

Der österreichische Dieselölmarkt

Die folgende Darstellung rundet das Bild ab, das in zwei Aufsätzen („Der Benzinabsatz und seine Deckung“, Jg. 1963, Nr. 4 und „Der österreichische Heizölmarkt“, Jg. 1963, Nr. 7) über den Handel mit Erdölprodukten vermittelt wurde. Der Mangel an detaillierten Verbrauchsdaten und an internationaler Vergleichbarkeit der Statistiken läßt allerdings nur begrenzt Analysen und Vergleiche zu.

Die Verwendung von Dieselöl

Unter Dieselöl oder Gasöl wird ein feines Öl verstanden, dessen Siedepunkt zwischen Petroleum und Spindelöl sowie leichtem Heizöl liegt. Die Grenzen sind jedoch fließend, werden je nach Bedarf verschoben und sind auch von Land zu Land verschieden. Bis vor kurzem wurde Dieselöl hauptsächlich als Kraftstoff verwendet, vorerst für Standmotoren, später immer mehr als Treibstoff für praktisch alle Arten von Fahrzeugen (Schiffe, Straßenfahrzeuge, Flugzeuge, Lokomotiven, Dieseltreibwagen).

Insbesondere als es gelang, den Dieselmotor in Lastkraftwagen einzubauen (1923), stieg der Absatz an Dieselöl. Nutzfahrzeuge werden jetzt in vielen Ländern Europas hauptsächlich mit Dieselmotoren angetrieben. In Österreich, der Bundesrepublik Deutschland und Italien gibt es kaum mehr schwere Lastkraftwagen, Autobusse und Traktoren mit Benzinantrieb. Auch Personenkraftwagen mit hohen Verkehrsleistungen, wie etwa Taxi, werden teilweise mit Dieselmotoren ausgestattet.

Der Antrieb mit Dieselöl kommt in Europa meist viel billiger als der mit Benzin. Der Dieselmotor verbraucht um ein gutes Drittel weniger als der Benzinmotor, weil der Wärmewirkungsgrad im Dieselmotor höher ist als in Motoren mit Funkenzündung. Sein höherer Anschaffungspreis und der mit dem größeren Gewicht verbundene höhere Kraftstoffbedarf werden bei entsprechend hoher Fahrleistung durch die geringeren Betriebskosten meist mehr als wettgemacht. Neben den technischen Gründen haben steuerliche Gründe ein großes Gewicht. Sie lassen auch über weitere Nachteile des Dieselmotors, wie seine größere Geräuschentwicklung und seinen unregelmäßigeren Lauf bei niedriger Drehzahl, hinwegsehen. In den USA hingegen, wo kaum ein Unterschied in Besteuerung und Preis von Dieselöl und Benzin besteht, haben sich die Dieselfahrzeuge nicht durchsetzen können; auf sie entfällt nur ein sehr geringer Teil des Kraftfahrzeugbestandes.

Der Preisunterschied zwischen Dieselöl und Benzin, vorwiegend eine Folge der unterschiedlichen Besteuerung, ist in den einzelnen europäischen Ländern höchst ungleich. Besonders groß ist er in den Benelux-Staaten, wo Dieselöl nur 36% des Normalbenzins und etwa ein Drittel von Superbenzin kostet. Allerdings lastet in diesen Ländern auf allen Dieseldieselfahrzeugen eine hohe Sonderfahrzeugsteuer, so daß der Betrieb mit Dieselöl nur bei hoher Fahrleistung lohnt. Das andere Extrem ist Großbritannien, wo Dieselöl gleich hoch besteuert wird wie Benzin und im Einzelhandel sogar etwas teurer ist. Trotzdem werden auch dort schwere Fahrzeuge mit hoher Fahrleistung mit Dieselmotoren angetrieben. In der Schweiz und neuerdings auch in der Bundesrepublik Deutschland ist das Steuer- und damit auch das Preisgefälle nicht sehr groß, in Österreich, Frankreich und Italien dagegen bedeutend. Aber auch in Österreich wurde die Differenz in der Besteuerung der beiden Treibstoffarten 1961 etwas verringert¹⁾.

