

ÖAMTC Leistungsbericht 2025

WIE DER CLUB AUCH IN DER NACHT FÜR SEINE MITGLIEDER DA IST.

Egal wann, egal wo!

Mobilität spiegelt den Lebensrhythmus unserer Gesellschaft eindeutig wider. Viele von uns stehen auf, fahren zur Arbeit, und kehren am Ende des Tages wieder zurück nach Hause. Daraus ergeben sich auch die typischen Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Abend. Doch wie sieht es in der Nacht aus? Und wie greifen beim ÖAMTC auch dann alle Räder reibungslos ineinander?

Wenn ein Großteil der Menschen im wohlverdienten Feierabend und wieder daheim angekommen ist, wird es grundsätzlich ruhiger auf den Straßen. Ganz zum Stillstand kommt unsere Mobilität allerdings nie. Und wenn dann das Auto ohne jede Vorwarnung streikt, ist das besonders ärgerlich. Denn egal, wann auch immer es passiert – genau jetzt passt es garantiert überhaupt nicht. Wie oft unsere Mitglieder in der Nacht in dieser Klemme stecken, zeigt eine Auswertung des vergangenen Jahres.

Unsere Gelben Engel rückten 2025 insgesamt 700.881-mal aus, um Mitgliedern in ganz Österreich schnell und zuverlässig zu helfen. Das entspricht durchschnittlich 1.920 Einsätzen pro Tag. Der größte Teil aller Fälle fiel tagsüber an. Doch rund zehn Prozent der Anrufe bei der Notrufnummer 120 erfolgten zwischen 20 Uhr und 6 Uhr früh. Es waren insgesamt 121.682. Sie führten zu 61.385 nächtlichen Pannenhilfen und 29.689 Abschleppungen.

Der häufigste Grund für die Anrufe? Probleme mit der Starterbatterie. Nummer zwei und drei im Problemranking waren Schwierigkeiten mit dem Motor sowie Reifenschäden. Die gute Nachricht: Grundsätzlich können die Pannen sehr oft sofort behoben werden, und eine rasche Weiterfahrt ist möglich.

Nicht um Stunden oder Minuten, sondern um Sekunden ging es bei der Flugrettung oftmals, wenn auf den Straßen bereits lange Ruhe eingekehrt war. Sie verzeichnete 2025 exakt 1.121 Einsätze in der Nacht – eine Zahl, die verdeutlicht, welchen Stellenwert sie als wichtiger Bestandteil des Gesundheitssystems gewonnen hat.

Egal wann, egal wo, egal warum: Hinter jedem Einsatz stehen engagierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des ÖAMTC, die alles daransetzen, dass unsere Mitglieder so schnell wie möglich die Hilfe bekommen, die sie benötigen. Um diese Aufgabe stemmen zu können, sind stetige Weiterentwicklung, viel Hingabe sowie Kontinuität nötig – auch und gerade in Zeiten des Wandels. Im vergangenen Jahr gab es im Präsidium wie auch im Direktorium Veränderungen. Direktor Oliver Schmerold und Präsident Günter Thumser haben ihre erfolgreich absolvierten Agenden an uns übergeben. Gleich geblieben ist der Fokus auf unser zentrales Ziel: Wir werden auch 2026 alles daransetzen, dass unsere 2,6 Millionen Mitglieder sicher und gut vorankommen. 24 Stunden am Tag, 7 Tage die Woche. Wie die Abläufe des Clubs von der Nacht bis in die Morgenstunden funktionieren, zeigt dieser Leistungsbericht.

DI Ernst Kloboucnik
ÖAMTC Direktor

Dr. Markus Ludvik
ÖAMTC Präsident



Ein gutes Gefühl, beim Club zu sein.

INHALT

Interessenvertretung: Sichtbar bleiben

Recht: Juristische Beratung 24/7

Einsatzzentrale: Wo Hilfe beginnt

Schutzbrief: Im nächtlichen Einsatz

Technologie: Hinter den Kulissen

Flugrettung: Out of the Dark

Pannenhilfe: Rund um die Uhr

Elektromobilität: 24 Stunden unter Strom

Standorte: Ein starkes Netzwerk

Digitale Services/Rätsel

Facility-Management: Licht an

Rollender Stützpunkt: Bühne am Berg

Stützpunkt: Verlässlichkeit vor Ort

Motorsport: In der Box

Zahlen, Daten, Fakten

Impressum



SICHTBAR BLEIBEN.

Die Interessenvertretung des ÖAMTC kümmert sich nicht nur intensiv um die Anliegen der Mitglieder. Mit Studien, Tests und Aufklärung sorgt der Mobilitätsclub auch für mehr Sicherheit und Aufmerksamkeit im Straßenverkehr – besonders bei Dunkelheit.

Interessenvertretung: Eine Stimme für alle mobilen Menschen

„Sehen und gesehen werden“: Der Club sammelt Fakten, informiert und klärt auf – für mehr Sicherheit und Sichtbarkeit.

Es ist kurz nach 18 Uhr an einem Dienstagabend im Oktober. Die Straßenlaternen sind schon angegangen; immer mehr Menschen sind nach einem langen Arbeitstag auf dem Heimweg – mit dem Auto, dem Rad, dem Roller oder zu Fuß. In Wien, mitten am Schwarzenbergplatz, stehen Verkehrstechniker Robert Kolerovic und Carmen Scheibelhofer aus dem Social-Media-Team. Sie beobachten, zählen, filmen, dokumentieren. Ihr Ziel ist es, herauszufinden, ob und wie Menschen auch in der Dunkelheit für ihre Sichtbarkeit im Straßenverkehr sorgen.

