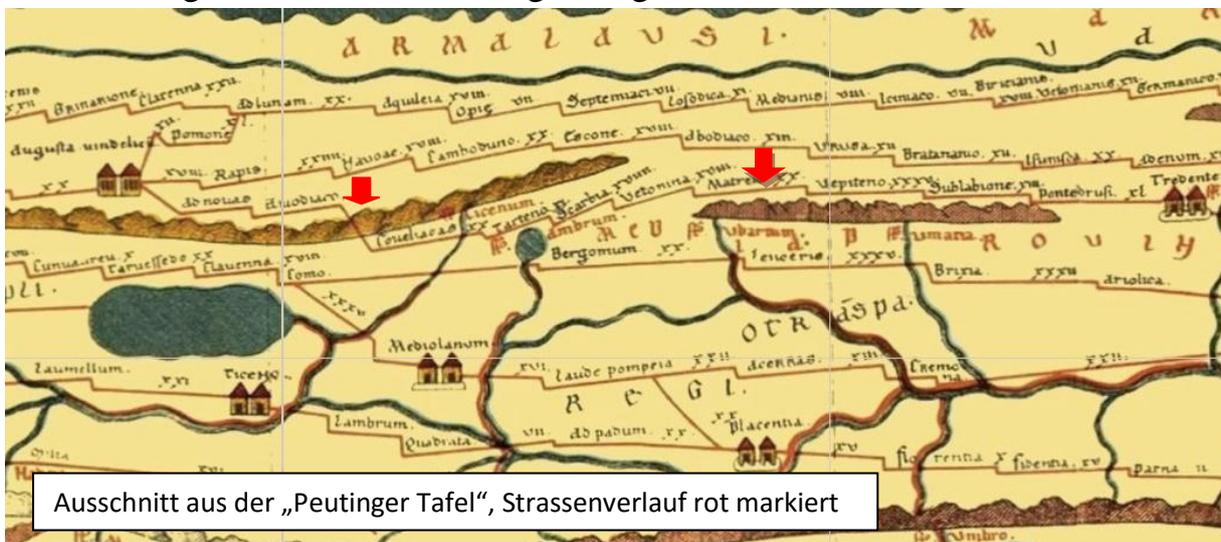


Die Römerstrasse von Verona über den Brennerpass, den Zirler Berg und Raisting nach Augsburg (moderne Bezeichnung „Via Raetia“)

Bauzeit und Bedeutung

Die Strasse wurde unter Kaiser Septimus Severus (193-211) und seinem Sohn Caracalla (211-217) gebaut, folgte aber mit Sicherheit einer schon seit Jahrhunderten, wenn nicht seit Jahrtausenden bestehenden Verkehrsverbindung von Norditalien über die Alpen in den Donauraum und passte sich zumindest teilweise deren Trassenführung an. Der späte Ausbau der Strasse verwundert, da doch der Alpen- und Voralpenraum seit 15 v. Chr. unter römischer Herrschaft stand und uns heute die Brennertrasse als kürzester und bequemster Verkehrsweg von und nach Italien geläufig ist.



Die wichtigste Römerstrasse über die Alpen in die Provinz Raetien war jedoch die unter Kaiser Claudius in den Jahren 45/46 n. Chr. gebaute Via Claudia Augusta, die von Bauzanum (Bozen) über den Reschen- und Fernpass nach Foetibus (Füssen) und weiter nach Augusta Vindelicorum (Augsburg) führte.

Wenn man heute mit der Bahn, auf der Brennerstrasse oder der Autobahn nach Südtirol fährt, erkennt man auch die Ursache dafür: Das Tal der Eisack zwischen Bozen und Brixen war bis zum modernen Strassenbau unpassierbar und ein Ausweichen über die seitlichen Bergflanken wegen der beidseitig steil einmündenden Schluchten nur in großer Höhe möglich. So musste die Strasse von Bozen über den Ritten bis auf über 1000 m Seehöhe geführt werden und erreichte erst vor Brixen wieder die Talsohle, ein ziemlich mühsamer und zeitraubender Umweg also. Das blieb so, bis erst im 14. Jahrhundert ein Saumweg und im 15. Jahrhundert ein Karrenweg in die Felsen gesprengt wurde. So kann man unsere Römerstrasse als eine eher zweitrangige Verkehrsverbindung bezeichnen, zumal sie von den Römern nicht übermäßig

lange benützt werden konnte, da nach dem Limesfall im Jahr 260 die Provinz Raetien zum unsicheren Grenzland wurde und durch Kriegsereignisse und freiwilligen Abzug von Bewohnern teilweise verödete.