Noch vor einigen Jahren überwog der Verbrauch von Fahrdieselöl, in jüngerer Zeit hat sich Dieselöl als Brennstoff für Raumheizungen ein neues

Verhältnis von Dieselöl- und Benzinpreisen in einigen europäischen Ländern

	Dieselöl in % der Preise von	
	Normalbenzin	Superbenzin
Niederlande	36,1	33,4
Belgien-Luxemburg	37,2	34,9
Frankreich	67,8	63,8
Österreich	71,9	62,1
Italien	78,1	70,1
Schweden	78,2	75,3
Schweiz	91,0	83,5
Bundesrepublik Deutschland	95,7	85,3
Großbritannien	über 100,0	

Q: Petroleum Times 19. April 1963

¹⁾ Vom 30. April 1952 bis Ende 1960 war Dieselöl insgesamt mit 90 S je 100 kg, Benzin hingegen mit 230 S je 100 kg (Mineralölsteuer + Zuschlag) belastet. Ab 1. Jänner 1961 lauten die Steuersätze 110 S je 100 kg und 255 S je 100 kg. Die Belastung des Tankstellenpreises mit Mineralölsteuer beträgt derzeit 41,1% bei Dieselöl und 59,4% bei Normalbenzin.

Absatzgebiet erschlossen. Seine Bedeutung nimmt sehr rasch zu. In der Schweiz und der Bundesrepublik Deutschland wird bereits weit mehr Dieselöl für Heizzwecke verwendet als für den Betrieb von Kraftfahrzeugen. Die Nachfrage nach Dieselöl erhielt dadurch in Westeuropa einen kräftigen Auftrieb und wuchs viel rascher als die Nachfrage nach Benzin. Dieser Trend wird vermutlich weiter anhalten. Die sprunghafte Zunahme des Bedarfes an Dieselöl ist auch aus dem Absatz der Raffinerien zu erschen. Der Anteil des Benzins geht auf Kosten der Mitteldestillate zurück; überdies nehmen die Dieselölimporte der OECD-Länder rasch zu.

Der heimische Verbrauch

1962 wurden in Österreich 634 000 t Dieselöl abgesetzt, viermal so viel wie 1950 und etwa das Zwanzigfache der Vorkriegsmenge. Von Kriegsende bis 1956 nahm der Verbrauch von Dieselöl schneller zu als jener von Benzin, seither wächst er langsamer (Der durchschnittliche jährliche Verbrauchszuwachs betrug zwischen 1956 und 1962 bei Dieselöl 12,8%, bei Benzin 16,7%). Die Entwicklung in Österreich steht im Gegensatz zu der im übrigen Westeuropa. Dies dürfte teils auf dem großen Nachholbedarf an Personenkraftwagen in Österreich beruhen, der den Benzinverbrauch besonders rasch wachsen ließ¹⁾, teils darauf, daß sich der Dieselölverbrauch in Österreich noch immer weitgehend auf den Verkehr beschränkt und kräftige Nachfrageimpulse vom Heizsektor her fehlen. 1956 wurde in Österreich annähernd gleich viel Dieselöl abgesetzt wie Benzin 1962 verhielten sich Dieselöl- und Benzinverbrauch wie 46 : 54

Entwicklung des Dieselölabsatzes

Jahr	1 000 t	1950 = 100	Jährliche Veränderung %
1937	34,0	21,7	
1950	156,6	100,0	
1951	179,7	114,8	+ 14,8
1952	168,3	107,5	- 6,3
1953	188,7	120,5	+ 12,1
1954	224,3	143,2	+ 18,9
1955	274,4	175,2	+ 22,3
1956	334,9	213,9	+ 22,0
1957	351,2	224,3	+ 4,9
1958	399,8	256,3	+ 13,8
1959	461,4	294,6	+ 15,4
1960	531,8	339,6	+ 15,3
1961	574,8	367,0	+ 8,1
1962	634,1	404,9	+ 10,3
1963	700,0 ²⁾	446,9 ³⁾	+ 9,2 ¹⁾