Die Aktion ist Teil eines großen Verkehrssicherheitsprojekts des ÖAMTC: Kolleg:innen sammeln im Zuge einer gemeinsamen „Sichtbarkeitserhebung“ in allen österreichischen Landeshauptstädten Daten von über 10.000 Verkehrsteilnehmer:innen. Von Bregenz bis Eisenstadt, von Linz bis Klagenfurt – überall wird beobachtet, wie sich Menschen bei Dämmerung und Dunkelheit im Straßenverkehr bewegen. Die Aufgabe ist klar: Zahlen sammeln, Fakten zusammenstellen, Gefahren aufzeigen – und auf dieser Basis entsprechende Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ableiten.

Später wird die detaillierte Auswertung bestätigen, was sich am Schwarzenbergplatz bereits nach kurzer Zeit zeigt: Der Großteil der Fußgänger:innen war dunkel gekleidet, nur ein Bruchteil trug Reflektoren. Bei Rad- und E-Scooter-Fahrenden zeigte sich ein ähnliches Bild: viele sind ohne ausreichende Beleuchtung unterwegs. Auch Autos ohne Abblendlicht oder mit defekten Scheinwerfern wurden angetroffen. Sichtbarkeit? Fehlanzeige.

Gefahren aufzeigen, Bewusstsein schaffen

„Alarmierend, aber nicht überraschend“, sagt Verkehrstechniker David Nosé zu den Ergebnissen. Er ist beim Club für die Planung und Umsetzung von Verkehrssicherheits-Projekten zuständig. „Das Risiko für Unfälle steigt in der dunklen Jahreszeit – wir alle können aber durch entsprechende helle Kleidung oder Reflektoren und richtige Beleuchtung recht einfach entgegenwirken und so sicher unterwegs sein.“

Doch was passiert mit den Ergebnissen der „Sichtbarkeitserhebung“? Als Interessenvertretung von mehr als 2,6 Millionen Menschen ist es eine Kernaufgabe des Mobilitätsclubs, durch Information und Bewusstseinsbildung einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu leisten. Der ÖAMTC nutzt die Ergebnisse dieser und anderer Studien für seine eigenen Kommunikationskanäle wie Website, auto touring und Social Media. Das Team der Öffentlichkeitsarbeit platziert die Themen redaktionell in Tageszeitungen, TV-Formaten, im Radio oder in Online-Medien. All das bringt Reichweite und Aufmerksamkeit – und schafft damit letztendlich einen Nutzen für alle mobilen Menschen.

„Die Mobilität der Zukunft aktiv mitgestalten“ – das will die Interessenvertretung des ÖAMTC im Sinne aller Konsument:innen. Dazu gehört auch, dass Expert:innen des Clubs relevante Themen identifizieren, aktiv vorantreiben sowie mit fachlicher Kompetenz zu mehr Sicherheit im Verkehr beitragen.

Die Vernetzung mit Politik, Wirtschaft und Konsument:innenschutzorganisationen stellt die Basis für die erfolgreiche Arbeit der Interessenvertretung dar. Der Club bringt sich etwa aktiv in verkehrspolitische Diskussionen ein. So ist dem ÖAMTC zum Beispiel leistbare Mobilität ein wichtiges Anliegen.

Eine kritische Betrachtung der Entwicklung der Spritpreise und Ladetarife zählt ebenso zu den Aufgaben wie eine profunde Einschätzung von Mobilitätstrends. Die Rechtsdienste gestalten die rechtlichen Rahmenbedingungen für Mobilität aktiv mit: Stellungnahmen zu Gesetzesvorschlägen, Verbesserungsvorschläge für Regulatorien und der enge Austausch mit Ministerien und Behörden gehören zum Aufgabenbereich der Jurist:innen. Das Team Verkehrssicherheit wiederum widmet sich Problemfeldern wie Schulwegsicherheit oder Ablenkung, dokumentiert die Gefahren und Auswirkungen von Alkohol und Drogen im Straßenverkehr oder nimmt sich eben auch des Themas Sichtbarkeit an.

Testen, prüfen und darüber reden

Auch die Testabteilung widmet sich immer wieder dem Thema Sichtbarkeit. Generell gilt hier: Unabhängige Tests geben Konsument:innen eine Entscheidungsgrundlage und zeigen Verbesserungspotenzial für die Hersteller auf. Laufend werden verschiedene Produkte unter die Lupe genommen – von Dachboxen bis zu Kindersitzen, von Fahrradhelmen



bis zu Reifen. Auch hier setzt man auf Kooperation und gute Zusammenarbeit mit Partnern: Nur so ist es möglich, zu testen, Sicherheitsrisiken festzustellen und breitenwirksam zu informieren. Ein positives Beispiel sind die Warnwesten-Tests des ÖAMTC. Sie sorgen regelmäßig für große Aufmerksamkeit: 15 von 25 Warnwesten haben beim Test 2025 unzureichend bis gar nicht reflektiert – ein „inakzeptables Ergebnis“ für den Club, das umfangreiche Berichterstattung in den Medien nach sich gezogen hat. „Der Zweck einer Warnweste ist, dass man auch im Dunkeln rechtzeitig gesehen wird.

