die Zusammenfassung von Spedition und Personentransport als kollektiv und undifferenziert – findet in verschiedenen Formen statt und wird auf Strecken unterschiedlicher Länge genutzt. Während ich an einer Station wartete, erfuhr ich diese Zusammenführung von Waren- und Gütertransport folgendermaßen:

Jetzt ist ein PKW hier angefahren und hat vor dem muzdawij gehalten. Männer sind ausgestiegen, die Hintertür wurde aufgemacht, und es war ganz viel Brot drinnen. Der Steward ist gleich auch hingegangen und sie haben das Brot auf den muzdawij verladen,

der jetzt Richtung Suq [Markt] fährt. Es wurde von unten hochgeworfen. Alles aufs Dach erst mal, und wahrscheinlich geht gleich jemand hoch und befestigt es dann. Das heißt, dieser Transport geht auch gleich mit einem Warentransport einher (Gedächtnisprotokoll 2018).

Größere Lebensmittellieferungen über längere Transportstrecken, wie z.B. aus der Souss-Region[40], werden mit Lieferwagen und LKWs abgewickelt. Die Minibusse des *Transport Mixte* realisieren hingegen lokalen Transport in vielfältiger Art und Weise, indem sie in ihrer Existenz unterschiedliche Aufgabengebiete bündeln. Folgend rücken daher Kontextualisierungen und die Entwicklung hin zu diesen Funktionen und Aspekten auf gesellschaftlicher Ebene in den Vordergrund.

2.3 Sozial-gesellschaftliche Aspekte

In diesem Abschnitt steht die soziale Rolle des *Transport Mixte* im Vordergrund. Dabei geht es um die Entwicklung hin zu seinen aktuellen Formen. Dabei sollen Diskurse, Ideen und Vorstellungen von Mobilität, die diese Transportinfrastruktur begleiten bzw. durch diese gefördert werden und entstanden sind, beleuchtet werden.

2.3.1 Mobilität und ihre Realisierung

Transport Mixte, Überlandtaxis und (zu Teilen) auch Fernbusse sind als motorisierte, kollektive Transportsysteme im ländlichen Bereich aufzufassen. Von Tinghir aus ist es möglich, mit diesen in die angrenzenden Provinzen wie Ouarzazate, Midelt und Zagora zu gelangen. Während Fernbusse nur auf Hauptstrecken verkehren, bewegen sich Taxis und Minibusse des *Transport Mixte* in feingliedrigeren Rahmen. Die Minibusse des *Transport Mixte* zeichnen sich durch ihre Anpassungsfähigkeit, Robustheit und Größe aus. Denn im Gegensatz zu großen Fernbussen ist die Bewegungsgrundlage der Minibusse nicht auf eine asphaltierte Fahrbahn mit einer bestimmten Straßenbreite beschränkt – periphere und kleinere Orte können erreicht und angefahren werden. Die verschiedenen Formen des kollektiven Transports in Tinghir füllen daher gegenseitig Nischen aus und können als Teil eines Netzwerkes zur Strukturierung und Realisierung von Mobilität und Verkehr betrachtet werden. Der *muzdawij* ist geländeflexibel

[40] Diese Region ist das Hauptanbaugebiet von Gemüse in Marokko.

und kann eigene Wege und Verbindungen erschließen. Diese Fähigkeit trägt zur bedeutenden Rolle des *Transport Mixte* innerhalb des Verkehrs in Tinghir bei. Der *Transport Mixte* stellt eine Transportinfrastruktur dar, die Mobilität realisiert, indem sie sich als Erschließungs- und Handlungsmöglichkeit auszeichnet. Mit diesem inkludierenden Charakter werden soziale und physische Landschaften mitgestaltet. Einerseits richten sich diese Automobile und deren Nutzung nach Regularien des staatlichen Verkehrsregimes (Verkehrsregeln sind zu beachten, es existiert eine Straßenverkehrsordnung; Fahrzeugschein, Führerschein sowie eine Versicherung des Automobils sind nachzuweisen und vorzulegen). Andererseits sind sie darauf ausgelegt, Widerstände kreativ und flexibel zu lösen. Der *Transport Mixte* ist aus einem Moment entstanden, der die Zusammenführung und das Arrangement unterschiedlicher Mobilitätsregime vereint, wie folgend am Beispiel des Übergangs vom (*informellen*) *xtaf*[41] zum (*formellen*) *muzdawij* deutlicher wird.

2.3.2 Vom *xtaf* zum *muzdawij*

Der *muzdawij* füllt den Raum zwischen Stadt und Land, Isolation und Partizipation aus. Er fungiert in einer Übergangsfunktion und schafft damit selbst einen Raum des Transits. Die Metamorphose von *xtaf* zum *muzdawij* veranschaulicht dabei das Spannungsgeflecht, in dem dies stattfindet. Vor allem in peripheren Gebieten (wie z. B. in und zwischen abgelegenen Bergregionen), in denen es (bisher) keine Regelverbindung in Form von Taxis oder *muzdawij* gibt, entstehen bzw. entstanden diese auf *xtaf*-s basierenden Praktiken des Transports aus einem Moment ziviler Selbstverwirklichung. Bleiben diese Linien auf Grund der Nachfrage und des Bedarfes bestehen, können sie institutionalisiert werden. So besteht die Chance, dass sie nach einer offiziellen Bewerbung eine staatliche Lizenz erlangen (vgl. Kap. 2.5.3 Lagrima). Aus einem sich aneignenden Moment sozialer Partizipation, in dem Bewohner*innen motorisierten Transport selbst verwirklichen, entsteht die Eingliederung in ein System des Transports, des Verkehrs und der Mobilität. Der Staat macht sich diese Mobilitätsinitiativen im Sinne existierender Verkehrsverbindungen als bestehende Infrastruktur nutzbar.

> *M: And there are always what we call xtaf. Xtaf is somebody who works illegally. They make their own busses, and they take people in a large number […]*

[41] Als *xtaf* wird ein informeller kollektiver Transport bezeichnet.

I: So, they are private?

M: Yes, they are illegal. They are not legal. They don't have papers to work. So, they make their own busses and take people to rural places in the suburbia. They are called xtaf. Xtaf is like ...təf […] xtaf is somebody who steals. This is why they are called xtaf, they made their own busses, and they take people and […] they are still working now.

I: Is there a difference between muzdawij and xtaf?

M: Between? […] xtaf doesn't have papers to work. Because we have [a document] what we call an agreement [Lagrima]. You should have this agreement of the state. [You need] this agreement in order to have a taksi or a bus, you see? If you don't have this, you are a xtaf (Mustapha 2018).

Mustaphas Aussagen machen sichtbar, dass es bei dieser Unterscheidung um die Anerkennung und damit einhergehende Kategorisierung des Transportes geht. Dabei handelt es sich um eine Außenperspektive, die mein Informant hat, da er nicht selbst im Transportwesen arbeitet. Nach meinen Erfahrungen werden staatliche Transportlizenzen von großen Teilen der Bevölkerung, die eben nicht im Transport- und Mobilitätssektor tätig sind, als ein Privileg angesehen. Dabei legt sich der Vergabeprozess für die Bevölkerung, aber auch die Bewerber*innen nicht transparent dar. Trotz der Existenz exakter Regularien und genauer Schilderungen zu der Verteilung der Lizenzen, gestalten sich Vergabefälle höchst unterschiedlich. So variieren z. B. die Zeiträume, innerhalb derer Bewerbungen bearbeitet werden, erheblich. Dies kann dazu führen, dass manche Bewerber*innen auch nach Jahren noch keine Rückmeldung zum Stand ihrer Bewerbung erhalten.

Die Unterscheidung von *xtaf* und *muzdawij vermittelt* eine klare Kategorisierung von illegal und legal. Zudem wird eine *moralische* Dimension artikuliert, wie der etymologische Ursprung[42] von *Stehlen* darlegt. Dennoch scheinen *xtaf*-s einen festen Platz und eine wichtige Rolle in abgelegenen (Gebirgs-)Regionen einzunehmen. Während mehrerer Aufenthalte und Exkursionen in die Umgebung von Tinghir fiel in Konversationen mit meinen Gesprächspartnern bezüglich bestehender Transportmöglichkeiten wiederkehrend die Bezeichnung *xtaf.* In diesem Kontext konnte ich keine Wertung ihrer Existenz (auf Grund der Kriterien *Legal* und *Illegal*) ausmachen, sondern nahm sie als informelle Transportform wahr, die äußerst periphere und

[42] *Xtaf* stammt vom marokkanisch-arabischen Verb xṭəf, yəxṭəf ab. Dies bedeutet stehlen.

zum Teil sehr schwierige Geländestrecken abdeckt. Wenn über etwaige Nutzungen gesprochen wurde, geschah dies daher unter dem pragmatischen Blickwinkel existierender Transportinfrastruktur. Eine solche informelle Verbindung besteht sowohl nördlich von Tinghir zwischen Agoudal und Tilmi, als auch im südlichen Sagho-Gebirge zwischen Iknioueen und Nkob. Diese Route wird zur Zeit jedoch asphaltiert, was sie dann auch auf dem letzten noch unbefestigten Abschnitt der Ferntrecke (von Beni-Mellal über das Atlasgebirge durch Tinghir bis in die Provinz Zagora) für andere motorisierte Transportformen befahrbar macht. Insgesamt ist die Zahl von Pisten und unbefestigten Wegen durch den vermehrten Ausbau von Straßen in den letzten Jahren in der Provinz Tinghir deutlich zurückgegangen. Damit reduzierte sich auch die Anzahl bestehender *xtaf*-Verbindungen.

Den genauen Übergang von *xtaf* zum *muzdawij* nachzuzeichnen, erwies sich an Hand von meinen Gesprächen als äußerst schwierig und komplex. Es bedarf, wie ich im Nachhinein feststellen muss, einer noch genaueren Fokussierung. Durch eine solche Vertiefung wäre es möglich, Fragen zu Teilhabe und Partizipation mittels Aneignung und Nutzung des Raumes, ihren Entwicklungen und der Bedeutungen für die Bevölkerung wie auch den Verkehr noch genauer betrachten zu können. Damit wäre ein besseres historisches Verständnis der Entstehung des *muzdawij* (in seiner aktuellen Form) gewährleistet. Widersprüchliche Aussagen im Zusammenhang mit verschiedenen Perspektiven und Positionen führten zu einer Erschwerung des Zuganges für mich. Allein durch meinen räumlichen Standort hatte ich überwiegend Gesprächspartner*innen in der Stadt, auch wenn ich mich auf Exkursen in der Umgebung befand. Somit muss der Blickwinkel tendenziell aus einer urbanen Perspektive auf das Phänomen des kollektiven Transportes (aus Sicht der Fahrer) verortet werden. Um die gesellschaftliche Rolle der Transportformen von *muzdawij* und *xtaf* in Gänze nachzuzeichnen, bedarf es einer Erweiterung und noch genaueren ruralen Perspektive.

> *Abdellaha meinte, dass muzdawij, die als Hauptaufgabe die Ruralität unterbrechen, auch diese als Ausgangspunkt haben und von dort erst nach Tinghir fahren - Also z.B. nicht Tinghir- Imilchil sondern Imilchil- Tinghir…* (Feldtagebuch 2018: 67)

Vereinfacht ist es möglich, die *xtaf*-s als historische Grundlage kollektiver motorisierter Transportsysteme in Marokko zu beschreiben. Sie bilden demnach den Anfang motorisierten ländlichen Transportes (als nicht-institutionalisierte (Vor-)form des *muzdawij*), indem sie

eigene Routen und Wege erschaffen haben, die andere Automobile wie Überlandtaxis bis dato nicht fahren konnten/können. Wenn Transformationen der Materialität stattfinden – beispielsweise dass sich von Pfaden ausgetretener Untergrund weiter zu unbefestigten Wegen entwickelt oder die Bewegung von Reifen Spuren schafft, die entweder in weiteren Schritten verfallen, vom Winde verweht oder vom Menschen ausgebaut und asphaltiert werden –, dann ändern sich auch Normen und Gewohnheiten, die mit dieser Verkehrsinfrastruktur einhergehen. Es findet eine Integration in einen größeren Kontext statt – die Assemblage von Verkehr und Mobilität wird erweitert und verschiebt sich –, sodass diese Momente der Partizipation und Aneignung durch das Entstehen eines eigenen kollektiven Transportes in Repression und Ausgrenzung (wie etwa durch Kriminalisierung) umschlagen können, wenn nämlich *xtaf*-s verboten sind und als illegal betrachtet werden.

Im Sinne Latours (1991) handelt es sich um eine materialisierte Realität, die durch die Verkettung von menschlichen Praktiken und technischen Möglichkeiten entsteht. Aus dem Zusammenhang des Entstehungskontextes, den technischen Beschaffenheiten und Konstruktionsweisen der Vehikel sowie dem diskursiven Stellenwert, der je nach Perspektive und Zugang variiert, resultiert die Rolle des *Transport Mixte* im lokalen Kontext Tinghirs.

> *A: First there have been grand taksis, but there are problems and matters with persons living in the mountains and unsurfaced roads […] the government sees that there are problems with citizens and population with unsurfaced roads. They decide to create mixed transports.*
>
> *I: That there has been muzdawij is an initiative of the state? Or first there have been xtafs and then the state tried to support them?*
>
> *A: Xtaf exist but it is not normal to go or to transport people by xtafs because in the case of an accident, it is not legal. So, we should have legal means of transport, that is mixed transport […] In the 1990s, 94, 95, 96 […] there are just 5 lines but nowadays there are 60 lines. The first lines are Tinghir-le Gorges, Tinghir-Taghzoute, Tinghir-Ouarzazate* (Abdelaziz 2018).

Die vorgelegte Passage stammt aus einem Interview mit Abdelaziz, dem Präsidenten der Interessensvertretung der Fahrer des *Transport Mixte*. Wir sprechen über die Entstehungsgeschichte kollektiver Transportformen. Seine Schilderungen von Aspekten staatlicher Intervention unterstreichen einen regulierenden Charakter aus einer Perspektive

der Kontrolle und Fürsorge. Dabei ist auch zu beachten, dass diese Position nicht nur aus einer (ehemals) fahrerischen Perspektive zu verstehen[43], sondern auch mit seinem Fokus als Funktionär[44] zu verbinden ist. Insgesamt sind in Diskursen von Mobilität und *Transport Mixte* spezifische Positionen anzuerkennen, die aus unterschiedlichen Erfahrungswerten entstehen und in verschiedenen Ansichten und Blickwinkeln resultieren.

2.3.3 Das Narrativ sozialer Partizipation

Insgesamt basieren die Erzählungen von der Entstehungsgeschichte der *muzdawij* auf einem Narrativ der Partizipation. In den Argumentationen variieren jedoch die Zuschreibungen und Konnotationen von Handlungsmacht, die den jeweiligen Akteur*innen zugeschrieben werden. So steht die Betrachtung des *muzdawij* als staatliche Erfindung und Resultat dieser gezielten Durchführung neben der Perspektive einer sozialen Selbstverwirklichungspraxis ruraler Bevölkerung.

Star hebt solche Deutungshoheiten als analytischen Fokuspunkt der Ethnografie von Infrastrukturen hervor. Meines Erachtens macht die beschriebene Dichotomie von Legal und Illegal – von staatlich-regulativer Seite artikuliert – den Anspruch der Durchsetzung klarer Normierungen deutlich. Die bestehende Praxis verweist jedoch eher auf einen partizipativen-emanzipatorischen Aspekt. Sie zeugt davon, dass sich innerhalb eines Spannungsfeldes, einer Assemblage, bewegt wird, in der kontinuierliche Aushandlungsprozesse stattfinden.

2.4 Materialität und Infrastruktur

Während im vorherigen Abschnitt Verhältnisse der Mobilität auf diskursive Art und Weise beleuchtet wurden, werden im Folgenden materielle Perspektiven im Mittelpunkt stehen. Die Konzentration auf den Untergrund in seiner interaktiven Verkettung mit Vehikeln, ihren Fahrern und Fahrgästen liegt im Zentrum. Vor allem in der Assemblage und dem

[43] Nach Jahren, in denen Abdelaziz, *muzdawij* Fahrer war, führt er derzeit sein Amt als Präsident aus, während er als regulärer Fahrer mit seinem eigenen Automobil Schichtarbeiter zur Silbermine von Imider fährt. Diese ist die größte Silbermine in Nordafrika und wichtiger lokaler Arbeitgeber in der Provinz Tinghir. Abdelaziz berichtet von festen Arbeitszeiten und der Reduktion seiner Aufgaben auf das Fahren an sich, die ihn diesen Arbeitsplatz als sehr gut und wesentlich weniger stressig im Gegensatz zum aktiven Fahrerposten im *Transport Mixte* erscheinen lassen.

[44] Neben seiner Repräsentations- und Vermittlungsfunktion als Präsident ist Abdelaziz auch Vizepräsident der staatlichen Interessenvertretung für den *Transport Mixte* und in dieser Funktion auch über die Grenzen Tinghirs hinaus, etwa im politischen Zentrum Marokkos Rabat, für Anliegen des *Transport Mixte* tätig.

Schnittstellenkomplex, an dem der *Transport Mixte* verortet ist – Stadt/Land, Straße/Piste, Güter/Menschen, Technologie/Organisation –, ist das Verständnis eines translativen Aushandlungsverhältnisses von Mensch-Umwelt und Technologie fundamental. Harvey und Knox (2012) haben bezüglich des Straßenbaus im Amazonasgebiet deutlich gemacht, dass Landschaft und Untergrund bei der Konstruktion als gegenspielende Faktoren angesehen werden können, die den Bau mit Momenten und Imaginationen des Kampfes aufladen. Im Kontext Tinghirs handelt es sich nicht um Gebiete tropischer Regenwälder, sondern primär um Steinwüsten, die jenseits befestigter Wege robuste geländegängige Fahrzeuge erfordern. Straßen bieten Möglichkeiten der Durchquerung, zeugen von dieser und machen die Erschließung für einen breiteren Teil der Bevölkerung möglich.