Q: Oberste Bergbehörde. — ¹⁾ Geschätzt

¹⁾ Siehe: Der Benzinabsatz und seine Deckung, Monatsberichte des Österreichischen Institutes für Wirtschaftsforschung, Jg 1963, Nr 4, S 143 ff

Mangels entsprechender statistischer Unterlagen kann die Verteilung des Dieselölabsatzes auf die einzelnen *Verbrauchergruppen* nur *grob geschätzt* werden. 1962 wurden etwa 80% zum Betrieb von Verkehrsmitteln (Straßenfahrzeugen, Traktoren, Lokomotiven, Triebwagen und Schiffen), 15% für Dieselmotoren in Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft, höchstens 5% für die Raumheizung verbraucht. Schätzungsweise 75% der Gesamtmenge wurden als Treibstoff für Kraftfahrzeuge verwendet (etwa 25% für Traktoren und Zugmaschinen in der Landwirtschaft und etwa 50% im Straßenverkehr). Vom Verbrauch der Landwirtschaft dürften mindestens 95% auf Traktoren und Zugmaschinen, der Rest auf Dieselstandmotoren entfallen.

Der Dieselölverbrauch nach Abnehmergruppen¹⁾

		%
Straßenverkehr	326,8	51,5
Landwirtschaft	164,0	25,9
ÖBB	29,0 ²⁾	4,6
DDSG	8,3 ³⁾	1,3
Industrie und Gewerbe	80,0	12,6
Raumheizung	26,0	4,1
Insgesamt	634,1	100,0

¹⁾ Die Verteilung des Dieselölverbrauches wurde vom Institut auf Grund plausibler Annahmen geschätzt. — ²⁾ Nur Zugförderungsmittel. — ³⁾ Nur Bezüge im Inland

Die Zahl der *Kraftfahrzeuge mit Dieselantrieb* (einschließlich Traktoren) ist in Österreich seit 1950 auf das Siebeneinhalbfache gestiegen. Ende 1962 betrug sie mehr als 233 000. Die Zahl der Kraftfahrzeuge mit Benzinantrieb ist nur etwas mehr als halb so stark gewachsen. Trotzdem hat der Dieselölverbrauch langsamer zugenommen als der Benzinverbrauch. Das erklärt sich vor allem aus dem hohen Zuwachs an landwirtschaftlichen Fahrzeugen, wie Traktoren und Zugmaschinen. Sie werden im Vergleich zu anderen Kraftfahrzeugen viel weniger ausgenutzt und verbrauchen daher weniger Treibstoff. Ihre Zahl hat sich seit 1950 nahezu verzehnfacht, ihr Anteil am Gesamtbestand an Kraftfahrzeugen mit Dieselantrieb ist von etwa der Hälfte (1950) auf zwei Drittel (1962) angestiegen.

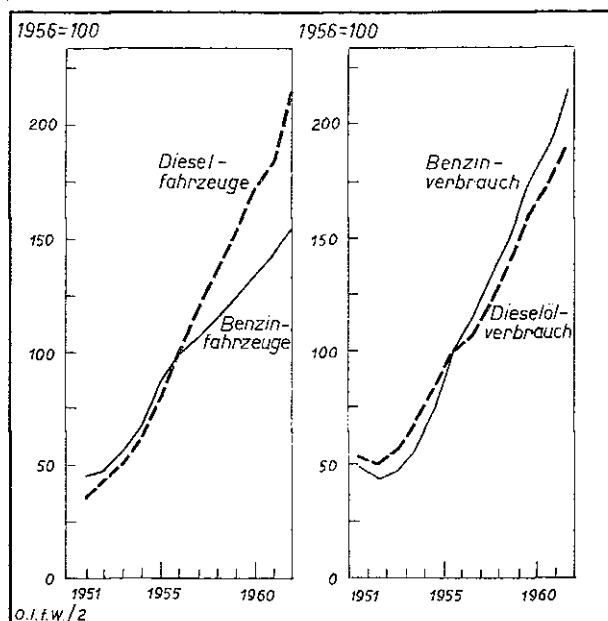
Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes

Jahr ¹⁾	Kraftfahrzeuge mit Benzinantrieb		Kraftfahrzeuge mit Dieselantrieb		davon Traktoren und Zugmaschinen	
	St	1950 = 100	St	1950 = 100	St	1950 = 100
1950	222 866	100,0	31 288	100,0	15 616	100,0
1955	482 866	216,7	87 239	278,8	53 758	344,2
1956	551 080	247,3	108 859	347,9	70 475	451,3
1960	738 800	331,5	186 555	596,3	124 300	796,0
1961	793 492	356,0	209 706	670,2	139 628	894,1
1962	853 994	383,2	233 471	746,2	154 333	988,3

Q: Statistisches Zentralamt. Bestands-Statistik der Kraftfahrzeuge in Österreich.

¹⁾ 1950 bis 1961 jeweils Stand 31. Oktober 1962 Stand 31. Dezember

Entwicklung des Bestandes an Diesel- und Benzin- fahrzeugen sowie des Verbrauchs von Dieselöl und Benzin (Normaler Maßstab; 1956 = 100)



Obwohl die Zahl der Dieselfahrzeuge in den letzten Jahren stärker zugenommen hat als die der Benzinfahrzeuge, ist der Verbrauch von Dieselöl nicht so kräftig gewachsen wie von Benzin. Das geht auf die sprunghafte Zunahme der Zahl an Traktoren und Zugmaschinen zurück, die weniger ausgenützt werden als andere Fahrzeuge

Bestand an Kraftfahrzeugen mit Dieselantrieb am 31. Dezember 1962

	Stück	Anteile in %
Personenkraftwagen (einschl. Taxi)	15.058	7
Omibusse und Obusse	5.025	2
Lastkraftwagen	46.412	20
Zugmaschinen und Traktoren	154.333	66
Spezialkraftfahrzeuge	12.643	5
Insgesamt	233.471	100

Q: Statistisches Zentralamt Bestands-Statistik der Kraftfahrzeuge in Österreich

Der Verbrauch je Fahrzeugeinheit ist bei den Dieselfahrzeugen weit höher als bei Benzinfahrzeugen. 1950 entfiel ein Achtel der Kraftfahrzeuge auf Dieselantrieb, 1962 ein Fünftel. Der Dieselölverbrauch war 1950 trotzdem höher als der von Benzin und 1962 bloß um wenig niedriger, obwohl sich der Verbrauch zugunsten von Benzin verschoben hat. Auch wenn man berücksichtigt, daß nur etwa drei Viertel des Dieselölabsatzes für Kraftfahrzeuge verwendet werden, ergibt sich für Dieselfahrzeuge ein weit höherer Verbrauch je Fahrzeugeinheit. Die Traktoren werden hauptsächlich für landwirtschaftliche Arbeiten eingesetzt und benötigen dort viel mehr Kraftstoff als Fahrzeuge, die nur im Straßenverkehr verwendet werden. Die Dieselfahrzeuge im Straßenverkehr (Lastwagen, Autobusse) haben ein weit höheres Durchschnittsgewicht und werden

auch viel mehr eingesetzt als die meist im privaten Personenverkehr benützten Benzinfahrzeuge.

