

Oberösterreichische Heimatblätter

Herausgegeben vom Institut für Landeskunde am o.-ö. Landesmuseum in Linz
durch Dr. Franz Pfeffer

Jahrgang 4

Heft 2

April-Juni 1950

Inhalt

	Seite
Walter Buchowiecki: Romanische Landkirchen in Oberösterreich	97
Heinrich Wurm: Die Seumann auf Gallsbach. Beiträge zu deren Geschichte und Genealogie	112
Ernst Burgstaller: Die Traunkirchner Felsinschriften	125
Herbert Maurer: Zur Wertung der oberösterreichischen Grenzen unter besonderer Berücksichtigung des Grenzverkehrs	135

Bausteine zur Heimatkunde

Herbert Jandaurek: Die Hochstraße	159
Herbert Jandaurek: Das Totenhölzl bei Wimsbach	167
Leonhard Franz: Ein wikingerischer Reiterknochen aus Enns	169
Franz Brosch: Die Linzer Martinskirche und das ufernahe Fußmaß der Quadraturen	171
Walter Luger: Ein Brief über Napoleons Rückzug 1812	172
Franz Stroh: Zur Gussform aus Refermarkt	176
Das Linzer Museum zwölf Jahre nach der Gründung	177

Lebensbilder

Wilhelm Frey: Ami Boué. Ein Pionier der geologischen Forschung in Oberösterreich	178
Wilhelm Jenny: Ein Bildnis Ami Boués im oberösterreichischen Landesmuseum	181
Eduard Kriebbaum: Theodor Berger. Zum 75. Geburtstag	182

Schrifttum

Buchbesprechungen	188
Von der wissenschaftlichen Arbeit unseres Nachwuchses	191

Jährlich 4 Hefte

Zuschriften für die Schriftleitung (Beiträge, Besprechungsstücke) an Dr. Franz Pfeffer,
Linz a. D., Museumstraße 14

Zuschriften für die Verwaltung (Bezug) an die Buchdruckerei des Amtes der o.-ö. Landes-
regierung, Linz a. D., Klosterstraße 7

Verleger und Eigentümer: Verlag des Amtes der o.-ö. Landesregierung, Linz a. D., Klosterstr. 7

Herausgeber und Schriftleiter: Dr. Franz Pfeffer, Linz a. D., Museumstraße 14

Druckstöcke: Altschneiderei Franz Krammer, Linz a. D., Krammstraße 3

Druck: Buchdruckerei des Amtes der o.-ö. Landesregierung, Linz a. D., Klosterstraße 7

Zur Wertung der oberösterreichischen Grenzen unter besonderer Berücksichtigung des Grenzverkehrs

Von Herbert Maurer (Linz)

Allgemeines

Die politischen Grenzen eines Landes sind historisch wie geographisch äußerst beziehungsreiche Erscheinungen und es hat besonders in politisch bewegten Zeiten nie an Versuchen gefehlt, Wertungen politischer Grenzen aufzustellen, ohne daß ein Einverständnis unter den Forschern hätte erzielt werden können. Ein großes Hindernis hiefür war die oft allzu einseitig wertende Betrachtungsweise, die, den verschiedensten Zwecken dienend, nur zur Verwirrung, nicht aber zur wissenschaftlichen Klarheit führen konnte. Namhafte geographische Forscher wie etwa Robert Sieger, Otto Maull und Johannes Sölch haben in sehr verschiedener Weise zu dieser Frage Stellung genommen und besonders die Arbeit des letztgenannten Gelehrten¹⁾ konnte die Mängel aufzeigen, die den bis dahin geprägten Begriffsbestimmungen anhafteten und neue Wege weisen. Sölchs kritische Betrachtung vermag es vor allem, manche überspigte Hoffnungen von Geographen auf ein vernünftiges Maß zu beschränken, die da meinen, auf rein geographischer Grundlage einen allgemein gültigen Maßstab für die Beurteilung politischer Grenzen finden zu können. Es ist übrigens bezeichnend, daß es die Grenzziehungen der Pariser Vororteverträge nach dem ersten Weltkrieg waren, die die Geographen anregten, über die Berechtigung von Grenzziehungen nachzudenken, daß aber die Veränderungen, die das politische Antlitz Mitteleuropas in den letzten zwölf Jahren betroffen haben, keinen so vielfältigen Widerhall in der geographischen Forschung mehr gefunden haben.

Die Frage, ob eine politische Grenze „berechtigt“ oder „unberechtigt“ ist, ist in erster Linie eine Angelegenheit des Völkerrechts, beziehungsweise, wenn es sich wie etwa bei Österreich um Ländergrenzen eines Bundesstaates handelt, des Verfassungsrechts. Die tatsächlichen Machtverhältnisse auf der einen, das Naturrecht auf der anderen Seite sind hier maßgebend. Das letztere aber erheischt eine Lösung, die dem vielgenannten und vielmißbrauchten „Selbstbestimmungsrecht der Völker“ Rechnung trägt. Man könnte etwa so sagen: Eine „gute“ politische Grenze ist diejenige, die dem Willen der beiderseitigen Grenzbevölkerung am meisten entspricht. Diese Menschen haben ja die Lasten einer Grenze in erster Linie zu tragen, bei ihren Erwägungen aber werden nicht so sehr rein geo-

¹⁾ J. Sölch: Die Auffassung der „natürlichen Grenze“ in der „wissenschaftlichen Geographie“, Innsbruck 1924.

graphische, als viel mehr wirtschaftliche und geschichtliche Gründe eine Rolle spielen: Willkürliche Zerschneidung von Wirtschaftsräumen und Beseitigung altgewohnter Verhältnisse wird den Grenzbewohnern immer unbillig erscheinen.

Gewiß ist die Feststellung zusammengehöriger Wirtschaftsgebiete auch eine Frage der Geographie, doch wurde von den Vertretern der Grenzgeographie vor allem die Berücksichtigung physisch-geographischer Verhältnisse verlangt, wie dies aus Bezeichnungen wie „natürliche Grenze“, „naturgemäße Grenze“ hervorgeht. Die „ideale“ Grenze wäre nach geographischer Auffassung die, an der sich alle geographischen Gegebenheiten wie Aufbau, Klima, Pflanzenkleid, Bevölkerung, Sprache, Wirtschaft und Verkehr verändern. Eine solche Grenze aber gibt es nicht einmal bei der Abgrenzung „natürlicher“ Landschaftseinheiten, geschweige denn bei politischen Gebietseinheiten. Dies eindeutig klargestellt zu haben, ist das Verdienst S ö l c h s. Gerade die oberösterreichischen Grenzen²⁾ sind ein Musterbeispiel dafür, wie wenig eine rein geographische Betrachtungsweise beurteilen kann, ob Grenzen „berechtigt“ oder „nicht berechtigt“ sind. Hier zu entscheiden, ist viel eher noch Sache des Geschichtsforschers als des Geographen. Ist man nämlich der Ansicht, daß der Wille der Bevölkerung das für die Grenzziehung Entscheidende sein sollte, dann erweisen sich jahrhundertealte Grenzen in der Regel als die beständigsten, weil sie von den Grenzbewohnern am ehesten als gerechtfertigt empfunden werden.

Es wird daher Aufgabe einer späteren Betrachtung in diesen Blättern sein, Entstehung und Alter der einzelnen Abschnitte unserer Landesgrenzen zu besprechen. Vorerst soll jedoch einmal versucht werden, eine geographische Wertung der Grenzen Oberösterreichs zu geben unter Berücksichtigung all der Einwände, die oben aufgezählt wurden. Beide Arbeiten sind als Vorbereitung für entsprechende Blätter des Oberösterreichischen Heimatatlases gedacht.

Wollen wir nun zu einer brauchbaren geographischen Wertung gelangen, so müssen wir uns auf die Aufgaben besinnen, die jede politische Grenze besitzt.

Ihre ursprünglichste Aufgabe ist es zweifellos, zu trennen, d. h. den über die Grenze gehenden Verkehr zu hemmen, bzw. zu lenken. Grenze und Verkehr sind also ihrer ursprünglichen Aufgabe nach Gegner und es ist daher für eine Grenzwertung wichtig, den Grad der verkehrshemmenden Kraft festzustellen und einzelne Arten auszugliedern. Eine weitere Ursache für diese Kraft kann in Unterschieden der Natur- oder Kulturlandschaft liegen, also auf einem ebenso ausgesprochen geographischen Gebiet, und dieser letztere Gesichtspunkt wurde vor allem von den grenzgeographischen Arbeiten bisher gewürdigt und zum Anlaß für die Aufstellung von Wertungen gemacht. Ich habe in meiner Arbeit über die Grenzen Oberösterreichs²⁾ versucht, diese Unterschiede am oberösterreichischen Beispiel aufzuzeigen, kam aber zur Überzeugung, daß das Zusammenspiel der Verschiedenheiten in Natur- und Kulturlandschaft so mannigfaltig sein kann, daß es unmöglich ist, einige wenige Typen aufzu-

²⁾ H. Maurer: Die Grenzen Oberösterreichs, Diss. Wien 1948.

stellen, sondern daß man nur dann der geographischen Wirklichkeit keine Gewalt antut, wenn man in jedem einzelnen Fall das Gemeinsame und Verschiedene in den Grenzlandschaften aufzeigt. Daher kann für eine Grenzkarte von Oberösterreich nur die Darstellung des Verhältnisses von Grenze und Verkehr in Frage kommen. Physisch-geographisch setzt sich ja Oberösterreich bekanntlich aus drei vollkommen verschiedenen Landschaften zusammen, sodaß von vornherein breite Übergänge gegeben sind, wenn eine dieser Großlandschaften von der Grenze geschnitten wird, und auch die Kulturlandschaft konnte daher nur durch die sondernde Wirkung jahrhundertealter Grenzen teilweise ihre eigene Prägung erhalten. Das Verhältnis der oberösterreichischen Landschaften zu ihren Nachbargebieten aufzuzeigen, müßte aber Aufgabe einer künftigen Landeskunde von Oberösterreich sein, denn gerade bei unserem Heimatland kann ja aus obgenannten Gründen eine geographische Betrachtung niemals bei den politischen Grenzen abbrechen.

1. Um den Hindernischarakter der Grenze zu beurteilen, habe ich in Anlehnung an Sölch in meiner obgenannten Arbeit fünf Grenzarten ausgesondert, deren Namen ich hier vereinfache, ohne die damals gefaßten Begriffe wesentlich zu verändern. Den Einteilungsgrund bildet dabei die geringere oder größere Durchgängigkeit, bezw. Verkehrsfeindlichkeit, die ja in umgekehrtem Verhältnis zueinander stehen.

Es handelt sich um folgende Grenzarten³⁾:

1. **Verschlußgrenzen** („Vollkommen geschlossene Grenzen“, „Verschlußgrenzen“): Unüberwindliche Hindernisse für den Landverkehr und die Binnenschifffahrt wie Meeresküsten, Sand-, Fels- und Eiswüsten, undurchdringliche Urwälder. Die Gletscherregion der Alpen wird man nur in selteneren Fällen noch hieher rechnen können, da sie für den Touristenverkehr bereits teilweise erschlossen ist.
2. **Schartengrenzen** („geschartete Grenzschranken“, „Lückenschranken“): Die in der Fels- und Eisregion verlaufende Grenze kann nur auf Touristen- und Saumpfade überschritten werden, die über Scharten und Jöcher führen und einen mindestens 1000 m hohen Anstieg erfordern.