2.4.1 Straßen

In der Provinz Tinghir existieren verschiedene Typen von Straßen. Das auffälligste materielle Unterscheidungsmerkmal betrifft die Asphaltierung. Während alle Nationalstraßen Marokkos doppelspurig asphaltiert sind, variiert der Zustand der ebenfalls asphaltierten Regionalstraßen in Tinghir. Gute Asphaltierung bedeutet ein komfortableres Fahrerlebnis für die Fahrgäste bzw. Fahrer und einen schonenderen Umgang mit dem Vehikel. Ausgebaute Straßen sind vor allem auf diskursiver Ebene als Symbole von Fortschritt, Partizipation und Modernität zu verstehen. So gab es im Sommer 2018 Demonstrationen in der südlich von Tinghir gelegenen Provinz Zagora. Demonstrant*innen traten für den Ausbau von Straßen ein. Sie forderten bessere Transport- und Mobilitätsinfrastrukturen und einen besseren Zugang zu Bildung. Der bereits geschilderte Ausbau der Strecke von Iknioun nach Nkob als Teil des vor mehreren Jahren begonnen Fernverbindungprojektes zwischen Beni Mellal nach Zagora schafft eine zweite direkte Fernstraßenverbindung zwischen Tinghir und Zagora[45], die durch das dünn besiedelte Sagho-Gebirge führt. Im Sinne der „*Enchantments of Infrastructures*“ (vgl. Kap. 1.1.2 *The Anthropology of Roads*) kennzeichnen Hoffnungen, Versprechungen und eine Interessensvielfalt auch dieses infrastrukturelle Projekt. Bewohner*innen in den Dörfern, der sehr dünn besiedelten Region erhoffen sich von einer asphaltierten Erschließung in Nord und Süd mehr Durchgangsverkehr und eine ökonomische Verbesserung. Diese Wünsche treffen sich mit Vorstellungen von Fahrern, die im touristischen Transportwesen arbeiten. Durch die

[45] Derzeit führt eine Route von der Provinz Tinghir über Alnif am Sagho-Gebirge vorbei.

Verbindung wird es in Zukunft möglich sein, von der Stadt Tinghir, die mit der 12 km entfernten Todgha-Schlucht ein bedeutendes und häufig frequentiertes (touristisches) Ausflugsziel südlich des Atlasgebirges bietet, direkt und schneller in die südliche Provinz Zagora zu gelangen. Im Rahmen touristischer Reisegestaltung eröffnen sich daher neue Gestaltungsmöglichkeiten, den Besuch ausgewählter Sehenswürdigkeiten wie die Todgha-Schlucht, das Wüstengebiet Zagoras oder die Dades-Schlucht – häufig eingefasst in Mehrtagestouren von Marrakech ausgehend – zu verknüpfen und zu kombinieren. Auch sind militärische Gesichtspunkte[46] einzubeziehen, da die Existenz der Straße neue Möglichkeiten bietet, Truppen strategisch verschieben zu können bzw. den Zugang und die Erreichbarkeit mittels Infrastruktur auszubauen.

In meinen Gesprächen mit *muzdawij*-Fahrern über den Streckenabschnitt zwischen Tinghir und Iknioun wurde von diesem Ausbau als Teil einer eigenen Erfolgsgeschichte gesprochen. Sie berichteten mir, dass sie durch Streiks, Verhandlungen mit dem Gouverneur von Tinghir und ihrem Engagement für eine zunehmende Straßen-Asphaltierung in der Provinz zur Errichtung der asphaltierten Straße *selbst* beigetragen hätten. An diesem Beispiel ist es für mich nicht möglich, genau zu rekonstruieren, welche Prozesse und Positionen in dem spezifischen Kontext existierten und gewirkt haben. Die Perspektivenvielfalt verdeutlicht jedoch auf Grundlage jeweiliger Standpunkte eigene Betrachtungsweisen. Diese dienen als Grundlage unterschiedlicher Handlungsoptionen und divergierender Nutzungen. Obwohl die Genese und historische Kopplung des *muzdawij* an das Unbefestigte eine Nische und ein Alleinstellungsmerkmal bilden, bedeutet die Forderung und das Eintreten für eine Asphaltierung – im Sinne einer An- und Einpassungsfähigkeit von Fahrern und ihren Vehikeln – einen selbstverwirklichenden und realisierenden Aspekt. Sie treten für ihre Interessen ein. So wurde ich auch in meinen Interviews mit Fahrern von diesen angehalten, auf unbefestigte Strecken hinzuweisen, um die Notwendigkeit von Straßenasphaltierungen zu artikulieren und nach außen zu tragen (vgl. Kap. 4.1 Reflexion).

Vor dem Hintergrund, dass Straßen Erschließung und Erreichbarkeit bedeuten, weisen sie auf einen machttheoretischen Zugang hin, den Infrastrukturen verkörpern. Während einerseits Fahrer ihre Handlungen aus einer selbstermächtigenden Perspektive bezüglich Straßen in der Überbrückung von Isolation verorten, verdeutlicht andererseits das Beispiel der Nationalstraße

[46] Vor dem Hintergrund von Spannungen zu Algerien und dem anhaltenden Westsahara-Konflikt ist die militärische Präsenz Marokkos im südlichen Landesteil hoch.

10 einen annektierenden Charakter der Straßenerbauung im historischen Kontext französischer Kolonialisierung in Marokko. Das französische Protektorat in Marokko bestand von 1912 bis 1956 (Müller-Hohenstein und Popp 1990: 53). Die Bevölkerung in der Region Tafilalet leistete jedoch über 24 Jahre Widerstand, sodass die Kolonisation vor Ort erst ab 1936 erfolgte. Mittels der Erbauung einer Straße – der Nationalstraße 10 – wurde die Erschließung (militärisch und administrativ) der bis dato entlegenen Regionen im ariden Inneren Marokkos vorgenommen. Auf Grund der peripheren Lage südlich des Hohen Atlas ist das Gebiet noch heute durch eine starke Eigenständigkeit geprägt (Fuchs 2015: 67). Auch im zeitgenössischen Kontext sind Momente staatlicher Kontrolle sichtbar, wenn Wagen des Militärs, der Gendarmerie oder der Polizei auf offener Straße zu sehen sind. An Hauptverkehrs-Zufahrtsstraßen am Eingang von Städten und Ortschaften werden Kontrollpunkte für Fahrzeuge durch die Gendarmarie unterhalten. Dabei handelt es sich für private Fahrzeuge meistens um Stichkontrollen.

Andere Straßen bieten Umgehungsmöglichkeiten und damit eigene Interventionsmöglichkeiten. Als beispielsweise nach nächtlichem Schneefall Anfang November 2018 der Gebirgspass des Tizi n'Tichka[47] zur Schneeräumung gesperrt wurde, umging der Fahrer des marokkanischen Fernreisebusses, mit dem ich nach Marrakech unterwegs war, die (erste von zwei) Sperrungen. Er nutzte einen Umweg über eine abgelegene Landstraße. Für meine Informant*innen in Tinghir bedeuten Straßenkontrollen, dass sie ihre Handlungen im Straßenverkehr mit ihren Erfahrungswerten abgleichen und anpassen. So wird sich z. B. nur bei einer vermeintlichen Verkehrskontrolle angeschnallt oder ordnungsgemäß hingesetzt. Das heißt, dass die Straßen als Räume der Nutzung von ihren Akteur*innen nach ihren Erfahrungswerten innerlich kartografiert sind und sich ihre Handlung danach richtet. Es verbleiben Freiräume, die kreativ und flexibel interpretiert und genutzt werden. Dabei kann es sich um Strategien und Handlungen oder (wie folgend gezeigt wird) um materielle Anpassungen handeln.

2.4.2 Automobile und Modifizierungen

Ich betrachte den Fahrer und sein Automobil als Einheit, denn ohne das technologische Konstrukt ist dieser nicht in der Lage, seine Arbeit auszuführen. Er ist verantwortlich für den

[47] Die über 2000 m hoch gelegene (teilweise mehrspurige) Passstrecke ist die am meisten frequentierte Überquerungsmöglichkeit des Hohen Atlas. Sie bildet den Weg von Marrakech nach Ourzazate.

Zustand und die Instandhaltung des Vehikels. Das technische Wissen der Fahrer variiert in seinen Kenntnisgraden. So kann es vorkommen, dass kleinere Reparaturen selbst vorgenommen werden können und z. B unter Freunden am Straßenrand durchgeführt werden. In der Regel hat jedoch jeder Fahrer einen eigenen Mechaniker des Vertrauens. Dieser setzt Notwendigkeiten und Wünsche um.

Insgesamt ist die Verknüpfung mit dem Umfeld wie Werkstätten den Fahrern untereinander oder Autohändlern (z.B. auch Tourismusagenturen) wichtig, um die Voraussetzungen und Notwendigkeiten wie Fahrzeugerwerb und Erhaltung erfolgreich zu bewältigen. Hierbei sind auf verschiedenen Ebenen Systeme des Austausches entstanden. Die dabei entstandenen Praktiken sind äußerst eng mit staatlichen Vorgaben verbunden. Häufige Anwendung erfährt die Praxis, dass Fahrer des *Transport Mixte* gebrauchte Fahrzeuge von Tourismusagenturen erwerben. So spricht Abdelaziz davon, dass 60 bis 70 Prozent der für den *Transport Mixte* gekauften Fahrzeuge in der Provinz Tinghir aus diesem Sektor stammen. Da für den sogenannten *Transport Touristique* strenge staatliche Bestimmungen gelten, bieten Fahrzeuge aus dem Bereich eine ideale Gebrauchtwagenlösung[48] für den *Transport Mixte.* Sie erfüllen alle formalen Kriterien, die für die Fahrer des *Transport Mixte* rechtlich bindend sind und erfordern damit kaum Modifikationsnotwendigkeiten.

Hinsichtlich der Umbaumaßnahmen und den notwendigen Anpassungen für den kollektiven Transport wird von den Fahrern versucht, möglichst viele Maßnahmen und Eingriffe selbst durchzuführen bzw. mittels Werkstätten in Tinghir realisieren zu lassen. Dies gelingt aber nicht immer, was zur Folge hat, dass gewisse Umbaumaßnahmen etwa in Marrakech oder Casablanca stattfinden müssen (z.B. der Einbau von Sicherheitsgläsern). Die Selbstmodifikationen sind als stetige Aushandlung zu begreifen, abhängig davon, welche Teile in Tinghir verfügbar sind und inwiefern Vorgaben, Richtlinien bzw. Regularien existieren und interpretiert werden können.

> *A: […] for [the] baggage [it] is no problem. You can do it here in Tinghir, but if you want to have some big changes […] for example if you buy a commercial vehicle and you want to transform it to a mixed transport, you should go to Casablanca. But for the baggage*

[48] Sämtliche von mir betrachteten Automobile im Bereich des *Transport Mixte* in Tinghir waren älter als 5 Jahre und gebraucht erworben worden. So beschreibt Abdelaziz, dass ein Großteil der sich im Einsatz befindenden Vehikel im Jahre 2009 gebraucht gekauft wurden und zeitnah ausgetauscht werden sollen.

or something like this, you can do it here in Tinghir.

I: So, for example, if it was already a vehicle of the transport touristique, it has all the windows. Is it easier to transfer it?

A: Yeah, that's why [we] prefer to buy vehicles of the agency of tourism. It avoids a lot of matters and difficulties when [you] buy their vehicles (Sammelinterview mit Fahrern in Tinghir 2018).

Folgende Richtlinien sind einzuhalten, um eine Zulassung zu erhalten: Ein Abstand zwischen den Sitzreihen (70 cm), eine Stufe zum Einstieg, Halterungen im Innern des Automobils und ein abgetrennter Fahrerbereich müssen vorhanden sein. Dazu sollten Sicherheitsfenster (aus denen im Notfall geklettert werden kann) existieren und je nachdem, ob eine Klimaanlage verbaut ist, müssen die Fenster zu öffnen sein. Außerdem muss eine Routenbeschreibung an der Frontscheibe angebracht werden und am Heck des Automobils die jeweilige Autorisierungsnummer des Transportes sichtbar sein. Vor allem der getrennte Fahrerbereich, der im Optimalfall durch eine (Plexiglas-)Scheibe oder eine Metallstange abgetrennt sein sollte, zeigt in der Praxis eine sehr variantenreiche Auslegung der Vorgaben. Ebenfalls muss auch ein Gepäckträger am Dach installiert sein, der in der Regel im Eigenbau von lokalen Handwerkern gemeinsam mit einer Leiter in Tinghir konstruiert wird.

Eine weitere Möglichkeit zur Fahrzeugbeschaffung bieten Automobile aus Europa. Staatliche Beschränkungen legen jedoch fest, dass keine Fahrzeuge eingeführt werden dürfen, die älter als 5 Jahre sind (Royaume du Maroc 2010: 19). Neben den wirtschaftlichen Gesichtspunkten kann diese Maßnahme auch als Teil der staatlichen Initiative zur (technischen) Modernisierung der Fahrzeuge auf Marokkos Straßen betrachtet werden. In diesem Kontext ist die augenscheinlichste Neuerung bezüglich kollektiver Transportsysteme die staatliche Subvention zum Erwerb neuer Taxis. Während vor einigen Jahren zahlreiche Modelle der Marke Mercedes aus den 1960er bis 1980er Jahren Marokkos Straßen als Überlandtaxis säumten, änderte sich dieses Erscheinungsbild mit der staatlichen Subvention für neue Taxis. So handelt es sich bei neuen Taximodellen in der Regel um asiatische Fabrikate der Marken Dacia oder Hyundai. Für eine solche staatliche Unterstützung kämpfen derzeit die *muzdawij*-Fahrer von Tinghir. Die aktuell ausgehandelten Konditionen stellen die Fahrer-Community jedoch nicht zufrieden. Sie argumentieren, dass die Bedingungen eine Bevorteilung der Taxifahrer*innen darstellen

würden, da die Minibusse im Erwerb deutlich teurer als Automobile für den Taxiverkehr seien und somit eine höhere Subvention benötigen.

Wie bereits beschrieben, muss es sich bei einem potenziellen Minibus nicht um ein Fahrzeug handeln, das bereits alle Voraussetzungen erfüllt. Nachrüstungen sind jedoch kostenintensiv und auch aufwendiger in der Zulassung als Fahrzeuge, mit denen bereits vorher Personentransporte durchgeführt wurden. Daher rentiert es sich, im Vorhinein ein möglichst passendes Fahrzeug zu finden.

> *A: Every driver chooses the vehicle which is compatible with his destination [whether] the road is surfaced or unsurfaced. That's why you can see different marks in the station. Mercedes, Iveco, Renault and something like these. Because the surfaced road is not like the unsurfaced road. In the mountains it is not like in the... you see what I mean? You should make a good choice for the suitable vehicle to the suitable destination. In some destinations for example like Ayt Hani […] they come to Tinghir just one time, or two times in the week. That is why they carry a lot of things. They buy a lot of things. That's why you should have a strong vehicle* (Abdelaziz 2018).

Der Bereich der Automobile und ihrer Modifikationen entfaltet sich an Schnittstellen zwischen technischen, regulativ-politischen und emanzipatorisch-praktischen Ebenen. Die technische Verbesserung von Fahrzeugen in den vergangenen Jahren führte dazu, dass die Fahrzeuge universeller eingesetzt werden können und spezifische Marken von Automobilen nicht nur in bestimmten Bereichen (z.B. Gebirge, Wüste etc.) genutzt werden. Ob gesetzliche Bestimmungen oder die Praxis unmittelbar auf der Straße: Die Aushandlung und Bewältigung von Anforderungen durch Kompromisse, Lösungen und Improvisationen muss als organisatorische Kernaufgabe der Fahrer verstanden werden. So sind sie verpflichtet, einmal im Monat ihr Fahrzeug inspizieren zu lassen und zweimal jährlich eine intensivere technische Überprüfung durchführen zu lassen. Wenn das Fahrzeug älter als 10 Jahre ist, muss zu Zulassungsbeginn zusätzlich eine technische Kontrolle in Marrakech durchgeführt werden. Bei jüngeren, vom *Transport Touristique* übernommenen Modellen fällt diese Verpflichtung weg. Diese staatlichen Bedingungen erfordern ein aktives Management des technischen Zustandes des Automobils und seiner Überprüfung, sodass fahrerische Aufgaben über *das Fahren* an sich hinausgehen.

2.5 Akteur*innen und Organisation

Da der Fokus dieser Arbeit auf der Realisierung des *Transport Mixte* in seiner sozialen Dimension liegt, stehen in der Folge die Fahrer, ihr Umfeld und der rechtlich regulativ-politische Rahmen in ihren wechselseitigen Beziehungen und Berührungspunkten im Fokus. Durch die Handlungen der Fahrer, ihr kreatives definitorisches Verständnis darüber, was es heißt, ein *guter* Fahrer zu sein, das Vehikel zu bewegen und ihre Vorstellungen von der Funktionsweise kollektiven Transportes tragen sie fundamentalen Anteil an der Gestaltungsform des *Transport Mixte*. Auch Passagier*innen verstehe ich als Akteur*innen, die durch ihre kontinuierliche Nutzung dieses kollektive Transportsystem mit formen und aus deren Bedürfnissen und Emanzipation bzw. ihrer Teilnahme kollektiver Transport in Tinghir erst entstanden ist. Mittels ihrer Handlungen und Interaktionen tragen sie zur sozialen Realität der Mobilitätsform bei. Doch steht hier die Realisierung aus fahrerischer Perspektive im Mittelpunkt und wird nur partiell um einen auf Passagier*innnen zentrierten Blickwinkel erweitert werden. Die sprachliche Barriere, nicht Tamazight zu sprechen, führte zu der Entscheidung, mich mittels Expert*innen-Interviews inhaltlich auf die Fahrergemeinschaft zu konzentrieren. Aspekte der Passagier*innen setzen sich daher aus Erfahrungen durch Beobachtungen und Interaktionen (die von non-verbal bis sprachlich zufriedenstellend ausfielen, da etwa Englisch oder auch teilweise Arabisch geredet wurde) auf Basis auto-ethnografischer Eindrücke zusammen. In folgenden Abschnitten werden diese unterschiedlichen Positionen miteinander in Bezug gesetzt und unter der Perspektive ihrer jeweiligen Gestaltungspotenziale beleuchtet. Die Schlüsselrolle der Fahrer wird in Hinblick auf die verschiedenen Aspekte ihrer Arbeit deutlich und in der Folge im Vordergrund stehen.