Ist das nicht gewährleistet, können die Konsequenzen im Straßenverkehr tödlich sein“, erklärt Steffan Kerbl, der den Bereich „Technik, Test und Sicherheit“ verantwortet. Mit Tests wie diesem zeigt der Club konkreten Handlungsbedarf auf und leistet damit einen wichtigen Beitrag zum Konsument:innenschutz. Auch mit der bewährten „Lichtaktion“ sensibilisiert der ÖAMTC gemeinsam mit der Polizei Verkehrsteilnehmer:innen für das Thema Sichtbarkeit. Statt Strafen zu verteilen, wird informiert, kontrolliert und vor Ort geholfen..

„Gemeinsam bringen wir viel weiter!“

Zurück zur „Sichtbarkeitserhebung“: Viele Kolleg:innen haben mitgemacht und dazu beigetragen, dass die große Erhebung schnell und unkompliziert durchgeführt werden konnte.

Ein Fazit? „Es hat Spaß gemacht, das Projekt zu begleiten. Und ich war überrascht, wie viel Aufklärung hier noch notwendig ist“, sagt Carmen vom Social-Media-Team. „Gemeinsam bringen wir viel weiter, das haben wir beim Thema Sichtbarkeit wieder bewiesen“, sind sich die Verkehrstechniker David und Robert einig. Und: „Es war sicher nicht die letzte ‚Sichtbarkeitserhebung‘ des ÖAMTC. Denn es braucht ein Bündel an Maßnahmen, um die Unfallzahlen generell und speziell in der dunklen Jahreszeit zu senken. Das muss den Menschen immer wieder bewusst gemacht werden. Wir werden nicht müde, auf Gefahren und Risiken aufmerksam zu machen. Unser Ziel ist klar: Die Menschen sollen gut und sicher von A nach B kommen – bei Tag und auch bei Nacht!“

RECHTLICHE NOTHILFE 24/7.

Mit dem juristischen Notruf sind die ÖAMTC-Rechtsexpert:innen auch nachts, an Wochenenden und Feiertagen für Mitglieder in Notsituationen und bei dringenden Fragen erreichbar.

Recht: Juristische Beratung rund um die Uhr

Wie die ÖAMTC-Jurist:innen auch in der Nacht bei Verkehrsunfällen und bösen Überraschungen unterstützen.

Der Arbeitstag ist zwar vorbei – doch der Bereitschaftsdienst der ÖAMTC-Rechtsberatung hat erst vor Kurzem begonnen. An diesem Abend geht bei der diensthabenden ÖAMTC-Juristin ein Notruf zu einem Thema ein, das die Rechtsexpert:innen des Mobilitätsclubs schon seit geraumer Zeit stark beschäftigt: die Androhung einer Klage wegen Besitzstörung, sofern ein Geldbetrag in Höhe von mehreren Hundert Euro nicht fristgerecht bezahlt wird. Was zunächst vielleicht nach keinem spektakulären juristischen Notfall klingt, offenbart sich im Verlauf des Telefonats mit dem betroffenen Mitglied jedoch rasch als dringliche Angelegenheit.

Herr K. ist an diesem Abend aus dem Urlaub zurückgekehrt und hat das anwaltliche Schreiben mit Geldforderung und Klagsandrohung soeben erst in seinem Postkasten gefunden. Das große Problem: Die Zahlungsfrist läuft mit dem heutigen Tag ab. Die dringliche Frage des Clubmitglieds an die ÖAMTC-Juristin lautet also: Heute noch schnell 400 Euro überweisen oder eine Besitzstörungsklage vor Gericht riskieren? Und dabei hatte Herr K. vor einigen Monaten doch nur kurz auf einer scheinbar öffentlichen Fläche mit seinem Auto gewendet.

Für die ÖAMTC-Juristin ist der Fall klar – ebenso, wie man sich als Betroffene:r dagegen wehren kann: Die Rechtsexpertin rät dem Mitglied daher, nicht zu bezahlen. Zugleich sollte Herr K. aber ein Anbot an die Gegenseite richten, in dem er sich dazu bereiterkläre, mit dem Besitzer der privaten Fläche, auf der er mit seinem Auto gewendet hatte, einen gerichtlichen Vergleich abzuschließen und 100 Euro zu überweisen.

Die ÖAMTC-Juristin klärt Herrn K. darüber auf, dass es in diesen Fällen zwar (noch) keine völlige Rechtssicherheit gebe, dafür aber gute Argumente zu seinen Gunsten, wenn er von der Gegenseite dennoch geklagt würde. Sollte dies eintreten, könne er sich jederzeit wieder an den ÖAMTC wenden. Das Mitglied wirkt hörbar erleichtert und bedankt sich für die rasche Hilfe.

Wie dieser Fall schlussendlich ausging? Nach weiteren Verhandlungsversuchen mit der Gegenseite – mit ständiger Unterstützung der Rechtsberatung – wurde das Mitglied gerichtlich wegen Besitzstörung geklagt. Daraufhin beschlossen die ÖAMTC-Jurist:innen, das Mitglied in Form eines Musterverfahrens zu unterstützen und organisierten anwaltlichen Beistand. Kurze Zeit später – knapp vor der Gerichtsverhandlung – wurde die Klage von der Gegenseite schlussendlich zurückgezogen, somit blieb der Kläger auch auf allen entstandenen Kosten sitzen.



