

## Der Benzinabsatz und seine Deckung

So wie das Brutto-Nationalprodukt ist auch der Benzinabsatz in Österreich in den letzten 10 Jahren unter den westeuropäischen Ländern nach der Bundesrepublik Deutschland am raschesten gewachsen. Der pro-Kopf-Verbrauch ist aber noch immer verhältnismäßig gering und dürfte weiter stark steigen. Die heimische Benzinproduktion konnte mit der Nachfrageentwicklung weder quantitativ noch qualitativ Schritt halten. Ihr Umfang hat sich seit 1955 kaum verändert. Erst 1963 und 1964 wird sie dank der Fertigstellung neuer Raffinerieanlagen stärker gesteigert werden können. Superbenzin wird in Österreich seit 1961 hergestellt. Früher mußte es ausschließlich eingeführt werden. Der Anteil der Importe an der Versorgung des österreichischen Marktes mit Benzin ist von 15% (1954) auf nahezu zwei Drittel (1962) gestiegen.

### Der Benzinabsatz

Der Absatz von *Vergasertreibstoffen* (Motorenbenzin einschließlich Beimischungen von Benzol und Alkohol; später kurz Benzin genannt) hat in Österreich im letzten Jahrzehnt außerordentlich kräftig zugenommen. 1962 erreichte er 726.000 t, um 331% mehr als 1951; die durchschnittliche jährliche Zuwachsrate betrug 14%. In den einzelnen Jahren entwickelte sich die Nachfrage verschieden. Von 1951 auf 1952 sank sie zunächst um 11%, teils weil der Zuschlag zur Mineralölsteuer um 100% auf 148 S je 100 kg erhöht wurde<sup>1)</sup>, teils weil die Politik der Geldwertstabilisierung das Wachstum der Wirtschaft vorübergehend hemmte. 1953 nahm sie mäßig, seit 1954 jedoch, als der Import von Kraftfahrzeugen und Benzin liberalisiert wurde, sprunghaft zu. In den Konjunkturjahren 1955 und 1956 wurden mit 35% und 34% die bisher höchsten Zuwachsraten erzielt. Seit 1957 wächst der Absatz ziemlich stetig, um durchschnittlich 14% pro Jahr.

1960 entfielen in Österreich vom gesamten Absatz an energiewirtschaftlich genutzten Erdölprodukten<sup>2)</sup> 23% auf Benzin. 1951 waren es 22%. Sein Anteil hat sich also kaum verändert. Hingegen ist er im OEEC-Raum<sup>3)</sup> von 31% (1951) auf 21% (1961) zurückgegangen. Während im europäischen

<sup>1)</sup> Bereits am 1. August 1951 war die Benzinsteuern und der 1950 eingeführte Zuschlag hiezu um 77% angehoben worden.

<sup>2)</sup> Benzin, Petroleum, Dieselöl, Heizöl.

<sup>3)</sup> Ohne Spanien, Türkei, Irland und Island.

### Entwicklung des Benzinabsatzes<sup>1)</sup> in Österreich

Jahr	1 000 t	1951 = 100	Jährliche Veränderung %
1951	168,4	100,0	—
1952	150,1	89,1	-10,9
1953	160,8	95,5	+7,1
1954	188,7	110,9	+17,4
1955	251,4	149,3	+33,2
1956	337,8	200,6	+34,4
1957	385,0	228,6	+14,0
1958	444,9	264,2	+15,6
1959	504,9	299,9	+13,5
1960	586,5	348,3	+16,2
1961	640,6	380,4	+9,2
1962	725,6	430,9	+13,3

Q: Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau. — <sup>1)</sup> Einschließlich Beimischungen (Benzol und Alkohol).

Durchschnitt der Verbrauch von Dieselöl und Heizöl stärker zunahm als jener von Benzin, verzeichnete in Österreich Benzin nach Heizöl den stärksten Zuwachs. In den OEEC-Ländern hat sich der Benzinverbrauch zwischen 1951 und 1960 nur verdoppelt, in Österreich hingegen verdreifacht.

