

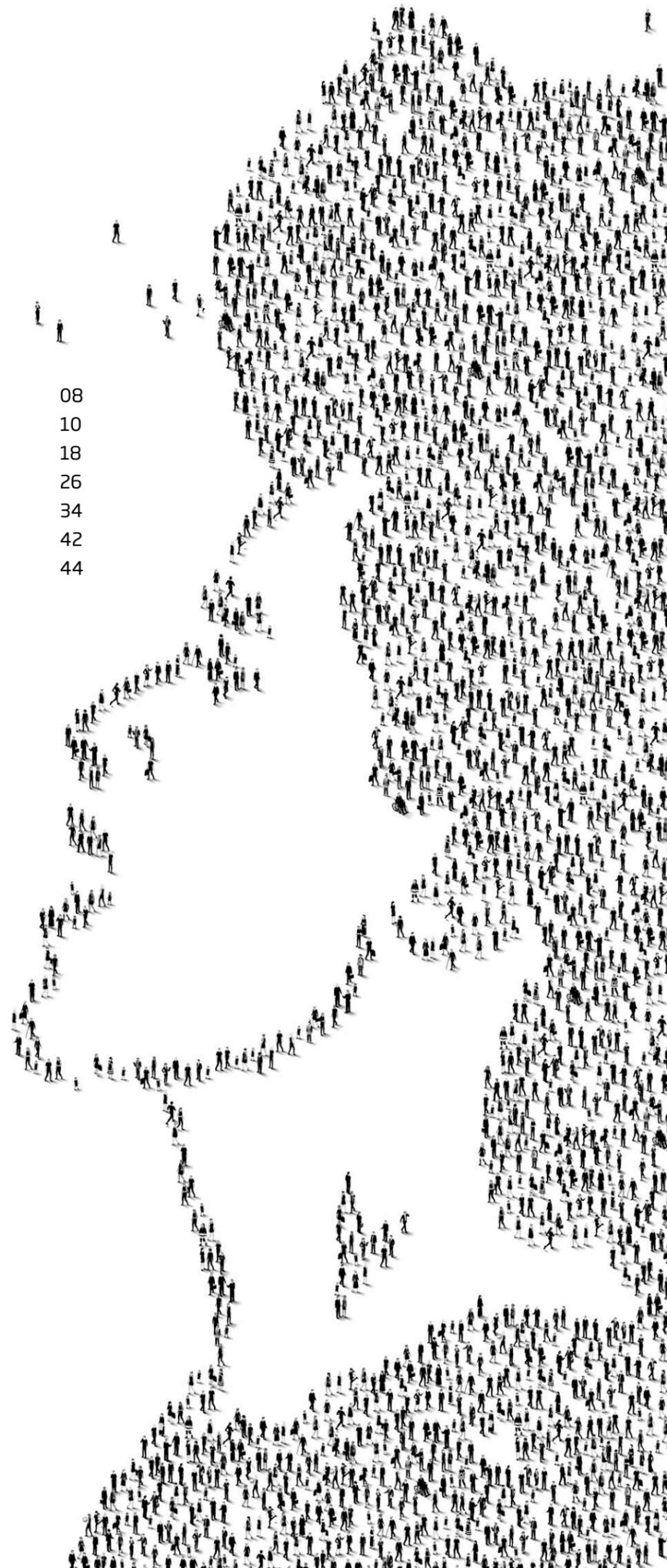
ÖAMTC
Leistungsbericht

2018



INHALT

Vorwort	08
VIELFALT Mobilitätskonzepte	10
VIELFALT Mobilität der Mitglieder	18
VIELFALT bewegt die Zukunft	26
VIELFALT der Mitarbeiter	34
Infrastruktur	42
Zahlen, Daten, Fakten	44



VORWORT



Sehr geehrte Mitglieder, Geschäftspartner und Freunde des ÖAMTC,

vor Ihnen liegt unser Leistungsbericht des vergangenen Jahres. Vielfalt ist eine wichtige Säule unserer Unternehmenskultur - darauf sind wir als größter Mobilitätsclub Österreichs stolz.

Das spiegelt sich nicht nur in unseren Dienstleistungen, sondern auch bei unseren Mitarbeitern und Mitgliedern wider.

Im heurigen Bericht möchten wir Ihnen einen Überblick über die vielfältige Welt des ÖAMTC geben. Mit knapp 4.000 Mitarbeitern und bereits über 2,2 Millionen Mitgliedern wissen wir, dass Unterschiede eine große Stärke sein können. So werden in unseren vier Nothilfezentralen 20 Sprachen fließend gesprochen - das ist beispielsweise bei der Hilfeleistung für Mitglieder im Ausland besonders wertvoll. Vielfalt heißt auch, sich an den unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen unserer Mitglieder zu orientieren. Wir haben für diesen Bericht Mitglieder aus allen Bundesländern gefragt, wie sie unterwegs sind. Denn individuelle Bedürfnisse erfordern individuelle Mobilitätskonzepte und Lösungen. Darum kümmern wir uns als ÖAMTC.

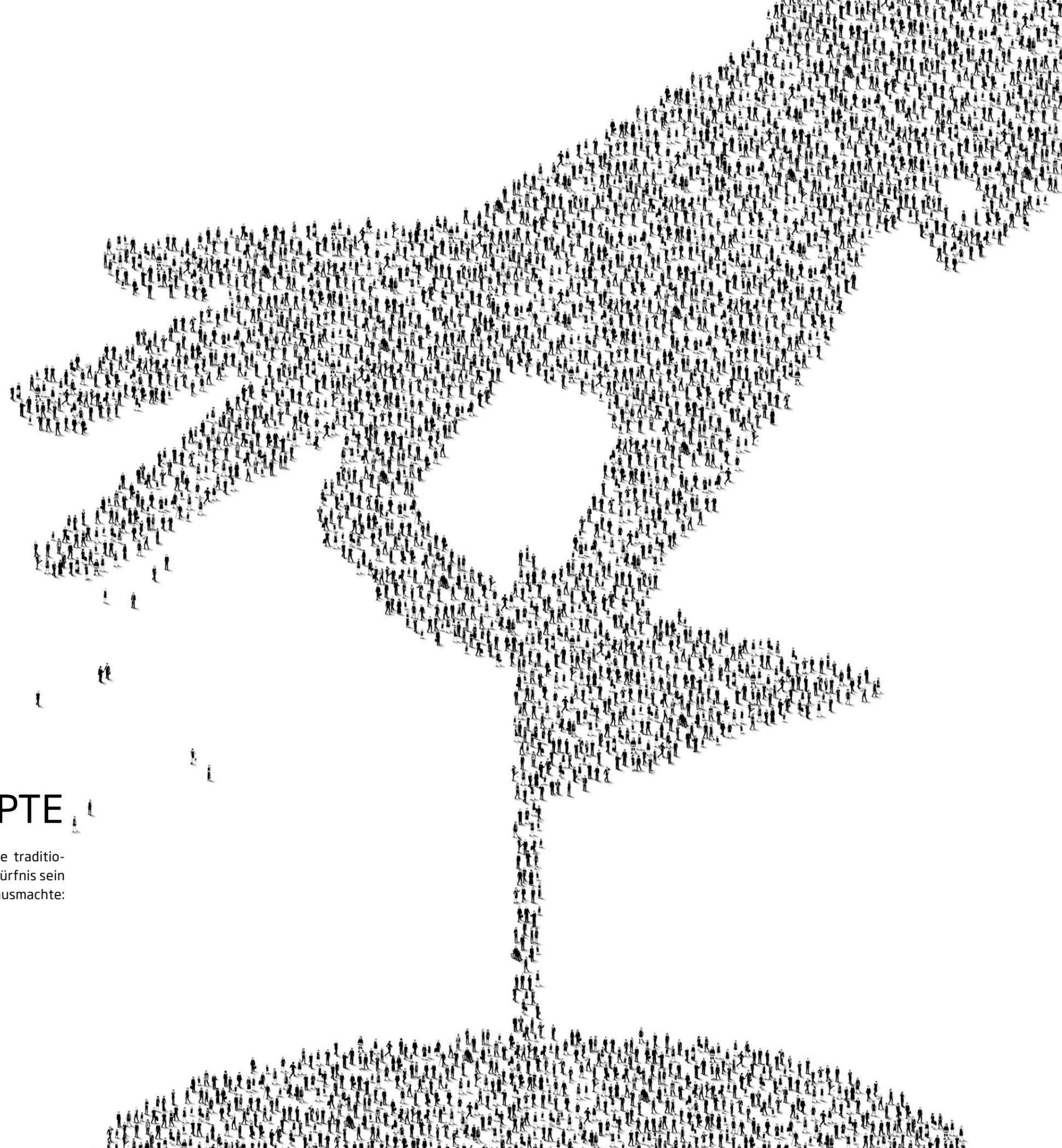
Vielfalt heißt auch, täglich die beste Servicequalität für jeden einzelnen zu bieten und für höchste Mitgliederzufriedenheit zu sorgen. Auch das werden Ihnen einige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in diesem Leistungsbericht näher erläutern. Außerdem finde Sie wie immer im Leistungsbericht die wichtigsten Zahlen, Daten und Fakten des vergangenen Vereinsjahres.

Wir wünschen Ihnen eine interessante Lektüre!

Dr. Gottfried Wanitschek
ÖAMTC Präsident



DI Oliver Schmerold
ÖAMTC Direktor



VIELFALT MOBILITÄTSKONZEPTE

Moderne Mobilitätsangebote ergänzen zunehmend die traditionelle Art, unterwegs zu sein. Dabei erlebt ein Grundbedürfnis sein Comeback, das einst schon die Massenmotorisierung ausmachte: Individualität.