Unter 1 und 2 fallen aber nur Grenzen, bei denen die angeführten Merkmale auf mindestens 20 Grenzkilometern ununterbrochen vorherrschen.

3. **Lückengrenzen** („Durchbrochene Grenzschranken“, „Lückenschranken“): Die verkehrsfeindliche Gebirgsgrenze kann zumindest innerhalb von 20 Grenzkilometern von Eisenbahnen und Autostraßen in naturgegebenen „Lücken“, sei es auf Pässen, sei es in Quer- und Engtälern, durchbrochen werden. Sinngemäß gehören hieher auch Stromgrenzen, die nur an wenigen Stellen durch Brücken oder Autofähren überseht werden können, desgleichen am Ufer oder in der Mitte von Seen verlaufende längere Grenztrecken.

³⁾ In Klammer steht der bei meiner Dissertation, S. 7, vorgeschlagene Ausdruck, dann die bei Sölch, a. a. O. S. 34 f. verwendete Bezeichnung. Sölch gab dabei für Typ 3 und 4 keine nähere Begriffsbestimmung, während Typ 2 in meiner Dissertation erstmals aufgestellt wurde.

4. **Durchgangsgrenzen** („Durchgängige Grenzschranken“, „Durchgangsschranken“): Die im Mittelgebirge oder Hügelland verlaufende Grenze bildet nirgends mehr ein vollkommenes Hindernis für den Eisenbahn- oder Straßenverkehr, doch ist dieser nicht an jeder Stelle in gleich leichter Weise zu bewerkstelligen, sondern wird an mehreren Durchgangsstellen besonders erleichtert, welche dann ebenso wie die Lücken und Brücken der dritten Grenzart verkehrsfammelnd wirken. Bachgrenzen gehören vorzugsweise dieser Durchgangsgrenzart an.

5. **Offene Grenzen** („Vollkommen offene Grenze“, „schrankenfreie Grenze“): An dieser, in Ebenen verlaufenden Grenze gibt es keinerlei, den Verkehr auch nur leicht hemmendes natürliches Hindernis.

Bei den Außengrenzen Oberösterreichs, von denen in dieser Arbeit die Rede sein soll, kommen nur die Arten 2 — 4 vor.

Nach dem Anteil der Scharten- und Lückengrenzen an der Gesamtlänge der Grenzen unterscheide ich einen starken Hindernischarakter, wenn mehr als $\frac{2}{3}$, einen mittleren, wenn $\frac{1}{3}$ bis $\frac{2}{3}$, und einen schwachen, wenn weniger als $\frac{1}{3}$ der Grenzlänge Scharten- und Lückengrenzen sind.

2. Im umgekehrten Verhältnis zum Hindernischarakter steht der **Verkehrswert** der Grenze, durch den der Grad ihrer Durchgängigkeit und deren gegenwärtige Ausnützung zum Ausdruck kommen. Waren bei der Betrachtung des Hindernischarakters besonders morphologische und hydrographische Gesichtspunkte entscheidend, so sind es nun in zweifacher Hinsicht verkehrsgeographische: Erstens kommt es hier auf die Zahl und Art der die Grenze schneidenden **Verkehrswege** an, die fest im Bild der Kulturlandschaft verankert und nur geringem Wandel unterworfen sind, zweitens auf deren gegenwärtige Benützung durch **Verkehrsmittel**, vor allem durch Bahn und Kraftwagen. Deren Zahl ist aber schwerer erfassbar und stärkeren Schwankungen ausgesetzt.

Die Zahl der Verkehrswege wie die Zahl der Verkehrsmittel muß dabei in ein Verhältnis zur Grenzlänge gesetzt werden, um einen brauchbaren Vergleichsmaßstab zu liefern. Ich stellte daher die Anzahl der Verkehrswege und -mittel auf 100 Grenzkilometer fest und bekam so die **Verkehrswegdichte** und die **Verkehrshäufigkeit**.

Bei diesen Feststellungen ergibt sich nun allerdings eine Reihe von Schwierigkeiten. Bei den Straßen z. B. lassen sich nur sehr schwer eindeutige Einteilungsgründe für die Unterscheidung von Haupt- und Nebenstraßen finden, da die rechtliche Zugehörigkeit (Bundesstraße, Landesstraße usw.) kein hinreichender Maßstab für die Wichtigkeit eines die Grenze schneidenden Straßenzuges ist. Nun gibt es eine ganze Reihe von Verkehrswegen, meist Bezirks- und Gemeindestraßen, die schon ihrer Streckenführung nach nur dem lokalen Verkehr der Grenzgebiete dienen können, während andere, sowohl Bezirks- als auch besonders Landes- und Bundesstraßen, für den Durchgangsverkehr in Frage kommen. Das unterscheidende Merkmal sehe ich dabei darin, daß die **Lokalverbindungen** als selbstän-

dige Strecken nur in einem kleinen Umkreis beiderseits der Grenze bestehen, die Durchgangsverbindungen hingegen wenigstens auf einer Seite der Grenze als selbständige Strecken weiter in das betreffende Land hineinführen. Ich nehme als grenznahen Bereich, über den die Lokalverbindungen nicht hinausgehen, 25 km Straßenentfernung von der Grenze an. Diese Unterscheidung gilt aber nicht nur für Straßen, sondern auch für Bahnen und hilft gleichzeitig eine andere Schwierigkeit überwinden, nämlich die Frage, wie oft man einen Straßenzug oder eine Bahn zählen soll, die mehrmals die Grenze überschreitet wie etwa die Salzkammergutlokalbahn. Hier richte ich mich nach folgendem Grundsatz: So oft eine Straße oder Bahnlinie, die mehrmals die Grenze überschreitet, im Nachbarland wenigstens 2 km zurücklegt und mindestens eine geschlossene Ortschaft berührt oder eine Haltestelle besitzt, so oft wird sie als Lokalverbindung gezählt, als Durchgangsverbindung hingegen, wenn sie mindestens 25 km landeinwärts führt. Läuft der Verkehrsweg aber unmittelbar die Grenze entlang, wird er nicht gezählt. Die Unterscheidung in Lokal- und Durchgangsverbindungen läßt es auch zu, erhaltene Fahrwege, soweit sie als solche in den Spezialkarten aufscheinen, bei der Zählung zu berücksichtigen, da sie eindeutig dem Lokalverkehr dienen und für diesen oft gar keine so untergeordnete Rolle spielen.

Bei der Zählung der Verkehrsmittel wird derselbe Grundsatz angewendet. Allerdings eignen sich für die Zählung nur die öffentlichen Verkehrsmittel, die dem Reiseverkehr dienen und in den Fahrplänen verzeichnet sind. Es kann ja kein Zweifel darüber bestehen, daß die personenführenden Züge, Autobusse und Schiffe, die täglich innerhalb einer Fahrplanperiode verkehren und dabei einmal oder mehrmals die Grenze überschreiten, einen brauchbaren Maßstab für die Stärke des Grenzverkehrs bieten. Den Güterverkehr auf Schiene und Straße sowie den privaten Motorverkehr miteinzubeziehen, wäre sehr wünschenswert, doch bieten die wenigen vorhandenen Zählungen kein eindeutiges und vollständiges Bild, das dem öffentlichen Reiseverkehr zur Seite gestellt werden könnte. Auch bei der Bahn wickelt sich ja der Güterverkehr nur zum Teil in fahrplanmäßigen Zügen ab, deren Länge zudem weit größeren Schwankungen unterworfen ist als die der Reisezüge. Auch käme es beim Güterverkehr mehr auf die beförderte Menge, bzw. den Wert der Güter an als auf die Zahl der durchschnittlich im Tag die Grenze überschreitenden Verkehrsmittel. Angaben hierüber ließen sich aber nur über die beiden Bundesgrenzen, die tschechische und bayerische ermitteln und somit würde der Vergleichsmaßstab mit den drei Ländergrenzen fehlen. Für die ausschließliche Berücksichtigung des öffentlichen Reiseverkehrs spricht aber auch, daß er die vorherrschenden Verkehrsrichtungen klar wiedergibt und der private Motorverkehr in Österreich trotz der verstärkten Motorisierung noch keine so bedeutende Rolle spielt, daß er sich mit den Massenverkehrsmitteln Bahn und Autobus vergleichen ließe. Besonders der Autobusverkehr aber paßt sich stets ziemlich genau den herrschenden Verkehrsbedürfnissen an und Straßen, auf denen Autobusse verkehren, können somit auch als besonders verkehrsreich angesehen werden.

Unter Berücksichtigung all dieser Erwägungen ergibt sich nun folgende Beurteilung des Verkehrswertes der einzelnen Grenzen:

a) Verkehrswege:

Verkehrswegdichte (VWD): Anzahl der Bahnen, Schifffahrtslinien, Straßen und Fahrwege bezogen auf 100 Grenzkilometer. Dabei kann man zur Erläuterung auch die Dichte der Lokal- und der Durchgangsverbindungen berechnen.

b) Verkehrsmittel:

Verkehrshäufigkeit (VH): Anzahl der täglich (= mindestens sechsmal wöchentlich) verkehrenden Reisezüge-, Autobus- und Schiffspaare, wobei auch hier Lokal- und Durchgangsverbindungen unterschieden werden. Die Zahlen beziehen sich dabei auf den Beginn des Sommerfahrplanes 1950 (14. Mai 1950).

c) Verkehrswert (VW):

Dieser ist das Produkt aus Verkehrswegdichte (VWD) und Verkehrshäufigkeit (VH). Für die einzelnen Teilgrenzen ergibt sich dabei folgende Bewertung:

					Verkehrswert
unter 40% des Durchschnittswertes der Gesamtgrenze:					sehr gering
40 — 80 %	"	"	"	"	gering
80 — 120 %	"	"	"	"	durchschnittlich
120 — 160 %	"	"	"	"	groß
über 160 %	"	"	"	"	sehr groß

3. Die geographische Betrachtungsweise kann schließlich noch für ein drittes Gebiet unbeschränkt angewendet werden, für die Märkung der Grenzlinie. Diese wurde einstmalig so überschätzt, daß man nach ihr beurteilte, ob man eine Grenze als „natürlich“ bezeichnen könne oder nicht. Schon R. Sieger hat in allen seinen grenzgeographischen Arbeiten darauf hingewiesen, daß man hier nur von „naturentlehnten“ Grenzlinien sprechen könne, nicht von „naturgemäßen“. In diesem Sinne kann man sich mit der allerdings nicht sehr wesentlichen Frage befassen, ob eine Grenzlinie sich an naturgegebene Linien anschließt, durch sie gleichsam „gemärkt“ wird. Der Hindernischarakter wird dadurch oft nur unwesentlich verstärkt, abgesehen von verkehrshemmenden Hochgebirgskämmen und Strömen.