2.5.1 Fahrer

Ein *guter Fahrer* zu sein bezieht sich auf weit mehr als auf rein fahrerische Fähigkeiten. Diese entwickeln sich durch die Praxis des Fahrens und die Handhabung des Vehikels. Da sich Routen im Regelfall nicht ändern, lernen Fahrer diese im Laufe ihrer Tätigkeit sehr gut kennen. Die Straße ist ihr Arbeitsbereich. Die Tätigkeit innerhalb dieses Bereiches bedingt spezifische (verkörperte) Wissensformen. So können etwa Situationen, das eigene Fahrzeug und der Untergrund eingeschätzt und (Re-)Aktionen und Antizipationen durchgeführt werden. Ob die *richtige* Geschwindigkeit in kurvigen Bergregionen oder das Bremsen auf sandigen

Schotterpisten – es handelt sich dabei um sensorisches Wissen, das nur durch die Praxis des Fahrens erlangt wurde und als Ausdruck von der Beziehung und der Erfahrung dieser Distanzbewältigung mittels der technischen Konstrukte (Automobile) zu verstehen ist. Der zweite wichtige Bereich ist die Kommunikation. Ob auf der Strecke oder innerhalb der Busstationen: Kommunikative Fähigkeiten sind Voraussetzung für die erfolgreiche Bewältigung des Transportes in seiner kollektiven Dimension. Zum Beispiel rufen Fahrer vorab (und teilweise auch während der Fahrt aus dem Fenster) ihre Destinationen laut aus und versuchen damit, potenzielle Passagier*innen zu akquirieren. Dies erfordert jedoch nicht nur Kommunikationsfähigkeit, sondern auch einen genauen Blick. In einem Umfeld dröhnender Motoren und (teils) fließenden Verkehrs sind Fahrer sowie die Stewards häufig in Bewegung. Sie machen auf sich aufmerksam und sondieren mit ihren Blicken das Umfeld. Wird ihr Blick von potenziellen Passagier*innen erwidert, werden diese angesprochen und es wird nach ihren Fahrtzielen gefragt. Stimmt das erfragte Ziel nicht mit der tatsächlichen Route überein, werden sie weitergeleitet. Die verschiedenen Akteur*innen an der Busstation funktionieren dabei als Netzwerk. Konkurrenz als auch Kooperation sind die bestimmenden Prinzipien (vgl. Kap. 3.5 Epistemische Momente: Konkurrenz und Kooperation und Kontrolle).

Häufig geht es an diesen Orten der Ankunft und Abfahrt laut und unübersichtlich zu. Die Fahrer eignen sich Kommunikationsmodi an, die in diesem Umfeld bestehen können. Fahrertreffen, Gespräche oder Konflikte untereinander und die Umgangsweisen mit Fahrgästen können sich durch Lautstärke und Körperlichkeit (Körpersprache und Gestik) auszeichnen. Die Kommunikation kann nervenaufreibend sein, wenn etwa Fahrgäste über den Fahrpreis verhandeln wollen. Das Handeln über Preise auf Märkten und in Geschäften ist in Marokko im Alltag fest verankert. Daher kann es zunächst als nichts Besonderes betrachtet werden, wenn Leute über Preise verhandeln möchten. Umso erstaunlicher ist es, dass verschiedene Fahrer darauf hingewiesen haben, dass Fahrgäste, die über den Preis verhandeln wollen, stören. Abdelaziz, der im Allgemeinen die Ruhe schätzt, berichtet davon, dass er sehr glücklich ist, mittlerweile als fester Fahrer für eine Firma zu arbeiten. Sowohl festgelegte Arbeits- und Fahrtzeiten als auch das disziplinierte Verhalten der Fahrgäste, die sich auf dem Weg zur Arbeit bzw. nach Hause befinden, sind der Grund dafür. Hier finden eher keine individuellen Aushandlungsprozesse mit einzelnen Fahrgästen und ihren Anliegen statt. Nach meiner Erfahrung verpflichten sich Fahrer des *Transport Mixte,* ihre jeweilige Strecke nach bestimmten

Zyklen zu befahren. So existieren in der Regel zwar schon Fahrtzeiten, diese können jedoch variabel gestaltet und wiederum mit anderen Fahrern abgeglichen bzw. abgesprochen werden, sofern mehrere Fahrer für eine Route verantwortlich sind. Wenn ein Minibus von einem Team, bestehend aus Fahrer und Assistent, betrieben wird (wie z. B. auf der Strecke von Tinghir nach Ouarzazate), existiert eine klare Aufgaben- und Rollenverteilung. Der Fahrer ist für die sichere und schnelle Fahrt verantwortlich. Seine Kommunikation beschränkt sich dabei auf die Akteur*innen im Straßenverkehr, etwaige Verkehrskontrollen, die Interaktion mit seinem Assistenten und die Antizipation von Verkehrssituationen und potenziellen Fahrgästen am Straßenrand. Die Aufgabe des Assistenten umfasst das rasche Abfertigen der Passagier*innen. Wenn der Fahrer hält, öffnet der Assistent die Tür, weist den Fahrgästen einen Platz zu, verstaut im Bedarfsfall Gepäck, erkundigt sich nach dem Ziel und wickelt die Bezahlung ab. Fahrer und Assistent agieren dabei im Zusammenspiel.

Insgesamt kann der Fahrer als ein Einzelunternehmer verstanden werden. Die Streckenpreise sind dabei vorgegeben. Unter der Leitung des Präsidenten der Provinz Tinghir werden in einem Komitee sämtliche Preise für kollektive Transportformen festgelegt. Lediglich die Handhabung von einer Gepäckmitnahme am Dach bietet den Fahrern Spielraum. Manche erheben hierfür eine zuzügliche Gepäckgebühr, die auch bei vielen Fernbussen Standard ist. Von den erworbenen Einkünften müssen Fahrer ihren Lebensunterhalt sowie Steuern, Versicherungen und die Instandhaltung des Vehikels finanzieren. Die unternehmerische Ausrichtung der Fahrer zeigt sich nicht nur in der Vielfalt der auszuführenden Aufgaben, sondern auch in ihrer Selbstidentifikation und Repräsentation nach außen. Viele Fahrer – vor allem solche, die auf längeren Strecken unterwegs sind wie z. B. zwischen Imilchil und Ouarzazate – besitzen eigene Visitenkarten und hängen ihre Telefonnummer im Innern des Fahrzeuges sichtbar aus, sodass sich Fahrgäste diese für weitere Transporte notieren können. Das Mobiltelefon nimmt die wichtige Rolle als direktes Kommunikationsmedium ein und ermöglicht es dem Fahrer, als dienstleistender Transporteur zu agieren. So musste z. B. während einer meiner teilnehmend beobachtenden Fahrten von einem Bergdorf im Hohen Atlas auf der Strecke nach Tinghir ein Motor mittransportiert werden. Dieser Transport wurde telefonisch koordiniert, als sich der *muzdawij* schon auf der Strecke befand, sodass der Fahrer einen kleinen Umweg und Rückweg fuhr, damit der Passagier samt Motor hinzusteigen konnte. Die Verkettung speditorischer Aufgaben in ihren verschiedenen Formen verbindet individuelle Belange mit der Kollektivität

des bestehenden Linienverkehrs (vgl. Kap. 2.2.4 Güterinklusion).

2.5.2 Gemeinschaft

Die Fahrer des *Transport Mixte* bilden eine Gemeinschaft. Als Einzelunternehmer sind sie darauf angewiesen, selbst für ihre Interessen einzutreten und sich zu organisieren. Ihre Gemeinschaft strukturiert sich dabei aus einem solidarischen Grundprinzip, das aus der Praxis gemeinsamer Arbeit bzw. der Erfahrung eines gemeinsamen Arbeitsalltages entsteht. Im Jahre 2010 wurde von den Fahrern ein Verein zur Vertretung der Interessen des *Transport Mixte* gegründet. Abdelaziz als Präsident dieses Interessensvereins bezeichnet es als seine Hauptaufgabe, zwischen verschiedenen Institutionen und Akteur*innen zu vermitteln. Als Repräsentant der Fahrer vertritt er ihre Interessen nach außen und gilt als Ansprechpartner für Belange des *Transport Mixte*. Im Inneren fungiert er als Mediator, da es immer wieder zu Konflikten zwischen den Fahrern kommt. So wird einander vorgeworfen, festgelegte Routen nicht zu respektieren. Wenn sich die Konflikte zuspitzen, obliegt es dem Präsidenten des Vereins, über weitere Schritte zu entscheiden sowie im Bedarfsfall weitere Autoritäten hinzuzuziehen. Derzeit wird sich für die Subventionierung neuer Fahrzeuge eingesetzt. Abdelaziz sieht es als seine persönliche Aufgabe an, für eine Verbesserung aktueller Konditionen einzutreten.

Taxis und *muzdawij* stehen zueinander in Konkurrenz. Durch die zunehmende Asphaltierung reduziert sich aber die spezifische Einpassung der Minibusse in eine bestimmte Nische, da die Transportformen verstärkt auf den gleichen Strecken verkehren. Damit wird ihre Ausgangsbasis zunehmend identisch. Das Verständnis als Gemeinschaft speist sich neben einer narrativen Konstruktion – der Abgrenzung vom *Anderen* (andere Akteur*innen wie Taxis oder Busse, aber auch staatliche Autoritäten wie Polizei und Gendarmerie) – und der Artikulation von Konkurrenz aus der Sozialität des gemeinsamen Arbeitsalltages. Der gleiche Rhythmus von Fahrt und Warten prägt den Alltag aller Fahrer. Das Warten an der Station wird gemeinsam verbracht und kann im Gegensatz zur Streckenüberwindung nicht durch *das Fahren* absolviert werden. Es gehört aber zu diesem Arbeitsalltag und stiftet Raum für Kontakte, Konversationen und Zusammenhalt.

Zur Gemeinschaft des *Transport Mixte* gehören auch die in Signalwesten gekleideten Stewards. Sie arbeiten an den Haltestellen der An- und Abfahrt. Dabei sind die Stewards für die

Kommunikation und Zuweisung von Fahrgästen zuständig. Zwar kommunizieren auch die Fahrer und rufen ihre Destinationen laut aus, doch liegt es im Verantwortungsbereich des arbeitenden Stewards, den Überblick zu bewahren und die Koordination zu übernehmen. Seine Aufgabe ist es, die verschiedenen Elemente des Komplexes – Passagier*innen, Vehikel und Fahrer – zu verknüpfen. Sie sind Anlaufstellen des Sozialen in einer Landschaft der Infrastrukturen und Technologien. Ihre Aufgabe besteht darin, soziale emotionale Parameter – Fragestellungen und Anliegen von Passagier*innen – technischen Funktionen zu zuordnen.

> *Sie können also als hypersensorische Leuchttürme bezeichnet werden, die die soziale Umgebung auskundschaften und das Bedürfnis ihrer Klientel schnell erschließen und handeln. Im Optimalfall schneller als Klient*innen es selbst wissen [und sich orientieren können]* (Feldtagebuch 2018).

Zudem füllen sie eine Kontrollfunktion aus. Die Fahrer sind verpflichtet, ihre Strecke regelmäßig zu befahren und laufen bei Nicht-Beachtung der Richtlinie Gefahr, die staatliche Transportlizenz zu verlieren. Der Nachweis ihrer zurückgelegten Fahrten erfolgt dadurch, dass Fahrer an der Zielhaltestelle den dort zuständigen Steward aufsuchen, um ein Fahrtdokument abstempeln zu lassen, ehe die Rückfahrt zum Startpunkt wieder angetreten wird. Je nach Länge der jeweiligen Strecken variieren die Intervalle, in denen die Fahrer die Routen befahren. Damit unterscheidet sich auch, wie viele Fahrtdokumente von den Fahrern abgestempelt werden müssen (z. B. einmal oder mehrere Male täglich). Da die Stewards nach meinem Wissensstand vom Präsidenten des Interessensvereins des *Transport Mixte* vorgeschlagen werden und von der Fahrergemeinschaft angestellt sind, bedarf es einer weiteren kritischen Auseinandersetzung, um was für eine Form der Kontrolle es sich dabei handelt. Dieser Komplex hat sich mir erst im Schreibprozess offenbart. Über den genauen Ablauf des Procedere, seine Kontrollfunktion und das Verhältnis theoretischer Leitlinien und praktischer Aushandlungen muss daher in vertiefender Hinsicht nachgedacht werden. Wenn die Stewards zu den Fahrern in einem Abhängigkeitsverhältnis stehen und gleichzeitig eine Kontrollfunktion ausfüllen sollen, kann es zu Interessenskonflikten kommen. Nach meinen derzeitigen Erkenntnissen erfolgt nach einmonatiger Probearbeit eine Rückmeldung seitens der Fahrer an den Präsidenten des Interessensvereins des *Transport Mixte* und davon ausgehend eine Entscheidung über Verbleib und Zukunft der Stewards. Daher drängt sich als anschließende und offene Frage auf, was mit den Fahrtdokumenten genau geschieht (*In welcher Form müssen sie z. B. dem für Transport*

zuständigen Ministerium [Ministère de l'equipement du transport et de la logistique] *vorgelegt werden*?) und wie sich diese Regelung entwickelt hat.

2.5.3 *Lagrima* – staatliche Transportlizenz

Um in Marokko Taxi oder *muzdawij* fahren zu dürfen, ist eine staatliche Lizenz, die sogenannte *Lagrima,* Voraussetzung. Zum einen erfolgt die Vergabe dieser Lizenz nach einem komplexen Regelwerk, zum anderen hat sich während der Forschungen gezeigt, dass Wissen, Meinungen und Vorstellungen über diesen Vergabeprozess zum Teil weit auseinandergehen, variieren und in einen gesellschaftlichen Diskurs um soziale Teilhabe eingebunden sind. Zunächst ist festzuhalten, dass es als gesellschaftliches Privileg angesehen wird, eine *Lagrima* zu besitzen. Es bedeutet, einer geregelten Beschäftigung nachgehen zu können und bietet die Möglichkeit auf ein Einkommen. Während Fahrer die Erteilung der Lizenz als transparenten Prozess von Bewerbung und Vergabe beschreiben, widersprechen dieser Position vor allem Leute, die nicht im Transportwesen tätig sind. Ihrem Verständnis nach erfolgt die Vergabe nicht nach logischen Kriterien und ist nur speziellen Gruppen in der Bevölkerung zugänglich. Diese Perspektivenvielfalt ist in ihrer Gesamtheit mit zu bedenken und verknüpft Mobilität und ihre Organisation mit Fragen sozialer Gerechtigkeit.

> *M: [You need to] be lucky to have it. Yes. There is no certain reasonable way to apply for it. We do not apply for taksi, it is just given […] It is mercy, […] They are only given to those who have the money. Not for those who are in need of them. And [the Lagrima of the] grand taksi is given sometimes to those people [who] have some handicapped children for instance [or] your grandfather served in the army for the independence, for instance* (Mustapha 2018).

Diese Außendarstellung von Mustapha kontrastiert die Schilderung von einer nüchternen *technischen* Vorgangsweise für die Lizenzvergabe von Fahrerseite. Demnach ist, um einen *muzdawij* fahren zu dürfen, eine Vielzahl an Schritten durchzuführen. Zunächst muss eine Bewerbung seitens der Interessent*innen[49] bei der Provinzverwaltung eingereicht werden. Ein regionales Komitee unter der Leitung des Landeshauptmannes, in dem Vertreter*innen aus Polizei, Politik, Verwaltung und Katastrophenschutz teilnehmen, verhandelt über

[49] In den kollektiven Transportsystemen des *Transport Mixte* und der Taxis arbeiten beinahe ausschließlich Männer (vgl. Kap. 1.1 Forschungsinteresse). Nach Abdelaziz existieren in anderen Teilen Marokkos jedoch auch weibliche Fahrer*innen, weshalb dies in Bezug auf potenzielle neue Bewerber*innen mit einbezogen werden soll.