### Entwicklung des Benzinabsatzes in einigen Ländern

Land	1951		1955		1960	
	1 000 t	1 000 t	1951=100	1 000 t	1951=100	1960
Bundesrepublik Deutschland	1 525	2 710	177,2	5 705	374,1	
Österreich	168	251	149,4	587	348,3	
Italien	780	1 310	167,9	2 535	325,0	
Schweiz	343	525	153,1	924	269,4	
Frankreich	2 797	4 229	151,2	5 826	208,3	
Schweden	782	1 098	140,4	1 551	203,5	
Belgien	707	942	133,2	1 082	153,0	
Großbritannien	5 541	6 340	114,2	7 747	139,8	
USA	128.634	157.517	122,5	174.723 <sup>1)</sup>	135,8	

Q: Industrial Statistics 1900—1959 (OEEC). — <sup>1)</sup> 1959.

In keinem Land Europas mit Ausnahme der Bundesrepublik Deutschland (+274%) ist der Benzinabsatz schneller gestiegen als in Österreich. Seit 1955 wächst er in Österreich auch rascher als in Westdeutschland.

Die kräftige Steigerung des Benzinabsatzes in Österreich hängt eng mit der stürmischen *Motorisierung* zusammen. Von 1951 bis 1961 wuchs der Bestand an Kraftfahrzeugen mit Benzinantrieb wie folgt: Personenkraftwagen +682%, Motorräder und -roller +89% sowie Lastkraftwagen +18%. Nur die Zahl der mit Benzin betriebenen Omnibusse und Traktoren, die jedoch nicht ins Gewicht fällt, sank um 84% und 17%. Um Benzinabsatz und Kraftfahrzeugbestand vergleichen zu können, wurden die einzelnen Kraftfahrzeugarten mit Hilfe grober Umrechnungsschlüssel, die annähernd dem spezifischen jährlichen Verbrauch entsprechen, auf einen einheitlichen Nenner gebracht. Außerdem wurde berücksichtigt, daß sich seit 1951 der Anteil der Kleinwagen (unter 1 000 *ccm*) am Pkw-Bestand von 21% auf 28% erhöht und der Anteil der Großwagen (über 2 000 *ccm*) von 21% auf knapp 5% verringert hat. Nach dieser groben Berechnung wuchs der Bestand an mit Benzin angetriebenen Kraftfahrzeugen im Zeitraum 1951 bis 1961 im gewogenen Durchschnitt um 304%, etwas stärker als der Benzinabsatz (+280%).

*Personenkraftwagen nach Hubraumklassen*

Hubraum in <i>ccm</i>	1951	1956	1961
		%	
bis 500	} 20.5	2.4	7.3
501 ... 1 000		20.1	20.2
1 001 ... 1 500		45.1	58.3
1 501 ... 2 000		13.2	9.6
2 001 und mehr		21.2	11.1
			4.6

Q: Bestandsstatistik der Kraftfahrzeuge in Österreich

Dieses Ergebnis widerspricht scheinbar der ausländischen Erfahrung, daß mit fortschreitender Motorisierung der Benzinverbrauch je Kraftfahrzeug sinkt. Es ist jedoch zu berücksichtigen, daß ein beträchtlicher und zunehmender Teil des Benzins von Ausländern gekauft wird (1952<sup>1)</sup> reisten 3.1 Mill. Ausländer mit ihren Kraftfahrzeugen nach Österreich ein, 1961 waren es 33.6 Mill., elfmal so viel. Da die Benzinpreise in Österreich nach der Schweiz die niedrigsten in Westeuropa sind, werden auch Durchreisende (etwa von der Bundesrepublik Deutschland nach Italien) dazu angeregt, in Österreich zu tanken. Wieviel vom Benzinabsatz auf Ausländer entfällt, läßt sich nicht verlässlich schätzen.

<sup>1)</sup> Für 1951 liegt keine Zahl vor.

Selbst wenn man annimmt, daß für jeden auf der Straße einreisenden Ausländer nur 5 Liter getankt wurden, entfielen vom Gesamtabsatz 1952 7% und 1961 bereits 18% auf Käufe von Ausländern. Der Inlandsabsatz hätte demnach von 1951 bis 1961 nur etwa um 234% (der Gesamtabsatz um 280%) zugenommen, merklich schwächer als der heimische Kraftfahrzeugbestand. Zwar halten in Österreich erst wenige Familien oder Einzelpersonen mehrere Kraftfahrzeuge. Der Pkw ist aber auch in Österreich zu einem Prestigegut geworden, das auch von Personen angeschafft wird, die es nur teilweise benutzen. Nicht selten wird das Auto nur zum Wochenende in Betrieb genommen.

