

Spätantike Grundlagen der Grenzorganisation im frühmittelalterlichen Dukat Baiern

In der Spätantike gehörte Rätien als nördlichster Teil der Diözese Italia annonaria zur italischen Präfektur des Römischen Reiches, die neben Italia auch Africa und (zeitweilig) Illyricum umfasste.¹ Während des 4. Jahrhunderts wurde die Provinz in eine Raetia I und eine Raetia II untergliedert.² Zwar ist die Lokalisierung der Binnengrenze zwischen diesen beiden Verwaltungseinheiten kontrovers, wahrscheinlich waren sie aber senkrecht zur Reichsgrenze voneinander geteilt.³

Ein Hauptmerkmal der antiken Provinz Rätien war ihre verkehrsgünstige Lage an der nördlichen Grenze des Imperium Romanum.⁴ Einerseits war sie Teil der Strecke zwischen Gallien im Westen und Pannonien beziehungsweise Illyrien im Osten. Andererseits verband sie die germanischen Provinzen am Rhein und Italien, womit auch eine Schutzfunktion für die Apenninen-Halbinsel einherging. Zu Recht wurde das römische Rätien daher vor einiger Zeit als „Durchgangsprvinz“ charakterisiert.⁵

Grundlegend waren die Verkehrswege, allen voran die Fernstraßen, die der Bewegung von Personen, Waren und Nachrichten dienten. In militärischen Angelegenheiten betraf dies insbesondere Truppenbewegungen und -versorgung sowie Befehlsübermittlung.⁶ Allerdings konnten diese Strecken auch für feindliche Vorstöße verwendet werden. Das geht speziell aus den Feldzügen der Alemannen nach Italien hervor, denen in der Regel das römische Streckensystem zugrunde lag.⁷

¹ Notitia dignitatum occidentis II, 22f. (ed. Otto Seeck, Notitia dignitatum. Accedunt notitia urbis Constantinopolitanae et laterculi provinciarum, Berlin 1876) 109. Vgl. Irmtraut Heitmeier, Die spätantiken Wurzeln der bairischen Noricum-Tradition. Überlegungen zur Genese des Herzogtums, in: Die Anfänge Bayerns. Von Raetien und Noricum zur frühmittelalterlichen Baiovaria, ed. Hubert Fehr/Irmtraut Heitmeier (Bayerische Landesgeschichte und europäische Regionalgeschichte 1, St. Ottilien 2012) 463–550, hier 479.

² Spätestens 369/370: André Chastagnol, L'administration du diocèse Italien au bas-empire, in: Historia 12 (1963) 348–379, hier 358. Raetia II: vgl. Florian Haas, Verwaltung, Wirtschaft, Militär. Beiträge zu einer Strukturgeschichte der spätantiken Provinz Raetia Secunda, in: Passauer Jahrbuch 52 (2010) 47–77. Zur räumlichen Ausdehnung: Michael Mackensen, Die Provinz Raetien in der Spätantike, in: Die Römer zwischen Alpen und Nordmeer, ed. Ludwig Wamser in Zusammenarbeit mit Christof Flügel/ Bernward Ziegeaus, Düsseldorf 2000, 213–218, hier 216.

³ Karlheinz Dietz/Wolfgang Cysarz, Die Römer in Schwaben, in: Handbuch der bayerischen Geschichte 3, 2. Geschichte Schwabens bis zum Ausgang des 18. Jahrhunderts, ed. Andreas Kraus (München 32001) 46–95, hier 86; Reinhold Kaiser, Churrätien im frühen Mittelalter. Ende 5. bis Mitte 10. Jahrhundert (Basel 22008) 242f. Anm. 36. Vgl. aber Rudolf Degen, Die raetischen Provinzen des römischen Imperiums, in: Jahrbuch der Historisch-Antiquarischen Gesellschaft von Graubünden 116 (1986) 1–43, hier 31. Es wäre auch ein Verlauf in westöstlicher Richtung denkbar, bei dem nur das Alpenvorland der Raetia II und die alpinen Räume der Raetia I zufließen: Hans Lieb, Die Bistümer der Raetia prima und secunda, in: Montfort 38 (1986) 121–125, hier 121.

⁴ Mackensen, Raetien 213. Vgl. Josef Löffel, Wirtschaftshistorische Grundgedanken zum bairischen Raum in der Spätantike, in: Die Anfänge Bayerns. Von Raetien und Noricum zur frühmittelalterlichen Baiovaria, ed. Hubert Fehr/Irmtraut Heitmeier (Bayerische Landesgeschichte und europäische Regionalgeschichte 1, St. Ottilien 2012) 413–424, hier 414: „Bayern ist [...] von Natur aus ein Transitraum par excellence“.

⁵ Gerold Walser, Die römischen Straßen und Meilensteine in Raetien (Kleine Schriften zur Kenntnis der römischen Besetzungsgeschichte Südwestdeutschlands 29, Stuttgart 1983) 28.

⁶ Militärische Funktionen allgemein: Michael A. Speidel, Heer und Strassen – *Militares viae*, in: Siedlung und Verkehr im Römischen Reich. Römerstrassen zwischen Herrschaftssicherung und Landschaftsprägung. Akten des Kolloquiums zu Ehren von Prof. H. E. Herzig vom 28. und 29. Juni 2001 in Bern, ed. Regula Frei-Stolba (Bern 2004) 331–344, hier 331. Für Rätien: Joachim Jahn, Landkreis Augsburg (Historischer Atlas von Bayern. Schwaben 11, München 1984) 3; Marcus Trier, Die frühmittelalterliche Besiedlung des unteren und mittleren Lechtals nach archäologischen Quellen (Materialhefte zur bayerischen Vorgeschichte A 84, Kallmünz 2002) 207.