Notwendigkeiten und Maßnahmen des Transportsektors. In diesem Kontext sind sie auch zuständig für die Vergabe neuer Transportlizenzen. Dabei tagt dieser Ausschuss nur unregelmäßig, abhängig nach Bedarf und Einschätzung der Mobilitätsinfrastruktur und dem Transportsektor in Tinghir, sodass sich ein Bewerbungsprozess über Jahre hinziehen kann, ohne das Bewerber*innen eine Rückmeldung erlangen. In diesem Zusammenhang erscheint keine geregelte Reihenfolge ersichtlich, die Initiativen und Maßnahmen im Bereich der Transportinfrastruktur bestimmt, weshalb unterschiedliche Szenarien der Vergabeform existieren[50]. So können zunächst Initiativ-Bewerbungen eingehen, oder der Beschluss zu neuen Lizenzen geht auf bestehende *xtaf*-Verbindungen zurück. Politische Akteur*innen sehen die Notwendigkeit eines Ausbaus der Mobilitätsinfrastruktur und versuchen, informelle Transportlinien in öffentlich anerkannte Formen zu transferieren. Bewerbungsunterlagen beinhalten neben dem Lebenslauf ein Leumundszeugnis, das eine Voraussetzung zum Erwerb der *Lagrima* ist. Die Auswahl geeigneter Fahrer*innen kann zudem vom marokkanischen Innenministerium (Ministère de l'interieur) mitgeprägt werden. Der regionale Ausschuss erhält von diesem in der Regel die Bitte beziehungsweise eine Empfehlung, gewisse Bevölkerungsgruppen im Vergabeprozess besonders zu berücksichtigen. So handelt sich dies dann zum Beispiel um arbeitslose Akademiker*innen oder ehemalige Angehörige des Militärs. Dieser Charakter einer staatlich gesteuerten Beschäftigungspolitik konstituiert sich zudem daraus, dass nach Selektion der geeigneten Kandidat*innen durch das lokale Vergabekomitee die Vorschläge an das Innenministerium gesendet werden müssen. Nach einer Bearbeitungszeit von etwa 3 Monaten leitet das Innenministerium nach erfolgter Zustimmung die Zuständigkeit an das Transportministerium weiter. Diese Behörde ist dann für die finale Ausstellung der *Lagrima* zuständig. Die Rückmeldung erfolgt an das lokale Vergabekomitee und eine örtliche Vertretung des Ministeriums, die für Transport zuständig ist.

Nach der Vergabe der *Lagrima* beginnt meistens die Suche nach einem passenden Fahrzeug. Ist dieses dann gefunden, muss es zur lokalen Transportbehörde gebracht werden. Dort findet eine technische Überprüfung des Fahrzeugs statt. Dabei wird überprüft, ob das Automobil die Standardbestimmungen kollektiven Transportes erfüllt. Im Rahmen dessen wird festgelegt, wie

[50] In diesem Bereich beziehe ich mich nun jedoch im Besonderen auf fahrerische Sichtweisen und Perspektiven der Nutzer*innen kollektiver Transportformen, weshalb die planerische Dimension der Mobilitätsinfrastruktur hier wenig Platz findet. Die vorgestellten Narrative machen hingegen vielmehr auf ihre unterschiedlichen Blickwinkel und Deutungsweisen aufmerksam, was den diskursiven Stellenwert, der im Besitz einer *Lagrima* verortet ist, verdeutlicht.

viel Passagier*innen offiziell transportiert werden dürfen und ob noch eventuelle Nachrüstungen oder Umbaumaßnahmen zu tätigen sind. Fahrzeuge, die älter als 10 Jahre sind, müssen für eine eingehendere technische Überprüfung nach Marrakech gebracht werden. Wenn das Fahrzeug für den kollektiven Transport zugelassen ist, wird die *Carte d'autorisation* verliehen. Erst wenn diese und die *Lagrima* gemeinsam vorhanden sind, können reguläre Fahrten aufgenommen werden. Zudem existieren habjährliche Kontrollpflichten und die Verpflichtung monatlicher Wartungsarbeiten (vgl. Kap. 2.4.2 Automobile und Modifizierungen).

Insgesamt zeigt sich, dass die Existenz dieser komplexen Regularien wesentlich zur Charakterisierung des marokkanischen Transportregimes beiträgt. Der restriktive Charakter steht dabei der Alltagsrealität auf marokkanischen Straßen gegenüber. Die strenge formale Regulierung ist Teil des gesellschaftlichen Rahmens, fasst Alltagshandlungen ein und konstituiert diese mit. Doch Tätigkeiten und Strategien in der Praxis antizipieren diesen Einfluss und leisten mittels eigener kreativer Aneignung, Nutzung und Deutung der Straßen ihren Beitrag zur Realität des Transportregimes. Die Aushandlung des Paradoxons von Regulierung und kreativer Aneignung bildet die Grundlage der Mobilitätsrealisierung durch einen *muzdawij*. So hat sich z. B. auch auf einer informellen Ebene die Praxis entwickelt, dass Lizenzen an Dritte *verliehen* werden. Nach staatlichen Richtlinien bedeutet dies eigentlich den Entzug einer Lizenz. In der Praxis ist dies jedoch üblich und wird als offenes Geheimnis angesehen. Personen, die im Besitz einer Lizenz sind, sind also nicht darauf angewiesen sie selbst zu nutzen, um sie zu erhalten. Im Rahmen informeller Lösungen erfolgt deren Weitergabe. Berücksichtigt werden muss jedoch, dass bei dem Besitz eines eigenen Automobils vor allem auf Grund hoher Versicherungsbeiträge kein allzu langer Verdienstausfall kompensiert werden kann. Der Graubereich der Lizenzweitergabe macht einen Grenzraum sichtbar, in dem Aushandlungen zur Realisation des Transportregimes stattfinden. Ähnlich zur Frage der Beschäftigungsverhältnisse der Stewards wurde dieser Punkt erst im Laufe der Forschung sichtbar. Hinsichtlich einer sozialen Perspektive bietet dieser Aspekt einen Ansatzpunkt für das Verständnis, wie soziale Teilhabe in diesem fahrerischen Kontext stattfindet und was für Formen und Strategien dabei entwickelt wurden. Im Rahmen dieser Arbeit kann nur festgehalten werden, dass sich solche Formen entwickelt haben. Wie sie sich entwickelt haben und genau gestalten, bedarf weiterer Beschäftigungen und Auseinandersetzungen.

2.5.4 Fahrgäste

Den *Transport Mixte* nutzen in der Regel jene, die kein eigenes Automobil besitzen bzw. Zugriff darauf haben. Dabei handelt es sich vor allem um ältere Menschen, Frauen und Kinder. Es ist die günstigste Form kollektiver Fortbewegung und steht meist nur in direkter Konkurrenz zu Taxis. Während für die Nutzung des Taxis Gründe des Komforts und der Schnelligkeit sprechen – die reduzierte Anzahl von Sitzplätzen ermöglicht mehr Platz pro Person und resultiert in einer geringeren Fluktuation der Fahrgäste, was eine schnellere Fahrtzeit insgesamt ermöglicht –, ist der *Transport Mixte* eine kostengünstigere Variante und bietet die Möglichkeit eines ausgeweiteten Gütertransportes. Zwar sind die Routen festgelegt, doch tragen die Fahrgäste durch Zu- und Ausstieg in den Bus zum unmittelbaren Fahrterlebnis bei. Ihre Frequenz gestaltet Rhythmus und Geschwindigkeit der Fahrt. Von Fahrerseite wird eine Diversität der Fahrgäste und ihrer Bedürfnisse bzw. Verhaltensweisen erkannt. Während z. B. ältere Menschen als langsam und damit den Fahrtfluss eher hemmend wahrgenommen werden, erscheinen junge Leute zwar als schneller, jedoch auch lauter und unruhiger. Die Fahrer berichten davon, dass sie viele Fahrgäste durch die Arbeit bereits persönlich kennen, was ein positiveres Klima erzeugt und die erfolgreiche Durchführung der Fahrt erleichtert.

3. Dimensionen des Transportes

Im vorigen Kapitel habe ich Eigenschaften und Funktionsweisen des *Transport Mixte* aus praktischer, organisatorischer und fahrerischer Seite vorgestellt. Ziel ist es gewesen, unter diesen Blickwinkeln eine umfassende Grundlage für ein weiteres, theoretisches Verständnis der Mobilitätsabwicklung zu zeichnen. Ausgehend von den technischen Beschaffenheiten und Organisationsprozessen, die das Phänomen des *Transport Mixte* auf praktischer Seite konstituieren, sollen nun Rückschlusse auf die soziale Funktionsweise und die Teilhabe an Infrastruktur gezogen werden. Dabei werden vorangegangene Analysen in diesem Teil interpretativ erweitert und ergänzt.

Das infrastrukturelle Prinzip, auf anderen Systemen und Technologien aufzubauen, wird an unterschiedlichen Stellen wiederkehrend deutlich. Die übergeordneten Kategorien folgender Kapitel kennzeichnen sowohl Berührungspunkte im Sinne von Abhängigkeiten und Verknüpfungen zu anderen Systemen und Akteur*innen als auch Strategien und Handlungsweisen. Die Verkettungen und der Netzwerkcharakter resultieren in der jetzigen Form des *Transport Mixte*. Seine Funktionsweise und Entwicklungspotenziale geben einen tieferen Aufschluss über seine gesellschaftliche Verflechtung und deren soziale Zusammenhänge.

3.1 Flexibilität und Improvisation

Durch die Nutzung neuerer Fahrzeuge und ihre technischen Verbesserungen in den letzten Jahren hat die genaue Einpassung von Fahrzeugen in die fahrerische Praxis bzw. das spezielle Arbeitsfeld geografischer Gegebenheiten abgenommen. So wurde in früheren Jahren die Auswahl der Automobile enger an die geografischen Voraussetzungen der Strecke angepasst. Dies resultierte darin, dass spezifische Marken von Automobilen (z.B. Mercedes, Renault, Iveco etc.) eher in bestimmten Kontexten (Berge, (Stein)Wüste, Piste, etc.) genutzt wurden. Eine solche Ausdifferenzierung existiert nun zunehmend weniger. Aktuell sind die verfügbaren neueren Modelle besser konstruiert, sodass sie universell(er) einsetzbar sind. Der Fokus im Selektionsprozess der Vehikel durch die Fahrer liegt derzeit eher auf der Größe von Automobilen in Zusammenhang mit ihrem jeweiligen Verwendungszweck: Wie viele Passagier*innen können etwa transportiert werden, und wie sind die Ausmaße des Fahrzeugs?

Die (historische) Einpassung und (gegenwärtige) Ausfüllung von spezifischen Nischen (periphere Gebiete, wechselhafte Untergründe, Preisniveau etc.) begründet sich meines Erachtens im Potenzial der Minibusse, Widerstände zu bewältigen. Diese Qualität gestaltet sich aus den Verknüpfungsweisen technischer, infrastruktureller und Akteur*innen-zentrierter Zusammenhänge. Auf Grund dieser Vielfalt setzt sich eine *Allroundfähigkeit* zusammen.

Als *Allroundfähigkeit* ist das Potenzial zu begreifen, die Umstellung auf multiple Umstände wie verschiedene Untergründe oder unterschiedliche Rahmenbedingungen (z.B. Gesetzesregelungen) erfolgreich zu leisten. Dies wird insbesondere durch Flexibilität und Improvisation bewerkstelligt. Diese Kompetenzen begrenzen sich dabei nicht nur auf die Automobile, sondern durchdringen und konstituieren Handlungen innerhalb des ganzen Transportregimes. Sie sind als von den Akteur*innen inkorporierte Eigenschaften und Qualitäten zu verstehen, die einerseits Handlungen, Interaktionen und Strategien im Transportsektor, andererseits auch den Umgang mit den technischen Beschaffenheiten bestimmen. Sie können dabei als zielgerichtete Maßnahmen wie im Falle einer Reparatur (z.B. auf der Strecke, wenn das Automobil beschädigt ist) zur Anwendung kommen. Sie sind aber auch in den Alltag, das System und die Infrastruktur als strukturierende Prinzipien eingeschrieben. Als praktisch-theoretisches Rüstzeug bilden sie einen Schlüssel zur Alltagsrealisierung – der Umgang und die Synchronisation mit dem *Anderem*. Dieses *Andere* können Akteur*innen, Regeln, Klient*innen etc. sein. Es sind die nicht selbst gestalteten Umstände und Unwägbarkeiten in einem heterogenen Netzwerk – Unwägbarkeiten, die im Kontext der *muzdawij* (re-)agierend und umdeutend bewältigt werden können. Dies geschieht antizipierend in Form von flexiblen und improvisierenden Handlungsstrategien. Antizipation bedeutet darüber hinaus nicht nur die Einbettung in die Assemblage von Straßen und Transport in Tinghir, sondern im Sinne von Inklusion und Integration die Übersetzung dessen als Erweiterung der eigenen Handlungsmöglichkeiten.

Ob zum Beispiel in Imilchil der Abfahrtspunkt kollektiven Transportes bewusst an einem Ort mit Gefälle ausgewählt wurde, konnte ich im Rahmen meiner Feldforschung nicht erfahren[51]. Dass der Fahrer das Vehikel zunächst den Berg hinunterrollen lässt, um währenddessen den Motor

[51] Da sich mein Fokus auf Tinghir und die nähere Umgebung richtete, war der Besuch solcher Ortschaften nur Teilaspekt meiner Untersuchung. Auf einer Reise, die mich von der Nordseite des Atlasgebirges über Imilchil nach Tinghir führte, war das Bergdorf der benachbarten Provinz Midelt mein Ausgangspunkt, um den zwischen Imilchil und Tinghir einmal täglich verkehrenden *muzdawij* zu nutzen.

zu starten, wirft jedoch einen Blick auf den Zusammenhang von Struktur/Umgebung und Infrastruktur/Technologie. Beides ist nicht unabhängig voneinander zu denken. Es zeugt von einer wechselseitigen Konstitution – der Abhang wird (motorisiert) genutzt, und das Vehikel kann gestartet werden[52]. Dabei tauschen sich Kräfte aus, die einerseits helfen, das Fahrzeug in Bewegung zu bringen bzw. den Motor zu starten und andererseits auf den Untergrund, eine asphaltierte Straße durch den Ortskern, einwirken. Der Aufbau auf vorhandenen Strukturen findet im Kontext der *muzdawij* immer auf einer Ebene der Kreativität statt. Gegebenheiten werden angenommen und müssen bewältigt werden. Als Beispiel dafür steht im folgenden Kapitel die Umgangsweise mit Sitzplätzen innerhalb des Fahrzeuges im Vordergrund.

3.2 Praktische Maßnahmen: Plastikhocker

Die kreative Bewältigung von Widerständen – Distanzen, Gesetzen, technischen und organisatorischen Bedingungen – und die entstehenden Routinen und Praktiken dazu sind die wichtigsten Fähigkeiten, um als Fahrer im Transportwesen erfolgreich tätig zu sein. Dabei entfalten sich diese Prozesse in verschiedenen Räumen. Der unmittelbarste und konkret physischste Raum für den *Transport Mixte* ist neben der Landschaft, durch die sich das Automobil bewegt, der Innenraum des Fahrzeugs. Die meisten Mini-Busse, die in Tinghir fahren, dürfen offiziell eine maximale Anzahl von 15 Personen transportieren. Dies ist abhängig von der Größe des Fahrzeuges und den installierten Sitzen. In der Praxis sind viele Busse voll besetzt. Dies geschieht etwa an Markttagen, wenn neuzugestiegene Passagier*innen dazu gezwungen sind zu stehen, da keine Sitzplätze mehr frei sind. Vor allem auf längeren Strecken kommen kleine Plastikhocker zum Einsatz, die bei Nicht-Gebrauch unter den fest installierten Sitzen oder auf dem Dach verstaut werden. Der Fahrer oder sein Assistent reicht diese dann neu Zugestiegenen als Sitzmöglichkeit. Der noch bestehende verfügbare Platz auf dem Gang bzw. in den Nischen zwischen den fest installierten Sitzen wird somit ausgefüllt und komplettiert.

[52] Zum Zeitpunkt meines Besuches im Oktober ist es in der Hochgebirgsregion zur Abfahrtszeit in den frühen Morgenstunden mit Temperaturen nahe am Gefrierpunkt bereits sehr kalt. Da ich keine weiteren Erfahrungswerte vor Ort erzielen konnte, kann das Anspringen des Motors nicht im Vergleich zu anderen Jahreszeiten oder auch Vehikeln bewertet werden. Dennoch macht das Beispiel die Verbindung von Technologie und Umwelt in Routinen und Praktiken des *Transport Mixte* deutlich.

Dieses Wappnen für die *Überzahl* seitens der Fahrer ist als Strategie und Handlungsoption zu begreifen. Denn offiziell sollten bzw. dürfen nicht mehr Passagier*innen mittransportiert werden, als in der *Carte d'autorisation* festgelegt sind. So kann bei Kontrollen dieser Verstoß sanktioniert werden, was im Regelfall eine Strafgeldzahlung bedeutet. Dies muss als Graubereich betrachtet werden, da die Praxis der variablen Sitzplatzanpassung und Kapazitätsauslastung entgegen offizieller Bestimmungen ein offenes Geheimnis darstellt. Wie sich die genauen Umgangsweisen zwischen Gendarmerie und Fahrern darstellen, konnte ich im Rahmen der mir zur Verfügung stehenden Forschungsdauer leider nicht herausfinden. In Gesprächen mit Fahrern wurde die Thematik gemeinsam mit Lachen und Scherzen verhandelt. So wurde etwa hervorgehoben, dass *niemals* zu viele Fahrgäste transportiert werden würden. In diesem Kontext ist davon auszugehen, dass es sich um keine restriktiv und repressiv strikt durchgesetzte Maßnahme der Regulierung handelt, sondern um eine Leitlinie, die in einem Aushandlungsprozess zwischen den Akteur*innen stattfindet. Ebenso sind Fahrern die Verkehrskontrollpunkte bekannt, sodass diese darauf reagieren können. Zum Beispiel beobachtete ich, dass ein Assistent während der Fahrt größtenteils auf einem kleinen, nahe dem Fahrer und an der Tür platzierten Fass aus Metall saß. So war er allzeit bereit sich zu bewegen, um die Tür zu öffnen, Fahrgäste zu erreichen und die Zahlungen für die Fahrt einzunehmen. Als wir jedoch einen bestimmten Punkt passiert hatten, bedeutete der Fahrer ihm, sich hinzusetzen. Dafür bezog der Assistent einen freien Platz zwischen den Fahrgästen. Kurz darauf wurde eine Verkehrskontrolle passiert. Diese wurde nach kurzer Unterredung von Fahrer und Beamten durchquert, und der Assistent nahm danach wieder den provisorischen Platz auf dem Fass im vorderen Teil des Automobils ein.