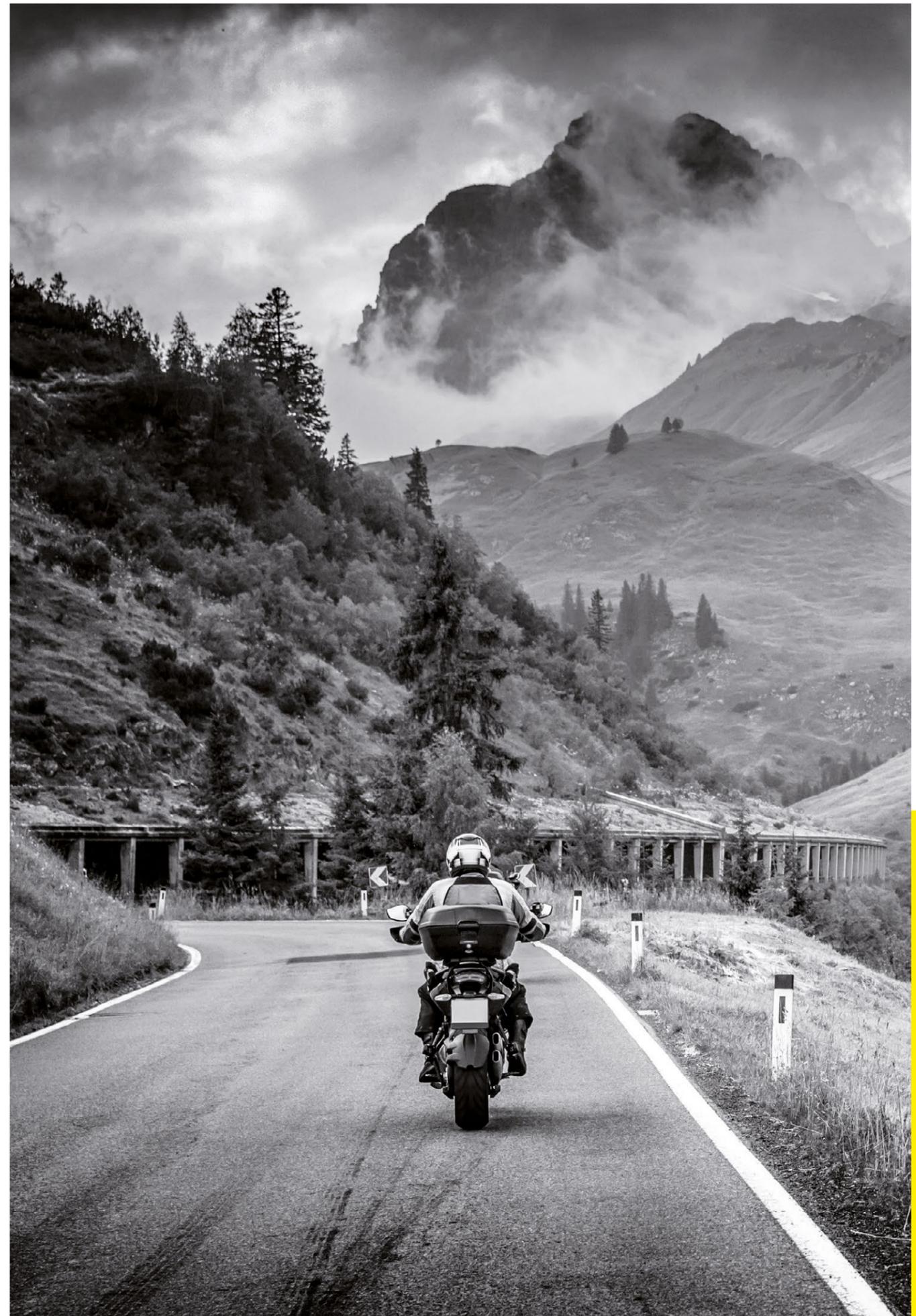
DIE NEUE MOBILITÄTSKULTUR

 Energie, Zeit und Raum - das sind die knappen Ressourcen, die im Sinne einer lebenswerten Umwelt aktuell eine neue Mobilitätskultur vorantreiben. Die Art und Weise, wie wir diese Ressourcen nutzen, entscheidet über eine funktionsfähige und nachhaltige Entwicklung unserer Lebensräume. Das ist eine Herausforderung, denn gleichzeitig steigt der Bedarf an individuellen Verkehrslösungen weiter. Jeder möchte zu seiner Zeit und in seinem Raum unterwegs sein.

Die Zeiten, in denen alle zur gleichen Minute im gleichen Verkehrsmittel ins Büro, die Schule oder zum Shopping gebracht werden, sind mittlerweile auch bei uns in Österreich vorbei. Wie aber soll der Individualverkehr organisiert werden? Busse, Züge und U-Bahnen bleiben eine wichtige Stütze im Verkehr der Zukunft, weil damit ein effizienter Transport möglich ist. Die Kapazitäten stoßen aber bereits an ihre Grenzen. Für eine Erweiterung braucht es große Investitionen aus öffentlicher Hand und viel Zeit. Hier kommt das Stichwort „Sharing“ ins Spiel. Neue Technologien, Smartphone-Apps und die damit einhergehende flexible, einfache und günstige Verfügbarkeit von Autos, Fahrrädern, Mopeds oder seit Kurzem auch E-Tretrollern revolutionieren die Mobilität.

Während all diese Trends vorwiegend im urbanen Raum zusätzliche Möglichkeiten bieten, um individuell von A nach B zu kommen, sind die Optionen im ländlichen Raum nicht so vielfältig. Hier gibt es im Gegenteil die Tendenz, dass sich der öffentliche Verkehr immer mehr zurückzieht. Für den ÖAMTC ist allerdings klar: Die Bevölkerung am Land darf nicht benachteiligt werden. Zwischen Arbeits- und Wohnort zu pendeln ist nämlich in den seltensten Fällen eine freiwillige Entscheidung, sondern eher ein Muss, eine Notwendigkeit, weil in den strukturschwachen Regionen meist nur wenige Arbeitsplätze vorhanden sind. Ganz im Gegensatz zu den pulsierenden Ballungszentren.

Aber: Überall dort, wo Schnittstellen zwischen Individual- und öffentlichem Verkehr bestehen, wird das Angebot auch angenommen. Volle Park&Ride-Anlagen sind der beste Beweis dafür. Bis die Verknüpfung der einzelnen Verkehrsträger aber tatsächlich funktioniert, sind die Menschen am Land nach wie vor ihres eigenen Glückes Schmied. Viele Gemeinden und private Initiativen zeigen daher mit cleveren Ansätzen bereits heute, dass es auch bei ihnen ohne eigenes Auto funktionieren kann. Politik und Entwickler neuer Mobilitätsangebote sind dadurch herausgefordert, in ländlichen Regionen ihrerseits noch engagierter vorzugehen.



DIGIBUS MEETS TEESDORF


 Glaubt man Visionären des autonomen Fahrens, dann wurden im vergangenen Jahr bereits Kinder geboren, die nie einen Führerschein brauchen werden. Grund dafür soll der technische Fortschritt sein, durch den in weniger als 20 Jahren auf unseren Straßen fast ausschließlich autonome Fahrzeuge unterwegs sein werden. Soweit die Vision. Aus derzeitiger Sicht wesentlich realistischer ist hingegen das hoch automatisierte Fahren. In bestimmten Verkehrssituationen oder Bereichen wäre auch teilautomatisiertes Fahren denkbar. Die technischen Fragen dazu sind allerdings umfangreich, ebenso die rechtlichen Problemstellungen. In die Entwicklung von Lösungen sind die Technik- und Rechtsexperten des ÖAMTC direkt eingebunden - unter anderem im ExpertInnenrat „Automatisiertes Fahren“, der das Verkehrsministerium berät.

Einen wichtigen Beitrag könnte autonomes Fahren insbesondere für die Mobilität am Land leisten, weil der öffentliche Verkehr in dünn besiedelten Regionen damit für Betreiber rentabel und für Nutzer alltagstauglich und leistungsfähig gestaltet werden kann. Deshalb stellt der ÖAMTC auch sein Fahrtechnikzentrum im niederösterreichischen Teesdorf für Testfahrten des autonomen Shuttles „Digibus Austria“ zur Verfügung. Dort werden spezielle Anforderungen wie geregelte Kreuzungen, Kreisverkehre oder Serpentinfahrten getestet. Das Fahrzeug trifft dabei am Verkehrsübungsplatz bereits heute auf Führerscheinneulinge. Die Frage ist, wann sich beide auf der Straße wiedersehen werden.



GEMEINSAM NUTZEN


 Im Jahr 2018 hat sich auf Wiens Straßen viel getan. Asiatische Fahrrad-Sharing-Anbieter haben die Stadt mit ihren Bikes überschwemmt und sind genauso schnell wieder verschwunden, wie sie zuvor gekommen sind. Danach kamen elektrische Tretroller. Hunderte dieser Roller prägen seither das Stadtbild in den inneren Bezirken und werden zwischen den Usern hin- und her gereicht. Zusätzlich ging auch ÖAMTC easy way - das eScooter-Sharing des Mobilitätsclubs - an den Start.

Erstmals in seiner Geschichte bietet der ÖAMTC ein eigenes Mobilitäts-service an. Seit diesem Jahr gestaltet der Club aktiv die Mobilität der Menschen mit und bietet eine neue Lösung an. Konkret wurden in Wien und Graz 165 elektrische Mopeds auf die Straßen gestellt, die von registrierten Nutzern ganz einfach über eine App gebucht werden können. Mit dem Angebot in der steirischen Landeshauptstadt ist der ÖAMTC darüber hinaus Pionier, wenn es um Sharing-Angebote in den Bundesländern geht, denn die meisten Anbieter fokussieren sich auf Wien.

Für den Mobilitätsclub ist allerdings klar: Individuelle und umweltfreundliche Mobilität sollte überall möglich und jedem zugänglich sein. Das entspricht auch dem Vereinszweck.

In der Premiersaison haben die ÖAMTC easy way User mit reiner Akkupower einmal die halbe Erde umrundet. Die Tatsache, dass sowohl das Angebot des ÖAMTC als auch andere Sharing-Konzepte so gut angenommen werden, zeigt: Viele unterschiedliche Ideen können erfolgreich sein und gemeinsam eine neue Mobilitätskultur ermöglichen.

Und was teilen wir uns in Zukunft noch? Der ÖAMTC arbeitet seit seiner Start-up Challenge 2017 mit „Projekt Volare“ zusammen. Dieses Start-up entwickelt ein automatisiertes Luftfahrzeug für den individuellen Personentransport. Ziel ist es, unter anderem, Ballungszentren für Menschen aus abgeschiedenen Regionen leichter erreichbar zu machen. Ein Ziel, das der Mobilitätsclub gerne unterstützt.





MOBILITÄT ALS DIENSTLEISTUNG

Mobilität ist ein Grundbedürfnis, das jedem Menschen zur Verfügung stehen sollte. Die bisherigen Möglichkeiten, mobil zu sein, waren jedoch beschränkt und es war eher ein „Entweder-oder“. Entweder ich fahre mit dem Auto oder öffentlich. Entweder ich fahre mit der U-Bahn oder mit dem Rad. Aber nun steht mit Mobility as a Service (kurz: MaaS) ein Konzept bereit, das die Sharing-Economy mit öffentlichen Verkehrsmitteln und privaten Anbietern vernetzt. Der schnellste, einfachste und bequemste Weg zum Ziel steht dabei im Mittelpunkt. Die Frage des Verkehrsmittels ist zweitrangig.

Mobility as a Service definiert Mobilität als eine Dienstleistung. Dabei werden unterschiedliche Verkehrsmittel in ein gemeinsames, einheitliches Angebot integriert, das beispielsweise per App zugänglich ist. Es werden etwa privates Carsharing und Taxis mit dem öffentlichen Verkehr kombiniert. Im Idealfall bekommen Kunden, statt sich über eine Vielzahl von Ticketing- und Zahlungsvorgängen zu ärgern, eine gesammelte Abrechnung über ihren zurückgelegten Weg.

Eine wichtige Rolle bei MaaS werden die bekannten Player wie Verkehrsverbünde und Bundesbahnen spielen. Der ÖAMTC spricht sich aber auch für klare Spielregeln zwischen den unterschiedlichen Mobilitätsanbietern aus, um eine Marktmonopolisierung zu verhindern. Eine gewisse Marktliberalisierung würde privaten Drittanbietern, die innovative Services kreieren, den Markteintritt ermöglichen. Davon würden die Kunden profitieren, denn ohne alternative Mobilitätsanbieter wird die Dynamik im multimodalen Verkehrsmarkt überschaubar bleiben.

Für den Erfolg von MaaS-Angeboten spielt der – subventionierte – öffentliche Verkehr eine zentrale Rolle. Die Politik ist hier gefordert, mit öffentlichen Geldern ein bedarfsgerechtes, kosteneffizienteres Mobilitätsangebot zu schaffen. Hier muss man bedenken: In weiten Teilen Österreichs werden Strecken multimodal, also unter Einbindung unterschiedlicher Verkehrsträger, bewältigt. Für die Kombination dieser Verkehrsträger inklusive sinnvoller Umstiegsmöglichkeiten sind eine gemeinsame, vernetzte Information und ein einheitliches Ticketing für die Nutzung entscheidend.

Streaming-Service für Mobilität

Die alltägliche Nutzung von Smartphones mit Internetverbindung führt dazu, dass Menschen auch ständig in Kontakt mit ihrer Mobilitäts-App stehen könnten. Damit kann MaaS zu einer täglich genutzten Lösung rund um den persönlichen Transport werden, die zugleich wichtige Daten zur Auslastung der Verkehrsinfrastruktur generiert. Mit diesen Informationen könnte der Verkehr smarter organisiert und vorhergesagt werden.