⁷ Walser, Straßen 15; 25; 120. Vgl. Lothar Bakker, Die militärische Sicherung des Hinterlandes in der Spätantike, in: Die Römer in Schwaben. Jubiläumsausstellung 2000 Jahre Augsburg veranstaltet vom Bayerischen Landesamt für Denkmal-

Im Folgenden wird zuerst die spätrömische Raetia II untersucht, um anschließend der Frage nachzugehen, inwieweit dieser Raum eine mit der Antike vergleichbare Verkehrsorganisation noch im Frühmittelalter besaß. Dort bildete er etwa ab dem mittleren 6. Jahrhundert einen Teil der südöstlichen Grenze des merowingischen Frankenreiches. Gerade der westliche Bereich der Raetia II von der Iller bis zum Lech verdient für die Frage nach der Transformation spätantiker Strukturen im frühmittelalterlichen Baiern besondere Beachtung. Einerseits ist er bislang in diesem Kontext kaum berücksichtigt worden, da er im 8. Jahrhundert zu Alemannien gehörte.⁸ Andererseits hat die jüngere Forschung dessen Stellenwert für die Frühzeit des Dukats Baiern aufgezeigt.⁹

In Bezug auf die Entwicklung der antiken Verkehrswege im Baiern des Frühmittelalters ist vor allem auf Wilhelm Störmer sowie jüngst Josephine Blei zu verweisen.¹⁰ Nach Wilhelm Störmer sind die Besitzausstattungen der frühmittelalterlichen Klöster in den Alpen und im nördlichen Alpenvorland hauptsächlich an ehemals römischen Straßen und Straßenstationen zu finden.¹¹ In Anbetracht dessen unterstreicht er für sein Untersuchungsgebiet den Fortbestand und die überwiegende Weiternutzung dieser Infrastrukturelemente bis in das Hochmittelalter.¹²

Josephine Blei hat sich in ihrer Dissertation kritisch mit dem Postulat einer Fiskalsukzession im Baiern der Agilolfingerzeit auseinandergesetzt, eine solche für die Straßen aber grundsätzlich befürwortet – sie kommt zu dem Schluss, dass das römische Fernstraßennetz übernommen worden sei.¹³ Demnach deute das agilolfingische Verkehrswesen an, dass ein umfangreicher rechtlicher Anspruch seitens der bairischen Herzöge „auf die Verkehrswege und die diesen zugeordneten Einrichtungen“ bestanden habe, eventuell sogar unter expliziter Bezugnahme auf römische Vorbilder.¹⁴

pflege und der Stadt Augsburg, Zeughaus, 23. Mai–3. November 1985, ed. Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege (Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, Arbeitsheft 27, München 1985) 270–273, hier 270, der das „schnelle Vorrücken auf den Römerstraßen“ betont.

⁸ Die Vorstellung einer alemannisch-bairischen Grenze am Lech kann jedoch nicht bereits in die früheren Jahrhunderte projiziert werden: Trier, Besiedlung 278f.; 292. Vgl. aber noch Volker Babucke, Nach Osten bis an den Lech. Zur alamannischen Besiedlung der westlichen Raetia Secunda, in: Die Alamannen, ed. Karlheinz Fuchs [u.a.] (Stuttgart 1997) 249–260.

⁹ Arno Rettner, Von Regensburg nach Augsburg und zurück. Zur Frage des Herrschaftsmittelpunktes im frühmittelalterlichen Bayern, in: Centre – Region – Periphery. Medieval Europe Basel 2002. 3rd International Congress of Medieval and Later Archaeology 1. Keynote-lectures to the conference, sections 1-3, ed. Guido Helmig/Barbara Scholkmann/Matthias Untermann (Bad Bellingen-Hertingen 2002) 538–545; Wilhelm Störmer, Augsburg zwischen Antike und Mittelalter. Überlegungen zur Frage eines herzoglichen Zentralortes im 6. Jahrhundert und eines vorbonifatianischen Bistums, in: Adel und Königtum im mittelalterlichen Schwaben. Festschrift für Thomas Zotz zum 65. Geburtstag, ed. Andreas Bihrer/Mathias Kälble/Heinz Krieg (Veröffentlichungen der Kommission für geschichtliche Landeskunde in Baden-Württemberg B 175, Stuttgart 2009) 71–88.

¹⁰ Wilhelm Störmer, Fernstraße und Kloster. Zur Verkehrs- und Herrschaftsstruktur des westlichen Altbayern im frühen Mittelalter, in: Zeitschrift für Bayerische Landesgeschichte 29 (1966) 299–343; Josephine Blei, *Dominium populi Romani vel Caesaris und causa dominica*. Römische Rechtstradition und Fiskalsukzession im bairischen Dukat der Agilolfinger (Region im Umbruch 8, Berlin 2013). Vgl. auch Bernd Steidl, Die römische Fernstraße Augsburg – Isartal mit frühmittelalterlicher Neubauphase im Freisinger Moos bei Fürholzen (mit einem Beitrag von Barbara Wührer), in: Bayerische Vorgeschichtsblätter 78 (2013) 163–194.

¹¹ Störmer, Fernstraße 300. Vgl. Wilhelm Störmer, Engen und Pässe in den mittleren Ostalpen und ihre Sicherung im frühen Mittelalter, in: Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft München 53 (1968) 91–107, hier 93.

¹² Störmer, Fernstraße 306; 339. Vgl. Störmer, Pässe 93.