Die Nutzung provisorischer Stühle, die platzsparend ineinandergesteckt werden können, ermöglicht nicht nur die Ausweitung der Transportkapazität, sondern auch ihr unkompliziertes Entfernen. Diese von den Fahrern entwickelte Mechanik der Anpassung und Auslastung ist aus meiner Sicht aus Momenten der Kreativität und einer improvisierenden Handlungsweise entstanden. Die Anwendung ist im Kontext ihrer gängigen Nutzungsweise jedoch nicht mehr als improvisierend, sondern als routinisierte Umsetzung des Prinzips von Flexibilität und Improvisation im Transportregime zu betrachten. Momente der Begrenzung führten zu dieser Praxis und zeigen auch im Sinne infrastruktureller Logik ihre Eingebundenheit, den Aufbau auf vorhandenen Strukturen und ihre systematische Funktionsweise.

3.3 Kontrolle und Macht

Der Austausch mit der Polizei und Gendarmerie findet nicht nur auf der Straße direkt statt. So ist die Verlängerung der *Carte d'autorisation* mit behördlicher Auseinandersetzung verbunden, und im Rahmen dessen müssen z.B. Polizeistationen aufgesucht und weitere Dokumente vorgezeigt werden. Die Polizei muss als Symbol staatlicher Autorität betrachtet werden. Präsent ist sie auf der Straße vor allem in Einfahrtsstraßen von Städten und Dörfern. Je nach Standort ihrer Kontrollen kann ein kleines Polizeihäuschen am Straßenrand stehen, oder ein Polizeifahrzeug ist dort geparkt. Auf der Fahrbahn ist zudem ein Schild aufgestellt, das den Passierpunkt anzeigt. Daraufhin muss das Tempo reduziert beziehungsweise gewartet werden, bis mittels Winken oder Blickkontakt durch die Polizei die Erlaubnis zur Weiterfahrt signalisiert wird. Die Polizist*innen führen dabei lediglich Stichprobenkontrollen durch, die sich meistens auf die Vorlage des Führerscheins und des Fahrzeugpapiers beschränken.

Im Zusammenhang mit Straßen wurden bereits praktische Dimensionen von Kontrolle und Macht vorgestellt (vgl. Kap. 2.4.1 Straßen). Straßen dienen als Infrastrukturen, und mit ihrer Errichtung werden spezifische Interessen verfolgt, wie etwa koloniale und militärische Gesichtspunkte gezeigt haben. Das errichtete Netzwerk und damit im Besonderen die Verbindung und Konstitution zwischen den Elementen können in einem solchen Zusammenhang auch mit dem Konzept des Apparatus berücksichtigt werden. Im Vordergrund stehen dabei konkrete strategische Funktionen, die eingebunden sind in Machtverhältnisse und im Zusammenhang mit Epistemologien und Wissen auftreten (Agamben 2009). Straßen sind Infrastrukturen der Verbindung und drücken einen Bezug zur Umwelt aus. Damit fungieren sie gleichzeitig als Parameter für Distanz und Zeit und machen das Potenzial, mit politisch infrastruktureller Gestaltung gesellschaftskonstituierend agieren zu können, deutlich.

Der *Transport Mixte* baut auf anderen Systemen und Bezugspunkten wie in diesem Falle Straßen, aber auch Gesetzen, Tankstellen etc. auf, besitzt jedoch seine eigene Wirkmächtigkeit, die in Bezug auf seine Gestaltungspotenziale bereits ersichtlich geworden ist. Dabei bieten der Apparatus hinsichtlich strategischer Perspektiven und die Assemblage bezüglich wechselseitiger Konstituierungsmomente wegweisende Aspekte für eine genauere Betrachtung der Mobilitätsgestaltung. Den *Transport Mixte* als eine Mobilitätsform verstehe ich im Zusammenhang mit Straßen aus einer elementaren partizipativen Perspektive heraus.

Denn was nützen Bewohner*innen ländlicher Gebiete Straßen, wenn keine eigene Motorisierung existiert, um diese nutzen zu können? Soziale Ungleichheit offenbart sich, wenn Erreichbarkeit und Mobilität soziale Gruppen ausschließen. Dieser Konnex durchdringt das Transportwesen im Allgemeinen und im Besonderen den *Transport Mixte*.

> *F: It is good for people to know the tasks of the mixed transport and to respect it and […] [it] starts here […] to the people in the rural areas […][Transport Mixte] has a great role in transporting people. (…) They should respect it […] [Transport Mixte] has a strong place in the society because we [Drivers] do a great work for population. So, it is good for people to respect it. […]*
>
> *I: And everybody does respect it?*
>
> *F: […] most of [the] people […] respect it but there are some cases they don't know the value, the true value, of the mixed transports (*Sammelinterview mit Fahrern in Tinghir 2018).

Die Forderung des Fahrers nach Anerkennung und Wertschätzung sollte in mehreren Kontexten betrachtet werden. Zum einen existiert zwischen verschiedenen Mobilitätsformen, vor allem *Transport Mixte* und Taxis, ein Konkurrenzkampf. Das heißt, es finden Hierarchisierungen statt, und die Nutzung jeweiliger Transportvarianten kann mit Statuszugehörigkeit und Bedeutung aufgeladen werden. So schildert mir Rachid, dass er ab dem Zeitpunkt, als er ein verbessertes Einkommen durch einen neuen Job bezog, anstatt eines *muzdawij* nur noch Taxis nutzte. Komfort, Schnelligkeit und Privatsphäre bedingten diese Entscheidung, bis er sich dann vor kurzem ein eigenes Motorrad leistete. Dabei sind diese Perspektiven verknüpft mit der Situierung in ländlichen und städtischen Gebieten. Denn es gibt Wege, wenn auch zunehmend weniger, auf denen eventuell nur einige Male in der Woche ein *muzdawij* verkehrt. Wenn der Fahrer vom *„wahren Wert"* des *Transport Mixte* spricht, dann geht es um die Überbrückung dieser *städtisch-ländlichen* Distanz (mit der Möglichkeit Güter zu transportieren). Perspektiven städtischer Bewohner*innen haben dies generell weniger im Blick, da sie auf Grund ihrer Position auf Alternativen zurückgreifen können. Diese Frage des Standpunktes durchdringt Nutzung und Wertschätzung des *Transport Mixtes*. Daraus ergeben sich unterschiedliche Wahrnehmungen und Vorstellungen von dem, was *sicher* ist.

3.4 Sensorik, Sicherheit und Kommunikation

Das Verständnis von Sicherheit wurzelt in verschiedenen Positionen und Situierungen. Demnach stimmen staatliche Sicherheitsvorschriften nicht zwangsläufig mit fahrerischen Einschätzungen überein. Ob Sicherheit sich anhand technischer Parameter oder eher durch Möglichkeiten der Anwendung eigener spezifischer Praktiken und Vorstellungen festmacht, hängt von der jeweiligen Perspektive ab. Um längere Strecken kollektiv zurückzulegen, wie in etwa von Beni Mellal nach Tinghir[53] (281km), ist es notwendig, mit verschiedenen Transportformen zu reisen. In diesem Zusammenhang nehme ich mit folgendem Feldtagebucheintrag Bezug auf eine in einem Überlandtaxi zurückgelegte Fahrt, die jedoch aus meiner Sicht auch einen allgemeineren Aufschluss von Fahrten im öffentlichen Verkehr in Marokko widergeben.

> *Die Fahrt war ruhig, nur manchmal für kurze Zeit wurde Musik gespielt. Der Fahrer fuhr mit schnellem Tempo, aber soweit es sich für mich anfühlte, „sicher" […] Viele durch ihre stetige Wiederkehr fast rhythmische Überholmanöver wurden begleitet von kurzem Hupen. Wie Clara [Besuch] und ich gemeinsam feststellten, wird im marokkanischen Straßenverkehr (stellt sich nur die Frage nach Unterschieden zwischen Stadt und Land) öfter gehupt. Meist wird in kurzen Abständen die Hupe betätigt. Die Manöver begleiten Überholvorgänge, Kreuzungsüberquerungen, Einfädelungen und zeichnen sich durch ihren kommunikativen Aspekt aus. Es kann sich dabei um Formen der Abstimmung und Positionierung handeln. Wie wir in gemeinsamen Überlegungen feststellten, nehmen wir Hupen in Österreich auch als kommunikativen Akt wahr, jedoch verbunden mit einer häufig inhärenten Aggression. Auch lange Hupmanöver zeichnen sich in unseren Erfahrungswerten weniger durch die Warnung einer verkehrsspezifischen (Gefahren)Situation als durch die Formulierung fahrerischer Emotionslagen aus* (Feldtagebuch 2018).

In diesem Kontext steht die Antizipation und (Re-)Aktion in fließendem Verkehr im Mittelpunkt. Hupen und Hören betrachte ich dabei als Teil eines sensorischen Instrumentariums. Dieses steht im Zusammenhang zur ganzheitlichen Erfahrung von Mobilität und Bewegung. Im Zuge dessen werden unterschiedliche Sinne beansprucht. Das Hören von Motorengeräuschen, der Geruch von Abgasen, das Hupen und Rufen im Verkehr resultieren nicht nur aus motorisiertem Transport oder begleitetet diesen, sondern füllt auch Funktionen der Koordination und

[53] In diesem Falle handelte es sich um eine Fahrt von Marrakech über Beni Mellal nach Imilchil, um von dort den *muzdawij* nach Tinghir zu nehmen.

Kommunikation aus. Die Nutzung der Signalwirkung des Hupens ist wie bereits beschrieben nicht nur im Straßenverkehr selbst, sondern auch als Teil eines performativen Fahrtantritts des *muzdawij* innerhalb seiner Haltestellen zu beobachten (vgl. Kap. 2.2.2 Warten). Das Hupen dient als akustisches Signal zur Ablaufdurchführung. Weitere Signale wie Rufe in der Station zwischen den Fahrern, Klopfen seitens der Fahrgäste, um einen erwünschten Ausstieg mitzuteilen, oder auch Verständigungen mit dem Mobiltelefon strukturieren die Funktionsweise und Organisation des *Transport Mixte.* Nach einem von mir durchgeführten Sammelinterview mit Fahrern des *Transport Mixte* in Tinghir erkundigte ich mich nach den Abfahrtszeiten des nächsten *muzdawij* nach Ourzazate. Ich wollte am darauffolgenden Tag ein Fahrrad in die benachbarte Provinzhauptstadt transportieren. Mir wurden der genaue Abfahrtsort und Zeitpunkt mitgeteilt, sodass ich den Transport nutzen konnte. Es wurde aber nicht nur mir diese Auskunft erteilt. Wie ich bei meinem Eintreffen feststellte, war auch der Fahrer verständigt und informiert, dass ich mit einem Fahrrad zu erwarten sei. Dabei ist zu beachten, dass dieser Transport von Ourzazate aus operiert und daher einer anderen Provinz zugehörig ist. Dieses Beispiel zeigt, dass innerhalb der *Transport Mixte* Gemeinschaft über Provinzgrenzen hinweg miteinander kommuniziert wird und ein stetiger Austausch erfolgt.

Das Konzept der Sicherheit auf physische Dimensionen wie z. B. körperliche Unversehrtheit zu zentrieren, wird der Mobilitätsform *Transport Mixte* nicht gerecht. Sicherheit ist im Zusammenhang mit ruralem Transport mehr als nur die Ausgrenzung und Auslagerung potenzieller Gefahrensituationen in der physischen Bewegung. Für Bewohner*innen periphererer Gebiete bedeuten kollektive Transportmöglichkeiten den Anschluss an urbane Zentren. Diese Bedeutung steht im Mittelpunkt und lässt andere Aspekte in den Hintergrund rücken. Dadurch, dass Menschen auf bestimmte Transporte wie etwa einen (nicht zugelassenen und vermeintlich *unsicheren*) *xtaf* angewiesen sind*,* um überhaupt mobil zu sein, können unterschiedliche Prioritäten existieren. So kann die Anbindung und die Existenz eines Transports überhaupt über andere Aspekte wie z. B. den technischen Zustand des Automobils oder fahrerisches Können gestellt werden. In der Regel wird die Fahrgastauslastung der Busse von den Fahrern so intensiv wie möglich betrieben. Wenn alle regulären Sitzplätze besetzt sind, kommen die provisorischen Plastikhocker zum Einsatz (vgl. Kap. 3.2 Praktische Maßnahmen: Plastikhocker). Bei größeren Automobilen kommt es vor, dass für zwei Personen vorgesehene Sitzplätze zu dritt genutzt werden und zwischen den Sitzreihen gestanden wird. Diese Praxis

kontrastiert den Sicherheitsbegriff, der Sitzplatzbeschränkungen durch die marokkanische Straßenverkehrsordnung und die Zulassung des *muzdawij*, die die Position marokkanischer Gesetzgebung widerspiegeln, zu Grunde liegt. Dies legt unterschiedliche Positionierungen offen. Die Begrenzung auf eine bestimmte Anzahl von Fahrgästen stimmt beispielsweise nicht mit anderen Interessen wie finanziellen Gesichtspunkten durch mehr Fahrgäste (Fahrerseite) oder der Notwendigkeit, bestimmte Orte erreichen zu können (Nutzer*innenseite), überein. Diese Anliegen formen genuine Positionen und führen schließlich dazu, dass Sicherheit verschieden konnotiert sein kann. Verschiedene Akteur*innen entwickeln ihre eigenen Definitionen dessen, was für sie *sicher* ist.

3.5 Epistemische Momente: Konkurrenz, Kooperation und Kontrolle

Im Laufe dieser Arbeit habe ich versucht, den *Transport Mixte* mit seinen Charakteristika, Einzigartigkeiten und Unterscheidungsmerkmalen zu alternativen Transportformen zu begreifen und eingehend zu skizzieren. Die Kontextualisierung unterschiedlicher Aushandlungsfelder (z. B. vgl. Kap. 2.2.4 Güterinklusion, Kap. 2.5.3 *Lagrima* – staatliche Transportlizenz) macht praktische Dimensionen und ihre Einbettung in Lebensrealitäten deutlich. Diese Prozesse schöpfen ihre Wirkmächtigkeit daraus, dass sie aus epistemischen Momenten heraus entstehen. Sie bedeuten die Einbindung jeweiliger Akteur*innen und tragen dazu bei, dass diese ihre eigenen Ideen, Konzeptionen und Handlungsweisen in das Entstehen der Transportinfrastruktur *Transport Mixte* einbringen. Die Entwicklungen und das Verhältnis von *xtaf*, *muzdawij*, *Taxis* und Bussen sind in ihrer Systematisierung nicht als geradliniger Prozess zu verstehen. Die Genese von einzelnen Formen des Transports hin zu Mobilitätssystemen lässt zahlreiche Räume für Aushandlungen und Einpassungen offen.

Diese Bereiche – es kann sich dabei um spezifische Orte wie Straßen und Busstationen handeln, aber auch um die Fahrzeuge als technische Konstrukte oder die Fahrer als handelnde Akteure – katalysieren Prozesse der Transformation. Durch Aneignungen, Umdeutungen und Nutzungen wird die Infrastruktur aus einem partizipativen Moment eigener Teilhabe gestaltet. In diesem Kontext möchte ich auf Susan Star und den von ihr dargestellten Aspekt der Verknüpfung von Infrastruktur und Mitgliedschaft verweisen (vgl. Kap. 1.3 Ethnografische Methoden). In Momenten, in denen Infrastruktur genutzt wird, werden Nutzer*innen zu „Mitgliedern“ einer „*community of practice*“ (Star 1999: 381). Diese Mitgliedschaft kann dabei

unterschiedlich kreativ und adaptierend ausgeführt werden. Aus meiner Sicht können im Kontext des *Transport Mixte* im Wesentlichen drei verschiedene Bereiche unterschieden werden in denen solche epistemischen Momente auftreten.

Kooperation

Der *Transport Mixte* als Infrastruktur fußt auf kooperativen Handlungen. So agieren die Fahrer als Gemeinschaft, gründeten z. B. einen Verein und treten für gemeinsame Interessen ein. Sie prägen durch ihre Interpretationen von Mobilität und ihrer Realisierung, in der Assemblage von Ressourcen, Normativitäten, Gesetzen etc. das, was als *Transport Mixte* in Tinghir verstanden wird. Der Ankauf gebrauchter Fahrzeuge von Tourismusagenturen macht beispielsweise eine Vernetzung auf einer gesellschaftlichen Ebene auch außerhalb der Fahrergemeinschaft deutlich und ist als kreative kooperative Strategie und Technik zu verstehen.

Konkurrenz

Die Fahrer sind darauf angewiesen, wirtschaftlich zu sein, um ein ausreichendes Einkommen zu erzielen. Sie stehen in unmittelbarer Konkurrenz zu anderen kollektiven motorisierten Transportformen (Taxi, Bus). Dabei grenzen sie sich in diesem Kontext von diesen Alternativen (trotz ihres hybriden Ursprungs) diskursiv ab, indem sie sich als Wir-Gruppe von *muzdawij*-Fahrern in der Opposition zu Taxi-Fahrern sehen (z. B. im Kontext der Subvention von neuen Fahrzeugen).

Kontrolle

Maßnahmen und Strategien, wie das Nutzen provisorischer Plastikhocker, das Umfahren bestimmter Strecken, gegenseitiges Warnen und Kommunizieren mittels Lichthupe und Mobiltelefon, sind Praktiken, die auf Fahrerseite durch Kontrolle und gesellschaftliche Zwänge entstanden sind bzw. in verschiedenen Situationen neu entstehen können. Epistemische Momente resultieren aus den Umgangsweisen mit diesen vermeintlichen Beschränkungen. Kreativität, Improvisation und Flexibilität bieten genuines Rüstzeug zum Einsatz für eigene Interessen und Positionen.