Im Notfall ist guter Rat oft teuer – jedoch nicht für Clubmitglieder: Die ÖAMTC-Jurist:innen stehen ihnen kostenlos mit kompetenter Hilfe rund um die Uhr zur Seite. Unsere Club-Jurist:innen beraten in Rechtsfragen rund um Verkehrsunfälle, Reisen sowie bei Problemen mit ausländischen Behörden.

WO HILFE BEGINNT.

Ob in den Einsatzzentralen oder bei technischen Wartungsarbeiten – viele Kolleg:innen sorgen im Hintergrund dafür, dass beim ÖAMTC auch in der Nacht alles rund läuft. Wir schildern die Abläufe.

Einsatzzentrale: Eine Nachtschicht im NIS

Wo rund um die Uhr alle Fäden zusammenlaufen, damit Mitgliedern rasch geholfen werden kann.

Rund eine Stunde vor Mitternacht im Nothilfe- und Informationsservice (NIS) in Wien-Erdberg: Im gedämpften Licht des riesigen Raums der ÖAMTC-Zentrale flimmern Dutzende Bildschirme, die Telefongespräche an den Arbeitsplätzen erzeugen ein leises Rauschen. Hier arbeiten jene Kolleg:innen, deren Aufgabe es ist, Clubmitgliedern rund um die Uhr in Notsituationen zu helfen. Hier läuft zu dieser Stunde alles zusammen: Anrufe von Mitgliedern mit technischen Problemen auf der Autobahn, Notfälle aus dem Ausland, Radpannen von urbanen Nachtschwärmern. Bei jedem dieser Notrufe wird in Sekunden entschieden, welche Kette im Hintergrund in Gang gesetzt wird. Doch welche Mechanismen stecken hinter den reibungslosen Abläufen, von denen Clubmitglieder in Stresssituationen im besten Fall gar nichts mitbekommen?

Abhängig davon, wo in Österreich ein Einsatz anfällt und um welche Dienstleistung es sich handelt, werden Mitglieder, die Hilfe benötigen, automatisch mit einer von vier Nothilfe- und Informationsservice-Zentralen (NIS) verbunden: „NIS Nord“ (OÖ und Salzburg), „NIS Süd“ (Steiermark und Kärnten) sowie „NIS West“ (Tirol und Vorarlberg) sind in erster Linie für Pannenhilfen, Abschleppungen und Disposition zuständig. In der Wiener Zentrale bündeln sich zusätzlich Aufgaben mit eigenen Spezial-Teams: „SBN-Schutzbrief“ organisiert Schutzbriefleistungen in Österreich und Europa (inkl. Fahrzeugrückholungen). „MTK-Ambulanz“ kümmert sich um medizinische Dienstleistungen und Personen-Rückholungen in Europa und weltweit. Außerdem in Wien angesiedelt: die Abteilung „KEM“. Dort werden E-Ladestationen, das Verkehrs-Informationssystem TIC und die landesweiten Fahrtechnikzentren betreut.

In allen vier Einsatzzentralen zusammen sorgen hinter den Kulissen Hunderte Gelbe Engel dafür, dass die Mobilitätsprobleme der mehr als 2,6 Millionen Clubmitglieder möglichst rasch gelöst werden – kompetent, zuverlässig und rund um die Uhr. Gearbeitet wird abteilungsübergreifend und bei Bedarf auch zusammen mit internationalen Partnern. Mit dem, was viele Menschen unter dem simplen Begriff „Callcenter“ verstehen, haben die Einsatzzentralen des Clubs kaum etwas gemeinsam.

Die Mitarbeiter:innen in diesen Einsatzzentralen sorgen dafür, dass Hilfe dort ankommt, wo sie gebraucht wird. Disponent:innen, Nothilfe-Spezialist:innen, Kolleg:innen aus der Schutzbrief-Abteilung und Pannenfahrer:innen bilden eine eingespielte Rettungskette, die vom ersten Anruf bis zur letzten Unterschrift auf dem Einsatzprotokoll reicht. Ihre Arbeit beginnt lange, bevor das gelbe Auto beim Mitglied eintrifft, und endet oft erst dann, wenn Hotelzimmer, Ersatzfahrzeug oder Rückholung organisiert sind.

Einsatz auf der Autobahn

Christian R. ist am späten Abend mit dem Auto von Wien nach Frankfurt unterwegs, als auf der Westautobahn plötzlich der Motor abstirbt. Er lenkt den Wagen auf den Pannestreifen, schaltet die Warnblinkanlage ein und wählt die Nothilfe-Nummer 120. In der zuständigen Einsatzzentrale hebt eine Mitarbeiterin ab und stellt gezielte Fragen zu Standort, Fahrzeug und Art der Panne. Während Clubmitglied Christian noch spricht, tippt sie seine Daten in das System und übergibt den Fall an einen Disponenten.

Er sucht in Echtzeit den nächstgelegenen Pannenfahrer, berücksichtigt dabei Verfügbarkeit, Verkehrsaufkommen und die Art der gemeldeten Panne und schickt einen Gelben Engel los. Vor Ort stellt dieser fest: Der Keilriemen im Fahrzeug des Mitglieds ist gerissen; eine Reparatur am Straßenrand ist in dieser konkreten Situation nicht möglich, also organisiert er die Abschleppung zur nächsten Werkstatt.