Obwohl der Benzinverbrauch seit Beginn der Fünfzigerjahre überaus kräftig zugenommen hat und ausländische Touristen größere Mengen Benzin kaufen, ist er noch viel niedriger als in den meisten anderen westeuropäischen Ländern. 1960 betrug er 83 *kg* je Einwohner, gegen beispielsweise 107 *kg* in der Bundesrepublik Deutschland und 148 *kg* in Großbritannien. In Frankreich war er rund eineinhalbmal (128 *kg*), in der Schweiz mehr als doppelt (172 *kg*) und in Schweden zweieinhalbmal (207 *kg*) so hoch wie in Österreich.

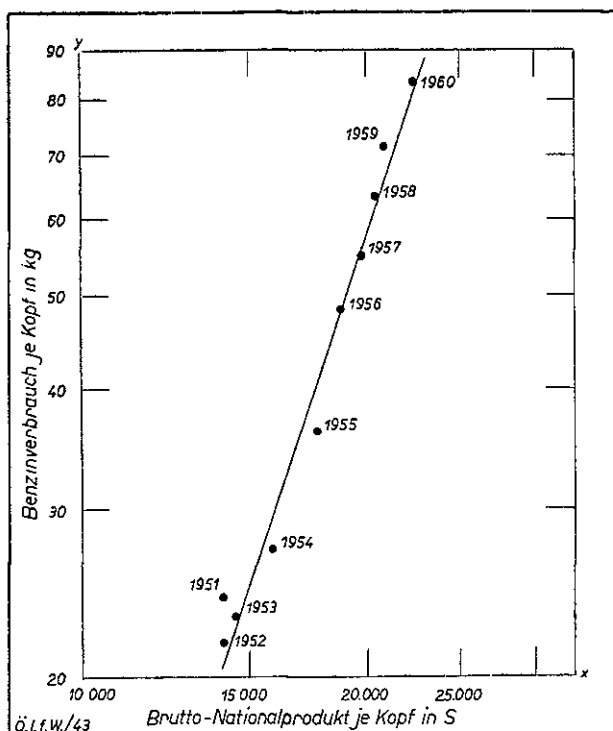
Diese Unterschiede lassen sich zum Teil aus dem verschiedenen Motorisierungsgrad der einzelnen Länder erklären. Der pro-Kopf-Verbrauch an Vergasertreibstoffen ist im allgemeinen umso höher, je größer die Pkw-Dichte ist. Allerdings ist die Reihung der Länder nach den beiden Kriterien nicht ganz die gleiche (siehe Übersicht). Der Benzinverbrauch der Schweiz ist viel höher, als man nach der Pkw-Zahl je 1.000 Einwohner erwarten würde, was vor allem auf den hohen Fremdenverkehr und die niedrigen Benzinpreise zurückzuführen sein dürfte. Umgekehrt ist der Benzinverbrauch in Frankreich im Verhältnis zur Pkw-Dichte niedrig. Frankreich hat mit Abstand die höchsten Benzinpreise in Westeuropa (die Kraftfahrzeugsteuer wird dem Benzin-

*Benzinverbrauch, Zahl der Personenkraftwagen und Volkseinkommen im Jahre 1960*

Land	Benzinverbrauch je Einwohner		Personenkraftwagen je 1.000 Einwohner		Volkseinkommen je Einwohner <sup>1)</sup>	
	<i>kg</i>	Österr. = 100	Zahl Pkw	Österr. = 100	1 000 S	Österr. = 100
Schweden	207.4	250.2	159	278.9	28.3	163.5
Schweiz	172.3	207.8	94	164.9	25.0	144.8
Großbritannien	148.0	178.5	106	186.0	26.5	153.4
Frankreich	127.9	154.3	109	191.0	21.2	122.4
Belgien	118.2	142.6	86	150.6	23.3	134.7
Bundesrepublik Deutschland	107.2	129.3	84	147.4	21.1	122.2
Österreich	82.9	100.0	57	100.0	17.3	100.0
Italien	51.4	62.0	41	71.9	10.6	61.0

Q: Industrial Statistics (Benzinverbrauch), Monthly Bulletin of Statistics (Bevölkerung), The American Automobile (Kraftfahrzeugbestand). — <sup>1)</sup> Verbrauchergeldparität

### Benzinverbrauch und Brutto-Nationalprodukt (Logarithmischer Maßstab)



Das Wachstum der Wirtschaft ließ den Benzinverbrauch kräftig steigen. Im Zeitraum 1951 bis 1960 erhöhte eine Zunahme des Brutto-Nationalproduktes um 1% die Nachfrage nach Benzin um nahezu 3%.

preis zugeschlagen) und einen hohen Anteil an Kleinwagen.