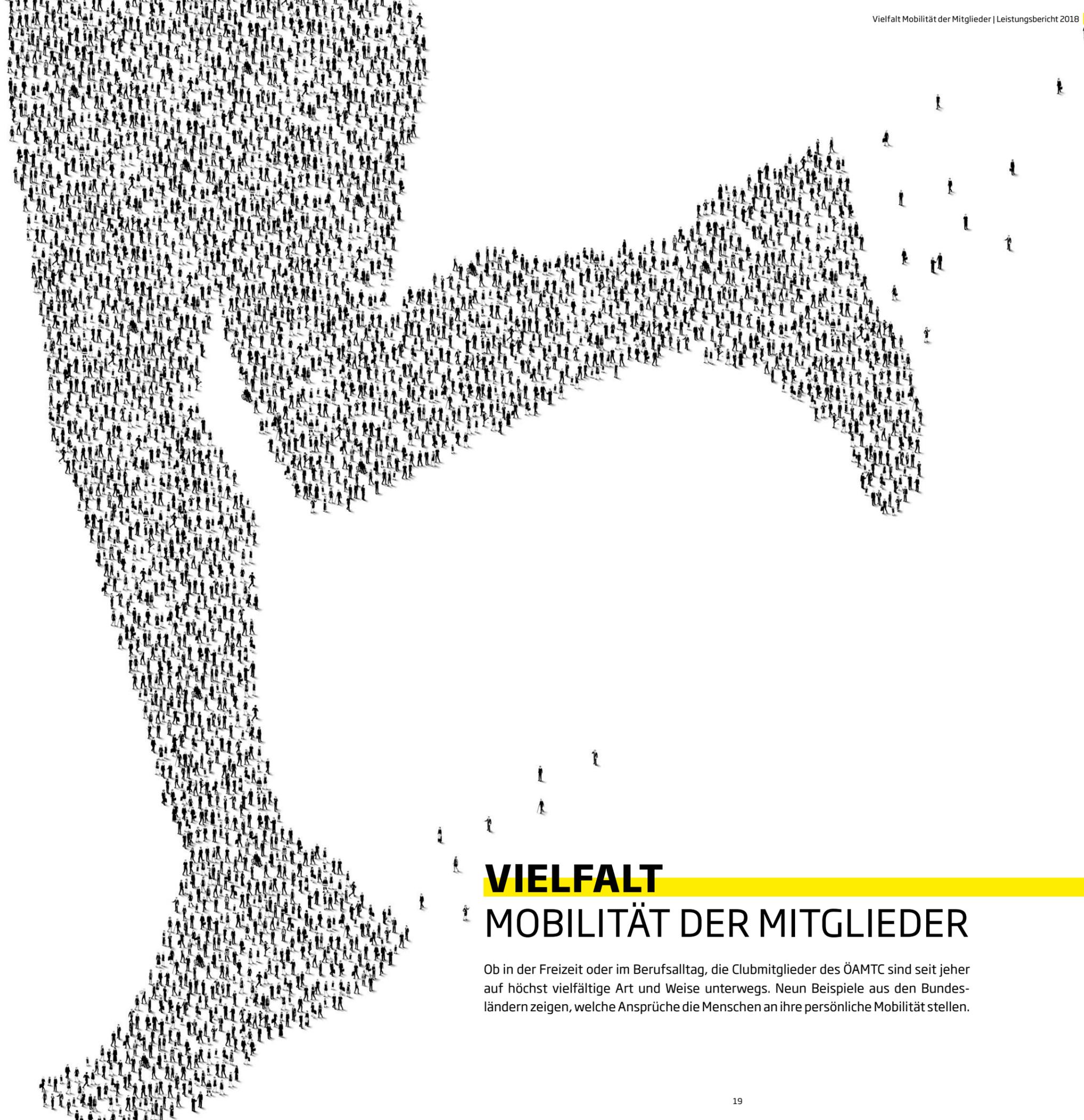
Passagierströme im Berufsverkehr, bei Veranstaltungen oder Staus können optimal auf die vorhandenen Transportkapazitäten verteilt werden. Das führt nicht nur zu einem allgemein niedrigeren Verkehrsaufkommen, sondern auch zu einer effizienteren Nutzung verfügbarer Ressourcen. Wichtig wird außerdem sein, dass den Kunden ein Preismodell in Form einer Pauschale angeboten wird – wie ein Streaming-Service, nur eben für Mobilität.

All diese Möglichkeiten verlangen nach vielen, vielen Daten. Einerseits werden Daten von Verkehrsmitteln und Mobilitätsangeboten benötigt,

um das Angebot zu gewährleisten, andererseits ist damit zu rechnen, dass sehr viele Nutzerdaten erhoben und verarbeitet werden. Ebenso wie bei den personenbezogenen Daten, die bereits von modernen Autos an den Hersteller übermittelt werden, spricht sich der ÖAMTC auch hier dafür aus, dass Nutzer die Möglichkeit haben, selbst zu entscheiden, welche Daten erhoben, verarbeitet und weitergeleitet werden.

Welche Daten benötigen MaaS-Anbieter tatsächlich für ihr Service und welche Daten geben User freiwillig her, um vom Angebot richtig profitieren zu können? Hier muss die richtige Balance gefunden werden.

Wohin die Mobilitäts-Reise auch tatsächlich geht, der ÖAMTC wird in Zukunft umfassende Lösungen für seine Mitglieder bieten. Als Österreichs größter Mobilitätsclub setzt sich der ÖAMTC für ein faires Miteinander aller Verkehrsteilnehmer ein und unterbreitet den Entscheidungsträgern aktiv Lösungsvorschläge, damit Mobilität weiterhin leistbar bleibt und Spaß macht.



VIELFALT MOBILITÄT DER MITGLIEDER

Ob in der Freizeit oder im Berufsalltag, die Clubmitglieder des ÖAMTC sind seit jeher auf höchst vielfältige Art und Weise unterwegs. Neun Beispiele aus den Bundesländern zeigen, welche Ansprüche die Menschen an ihre persönliche Mobilität stellen.



VIelfALT IN BEWEGUNG



Der eine ist am liebsten mit dem Fahrrad unterwegs, die andere überschreitet mit dem Auto jeden Tag sprichwörtlich Grenzen, der nächste tüftelt überhaupt gleich selbst an der mobilen Zukunft: So verschieden die Menschen sind, so abwechslungsreich sind auch ihre Arten der alltäglichen Fortbewegung.

Wie und womit die Clubmitglieder des ÖAMTC vorankommen, das kann eine Frage des persönlichen Geschmacks sein, nicht zuletzt sind es in erster Linie aber wohl die höchst unterschiedlichen Aufgaben des Alltags, nach denen sich die Wahl des präferierten Verkehrsmittels richtet – und richten muss. Wer hoch oben am Berg oder in der stillen Abgeschiedenheit einer ländlichen Gegend wohnt, kann mitunter gar nicht anders, als notgedrungen zum guten alten Pkw zu greifen. Sei es, weil die Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz in solchen Gebieten nicht praxistauglich ist, sich die Taktungen von Bus, Bahn & Co. dem beruflichen Terminplan verwehren oder weil die Infrastruktur schlicht nicht passt. Wenn der Greißler im Ort längst dem riesigen Supermarkt in der nächsten Stadt

weichen musste und die Kinder in allen Schulen der Umgebung verteilt sind, bleibt das Auto nach wie vor die erste Wahl. Dabei muss man heute gar nicht mehr zwingend die Umwelt mit dem Verbrennen fossiler Kraftstoffe belasten, wie einige Clubmitglieder zeigen: Jene, die bereits mit Hybrid- oder reinen Elektroautos unterwegs sind, werden nämlich immer mehr.

Und wie sieht's im urbanen Raum aus? Hier haben die „Öffis“ traditionell natürlich die Nase vorn. Aus gutem Grund: Kaum ein Land bietet in städtischen Ballungsgebieten ein derart gut versorgtes Netz wie Österreich. Und weil Bus, Straßen- und U-Bahn so gut funktionieren, sind sie folglich auch meist gut gefüllt, speziell zu den Stoßzeiten. Diese morgendliche Nähe zu den Mitbürgern schätzt nicht jeder, deshalb erfreuen sich individuelle Mikro-Lösungen wie das Fahrrad oder neuerdings auch der E-Roller ungebremster Beliebtheit – mit dem schönen Bonus, dabei Frischluft zu schnuppern und gleichzeitig etwas für die Gesundheit zu tun. Man merkt: Vielfalt bewegt.



Manfred Zangerle, Eisenbahn

Der Polizist wohnt im Tiroler Pitztal und pendelt täglich mit der Bahn nach Innsbruck. Er steigt entlang der Strecke früh zu, bekommt deshalb immer einen Sitzplatz, dann ist Zeit zum geliebten Zeitunglesen. Am Bahnhof der Landeshauptstadt angekommen, trennt Manfred noch ein Kilometer vom Arbeitsplatz. Den legt er „wegen der frischen Luft“ immer zu Fuß zurück. Mit dem Auto pendeln kommt für ihn nicht infrage: „In der Weg-Zeit-Rechnung bin ich mit dem Zug gleich schnell, und günstiger ist es sowieso.“



Anuschka Fink, Auto

Die Vorarlbergerin ist Art Direktorin in einer Werbeagentur und pflegt eine „kleine Liebesbeziehung“ (O-Ton) zu ihrem Auto, einem VW New Beetle. 110 Kilometer verbringen die beiden täglich zusammen, weil Anuschka drüben im Fürstentum Liechtenstein arbeitet. Um dem Morgenstau an der Grenze zu entgehen, fährt sie spät weg, bleibt dafür länger in der Agentur. Öffentlich zu fahren ginge wegen der Infrastruktur nicht, sagt sie, aber die Zeit im Auto ärgere sie gar nicht so. Wie sie sich Mobilität in der Zukunft vorstellt? Sie lacht: „Beamten wäre super, oder?“

Marlene Ladner, Auto/Öffis/Flugzeug

Die Kundenbetreuerin eines IT-Unternehmens ist vor Kurzem nach Graz gezogen und im Alltag vielerlei mobil: In der Stadt nimmt sie die Straßenbahn, schätzt deren gute Verbindungen, mag aber volle Waggons und grantige Fahrgäste nicht. Für Kundentermine kommt das Firmenauto zum Einsatz, zehnmal im Jahr auch das Flugzeug, wenn sie zu Besprechungen nach Deutschland muss. Den ÖAMTC hat Marlene erst einmal gebraucht: wegen einer Warnleuchte, die sich später als übermotivierter Reifendruckkontrolle herausgestellt hat. Ihr war das peinlich, lacht sie, aber: „Der extrem freundliche Pannenfahrer hat mir mitten in der Nacht das gute Gefühl gegeben, nicht allein zu sein. So was vergisst man nicht.“



Christian Unger, Autobus

Vier Stunden täglich pendelt der IT-Manager aus dem Burgenland mit dem Bus nach Wien und zurück - seit fast 20 Jahren. Ergibt eine Wegstrecke von einer Million Kilometer, das sind 25 Weltumrundungen. Er hat zwar ein Auto, selbst zu fahren wäre ihm aber viel zu anstrengend, sagt er, lieber verwende er die Busfahrten (Start ist stets um 04:20 Uhr früh) zum Arbeiten oder Schlafen. In seiner Freizeit ist Christian leidenschaftlicher Vespa-Fahrer, was ihm vergangenen Sommer fast zum Verhängnis geworden wäre: Nach einem schweren Unfall nur 50 Meter vor seiner Haustür musste er mit einem „Christophorus“-Heli der ÖAMTC Flugrettung ins Krankenhaus gebracht werden. Heute ist alles wieder gut.