Bei der Einteilung der Grenzen nach der Art ihrer Märkung ist also durchaus ein anderer Gesichtspunkt maßgeblich als bei der Gliederung nach ihrem Hindernischarakter. Wichtig ist auch, daß hier die Grenzlinie, nicht wie beim Hindernischarakter und bei den Landschaftsunterschieden der Grenzsaum betrachtet wird, was besonders Maull eindeutig betont hat.

Die verbreitetsten Märkungsarten einer Grenze sind:

- a) morphologischer Natur: Kammlinien, wobei man auch die an Kämme gebundenen wichtigsten Wasserscheiden eigens hervorheben kann, wie dies auf beiliegender Karte geschah. Man wird hier zweckmäßigerweise von Kammgrenzen sprechen. Hierher gehören ferner Graben- und

Schluchtgrenzen, die dem Querverkehr oft entscheidende Hindernisse entgegensetzen können und den Grenzverlauf ebenso deutlich markieren wie Rämme. Da aber bei ihnen fast nie ein Fluß oder Bach fehlt, der diesen Graben eingeschnitten hat, kann man diese Grenzen auch zu den hydrographischen rechnen.

- b) hydrographischer Natur: „Rasse“ Grenzen, Stromstrich-, Bach- und Seengrenzen, wobei letztere entweder entlang des Seeufers (z. B. Mondsee, Attersee) oder durch die Seemitte verlaufen können (Wolfgangsee).
- c) Waldrand-, Schneisen- und Verkehrsweggrenzen hingegen sind durch künstlich geschaffene Linien kenntlich gemacht, fallen aber bei Oberösterreich anteilmäßig so wenig ins Gewicht, daß auf ihre Darstellung in beiliegender Karte verzichtet wurde.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß bei der genauen Grenzfestlegung, die in Österreich im Zuge der josephinischen und franziszeischen Katasteraufnahme erfolgte, gern stark hervortretende Linien der Landschaft, die entweder von Natur aus bestehen oder Menschenwerk sind, bevorzugt wurden, weil sie erstens die Grenze deutlich bezeichnen, zweitens manchmal auch ein Verkehrshindernis darstellen.

4. Sehr gebräuchlich ist es schließlich, die Grenzgliederung zu errechnen, d. h. das Verhältnis zwischen der Luftlinie zweier Grenzpunkte und der tatsächlichen Grenzlänge zwischen diesen beiden Punkten. Als solche Punkte wählte ich die Dreiländerecken, wodurch die gesamte Außengrenze Oberösterreichs in folgende fünf Teilgrenzen zerlegt wird:

1. Tschechische Grenze: Vom Schanzberg südwestlich Karlstift bis Rote 1320 m westlich des Bläckensteins (1378 m).
2. Bährische Grenze: Von dort bis zu Punkt 379 m an der Salzach westlich St. Georgen.
3. Salzburger Grenze: Von dort bis zum Torstein (2947 m).
4. Steirische Grenze: Von dort bis zur Boralpe (1727 m).
5. Niederösterreichische Grenze: Von dort bis zum Schanzberg südwestlich Karlstift.

Im folgenden seien nun die einzelnen Teilgrenzen nach den obigen Gesichtspunkten besprochen.

Tschechische Grenze

Die Nordgrenze unseres Landes hält sich im allgemeinen nur sehr wenig an die Wasserscheide zwischen Donau und Moldau, da diese südöstlich Leonfelden sich sogar bis auf 18 km der Donau nähert. Die Grenze verläuft vom Schanzberg erst quer durch die riesigen Rinskyschen Forste und folgt dann der Maltz bis nördlich Leopoldschlag. In ihrem mittleren Teil überquert sie den Sattel von Deutsch-Hörschlag (685 m) und damit die Bahnstrecke Linz - Budweis - Prag, die einzige

Bahnlinie, die die tschechische Grenze überschreitet. Teilweise Bachgräben folgend, erreicht die Grenze schließlich die Nordhänge des Sternstein (1125 m) und damit die östlichen Ausläufer des Böhmerwaldes, die noch keine zusammenhängende Kammlinie bilden. So fehlen auch einheitliche Anhaltspunkte für die Grenzziehung, die jetzt etwas südlich der Donau-Moldau-Wasserscheide bis gegen Sankt Oswald bei Haslach führt, wo sie aus der West- in die Nordrichtung springt, die Wasserscheide überschreitet und schließlich südöstlich des Hochficht (1337 m) den Böhmerwaldhauptkamm erreicht, dem sie bis zum Dreimark folgt.

Am durchgängigsten erweist sich die tschechische Grenze im Raum der Südböhmischen Pforte zwischen Sternstein und oberem Malschtal, das einen einige 100 m breiten und 200 bis 300 m tiefen Graben bildet. Diese Pfortenlandschaft, in der die Grenze auch keine festen Anhaltspunkte für ihre Linienführung findet, wird von zwei Bundesstraßen und der schon erwähnten Bahnlinie benützt. Der Böhmerwaldabschnitt hingegen bildet das größte Hindernis der ganzen Grenze, die aber doch erst nach Erreichen der Kammlinie nordwestlich des Sattels von Schöneben (936 m) als Lückengrenze angesprochen werden kann. An keiner anderen Stelle des Grenzverlaufs gibt es unüberwindliche Verkehrshindernisse, weshalb der Großteil der Grenze als *Durchgangsgrenze* zu bezeichnen ist.

Es handelt sich hier um eine Form des Grenzverlaufs, wie wir sie meist auf einem stark eingerumpften Mittelgebirge mit schwach ausgeprägter Wasserscheide vorfinden. Die Rauheit des Klimas mit langdauernder und sehr reichlicher Schneelage wirkt zusammen mit der meist stärkeren Bewaldung hindernder als das Relief. So kommt es, daß die Nordgrenze unseres Landes an sich die durchgängigste von allen ist, weil ihr im Gegensatz zu den im Alpenvorland verlaufenden Grenzen auch größere Flußhindernisse fehlen. In anthropogeographischer Hinsicht ist sie jedoch als Staatsgrenze und seit 1945 auch als Sprachgrenze sehr stark abgeschlossen, ja das Bild der Kulturlandschaft wird seither, obwohl die Naturlandschaft fast völlig gleich ist, vorwiegend durch die Grenzziehung bestimmt. Es ist nämlich nicht gelungen, die von den Sudetendeutschen geräumten Gebiete vollkommen wiederzubesiedeln, so daß es teilweise jenseits der Grenze zu völliger Verödung kam.

Diese Verhältnisse bewirken, daß der Verkehrswert (8,9) dieser Grenze äußerst gering ist, ja, daß sie an letzter Stelle unter allen oberösterreichischen Grenzen steht⁴⁾. Da diese Grenze bis 1918 und von 1938 bis 1945 keine Staatsgrenze und ziemlich verkehrsreich gewesen war, wie es den naturgegebenen Verhältnissen entsprach, hat sich nun durch ihren Charakter als Staats- und Sprachgrenze ein auffallender Widerspruch zwischen Verkehrswegdichte (11,1) und Verkehrshäufigkeit (0,8) herausgebildet, da ja nur ein einziger Zug die Grenze bei Summerau überquert. Dadurch aber wird der Verkehrswert so stark herabgemindert. Die Verkehrswegdichte spiegelt ja noch die Verhältnisse wider, wie sie vor

⁴⁾ Allerdings gingen über Summerau 1949 durchschnittlich 1231,2 Tonnen Ein- und Ausfußgüter täglich (D. S. Nachr. vom 17. Juni 1950).

1918 bestanden: außer den beiden Bundesstraßen nach Kaplitz und Krummau überschreitet noch die Bundesstraße Algen - Untertulldau über den 848 m hohen Sattel von Oberhaag die Grenze und zehn weitere Straßen queren sie ebenfalls.

Die tschechische Grenze bildet also ein Musterbeispiel dafür, wie die politischen Verhältnisse die natürliche Verkehrsgunst in ihr Gegenteil verkehren können.

Bayerische Grenze

Nur der Grenzabschnitt zwischen Böhmerwald und Donautal zeigt in Märfung und Hindernischarakter noch Ähnlichkeit mit der tschechischen Grenze, ansonsten aber bilden Donau, Inn und Salzach schwer überschreitbare Stromhindernisse, die zwischen Engelhartzell und Passau, Schärading und Passau und südlich Burghausen durch Engtöler verstärkt werden. Eine Ausnahme stellt nur die „Innstadtexklave“ zwischen Donau und Inn dar, wo die Grenze ein kurzes Stück ein welliges Hügellönde überquert und durch die Nähe Passaus, die ja diese Grenzziehung ausgelöst hat, stark verkehrssammelnd wirkt.

Die Stromgrenzen an Donau, Inn und Salzach werden nur durch fünf Brücken (bei Schärading, Braunau, Ach und St. Radegund) und durch eine Autofähre bei Rasten überseht und so können wir sie als Lückengrenze ansprechen. Nur die Innstadtexklave und der Abschnitt zwischen Böhmerwald und Donautal sind Durchgangsgrenzen.

Trotz der engeren westöstlichen Verkehrsbeziehungen, die dem Zug des Alpenvorlands folgen, ist die Verkehrswegdichte infolge der Stromgrenzen kleiner als bei der tschechischen Grenze (9,9). Es handelt sich hierbei um die vor allem dem Güterverkehr Linz - Regensburg dienende Donau, die zweigleisige Bahnlinie Schärading - Passau und die eingleisige Strecke Braunau - Simbach, ferner um 6 Durchgangstraßen und 8 Lokalstraßen. Zu bemerken ist ferner, daß die Bundesstraße Braunau - Simbach gegenwärtig noch durch die erst im Wiederaufbau befindliche Braunauer Straßenbrücke unterbrochen ist und die Verbindung durch Fährverkehr aufrecht erhalten wird.

Da die bayerische Grenze ebenfalls Staatsgrenze ist, ist auch die Verkehrshäufigkeit gering, jedoch jetzt wieder im Steigen begriffen und höher als bei der tschechischen Grenze (4,9). 9 Zugspare überqueren nach dem Sommerfahrplan 1950 die Grenze, davon 7 bei Passau, 2 bei Simbach⁵⁾. Der Verkehrswert ist mit 48,5 allerdings noch sehr gering.

Die Unterschiede in Natur- und Kulturlandschaft sind hier an sich unbedeutend, doch sondert sich das Innviertel zusehends mehr von Niederbayern ab und richtet sich nach den Kernlandschaften Oberösterreichs aus. Allmählich verändert eben jede Grenzziehung zuerst die Verkehrsbeziehungen, schließlich aber das Bild der gesamten Kulturlandschaft, auch wenn keine gewaltsamen Eingriffe wie etwa bei der tschechischen Grenze erfolgen.

⁵⁾ Der Güterverkehr betrug über Wernstein 4456,2 Tonnen, auf der Donau 16794 Tonnen und über Braunau 160,3 Tonnen im Tagesdurchschnitt 1949 (O. S. Nachr. vom 17. Juni 1950).