4. Conclusio

Da den hier geschilderten Deutungsweisen, Interpretationen und Analysen meine persönlichen Erfahrungswerte als teilnehmender Beobachter zu Grunde liegen, soll der abschließende Teil dazu dienen, diese zu kontextualisieren und genauer zu verorten. Ich betrachte es hier als meine Aufgabe, den Forschungsprozess, seinen Verlauf und meine Position in Beziehung zur Arbeit, zu den Analysen und hervorgebrachten Kategorien zu bringen. Das Kapitel ist in verschiedene Abschnitte unterteilt, indem epistemologische Fragestellungen anhand der Forschung verhandelt werden und Reflexionen Raum finden. Ziel ist es, eine Basis der Rekapitulation zu schaffen, ausgehend von reflexiven, methodologischen und persönlichen Blickwinkeln. Abschließend mündet der Teil in einem Fazit und möglichen Ausblicken dieser Forschung.

4.1 Reflexion(en)

Ich habe dargelegt, dass der *muzdawij* als eine spezifische motorisierte Transportform aufzufassen ist. Die Bezeichnung *Transport Mixte* hebt eine systematische, kategorisierende Ebene hervor, die die Etablierung und Organisation in ein bestehendes Netzwerk von Mobilität in Marokko ausdrückt. In diesem Kontext wurde (trotz der Fokussierung auf die Fahrer) ersichtlich, dass eine Vielfalt von Ideen, Praktiken und Akteur*innen auf die Realität dieser Mobilitätsform einwirken.

Die Anerkennung und der Bezug zu unterschiedlichen Lebensrealitäten geben auch wichtige ontologische Aspekte wieder. Die unterschiedlichen Geschwindigkeiten (vor der Fahrt und währenddessen; vgl. Kap. 2.2.3 Fahrt: Einstieg/Ausstieg und Beladung/Entladung) verdeutlichen, inwiefern Bewegung und Mobilität unmittelbar auf Alltag und Lebenswelten Einfluss nehmen. Mobilität ist als Faktor von Wahrnehmung und Erfahrung zu berücksichtigen. Ob Wissensformen, die beispielsweise an spezifische Nutzungsformen gekoppelt sind (wie etwa Distanzen auf Grundlage der Fahrtdauer des *Transport Mixte* anhand eigener Erfahrungswerte einzuschätzen), oder ihre ideelle Einbettung (Diskurse und gesellschaftliche Wahrnehmungen dazu): Transportformen sind (Ver-)Mittler und Vehikel der Mobilität. Es werden semantische Ebenen miteinander vereint bzw. gebündelt. Im Zuge territorialer Vernetzung und Erreichbarkeit stellen beispielsweise die Kultur- und Sozialanthropolog*innen

Peter Schweitzer und Olga Povoroznyuk (2019) die Frage nach einem *Right to Remoteness*[54]. Vor diesem Hintergrund kann bestehende Distanz auch als potenzielle Ressource behandelt werden. Zwar unterscheiden sich Mobilitätsformen und Voraussetzungen dieses post-sowjetischen Beispiels mit dem Kontext Tinghirs grundlegend, doch werden alternative Deutungsweisen und Bedeutungsebenen von Mobilität (und Immobilität) deutlich.

Die Erfahrung und Akzentuierung unterschiedlicher Blickwinkel erlebte ich im Laufe der Feldforschung fortwährend in verschiedenen Bereichen. Bei einem Aufenthalt in Boumalne Dades hatte ich mehrere Gesprächspartner kennengelernt, und wir tauschten uns über transnationale Beziehungen und Mobilität aus. Einer der Gesprächspartner teilte mir mit, dass seine Partnerin aus der Tschechischen Republik sei. Er hatte schon mehrfach versucht sie zu besuchen, jedoch nie ein Visum für einen Aufenthalt erhalten, was im Kontext europäischer Migrationspolitik für junge marokkanische Männer als Regelfall gelten kann. Bevor ich nachgedacht hatte, entgegnete ich meinem Gegenüber aus einem Ungerechtigkeitsempfinden heraus, dass dies ja unhaltbar sei. Während es mir nämlich problemlos möglich ist, in Marokko einzureisen, sogar eine eigene Feldforschung durchzuführen, ist die transnationale Mobilität anderer beschränkt. Mein Gegenüber teilte zu meiner Irritation jedoch ganz und gar nicht meine Aufregung. Im Gegenteil zu meiner hektischen Reaktionsweise äußerte er in Ruhe und Gelassenheit sein Verständnis für diese Visumspolitik. Aufgeschlossen erörterte er diese als legitim und logisch, *„da sonst sehr viele Marokkaner*innen einreisen würden“*. Damit hatte ich nicht gerechnet. Umso ertappter fühlte ich mich, dass ich aus meiner Position, hinsichtlich transnationaler Mobilität zweifelsfrei privilegiert, unterbewusst angenommen hatte, dass mein Gegenüber die aus meiner Sicht solidarische Auffassung von mir teilen würde. Die Situation machte mir sichtbar, dass ich unterbewusst eine Projektionsfläche konstruiert hatte, die jedoch der tatsächlichen Situation und Auffassung meines Gegenübers überhaupt nicht entsprach.

[54] Im Kontext der Baikal–Amur Mainline (BAM; eine Eisenbahnstrecke, die eine Abzweigung der transsibirischen Eisenbahn darstelt,) behandeln die Wissenschaftler*innen vermeintliche Isolation und fehlende Vernetzung von Ortschaften, die sich zwar in der Nähe der Eisenbahn befinden, jedoch keinen direkten Anschluss an diese besitzen. Dabei sprechen sie von einer potenziellen Artikulation von Indigenität, die in dieser Konstellation sichtbar wird und Diskurse um kulturelle Rechte sowie politische Forderungen hervorhebt. Diese Perspektive eröffnet ethische Fragestellungen, die im Spannungsfeld von *remoteness* und Vernetzungsprojekten unter modernistischem Paradigma und Parolen wie etwa *„overcoming remoteness“* und *„bringing civilisation“* deutlich werden (Schweitzer & Povoroznyuk 2019).

Momente wie diesen betrachte ich als besonders wertvoll und fruchtbar, um mir meine eigene Position, Situierung und Wertungsweise hervorzurufen und kritisch zu hinterfragen. So versuchte ich sensibilisiert davon mir auch in anderen Kontexten, die Gefahr eigener Projektionen – und damit die Reproduktion eigener Kategorien – anhand solcher Erfahrungswerte bewusst zu werden und zu vermeiden.

4.1.1 Forschungsverlauf

Das Entstehen dieser Arbeit gliederte sich in unterschiedliche Phasen. Jeder Abschnitt offenbarte mir spezifische Erkenntnisgewinne und Einsichten in die ethnografische Arbeit. Während der Datenerhebung legte ich Wert darauf, Erkenntnisse (anhand von Beobachtungen) aus dem Feld heraus zu gewinnen. Ich versuchte, aus Beispielen wie dem zuvor illustrierten Fall divergierender Perspektiven zur Legitimation transnationaler Mobilität zu lernen und mögliche Projektionsflächen wie potenzielle Fremdzuschreibungen meinerseits wiederkehrend auf den Prüfstand zu stellen, um sie zu vermeiden. Da ich mich im Vorfeld intensiv mit Literatur zur *Anthropology of Roads* auseinandergesetzt habe, sah ich es als Teil meiner feldforscherischen Verantwortung, genaue Kontextualisierungen in Bezug auf Tinghir vorzunehmen. So sollten mir diese Perspektiven – wie beispielsweise Kurt Becks kritischer Blick auf Ordnungsdynamiken im Kontext von Straßenregimen (2017) und der Modifikation von Automobilen im Sinne von sozio-technologischen Potenzialen (2009) – zwar als Orientierung und Inspiration dienen, mussten aber sorgsam auf den Kontext Tinghirs hin geprüft und angepasst werden. Ich arbeitete Ähnlichkeiten und Unterschiede heraus, indem ich genau darauf blickte, wie sich beispielsweise die genannten Aspekte in Tinghir gestalteten. Insbesondere der Blick auf die Modifikationen der Fahrzeuge offenbarte sich als fruchtbare Grundlage. Es entwickelten sich intensive Gespräche, da die Fahrer bereit waren, ausführliche Antworten zu geben und tiefe Einblicke zu gewähren. Dies offenbarte mir, wie wichtig *richtig gestellte Fragen* bzw. Gesprächsinhalte waren, zu denen Informant*innen einen einfachen und direkten Bezug herstellen konnten. Nach meiner Erfahrung variierte eine solche positive Gesprächsentwicklung und der Zugang dazu abhängig vom Grad der Konkretion bzw. Abstraktion. Konkretere Fragestellungen erleichterten den Informant*innen ihre Antworten, während abstraktere Aussagen multiplere Bezugspunkte zuließen. Sich damit auseinanderzusetzen, abzuwägen, wann welche Ebenen angebracht sind und dem Projektionsvermögen des Gegenübers entsprechen, erlebte ich als eine der wichtigsten Aufgaben in meiner Position als Feldforscher. Um die Zusammenhänge im

Bereich der Modifikation der Fahrzeuge zu begreifen, versuchte ich, die hinter den Änderungen liegenden Prinzipien auszumachen und zu verstehen. *Wann, wie und warum entschieden sich die Fahrer für bestimmte Maßnahmen?* So konnte ich ausgehend von den materiellen Anpassungen soziale Zusammenhänge herstellen.

In den ersten Wochen hatte ich noch keine genaue Eingrenzung meines Forschungsfeldes vorgenommen. Daher interpretierte ich das Feld meiner Teilnehmenden Beobachtung als sehr frei, indem ich jeglichen mir sinnvoll erscheinenden Bezugspunkten zu Mobilität nachging. Zunächst versuchte ich, Tinghir und seine Umgebung räumlich zu erschließen. Dafür kaufte ich mir ein Fahrrad und lernte dabei Mohammed, den Besitzer eines Ladens für gebrauchte Fahrräder, kennen. Ihn besuchte ich fortan wiederkehrend, und wir tauschten uns regelmäßig über Mobilität aus. So knüpfte ich weitere Kontakte, versuchte Menschen kennenzulernen und ein genaueres Forschungsfeld auszumachen. Ich wusste zwar, dass Nutzungsweisen von Straßen im Zentrum meiner Arbeit stehen sollten, hatte jedoch noch keine konkrete Idee, womit ich mich in diesem Zusammenhang genau beschäftigen würde. Zwar hätte ich sehr gerne die pastorale Nutzung[55] von Straßen ins Zentrum meiner Arbeit gerückt – denn immer wieder beobachtete ich in Tinghir Viehtransporter –, jedoch wusste ich von meinem früheren Aufenthalt, dass sich der Kontakt zu Viehhalter*innen ohne passende Gatekeeper*in und ausreichende Sprachkenntnisse in Tamazight schwierig gestalten würde. Dennoch boten mir diese Zielsetzungen Referenzpunkte, um die Forschung zu strukturieren. Ich besuchte jeden der wöchentlichen Viehmärkte. Außerdem hielt ich mich auch auf diversen anderen Märkten auf. Neben meinem Fahrrad nutzte ich dafür zielgerichtet kollektiven Transport. Ich rückte vielfältige Nutzungsweisen von Straßen und Mobilität ins Zentrum, um anhand dieser Beobachtungen machen zu können und meine Perspektive weiter zu entwickeln. Dabei konnten sich zu Beginn die Räume dieser Beobachtungen noch stark unterscheiden.

> *Es ist ca. 20 Uhr. Ich sitze an der Straße, die als Verbindungsstück von der unteren Seite des Marktes in das Zentrum Tinghirs zu betrachten ist. Der Grünstreifen ist bevölkert und fast alle Bänke besetzt. Mit der Zeit leert er sich ein wenig […] ich sollte einmal untersuchen, wann wer den Ort benutzt* (Feldtagebuch 2018).

[55] Die Viehhaltung, als historische Lebensgrundlage in der Region hat im letzten Jahrhundert enorme Transformationsprozesse durchgemacht. Ihre Antizipationsfähigkeiten in unterschiedlichen Spannungsgeflechten (z. B. Kolonialismus, Landrechte, Wirtschaftlichkeit, Klima, etc.) illustrieren ihre Widerstands- und Anpassungsfähigkeit. In diesem Zusammenhang erachte ich die pastorale Nutzung von Motorisierung und Straßen als äußerst spannend und ergiebig.

Ob nun die Bevölkerung in der Stadt und ihre Nutzung eines Grünstreifens entlang einer öffentlichen Straße oder der Gebrauch verschiedener Transportformen (der zunehmend in mein Blickfeld geriet) – sie zeigten mir, dass durch die Nutzungen abhängig von Zeitlichkeit und Rhythmen spezifische Räume mit eigenen sozialen Ordnungen[56] geschaffen wurden. Nachdem die Zeit zunehmend voranschritt, merkte ich, dass es notwendig war, eine Konkretisierung vorzunehmen. Ich hatte mich in der neuen Umgebung eingefunden und Prozesse der Orientierung durchlaufen.

> *Heute fasse ich meine bisherigen Notizen zusammen und möchte die Ansatzpunkte, die ich bisher sammeln konnte, systematisieren. Ich glaube, es ist gut, von einer Makrobetrachtungsweise – wie in etwa von Mobilität an sich – wegzukommen, um den Fokus auf einzelne Elemente zu richten* (Feldtagebuch 2018).

Nun wollte ich analytischer werden. Einerseits erachtete ich die Offenheit und Ungebundenheit als eine Stärke meines Ansatzes. Andererseits sah ich mich gezwungen, diese auch fassbar zu machen. Fortan konzentrierte ich mich auf den kollektiven Transport, da ich insbesondere darin eine hervorragende Möglichkeit sah, erfolgreich teilnehmend beobachten zu können.

> *Da mich generell die Nutzung öffentlichen Transportes interessiert, dieser Einblick in Landschaft und Sozialität bietet, folge ich diesem nun. Die Sprachproblematik, kein Französisch für qualitative Angelegenheiten und Tamazight als lokale Verkehrssprache nutzen zu können, erschwert die Forschung* (Feldtagebuch 2018).

Ausgehend von den Straßen wollte ich Charakteristika bzw. spezifischen Bereitstellungsmöglichkeiten folgen, um die Mobilitätsentwicklung kollektiven Transports zu untersuchen. Als ich dann schließlich den Präsidenten der *muzdawij* Vereinigung kennenlernte, spitzte sich die Perspektive mit dem Fokus auf *Transport Mixte* zu. Bald darauf führte ich regelmäßige Aufenthalte an den Busstationen und Haltestellen Tinghirs durch, um mich mit der Organisation des *Transport Mixte* intensiver zu beschäftigen. Als Gatekeeper führte Abdelaziz

[56] So können durch bestimmte Handlungen auch vergeschlechtlichte Räume geschaffen werden, wie Heide Studer in der Stadt Kasba Tadla in Marokko mit verschiedenen Beispielen (u. a. Brotbacken und Wäschewaschen am Fluss) gezeigt hat (Studer 2011).

mich in die Gemeinschaft der *muzdawij*-Fahrer ein und erklärte mir das System *Transport Mixte* und seine Funktionsweise.

4.1.2 Kritische Perspektiven

Bis zur Konkretisierung des Forschungsthemas war es ein fordernder Prozess. Dabei erinnere ich mich vor allem an Prozesse der Entscheidung und Selbstreflexion als Herausforderung: Dies beinhaltete, Forschungsstrategien und Vorgehensweisen an die Entwicklungen im Feld anzupassen, auf solche Entwicklungen zu reagieren bzw. zu antizipieren und Überprüfungen allein vorzunehmen. So schrieb ich in meinem Feldtagebuch: *„Das Schwierige ist, dass ich kein Gegenüber, Partner*in habe, mit der/dem ich mich rückversichern kann. Auf sich allein gestellt zu sein […], habe ich im Vorhinein unterschätzt"* (Feldtagebuch 2018). Dieses *Auf sich allein gestellt zu sein*, was auf der einen Seite immense Möglichkeiten zur Entwicklung und Entfaltung einer eigenen, spezifischen Perspektive möglich macht, birgt meines Erachtens auf der anderen Seite auch die Gefahr, dass sich blinde Flecken entwickeln können. Durch die Kommunikation mit Freund*innen, Kolleg*innen, Informant*innen und meinem Betreuer versuchte ich dem vorzubeugen.

Als wichtigen und kritischen Aspekt nahm ich während der Arbeit im Feld zunehmend die asymmetrische Beurteilung der Stadt-Land-Perspektive wahr. Ich stellte fest, dass meinem Blick auf das Phänomen der ruralen-urbanen Mobilität und Verbindung sowie auf den Stadt-Land-Komplex keine balancierte Perspektive zu Grunde liegt. Zum einen resultiert dies aus dem Fahrer-Fokus meiner Arbeit und ihrer städtischen Zentrierung. Zum anderen kam mein eigener räumlicher Standort dazu, der sich innerhalb der Stadt und nicht auf dem Land befand. Diese Zentrierung versuchte ich einzubeziehen und zu reflektieren. Während ich dies als räumlichen Gesichtspunkt ethnografischer Zugriffsmöglichkeiten erfahren habe, eröffnete sich ein solcher Aspekt gleichzeitig in einer zeitlichen Dimension. In meinem Austausch mit Informant*innen wurde fortwährend Bezug zu früheren Zuständen genommen, um Entwicklungen darzustellen. Ich versuchte zwar, in weiteren Gesprächen die Perspektiven hinsichtlich vergangener Zustände abzugleichen, muss aber zu dem Schluss kommen, dass diese Darstellungen für mich nicht wirklich kontrollierbar waren. Der Gegenwartsbezug meiner Forschung führte aus meiner jetzigen Perspektive dazu, dass ich der zeitlichen Dimension zunächst wenig Beachtung

schenkte. In Konversationen und Interviews bemerkte ich zwar zunehmend ihre bedeutende Rolle, jedoch offenbarte sich mir diese und ihre Tragweite erst genauer im Schreibprozess.