Für die statistische Erklärung des Benzinverbrauchs aus seinen unmittelbaren Bestimmungsgründen, wie Höhe und Struktur des Kraftfahrzeugbestandes, jährliche Kilometer-Leistung, Ausländerfremdenverkehr usw., fehlen im allgemeinen ausreichende Daten. Als Ersatz bietet sich eine Untersuchung des quantitativen Zusammenhangs zwischen Benzinverbrauch und *Brutto-Nationalprodukt* an. Sie läßt sich logisch damit rechtfertigen, daß wichtige unmittelbare Bestimmungsgründe, wie z. B. der Kraftfahrzeugbestand (nicht aber der Ausländerfremdenverkehr) unmittelbar vom Brutto-Nationalprodukt abhängen. Ein solcher Vergleich ergibt folgendes:

In Österreich nahm das Brutto-Nationalprodukt von 1950 bis 1960 um 81%, der Benzinabsatz um 352% zu. Korreliert man die Entwicklung des Brutto-Nationalproduktes pro Kopf mit der des Benzinverbrauchs je Einwohner, so ergibt sich ein Korrelationskoeffizient von 0,98; der Zusammenhang zwischen beiden Reihen ist also sehr eng. Eine einfache Regression des Benzinverbrauchs pro Kopf ( $y$ )

auf das Brutto-Nationalprodukt pro Kopf ( $x$ ) ergibt die Beziehung

$$\log y = -10,60 + 2,88 \log x$$

Der Wert 2,88 des Regressionskoeffizienten (Neigung der Regressionsgeraden) drückt die Einkommenselastizität des Benzinverbrauchs aus: zwischen 1950 und 1960 stieg die Nachfrage nach Benzin in Österreich um 288%, wenn das Brutto-Nationalprodukt um 1% zunahm.

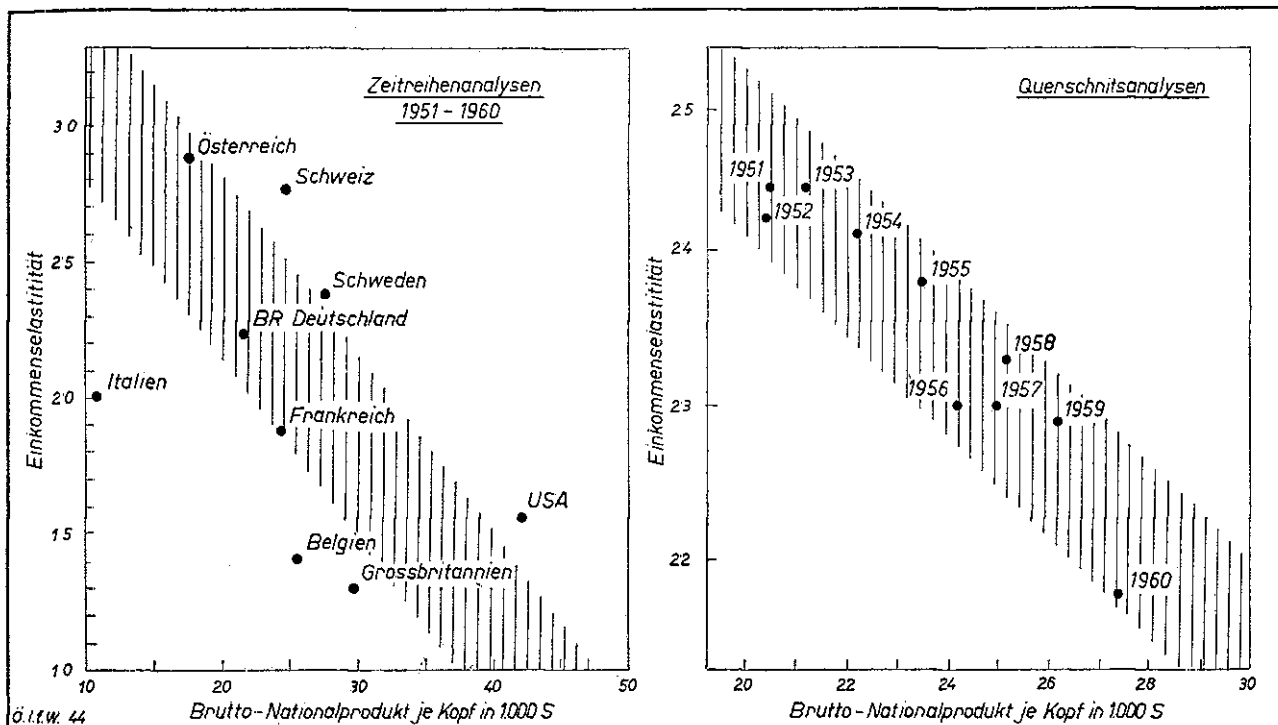
Die Entwicklung läßt vermuten, daß die Elastizität in den letzten Jahren etwas geringer wurde. Legte man durch die Jahre 1958 bis 1962 eine Regressionsgerade, so verlief sie flacher als jene durch die Jahre des stärksten wirtschaftlichen Aufschwungs (1954 bis 1956). Der Beobachtungszeitraum ist jedoch zu kurz, und die Zufallseinflüsse sind daher zu groß, als daß man weitreichende Schlüsse ableiten könnte.