Salzburger Grenze

Von allen oberösterreichischen Grenzen kümmert sich die Salzburger Grenze am wenigsten um naturgegebene Linien, sondern springt, dauernd die Richtung ändernd, von einer Linie auf die andere. Bezeichnend ist für sie auch, daß sie von den Moränenhügeln des oberen Innviertels bis in die Gletscherregion des Dachstein reicht und daher die größte Mannigfaltigkeit aufweist.

Im Alpenvorland bevorzugt diese Grenze stellenweise Bachgrenzen (Moosach, Vöckla), Kammgrenzen (Lannberg, 784 m) und die für sie kennzeichnenden Seengrenzen (Grabenseeufer, Mattseeufer). Im alpinen Teil herrschen dann Kammgrenzen und wieder Seengrenzen vor (Mondseeufer, Atterseeufer, Wolfgangseemitte), doch fehlen auch Bachgrenzen nicht (Seeache, Ischl). Die Wasserscheide zwischen Traun und Salzach wird nur am Kolomansberg (1111 m) und vom südlichen Teil der Samsfeldgruppe an (ab Wilder Jäger, 1840 m) benützt. Besonders bezeichnend für ihren sprunghaften Verlauf ist die „Burgauexklave“ zwischen Atter- und Wolfgangsee, wo um den Grenzverlauf jahrhundertlang zwischen dem Erzstift Salzburg und Österreich gestritten wurde: bis zur Mündung des Weissenbachs in den Attersee folgt hier die Grenze dem Südufer des Sees, erklimmt dann den Kamm des Sechserkogels (862 m), geht in den Graben des Rindingeralpbaches und steigt nach einer Wendung um 180° auf den nach W streichenden Kamm des Breitenberges (1412 m). Schließlich stürzt sie sich in den oberen Teil des Burgaugrabens, biegt dann südlich der Alferalm nach S und überquert den Schafbergkamm beim Teufelsabbiss, einer ausgeprägten Scharte. Weiter der S-Richtung folgend senkt sich die Grenzlinie nun in den Graben des Dittelbaches und folgt diesem bis zur Mündung in den Wolfgangsee. Dieser Verlauf möge als Beispiel für die Art gelten, wie bei der Salzburger Grenze in wechselvoller Weise die von der alpinen Natur gegebenen Markungsmöglichkeiten von einem Grenzverlauf ausgenützt werden, der in diesem Abschnitt nichts anderes ist als eine durch Vergleich erstarrte Kampffront zwischen den salzburgischen und oberösterreichischen Ansprüchen. Aber auch bei einer ruhigeren geschichtlichen Entwicklung hätte der Grenzverlauf wechselvoll sein müssen, weil er sich in seiner SO-Richtung den westöstlich verlaufenden Tal- und Kammlinien entgegenstellen mußte.

Es ist nun die Frage, wie sich diese verwickelten natürlichen und geschichtlichen Gegebenheiten auf den *Hindernischarakter* auswirken. Im Bereich des Oberinnviertels und der ebenfalls sehr eigenartig verlaufenden Straßwalchner Exklave handelt es sich um eine Durchgangsgrenze mit wechselnder Hinderniskraft. Sie ist im Bereich der Moränen des Salzachgletschers noch am geringsten, obwohl außer diesen auch noch das Obmer Moos die Trennungswirkung verstärkt. Im Abschnitt zwischen Vöckla und Oberhofen erreicht dann die Trennkraft größere Werte. Vom Kamm des Kolomansberges, der noch der Flyschzone angehört, kann man schon von einer Lückengrenze sprechen, die nur beim Überqueren des Tals der Griesfler Alpe und im Ischtal breitere Durchbrüche aufweist. Eine weitere Lücke für den Verkehr bietet der Scharflinger Sattel (608 m), den Straße und

Salzammergutlokalbahn überqueren. Vom Kl. Donnerkogel (1919 m) an, mit welchem die Grenze den Gosaukamm erklimmt, müssen wir sogar von einer Schar tengrenze sprechen, welchen Charakter dann auch die steirische Grenze bis zur Koppentarschlucht besitzt.

Nach all dem Gesagten und in Anbetracht der innigen wirtschaftlichen und kulturellen Verflechtung zwischen Salzburg und Oberösterreich muß der Verkehrswert dieser Grenze sehr groß sein, besonders im nördlichen und mittleren Abschnitt. Schließlich stellt sich ja die Grenze auch quer zur vorherrschenden Verkehrsrichtung West-Ost. Mit einem Verkehrswert von 695,5 (im Winter 1949/50 412,5) kann man von einem großen Verkehrsreichtum sprechen, der nur südlich des Ischltals im Bereich der Kalkhochalpen stark abnimmt. Schon die Verkehrswegdichte ist mit 13 auf 100 Grenzkilometer wesentlich größer als bei der tschechischen und bairischen Grenze, woran das dreimalige Überschreiten durch die Salzammergutlokalbahn einen nicht geringen Anteil hat. Weiters überquert die zweigleisige Westbahn die Grenze bei Pöndorf und berührt sie nochmals bei Oberhofen, was aber bei der Zählung nicht bewertet wurde, da es sich hier um eine Strecke unter 2 km handelt. Die Bundesstraßen Braunau - Salzburg, Linz - Salzburg und Bad Ischl - Salzburg queren die Grenze an den Stellen, die schon von Natur aus den Verkehr sammeln: Die Lücke zwischen Robernaufertwald und Lannberg, einem Vorposten der Föhlschzone, wurde schon von einem alten Verkehrsweg benutzt, der durchs Mattigtal kommend über Mondsee und Scharfling nach St. Wolfgang führt, das „Frankenmarkter Tor“ (Kriechbaum), eine Lücke zwischen Robernaufertwald und Föhlschzone, stellte seit jeher die bequemste Verbindung zwischen Ultergau und Flachgau her. Das breite Ischltal, einst von einem Arm des Traungletschers durchflossen, vermittelt heute die wichtigste Straßenverbindung zwischen Graz und Salzburg.

Außerdem überqueren noch 15 andere Straßen die Grenze, wobei es mehrfach vorkommt, daß die in den Tälern und an den Seerändern führenden Straßen die Grenze mehrmals überschreiten, dann aber unmittelbar entlang der Grenze führen und daher auch nicht mitgezählt wurden. Diese Art der Streckenführung ist eine Folge der geschichtlich bedingten Verzahnung des Grenzverlaufs.

Durch die von zahlreichen Autobuslinien befahrenen Straßen des Oberinnviertels wird dieses eng an Salzburg angeschlossen und ebenso verhält es sich beim Mondseeland, das mit dem Kernraum Oberösterreichs nur geringe Verbindung besitzt.

Die Verkehrshäufigkeit ist besonders im Sommer (Fremdenverkehr!) sogar wesentlich größer als bei der niederösterreichischen Grenze, was in den letzten Jahren, als der Reiseverkehr nach Niederösterreich behindert war, noch stärker zum Ausdruck kam. Allerdings hat auch die Verzahnung des Grenzverlaufes an den hohen Verkehrsziffern großen Anteil, so waren z. B. alle Schiffskurse des Längsverkehrs auf dem Wolfgangsee doppelt zu zählen, da sie, vom salzburgischen Strobl kommend, St. Wolfgang anlaufen, um dann wieder ans salzburgische Ufer nach St. Gilgen zu fahren. Nach dem Sommerfahrplan 1950 (Stichtag 14. 5.

1950) überqueren daher nicht weniger als 36 Zug-, 38 Autobus- und 28 Schiffspaare die Grenze (Winter 1949/50: 30 Zug-, 26 Autobus- und nur 7 Schiffspaare, da die Querschiffahrt auf dem Wolfgangsee im Winter eingestellt ist). Die gegenwärtige Verkehrshäufigkeit beträgt 53,5, also mehr als das Zehnfache der bairischen Grenze! Allerdings sind 50 % des Verkehrs Lokalverbindungen innerhalb des durch die Grenze zweigeteilten Salzkammergutes.

Der willkürliche Grenzverlauf wird begreiflicherweise nur allmählich von Wandlungen in der Kulturlandschaft unterstrichen. Attergau und Mondseeland sind bereits stark salzburgisch beeinflusst (Salzburger Einhaus!), das Salzkammergut als Fremdenverkehrsgebiet, im weiteren, nicht historischen Sinne aufgefaßt, reicht sogar über zwei Ländergrenzen, die salzburgische und die steirische.

Steirische Grenze

Die Südgrenze unseres Heimatlandes hat klarerweise in allen ihren Wesenszügen am meisten hochalpinen Charakter. Merkwürdig ist aber, daß in der Markung nicht die Kammgrenzen die überragende Rolle spielen, die man vermuten würde. Dies hängt mit dem plateauförmigen Charakter der nordöstlichen Kalkalpen zusammen, in unserem Falle also mit dem Grenzverlauf auf dem Dachsteinmassiv, am Garstein und auf dem Toten Gebirge. Die Grenzabschnitte zwischen Torstein (2947 Meter) und Koppenkarstein (2885 Meter) am oberen Rand der Dachstein-Südwand, am Ostrand des Garsteinplateaus und an den Nordabstürzen des Toten Gebirges zwischen Weißhorn (1753 Meter) und Rotgschirr (2257 Meter) nützen die durch die Steilränder dieser Kalkstöcke gebotene Markungsmöglichkeit zwar aus, doch der größere Teil der auf diesen Stöcken verlaufenden Grenzabschnitte geht quer über die öden Karsthochflächen. Bezeichnend für diesen Zug der steirischen Grenze ist vor allem der Abschnitt in der Stodergruppe zwischen Großem Hochkasten (2378 Meter) und Brieglarsberg (2118 Meter), wo die Grenzlinie in einer meridional verlaufenden Geraden ein bis zwei Kilometer westlich des durch Rare bogenförmig zerfressenen Steilrandes der Kalthochfläche führt. Diejenigen Abschnitte hingegen, wo sich die Grenzlinie an die Steilränder hält, können mit den eigentlichen Kammgrenzen gleichgesetzt werden. Diese finden wir im östlichen Teil, wo in den Ennstaler Alpen, ja bereits in der Warschened-Gruppe der Kettengebirgscharakter wieder mehr zur Geltung kommt. Die Grenze südlich des Warschenedgipfels überquert allerdings wieder ein kurzes Stück Plateaugelände. Östlich der Pyhrngruppe schließlich handelt es sich um eine Schlucht- und Bachgrenze, die den Lauffagraben talaus führt, ein kurzes Stück dann der Enns in der Enge von Altenmarkt abwärts folgt und über den Frenzgraben den Dreimark auf der Woralpe (1727 Meter) erreicht. Beim Vorwliegen der meridionalen Steichungsrichtung in den Ennstaler Woralpen ist die Benützung der Gräben erklärlich.