Verlauf der Strasse



Zwischen Wielenbach und Raisting

Über Vipitenum (Sterzing), den Brennerpass und Veldidena (Innsbruck-Wilten) erreichte die Strasse Teriolis (Zirl) und über den Zirler Berg Scarbia (Scharnitz), Parthanum (Partenkirchen) und führte über Coveliacae (Moosberg bei Murnau) und Urusa (Raisting) in Richtung Augsburg. Etwa bei Egling an der Paar vereinigte sie sich mit der Strasse, die von Iuvavum (Salzburg) über Pons Aeni (Rosenheim) und Bratananium (Gauting) nach Augusta führte.

In unserer Gegend ist der Strassenverlauf einigermaßen gesichert, Von Raisting führte die Trasse etwa wie die Staatsstrasse 2055 nach Norden, bei der leichten Rechtskurve nach



Hohlweg südl. von Utting



Flacher Damm beim Streicherhof

Verlassen des Waldstücks vor Utting führte sie -heute noch sichtbar- geradeaus weiter, westlich des Aussiedlerhofes vorbei und überquerte den Graben des Hardtbachs in einer sichtbaren S-Kurve und durchquert heute auf einem erhaltenen Damm ein Waldstück. Westlich des Uttinger Schützenheims musste der Uttinger Mühlbach entweder mittels Brücke oder

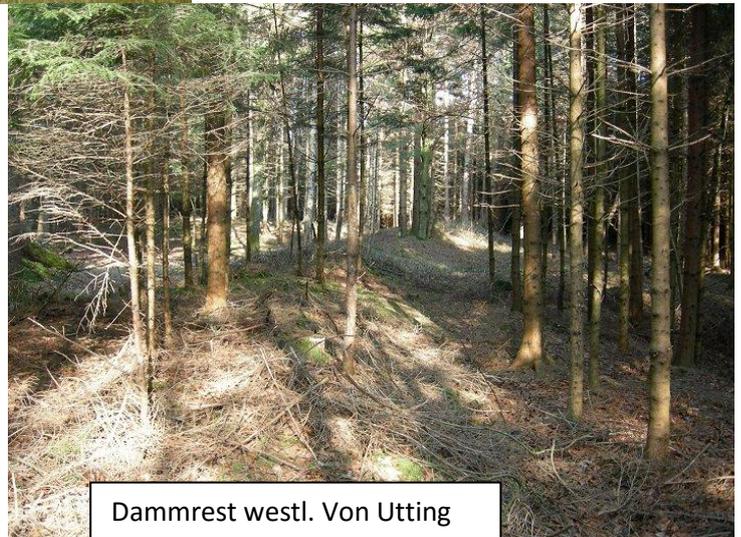
Furt überwunden werden. Jenseits der Landsberger Strasse verlief sie parallel zum heutigen Feldweg in Richtung Achselschwang und weiter nach Steinebach. In Windach benützte sie eine der drei Rampen, die vom Windacher Berg zur Windach hinunterführen, überquerte diese und ging weiter über Eresing und Geltendorf in Richtung Augsburg.



Hohlweg beim Hardtbach

Man kann nur vermuten, was die Planer dazu bewogen hat, die Trasse durch das relativ zerklüftete Gelände südwestlich von Utting zu wählen. War es das Ziel möglichst geradlinig Augsburg anzusteuern? Andererseits bietet sich die Überquerung des Uttinger Mühlbaches wegen seiner steilen Ufer

an dieser Stelle besonders an. Auch die Windach ist, oder war bis zu ihrer Regulierung, ein sehr unberechenbares Flösschen, das bei jedem Hochwasser zu einer Verlegung des Flussbettes in seinem Unterlauf ab Windach neigte. Dort bot sich auch deshalb eine Überquerung des Wasserlaufs am Ausgang der Schlucht und vor den sog. Schlechtwiesen an.