Emil Ogris, Elektroauto

Der pensionierte Elektrotechniker aus Kärnten hat wohl als einer der ersten Österreicher die Mobilitätsrevolution vorhergesehen: Bereits seit 1975 ist er überzeugter E-Auto-Fahrer, mittlerweile hat sich auch seine ganze Familie vom Verbrennungsmotor verabschiedet. Emil ist ein Tüftler, hat mit einem selbst umgebauten Citroën Saxo schon vor zwanzig Jahren 300 Kilometer Reichweite geschafft. Dank einer Fotovoltaik-Anlage am Hof erzeugt er 95 Prozent seines Strombedarfs selbst, samt eigenem Getreideanbau kann Familie Ogris komplett autark leben. Er sagt: „Mir bedeutet die Natur halt was, ich will einfach nicht einen Haufen fossile Energie verheizen und unsere Umwelt noch mehr zerstören.“



Francesc Volgger, Fahrrad/Carsharing

Zwei überstandene Krebserkrankungen haben dem 33-jährigen Wiener Administrator von Bau- und Planungsprozessen ein neues Lebensgefühl beschert: Er liebt es, mit seinem Hund Khan in der Natur zu sein, fährt innerstädtisch auch im Winter fast alle Strecken mit dem Rad. Francesc hat zwar ein Auto, das kommt aber nur dann zum Einsatz, wenn's mit Khan raus ins Grüne geht. Öffentlich würde ihm das zu lange dauern. Hie und da greift er auch auf Carsharing zurück, daran reizt ihn vor allem das Zukunftsszenario „autonomes Fahren“: „Selbstfahrende Autos könnten Parkplätze komplett obsolet machen, das wäre toll fürs Stadtbild.“

Stefan Rotheneder, E-Roller

Wann immer er kann, steigt der Qualitätsmanager eines Technologie-Konzerns auf seinen E-Roller. Der Linzer fährt damit - auch im Anzug - alle Strecken im Umkreis von 20 Kilometern, im Jahr kommen dabei „gut und gern 1.500 Kilometer“ zusammen, sagt er. Obwohl er und seine Familie auch ein Auto zur Verfügung haben, lässt er es nach Möglichkeit stehen, denn: „So nehme ich die Umwelt besser wahr.“ Interessant: Obwohl Stefan seinen Elektroroller liebt, sieht er für E-Autos wiederum keine Zukunft. Zu viele Fragen, vor allem hinsichtlich der Akku-Herstellung, sind für ihn hier noch offen.



MOBILITÄT RUND UM DIE UHR

So wie die neun hier vorgestellten Mitglieder vertrauen in Österreich über 2 Millionen weitere Menschen auf die Leistungen des ÖAMTC - egal, ob auf der Straße, auf Reisen oder in der Freizeit. Eine Kernkompetenz des Clubs ist dabei die Pannenhilfe: Bestens ausgebildete Pannenfahrer können einen Großteil aller Defekte bereits an Ort und Stelle beheben - und zwar rund um die Uhr. Wer zum Beispiel mitten in der Nacht irgendwo im Nirgendwo am Straßenrand strandet, womöglich mit kleinen Kindern und bei bitterer winterlicher Kälte, für den bedeutet die Sicherung der Mobilität gleichzeitig auch Beruhigung. Oder, wie Mitglied Marlene Ladner es formuliert: „Das hat mir das gute Gefühl gegeben, nicht allein zu sein. So was vergisst man nicht.“ Der heutzutage bequemste Weg, um die Dienste des Clubs in Anspruch zu nehmen, führt übrigens - wie könnte es anders sein - natürlich über das Smartphone: Mit der praktischen ÖAMTC App kann man eine Nothilfe-Anfrage absetzen und im Anschluss live

ihren Status sowie die verbleibende Wartezeit bis zum Eintreffen des Pannenfahrers beobachten. So braucht man etwa in der kalten Jahreszeit nicht frierend beim Auto zu warten, sondern kann sich - im nächsten Kaffeehaus vielleicht? - bei einer Tasse Tee aufwärmen.

Technische Unterstützung unterwegs ist aber freilich nicht alles, worauf sich die Clubmitglieder in ihrem mobilen Alltag verlassen können: Noch mehr Leistungen bietet etwa der ÖAMTC Schutzbrief. Er gilt nicht nur in Österreich, sondern auch im europäischen Ausland und beinhaltet unter anderem Kranken- und Fahrzeug-Rückholung, Abschleppung, Hub-schrauber-Rettung sowie Krankenschutz - natürlich für die ganze Familie. Und all jene, die es noch weiter in die Ferne zieht, können sich auf Wunsch zusätzlich auch mit dem umfassenden ÖAMTC Weltreise-Krankenschutz absichern. Kurzum: Es ist ein gutes Gefühl, beim Club zu sein.



Irmgard Pursch, Hybridauto

Gemeinsam mit ihrem Ehemann führt die Salzburgerin einen Ferienhof im Pinzgau, hoch oben am Berg. Die Familie hat drei Kinder, dementsprechend fallen auch ihre Strecken aus: Kindergarten, Schule, Einkäufe für die Gäste. Bewältigt wird der mobile Alltag meist mit einem Audi Q7 e-tron, der rein elektrisch rund 40 Kilometer schafft. Eine Distanz, so Irmgard, die ihre meisten Erledigungen abdeckt. Mitunter reicht aber auch der fossile Kraftstoff nicht: „Mir ist schon einmal mitten auf der Hauptstraße der Sprit ausgegangen“, schmunzelt sie. „Da war aber sofort der ÖAMTC da.“



Kurt Galler, Auto

Der 61-jährige Hafnermeister und Fliesenleger aus Klosterneuburg ist aus beruflichen Gründen viel mit dem Auto unterwegs und fährt trotz mitunter imposanter Jahreskilometerleistung ungebrochen gern. Wenn es mit der Familie auf Reisen oder Ausflüge geht, zum Beispiel zu seiner Hütte auf der Tauplitz im Salzkammergut, kommt meistens sein allradgetriebener VW Sharan zum Einsatz, den er vor allem im Winter schätzt. Für ausgedehnte Touren ins Ausland hingegen wird auch schon einmal das geliebte Wohnmobil vollgepackt. Den ÖAMTC hat das langjährige Clubmitglied dabei schon öfter gebraucht.



VIELFALT BEWEGT DIE ZUKUNFT

Wie eine Mobilitätswende zur Bekämpfung des Klimawandels mit innovativen Antriebssystemen Wirklichkeit werden kann.



MOBILITÄT 2030

Es ist offensichtlich, dass sich etwas ändern muss. Auch den größten Klimawandel-Skeptikern ist klar, dass die Vorräte an fossilen Brennstoffen auf unserem Planeten nicht endlos lange reichen werden, um damit Mobilität zu ermöglichen, die man sich auch leisten kann. Gleichzeitig verlangen immer mehr besorgte Bürger, dass die Forschung und die Politik Lösungen finden und umsetzen, wie eine zunehmende Vielfalt an Antrieben und Organisationsformen genau das erreichen kann: Mobilität, die gleichzeitig so preiswert und umweltfreundlich wie möglich ist.

Für den ÖAMTC war 2018 in diesem Zusammenhang ein wichtiges - und erfolgreiches - Jahr. Österreich muss laut internationalen Verträgen bis 2030 seine Kohlendioxid-Emissionen um mehr als ein Drittel senken. Der Club tritt sehr für wirksamen Klimaschutz ein. Entscheidend ist dabei aber, dass die dafür notwendigen Kohlendioxid-Einsparungen grundsätzlich dort erfolgen, wo die Kosten für Verbraucher und Staat am niedrigsten sind. Der ÖAMTC hat daher Österreichs Top-Fachleute für Mobilität und Technologie gebeten, in einem „Expertenbericht Mobilität & Klimaschutz 2030“

zu analysieren, wie die Klimaziele am besten erreicht werden können. Aus Sicht des ÖAMTC braucht es einen Mix aus einer Vielfalt an Antriebssystemen. Und da setzt der Mobilitätsclub - wie in vielen anderen gesellschaftlichen Bereichen - auf Forschung und Innovation.

Und genau diese wissenschaftliche Analyse zeigt: Die Zukunft der Mobilität wird nicht nur von einem Zusammenwirken von verschiedenen Motoren geprägt sein. Auch die Energiequellen werden vielfältiger. Neben dem Ausbau nachhaltiger Stromquellen und einer nachhaltigen Wasserstoffproduktion verweisen die vom Club eingeschalteten Experten auf das große Potenzial von sogenannten „alternativen Kraftstoffen“. Notwendig sei hier aber vor allem auch mehr Sachlichkeit in der Debatte.

Die Klimafreundlichkeit unterschiedlicher Antriebssysteme muss über einen ganzen Lebenszyklus hinweg beurteilt werden - und nicht nur unmittelbar während des Fahrbetriebs. Denn über Produktion, Betrieb und Entsorgung zusammen betrachtet, erzeugt praktisch jede Antriebsform eine mehr oder weniger ausschlaggebende Menge von Treibhaus-Emissionen.

Diese Debatte findet nicht im leeren Raum statt. Mit der Unterzeichnung des Klimaschutzabkommens von Paris hat sich Österreich im Prinzip dazu verpflichtet, seine Kohlendioxid-Emissionen aus dem Pkw-Verkehr bis 2030 um 36 Prozent zu senken. Um aufzuzeigen, wie dieses Ziel erreicht werden kann, ließ das Verkehrsministerium einen „Sachstandsbericht Mobilität“ durch das Umweltbundesamt erstellen. Nach einem etwas holprigen Start wurde schließlich Ende Oktober 2018 statt eines ausführlichen Berichts eine Kurzfassung veröffentlicht. Der Bericht zeigt die Sicht des Verkehrsministeriums auf mögliche Maßnahmen zur Erreichung der Klimaziele 2030 bzw. 2050. Er lautet, kurz gesagt: Autofahren soll vor allem teurer und mühsamer werden. Darauf weisen Vorschläge wie Steuererhöhungen, Tempo 100 auf Autobahnen und City-Mauten hin.

Aber braucht besserer Klimaschutz wirklich mehr Verbote für Autofahrer? Oder steckt in Verbrennungsmotoren nicht noch genug Potenzial für technologische Verbesserungen? Was ist mit den neuen Kraftstoffen, an denen die Forscher arbeiten? Gibt es nicht bessere Wege, wie Konsumenten mehr zum Klimaschutz beitragen können?

„Road Pricing“ für Pkw auf allen Straßen, Fahrverbote bzw. City-Maut in den Landeshauptstädten, höhere Mineralölsteuer, „Ökologisierung“ des Pendlerpauschales und Senkung der Tempolimits für Pkw: Die Leidtragenden dieser diskutierten Maßnahmen wären vor allem sozial schwächere Mobilitätsteilnehmer. Sie können sich einen Wechsel zu teuren alternativen Antrieben (zum Beispiel Elektro-Auto) nicht leisten. Der „Expertenbericht Mobilität und Klimaschutz 2030“ zeigt: Personen mit einem geringen Einkommen erwerben zu rund 52 Prozent ihren Pkw als Gebrauchtwagen. Fast ein Drittel der Autofahrer aus niedrigen sozialen Schichten planen, ihren Pkw „fertig zu fahren“. Was noch dazu kommt: Vor allem Menschen, die am Land leben, sowie für Familien ist der eigene Pkw unverzichtbar und - im Gegensatz zu den Städten - der Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel bzw. andere vernetzte Verkehrssysteme nicht so einfach möglich. Je kleiner der Wohnort, desto stärker ist man für die täglichen Wege vom Pkw abhängig. Und: Personen, die in einem Haushalt mit Kindern leben, haben zumindest einen einzigen Pkw in diesem Haushalt. Alleine mit dem vermehrten Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel wird eine „Mobilitätswende“ nicht zu schaffen sein. Es sind innovative, technische Lösungen gefragt.





WAS KÖNNEN ELEKTRO- UND HYBRIDFAHRZEUGE ?

Alleine durch die technologische Entwicklung wird bereits bis 2025 der Anteil an Hybridfahrzeugen bei Neuzulassungen stark steigen - und zwar auf 45 Prozent. Fünf Jahre später, also 2030, werden sie mit 51 Prozent bereits mehr als die Hälfte der erstmals zum Verkehr zugelassenen Fahrzeuge darstellen.