Ohne Rücksicht darauf, daß mehr als die Hälfte der Grenze nicht gemäht ist, besitzt jedoch die steirische Grenze den stärksten Hindernischarakter. Fast in der Hälfte ihrer Länge ist sie als Schar tengrenze anzusprechen, weil nur Saumpfade

und Fußsteige in der Lage sind, die hochgelegenen Scharten und öden Kalkhochflächen zu überqueren. Durchgängiger und damit als Lückengrenze erweist sich nur der Abschnitt zwischen Koppentarschlucht und Totem Gebirge sowie der Grenzverlauf östlich der Warschenedgruppe. Die verkehrssammelnde Wirkung der Lückengrenzen kommt hier trefflich zum Ausdruck, indem in ihrem Bereich nur drei wichtige Übergangsstellen liegen, die, wenn auch zweimal nicht ganz an der gleichen Stelle, von Bahn und Bundesstraße benützt werden. Es sind dies die Koppentarschlucht (Salzkammergutbahn) und Böttchenpaß (982 Meter, Straße Bad Ischl — Bad Aussee), Pyhrnpaß (945 Meter, Straße Kirchdorf — Liezen) und Bosrucktunnel (4760 Meter lang, Bahn Linz — Selztal) und schließlich die das Quertal der Enns benützende uralte Eisenstraße wie die Bahnlinie Kleinreifling — Hieflau. An der Enge von Altenmarkt verläßt auch die den Lauffagraben benützende Hengstpaßstraße (1024 Meter) endgültig den Grenzbereich, um die Verbindung zwischen Windischgarsten und St. Gallen herzustellen. Außer diesen Straßen wäre noch die durch die Koppentarschlucht und über die Blau-Alm (902 Meter) nach Altaussee verlaufende Straße zu erwähnen.

Entsprechend der geringen Durchgängigkeit erreicht hier die Verkehrswegdichte bloß 5,8 und die Verkehrshäufigkeit ist mit 20 Zug- und 2 Autobuspaaren (14,3) kaum mehr als ein Viertel der Salzburger Grenze. Dazu kommt noch, daß der Verkehr auf der Ennstalstrecke mehr der Verbindung zwischen Niederösterreich und den westlichen Alpenländern dient als der Verbindung zwischen Oberösterreich und Steiermark. Ein Gegenstück dazu bildet die Böttchenstraße, die die kürzeste Verbindung zwischen Salzburg und Graz herstellt. Der Hauptdurchgangsverkehr zwischen Oberösterreich und seinem südlichen Nachbarland führt daher größtenteils durch den Bosrucktunnel und über den schon von den Römern benützten Pyhrn. Unter all diesen Voraussetzungen ist auch der Verkehrswert mit 82,9 ziemlich klein.

Auch im Landschaftsbild kommt diese Gebirgsgrenze durch größere Unterschiede etwas mehr zur Geltung als ihre Schwestergrenzen. Allerdings muß man einen breiten Streifen im Auge haben und nicht eine Linie. Das Ausseerland ist physisch und kulturell ein Sondergebilde, das weder Oberösterreich noch der Steiermark voll zugezählt werden kann. Die für die Steiermark kennzeichnende Kristallinzone beginnt erst südlich des Ennslängstales, während vom Gesäuseingang an die Kalkalpen auch über die Enns reichen und daher nicht die mindeste Übereinstimmung mit dem Grenzraum mehr gegeben ist, der sich durch den Lauffagraben nach Nordosten wendet und damit eher der schwächer ausgeprägten Grenze zwischen Kalkvor- und Hochalpen folgt. — Im Siedlungsbild ist der karantanische Haufenhof beiderseits der Grenze vertreten, während im Osten die Eisenstraße in wirtschaftlicher Hinsicht steirisches und oberösterreichisches Ennstal verbindet. So kann man bestenfalls dem Grenzabschnitt zwischen Salzsteigjoch (1684 Meter) und Pyhrngasgruppe eine gewisse Übereinstimmung mit Landschaftsunterschieden zusprechen, die an das hier grenznahe verlaufende Ennstal gebunden sind.

Niederösterreichische Grenze

An die trennungsfähigste Grenze schließt sich nun wieder in größtenteils meridionalen Lauf die ausgesprochen trennungsschwache niederösterreichische Grenze an. Zuerst folgt sie der Wasserscheide zwischen Enns- und Nbbstal über den verkehrswichtigen Sattel von Oberland (515 Meter) bis zur Spindeleben (1065 Meter), verläßt aber dann die Wasserscheide, an die sie sich auch bisher nicht immer streng gehalten hat und führt als Bachgrenze den etwa 300 bis 400 Meter tief eingesenkten Ramingbachgraben entlang. Infolge einer erst 1938 erfolgten und 1945 belassenen Grenzänderung verläßt sie den Ramingbach bereits einen Kilometer vor seiner Mündung und führt am Rande des Wachtberges nach Norden gegen Ramingdorf, Münichholz zu Steyr und damit zu Oberösterreich schlagend. Bei Ramingdorf erreicht sie dann die Enns und führt als „nasse“ Grenze ähnlich der bairischen entlang von Enns und Donau bis Hirshenau in der Enge des Strudengauges, wo sie sich dann wieder nach Norden wendet und nun in ihrer Märfung den anderen Grenzabschnitten nördlich der Donau an die Seite gestellt werden kann. Bach- und Grabengrenzen haben in dem kuppigen Mittelgebirgsgelände des Granithochlandes weitaus den Vorrang, so an der Kleinen Isper, am Samingbach, Schwarzaubach, Großen Ramp und an den beiden Quellbächen der Waldbast. Bemerkenswert ist in diesem Abschnitt auch der schon von Sieger in seiner Arbeit über die Grenzen Niederösterreichs hervorgehobene Zwiesel von Kronberg östlich Königswiesen, wie er für im Mittelgebirge verlaufende und aus Herrschaftsgrenzen erwachsene Landesgrenzen kennzeichnend ist⁹⁾. Zwei benachbarte, sich unweit Kronberg vereinigende Quellläufe der Großen Raarn wurden hier für die Märfung benützt.

Der Anteil der gemärfkten Grenzstrecken ist nach dem Gesagten begreiflicherweise sehr groß und steht nur wenig hinter der bairischen Grenze (86,7 Prozent) zurück. Dennoch kann diese Grenze mit Recht als trennungsschwach bezeichnet werden. Rein physisch betrachtet, stellt sie sich ja wieder quer zur herrschenden Streichrichtung der Hauptwasserscheiden und zum Verlauf des Alpenvorlandes, ähnlich der bairischen und die enge geschichtliche und wirtschaftliche Verflechtung mit dem Land unter der Enns tat noch ein übriges, um die naturgegebene Verkehrsgunst auszunützen. Die vorübergehende Benachteiligung durch die Zonen- teilung von 1945 ist auch zum Teil wieder überwunden.

Die Natur hat aber auch hier nicht mit einigen Hindernissen gespart, ähnlich wie im Falle der bairischen Grenze. Im alpinen Bereich macht sich der Grenzverlauf die fiederförmige Gebirgsgliederung zunutze und ist daher bis zur Spindeleben als Lückengrenze anzusprechen, die nur im Sattel von Oberland der Straße und Bahn Weher — Waidhofen an der Nbb und im Saurüssel (553 Meter) der Straße Weher — Groß-Hollenstein einen Übergang gewährt. Der Hindernischarakter der Ramingbachgrenze hingegen ist bereits so schwach aus-

⁹⁾ R. Sieger: Die Grenzen Niederösterreichs, Jahrbuch für Landeskunde von Niederösterreich Jg 1 (1902) S. 169 ff.

geprägt, daß wir von einer Durchgangsgrenze sprechen müssen, doch liegt sie so abseits von den großen Verkehrslinien, daß diese Günst wenig ausgenützt wird. Umgekehrt liegt die Sache bei der Ennsgrenze. Die Grenze am Wachtberg, im Anziehungsbereich von Steyr gelegen, ist begreiflicherweise verkehrsfreudig, die Enns aber stellt sich infolge ihrer Breite und starken Strömung, aber auch wegen der sie begleitenden diluvialen Schotterterrassen als ein nicht zu unterschätzendes Hindernis dar, worauf A. Moser in diesen Blättern hingewiesen hat ⁷⁾. Wir müssen diesen Grenzabschnitt daher als Lückengrenze werten und ebenso die Donaugrenze, die vor allem im Strudengau sowohl dem Längs- als auch dem Querverkehr reichliche natürliche Hindernisse bietet. Im Bereich des Massivs hingegen handelt es sich wieder nur um eine Durchgangsgrenze, die aber ziemlich arm an Verkehrsspannung, d. h. an Anziehungskraft bedeutenderer Mittelpunkte ist, die einen regeren Verkehr über diesen Abschnitt lenken würden.

Wir sehen gerade an der niederösterreichischen Grenze, wie wenig der naturgegebene Hindernischarakter maßgeblich sein kann für die Verkehrsverhältnisse. Zweifellos sind Donau- und Ennsgrenze und die Kammgrenze im Süden die trennungstärksten im ganzen Grenzverlauf, doch der Verkehrsreichtum des Alpenvorlandes und bei der Ennsgrenze die Querstellung gegen die herrschende Verkehrsrichtung lassen zumindest in der Verkehrshäufigkeit nicht mehr diese natürlichen Verhältnisse erkennen. Die Verkehrswegdichte ist freilich im Bereich der Stromgrenzen gering, denn nur die Straßen- und die Bahnbrücke bei Enns, die Donaubrücke bei Mauthausen, über die auch ein behelfsmäßiger Straßenverkehr seit 1945 geht, sowie die Fähren von Wallsee und Tiefenbach vermitteln den Verkehr. Daraus wird auch wieder die verkehrssammelnde Wirkung solch einer Lückengrenze ersichtlich. Diese Wirkung besitzt auch der Strudengau, der in morpho- wie in hydrologischer Hinsicht einen mächtigen Kiegel für die einstige Hauptverkehrsader zwischen beiden Donauländern bildet, dem aber heute nur geringe Bedeutung zukommt, da er von den Hauptverkehrslinien im Süden umgangen wird.

Insgesamt ist die Verkehrswegdichte mit 11,8 durchschnittlich. Sie wird durch die heute kaum befahrene Donau, den zweigleisigen Übergang der Westbahn bei Enns, vier eingleisige Strecken bei Gassen, Ramingdorf, Mauthausen und Garmingstein und 17 Straßen, davon 10 Durchgangsstrecken erzielt.

Die Verkehrshäufigkeit verdankt ihre Größe in erster Linie der nun wieder in fast friedensmäßiger Dichte verkehrenden Westbahn (16 Zugspare sowohl nach dem Winter-, als auch nach dem Sommerfahrplan 1950) und ferner dem Umstand, daß die Züge Krems — St. Valentin und Linz — Steyr zweimal die Landesgrenze überqueren müssen. So kommt man auf insgesamt 44 Zugspare täglich, um 8 mehr als bei der Salzburger Grenze, trotzdem auch dort die Züge der Salzkammergutlokalbahn dreimal gezählt wurden. Man sieht also, daß die überragende

⁷⁾ A. Moser: Die Untere Enns als Hindernis und Grenze, D. S. Heimatblätter Jg 1 (1947) S. 97 ff.