Eine besonders dynamische Entwicklung des Dieselölverbrauches zeigen die *Österreichischen Bundesbahnen*. Er ist 1950 bis 1962 von 2 500 t auf mehr als 29 000 t gestiegen und hat sich damit nahezu verzehnfacht. Dennoch entfallen auf die ÖBB nur etwa 5% des gesamten Dieselölverbrauches. Nach Kriegsende hatten sie alle Diesellokomotiven eingebüßt. Die Umstellung auf Dieselbetrieb hat zwar große Fortschritte gemacht, ist aber noch nicht abgeschlossen. Da man 1975 im Lokomotivbetrieb überhaupt keine Kohle mehr verfeuern will, wird der Dieselölverbrauch der Bahnen weiter stark zunehmen.

Die Dieselölbezüge der Donaudampfschiffahrtsgesellschaft (DDSG) aus dem Inland haben sich seit 1950 verdreifacht. 1962 erreichten sie knapp 10.000 t. Tatsächlich verbrauchte die DDSG etwas mehr Dieselöl, weil sie einen (statistisch nicht erfaßten) Teil aus dem Ausland bezog. Über die Entwicklung des Dieselölverbrauches von Industrie und Gewerbe sowie für die Raumheizung liegen keine Unterlagen vor.

Preise und Steuerbelastung hemmen Ölheizung

Für größere Heizanlagen (Zentralheizungen u. ä.) kann Heizöl eingesetzt werden, das von der Mineralölsteuer befreit ist, für kleine Anlagen und insbesondere für Einzelöfen, wie sie für Privathaushalte meist in Frage kommen, ist hingegen nur Dieselöl (für Heizzwecke im allgemeinen als Ofenöl extra leicht oder domestic heating oil bezeichnet) geeignet. In den meisten europäischen Ländern wird Dieselöl für Heizzwecke viel geringer besteuert als Fahrdieselöl oder es ist, wie in der Bundesrepublik Deutschland bis Mai 1960 und noch heute in Dänemark und den Niederlanden, überhaupt steuerfrei. Sein Preis ist daher meist viel niedriger als jener für Fahrdieselöl. In Frankreich, Schweden und der Bundesrepublik Deutschland kostet Ofenöl nur etwa ein Drittel des Fahrdieselöles und selbst in den Beneluxstaaten und in Dänemark, wo auch Fahrdieselöl infolge geringer Steuerbelastung sehr billig ist, liegt der Ofenölpreis noch weit darunter. In Österreich hingegen muß Dieselöl für Heizzwecke, wenn es an der Tankstelle geholt wird, zum gleichen Preis wie Fahrdieselöl (2 30 S je Liter) gekauft werden (es ist daher mit der vollen Mineralölsteuer samt Zuschlag belastet); wird es ins Haus zugestellt, kostet Ofenöl 2 60 S bis 2 65 S je Liter. Damit ist der Preis für Ofenöl in Österreich

nicht nur im Vergleich zu Dieselöl, sondern auch absolut sehr hoch¹⁾. In der Bundesrepublik Deutschland kostet Dieselöl für Heizzwecke etwa halb so viel wie in Österreich, in Dänemark nur ein Drittel.

Preisvergleich von Fahrdieselöl und Ofenöl extra leicht in einigen europäischen Ländern

	Preise für 100 l Fahrdieselöl S	Ofenöl extra leicht	Ofenölpreis in % des Fahrdiesel- preises	Ofenölpreis Österreich = 100
Österreich	230 00	260 00	113 0	100 0
Niederlande	119 40	96 20	81 3	37 0
Dänemark	116 00	89 10	77 4	34 3
Belgien	149 00	104 70	71 9	40 3
Bundesrepublik Deutschland	363 50	128 50	35 9	49 4
Schweden	303 80	93 30	31 0	35 9
Frankreich	350 00	104 00	30 0	40 0

Q: Petroleum Times vom 19. April 1963. Auslandspreise nach den Devisenmitteilungen der Wiener Börse in Schilling umgerechnet. — ¹⁾ In Österreich ist der Dieselölpreis seit 1960 für das gesamte Bundesgebiet einheitlich geregelt. In den anderen Ländern bestehen zum Teil erhebliche regionale Preisunterschiede; die hier angegebenen Werte sind geschätzte Durchschnittspreise.