Ein wesentlicher Grund dafür ist die breite Anwendung der 48-Volt-Technologie, die eine höhere Bordversorgung als die übliche Niederspannung von zwölf Volt bietet. Die 48-Volt-Technologie wird 2030 auch in kleineren Fahrzeugklassen verfügbar sein, so die Prognose der Experten Bernhard Geringer (TU Wien) und Helmut Eichlseder (TU Graz). Die meisten dieser Fahrzeuge werden sogenannte Mild-Hybrid-Fahrzeuge sein. Dabei springt der Elektromotor dem Verbrenner (Diesel oder Benzin) unterstützend bei. Der 48-Volt-Startergenerator startet einerseits den Motor und wirkt andererseits als Dynamo, der Drehenergie in elektrische Energie umsetzen kann. Bei Bremsvorgängen wandelt er die Bewegungsenergie in elektrische Energie um, beim Beschleunigen kann er den Verbrennungsmotor unterstützen.

Der Neuzulassungsanteil an Voll-Hybrid-Fahrzeugen wird hingegen gering sein, sagt die Prognose voraus. Hier kommt das Fahrzeug, zumindest auf kurzen Strecken, auch alleine mit der Kraft des Elektromotors weiter.

Für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge gehen die Wissenschaftler jedoch von einem Anteil von 20 Prozent im Jahr 2030 aus. Hier handelt es sich um eine Variante des Voll-Hybrid-Konzepts. Ihr Vorteil: Der Stromspeicher kann auch via Steckdose aufgeladen werden. Mit der Kapazität des Akkus steigt auch die elektrische Reichweite, sodass Plug-in-Fahrzeuge nicht nur kurze, sondern auch längere Distanzen - typischerweise etwa 50 Kilometer - ausschließlich mit elektrischem Antrieb zurücklegen können. Dazu benötigt man selbstverständlich eine entwickelte Lade-Infrastruktur auch bis in entlegene Regionen.

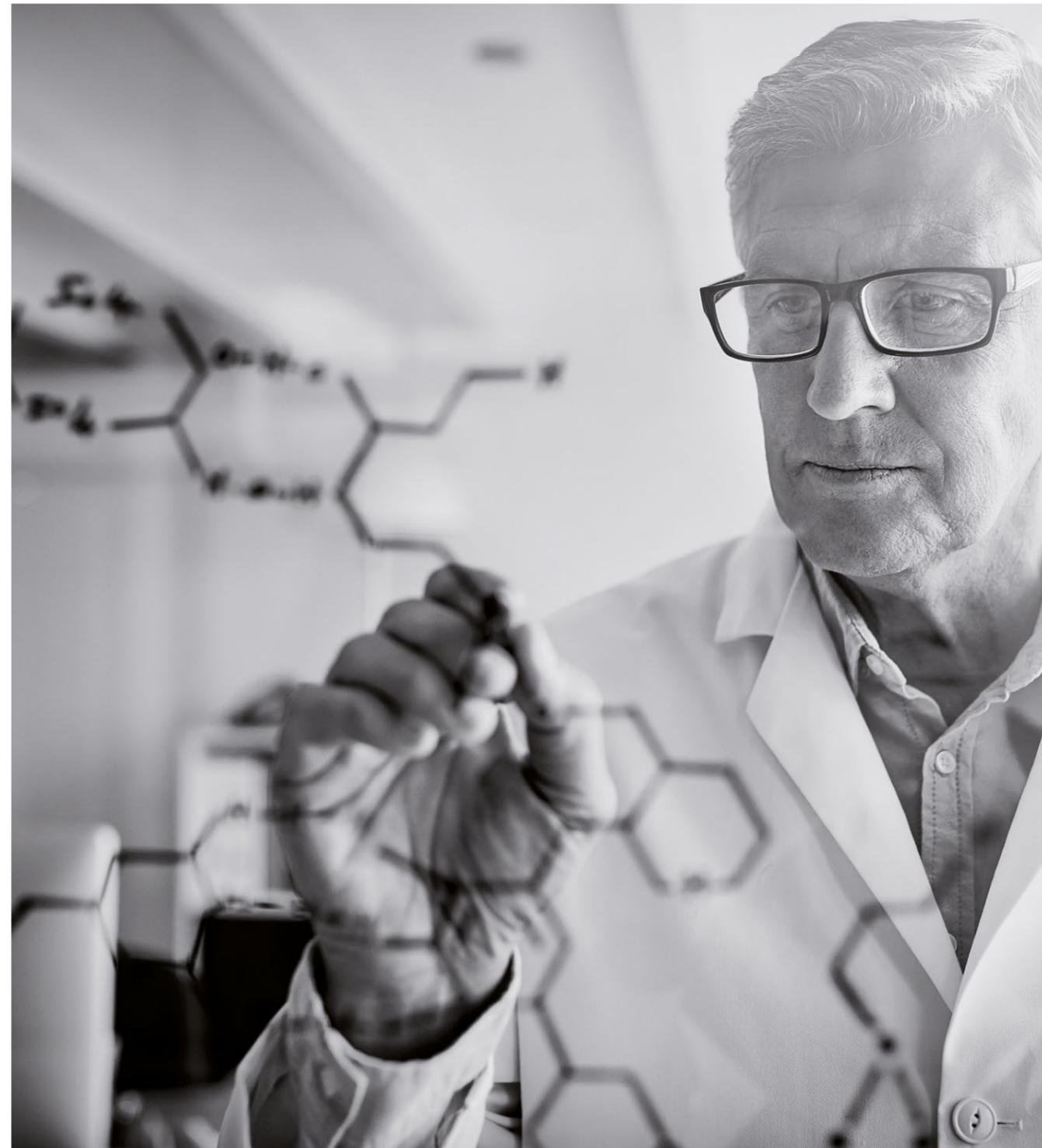
Aufwärts geht es auch mit batterieelektrischen Fahrzeugen (BEV). Sie werden von einem oder mehreren Elektromotoren angetrieben und 2030 ein Viertel der Neuzulassungen ausmachen - und uns in kleiner Stückzahl auch als SUV oder prestigeträchtiges Hochleistungsfahrzeug begegnen. Deutlich stärker werden sie jedoch als Kleinautos in der Stadt sichtbar sein, sofern es dort eine ausreichende Lade-Infrastruktur geben wird. Ein wichtiger Faktor für die Zukunft dieser Fahrzeuge ist die Entwicklung neuer Batterien - allen voran der Lithium-Feststoff-Batterie. Und natürlich ist für die Experten klar: Sinn ergeben batteriebetriebene Fahrzeuge aus Sicht des Klimaschutzes nur dann, wenn der Strom dafür aus erneuerbaren Energiequellen stammt.

WAS KANN DIE BRENNSTOFFZELLE?

Zurückhaltend fällt die wissenschaftliche Prognose der vom ÖAMTC befragten Technik-Professoren Bernhard Geringer und Helmut Eichlseder für Brennstoffzellen-Fahrzeuge aus. Bei diesen „Fuel Cell Electric Vehicles“ (FCEV) wird die elektrische Energie aus Wasserstoff und Sauerstoff erzeugt. Das Fahrzeug hat einen Wasserstoff-Tank, der Sauerstoff kommt aus der Luft. Die Energie entsteht durch eine elektrochemische Reaktion in der Brennstoffzelle und wird durch den Elektromotor direkt in Bewegung umgewandelt oder in einer Batterie zwischengespeichert.

Der Vorteil: Im Vergleich zum batterieelektrischen Fahrzeug läuft der Tankvorgang mit Wasserstoff wesentlich schneller ab. Er ist also ähnlich komfortabel wie bei Benzin- und Dieselfahrzeugen. Auch die Reichweite ist hoch.

Hohe Kosten und mangelnde Tank-Infrastruktur werden allerdings, so die Experten, dafür sorgen, dass Brennstoffzellen-Fahrzeuge auch 2030 nur einen geringen Anteil an den neu zugelassenen Pkw haben werden. Größere Chancen sehen Eichlseder und Geringer im Langstrecken- und Güterverkehr.





WAS KÖNNEN E-FUELS?



Der Verbrennungsmotor wird auch bis 2030 zentraler Antrieb für unsere Fahrzeuge sein. Die Wissenschaftler sagen voraus, dass dann noch bei 72 Prozent der erstmals zugelassenen Fahrzeuge ein Verbrennungsmotor im Einsatz sein wird – in Plug-in-Hybriden, Hybriden und als alleiniger Antrieb.

Allerdings hat Experte Hermann Hofbauer von der TU Wien errechnet, dass durch alternative Kraftstoffe bis zu 89 Prozent Kohlendioxid-Emissionen eingespart werden können. Bis 2015 wurden die Grundlagen für die Bio-Kraftstoff-Herstellung der zweiten und dritten Generation entwickelt, die nicht mehr in der (viel kritisierten) Konkurrenz zur Lebens- und Futtermittelproduktion stehen. Das sind zum Beispiel aus Holz- und Pflanzenabfällen oder Algen hergestellte Bio-Kraftstoffe.

E-Fuels der nächsten Generation wären Kraftstoffe, bei denen mit Strom durch Elektrolyse aus Wasser zunächst Wasserstoffe und dann durch Synthese mit Kohlendioxid ein „Grünes Gas“ hergestellt wird (Power-to-Gas oder Power-to-Liquid).

Wenn der Strom aus erneuerbaren Energieträgern stammt und das natürliche Kohlendioxid aus der Atmosphäre entnommen wird bzw. aus Biomasse stammt, lassen sich Verbrennungsmotoren damit klimaneutral betreiben – eine attraktive Perspektive für die Zukunft der Mobilität in Vielfalt bzw. eine echte Win-win-Situation.

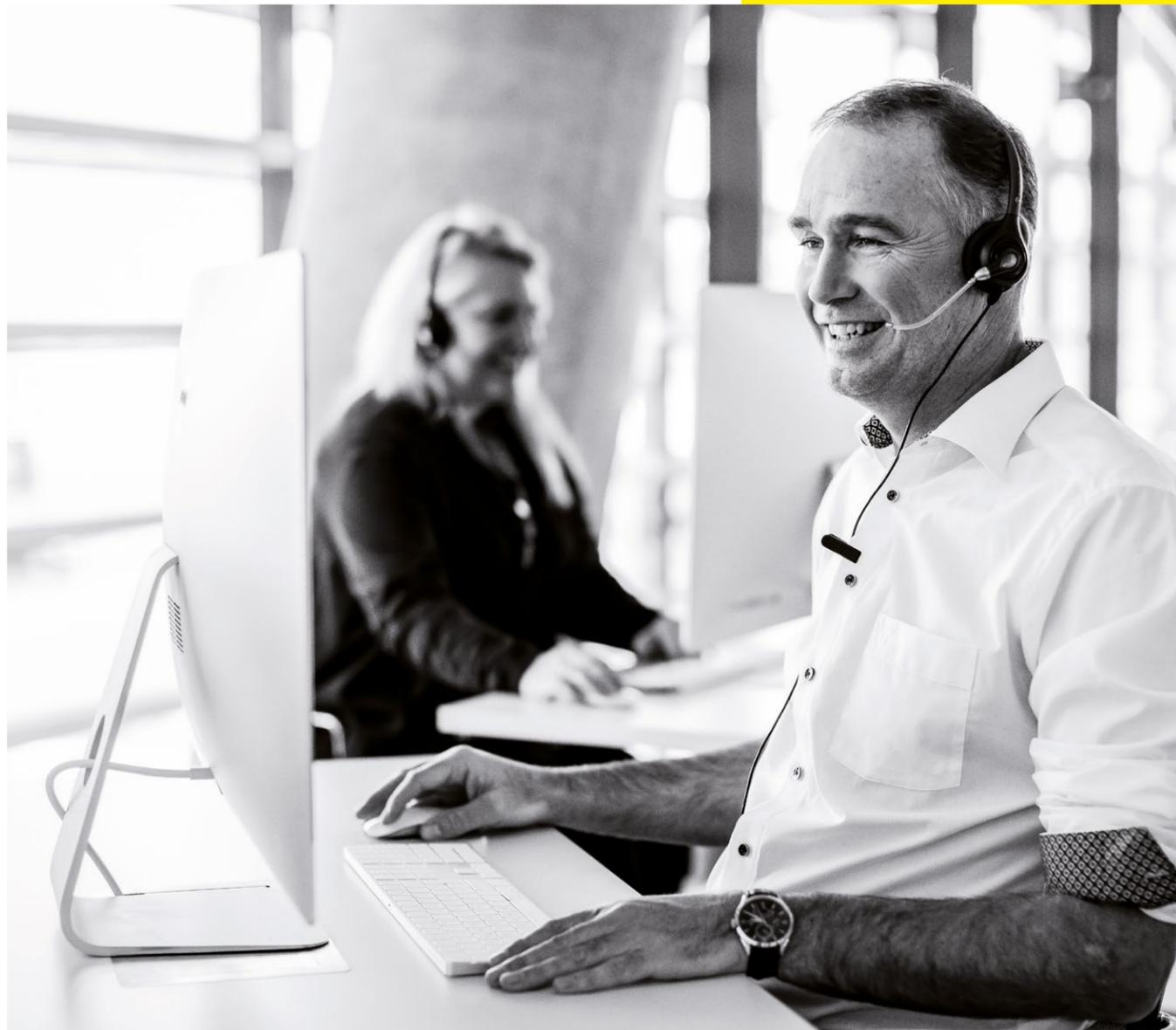
Tipp! Den kompletten Expertenbericht „Mobilität & Klimaschutz 2030“ gibt es zum Download auf www.oamtc.at/mobilitaet2030





VIelfALT DER MITARBEITER

Der ÖAMTC bekennt sich aus Überzeugung zu Chancengleichheit und Gleichstellung. Ein positiver Umgang mit Vielfalt ist ein wesentliches Element der Unternehmenskultur. Ziel ist, dass sich die Vielfalt der Gesellschaft in der Struktur der Mitarbeitenden widerspiegelt.