Aufschlußreicher ist ein *internationaler Vergleich*. Aus Brutto-Nationalprodukt und Benzinverbrauch in verschiedenen Ländern und verschiedenen Jahren lassen sich auf zwei verschiedene Arten Einkommenselastizitäten gewinnen: einmal aus der zeitlichen Entwicklung der Bezugsgrößen für jedes einzelne Land (Zeitreihen-Elastizitäten) und zum andern aus den länderweisen Unterschieden in den Bezugsgrößen für jedes Jahr (Querschnitts-Elastizitäten). Für diese Berechnung wurden neun verschiedene Länder (acht europäische und die USA) und der Zeitraum 1951/60 herangezogen. Die Ergebnisse stützen durchwegs die Annahme, daß die Einkommenselastizität der Nachfrage nach Benzin mit steigendem Einkommen merklich sinkt.

Die für die einzelnen Länder aus den *Zeitreihen* ermittelten Elastizitäten sind im allgemeinen umso niedriger, je größer der Wohlstand des betreffenden Landes ist. Für Großbritannien z. B. betrug die Elastizität 1,30, für Frankreich 1,88, für die Bundesrepublik Deutschland 2,23 und für Österreich 2,88 (Durchschnitt der untersuchten Länder: 2,31). Der Zusammenhang zwischen dem Wohlstandsniveau und der Größe der Einkommenselastizität ist allerdings nicht sehr eng, da in den Ergebnissen länderspezifische Faktoren, wie etwa Struktur des Kraftfahrzeugbestandes, Umfang des Ausländerfremdenverkehrs oder Höhe des Benzinpreises, durchschlagen. In Schweden (Einkommenselastizität 2,38) und in der Schweiz (2,77) wuchs der Benzinverbrauch auffallend stark, obwohl diese Länder zu den reichsten in Westeuropa zählen.

Noch deutlicher kommt die Tendenz sinkender Elastizitäten in den *Querschnittsberechnungen* zum Ausdruck (Die länderspezifischen Faktoren bleiben

Einfluß des Wohlstandsniveaus auf die Elastizität des Benzinverbrauchs



Sowohl Zeitreihenanalyse wie Querschnittsanalyse zeigen, daß die Einkommenselastizität der Nachfrage nach Benzin mit steigendem Wohlstand merklich sinkt. Die Zeitreihenanalyse läßt allerdings erkennen, daß infolge spezifischer Einflüsse (wie Fremdenverkehr, Benzinpreise u. a.) zwischen den einzelnen Ländern größere Unterschiede bestehen. So ist der Benzinverbrauch in England und in Belgien nur noch schwach gestiegen, in Schweden und in der Schweiz aber auffallend stark, obwohl der Lebensstandard dort schon sehr hoch ist.

im Zeitablauf ziemlich konstant) Die aus den länderweisen Wohlstands- und Verbrauchsunterschieden ermittelten Querschnitts-Elastizitäten für die einzelnen Jahre sanken seit Beginn der Fünfzigerjahre fast stetig, von 2,54 (1951) auf 2,18 (1960). Der Durchschnitt der untersuchten Jahre war 2,36.

zwar nicht mehr so hoch sein wie im Durchschnitt der Fünfzigerjahre, da die Wirtschaft nicht mehr so rasch wächst und die Einkommenselastizität der Nachfrage nach Benzin mit steigendem Wohlstand geringer wird. Eine normale wirtschaftliche Entwicklung vorausgesetzt, wird in den nächsten Jahren mit einer durchschnittlichen Verbrauchszunahme um etwa 10% jährlich gerechnet werden können.