Parallel dazu ist bereits eine andere Abteilung aktiv geworden: das Team der Schutzbrief-Expert:innen. Sie kümmern sich im Hintergrund um ein Hotelzimmer in der Nähe, klären, wie Christian weiterreisen kann, organisieren ein Taxi zur Unterkunft und koordinieren die Kostenübernahme. Während Christian sich nach dem Schreck der Panne wieder etwas entspannt, laufen in der Zentrale die letzten Abstimmungen: die Bestätigung der Reservierungen, die Weitergabe der Daten an das Mitglied sowie die Dokumentation aller Schritte im



Einsatzsystem. Schon am nächsten Tag kann Christian sein repariertes Auto in der Werkstatt abholen und die Fahrt nach Frankfurt fortsetzen.

Abends im NIS

Ganz anders beginnt die Nachtschicht für Monika Lepan im Nothilfe- und Informationszentrum in Wien-Erdberg. Seit Sonnenuntergang sitzt sie an ihrem Arbeitsplatz. Kurz nach 22 Uhr bekommt sie einen Anruf von einer Radfahrerin, die mit gerissener Kette irgendwo am Wiener Stadtrand steht. Es regnet, die Frau ist in der Dunkelheit verunsichert. Für Monika beginnt nun ein routinierter Ablauf: Mitglied beruhigen, Standort klären, Art des Problems erfassen.

Gleichzeitig verfolgt sie auf ihrem Bildschirm das Einsatzgeschehen und sieht, welche Pannenhelfer:innen in der Nähe unterwegs sind. Mit wenigen Klicks legt sie den Fall im System an, hinterlegt Koordinaten und Hinweise zur Situation und gibt diese Informationen an die Disposition weiter. Dort wird entschieden, wer die beste Hilfe leisten kann – je nach Auslastung und Entfernung zum Mitglied. Während sich der Pannenfahrer auf den Weg macht, kontaktiert Monika die Radfahrerin und gibt ihr die geschätzte Ankunftszeit durch. Auf dem Bildschirm kann sie verfolgen, wie sich das Einsatzfahrzeug der Position des Mitglieds nähert, denn im Hintergrund sind IT-Systeme, Kartenmaterial, Datenbanken und Kommunikationsleitungen permanent im Einsatz.

Wenn der Pannenhelfer bei der Radfahrerin eintrifft, ist der Einsatz für Monika beendet. Aus der scheinbar kleinen Fahrrad-Panne wird so ein Beispiel dafür, wie eng verzahnt Nothilfe, Technik und Mitgliederbetreuung zusammenarbeiten – und wie viel Professionalität nötig ist. Denn am Ende zählt nur eines: dass Clubmitglieder in Stress-Situationen freundlich, kompetent und möglichst schnell Hilfe bekommen.

IM NÄCHTLICHEN EINSATZ.

Schutzbrief: Sicher unterwegs

Wie zwei Clubmitglieder ihre Urlaubs-Heimreise trotz nächtlicher Autopanne fortsetzen konnten.

Wer mit dem Auto ins Ausland fährt, möchte auch dort im Notfall abgesichert sein. Der Schutzbrief des Clubs erweitert die klassische ÖAMTC-Mitgliedschaft um Leistungen, die über die österreichischen Landesgrenzen hinausreichen. Er deckt Dinge wie Pannenhilfe, Fahrzeugrückholung oder die Organisation der Weiterreise ab – inklusive Kostenübernahme im Rahmen der Bedingungen. Wie das funktioniert, zeigt ein Fall im vergangenen Herbst in Kroatien.

Klaus und Karin L. aus Salzburg sind kurz vor Mitternacht auf der Rückfahrt von der Insel Dugi Otok, als ihr betagter Ford Transit nahe der Stadt Zadar plötzlich mit rauchendem Motor stehen bleibt. Es folgt der Anruf bei der ÖAMTC-Nothilfe in Wien: Dort werden Mitgliedsnummer, Standort und Fehlerbeschreibung aufgenommen, gleichzeitig wird über den kroatischen Partnerclub ein lokaler Abschleppdienst organisiert. Für das gestrandete Ehepaar bedeutet das: kein nächtliches Suchen nach Werkstätten, keine Sprachprobleme und verlässliche Kommunikation mit der Club-Zentrale in Österreich.

Wenig später trifft ein kroatischer Pannenhelfer ein – vermittelt über das gut organisierte Netzwerk europäischer Automobilclubs. Da der Ford Transit des Ehepaars wegen des kapitalen Motorschadens nicht vor Ort repariert werden kann, wird das Fahrzeug dank Schutzbrief zu einer geeigneten Werkstatt gebracht. Die ÖAMTC-Leitstelle informiert die Mitglieder laufend über die nächsten Schritte. Damit ist sichergestellt, dass sie den Überblick behalten, auch wenn das Auto im Ausland steht.

Der Schutzbrief sichert nicht nur das Fahrzeug, sondern auch das Weiterkommen der Mitglieder. Je nach Situation wird ein Taxi, Mietwagen, Zug- oder Flugticket organisiert. Die Kosten werden – im Rahmen des Leistungsumfangs – übernommen. Für Klaus und Karin wird im konkreten Fall rasch ein Taxi zum Flughafen Zadar organisiert, wo bereits ein Mietwagen für sie reserviert ist. So können sie die Heimreise fortsetzen, während ihr Fahrzeug versorgt wird.

