

weiteren Entfernungen schafft, und somit durch bessere Ausnutzung der Betriebsleistungen — Zugkilometer und Wagenkilometer — zu einer Senkung der Selbstkosten der Verkehrsleistungen — Tonnenkilometer — führt.

Wenn sonach die an sich mögliche und leicht durchzuführende Aufbiegung der Staffel den Nahentfernungen überhaupt keine Entlastung bringt, die weiten Entfernungen aber in verkehrabkündender Weise belastet, wenn ferner dieser Schritt als neuer Eingriff in die inzwischen umgestellten Wettbewerbsverhältnisse bedenklich erscheint und bezüglich der Selbstkosten nicht notwendig ist, so wird nach Ansicht des Ausschusses auch von dieser Änderungsmöglichkeit der vertikalen Staffel kein Gebrauch zu machen sein, zumal ihre Durchführung sicher auf den schärfsten Widerstand der deutschen Randgebiete stoßen würde.

### 8. Staffeltarife des Auslandes.

Der Ausschuß hat schließlich noch festgestellt, wie die Tarife von 14 europäischen Auslandsbahnen in bezug auf die vertikale Staffelung gestaltet sind und ob hieraus irgend welche Anregungen für den deutschen Staffeltarif gewonnen werden könnten. Sämtliche zum Vergleich herangezogenen Auslandsbahnen — Belgien, Dänemark, Frankreich, Italien, Litauen, Niederlande, Norwegen, Osterreich, Polen, Rußland, Schweden, Schweiz, Tschechoslowakei, Ungarn — haben Staffeltarife. Dabei zeigt sich aber eine ganz außerordentliche Verschiedenheit und Mannigfaltigkeit der Tarife und meist eine auffällige Unübersichtlichkeit ihres Aufbaues, die bei einigen Tarifen ein System kaum mehr erkennen läßt. Ein Vergleich mit der deutschen Staffelung ergibt

eine im allgemeine schwächere Staffelung bei

(Polen und Rußland,

eine teilweise stärkere, teilweise schwächere Staffelung bei

(Frankreich, Italien und Tschechoslowakei,

eine im allgemeinen stärkere — zum Teil sogar wesentlich stärkere Staffelung bei

Belgien, Dänemark, Litauen, Niederlande, Norwegen, Osterreich, Schweden, Schweiz und Ungarn.

Die Zusammenstellung der ausländischen Tarife beweist, daß der große Wert der Staffeltarife die Wirtschaft eines Landes schon längst überall anerkannt ist, so daß es eigentlich Wunder nehmen muß, wenn sich in Deutschland immer noch Befürworter des Kilometertarifs finden. Die Zusammenstellung beweist aber auch erneut die eigentlich selbstverständliche Tatsache, daß sich jede Eisenbahn ihre Staffeltarife lediglich nach den besonderen geographischen und wirtschaftlichen Bedürfnissen ihres eigenen Landes schaffen muß. Diese liegen überall derartig verschieden, daß man von vornherein davon absehen muß, sich ausländische Staffeltarife zum Muster zu nehmen. Auch eine Vergleichung mit den Auslandstarifen kann daher keine Veranlassung zu einer Änderung des deutschen Staffeltarifs bieten.

### 9. Vorschlag.

Der Ausschuß empfiehlt auf Grund der vorstehenden Untersuchungen,  
**die gegenwärtige vertikale Staffelung unverändert beizubehalten.**