VIELFALT ALS MEHRWERT

Mitarbeitende mit internationalen Wurzeln gibt es in vielen Arbeitsbereichen, wie Reisebüro, Pannenhilfe und Administration. Estephania Dos Passos zum Beispiel. Geboren wurde sie in Angola, mit drei Jahren übersiedelte die Familie nach Portugal, vor sechs Jahren kamen sie nach Österreich. Zunächst war Deutsch lernen angesagt, dann folgte der Schulabschluss. Seit Herbst 2017 macht die 22-jährige nun ihre Ausbildung zur Bürokauffrau in der zum ÖAMTC gehörenden Austria Motorsport Federation in Wien. „Am Anfang war ich sehr unsicher. Aber jetzt macht es mir immer mehr Spaß. Ich bin in einem tollen Team, lerne ständig etwas Neues und auch viele unterschiedliche Menschen kennen“, erzählt Steffi. Ihre Erfahrungen als Afrikanerin in Europa waren nicht nur positiv. Beim ÖAMTC hat sie sich sofort gut aufgenommen gefühlt.

Einen wesentlichen Beitrag für ein ausgewogenes Miteinander leistet das eindeutige Bekenntnis der Geschäftsführung. Der ÖAMTC legt größten Wert auf Gleichwertigkeit und Gleichbehandlung von Mitarbeitenden, BewerberInnen und Mitgliedern. Chancengleichheit und Gleichwertigkeit sind in den Statuten festgelegt. Damit sie auch gelebt

werden, setzt der ÖAMTC gezielt Aktivitäten. So nimmt z. B. jeder neue Mitarbeiter aus Wien, Niederösterreich und dem Burgenland, aus Verband, Fahrtechnik und Flugrettung verpflichtend an einem Sensibilisierungs-Workshop zum Thema Diversität teil.

„Jeder Mensch hat ein Geschlecht, ein Alter, eine sexuelle Orientierung, eine Herkunft, Begabungen und Bedürfnisse – um nur einige Parameter zu nennen, die in Summe zur Vielfalt in einer Gesellschaft beitragen. Ich möchte ÖAMTC intern das Bewusstsein für die verschiedenen Diversitätsdimensionen weiter schärfen. Ziel ist es, Mobilität im klassischen wie im geistigen Sinn stetig voranzutreiben, neue Denkmuster zuzulassen und so proaktiv und flexibel zur Weiterentwicklung des Unternehmens beizutragen“, betont Nasila Berangy-Dadgar, Diversitätsbeauftragte im ÖAMTC Mobilitätszentrum. Für Kollegen organisiert sie u. a. Workshops, Vorträge und Diskussionen mit externen Experten, sie startete eine Info-Offensive zum Thema Behinderung, initiierte ein Projekt zur Aufnahme von Menschen mit Behinderung im ÖAMTC sowie eine Evaluierung und Maßnahmen für ein geschlechtergerechtes Arbeitsumfeld.

MEHR ALS 20 SPRACHEN



In der Nothilfezentrale klingelt das Telefon. Ein Club-Mitglied ist in Tirana verunfallt. Heimreise und Fahrzeugrückholung sind zu organisieren, Kontakt mit Behörden schnellstmöglich zu erledigen. Das ist ein Fall für Dalina Koshi, denn Albanisch ist ihre Muttersprache.

In den vier Nothilfezentralen des ÖAMTC ist Vielfalt besonders offensichtlich. Etwa 350 Mitarbeiter in ganz Österreich koordinieren nicht nur die Pannenhilfe für Mitglieder im Land, sie sind auch Ansprechpartner für jene, die nach Unfällen oder medizinischen Problemen im Ausland die Schutzbrief-Nothilfe in Anspruch nehmen. Und wenn's im Notfall schnell gehen muss, dann sind Kenntnisse der jeweiligen Landessprache im Kontakt mit Partnern und Behörden klar von Vorteil. „Englisch ist Grundvoraussetzung bei uns, jede weitere Sprache ist erwünscht. Kroatisch und Italienisch sind zum Beispiel oft gefordert, auch Spanisch, Französisch und Türkisch – entsprechend den Lieblingsurlandsländern der Österreicher“, weiß Arjan Buurman, Leiter der Nothilfezentrale Ost in Wien. Der gebürtige Holländer kam vor 23 Jahren nach Österreich zum

Skifahren und blieb. Der Liebe wegen. Ähnlich wie Dalina Koshi. Sie kam 1997 zum Jus-Studium nach Wien. Und blieb. Der Liebe wegen. Heute sind die beiden Teil eines bunten Teams und bereichern das Sprachen-Potpourri der ÖAMTC Nothilfe um Albanisch und Holländisch. Insgesamt spricht der Club mehr als 20 Sprachen, u.a. Arabisch, Chinesisch, Dänisch, Ungarisch und auch die Gebärdensprache.

Hilfreich ist die Sprachenvielfalt auch in anderen Bereichen. „Zu uns „verirren sich immer wieder ungarische Lkw-Fahrer, die eine Umweltplakette brauchen. Da bin ich froh, dass ich in meinem Team eine Kollegin mit ungarischen Wurzeln hab, denn viele der Fahrer sprechen nicht Deutsch“, erzählt Aydemir Gündüz, Leiter des ÖAMTC Stützpunkts in Brunn am Gebirge (NÖ). Er selbst hat türkische Wurzeln, Pannenfahrer Alija Dilaver bosnische. Im normalen Arbeitsalltag sprechen die beiden Deutsch, genau wie Rifat Alkan, Leiter des ÖAMTC Stützpunkts in Telfs (T), ihre Sprach-Kenntnisse sind nützlich, wenn Mitglieder nur schlecht Deutsch sprechen. „Im Endeffekt geht's ja darum, dass wir schnell und effizient Hilfe leisten. Das ist es, was zählt“, bringt es Gündüz auf den Punkt.





FLEXIBILITÄT & TRANSPARENZ - GLEICHWERTIGE CHANCEN

Als Martin Eder erfuhr, dass er Papa wird, war ihm schnell klar, dass er das bisher in seiner Beziehung gelebte Halbe-Halbe auch bei der Kinderbetreuung fortführen wollte. Nach acht Monaten mit der Mama übernahm also Papa Martin Anfang 2015 für sechs Monate das Windel-Management. Kleinere administrative Arbeiten erledigte der Touristik-Abteilungsleiter in Innsbruck als geringfügig Beschäftigter weiterhin bzw. teilte sich die Aufgaben mit seiner interimistischen Stellvertreterin. Mittlerweile sind Mama und Papa wieder Vollzeit im Job. Die Zeit mit seiner Tochter war für ihn eine Wahnsinns-erfahrung, die ihm auch im Freundeskreis viel Respekt einbrachte.

Auch wenn es im ÖAMTC auch andere Männer in Karenz gibt, sind sie noch die Ausnahme - in Österreich wie im ÖAMTC gehen mehrheitlich die Frauen in Karenz und Elternteilzeit. Doch der Ruf nach einer gleichberechtigten Aufteilung von Kinderbetreuung und Erfolg im Berufsleben wird lauter. Angebote dazu bietet der Mobilitätsclub - von Führung in Teilzeit ab 25 Stunden, Telearbeit, gratis Kinderbetreuung an schulautonomen Tagen bis zu den „Papa-Wochen“.

Diese sichern Vätern nach der Geburt des Kindes den Anspruch auf zwei Wochen Freistellung zum vollen oder vier Wochen zum halben Bezug. Darüber hinaus stehen interne Aus- und Weiterbildungsprogramme Mamas und Papas auch während der Karenz und Elternteilzeit zur Verfügung.

Genau diese Angebote, gekoppelt mit der Bereitschaft zu individuellen Lösungen, schaffen auch die Rahmenbedingungen, damit Frauen gleichwertige berufliche Entwicklungsmöglichkeiten vorfinden. Eine, die Beruf und Familie bereits seit Jahren erfolgreich managt, ist Susanne Tischmann. Sie leitet den Bereich Technologie im ÖAMTC. „Ich wollte nie eine Quotenfrau oder eine perfekte Hausfrau sein. Gemeinsam mit meiner Familie haben wir Prioritäten gesetzt und eigene Wege gefunden alles unter einen Hut zu bringen“, erzählt die 45-Jährige. Ihre eigenen Erfahrungen fließen auch in ihren Führungsstil ein: „Es braucht bei den Arbeitszeitmodellen mehr Flexibilität und mehr Transparenz. Es geht um Akzeptanz und Vertrauen, weg von hierarchischen Kontrollsystemen.“

„Einstellungssache“ - Menschen mit Behinderung beim ÖAMTC

Besondere Herausforderungen meistern auch andere Mitarbeiter im ÖAMTC. Vor mehr als 12 Jahren hatte Thomas Ritzinger während eines Pannenhilfe-Einsatzes eine Gehirnblutung. Aufgrund einer halbseitigen Lähmung ist er seither in der Pannenhilfe arbeitsunfähig. Aufgegeben hat der Salzburger aber nie. So baute er sich im ÖAMTC Stützpunkt Alpenstraße in Salzburg als Mobilitätsberater eine neue berufliche Zukunft auf. Dort berät er Menschen, die aufgrund einer Behinderung spezielle Anforderungen für ihre Mobilität haben - u. a. zu Fahrzeugumbauten und Förderungen.

Auf die Initiative eines Kollegen geht auch das ÖAMTC Gebärdensprachenservice zurück: Jürgen Muß arbeitet in der Abteilung für Technik, Tests und Sicherheit in der Interessenvertretung. Er ist selbst von Geburt an hörbbeeinträchtigt. Er bietet Beratung in allen Belangen an. Auf seine Idee geht auch eine barrierefreie Kommunikationsmöglichkeit für Hörbeeinträchtigte via ÖAMTC App zurück: Wenn man in einer Zusatzfunktion angibt, dass man gehörlos ist, wird ein anderer Kommunikationsweg

(SMS/Mail) ermöglicht. Außerdem forciert der ÖAMTC in den kommenden Jahren die Beschäftigung von Menschen mit Behinderung. Nach einer Info-Offensive über Ansprüche nach dem Behinderteneinstellungsgesetz startete der Club im Jahr 2018 das Projekt „Einstellungssache“. Es wurden gezielt Menschen mit Behinderung für unterschiedlichste Jobs im Unternehmen gesucht.