Reisen ohne Sorgen

Wenn eine rasche oder wirtschaftliche Reparatur im Ausland nicht möglich ist, übernimmt der Schutzbrief auch die Rückholung des Fahrzeugs. Beauftragte Transportunternehmen bringen das Auto zurück nach Österreich, inklusive Zoll- und Grenzabwicklung. Im Fall des Ehepaars wird der Ford Transit gemeinsam mit anderen Rücktransporten verladen und in die Werkstatt nach Salzburg geliefert, wo sich der vertraute Mechaniker darum kümmern kann.

Die anfallenden Kosten für Taxi, Mietwagen und Fahrzeug-Rückholung wurden vom Schutzbrief übernommen.



UNSICHTBARE EINSATZKRÄFTE.

Technologie: Hinter den Kulissen

Wie die ÖAMTC-IT auch in der Nacht dafür sorgt, dass die Nothilfe jederzeit perfekt funktioniert.

„Viele Mitglieder stellen sich vor, dass bei uns einfach ein Telefon klingelt und jemand abhebt“, sagt Susanne Tischmann, Leiterin des Bereichs Technologie beim ÖAMTC. „Tatsächlich springt im selben Moment aber eine sehr komplexe digitale Maschinerie an.“

Herzstück dieses Systems sind vier dezentrale Verteilungspunkte in Wien, Graz, Linz und Innsbruck. Die Nummer 120 ist für die Anrufer:innen zwar überall gleich, doch das System erkennt automatisch, aus welcher Region der Anruf stammt und leitet ihn dorthin weiter, wo Hilfe am schnellsten organisiert werden kann – ein wichtiger Sicherheitsaspekt im Ernstfall, wenn es in erster Linie um den Faktor Zeit geht.

Sobald ein Notruf – etwa wegen einer nächtlichen Panne – einlangt, öffnet sich bei den Kolleg:innen im Hintergrund ein digitales Formular. Standort, Fahrzeugtyp und Pannenart werden erfasst, während die Software prüft, welche Pannenfahrer:innen gerade wo verfügbar sind. Die Systeme erfassen die aktuelle Auslastung und erleichtern so die Koordination. Selbst Mitglieder mit Hörbeeinträchtigung können die Hilfe des Clubs über SMS oder Fax-Nachrichten in Anspruch nehmen.

Präzision im Hintergrund

„Unsere Systeme entscheiden in Sekunden, wohin ein Notruf geht. Das passiert ganz automatisch und spart wertvolle Zeit“, erklärt Sandra Wolfgruber, Teamleiterin Telefonie. „Für die Anrufer:innen passiert das natürlich alles unbemerkt. Für uns ist es aber Präzision im Hintergrund.“

Die IT des ÖAMTC sorgt dafür, dass all diese Abläufe zuverlässig, effizient und sicher funktionieren und optimal unterstützt werden. Vor allem die Pannen- und Abschleppfahrer:innen sind eng in die digitale Infrastruktur eingebunden. „Unsere Kolleg:innen haben im Fahrzeug ein System, mit dem sie immer online und automatisch mit den Zentralsystemen verbunden sind“, erklärt Katharina Brezina, Leiterin Mobiler Dienst WNB (Wien, Niederösterreich, Burgenland).

Die Applikationen sind so gestaltet, dass die Kolleg:innen auf der Straße sogar ohne Handynetzt alle wichtigen Schritte – etwa das Abschließen eines Einsatzes – erledigen können.

Stichwort Einsatz

Es ist 0.35 Uhr, und bei Leonie Tieber, Pannenhelferin im Großraum Graz, wird auf dem Tablet im Cockpit ihres Dienstfahrzeugs ein neuer Auftrag angezeigt. Mit dem Gerät ist sie nicht nur ständig mit der Einsatz-Leitzentrale verbunden, sondern kann damit auch auf die Fahrzeug-Datenbanken des ÖAMTC zugreifen. In diesen Systemen sind unzählige Informationen zu den verschiedensten Automodellen gespeichert. Das erleichtert die Fehlersuche und spart Zeit, sagt Leonie.

Die Aufträge selbst erhält sie von Disponent:innen in der Zentrale zugeteilt, die die Pannen-Anfragen der Mitglieder auswerten und sekundenschnell entscheiden, welche Art von Hilfe wo benötigt wird. Alle Daten für das komplexe System des ÖAMTC liegen verteilt auf mehreren Hochsicherheits-Rechenzentren.

Fällt eine Verbindung aus, übernimmt automatisch ein Ausfallsystem. „Wir haben mehrfach redundante Sicherheitsnetze“, so Susanne Tischmann. „Im Optimalfall merkt niemand, wenn irgendwo eine Leitung ausfällt, auch nicht mitten in der Nacht.“

Pro Jahr wickelt der ÖAMTC über 700.000 Pannenhilfen ab, dazu kommen unzählige weitere Anfragen rund um den Clubbetrieb. Wichtig ist deshalb eine kontinuierlich stabile IT-Infrastruktur – zu der auch die laufende Betreuung und Weiterentwicklung der Systeme zählt. Denn nicht nur bei der Hilfeleistung für Mitglieder, sondern auch für den internen Betrieb gibt es ein eigenes Team – das per Bereitschaft auch in der Nacht verfügbar ist.

Die IT des ÖAMTC kümmert sich also nicht nur um reibungslose Abläufe rund um alle Anliegen der Mitglieder, sondern auch um alle Anfragen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter – von defekten Headsets, Diensthandys und Monitoren über Software-Probleme bis hin zu neuen Arbeitsplatz-Installationen. All diese Anliegen werden über ein Ticketsystem vom Service Desk erfasst, priorisiert und innerhalb der Abteilung an die zuständigen Fachbereiche weitergeleitet.