¹³ Blei, Fiskalsukzession 184. Für Bayern haben insbesondere Hans Dachs und Elisabeth Hamm frühere Arbeiten hierzu vorgelegt und einen frühmittelalterlichen Anschluss an die römische Infrastruktur festgestellt, woraus ebenso auf rechtliche Grundlagen, mithin eine fiskalische Kontinuität zu schließen ist. Dabei bestand nach Hans Dachs eine Fiskalsukzession nicht nur für römische Kastelle, sondern auch für römische Straßenstationen: Hans Dachs, Römerkastelle und frühmittelalterliches Herzogs- und Königsgut an der Donau (1962), in: Zur Geschichte der Bayern, ed. Karl Bosl (Wege der Forschung 60, Darmstadt 1965) 44–84, hier 81. Vgl. Elisabeth Hamm, Herzogs- und Königsgut, Gau und Grafschaft im frühmittelalterlichen Baiern (Dissertation, München. 1950) 9, die die Nähe des bairischen Herzogsgutes zu den römischen Altstraßen betont. Ebd. 13: Herzogsbesitz lässt sich vor allem in den ehemaligen römischen Städten, Befestigungsanlagen sowie Straßenstationen nachweisen. Vgl. Hans Dachs, Römisch-germanische Zusammenhänge in der Besiedlung und den Verkehrswegen Altbaierns, in: Die ostbairischen Grenzmarken 13 (1924) 74–80; 100–106; 135–139.

¹⁴ Blei, Fiskalsukzession 184. Vgl. ebd. 186.

SPÄTANTIKE

Um einen Gesamteindruck von der verkehrstechnischen Infrastruktur der spätrömischen Provinz Raetia II zu erhalten, sollen in einem ersten Schritt die Hauptverkehrsachsen anhand der Schriftquellen vorgestellt werden. Eine gute Übersicht darüber bieten neben den Meilensteinen die Tabula Peutingeriana und das Itinerarium Antonini.¹⁵

Die Via Claudia Augusta führte von Oberitalien aus über Reschen- und Fernpass an die Donau, wobei unter anderem Füssen, Epfach und Augsburg als Wegpunkte fungierten.¹⁶ Die zweite Verbindungsstrecke zwischen Nord und Süd war die Brennerstraße, die sich ebenfalls von Oberitalien bis nach Augsburg erstreckte und ab Epfach mit dem Verlauf der Via Claudia Augusta übereinstimmte.¹⁷ Neben diesen beiden Nord-Süd-Routen gab es in der Raetia II zwei wichtige zwischen West und Ost: zunächst diejenige von Pannonien und Norikum nach Germanien, die von Pfaffenhofen über Augsburg beziehungsweise Epfach nach Kempten und schließlich Pfyn verlief. Während diese mehr im Binnenland gelegen war, folgte die zweite größtenteils der Donau von Passau aus.

Aus diesem gut ausgebauten Streckennetz gehen die verkehrsgeografisch bedeutsamen Lagen speziell Augsburgs, Epfachs und Kemptens hervor, die somit als Knotenpunkte der verschiedenen Fernverbindungen in Erscheinung treten. Maßgeblich ist außerdem, dass die beiden Nord-Süd-Achsen laut Notitia dignitatum um 420/430 militärisch gesichert waren und sogar über eigene, für die Truppenversorgung zuständige Einheiten in Füssen und Zirl, also in Passnähe, verfügten.¹⁸

Nach diesem Blick auf das rätische Straßensystem soll nun noch die daran gekoppelte Verkehrsorganisation thematisiert werden, die primär durch die Rechtsquellen erhellt wird. Den Anfang macht der *cursus publicus*, eine Einrichtung des römischen Staates zur Nachrichtenübermittlung und Durchführung von Transporten.¹⁹ Wesentliche Elemente dieses Transportsystems waren die *angariae* und *veredi*. Mit dem ersten Begriff wurden Ochsen gespanne bezeichnet, die der Lasten- und Personenbeförderung dienten, mit dem zweiten vor allem Reit- und Zugpferde. Sie standen an staatlichen Straßenstationen, den *mutationes* beziehungsweise *mansiones*, bereit und konnten hier von den dazu berechtigten Reisenden in Anspruch genommen werden. Dieses System beruhte zu einem großen Teil auf Dienstpflichten der Bevölkerung, den sogenannten *munera publica* als Teil des spätantiken Steuerwesens. Für außerordent-

¹⁵ Itinerarium Antonini (ed. Otto Cuntz/Gerhard Wirth, Itineraria Romana 1. Itineraria Antonini Augusti et Burdigalense, Stuttgart 1990) 1–85; Tabula Peutingeriana (ed. Ekkehard Weber, Tabula Peutingeriana. Codex Vindobonensis 324. Vollständige Faksimile-Ausgabe im Originalformat, Graz 1976). Vgl. zu diesen Quellen sowie den Straßenverläufen insbesondere Miliaria provinciarum Raetiae et Norici (ed. Anne Kolb/Gerold Walser/Gerhard Winkler, Corpus Inscriptionum Latinarum 17, 4, 1, Berlin/New York 2005) 1–36.

¹⁶ Via Claudia Augusta: vgl. Martin Ott, Die Via Claudia Augusta in römischer Zeit, in: Via Claudia. Stationen einer Straße. 2000 Jahre unterwegs zwischen Zirl und Partenkirchen, ed. Hans-Dirk Joosten (Schriften des Freilichtmuseums des Bezirks Oberbayern 24, Großweil 2000) 15–25; Wolfgang Cyszcz, Die römische Staatsstraße Via Claudia Augusta, in: Kempten und das Allgäu, ed. Wolfgang Cyszcz/Hanns Dietrich/Gerhard Weber (Führer zu archäologischen Denkmälern in Deutschland 30, Stuttgart 1995) 163–167; Rolf Nierhaus, Die Westgrenze von Noricum und die Routenführung der via Claudia Augusta, in: Studien zur Römerzeit in Gallien, Germanien und Hispanien, ed. Rainer Wiegels (Veröffentlichungen des Alemannischen Instituts 38, Bühl-Baden 1977) 23–30.