Einer von ihnen ist Ajdin Husic. Er gehört zum Kreis der begünstigt behinderten Personen. Ajdin hat hervorragende Excel- und sehr gute Englisch-Kenntnisse. Nach drei erfolgreichen Monaten Arbeitstraining hat er seinen Lehrvertrag im Facility Management unterschrieben. „Am Anfang war es schwer, weil alles neu war. Aber jetzt gefällt es mir sehr gut. Im Team sind alle immer sehr hilfsbereit“, erzählt Ajdin. Mit seinen Fähigkeiten, seiner Genauigkeit und seinem freundlichen Wesen hat er seine Kollegen ganz rasch erobert. Er ist bereits jetzt eine wertvolle Unterstützung und im Arbeitsalltag voll integriert.

Dalina Koshi, Teamleiterin Nothilfezentrale

Die gebürtige Albanerin Dalina Koshi kam im Jahr 1997 zum Jus-Studium nach Wien. Eigentlich hätte sie später in das Geschäft der Familie in Tirana einsteigen sollen. Doch Dalina hat sich in Wien verliebt und ist geblieben. Heute ist sie Teamleiterin in der ÖAMTC Nothilfezentrale in Wien. In dem bunten Team ist sie genau am richtigen Platz - auch wegen der Sprachen, die sie spricht.



Rifat Alkan, Stützpunktleiter Telfs

„Wie man in den Wald hineinruft, so schallt es zurück“ nennt Rifat Alkan, Leiter des ÖAMTC Stützpunkts Telfs, als Lebensmotto. Damit unterstreicht der Tiroler mit türkischen Wurzeln, wie wichtig das eigene Verhalten im Leben ist. Seinen Spitznamen „Richi“ trägt er auch am Namensschild. Seine Türkisch-Kenntnisse sind eine Hilfe, wenn er mit türkischsprachigen Kunden zu tun hat, die schlecht Deutsch sprechen.



Thomas Ritzinger, Mobilitätsberater

Thomas Ritzinger ist nach einer Gehirnblutung vor 12 Jahren linksseitig gelähmt. Aufgegeben hat der ehemalige Pannenfahrer aber nie. Beruflich hat er sich als Mobilitätsberater beim ÖAMTC Salzburg eine neue Zukunft aufgebaut. Dank einer speziellen Fernsteuerung kann er wieder Auto fahren. Oft fährt er aber auch mit dem Liegerad (einmal sogar auf den Großglockner), er schwimmt regelmäßig und hat sogar das Skifahren wieder gelernt. Privat verbringt er seine Zeit am liebsten mit der Familie.

Susanne Tischmann, Leiterin Technologie

Als Vorbild nennt sie Johannes Heesters, ihr Lebensmotto lautet: „Immer weiter denken und lernen. Nicht aufhören!“ Susanne Tischmann wollte nie Quotenfrau sein, ein bisschen als Vorturnerin sieht sie sich aber schon - als Frau, die in einem technischen Beruf erfolgreich ist, und Mutter einer fast 15-jährigen Tochter. Was damals noch Sondergenehmigungen bedurft hat - wie Telearbeit - ist heute, auch dank technischer Entwicklungen, für alle im Bereich möglich. Privat gehören zur Familie Hunde und Pferd.



Alija Dilaver, Pannenfahrer

„Gsund bleiben und niemals aufgeben“ ist das Lebensmotto von Alija Dilaver. Vor 26 Jahren kommt der damals 16-jährige während der Balkankriege von Bosnien nach Wien. Mittlerweile ist er hier sesshaft geworden, hat mit seiner Frau ein Haus gebaut und ist als Pannenfahrer in Wien und Niederösterreich im Einsatz. Dass Deutsch nicht seine Muttersprache ist, hört man kaum, im Gegenteil: Ob er aus Oberösterreich oder der Steiermark ist, wird er oft gefragt. Als Pannenfahrer ist die Sprachenvielfalt ein Vorteil - z. B. wenn Mitglieder schlecht Deutsch sprechen.

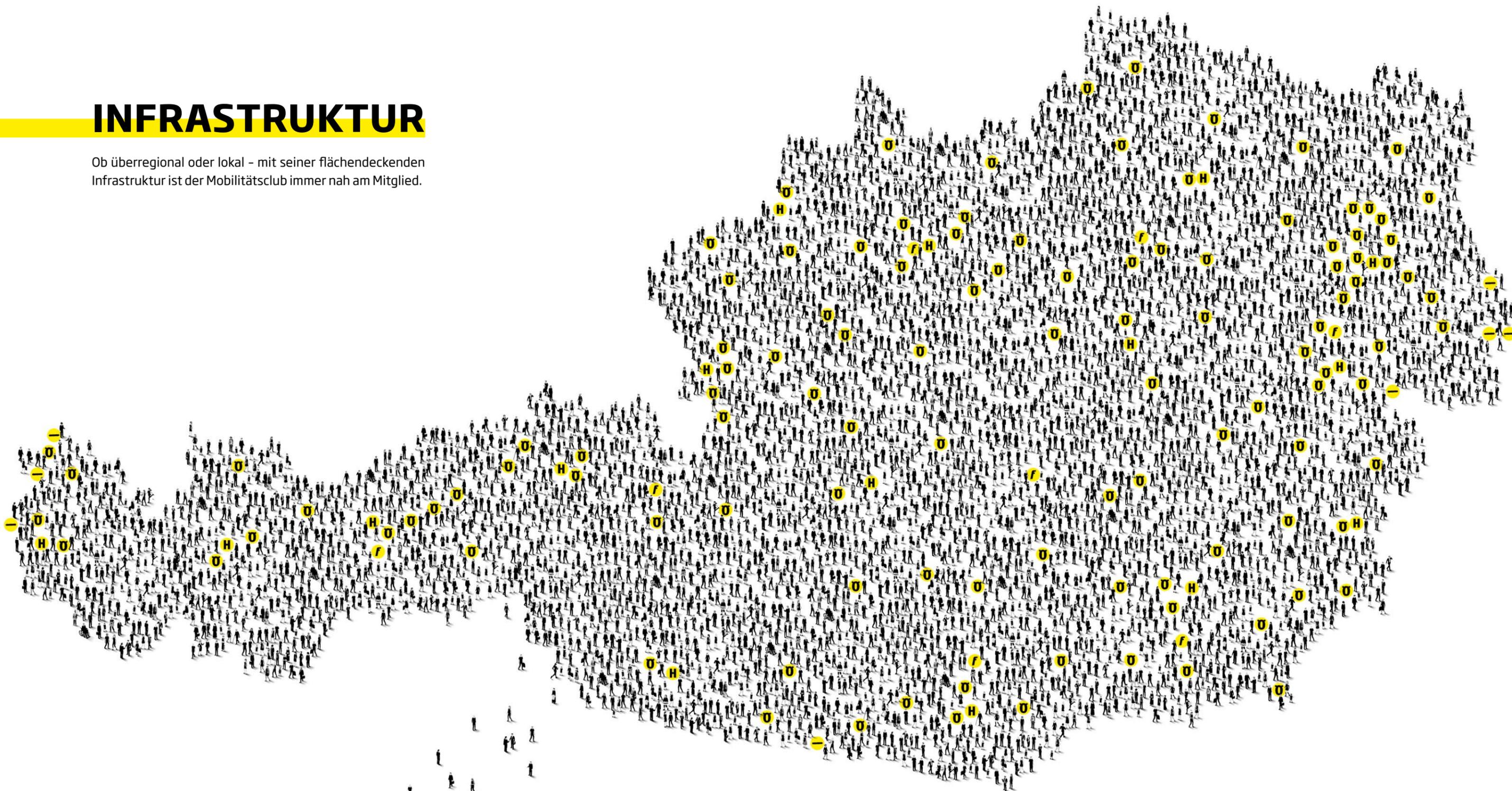


Estephanie Dos Passos, Lehrling

„Alles positiv sehen“ lautet das Motto von Estephanie Dos Passos. Geboren in Angola, aufgewachsen in Portugal kommt sie vor sechs Jahren mit der Familie nach Wien. Sie spricht Portugiesisch und Spanisch. Erst in Wien lernt sie Deutsch und Englisch und schafft den Schulabschluss. Seit Herbst 2017 macht die 22-jährige eine Lehre zur Bürokauffrau in der zum ÖAMTC gehörenden Austria Motorsport Federation in Wien. Privat mag sie Sport und geht gern tanzen. An ihrem Job liebt sie die Vielseitigkeit, im Team hat sie sich von Anfang an aufgenommen gefühlt.

INFRASTRUKTUR

Ob überregional oder lokal - mit seiner flächendeckenden Infrastruktur ist der Mobilitätsclub immer nah am Mitglied.



Legende

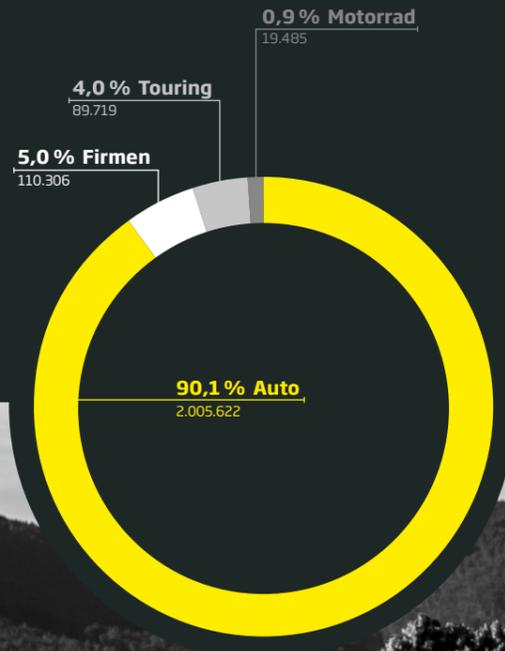
- | | | | |
|---|----------------------------|-----|---|
| U | ÖAMTC Stützpunkt | 113 |  |
| f | ÖAMTC Fahrtechnik-Zentrum | 8 |  |
| H | ÖAMTC Flugrettung Heliport | 16 | |
| ⊖ | ÖAMTC Grenzstation | 8 | |



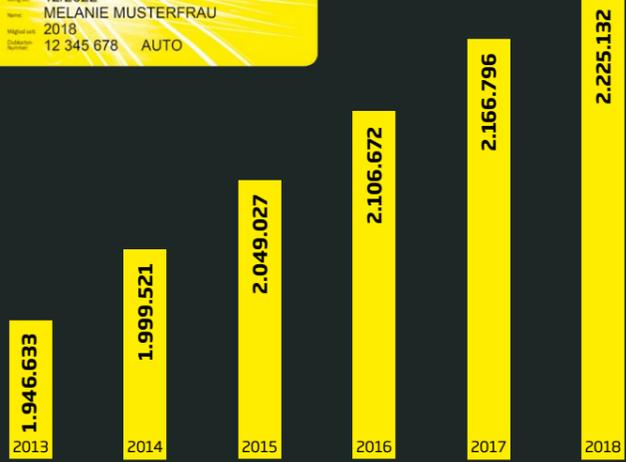
**ZAHLEN
DATEN
FAKTEN**

Mitgliedschaft nach Arten

Die ÖAMTC Mitgliedschaft bietet 100% Mobilität, rund um die Uhr. Dabei steht immer der Mensch im Mittelpunkt, egal um welche Mitgliedschaftsart es sich handelt. Die umfangreichen Leistungen des Clubs reichen weit über eine schnelle Pannenhilfe hinaus. Von kompetenter Rechtsberatung über objektive Prüfdienst-Leistungen, maßgeschneiderte Versicherungsangebote bis hin zum perfekten Reise-Service. Es ist immer ein gutes Gefühl, beim Club zu sein.