Stellung der letzteren Grenze ausschließlich auf dem Autobus- und Schiffsverkehr (Wolfgangsee) beruht, denn hier stehen den 42 Autobuspaaren der Salzburger Grenze nur 16 gegenüber, während die Donau unterhalb Linz gegenwärtig überhaupt keinen Personenverkehr besitzt. Allerdings ist die Einführung eines Schiffsurfes Wien — Urfahr geplant. So kommt es, daß die niederösterreichische Grenze eine fast nur halb so große Verkehrshäufigkeit (28,4) besitzt und daher auch einen viel geringeren Verkehrswert (335,1), der aber absolut betrachtet durchaus beachtlich ist, zumal wenn wir das leichte Übergewicht bedenken, das die niederösterreichische Grenze im Zugverkehr besitzt.

Mit den Landschaftsunterschieden ist es auch hier schlecht bestellt, da ja die Grenze wieder alle drei Großlandschaften Oberösterreichs schneidet: Der Greiner Wald bildet beiderseits der Grenze einen breiten Saum und läßt keinen größeren Verkehr aufkommen, die Vierkanthöfe reichen weit ins Amstettner Gebiet hinein und die Kleiseisenindustrie ist sowohl für Enns- wie Nbbstal kennzeichnend.

Zusammenfassung

Die Gesamtgrenzlänge beträgt 865 Kilometer, davon sind 308 Kilometer Bundesgrenze gegen die Tschechoslowakei und Bayern.

Vergleicht man die im Anhang gebrachten Tabellentwerte miteinander, so ergeben sich bemerkenswerte Unterschiede zwischen den einzelnen Teilgrenzen bereits bei der Grenzgliederung, dem Verhältnis zwischen der tatsächlichen Grenzlänge und der Luftlinie: Während die niederösterreichische in der Geraden nicht länger als die steirische Grenze ist, ist sie der tatsächlichen Länge nach vor allem infolge des von Sieger „Seitenstettner Vorsprung“ genannten Winkels zwischen Steyr und Garmingstein die längste aller Teilgrenzen. Die tschechische Grenze ist dagegen in jeder Beziehung die kürzeste, die geringste Gliederung aber hat die bairische Grenze infolge ihres großen Anteils an Stromgrenzen, die die Kleingliederung vermindern und in diesem Fall auch keine allzustarke Großgliederung verursachen. Die stärkste Gliederung hat begreiflicherweise die Salzburger Grenze. Die durchschnittliche Gliederung beträgt 1,95, welcher Wert von der salzburgischen und niederösterreichischen Grenze übertroffen wird.

Die Märkung kann mit 68,9 Prozent als reichlich angesehen werden, doch seltsamerweise haben nicht die Gebirgs-, sondern die Alpenvorlandsgrenzen die Höchstwerte, was auf die im Stromstrich von Donau, Inn und Enns verlaufenden Grenzabschnitte zurückzuführen ist. Diese Art von Grenzen nimmt in der Gesamtwertung hinter den Bachgrenzen den zweiten Platz ein. Die Kammgrenzen schneiden dagegen mit nur 12,7 Prozent schlecht ab, woran die über die Kalkstöcke verlaufenden Abschnitte schuld sind, da dort keine günstigen Märkungsmöglichkeiten bestehen. Die Seengrenzen sind eine Eigenart der durch das Jungenbengebiet der einstigen Salzach- und Traungletscher führenden Salzburger Grenze, während andere Märkungsmöglichkeiten wie Verkehrswege und Waldränder nur eine ganz untergeordnete Beachtung finden.

Betrachtet man den Hindernischarakter der Grenzen, so zeigt sich die klare Überlegenheit der alpinen Grenzen. Die steirische Grenze z. B. besitzt überhaupt keine Durchgangsgrenzstrecken, welche aber in der Gesamtwertung an zweiter Stelle knapp hinter den Lückengrenzen liegen. Die durchgängigste ist ihrer Natur nach die tschechische Grenze, doch wird sie bekanntlich vom Verkehr fast völlig gemieden. Die Reihenfolge in der natürlichen Trennungskraft ist: steirische, bairische (65,7 Prozent Stromgrenzen!), salzburgische, niederösterreichische, tschechische Grenze. Nicht das Alpenvorland mit seinen durch Diluvialterrassen verstärkten Stromhindernissen, sondern die Hochflächen des Böhmisches Massivs bieten also die geringsten natürlichen Hindernisse!

Die tatsächliche Durchgängigkeit, wie sie der Bestand an Verkehrswegen und die Verkehrshäufigkeit beweisen, also der Verkehrswert zeigt aber ein ganz anderes Bild: Ob Bundes- oder Landesgrenze, ist hier entscheidender als der natürliche Hindernischarakter, denn die von den Menschen aufgerichteten Schranken sind viel schwerer zu überwinden als die naturgegebenen. In zweiter Linie ist dann für den tatsächlichen Verkehrswert wichtig, ob Anteil am verkehrsfreudigen Alpenvorland vorhanden ist, ob sich die Grenze quer zur herrschenden Verkehrsrichtung stellt und schließlich, ob von ihr ein einheitliches Verkehrsgebiet, wie etwa das Salzkammergut, zerschnitten wird. Die Reihenfolge ist hier: 1. salzburgische, 2. niederösterreichische, 3. steirische, 4. bairische, 5. tschechische Grenze. Für die Stellung der tschechischen Grenze ist, abgesehen von den Ereignissen der jüngsten Zeit, ganz allgemein zu bedenken, daß der oberösterreichische Durchgangsverkehr in westöstlicher Richtung stets stärker war als der Nord-Südverkehr. Dies gilt seit dem Zusammenbruch der römischen Herrschaft in diesem Raum und findet auch seine naturgegebene Grundlage in den vorherrschenden Streichrichtungen. Daher wurde auch zur Zeit der Monarchie die Nordgrenze Oberösterreichs nie so dicht mit wichtigeren Verkehrswegen ausgestattet wie die anderen Grenzen, die Anteil am Mittelgebirge oder Flachland haben. So wurde die Mählfreisbahn nicht bis ins Moldautal verlängert, obwohl seit ihrer Erbauung über 30 Jahre verstrichen, bis unsere Nordgrenze zur Staatsgrenze wurde.

Zur besseren Veranschaulichung seien nun die Reihungen der fünf Außengrenzen nach natürlicher Durchgängigkeit (entgegengesetzt dem Hindernischarakter), Verkehrsdichte, Verkehrshäufigkeit und Verkehrswert einander gegenübergestellt:

- | | | | | | |
|-------------------------------|----------|----------|-----------|----------|---------------|
| a) Natürliche Durchgängigkeit | 1. tsch. | 2. n. ö. | 3. Salz. | 4. bair. | 5. steir. Gr. |
| b) Verkehrswegdichte | 1. Salz. | 2. n. ö. | 3. tsch. | 4. bair. | 5. steir. Gr. |
| c) Verkehrshäufigkeit | 1. Salz. | 2. n. ö. | 3. steir. | 4. bair. | 5. tsch. Gr. |
| d) Verkehrswert | 1. Salz. | 2. n. ö. | 3. steir. | 4. bair. | 5. tsch. Gr. |

Wir sehen aus dieser Reihung deutlich, wie sich die naturgegebenen Verhältnisse verschieben, in der Verkehrswegdichte aber immer noch stärker zum Ausdruck kommen als bei der Verkehrshäufigkeit und damit auch beim Verkehrswert. Aber schon bei der Verkehrswegdichte führt die Salzburger Grenze, während die niederösterreichische Grenze in jeder Hinsicht den zweiten Platz einnimmt.

Bei der Betrachtung der Verkehrshäufigkeit springt aber noch ein ausgesprochen geographisches Merkmal ins Auge: Die einzelnen Verkehrswege verteilen sich im allgemeinen doch gleichmäßig über die ganze Grenzstrecke, wenn wir von Hochgebirgsgrenzen absehen und nützen jede sich bietende Durchgangsmöglichkeit. Dennoch besitzt jede Grenze gleichsam einen *Hauptdurchgang*, der den Großteil des Verkehrs, vor allem den Fernverkehr an sich zieht. Bei der niederösterreichischen Grenze ist dies der Raum um die *Enns-mündung*, wo drei Brücken die Stromgrenze überschreiten. Bei der tschechischen Grenze ist es die *Südböhmische Pforte*, wo die einzige Bahnlinie und zwei Bundesstraßen, die den uralten Verkehrslinien durch den Haselgraben und über den Kerschbaumer Sattel folgen, die Grenze überschreiten. Entsprechend der Enns-mündung ist es bei der bairischen Grenze die *Inn-mündung*, der Raum von Passau, der neben der zweigleisigen Bahnlinie fünf Straßen an sich zieht. Bei der Salzburger Grenze führen die wichtigsten Verkehrslinien durch das *Franke-nmarkter Tor*, wenngleich hier eine größere Zersplitterung vorliegt. Immerhin hält sich der Fernverkehr fast ausschließlich an diese Pforte, genau so wie bei der steirischen Grenze an den *Pyhrnpaß* und den *Bostrucktunnel*.

Der Grund für diese Erscheinung liegt erstens im mitteleuropäischen Verkehrsnetz, da an all diesen Punkten zwischenstaatliche Verkehrswege die Grenzen unseres Landes überschreiten und zweitens in Zusammenhang damit in der Tatsache, daß die kürzeste und wichtigste Verbindung des oberösterreichischen Zentralraumes Linz-Wels mit den benachbarten Mittelpunkten Budweis, Regensburg, Salzburg, Graz und Wien seit altersher über diese von der Natur vorgezeichneten Punkte führt.

Was schließlich die *Landschaftsunterschiede* beiderseits der Grenze betrifft, denen ja, wie eingangs erwähnt, keine entscheidende Beachtung geschenkt werden sollte, so kann man mit gutem Gewissen feststellen, daß sich mit Ausnahme des mittleren Teils der steirischen Grenze, auch wenn man einen breiteren Grenzsaum annimmt, nirgends stärkere Unterschiede in der Naturlandschaft zeigen, weil ja alle Grenzen die drei Großlandschaften, an denen Oberösterreich Anteil hat, irgendwie schneiden. Auch die Unterschiede in der Kulturlandschaft sind im allgemeinen geringfügig und dürften sich nur an der tschechischen Grenze sehr bald, an der bairischen dagegen nur ganz allmählich verschärfen. In Bezug auf die Kulturlandschaft begleiten ebenfalls meist breite Übergangsgürtel oder Zwischengebiete die Landesgrenzen wie etwa das Salzkammergut und Außerland, das obere Ennstal und das niederösterreichische Mostviertel um Amstetten. Einer künftigen Landeskunde von Oberösterreich müßte es vorbehalten sein, das eigenständige Wesen unseres Landes in Natur und Kultur gerade aus diesen breiten Übergangslandschaften herauszuarbeiten.

Die Zahlenangaben über die öffentlichen Verkehrsmittel sind dem Amtlichen Kursbuch, bezw. dem selben Fahrplan, Winterausgabe 1949/50 und Sommerausgabe 1950 entnommen und beziehen sich jeweils auf den Tag des Inkrafttretens dieser Fahrpläne.