¹⁷ Möglicherweise war die Brennerstrecke auch ein Teil der Via Claudia Augusta: Ott, Via Claudia, 15f. Hier wird aber an der terminologischen Differenzierung festgehalten.

¹⁸ Notitia dignitatum occidentis XXXV, 21f., ed. Seec 200. Zur Notitia dignitatum: Ralf Scharf, Der Dux Mogontiacensis und die Notitia Dignitatum. Eine Studie zur spätantiken Grenzverteidigung (Ergänzungsbände zum Reallexikon der Germanischen Altertumskunde 50, Berlin/New York 2005). Datierung: Helmut Castritius, Die Grenzverteidigung in Rätien und Noricum im 5. Jahrhundert n. Chr. Ein Beitrag zum Ende der Antike, in: Die Bayern und ihre Nachbarn. Berichte des Symposiums der Kommission für Frühmittelalterforschung vom 25. bis 28. Oktober 1982 im Stift Zwettl, Niederösterreich 1, ed. Herwig Wolfram [u.a.] (Österreichische Akademie der Wissenschaften, Phil.-Hist. Klasse, Denkschriften 179/Veröffentlichungen der Kommission für Frühmittelalterforschung 8, Wien 1985) 17–28, hier 24.

¹⁹ Die einschlägigen rechtlichen Regelungen zu diesem System finden sich im Codex Theodosianus: Codex Theodosianus VIII, 5 (ed. Theodor Mommsen/Paul Martin Meyer, Theodosiani libri XVI cum constitutionibus Sirmondianis et leges novellae ad Theodosianum pertinentes. 1, 2: Textus cum apparatu, Berlin ²1904) 375–393. Zum *cursus publicus*: Anne Kolb, Transport und Nachrichtentransfer im Römischen Reich (Klio. Beihefte, Neue Folge 2, Berlin 2000); Pascal Stoffel, Über die Staatspost, die Ochsen gespanne und die requirierten Ochsen gespanne. Eine Darstellung des römischen Postwesens auf Grund der Gesetze des Codex Theodosianus und des Codex Iustinianus (Europäische Hochschulschriften 3, 595, Bern [u.a.] 1994).

liche Leistungen (*munera extraordinaria sive sordida*) wie auch für solche auf Nebenstrecken finden sich die Termini *paraveredi* und *parangariae*.²⁰

Exemplarisch ist eine Bestimmung des Codex Theodosianus, mit der einige sozial herausgehobene Bevölkerungsgruppen von den zuletzt genannten Belastungen befreit wurden: *nec paraveredorum huiusmodi viris aut parangariarum praebitio mandetur, exceptis his, quibus ex more Raeticus limes includitur vel expeditionis Illyricae pro necessitate vel tempore utilitas adiuvatur*.²¹ Aufschlussreich ist gerade der Umstand, dass die Vergünstigungen unter anderem nicht für die rätische Grenzzone gelten sollten, wo diese Dienste gewohnheitsmäßig zu erbringen waren. Das demonstriert die besondere Geltung der entsprechenden Pflichten im Untersuchungsgebiet sowie ihre militärische Wichtigkeit.

Zum antiken Straßennetz und der daran gebundenen Verkehrsorganisation tritt noch ein weiterer zentraler Punkt: die rechtliche Kategorie der *via publica*. Unter den römischen *viae publicae* sind in einem praktischen Sinne die „Reichsstraßen“ zu verstehen, die dem überregional relevanten Verkehr dienten; vorwiegend entsprechen sie den durch Itinerare, Tabula Peutingeriana und Meilensteine genannten Straßen.²² Das Rechtskonzept besaß also durchaus Gültigkeit für die soeben vorgestellten Strecken. Dieser Straßentyp wird prominent durch das Corpus iuris civilis Justinians im Rahmen der Digesten überliefert und dort von den *viae privatae* und *viae vicinales* abgegrenzt: *Viarum quaedam publicae sunt, quaedam privatae, quaedam vicinales*.²³ Die *via publica* wird als Straße definiert, die auf öffentlichem Grund verläuft und jedermann für Reisen zur Verfügung stehen soll: *viae autem publicae solum publicum est [...] ut ea publice iretur commearetur*.²⁴ Wenn dabei das Freihalten und die Funktionssicherung dieser Wege im Mittelpunkt stehen, führt dies ihren Wert für den römischen Staat vor Augen, nicht zuletzt in Rätien.

FRÜHMITTELALTER

Inwieweit konnten die Franken im Zusammenhang mit der Verkehrsorganisation im Südosten ihres Reiches auf spätantike Grundlagen zurückgreifen? Zur Beantwortung dieser Frage sollen wiederum zuerst die Verkehrswege an sich, dann das darauf basierende Verkehrswesen analysiert werden. Der überlieferungsbedingt größere zeitliche Abstand ließe sich durch die Einbeziehung von Quellen auch der Ostgotenzeit verkürzen. Denn für diese ist die Fortführung von Teilen des römischen *cursus publicus* bezeugt.²⁵ Allerdings steht die Nordgrenze des Ostgotenreiches zur Diskussion – in Erwägung gezogen werden einerseits die Alpen, andererseits die Donau.²⁶

Mit den spätantiken Itineraren und Meilensteinen vergleichbare Schriftquellen, die eine Übersicht über Strecken liefern oder sie gar detailliert beschreiben, stehen für das frühmittelalterliche Baiern nicht zur Verfügung. Einige narrative Texte bieten aber Reisebeschreibungen und deuten schlaglichtartig auf die Nutzung der alten römischen Verkehrswege hin. Außerdem sind in diesem Kontext die sogenannten Traditionsnotizen von Bedeutung, die wiederholt Schenkungen aus der Antike bekannter Orte vornehmlich an Klöster verzeichnen.²⁷

²⁰ Begriffe (*par-)*angariae und (*para-)*veredi: vgl. Kolb, Transport 215f.; Stoffel, Staatspost 21f.; 24; Wolfgang C. Schneider, Animal Laborans. Das Arbeitstier und sein Einsatz in Transport und Verkehr der Spätantike und des frühen Mittelalters, in: L'uomo di fronte al mondo animale nell'alto Medioevo (Settimane di studio del Centro italiano di studi sull'alto medioevo 31, Spoleto 1985) 457–578, hier 560; 564.