Immer bereit

Phillip Rohatsch ist der Teamleiter des Service Desks: „Unsere Arbeitstage und -nächte sind selten planbar. Wenn viele Anfragen gleichzeitig kommen oder etwas hakt, müssen wir blitzschnell reagieren.“ Deshalb arbeitet der Service Desk tagsüber im vollbesetzten Regelbetrieb; für Notfälle in der Nacht oder am Wochenende gibt es eine eigene Bereitschaft. Kolleg:innen aus der IT übernehmen dann sogenannte Rufbereitschafts-Dienste, um sicherzustellen, dass alle Systeme des Clubs an allen Tagen der Woche rund um die Uhr abgedeckt sind. Ihre Aufgaben: Betreuung von Netzwerken, Telefonanlagen und Serververbindungen, um den fortwährenden reibungslosen technischen Betrieb zu sichern. Schließlich sollen alle Mitarbeiter:innen zu jeder Zeit störungsfrei arbeiten können – ob in der Nothilfe-Zentrale, der Flugrettung, unterwegs im Pannenzug oder im Büro.

„Technik ist bei uns kein Selbstzweck“, bringt es Susanne Tischmann abschließend auf den Punkt. „Sie ist das wichtigste Rückgrat dafür, dass wir rund um die Uhr sowohl für unsere Mitglieder als auch unsere Kolleginnen und Kollegen da sein können.“

OUT OF THE DARK.

Für die Crews der ÖAMTC-Flugrettung sind nächtliche Einsätze keine Sonderfälle, sondern Routine. Regelmäßige Trainings sorgen für Sicherheit – besonders in der Dunkelheit.

Flugrettung: Sicher durch die Dunkelheit

Zu Besuch auf einem Stützpunkt, der niemals schläft.

Bereits vor einigen Stunden hat die Sonne Platz für den Mond gemacht. Über dem Gipfel des Grimings funkeln Sterne, unten im Ennstal regiert die Stille. Im ganzen Tal? Nein! Am Stützpunkt von Christophorus 14 in Niederöblarn herrscht rege Betriebsamkeit. Hier gibt es keinen Feierabend, denn die Crew ist rund um die Uhr einsatzbereit. C14 ist nämlich einer von drei Stützpunkten der ÖAMTC-Flugrettung, an denen 24 Stunden am Tag geflogen wird – und der einzige, an dem auch bei Nacht Bergungen mit der Winde aus schwer zugänglichem Gelände möglich sind. Damit im Ernstfall alles perfekt funktioniert, braucht es regelmäßige Trainings.

Vorbereitung bei Licht

Während draußen der Hubschrauber nach einem Einsatz wieder aufgetankt wird, sitzen Flugretter Albert „Api“ Prugger und Pilot Gerhard Brunner im Aufenthaltsraum. Auf dem Tisch vor ihnen liegen Schulungsunterlagen, Checklisten und die Nachtsichtbrillen (Goggles). Diese arbeiten im nahen Infrarotbereich und erzeugen aus Restlicht ein Bild, das für das menschliche Auge sichtbar ist. „Mit bloßem Auge sieht man vielleicht 2.000 Sterne“, erklärt Gerhard. „Mit den Goggles sind es bis zu 8.000. Aber das Bild ist schwarz-weiß – wie auf einem alten Fernseher.“

Für Api steht heute ein „Refresher Training NVG“ auf dem Plan. Ein „Basic Flight Training“ hat er bereits absolviert. Dabei geht es vor allem darum, sich an das eingeschränkte Sichtfeld und das zweidimensionale Sehen mit den Goggles zu gewöhnen. „Man darf mit dieser Berechtigung fliegen, aber nur zu bekannten Landeplätzen“, erklärt er. Darauf folgte ein „Advanced Flight Training“, das ihn gezielt auf den Einsatzalltag vorbereitet hat.

Die im „Basic Training“ gelernte Theorie ist schnell wieder präsent: Wetterbriefing, Notverfahren, physiologische Aspekte. Denn der Körper tickt nachts anders; die Augen brauchen länger, um sich anzupassen. Auch die Nachtsichtbrillen haben ihre Tücken: Sie wiegen rund 700 Gramm, belasten den Nacken und schränken das Sichtfeld massiv ein. „Es ist, als würde man durch zwei Klopapierrollen schauen“, sagt Api. „Man muss ständig den Kopf bewegen, um die Umgebung zu scannen.“

Flug im Dunkeln

Draußen ist es inzwischen stockdunkel. Das Hangartor öffnet sich, kalte Luft strömt herein. Api und Gerhard montieren die Nachtsichtbrillen auf ihre Helme. Das ist schwieriger, als es klingt. Die Halterung sieht man nämlich nicht; alles passiert tastend. Dann folgt die Feineinstellung, ähnlich wie bei einem Fernglas.

Am Vorfeld steht der Helikopter bereit. Gerhard lässt die Turbinen an, Api geht einmal um den Hubschrauber und checkt alles.

Ein Daumen hoch, alles o.k. Dann steigt auch er ein. Langsam hebt der Helikopter ab, schraubt sich in den Nachthimmel und nimmt Kurs auf die Schladminger Tauern.