Einkommenselastizitäten<sup>1)</sup> der Nachfrage nach Benzin

Zeitreihenanalysen 1951 bis 1960		Querschnittsanalysen	
Großbritannien	1,30	1951	2,44
Belgien	1,41	1952	2,42
USA	1,56	1953	2,44
Frankreich	1,88	1954	2,41
Italien	2,03	1955	2,38
Bundesrepublik Deutschland	2,23	1956	2,30
Schweden	2,38	1957	2,30
Schweiz	2,77	1958	2,33
Österreich	2,88	1959	2,29
		1960	2,18
Durchschnitt <sup>2)</sup>	2,31	Durchschnitt <sup>2)</sup>	2,36

<sup>1)</sup> Regression des Benzinverbrauchs auf das Brutto-Nationalprodukt pro Kopf. —  
<sup>2)</sup> Gewogener Mittelwert

Die Deckung des Benzinbedarfes

Bis zum Beginn der Fünfzigerjahre wurde der heimische Markt unzureichend mit Benzin versorgt. Die Freigaben der russischen Besatzungsmacht und die Importe deckten nicht den Bedarf. Erst ab 1952 konnte die Nachfrage quantitativ voll befriedigt werden. Aus den unter russischer Verwaltung stehenden inländischen Raffinerien wurden steigende Benzinmengen zur Verfügung gestellt. Der Inlandsanteil an der Benzinversorgung nahm zu und erreichte 1953 100%; die Benzinqualität war jedoch sehr unbefriedigend. 1954 wurde die Benzineinfuhr liberalisiert. Zunächst reichte die heimische Benzinproduktion mengenmäßig noch und die Importe

Die bisherige Entwicklung und internationale Vergleiche lassen vermuten, daß der Benzinverbrauch in Österreich auch künftig noch kräftig steigen wird. Die jährlichen Zuwachsraten dürften

nahmen nur aus qualitativen Gründen sprunghaft zu, bald aber eilte der Verbrauch den heimischen Raffineriekapazitäten davon

### Produktion und Einfuhr an Motorenbenzin

Jahr	Produktion <sup>1)</sup>		Einfuhr		Insgesamt		Anteil der Einfuhr %
	1 000 t	1955=100	1 000 t	1955=100	1 000 t	1955=100	
1955	243 3 <sup>2)</sup>	100 0	94 1	100 0	337 4	100 0	27 9
1956	210 6	86 5	91 1	96 8	301 7	89 4	30 2
1957	241 3	99 2	143 5	152 5	384 8	114 0	37 3
1958	218 6	89 8	210 8	224 0	429 4	127 3	49 1
1959	279 1	114 7	254 2	270 1	533 3	158 1	47 7
1960	275 4	113 2	292 5	310 8	567 9	168 3	51 5
1961	237 2	97 5	407 6	433 2	644 8	191 1	63 2
1962	278 2	114 3	534 8	568 3	813 0	241 0	65 8

<sup>1)</sup> Ohne Beimischungen — <sup>2)</sup> Schätzung

Die *Erzeugung* von Motorenbenzin blieb zwischen 1955 und 1962 nahezu unverändert. 1955 wurden 243.000 t, 1962 279.000 t erzeugt. Produktionseinschränkungen in einzelnen Jahren gingen auf vorübergehende Absatzschwierigkeiten (1956, 1958) oder auf technisch bedingte Produktionsumstellungen (Anlaufen der neuen Raffinerie Schwechat 1961) zurück. Sie wurden durch Produktionssteigerungen in den folgenden Jahren ausgeglichen. Bei annähernd gleichem Ausstoß konnte jedoch die Qualität des Benzins verbessert werden. Heimisches Normalbenzin erreicht seit der ersten Ausbaustufe der neuen Raffinerie Schwechat (Anfang 1961) annähernd den internationalen Standard. Es hat derzeit 84 bis 86 Oktan, gegen 72 im Jahre 1955 und 90 in den westlichen Nachbarländern. Ferner wird in der Reforming-Anlage der Raffinerie Schwechat seit 1961 Superbenzin erzeugt, das bis dahin eingeführt werden mußte.