²¹ Codex Theodosianus XI, 16, 15 (382), ed. Mommsen/Meyer 601f.

²² Michael Rathmann, *Viae publicae* in den Provinzen des Imperium Romanum. Probleme einer rechtlichen Definition, in: Zu Wasser und zu Land - Verkehrswege in der antiken Welt. Stuttgarter Kolloquium zur historischen Geographie des Altertums 7, 1999, ed. Eckart Olshausen/Holger Sonnabend (Geographica historica 17, Stuttgart 2002) 410–418, hier 414f.

²³ Digesta XLIII, 8, 2, 22 (ed. Paul Krüger/Theodor Mommsen, Corpus iuris civilis 1, Berlin 1954) 732. Zur juristischen Differenzierung der verschiedenen Straßentypen vgl. Cosima Möller, Die Rolle der Unterscheidung von *via publica* und *via privata* im römischen Deliktsrecht, in: Ars iuris. Festschrift für Okko Behrends zum 70. Geburtstag, ed. Martin Avenarius/Rudolf Meyer-Pritzl/Cosima Möller (Göttingen 2009) 421–444.

²⁴ Digesta XLIII, 8, 2, 21, ed. Krüger/Mommsen 732.

²⁵ Kolb, Transport 217f.; Stoffel, Staatspost 157–159; Schneider, Transport 567f.

²⁶ Herwig Wolfram, Grenzen und Räume. Geschichte Österreichs vor seiner Entstehung. 378–907 (Österreichische Geschichte, Wien 1995) 64f. spricht von einem „dreifach gegliederten Grenzraum“.

²⁷ Exemplarisch: Fritz Lošek, „Notitia Arnonis“ und „Breves Notitiae“, in: Quellen zur Salzburger Frühgeschichte, ed. Herwig Wolfram (Veröffentlichungen des Instituts für Österreichische Geschichtsforschung 44, Wien [u.a.] 2006) 9–178.

Zunächst können die zahlreichen fränkischen Italienzüge des 6. Jahrhunderts genannt werden, die sich gegen die Ostgoten und später die Langobarden richteten und zum Teil wohl über Brenner und Reschenpass führten.²⁸ Bezeichnend dürfte sein, dass in Zirl damals eine Kirche errichtet wurde, die möglicherweise das Patrozinium des heiligen Martin, des Reichsheiligen der Merowinger, erhielt.²⁹ Genauere Routen sind in der Regel zwar nicht zu rekonstruieren, das Voralpenland erscheint aber als günstiges Aufmarschgebiet für diese Feldzüge. Das verweist auf eine funktionale Kontinuität der aus der Antike bekannten Nord-Süd-Strecken sowie der damit verbundenen Verkehrswege, wobei sich nun – in Umkehrung der römischen Situation – eine Neuausrichtung des nordalpinen Raumes Richtung Italien nachzeichnen lässt.³⁰

Durch die Emmeramsvita Arbeos von Freising von ca. 770 wird für das Ende des 7. Jahrhunderts der (geplante) Weg des Protagonisten von Regensburg nach Rom über Kleinhelfendorf tradiert, welches sich im Bereich der spätantiken Straßenstation Isinisca befand.³¹ Auch wenn sich die Frage nach der vollständigen Nutzung der alten Straße stellt, besaß damit wenigstens ein römischer Ort weiterhin oder wieder seine Funktion für den Verkehr. Diese Quelle deutet dadurch auf frühmittelalterliche „Etappenstationen an Fernverbindungen“ in antiker Tradition hin, außerdem auf eine zumindest partielle Kontinuität des römischen *cursus publicus* beziehungsweise zugehöriger Elemente.³² Über die entsprechende Organisation ist in diesem Fall nichts bekannt, nach Wilhelm Störmer hat man aber „Fiskalgutcharakter“ anzunehmen.³³

Ein weiteres Beispiel liegt in der Vita des heiligen Magnus vor, der um die Mitte des 8. Jahrhunderts auf der Strecke Bregenz – Kempten – Epfach – Füssen unterwegs war.³⁴ Seine Lebensbeschreibung hält interessante Aussagen zur Beschaffenheit des frühmittelalterlichen Baiern als Verkehrsraum römischer Prägung bereit. Tatsächlich steht sie exemplarisch für eine frühmittelalterliche Anknüpfung an das antike Straßennetz. Bemerkenswert am Reiseweg des heiligen Magnus sind vor allem die von ihm aufgesuchten Orte, die im Grunde durchweg bereits aus der Antike bekannt sind (als römische Städte, Befestigungen und Straßenstationen). Maßgeblich ist für dessen Reise von Epfach nach Füssen ebenso die Tatsache, dass Roßhaupten als Zwischenstation auftaucht, wo der Straßenverlauf der ehemaligen Via Claudia Augusta im Gelände nachgewiesen wurde.³⁵

²⁸ Irntraut Heitmeier, Das Inntal. Siedlungs- und Raumentwicklung eines Alpentales im Schnittpunkt der politischen Interessen von der römischen Okkupation bis in die Zeit Karls des Großen (Schlern-Schriften 324/Studien zur Frühgeschichte des historischen Tiroler Raums 1, Innsbruck 2005) 193f.; Carl I. Hammer, From Ducatus to Regnum. Ruling Bavaria under the Merovingians and Early Carolingians (Collection Haut Moyen Âge 2, Turnhout 2007) 39.