4.1.3 Forscherposition und Austausch

Neben inhaltlichen, forscherischen und konzeptionellen Aspekten sind auch persönliche Gesichtspunkte als Teil der Reflexion miteinzubeziehen. In diesem Zusammenhang erlebte ich Momente von Zugehörigkeit und Ausschluss. Auch wenn ich insgesamt einen guten Zugang und wenig exkludierende Aspekte während der Feldforschung wahrnahm, existierten auch Momente der Irritation, wenn mir z. B. mit Ablehnung oder Feindseligkeit begegnet wurde. Da es in solchen Momenten häufig um Zuschreibungen und Projektionen ging (z. B. die Annahme, dass ich Araber oder Tourist sei), machte ich es mir zur Aufgabe, soweit wie möglich transparent zu wirken, indem ich ersichtlich machte, was ich tue und wer ich bin.

Es entwickelten sich auch seitens der Gatekeeper*innen und Informant*innen Interpretationen und Vorstellungen von meiner Arbeit, was u. a. zu Interventionen führte. *„Seit gestern wird mir von Karim und dem Chef des Hotels immer wieder gesagt, ich solle Fotos machen. Ich weiß nicht genau warum. Ich denke, dass sie dies als Teil meines Interesses interpretieren“* (Feldtagebuch 2018) In diesem Zusammenhang wurde sogar ein Ausflug zu einem historischen Friedhof mit mir unternommen unter der wiederkehrenden Aufforderung, dass ich Fotos machen solle. Diese Projektion des Fotografierens als Ausdruck von Interesse und Forschertätigkeit (wobei es auch als touristische Tätigkeit betrachtet werden kann, abhängig von dem, was und wie fotografiert wird) eignete ich mir an und machte sie mir als Ressource nutzbar. Mit dem Fotoapparat markierte ich mich selbst im Feld. Einerseits fotografierte ich zu Dokumentations- und Interpretationszwecken, andererseits lenkte ich damit Aufmerksamkeit auf mich und drückte mein Interesse am Fotografierten aus, woraufhin sich Gespräche und Konversationen entwickelten. In den sich so entwickelnden Austauschprozessen konnte ich erfahren, worauf mein Gegenüber seinen*/ihren* Blick lenkte bzw. meine Aufmerksamkeit richten wollte. Aber auch ohne den Fotoapparat konnten Interessen und Perspektiven genauer sichtbar werden. Um die Relevanz von Straßenasphaltierungen sichtbar zu machen, wiesen mich beispielsweise Fahrer wiederholt auf unbefestigte Wege hin. Ich wurde darum gebeten die Existenz dieser unbefestigten Wege in meiner schriftlichen Arbeit zu erwähnen, um für diese Thematik eine größere Aufmerksamkeit zu erreichen.

Außerdem wurden aus persönlichen Situationen auch andere Diskurse ersichtlich. So stellte ich mir wiederum Fragen zu Reziprozität und Mobilität, denn transnationale Visabeschränkungen mündeten nicht nur in unterschiedlichen Anschauungen zur Legitimation von Bewegung. So fragte mich Karim aus meinem Hotel wiederkehrend, ob ich ihn nach Österreich einladen könnte. Diese Momente eröffneten mir Dimensionen der Moralität, in denen die Themen Mobilität, Teilhabe und Gerechtigkeit auf verschiedenen Ebenen aktiv waren. Sie wurden in Bezug auf Tinghir, in Bezug auf meine eigene Forschung und in Bezug auf mich sichtbar.

4.2. Fazit und Ausblick

In dieser Arbeit wurde der *Transport Mixte* nicht nur als eine spezifische Form des kollektiven Transports in Tinghir beschrieben, sondern mit dem Fokus auf seine verschiedenen Organisationsebenen die Realisierung und Systematisierung des Transports hinsichtlich einer infrastrukturellen Dimension hervorgehoben. Eigenschaften und Qualitäten eines *muzdawij* wie seine hohe Transportkapazität, die Verbindung von Waren- und Personentransport oder seine Widerstandsfähigkeit sind Charakteristika, die das Profil der Transportform schärfen und zu seiner bestimmten sozialen bzw. gesellschaftlichen Rolle beitragen. Der *Transport Mixte* verbindet ländliche Gebiete mit wenigen Straßen oder geringer Besiedelung mit urbanen Zentren wie etwa der Provinzhauptstadt Tinghir. Dabei werden die Kleinbusse von Menschen genutzt, die nicht auf eigenen motorisierten Transport zurückgreifen können oder über ein geringes finanzielles Einkommen verfügen. Ich habe gezeigt, dass die Etablierung, das Aufrechterhalten und das Funktionieren dieses Transportsystems auf der Grundlage fortwährender Aushandlungsprozesse geschieht. Diese tragen sowohl zur Realisation in seiner Alltagsform bei und sind zugleich aktive Prozesse der Entstehung (einer Transportinfrastruktur). Daher können diese Momente im Sinne einer Infrastrukturisierung begriffen werden. Wesentlich dafür ist die Rolle der Fahrer des *Transport Mixte* als ihre Entwickler*innen bzw. zentrale soziale Akteur*innen.

Es wurde gezeigt, dass die Fahrer Tinghirs eine Gemeinschaft bilden, die sich auf die Erfahrung der gemeinsamen Tätigkeit und des Arbeitsalltags stützt. Auf Grundlage dessen werden soziale Netzwerke errichtet und dadurch eine Wir-Gruppe geformt, dass sich von anderen Transportformen wie z. B. den Taxis abgegrenzt wird (, indem diese als Konkurrenz

wahrgenommen werden). Kreatives Handeln und ein spezifisches Verständnis der Fahrer von dem, was sie tun und wie sie ihre eigene Rolle wahrnehmen, trägt zum Fahrtalltag des *Transport Mixte* maßgeblich bei. Mit der Nutzung kleiner Plastikhocker, um bei erhöhtem Bedarf mehr Sitzplätze zur Verfügung stellen zu können, haben die Fahrer beispielsweise eine eigene Strategie geschaffen, die es ermöglicht, situative Anpassungen durchzuführen und theoretischen Vorgaben der Fahrzeugpapiere (*Carte d'autorisation*) kreativ in der Praxis zu begegnen. Die unterschiedlichen Gattungen kollektiven Transports bzw. deren Schnittmengen und Übergänge – *xtaf, muzdawij* oder Taxi – können in diesem Kontext als Interpretation und Entwicklung von Mobilität gelesen werden. Die Transportformen sind spezifische Einpassungen in gesellschaftliche Kontexte. Sie stellen Klassifikationen von Mobilität und ihrer Wirklichkeit dar – entstanden durch situatives Handeln und geformt durch Routinen und Praktiken. Handlungen, Strategien und Praktiken der Fahrer besitzen einen selbstermächtigenden Aspekt. Einerseits passen sie sich in eine Assemblage von Verkehr und Mobilität ein, in dem sie sich innerhalb staatlicher Regulierungen, gesellschaftlicher Normen und Materialitäten (Automobile, Straßen, Untergründe) bewegen müssen. Andererseits sind ihre Handlungsweisen von einem antizipativen Geist durchdrungen. Durch Flexibilität und Improvisationsfähigkeit passen sich die Fahrer jedoch nicht nur an Bedingungen an, sondern gestalten in epistemischen Momenten – Situationen von Aushandlung und Aneignung – den Alltag des kollektiven Transports soweit mit, dass daraus eine Transportinfrastruktur resultiert.

Die Untersuchung des *Transport Mixte* und seiner Funktionsweise hat verdeutlicht, dass soziale und technologische Aspekte zusammentreffen. Die aus Flexibilität und Improvisationsfähigkeit entstehende *Allroundfähigkeit* reduziert sich nicht auf menschliche Handlungsweisen. Die Fähigkeiten bzw. Qualitäten sind ebenfalls eingeschrieben in die Fahrzeuge bzw. ihre Materialität. Modifikationen und Umbaumaßnahmen von Minibussen drücken diese materialisierte Realität ebenso aus wie unbefestigte Pisten, die auf Grundlage dieser Mensch-Maschine-Praktiken entstanden sind. Das Arrangement von Widerständigkeiten definiert den *Transport Mixte* im Gesamten. Die Arbeit der Fahrer erfordert nicht nur die Bewältigung physischer Distanzen bzw. das Fahren an sich, sondern auch die Durchführung unternehmerischer, organisatorischer und sozialer Tätigkeiten. Daher ist es möglich, im Kontext des *Transport Mixte* von einer Umwandlung von physischer Distanz in ein Aufgabengebiet zu sprechen. Auf die angebotene Distanzbewältigung können Fahrgäste

zurückgreifen. In dieser standardisierten, routinisierten Form und der Inklusion in ein Netzwerk von Mobilität ist der *Transport Mixte* als Infrastruktur zu begreifen. Für seine Nutzer*innen bedeutet der Gebrauch über die physische Distanzüberbrückung hinaus soziale, gesellschaftliche Teilhabe (wie die Möglichkeit zu besitzen, Krankenhäuser zu besuchen oder auf Ämter zu fahren).

Sowohl die Minibusse des *Transport Mixte* als auch ihre Haltestellen können als Tore, Transitzonen und Bündelungszentren – zwischen Stadt und Land, Mobilität und Immobilität, Bewegung und Stillstand – betrachtet werden. Damit nimmt der *Transport Mixte* eine Vermittlungsrolle ein. Außerdem gestalten Fahrgäste Fahrten durch jeweilige Zu- und Ausstiege partizipativ selbst mit und tragen zu einer kollektiven Realisierung des Transportes bei. So entsteht während der Fahrt ein Mikrokosmos im Innenraum des Fahrzeuges. Abhängig von Fahrer, Fahrgästen, Verkehrsteilnehmer*innen und den Materialitäten von Straße und Automobil gestaltet sich jede Fahrt unterschiedlich. In dieser Arbeit habe ich gezeigt, dass Prozesse, die sowohl zum Fahrtalltag des *muzdawij* als auch zur Funktionsweise des *Transport Mixte* als System im Gesamten beitragen, auf unterschiedlichen Ebenen stattfinden. Die jeweiligen Zusammenhänge haben dazu beigetragen, dass unterschiedliche Facetten von Mobilität, von ihrer sozialen Dimension hin zu technologisch-infrastrukturellen Gesichtspunkten, sichtbar geworden sind. Diese Vielschichtigkeit, die der Realisierung der kollektiven Transportform des *Transport Mixte* immanent ist, geht mit der Existenz unterschiedlicher Positionen, Perspektiven und Deutungsweisen einher, die Mobilität in einem gesellschaftlichen Spannungsfeld in Tinghir sichtbar macht.

5. Anhang

5.1 Abstract Deutsch

Im Zentrum dieser Arbeit steht die Funktionsweise des *Transport Mixte* – einer kollektiven Transportform in Marokko. Es handelt sich um ein System von Minibussen, das den Transport zwischen städtischen Zentren und ihrer ruralen Umgebung realisiert. Der *Transport Mixte* zeichnet sich durch eine Vielseitigkeit aus, wodurch Waren- und Personentransport miteinander verbunden sind und sowohl asphaltierte Straßen als auch unbefestigte Wege befahren werden. Auf Basis einer drei-monatigen ethnografischen Feldforschung in der Provinz Tinghir (ein Teil der Region Drâa-Tafilalet) in Marokko wird sich aus kultur- und sozialanthropologischer Perspektive mit der sozialen Organisation dieser Form von Mobilität und ihrer Realisierung als Transportinfrastruktur auseinandergesetzt. Ihre Etablierung basiert auf Grundlage unterschiedlicher Aushandlungsprozesse und der Beteiligung verschiedener Akteur*innen. Der Fokus in der Untersuchung liegt dabei auf den Fahrern. Es wird argumentiert, dass die Fähigkeit zur Einpassung in ein bestehendes Netzwerk von Mobilität – rechtlich, sozial, materiell – den *Transport Mixte* und die Handlungen seiner Fahrer auszeichnet.

Die Arbeit zeigt die Verflechtung und semantische Vielfalt von sozialen, technologischen und infrastrukturellen Aspekten. In seiner Gesamtheit eröffnet sich ein Komplex, der Mobilität in seiner Realisierung durch die Fahrer und ihrem Antizipationsvermögen beschreibt. Ausgehend von dieser Nutzung und Aneignung von Straßen, der Entwicklung von Routinen und Praktiken und ihrer gesellschaftlichen Bedeutung entsteht ein umfassender Blick auf kollektiven Transport in Tinghir. Es zeigt sich, dass Flexibilität und Improvisation nicht nur wichtige Eigenschaften der Fahrer sind, sondern dass diese Qualitäten wesentlich zur Entwicklung eines Infrastrukturisierungsprozesses beitragen. Die Feldstudie beleuchtet den Zusammenhang zwischen technologisch-infrastrukturellen Komplexen und Dimensionen ihrer sozialen Einbettung. Indem dieser Verschränkung in Bezug auf Mobilität und Straßen nachgegangen wird, entstehen nicht nur Erkenntnisse über kollektiven Transport in Tinghir. Mit dem Blick auf Geschwindigkeit, Vernetzung, und Teilhabe wird auch ein Beitrag zu einer *Anthropology of Roads* geleistet.

5.2 Abstract English

This research deals with the operating mode of the *Transport Mixte* – a collective form of transportation in Morocco. It is a system of minibuses that realize the transportation between urban centers and their rural surroundings. The *Transport Mixte* is characterized by its many-sidedness, by transporting goods as well as people and using asphalted as well as dirt roads. Based on an ethnographic field research of three months in the province of Tinghir (part of the Drâa-Tafilalet region) in Morocco, the social organization of this form of mobility and its realization as an infrastructure of transport is presented from a cultural- and socialanthropological perspective. Its establishment is based on various processes of negotiation and the participation of diverse actors. I argue that the capability to adjust into an existing network of mobility – legally, socially, materially – is the main feature of the *Transport Mixte* and their drivers.

This thesis shows the interconnections and semantic diversity of social, technological and infrastructural aspects. It shows that mobility is described and shaped by the realization of the drivers and their ability to adapt. Their utilization and anticipation of roads, the development of routines and practices and their societal meaning present a comprehensive view on collective transport in Tinghir. It indicates that flexibility and improvisation are not only core qualities of the drivers, but moreover that these qualities are essential for the emergence of a process of infrastructuralisation. The field study highlights the connection between technological, infrastructural complexes and the dimensions of their social embeddedness. By following up this entanglement of mobility and roads, not only findings about the collective transport in Tinghir are being presented but with taking speed, interlinking and participation into consideration it is also a contribution to an *anthropology of roads*.

5.3 Abbildungen



Abbildung 1 Innerstädtische Haltestelle für die Fahrzeuge des *Transport Mixte* in Tinghir (Foto: T. Seck 2018).



Abbildung 2 Muzdawij vor der Abfahrt nach Ouarzazate (Foto: T. Seck 2018).



Abbildung 3 Mit Gütern beladenes Fahrzeug. Zur Befestigung werden die Transportgüter auf dem Gepäckträger am Dach mit einem Netz umspannt (Foto: T. Seck 2018).



Abbildung 4 Frontansicht eines Minibusses: Am unteren Teil der Frontschreibe befindet sich in roter Schrift die Bezeichnung des *Transport Mixte*. Darauf folgt eine Routenbeschreibung. Kleine Schriftzüge am oberen Teil des Automobils beziehen sich auf Allah und sollen dem Fahrzeug Schutz sowie eine sichere Fahrt gewähren. Auf dem Dach sind zudem Transportnummer und eine Gepäckhalterung angebracht (Foto: T. Seck 2018).



Abbildung 5 Innensicht eines Minibusses: Erscheinungsbilder der Minibusse divergieren nicht nur äußerlich, sondern auch in den Innebereichen der Fahrzeuge. Hierbei handelt es sich um einen komplett verkleideten Innenraum in einheitlichem Design (Foto: T. Seck 2018).



Abbildung 6 Einstiegsbereich im Innenraum eines Fahrzeuges. Der Fahrerbereich ist durch ein Geländer vom Fahrgastraum abgetrennt (Foto: T. Seck 2018).



Abbildung 7 Anordnung der Sitzgelegenheiten. Während die Fahrzeugsitze fest installiert sind, bietet der Gang dazwischen Raum für eine variable Nutzung. Es kann bei entsprechender Deckenhöhe gestanden werden oder es wird durch die Nutzung von Plastikhockern eine zusätzliche Möglichkeit zum Sitzen geschaffen (Foto: T. Seck 2018).



Abbildung 8 Rückseite eines *muzdawij*. Häufig werden Leitern und Dachhalterungen von Handwerkern in Tinghir gefertigt (Foto: T. Seck 2018).



Abbildung 9 Oberer Frontbereich. In die Dachhalterung ist eine Verzierung in Form einer Palme eingearbeitet. Routenbeschreibungen und Schriftzüge begrenzen einerseits das Sichtfeld des Fahrers von Innen und kommunizieren andererseits Informationen nach außen. In englischer Übersetzung bedeutet die oberste Zeile „safe travel for everyone“. Im unteren Bereich findet eine Typbeschreibung des Transports (*Transport Mixte*) statt, gefolgt von Klammern in denen mit dem Schriftzug „safety for everyone“ wiederholt der Sicherheitsaspekt hervorgehoben wird. Anschließend erfolgt eine Aufzählung der Routenaufenthalte (Foto: T. Seck 2018).



Abbildung 10 Frontscheibe eines weiteren Fahrzeuges. Hier ist die Routenbeschreibung ist mit einem Bild versehen (Foto: T. Seck 2018).