Die Vorteile der Ölheizung gegen das Heizen mit festen Brennstoffen sind insbesondere für Berufstätige so groß, daß sie trotz den hohen Kosten auch in Österreich an Boden gewinnt. Sie ist sauber, kann dem Wärmebedarf gut angepaßt werden (benötigt nur eine kurze Anheizzeit, kann rasch unterbrochen werden) und erspart viel Arbeit. Derzeit dürften in Österreich etwa 60.000 Ölföfen in Betrieb sein, in der Bundesrepublik Deutschland sind es einige Millionen. In Österreich wurden 1962 vielleicht 5% des gesamten Dieselölabsatzes für Raumheizung verwendet, in der Bundesrepublik Deutschland mehr als doppelt so viel und in der Schweiz fast siebenmal so viel wie Fahrdieselöl.

Anteile des Ofenöles am Dieselölabatz in der Bundesrepublik Deutschland und der Schweiz

Absatz von	Bundesrepublik Deutschland		Schweiz	
	1.000 t	%	1.000 t	%
Fahrdieselöl	5.922	31	340	13
Gasöl (Ofenöl) für Heizzwecke	13.258	69	2.347	87
Insgesamt	19.180	100	2.687	100

Heimische Erzeugung und Außenhandel

Während die Erzeugung von Benzin und Heizöl in Österreich hinter der Verbrauchsentwicklung zurückgeblieben ist, stoßen die heimischen Raffinerien so viel Dieselöl aus, daß bedeutende Überschüsse im Ausland abgesetzt werden müssen. Trotzdem wurde der österreichische Markt in den letzten zehn Jahren nicht ausschließlich mit heimischem

Dieselöl versorgt. Der ausländische Konkurrenzdruck, insbesondere von Italien her, ist ziemlich stark und dürfte weiter zunehmen. Bisher konnten die Importe durch den (ermäßigten) Dieselölzoll von 140 S je Tonne und nicht zuletzt dank dem bundeseinheitlichen Dieselölpreis in relativ engen Grenzen gehalten werden. Die Vereinheitlichung wurde möglich, als man 1960 einen Frachtkostenausgleich schuf²⁾. Trotz Zoll- und Frachtkostenausgleich müssen die österreichischen Raffinerien in den südlichen Bundesländern erhebliche Rabatte gewähren, um der Importkonkurrenz standhalten zu können. Ausländisches Dieselöl wird derzeit ab Grenze (unverzollt) um rund 685 S angeboten. Es ist auch nach der Verzollung noch billiger als heimisches Dieselöl, dessen offizieller Raffinerieabgabepreis derzeit 1.018 S je Tonne beträgt.

Der Anteil der Importe an der Versorgung des österreichischen Marktes mit Dieselöl schwankte in den letzten Jahren zwischen 9% und 11%, die Einfuhrmenge zwischen 60.000 t und 70.000 t (die Daten der Verbrauchsstatistik stimmen mit der Außenhandelsstatistik zeitlich nicht überein). Auch 1963 werden die Zahlen ungefähr diese Größenordnung erreichen. Die Dieselöleinfuhr stammt fast ausschließlich aus Italien (97%), 2,5% kamen 1962 aus den Ostblockstaaten.