Superbenzin wird in Österreich besonders viel gekauft, da der Qualitätsunterschied zwischen Normal- und Superbenzin viele Jahre hindurch besonders groß war. Von 1952 bis 1957 entfiel annähernd ein Drittel des Absatzes an Vergasertreibstoffen auf Superbenzin. Der wachsende Wohlstand hat den Absatz von Superbenzin in den folgenden Jahren weiter gefördert. Sein Anteil hat sich seit 1959 auf mehr als 40% eingespielt. Statistische Unterlagen über den Anteil von Superbenzin am Vergasertreibstoffverbrauch anderer westeuropäischer Länder liegen nicht vor, doch wird er beispielsweise in der Bundesrepublik Deutschland nur auf etwa ein Fünftel geschätzt. Dieser große Unterschied gegenüber der österreichischen Verbrauchsstruktur ist durch Qualitätsunterschiede allein nicht gerechtfertigt. Vielmehr dürfte in Österreich dem Normalbenzin noch das Odium des Minderwertigen anhaften (1946 hatte es nur 48 Oktan). Marktforscher glauben, daß

sich viele österreichische Kraftfahrer aus Prestigegründen scheuen, bei den Tankstellen Normalbenzin zu verlangen.

### Anteile von Super- und Normalbenzin am Absatz von Vergasertreibstoffen<sup>1)</sup>

Jahr	Superbenzin		Normalbenzin		Insgesamt 1 000 t
	1 000 t	Anteil am Gesamtabsatz %	1 000 t	Anteil am Gesamtabsatz %	
1952	50 0	33 4	100 1	66 6	150 1
1955	83 9	33 4	167 5	66 6	251 4
1957	135 0	35 1	250 0	64 9	385 0
1959	202 8	40 2	302 2	59 8	504 9
1960	246 4	42 0	340 1	58 0	586 5
1961	262 5	41 0	378 1	59 0	640 6
1962	308 9	42 6	416 7	57 4	725 6

Q: Laut Angaben der Mobil Oil — <sup>1)</sup> Einschließlich Beimischungen (Benzol und Alkohol)

Da die heimische Benzinproduktion qualitativ und ab 1956/57 auch quantitativ den Ansprüchen des Inlandsmarktes nicht genügt, hat die *Einfuhr* stark zugenommen. 1954 wurden nur 29.100 t und 1955 (nach der Liberalisierung) 94.000 t eingeführt, 1962 aber bereits 476.000 t. Der Anteil der Importe an der Inlandsversorgung stieg von 15,4% (1954) auf 65,6% (1962).

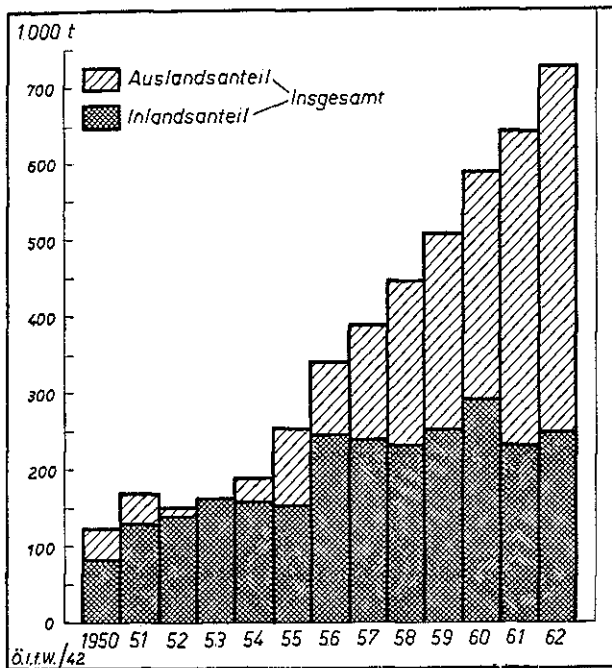
Die Struktur der Benzinimporte nach Herkunftsländern hat sich seit Beginn der Fünfzigerjahre stark verschoben. 1951 waren die Bezüge weit gestreut. Sie reichten vom Iran bis nach Mexiko und den USA. Benzin war in Europa noch knapp und Österreich mußte alle Möglichkeiten ausschöpfen. Schon damals stand Italien mit einem Anteil von 38% an der Spitze der Lieferländer; es folgten die USA und Großbritannien mit je 23%. Italien hat seither seinen Vorsprung stark ausgebaut, da seine Raffinerien dem österreichischen Markt am nächsten liegen. Die nächsten deutschen Raffinerien sind etwa doppelt so weit entfernt wie die Raffinerien in den Adria-Häfen. 1956 lieferte Italien 55% des österreichischen Importbenzins, 1961 bereits 79%. Großbritannien und die USA verloren als Bezugsländer völlig an Bedeutung. Hingegen konnten die Ostblock-Staaten stärker auf