Abbildung 11 Alternatives Frontscheibendesign (Foto: T. Seck 2018).



Abbildung 12 Beladungsszene in einer Haltestelle (Foto: T. Seck 2018).



Abbildung 13 Während meines Sammelinterviews entstandene Zusammenkunft von Fahrern (Foto: T. Seck 2018).



Abbildung 14 Fahrtdokument zur Überprüfung einer korrekten Fahrtabwicklung (Foto: T. Seck 2018).



*A*bbildung 15 Blick von den Ausläufern des Atlasgebirges entlang der Todgha-Oase in Richtung Tinghir (Foto: T. Seck 2018).



Abbildung 16 Blick von Ayt Hani in nördliche Richtung. Die asphaltierte Regionalstraße (R703) ist eine wichtige Verbindungsstrecke für Gütertransport im Hohen Atlas (Foto: T. Seck 2018).



Abbildung 17 Regionalstraße 703 in Ayt Hani (Foto: T. Seck 2018).



Abbildung 18 Regionalstraße 703 im oberen Todgha-Tal auf dem Weg in den hohen Atlas. Die Straße verläuft direkt neben der Oase (Foto: T. Seck 2018).



Abbildung 19 Straßenszene in Tinghir: Verschiedene Formen des Transports werden genutzt (Foto: T. Seck 2018).



Abbildung 20 Fahrzeug des Transport Touristique. Ein *muzdawij* der Zukunft (Foto: T. Seck 2018)?



Abbildung 21 Übergang von einer asphaltierten Fahrbahn zu einer unbefestigten Piste am südwestlichen Stadtrand Tinghirs (Foto: T. Seck 2018).



Abbildung 22 Unbefestigte Piste südwestlich von Tinghir in Richtung Sagho-Gebirge – ein durch Nutzungspraktiken entstandener Weg (Foto: T. Seck 2018).



Abbildung 23 Visitenkarte für den *Transport Mixte* nach Ouarzazate. In arabischer Schrift wird die Bezeichnung Transport Service verwendet.



Royaume du Maroc

Ministère de l'Equipement, du Transport, de la Logistique et de l'Eau

Direction Provinciale de l'Equipement , du Transport et de la Logistique d'Ouarzazate

المملكة المغربية

وزارة التجهيز والنقل و اللوجستيك و الماء

المديرية الإقليمية للتجهيز والنقل و اللوجستيك وزرارات

Carte d'autorisation

Transport Mixte

Données Autorisation		معطيات حول الرخصة
Dossier n°	2925 TMX	ملف رقم
Autorisation n°	2925	رخصة رقم
Série et catégorie	C / 3ème catégorie	الصنف و الدرجة
Titulaire de l'autorisation	[redacted]	صاحب الرخصة
Gérant de l'autorisation	[redacted]	مسير الرخصة
Adresse du gérant	DR TABESBASTE CR TAGHZOUTE TOUDGHA TINGHIR	عنوان المسير
Caractéristiques du véhicule		**مميزات العربة**
N° immatriculation	70-A-86	رقم تسجيل العربة
Genre du véhicule	Fourgon Vitré avec sièges	نوع المركبة
Marque du véhicule	MERCEDES	علامة المركبة
Nombre de places	15 + CH	عدد المقاعد
Carte valable jusqu'au	19/09/2018	بطاقة صالحة إلى غاية

Itinéraires autorisés — المسار المرخص

Point de départ : TOURZA

Desserte de la ligne : TOURZA-AIT EL FARSI-GHALLIL-TABESBEST -TAGHAZOUTE- AIT AISSA -TINGHIR ET RETOUR PAR LE MEME ITINERAIRE

Observations — ملاحظات

توقيع وخاتم المصلحة

Signature et cachet du service

Inspecteur des Transports
Poste des Voyageurs
Nasralhak Faouzi

Acte DTRSR n°27668 - OUARZAZATE

Acte établi le : 26/06/2018

Abbildung 24 Kopie einer Carte d'autorisation.

5.4 Literaturverzeichnis

Ada Cheng, Shu-Ju (2001): *Weaving Intimacy and Reflexivity: The Locational Politics of Power, Knowledge, and Identities*. In: Currie, Gail/Rothenberg, Celia (Hg.) *Feminist (Re)Visions of the Subject. Landscapes, Ethnoscapes anf Theoryscapes.* Lanham [u.a.]: Lexington Books. S. 181 – 200.

Agamben, Giorgio (2009): What is an Apparatus? and Other Essays. Stanford, California: Stanford University Press, 1-24.

Ait Hamza, Mohamed; Bentaleb, Ali (2013): Patrimoine Architectural Au Maroc. Institut Royal de la Culture Amazighe. El Maarif Al Jadida, Rabat

Anand, Nikhil (2011): PRESSURE: The PoliTechnics of water supply in Mumbai. *Cult. Anthropol.* 26(4):542–64

Anand, Nikhil (2012): Municipal disconnect: on abjectwater and its urban infrastructures. *Ethnography* 13(4):487–509

Appadurai, Arjun (2011): Globale kulturelle Flüsse. In: Fernand Kreff, Eva- Maria Knoll, Andre Gingrich (Hg.): *Lexikon der Globalisierung.* Bielefeld: Transcript. 111-114.

Baker, Beth (2016) „Regime“. In *Keywords of Mobility: Critical Engagements*, edited by Noel B. Salazar and Kiran Jayaram, 152-170. New York: Berghahn.

Beck, Kurt (2009): The Art of Truck Modding on the Nile (Sudan): An Attempt to Trace Creativity, in: The Speed of Change. Motor Vehicles and People in Africa, 1890-2000. Edited by Jan-Bart Gewald, Sabine Luning & Klaas van Walraven. Leiden, Bosten: Brill, 151-173.

Beck, Kurt (2013): Roadside Comforts. Truck stops on the Forty Days Road in Western Sudan. Africa 83/3, 426-445.

Beck, Kurt (2017): Technological Dramas on the Road. In Kurt Beck, Gabriel Klaeger, and Michael Stasik (eds.) The Making of the African Road, 241-271. Leiden, Boston: Brill.

Beck, Kurt; Klaeger, Gabriel; Stasik, Michael (2017): The Making of the African Road: Brill.

Breidenstein, Georg; Hirschauer, Stefan; Kalthoff, Herbert; Nieswand, Boris (2015): Ethnografie. Die Praxis der Feldforschung. 2. überarbeitete Auflage. Konstanz, München: UVK Verlagsgesellschaft mbH; UVK/Lucius (UTB Sozialwissenschaften, Kulturwissenschaften, 3979). Online verfügbar unter http://www.utb-studi-e-book.de/9783838544977.

Breuer, Ingo (2007): *Mobilität und Existenzsicherung im aride Marokko*. Wiesbaden. Dr. Ludwig Reichert Verlag.

Curtis, William J. R. (1983): Type and Variation: Berber Collective Dwellings of the Northwestern Sahara. In: *Muqarnas* 1, S. 181–209. DOI: 10.2307/1523077.

Dalakoglou, Dimitris; Harvey, Penny (2012): Roads and Anthropology. Ethnographic Perspectives on Time, Space and (Im)mobility: in Mobilities, volume 7, issue 4 (November 2012) pp. 459-466.

Dobeneck, Florian von; Zinn-Thomas, Sabine (2014): *Statusunterschiede im Forschungsprozess*. In: Christine/Oehme-Jüngling, Karoline/Leimgrube, Walter (Hg.) *Methoden der Kulturanthropologie*. Haupt Verlag, Bern: 86-100.

Egyedi, Tineke and Donna Mehos (eds.) (2012): *Inverse Infrastructures: Disrupting Networks from Below.* Cheltenham: Elgar.

Fuchs, Eva (2015): *Transnationalismus in Marokko: Eine Fallstudie*. Hamburg: Dr. Kovac.

Geertz, Clifford (1983): *Dichte Beschreibung. Beiträge zum Verstehen kultureller Systeme,* Frankfurt a.M.: Suhrkamp.

Gertel, Jörg; Ingo Breuer (Hg.) (2007): *Pastoral Morocco. Globalizing Scapes of Mobility and Insecurity.* Wiesbaden: Dr. Ulrich Reichert Verlag.

Gertel, Jörg; Breuer, Ingo (Hg.) (2012): Alltagsmobilitäten. Aufbruch marokkanischer Lebenswelten (Kultur und soziale Praxis). Bielefeld: Transcript.

Haas, Hein de (2003): *Migration and Development in Southern Morocco*. Rotterdam: Optima.

Haas, Hein de; El Ghanjou, Hassan (2000): General Introduction to the Todgha Valley. Population, Migration, Agricultural Development. IMAROM Working Paper Series no. 5 January 2000

Hahn, Hans Peter (2013): Ethnologie. Eine Einführung. 1. Aufl., Orig.-Ausg. Berlin: Suhrkamp (Suhrkamp-Taschenbuch Wissenschaft, 2085).

Hannam, Kevin; Sheller, Mimi; Urry, John (2006): Editorial: Mobilities, Immobilities and Moorings. In: *Mobilities* 1 (1), S. 1–22. DOI: 10.1080/17450100500489189.

Haraway, Donna (1988): Situated Knowledges: The Science Question in Feminism and the Privilege of Partial Perspective. In Feminist Studies14 (3), 575 -599.

Harvey, Penny und Knox, Hannah (2012): The Enchantments of Infrastructure, Mobilities, 7:4, 521-536, DOI: 10.1080/17450101.2012.718935.

Harvey, Penny. & Knox, Hannah. (2015): Roads: An Anthropology of Infrastructure and Expertise Ithaca: Cornell University Press.

Harvard (o.j.): What is STS. http://sts.hks.harvard.edu/about/whatissts.html (04.03.2020).

Hughes, Thomas P. (1989): The evolution of large technological systems. In The social construction of technological systems, edited by Bijker, Wiebe, Thomas P. Hughes & Trevor Pinch. Cambridge, Mass.: MIT, 51-82.

lngold, Tim. (2004): 'Culture on the Ground: The World Perceived through the *Feet',Journal of Material Culture* 9(3): 315-40.

lngold, Tim; Vergunst, Jo Lee (eds). 2008. *Ways of Walking: Ethnography and Practice on Foot.* Aldershot: Ashgate.

Joerges, Bernward (1999): Do politics have artefacts? Social Studies of Science 29 (3): 411-431.

Klaeger, Gabriel (2012a): Rush and Relax: The Rhythms and Speeds of Touting Perishable Products on a Ghanaian Roadside. In: *Mobilities* 7 (4), S. 537–554. DOI: 10.1080/17450101.2012.718936.

Klaeger, Gabriel (2012b) “Movements into emotions: Kinetic tactics, commotion and conviviality among traffic vendors in Accra”. In: H. P. Hahn and K. Kastner (eds.): *Urban life-worlds in motion. African perspectives.* Bielefeld: transcript. 131-156.

Klaeger, Gabriel (2013): "Introduction: The perils and possibilities of African roads". In: *Africa* 83 (3): 359-366.

Kraus, Wolfgang (2004): Islamische Stammesgesellschaften. Wien: Böhlau. Online verfügbar unter http://www.oapen.org/search?identifier=574825.

Laet, Marianne de; Mol, Annemarie (2000): The Zimbabwe bush pump: mechanics of a fluid technology. Social Studies of Science 30 (2): 225-263.

Larkin, Brian (2013): The Politics and Poetics of Infrastructure. In: *Annu. Rev. Anthropol.* 42 (1), S. 327–343. DOI: 10.1146/annurev-anthro-092412-155522.

Latour, Bruno (1991): Technology is society made durable. In: John Law (ed.) A Sociology of Monsters: Essays on Power, Technology and Domination. pp. 103-131 Routledge London und New York.

Lee, Jo; Ingold, Tim (2006): *Fieldwork on Foot: Perceiving, Routing, Socializing*. In: Coleman, Simon/Collins, Peter (Hg.) *Locating the Field. Space, Place and Context in Anthropology.* Berg Publishers, Oxford/New York: 67-85.

Marcus, George E.; Saka, Erkan (2006): Assemblage. Theory, Culture & Society 23 (2-3): 101-106.

Merriman, Peter (2014): 'Rethinking Mobile Methods', *Mobilities* 9(2): 167-87.

Michon, Jean Louis (1990): MUD CASTLES (KASBAS) OF SOUTH MOROCCO - WILL THEY SURVIVE? In: 6th International Conference on the Conservation of Earthen Architecture. The Getty Conservation Institute Museum of New Mexico State Monuments ICCROM CRATerre-EAG National Park Service, Southwest Region. Los Angeles.

Müller-Hohenstein, Klaus & Herbert Popp (1990): *Marokko: Ein islamisches Entwicklungsland mit kolonialer Vergangenheit.* Stuttgart: Klett.

Olwig, K.F.; Hastrup, K. (Hg.) (1997): *Siting Culture: The Shifting Anthropological Object.* London: Routledge.

Pfeifer, Kristin (2015): "Wir sind keine Araber!". Amazighische Identitätskonstruktion in Marokko. Zugl.: Leipzig, Univ., Diss., 2012. 1., Aufl. Berlin, Bielefeld: De Gruyter; transcript (Kultur und soziale Praxis). Online verfügbar unter http://www.degruyter.com/view/product/430393.

Pink, Sarah (2007): Walking with video. In: *Visual Studies* 22 (3), S. 240–252. DOI: 10.1080/14725860701657142.

Pink, Sarah (2009): Doing Sensory Ethnography. Sage Publications Ltd, London [u.a.].

Richardson, Tanya; Weszkalnys, Gisa (2014) “Introduction: Resource Materialities.“ Anthropological Quarterly, Volume 87, Number 1, Winter 2014, pp.5-30.

Royaume du Maroc (2010): Official Journal. Secrétariat Général du Gouvernement. http://www.sgg.gov.ma/Portals/1/lois/D_2.10.421_Ar.pdf?ver=2012-01-27-141046-000 (05.03.2020)

Royaume du Maroc (2015): La Région de Drâa-Tafilalet. MONOGRAPHIE GENERALE. Ministère de l'Intérieur Direction Générale des Collectivités Locales.

Royaume du Maroc (2017): ANNUAIRE STATISTIQUE DU MAROC 2017. Haut-Commisariat au Plan. https://www.hcp.ma/downloads/Annuaire-statistique-du-Maroc_t11888.html (04.03.2020)

Schneider, Katharina (2012): *Saltwater Sociality: An Ethnography of Pororan Island, Bougainville (Papua New Guinea).* Oxford: Berghahn.

Schweitzer, Peter; Povoroznyuk, Olga (2019): A right to remoteness? A missing bridge and articulations of indigeneity along an East Siberian railroad. In: *Social anthropology: the journal of the European Association of Social Anthropologists = Anthropologie sociale* 27 (2), S. 236–252. DOI: 10.1111/1469-8676.12648.

Schubert, Anja (2011): Zum völkerrechtlichen Status der Westsahara. Deutscher Bundestag. Abteilung Wissenschaft, Berlin https://www.bundestag.de/resource/blob/191996/ba00742c91f3e9bf307af06f15e00dc4/westsahara-data.pdf (15.03.2020)

Sheller, Mimi; Urry, John (2006): 'The New Mobilities Paradigm.' *Environment and Planning A* 38(2): 207-26.

Simone, AbdouMaliq (2004): People as Infrastructure: Intersecting Fragments in Johannesburg. *Public Culture* 16: 407-429.

Sneath, David (2009): Reading the signs by Lenin's light: development, divination and metonymic fields in Mongolia. *Ethnos* 74(1):72–90.

Spittler, Gerd (2001): Teilnehmende Beobachtung als Dichte Teilnahme, in: Zeitschrift für Ethnologie, 126, 1-25.

Spittler, Gerd (2014): Arbeit zur Sprache bringen - der ethnographische Zugang. In: Vienna Working Papers in Ethnography No. 1, Wien, Onlinepublikation, 1-31.

Star, Susan Leigh (1999): The Ethnography of Infrastructure. American Behavioral Scientist, 43: 377-391.

Stasik, Michael (2017): Roadside Involution, Or How Many People Do You Need to Run a Lorry Park? In Kurt Beck, Gabriel Klaeger, and Michael Stasik (eds.) The making of the African road, 24-58. Leiden, Boston: Brill.

Studer, Heide. 2011. *Stadt aushandeln. Raumherstellung von Mädchen und Frauen am Beispiel von Kasba Tadla/Marokko.* Phil. Diss., Univ. Wien.

Tarrius, Alain (1995). *Territoires circulatoires des entrepeneurs commerciaux Maghrebins de Marseille*: Du commerce communautaire aux réseaux de l`économie souterraine mondiale. In: Journal des Anthropologues, Nr. 59, Hiver 1995, 15-35

Tarrius, A. 2000. *Les Nouveaux Cosmopolitismes: Mobilites, ldentites, Territoires.* Paris: Editions de l'Aube.

Truitt, Allison (2008): On the back of a motorbike: Middle-class mobility in Ho Chi Minh City, Vietnam. In: *American Ethnologist* 35 (1), S. 3–19. DOI: 10.1111/j.1548-1425.2008.00002.x.

Urry, John (2000): *Sociology Beyond Societies: Mobilities for the Twenty-First Century.* London: Routledge.

Urry, John (2007): *Mobilities.* Cambridge: Polity Press.

Wadelnour, Rami (2017): Negotiating Travel Routes. In Kurt Beck, Gabriel Klaeger, and Michael Stasik (eds.) The making of the African road, 197-219. Leiden, Boston: Brill.

Winner, Langdon (1980): Do artifacts have politics? Daedalus 109 (1): 121-136

Ziegler, Friederike; Schwanen, Tim (2011): 'I like to go out to be energised by different people': an exploratory analysis of mobility and wellbeing in later life. In: *Ageing and Society* 31 (5), S. 758–781. DOI: 10.1017/S0144686X10000498.