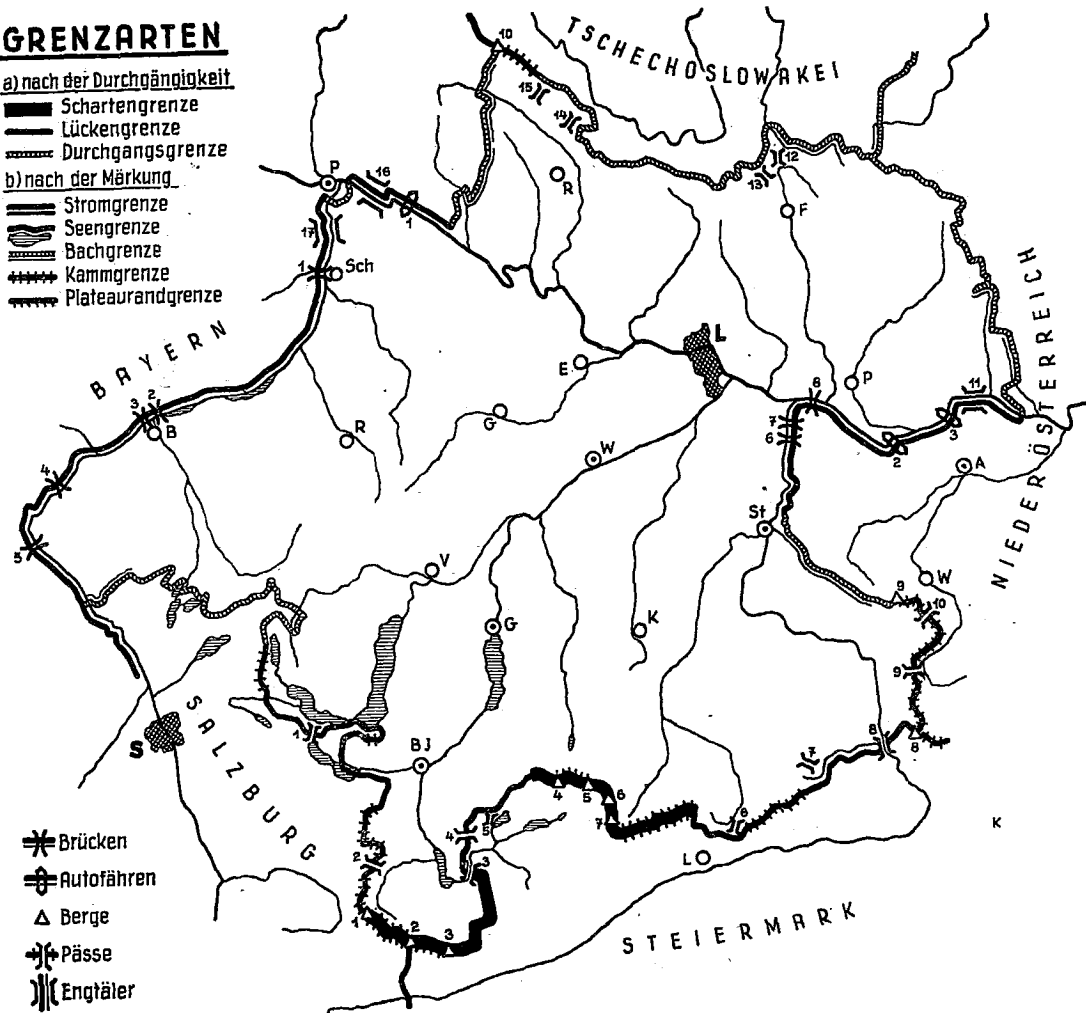
GRENZARTEN

a) nach der Durchgängigkeit

- Schartengrenze
- Lückengrenze
- Durchgangsgrenze

b) nach der Mörkung

- Stromgrenze
- Seengrenze
- Bachgrenze
- Kammgrenze
- Plateaurandgrenze



Brücken: 1. Schárdinger Straßenbrücke, 2. Braunauer Eisenbahnbrücke, 3. Braunauer Straßenbrücke, 4. Burghausener Straßenbrücke, 5. Littmoninger Straßenbrücke, 6. Ennsfer Straßenbrücke, 7. Ennsfer Eisenbahnbrücke, 8. Mauthausener Eisenbahnbrücke

Autofähren: 1. Raften—Obernzell, 2. Wallsee—Mitterkirchen, 3. Tiefenbach—Grein
Berge: 1. Kl. Donnerkogel 1919 m, 2. Torstein 2947 m, 3. Koppenkarstein 2885 m, 4. Weißhorn 1753 m, 5. Rotgöschir 2257 m, 6. Gr. Hochklasten 2378 m, 7. Brieglersberg 2118 m, 8. Voralpe 1727 m, 9. Spindeleben 1065 m, 10. Dreilmarkt 1320 m

Pässe und Engtäler: 1. Scharflinger Berg 608 m, 2. Paß Gschütt 964 m, 3. Koppenkarfchlucht, 4. Pötschenpaß 992 m, 5. Blaa-Alm 902 m, 6. Pyhrnpaß 945 m, 7. Hengstpaß 1010 m, 8. Enge von Altenmarkt, 9. Saurüssel 553 m, 10. Sattel von Oberland 505 m, 11. Struden, 12. Kerschbaumer Sattel 738 m, 13. Sattel von Deutsch-Hörschlag 685 m, 14. Sattel von Oberhaag 848 m, 15. Sattel von Schöneßen 936 m, 16. Passaueralt, 17. Innengtal

GRENZVERKEHR

Landesgrenze

Strassen:

Durchgangsverbindung (D)

Lokalverbindung (L)

Bahnen:

doppelgleisig

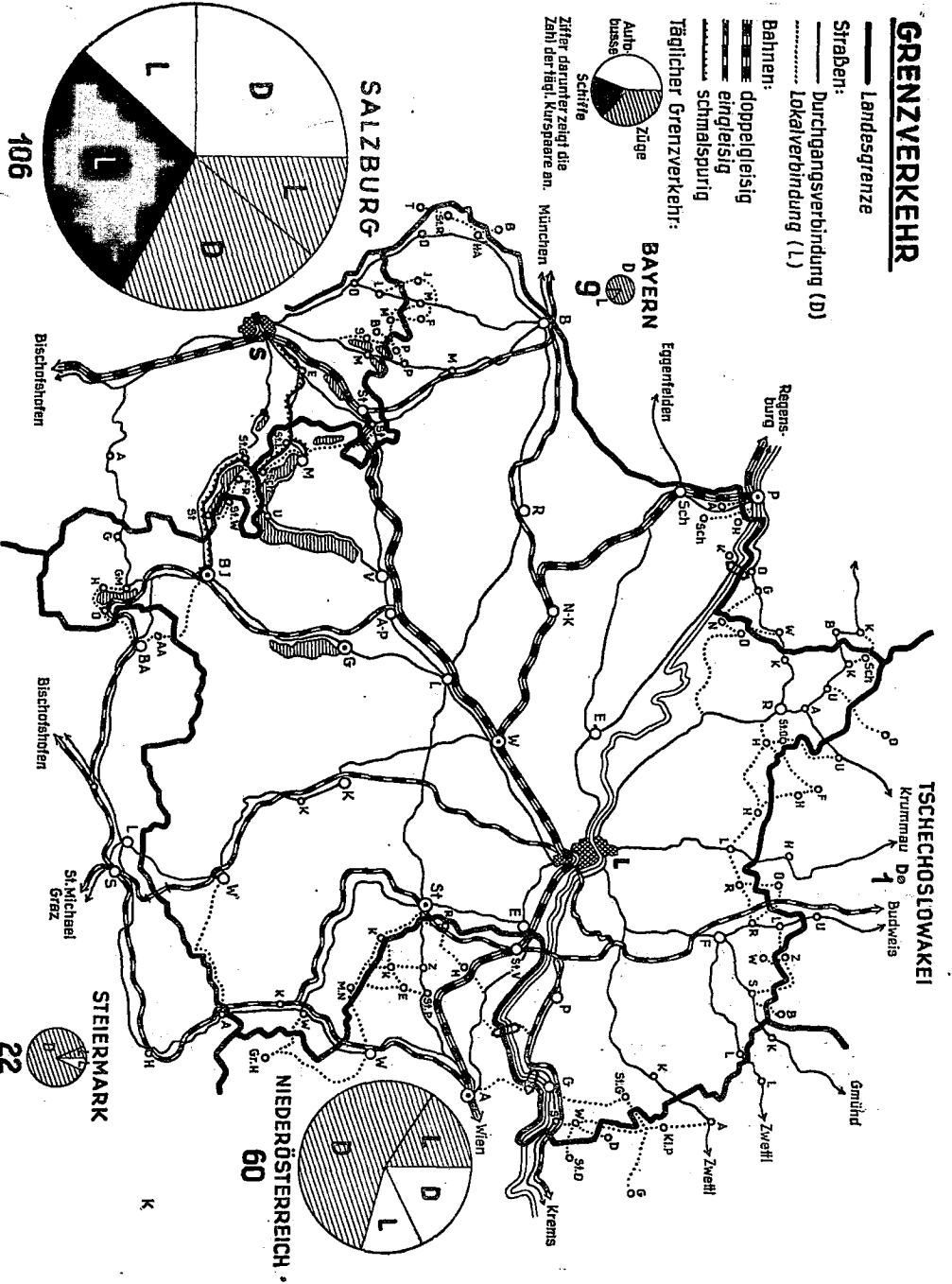
eingleisig

schmalspurig

Täglicher Grenzerkehr:



Ziffer darunter zeigt die Zahl der tgl. Kurspaare an.



1. Der oberösterreichische Grenzverkehr

Verkehrsweg

S = Straße, B 1 = eingleisige Bahn, B 2 = zweigleisige Bahn, Bs = Schmalspurbahn, Sch = Schifffahrtslinie.

Besondere Übergangsarten: BR = Brücke, F = Fähre, P = Paß (Name und Seehöhe)

Verkehrsbedeutung:
L = Lokalverbindung
D = Durchgangsverb.