### Benzinimporte<sup>1)</sup> nach Herkunftsländern

	1951		1956		1961	
	1 000 t	%	1 000 t	%	1 000 t	%
Insgesamt	34 9	100 0	103 0	100 0	422 5	100 0
davon aus						
Italien <sup>2)</sup>	13 1	37 6	56 6	55 0	332 9	78 8
Großbritannien	7 9	22 6	6 4	6 2	0 3	0 1
USA	8 1	23 2	0 0	0 0	0 0	0 0
Ostblock-Staaten	1 3	3 7	15 4	15 0	86 8	20 5
Sonstige Länder	4 5	12 9	24 6	23 8	2 5	0 6

Q: Österreichisches Statistisches Zentralamt. Statistik des Außenhandels Österreichs (Jgg. 1951, 1956, 1957) — <sup>1)</sup> Einschließlich Spezial- und Testbenzin. — <sup>2)</sup> Einschließlich Triest

**In- und Auslandsanteil am Benzinabsatz**  
(Normaler Maßstab; in 1 000 t)



1953 konnte der österreichische Benzinverbrauch ganz aus der Inlandsproduktion gedeckt werden. Nach der Liberalisierung der Pkw-Importe nahm der Benzinbedarf stark zu. Damit erhöhten sich auch die Importe sprunghaft. 1954 entfielen nur 15% des gesamten Benzinabsatzes auf Importe, 1962 nahezu zwei Drittel.

dem österreichischen Markt Fuß fassen, obwohl sie nur Normalbenzin anbieten. Ihr Anteil betrug 1956 15% (1951: 4%), 1961 fast 21%. Während 1956 noch rund 30% aus anderen Ländern als den Oststaaten und Italien stammte, konzentrierte sich die Benzineinfuhr 1961 praktisch nur auf Italien (vier Fünftel) und den Osten (ein Fünftel).

1963, spätestens 1964, wird sich die Abhängigkeit von ausländischem Benzin sprunghaft verrin-

gern. Die neue katalytische Crack-Anlage der Raffinerie Schwechat wird eine kräftige Erhöhung der heimischen Benzinproduktion ermöglichen. 1964 dürfte die Nachfrage nach Benzin zu etwa zwei Drittel (gegen bisher ein Drittel) aus der heimischen Erzeugung gedeckt werden können. Sobald die bereits bestellte zweite Rohöldestillationsanlage (Durchsatzkapazität wie jener der ersten 1,8 Mill. t pro Jahr) in Betrieb geht, wird der Inlandsanteil noch weiter zunehmen.

In der neuen Crack-Anlage wird aus Dieselöl und Heizöl hochwertiges Benzin gewonnen werden. Auf diese Weise wird es möglich sein, Produktions- und Verbrauchsstruktur besser aufeinander abzustimmen. Da das österreichische Rohöl sehr benzinarm ist (durchschnittlich 5% bis 7%), gab es bisher bei der normalen Destillation beträchtliche Überschüsse an Gasöl (Dieselöl), die zu ungünstigen Bedingungen exportiert oder dem Heizöl beigemischt werden mußten. Andererseits mußten große Mengen Benzin, insbesondere Superbenzin, eingeführt werden. Die neue Crack-Anlage wird allerdings nur so lange Unterschiede zwischen der Produktions- und Verbrauchsstruktur ausgleichen, als ein großer Teil des Rohöleinsatzes aus heimischen Quellen stammt. Das viel benzinreichere ausländische Rohöl (20% bis 30%) ergibt bereits bei normaler Destillation eine Benzinausbeute, die annähernd dem Verbrauchsanteil entspricht. Bei weiter steigendem Importanteil dürften die Erzeugungskapazitäten die Absatzmöglichkeiten übersteigen, zumal der westösterreichische Markt hauptsächlich von den italienischen Raffinerien und den neuen Raffinerien versorgt wird, die gegenwärtig in Bayern gebaut werden.