²⁹ Heitmeier, Inntal 207. Vgl. aber auch Katharina Winckler, Die Alpen im Frühmittelalter. Die Geschichte eines Raumes in den Jahren 500 bis 800 (Wien 2012) 174; 185, wonach man es bei Martin außerdem mit einem „Alpenheiligen“ zu tun hat.

³⁰ Zum Begriff der funktionalen Kontinuität: Matthias Untermann, Kontinuität – Diskontinuität. Einführende Bemerkungen, in: Kontinuität und Diskontinuität im archäologischen Befund, ed. Matthias Untermann (Mitteilungen der Deutschen Gesellschaft für Archäologie des Mittelalters und der Neuzeit 17, Paderborn 2006) 9–12, hier 10–12.

³¹ Arbo, Vita vel passio Haimhrammi episcopi et martyris Ratisbonensis X–XIV (ed. Bruno Krusch, MGH SS rer. Germ. in us. schol. [13], Hannover 1920) 1–99, hier 40–47. Zur Identifikation vgl. Hamm, Königsgut 14. Datierung Emmeramsvita: Maximilian Diesenberger, Repertoires and strategies in Bavaria: Hagiography, in: Strategies of Identification. Ethnicity and Religion in Early Medieval Europe, ed. Walter Pohl/Gerda Heydemann (Cultural Encounters in Late Antiquity and the Middle Ages 13, Turnhout 2013) 209–232, hier 209f.

³² Zitat: Joachim Jahn, Ducatus Baiuvariorum. Das bairische Herzogtum der Agilolfinger (Monographien zur Geschichte des Mittelalters 35, Stuttgart 1991) 553. Vgl. Matthias Hardt, The Bavarians, in: Regna and Gentes. The Relationship between Late Antique and Early Medieval Peoples and Kingdoms in the Transformation of the Roman World, ed. Hans-Werner Goetz/Jörg Jarnut/Walter Pohl (The Transformation of the Roman World 13, Leiden [u.a.] 2003) 429–461, hier 459 mit weiterer Literatur.

³³ Störmer, Fernstraße 328. Vgl. Hardt, Bavarians 459.

³⁴ Vita S. Magni vetus XVI–XXI (ed. Dorothea Walz, Auf den Spuren der Meister. Die Vita des heiligen Magnus von Füssen, Sigmaringen 1989) 102–195, hier 141–165. Die Quelle stammt wahrscheinlich vom Ende des 9. Jahrhunderts: ebd. 66f. Auch wenn ihre Zuverlässigkeit im Einzelnen umstritten ist, können die Ortsangaben für das Voralpenland Glaubwürdigkeit beanspruchen: Hans-Uwe Rump, Füssen (Historischer Atlas von Bayern. Schwaben 9, München 1977) 32.

³⁵ Vita S. Magni XIX, ed. Walz 157. Cysz, Staatsstraße 165f.

Zwar lässt sich eine fortgesetzte Wartung der Via Claudia Augusta nicht belegen.³⁶ Unabhängig davon ist aber die immer noch oder wieder bestehende Wichtigkeit der alten Verkehrsrouten festzuhalten,³⁷ nicht zuletzt die der genannten Knotenpunkte. Emmeram und Magnus bewegten sich im 7./8. Jahrhundert immerhin entlang der alten rätischen Hauptverbindungen. Der Fortbestand dieser Infrastruktur ist bereits für den davorliegenden Zeitraum vorauszusetzen, was erneut die antik geprägte verkehrsgeografische Relevanz des Untersuchungsgebiets aufzeigt.

Schließlich sei noch einmal auf die Forschungen Wilhelm Störmers verwiesen, der sich anhand der Traditionsnotizen mit „Fernstraße und Kloster“ im frühmittelalterlichen Baiern beschäftigt hat.³⁸ Er konnte dabei den Stellenwert der antiken Infrastrukturelemente – namentlich der Straßen, aber auch der Straßenstationen – für die Herrschaftsausübung ebendort herausarbeiten. Ein besonders eindrucksvolles Beispiel ist das Kloster Scharnitz-Schlehdorf, das im späteren 8. Jahrhundert eine regelrechte „Straßenpolitik“ betrieb.³⁹ Es befand sich anfangs wohl am Ort der ehemals römischen Straßenstation Scarbia; zum Besitz desselben gehörte ferner unter anderem Zirl.⁴⁰ Da für die Schenkungen Scharnitz’ herzoglicher Konsens überliefert ist, lässt sich hier alter Herzogs- beziehungsweise Fiskalbesitz wahrscheinlich machen.⁴¹ Aufgrund der für den frühen Dukat Baiern gegebenen Relevanz der römischen Infrastruktur, speziell der Straßen, musste es sicher ein besonderes Anliegen der nachantiken Herrscher darstellen, diese zu sichern und ihre Funktion zu gewährleisten.