Die Erzeugung von Dieselöl ist in den Fünfzigerjahren nur wenig erhöht worden. Erst 1962 und 1963 stieg sie stärker. Der Verbrauch dagegen nahm viel kräftiger zu. 1955 wurden 47% der Er-

Versorgung des österreichischen Marktes mit Dieselöl

Jahr	Inlands- erzeugung	Import	Gesamt- versorgung	Anteil der Importe
		1.000 t		%
1950	139 9	16 7	156 6	11 9
1951	179 7	0 0	179 7	0 0
1952	170 3	0 0	170 3	0 0
1953	188 7	0 0	188 3	0 0
1954	212 5	11 8	224 3	5 3
1955	244 3	30 1	274 4	11 0
1956	323 0	11 3	334 3	3 4
1957	349 9	1 3	351 2	0 4
1958	393 9	5 9	399 8	1 5
1959	436 4	25 0	461 4	5 4
1960	483 7	48 1	531 8	9 1
1961	511 0	63 8	574 8	11 1
1962	572 8	61 3	634 1	9 7

Q: Fachverband der Erdölindustrie Österreichs

¹⁾ Eine Interessengemeinschaft zur Förderung der Öl-ofenheizung in Österreich bemüht sich seit 1961, bisher allerdings vergeblich, für Raumheizöl eine Befreiung vom Zuschlag zur Mineralölsteuer (88 S je 100 Liter) zu erwirken.

²⁾ Österreich wurde schon früher in fünf Frachtzonen eingeteilt. Die Bezieher von Dieselöl der frachtgünstig gelegenen Zonen I und II müssen seit 1960 einen Frachtkostenausgleich an die Fondskassa abführen, woraus die Dieselöltransporte in die Zonen III bis V subventioniert werden.

Herkunft der Dieselölimporte

	t	%
Italien	60.743	97,3
Ostblockstaaten	1.529	2,4
davon CSSR	1.119	1,8
Sonstige	145	0,3
Insgesamt	62.417	100,0

Q: Österreichisches Statistisches Zentralamt

zeugung im Inland verbraucht, 1962 81%. Der Ausstoß könnte allerdings im Falle eines stärkeren Verbrauchszuwachses ohne Schwierigkeiten erhöht werden. Die Fertigstellung der zweiten Ausbaustufe der Raffinerie Schwechat und die damit verbundene Erhöhung der Durchsatzkapazität steigert den Ausstoß an Mitteldestillaten, somit auch an Dieselöl. Es ist vorwiegend eine Frage der Verkaufspolitik der Raffinerien, ob sie mehr Dieselöl auf den Markt bringen. So lange der Benzinmarkt aufnahmefähig ist, kann Dieselöl in drei neuen katalytischen Crackanlagen zu Benzin verarbeitet werden. Dieselöl wird überdies schwerem Heizöl für die Herstellung von „Heizöl mittel“ und „Heizöl leicht“ zu 25%¹⁾ und 50%¹⁾ beigemischt. Ferner sind die Grenzen zwischen Dieselöl und Petroleum fließend, so daß man

¹⁾ Gewichtsprozent

Ausfuhr von Dieselöl

Jahr	Produktion		Ausfuhr	
	1 000 t	1955=100	1 000 t	in % der Erzeugung
1955	580,3	100,0	123,7 ²⁾	21,3
1956	625,3	107,8	327,7	52,4
1957	650,8	112,1	269,8	41,5
1958	599,0	103,2	206,5	34,5
1959	628,9	108,4	170,6	27,1
1960	606,0	104,4	134,7	22,2
1961	637,7	109,9	84,1	13,2
1962	783,6	135,0	194,7	24,8
1963	850,0 ³⁾	146,5 ³⁾		

Q: Österreichisches Statistisches Zentralamt — ¹⁾ Geschätzt — ²⁾ Ohne Ausfuhr der Besatzungsmacht

gegebenenfalls auch mehr Petroleum ausstoßen kann. Voraussichtlich wird man auch künftig die auf dem Inlandsmarkt nicht absetzbare Dieselölproduktion exportieren können, da die Bundesrepublik Deutschland auf Importe angewiesen ist. Die erzielbaren Exportpreise liegen zwar etwa 25% unter den Inlandspreisen, sind aber noch immer günstiger, als wenn man Dieselöl vercrackt. 1962 exportierte Österreich fast ein Viertel der Dieselölproduktion (195 000 t), nahezu ausschließlich in die Bundesrepublik Deutschland.

Trude Wendl