Dammrest westl. Von Utting

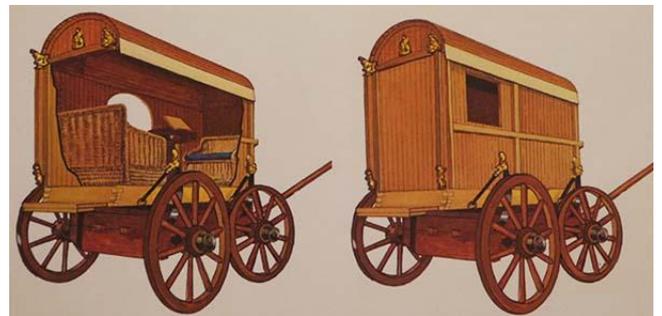
Zustand der Strasse

Üblicherweise waren römische Fernstrassen im ebenen Gelände fünf bis sieben Meter (20 pedes = 20 x 29,6 cm) breit, verschmälerten sich jedoch in schwierigen Lagen auf weniger als drei Meter (= 8 pedes) mit Ausweichstellen, wie wir es im o. a. Waldstück westlich von Utting vorfinden. Bei der Konstruktionsbreite mag auch - wie heute - die Bedeutung der Straße und die Verkehrsdichte eine Rolle gespielt haben. Beiderseits der gewölbten Fahrbahn befand sich ein Strassengraben. Der Unterbau bestand aus groben Steinen,

darüber kamen zwei Deckschichten zuerst aus grobem, dann aus feinem Kies. Dadurch entstand die typische Form eines flachen Dammes. Das Material stammte aus der Gegend. Manche Gruben, aus denen Baumaterial entnommen wurde, sind noch erhalten. Bäche und Flüsse wurden in der Regel mittels Holzbrücken überwunden, deren Reste äusserst selten (z. B. in Kempten oder bei Epfach) erhalten sind.

Für die Sicherheit der Strassen sorgten meist Legionäre im Ruhestand mit ihrem Personal, die häufig auch die Strassen- und Wechselstationen, die „Mansiones“ und „Mutationes“ betrieben, die im Abstand von etwa einer Tagesetappe angelegt waren. Eine Mansio befand sich mit Sicherheit in Urusa-Raisting, da dort die Strasse von Bratananium-Gauting nach Abodiacum-Epfach und weiter nach Cambodunum-Kempten kreuzte. Bei Ausgrabungen 1985 fand man die Überreste von massiv gebauten mit Hypokausten-Heizung ausgestatteten Gebäuden, die auf eine komfortable und stattliche Herberge schließen lassen. Andere werden wohl nur aus Holzgebäuden bestanden haben, die nicht mehr nachweisbar sind. Für die Versorgung dieser Mansiones dienten die nahen „Villae Rusticae“, die über Nebenstrassen (viae vicinales bzw. viae privatae) erreichbar waren. Solche Villae bestanden nachweislich z. B. in Weilheim, Schondorf und Weil.

Der Verkehr spielte sich zu Fuß, zu Pferd bzw. Maultier oder mit Ochsen- und Pferdekarren ab. Für einen relativ komfortablen Personenverkehr benützte man per Achsschemel gelenkte und gefederte vierrädrige Karren mit geschlossenem Aufbau.



Literatur:

Czysz, Dietz, Fischer, Kellner (Hrsg): Die Römer in Bayern, Stuttgart 1995

Völk, Carolin (Hrsg): Auf Spuren der Römer vom Ammersee nach Verona, Lindenberg 2015

www.kaluwi.de: Via Raetia (Bild- und Kartenmaterial)

www.isargeschichten.de (Bild Reisewagen)