Zusätzliche Argumente dafür, dass römische Altstraßen zumindest teilweise fortbestanden sowie weitergenutzt wurden, liefern vergleichende Betrachtungen archäologischer und sprachwissenschaftlicher Befunde. So tauchen frühmittelalterliche Siedlungen und in römischer Tradition stehende Ortsnamen häufig in unmittelbarer Nähe zum Verlauf dieser antiken Verkehrswege auf.⁴² Einschränkend ist natürlich stets danach zu fragen, ob womöglich nur vom Naturraum vorgegebene Routen oder bestimmte antike Trassen genutzt wurden. Auch ist im Einzelfall zu überprüfen, wie man sich den frühmittelalterlichen Zustand der überkommenen Straßen vorzustellen hat, die in den Nord-West-Provinzen des Römischen Reiches für gewöhnlich in Kies ausgeführt worden waren.⁴³

Hinsichtlich der Verkehrsorganisation im frühmittelalterlichen Dukat Baiern ist die Lex Baiuvariorum am aufschlussreichsten, da sie Belege bietet sowohl für die Rezeption des *cursus publicus* beziehungsweise der weiteren Transportdienste als auch des römischrechtlichen *Via-Publica*-Konzepts.⁴⁴

³⁶ Im Mittelalter bildete sich hier allmählich ein Hohlweg aus: Reinhold Böhm, Füssen. Wesenszüge einer 700jährigen Stadt (Stuttgart 1992) 14. Zur zunehmenden Verschlechterung römischer Altstraßen im Laufe der Jahrhunderte: Thomas Szabó, Antikes Erbe und karolingisch-ottonische Verkehrspolitik, in: Institutionen, Kultur und Gesellschaft im Mittelalter. Festschrift für Josef Fleckenstein zu seinem 65. Geburtstag, ed. Lutz Fenske/Werner Rösener/Thomas Zotz (Sigmaringen 1984) 125–145, hier 125.

³⁷ Störmer, Pässe 92f. Daneben entstanden freilich auch neue Wege: Böhm, Füssen 14. Frühmittelalterliche Quellen als Argument gegen ausschließliche Nutzung der Römerstraßen: Hans-Ulrich Schiedt/Guy Schneider/Heinz E. Herzig, Historische Straßen- und Wegforschung in der Schweiz, in: Straßen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter. Herbsttagung des Konstanzer Arbeitskreises für mittelalterliche Geschichte vom 4. bis 7. Oktober 2005 auf der Insel Reichenau, ed. Rainer C. Schwinges (Vorträge und Forschungen 66, Ostfildern 2007) 119–160, hier 158.

³⁸ Siehe oben Anm. 10f.

³⁹ Störmer, Fernstraße 304–306.

⁴⁰ Störmer, Fernstraße 305f.

⁴¹ Störmer, Fernstraße 312f. Der Herzogskonsens ist auch deswegen wichtig, weil er die Kontrolle bestimmter Dienstpflichten anzeigt: Stefan Esders, Spätantike und frühmittelalterliche Dukate. Überlegungen zum Problem historischer Kontinuität und Diskontinuität, in: Die Anfänge Bayerns. Von Raetien und Noricum zur frühmittelalterlichen Baiuvaria, ed. Hubert Fehr/Irmtraut Heitmeier (Bayerische Landesgeschichte und europäische Regionalgeschichte 1, St. Ottilien 2012) 425–462, hier 442.

⁴² Trier, Besiedlung 263; 273; 291; Arno Rettner, Romanen des 5. und 6. Jahrhunderts in Deutschland unter besonderer Berücksichtigung von Südbayern, in: Rom und die Barbaren. Europa zur Zeit der Völkerwanderung. 22. August bis 7. Dezember 2008 in der Kunst- und Ausstellungshalle der Bundesrepublik Deutschland, Bonn, ed. Jutta Frings (München 2008) 186f., hier 186.

⁴³ Siehe oben Anm. 36. Nach Heinz Herzig war die „Persistenz einer „Straße“ durch die Jahrhunderte [...] eine Frage der Routenkenntnisse und wohl weniger der Dauerhaftigkeit der Weganlage“: Heinz E. Herzig, Die antiken Grundlagen des europäischen Straßensystems, in: Die Welt der europäischen Straßen. Von der Antike bis in die frühe Neuzeit, ed. Thomas Szabó (Köln/Weimar/Wien 2009) 5–17, hier 17.

⁴⁴ Zum spätrömischen Verkehrssystem und seinen Fortwirkungen im Frühmittelalter: Stefan Esders, „Öffentliche“ Abgaben und Leistungen im Übergang von der Spätantike zum Frühmittelalter: Konzeptionen und Befunde, in: Von der Spätantike

Vorauszuschicken ist, dass ebenso für das merowingische Gallien die Existenz eines Transportsystems nach dem Prinzip des *cursus publicus* bezeugt ist. So finden sich etwa in den Formeln des Marculf (Ende 7. Jahrhundert) – in königlichem Kontext – die bekannten Dienstpflichten der *angariae* und *veredi*.⁴⁵ Eine antiken Vorbildern folgende Verkehrsorganisation mittels königlicher Straßenstationen ist für das karolingische Churrätien, also ungefähr die ehemalige Raetia I, greifbar und wurde als „Etappensystem auf den fränkischen Königsstraßen“ betitelt.⁴⁶

Die aus dem 6. bis 8. Jahrhundert stammende Lex Baiuvariorum nun widmet sich umfangreicher der kirchlichen Grundherrschaft und verzeichnet die Dienst- und Abgabepflichten der kirchlichen Kolonen sowie der Unfreien.⁴⁷ Die hier auftauchenden *servitia* sind als Nachfolger der antiken *munera* zu klassifizieren.⁴⁸ Aufmerksamkeit verdient die Erwähnung der *parafredi* und *angariae*, bezogen auf die Kolonen: *Parafredos donent aut ipsi vadant, ubi eis iniunctum fuerit. Angarias cum carro faciant usque quinquaginta leugas, amplius non minetur*.⁴⁹ Selbst wenn diese Leistungen im kirchlichen Zusammenhang stehen, hat man mit ihrer grundsätzlichen Gültigkeit auch im Bereich der weltlichen Herrschaftsausübung zu rechnen. Einerseits wurde die Kirche im Frankenreich durch Delegation königlicher Rechte verstärkt in die Heeresorganisation einbezogen. Andererseits ist durch spätere Quellen die Verbindung der Nutztier- und Wagenstellungen mit Feldzügen verschiedentlich belegt.⁵⁰ Schließlich bestand ein Kommunikationswesen, das Botendienste unter anderem für Herzog beziehungsweise König beinhaltete.⁵¹