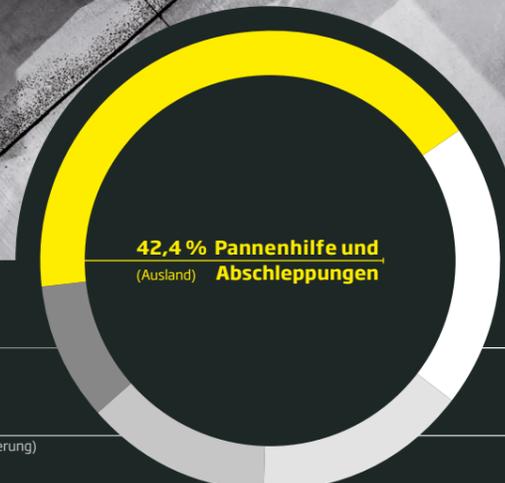


Mitglieder-Entwicklung*



Gratis-Mitgliedschaften für Kinder, Jugendliche & Schnupperer** 744.015

* ohne Gratis-Mitgliedschaft für Kinder, Jugendliche & Schnupperer
** im Mitglieder-Bestand nicht mitgezählt



9,6 % Medizinische Leistungen

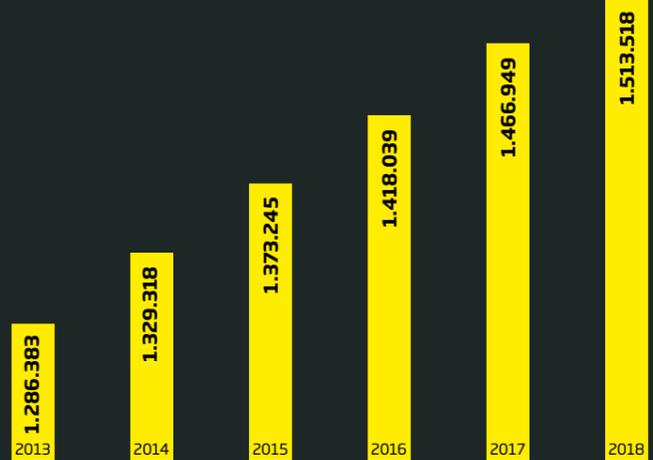
13,0 % Sonstiges
(z.B. Wildschadenhilfe, Garagierung)

20,0 % Heim-, Weiterreise / Übernachtung

15,0 % Fahrzeug-Rückholungen
(In- und Ausland)

Schutzbrief-Entwicklung

Die Leistungen des ÖAMTC Schutzbriefs umfassen Kranken-Rückholung (auch mit Ambulanz-Jet), Fahrzeug-Rückholung, Wildschadenhilfe, Heim- oder Weiterreise, Krankenschutz im Ausland, Übernachtung nach Panne und Unfall u.v.m.



SCHUTZBRIEF

SOFORTHILFE IN ÖSTERREICH UND GANZ EUROPA



2018



Ein gutes Gefühl, beim Club zu sein.

Schutzbrief-Bilanz

Verkaufte Schutzbriefe	1.513.518
Anteil der Mitglieder mit Schutzbrief	68,0%
Eingegangene Hilferufe	212.675
Erbrachte Hilfeleistungen (ohne Abschleppungen im Inland)	57.385
Abschleppungen im Inland (für Mitglieder mit Schutzbrief)	161.977



Nothilfe

Mobile Pannenhilfen	698.857
Stationäre Pannenhilfen	720.296
Anrufe Nothilfe 120	1.210.488
Abschleppungen	244.424
Pannenhilfen über Nothilfe App	7.418
Clubmobile	377
Clubmobil-Vergaben	28.839
Mitarbeiter der Nothilfezentralen	409
Prüftechniker, Pannen- und Abschleppfahrer	1.346
Einsatzfahrzeuge gesamt (davon 2 Motorräder)	538

Prüfdienst-Leistungen

§57a „Pickerl“ Begutachtungen	715.933
Sonstige Überprüfungen	280.255



Mitarbeiter

Gesamt Österreich	3.963
davon: Technische Dienste* und Club-Services	3.696
Tochterbetriebe*	267
Lehrlinge	66

* inkl. Aushilfen

Dienststellen

Stützpunkte	113
Mobile Prüfstationen	5
Grenzstationen	8

Rechtsberatung / Rechtsservice

Juristische Beratungen (persönlich, telefonisch, schriftlich) ca.	200.000
Club-Juristen	40
Vertrauensanwälte ca.	100

Interessenvertretung

AM.PULS Teilnehmer	23.450
AM.PULS Umfragen	8
Begutachtungen	82
Stellungnahmen	21
Dokumentierte Medienkontakte	883



Clubartikel

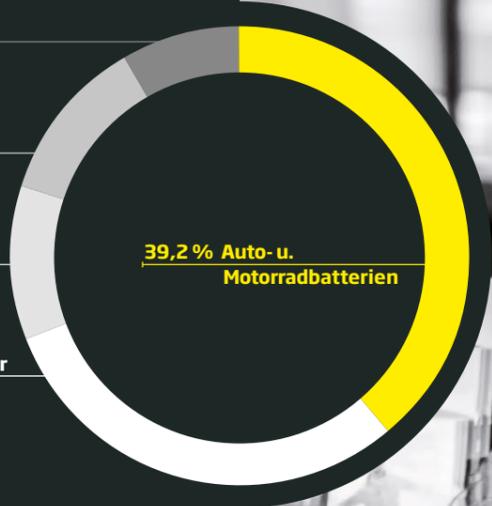
Shops	113
Umsatz in Euro	21,44 Mio.

8,1 % Karten und Freizeitartikel

11,7 % Flüssigkeiten

10,9 % Kindersitze

30,1 % KFZ-Zubehör



Reisebüro

Buchungen gesamt*	42.893
Mitarbeiter	84
Umsatz in Euro*	48,85 Mio.
Reisebüro-Filialen	20

*inkl. Online Buchungen / Umsatz

Reise-Service

Routenplaner	
Monatliche Unique Clients	137.955
Länder-Info & City Guide	
Monatliche Unique Clients	75.415

ÖAMTC App Meine Reise	
Monatliche Unique Clients	12.856

Ausgegebene Reise-Infosets	131.209
-----------------------------------	---------

Mobilitätsservice

Mobito Web & App	
Monatliche Unique Clients	10.369

Drohnen-Info App	
Monatliche Unique Clients	2.750

Vorteilspartner

Partner in Österreich inkl. aller Niederlassungen	2.100
Partner weltweit inkl. aller Niederlassungen	160.000
Inanspruchnahmen durch ÖAMTC Mitglieder	800.000

TOP Vorteilspartner (Inanspruchnahmen)

WESTbahn	156.322
----------	---------

Versicherungs- und Finanzservice

Anzahl bestehender Versicherungsverträge	291.457
Abschlüsse im Jahr 2018	57.267
Prämienvolumen gesamt in Euro	50,6 Mio.

ÖAMTC Kreditkarte

Clubkarten mit Kreditkartenfunktion	127.073
-------------------------------------	---------





ÖAMTC Flugrettung

Piloten (inkl. CZ)	70
Ärzte (inkl. CZ)	403
Flugretter/HCM (inkl. CZ)	181
Engineers und Wartungstechniker	53
Mitarbeiter in Verwaltung, Verrechnung, Ground Operation	42
Standorte (inkl. ITH + CZ + Alpin)	23
Hubschrauber (inkl. CZ)	27

Einsatzbilanz

Christophorus 1 (Innsbruck, Tirol)	806
Christophorus 2 (Krems, NÖ)	1.339
Christophorus 3 (Wiener Neustadt, NÖ)	1.335
Christophorus 4 (Reith/Kitzbühel, Tirol)	1.015
Christophorus 5 (Zams, Tirol)	860
Christophorus 6 (Stadt Salzburg, Salzburg)	1.406
Christophorus 7 (Lienz, Osttirol)	711
Christophorus 8 (Nenzing, Vbg.)	851
Christophorus 9 (Wien)	1.610
Christophorus 10 (Linz, OÖ)	1.204
Christophorus 11 (Klagenfurt, Kärnten)	1.253
Christophorus 12 (Graz, Stmk.)	1.395
Christophorus 14 (Niederöblarn, Stmk.)	828
Christophorus 15 (Ybbsitz, NÖ)	921
Christophorus 16 (Oberwart, Bgld.)	1.096
Europa 3 (Suben, OÖ)	1.565
Einsätze	18.195
Alpin 1 (Patergassen, Kärnten)	241
Alpin 2 (Sölden, Tirol)	471
Alpin 5 (Hintertux, Tirol)	274
Alpin 6 (Zell am See, Salzburg)	444
Einsätze Alpin	1.430
Einsätze ITH (Intensiv Transport Hubschrauber, Wr. Neustadt, NÖ)	178
K05 - Ostrava	604
K12 - Jihlava	649
Einsätze CZ	1.253



Verkehrssicherheit

Kinder-/Jugendaktionen gesamt	166.432
Spezielle Einzelaktionen	
„Das kleine Straßen 1 x 1“	29.836
„Blick und Klick“	23.567
„Hallo Auto“	60.775
„Top Rider“	8.896
„Club PS“	787
Erwachsenenaktionen gesamt	38.555
Sicherheitsaktionen gesamt	204.987

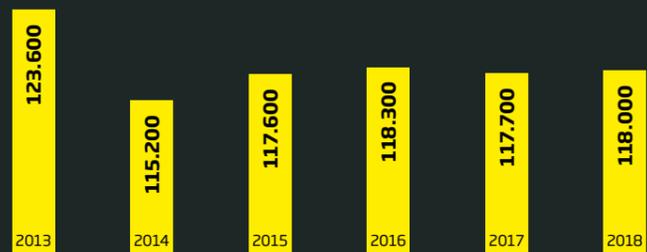
Assist

Geschützte Fahrzeuge	1.170.700
Eingehende Anrufe	185.666
Pannenerfolgsrate	71,2 %

Fahrtechnik

Fahrtechnik Zentren	8
Offroad Zentrum	1
Winterzentren	3
Mitarbeiter und Instruktoen ca.	300

Entwicklung der Teilnehmerzahlen



Service 24

Geschützte Fahrzeuge	220.000
Eingehende Anrufe	400.000
Pannenerfolgsrate	94,5 %

ÖAMTC Online

ÖAMTC Website	
Monatliche Unique Clients	1.219.208
Monatliche Visits	2.070.194
Monatliche Page Impressions	5.262.364

ÖAMTC App	
Monatliche Unique Clients	73.280
Monatliche Visits	174.554
Monatliche Page Impressions	1.713.016

ÖAMTC Führerschein App	
Monatliche Unique Clients	11.457
Monatliche Visits	71.530
Monatliche Page Impressions	4.943.737

auto touring

Auflage lt. ÖAK Jahresschnitt 2018	1.803.659
Leser lt. Mediaanalyse 2017/2018	2.094.000
Erscheinungsweise	11x/Jahr
auto touring digital, Monatliche Unique Clients 2018	37.735

Kommunikation

Journalistenkontakte	1.037
Presseaussendungen	1.607
Presseveranstaltungen / Fachtagungen / Symposien	23
Kampagnen / Umfragen / Testreihen / Kooperationen	21
ÖAMTC Berichte in Radio & Fernsehen	2.511
ÖAMTC Berichte in Print- & Onlinemedien	25.217



Impressum:

Medieninhaber/Verleger: Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touring Club (ÖAMTC) | Baumgasse 129 | 1030 Wien | ZVR: 730335108

Für den Inhalt verantwortlich: DI Oliver Schmerold | Maren Baaz | Projektleitung: Peter Loos | Artdirektor: Franz Xaver Scharler

Redaktionsteam: Roland Fibich, Tobias Leitner, Dagmar Halwachs, Christoph Löger

Fotos: Lukas Lorenz | ÖAMTC Archiv | iStock

Druck: Placek, 1100 Wien

Stand (wenn nicht anders angegeben): Januar 2019 | G 0120_19

Vorbehaltlich Satz- und Druckfehler.

Wenn in den Texten z.B. das Wort „Mitarbeiter“ verwendet wird, sind selbstverständlich Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gemeint. Die Redaktion bittet für diese Vereinfachung um Verständnis.