Öffentlicher Reiseverkehr
Sommer 1950 (14. 5. 1950)

Z = tägl. Zugspare
A = tägl. Autobuspaare
Sch = tägl. Schiffs-paare
L = Lokalverbindung
D = Durchgangsverb.

a) Tschechische Grenze

1. S Sandl — Buchers L
2. S Sandl — Zettwing (BR) L
3. S Windhaag b. Freistadt — Zettwing (BR) L
4. S Leopoldschlag — Zettwing (BR) L
5. S (Linz —) Leopoldschlag — Unterhaid
(— Budweis) D
6. B 1 (Linz —) Summerau — Oberhaid
(— Budweis)
(P: Sattel v. Deutsch-Hörschlag 685 m) D
7. S Rainbach — Oberhaid L
8. S (P: Sattel v. Deutsch-Hörschlag 685 m)
Reichenthal — Oberhaid L
9. S (Linz —) Leonfelden — Hohenfurt
(— Budweis) D
10. S Hinterweißenbach — Heuraffl L
11. S Haslach — Friedberg L
12. S St. Oswald bei Haslach — Untermoldau L
13. S (Linz —) Aigen — Untermoldau
(— Krummau) D
14. S (P: Sattel v. Oberhaag 848 m)
Ulrichsberg — Oberplan L
15. S (P: Sattel v. Schöneben 936 m)

DZ 1

b) Bayrische Grenze¹⁾

1. S Schwarzenberg — Klafferstraß (BR) L
2. S (Aigen —) Klaffer — Breitenberg
(— Freyung) (BR) D
3. S (Rohrbach —) Kollerschlag — Wegscheid
(— Passau) (BR) D
4. S Oberkappel — Wegscheid L
5. S Neustift — Griesbach L
6. F Kasten — Obernzell (F über Donau) L
7. S (Eferding —) Kasten — Passau D
8. S Haibach bei Schärding — Passau (BR) L
9. S Schardenberg — Passau L
10. S (Linz —) Schärding — Passau
(— Regensburg) D
11. S Achleiten — Passau L
12. B 2 (Wels —) Wernstein — Passau
(— Regensburg) D
13. S Schärding — Sulzbach a. Inn (— Eggenfelden) D
14. B 1 (Neumarkt-Kallham —) Braunau — Simbach
(— München) (BR) D
15. S (Lambach —) Braunau — Simbach
(— München) (BR)²⁾ D

DZ 6 LZ 1

DZ 2

¹⁾ Donauverkehr Linz — Passau nur an Sonntagen.

²⁾ Brücke im Wiederaufbau, bis Fertigstellung Fährverkehr.

16. S Hochburg-Äsch — Burghausen (BR) . . . L
17. S St. Radegund — Tittmoning (BR) . . . L

c) Salzburger Grenze

1. S (Braunau —) Ostermiething — Oberndorf a. S. (— Salzburg) (BR) . . . D DA 4 LA 1
2. S Ibml — Lamprechtshausen . . . L
3. S (Braunau —) Moosdorf — Lamprechtshausen (— Oberndorf a. S.) . . . D DA 2
4. S Moosdorf — Dorfbeuren . . . L
5. S Feldkirchen b. Mattighofen — Michaelbeuren³⁾ . . . L
6. S Perwang — Michaelbeuren . . . L
7. S Perwang — Berndorf . . . L LA 2
8. S Perwang — Seeham . . . L DA 3 LA 1
9. S (Mattighofen —) Palting — Mattsee (— Salzburg) . . . D DA 2
10. B1 (Braunau —) Friedburg-Lengau — Steindorf (— Salzburg) . . . D DZ 4
11. S (Braunau —) Friedburg — Straßwalchen (— Salzburg) . . . D DA 7
12. S (Linz —) Frankenmarkt — Straßwalchen (— Salzburg) . . . D DA 1
13. B2 (Linz —) Frankenmarkt — Steindorf (— Salzburg) . . . D DZ 16
(P: Ederbauer-Sattel 602 m)
14. S Straßwalchen — Mondsee . . . L LA 2
15. Bs (Bad Ischl —) St. Lorenz — Salzburg . . . D DZ 5
16. S (Unterach —) Mondsee — Eugendorf (— Salzburg) . . . D DA 4
17. Bs St. Lorenz — St. Gilgen . . . L LZ 6
(Tunnel Scharfling — Hüttenstein)
18. S Scharfling — St. Gilgen . . . L LA 3
(P: Scharflinger Berg 608 m)
19. S St. Wolfgang — Falkenstein-Ried (BR) . . . L
20. Sch Längsschiffahrt Strobl — St. Wolfgang — St. Gilgen . . . L LSch 9 + 10
21. Sch Querschiffahrt St. Wolfgang — H. St. Wolfgang . . . L LSch 9
22. S St. Wolfgang — Strobl (BR) . . . L LA 3
23. Bs Bad Ischl — St. Gilgen (BR) . . . L LZ 5
24. S Bad Ischl — Strobl (— Salzburg) (BR) . . . D DA 2 LA 3
25. S (Gosaumühle —) Gosau — Abtenau (— Golling) . . . D DA 1
(P: Paß Gschütt 964 m)

d) Steirische Grenze

1. S Obertraun — Bad Aussee . . . L
2. B1 (Attnang-Puchheim —) Obertraun — Bad Aussee (— Stainach-Irdning) . . . D DZ 7
3. S (Lambach —) Goisern — Bad Aussee (— Stainach-Irdning) . . . D LA 2
(P: Pötschenpaß 992 m)
4. S Bad Ischl — Alt-Aussee . . . L
(P: Blaa-Alm 902 m)
5. S (Wels —) Spital am Pyhrn — Liezen (— St. Michael)⁴⁾ . . . D
(P: Pyhrnpaß 945 m)
6. B1 (Linz —) Spital a. Pyhrn — Ardning (— Selzthal) . . . D DZ 7 LZ 1

⁴⁾ Autobuskurse (LA) nur Sonntag dreimal, an 5 Wochentagen zwischen 15. 7. und 15. 9. einmal.

7. B1	Kleinreifling — Weißenbach-St. Gallen (— Selzthal) (BR)	D	DZ 5
8. S	(Windischgarsten —) Laussa — Alten- markt (BR)	L	
9. S	(Enns —) Weyer — Altenmarkt (— Leoben)	D	
e) Niederösterreichische Grenze ⁶⁾			
1. S	Weyer — Groß-Hollenstein (P: Saurtissel 553 m)	L	
2. S	Weyer — Waidhofen a. Ybbs (— Am- stetten) (P: Sattel v. Oberland 505 m)	D	LA 1
3. Bs	Kleinreifling — Waidhofen a. d. Ybbs Amstetten) (P: Sattel v. Oberland 505 m)	D	DZ 5
4. S	Maria-Neustift — Waidhofen (P: Neustifter Sattel zirka 650 m)	L	
5. S	Stampfmühle — Edlach (BR)	L	
6. S	Kl. Ramingtal — Zannsteg	L	
7. S	Kl. Raming — Kürnberg	L	
8. S	Steyr — St. Peter i. d. Au (— Amstetten)	D	DA 2 LA 1
9. B1	(Kleinreifling —) Steyr — Ramingdorf- Haidershofen (— St. Valentin)	D	DZ 5 LZ 3
10. S	Steyr — Haag	L	
11. S	(Linz —) Enns — Ennsdorf (— Wien) (BR)	D	DA 2 LA 1
12. B2	(Linz —) Enns — St. Valentin (— Wien) (BR)	D	DZ 13 LZ 3
13. B1/S	Mauthausen — St. Valentin (BR, auch Behelfsstraßenverkehr)	L	DZ 5, DA 3, LZ 4
14. F	Mitterkirchen — Wallsee	L	
15. F	Grein — Ardagger	L	LA 3
16. S	(Linz —) Sarmingstein — Persenbeug (— Krems)	D	
17. B1	(Mauthausen —) Sarmingstein — Persenbeug (— Absdorf-Hipp.)	D	DZ 6
18. S	Waldhausen — St. Oswald	L	
19. S	Waldhausen — Doristetten	L	
20. S	Waldhausen — Kl. Perthenschlag	L	
21. S	St. Georgen a. Wald — Gutenbrunn	L	
22. S	(Linz —) Königswiesen — Arbesbach (— Zwettl) (BR) ⁶⁾	D	
23. S	(Freistadt —) Liebenau — Langschlag (— Zwettl)	D	
24. S	(Freistadt —) Sandl — Karlstift (— Gmünd) (BR)	D	DA 3

⁶⁾ Schiffsverkehr zwischen Ober- und Niederösterreich derzeit eingestellt.

⁶⁾ Autobuskurs Urfahr — Zwettl nur Mo, Fr.

2. Wertung der oberösterreichischen Grenzen

	G r e n z e					Summe
	tsch.	bayr.	salzbg.	steir.	n.ö.	
Grenzlänge (km)	126	182	192	154	211	865
Grenzglgliederung ($\frac{\text{Grenzlänge}}{\text{Gerade}}$)	1.9	1.6	2.4	1.7	2.2	1.9
Märkung (%)						
Kammgrenzen	6.3	—	20.6	23.0	13.0	12.7
Stromgrenzen *)	—	65.7	—	1.9	31.7	21.7
Seengrenzen *)	—	—	9.8	—	—	2.0
Bachgrenzen	55.8	25.7	20.6	22.0	40.0	31.7
anders gemärkt	1.6	0.7	1.7	—	2.0	0.8
insgesamt gemärkt	63.7	92.1	52.7	46.9	86.7	68.9
Hindernischarakter (%)						
Schartengrenzen	—	—	6.4	48.7	—	10.1
Lückengrenzen	10.2	65.7	47.2	51.8	48.5	46.7
Durchgangsgrenzen	89.8	34.3	46.4	—	51.5	43.2
Grenzverkehr						
Verkehrswegen (Anzahl)	14	18	25	9	25	91
Straßen	13	14	18	6	17	68
davon Lokalverbindg.	10	8	10	3	10	41
davon Durchgangsverb.	3	6	8	3	7	27
Bahnen	1	2	5	3	5	16
davon Lokalverbindg.	—	—	2	—	1	3
davon Durchgangsverb.	1	2	3	3	4	13
Fähren (für Autos)	—	1	—	—	2	3
Schiffsverbindungen	—	1**)	2	—	1***)	3
Verkehrswegdichte (auf 100 km)	11.1	9.9	13.0	5.8	11.8	10.6
Beurteilung	durchschn.	durchschn.	groß	gering	durchschn.	—
davon Lokalverbindg.	7.9	4.9	7.3	1.9	6.2	5.8
davon Durchgangsverb.	3.2	5.0	5.7	3.9	5.6	4.8
Verkehrsmittel (Anzahl)	1	9	106	22	60	198
Zugspaaare	1	9	36	20	44	110
davon Lokalverbindg.	—	1	11	1	10	23
davon Durchgangsverb.	1	8	25	19	34	87
Autobuspaare	—	—	42	2	16	60
davon Lokalverbindg.	—	—	15	2	6	23
davon Durchgangsverb.	—	—	27	—	10	37
Schiffspaare (Lokalverb.)	—	**)	28	—	—	28
Verkehrshäufigkeit (auf 100 km)	0.8	4.9	53.5	14.3	28.4	22.9
Beurteilung	sehr gering	sehr gering	sehr groß	gering	groß	—
davon Lokalverbindg.	—	0.5	26.8	2.0	7.5	8.6
davon Durchgangsverb.	0.8	4.4	26.7	12.3	20.9	14.3
Verkehrswert (Verkehrswegdichte × Verkehrshäufigkeit)	8.9	48.5	695.5	82.9	335.1	242.7
Beurteilung	sehr gering	sehr gering	sehr groß	sehr gering	groß	—

*) Inn- und Ennsstauseen wurden den Stromgrenzen beigezählt.

**) Schiffsverkehr Linz — Passau nur Sonntag.

***) Schiffsverkehr Linz — Wien derzeit eingestellt.