Für eine solche Dimension spricht auch die abschließend zu behandelnde rechtliche Erfassung der Straßen selbst. Die Lex Baiuvariorum enthält eine Nennung der *via publica*, womit die Unterscheidung von der *via convicinalis vel pastoralis* einhergeht.⁵² Der Text zielt darauf ab, die jeweiligen Verkehrswege frei zu halten, um so ihre Nutzung zu gewährleisten. Die *via publica* wird als Straße definiert, auf der der Herzog (oder König) unterwegs ist: *Si quis viam publicam, ubi dux egreditur, vel viam equalem alicui clausurit contra legem, cum XII sold conponat et illam sepem tollat*.⁵³ Die besondere Rolle der öffentlichen, überregionalen Straßen zeigt sich auch darin, dass rechtswidrige Behinderungen des Verkehrsflusses mit einer erhöhten Geldstrafe zu ahnden waren. Die Differenzierung verschiedener Straßentypen, die Existenz von Fernverbindungen sowie die partielle Übernahme der römischen Terminologie machen eine Anbindung an die alten Straßen wahrscheinlich, ohne dass die Lex Baiuvariorum dazu weitere Informationen lieferte.

zum frühen Mittelalter. Kontinuitäten und Brüche, Konzeptionen und Befunde, ed. Theo Kölzer/Rudolf Schieffer (Vorträge und Forschungen 70, Ostfildern 2009) 189–244, hier 191–205; Schneider, Transport; Heinrich Dannenbauer, Paraveredus – Pferd, in: Zeitschrift der Savigny-Stiftung für Rechtsgeschichte. Germanistische Abteilung 71 (1954) 55–73.

⁴⁵ Marculf, *Formulae* I, 11; II, 1 (ed. Alf Uddholm, *Marculfi formularum libri duo*, Uppsala 1962) 60–62; 162–174.

⁴⁶ Otto P. Clavadetscher, Verkehrsorganisation in Rätien zur Karolingerzeit, in: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte 5 (1955) 1–30; Zitat: 30.

⁴⁷ Lex Baiuvariorum I, 13 (ed. Ernst von Schwind, MGH LL nat. Germ. 5/2, Hannover 1926) 286–290. Zur Datierungsfrage vgl. den Überblick bei Harald Siems, Das Lebensbild der Lex Baiuvariorum, in: Rechtssetzung und Rechtswirklichkeit in der bayerischen Geschichte, ed. Hans-Joachim Hecker/Reinhard Heydenreuter/Hans Schlosser (Zeitschrift für bayerische Landesgeschichte. Beiheft B 30, München 2006) 29–74, hier 30–37.

⁴⁸ Vgl. Esders, Abgaben 191–205, insbesondere 195.

⁴⁹ Lex Baiuvariorum I, 13, ed. von Schwind 288. Zum Verhältnis von *paraveredi* und *veredi* im Frankenreich: Wolfgang C. Schneider, „Rechtstiere“ der Spätantike im mittelalterlichen Niedersachsen. Pferd und Rind als Rechtsinstitutionen in der hoheitlichen Verkehrsstruktur des Mittelalters, in: Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte 76 (2004) 47–69, hier 50.

⁵⁰ Z. B. für das Kloster Staffelsee: Esders, Abgaben 198–200.

⁵¹ Zu den Diensten und ihren Funktionen: Wilhelm Störmer, Beobachtungen zur historisch-geographischen Lage der ältesten bayerischen Klöster und ihres Besitzes, in: Frühes Mönchtum in Salzburg. Probleme der Forschung. Wissenschaftliche Tagung zur 3. Salzburger Landesausstellung „St. Peter in Salzburg“ vom 16. bis 18. September 1982 in der Universität Salzburg, ed. Eberhard Zwink (Salzburger Diskussionen 4, Salzburg 1983) 109–123, hier 115f. Vgl. Michael Windhausen, „Angaria“ und „scara“ im Prümer Urbar. Transport- und Botendienste in einer frühmittelalterlichen Grundherrschaft im Kontext römischer Verkehrswege, in: Beiträge zur Geschichte des Bitburger Landes 16/17 (2006) 4–30.

⁵² Lex Baiuvariorum X, 19; X, 20, ed. von Schwind 394.

⁵³ Lex Baiuvariorum X, 19, ed. von Schwind 394. Der König taucht nicht in allen Handschriften auf. Hier ist an die Überlieferungsproblematik der Lex Baiuvariorum zu erinnern, die unter anderem die variierende Nennung von *rex* und *dux* betrifft.

FAZIT

Wie lässt sich der Vergleich antiker und frühmittelalterlicher Verkehrswege in der Raetia II beziehungsweise in Baiern zusammenfassen? Zunächst kann für das Frühmittelalter eine Orientierung an der durch Fernstraßen und Straßenstationen vorgegebenen römischen Raumgliederung konstatiert werden. In rechtlicher Hinsicht findet sich darüber hinaus ein Rekurren auf gewisse Dienstpflichten sowie Straßenkategorien. Dies zeigt den Stellenwert der antiken Infrastruktur und der zugehörigen Verkehrsorganisation für die Grenzverteidigung im südöstlichen Frankenreich auf. Die alten Verkehrswege waren sicher entscheidende „Leitlinien“ für den Landesausbau sowie Feldzüge Richtung Süden und (später) Osten. Insofern dürfte nicht zuletzt der Charakter des antiken Rätien als „Durchgangsprovinz“ zu seiner Integration in das Reich der Merowinger geführt haben.