Im Cockpit herrscht konzentrierte Stille. „Bei Nacht ist Teamarbeit noch wichtiger“, erklärt Gerhard, der seit Jahren Crews im Nachtflug ausbildet. „Der Flugretter ist mehr Co-Pilot als am Tag. Er beurteilt Wolken, Gelände, Landeplätze und mögliche Gefahren. Dafür braucht es Training und Erfahrung.“ Zunächst üben die beiden mehrere Landungen in unbekanntem Gelände. Danach werden systematisch Notverfahren abgearbeitet: Spannungsabfall der Batterien, Ausfall der Cockpitbeleuchtung oder des Landescheinwerfers. Währenddessen muss Api permanent die Instrumente im Blick behalten und Grenzwerte ansagen – Höhe, Geschwindigkeit, Fluglage. „Man hat kein Geschwindigkeitsempfinden, keine echte Tiefenwahrnehmung“, beschreibt er. „Das Gehirn ist permanent gefordert.“

Plötzlich die Meldung: „Off Goggles“. Gerhards Nachtsichtbrille ist ausgefallen. Jetzt zählt Apis Können. Er ist der Einzige mit Sicht nach draußen. Also übernimmt er die Führung, gibt klare Richtungs- und Höhenangaben und lotst den Piloten sicher zurück in Richtung Stützpunkt. „Fallen meine Goggles aus, bin ich fast blind“, sagt Gerhard später. „Da muss ich mich zu 100 Prozent auf den Flugretter verlassen können.“ Nach rund 90 Minuten setzt die Maschine wieder sanft in Niederöblarn auf. Die Crew hangariert den Hubschrauber, dann folgt das Debriefing. Was hat gut funktioniert, wo gab es Unsicherheiten. Api ist erschöpft, aber zufrieden. „Es ist eine gewaltige Umstellung“, resümiert er. „Die Belastung für Augen und Nacken ist enorm. Aber ohne dieses intensive Training könnten wir die Einsätze nicht sicher fliegen.“

Bereit für mehr

Und die Einsätze nehmen zu: 2025 wurden österreichweit über 1.900 Flüge mit Nachtsichtbrillen durchgeführt – Tendenz steigend. Neben den drei Stützpunkten mit 24-Stunden-Betrieb gibt es bereits sechs weitere, die in den Wintermonaten mit verlängerten Dienstzeiten bis weit nach Sonnenuntergang einsatzbereit sind. Auch die Vorbereitungen für einen vierten 24/7-Stützpunkt laufen bereits auf Hochtouren.

Was Nachtflüge möglich macht

Um auch bei Dunkelheit sicher zu fliegen, braucht es aber mehr als Trainings. Als erste Flugrettungsorganisation Österreichs hat die ÖAMTC-Flugrettung frühzeitig in den sicheren Nachtbetrieb investiert – in Technik, Ausbildung und Infrastruktur. All das wurde in den vergangenen Jahren systematisch aufgebaut und weiterentwickelt. Nachtsichtgeräte, speziell geschultes Personal und angepasste Infrastruktur an den Stützpunkten ermöglichen heute einen verlässlichen Flugbetrieb auch nach Sonnenuntergang. Mit dieser jahrelangen Erfahrung und dem kontinuierlichen Ausbau der Nachtflugkompetenz ist die ÖAMTC-Flugrettung auf die steigenden Anforderungen der Zukunft gut vorbereitet und bleibt damit ein verlässlicher Partner, wenn es darum geht, Menschen in Not schnell und sicher zu helfen – bei Tag und bei Nacht.

PANNEN KENNEN KEINE UHRZEIT.

Der Pannendienst bei Nacht kann besonders anspruchsvoll sein. Gefragt sind ein klarer Kopf sowie Lösungsorientierung – eine Fahrt mit einem Pannenhelfer voller Spannung und Herausforderungen.

Pannenhilfe: Durch die Dunkelheit mit Karl

Als Pannenfahrer mit Leib und Seele gibt Karl Deisenberger Einblick in eine Nachtschicht beim ÖAMTC Pannendienst – eine Fahrt voller Abenteuer und spannender Einsätze.

In der Wachau ist es dunkel geworden. Nur die Lichter von Krems spiegeln sich in der Donau, als Pannenfahrer Karl Deisenberger seinen Dienst antritt. Es ist ein kalter, klarer Jännerabend, an dem noch keine offenen Einsätze warten. „Aktuell ist es ruhig, aber das kann sich schnell ändern“, stellt der 56-Jährige fest. Karl ist bereits seit 36 Jahren für den ÖAMTC im Einsatz. Als der ausgebildete Kfz-Techniker 1990 beim Club begann, rechnete er nicht damit, so lange dabeizubleiben. „Es hat mir gleich gut gefallen, ich wollte nicht mehr weg. In meinen Anfängen war ich noch in Wien, danach in St. Pölten und seit fünf Jahren bin ich in Krems. Das trifft sich gut, denn ich wohne gleich im Nachbarort.“ Ein Detail, das ihm bei Nachtschichten zugutekommt: Der Heimweg ist kurz. „Manche Kollegen müssen dann noch fast eine Stunde heimfahren, da habe ich es angenehmer“, freut sich Karl.

Während Karl in seinen Anfängen noch häufig nachts unterwegs war, wurden es mit der Zeit weniger Nachtdienste. Generell arbeiten Pannenfahrer:innen in unterschiedlichen Schichtmodellen, die dem jeweiligen regionalen Bedarf angepasst werden. An diesem kalten Jännertag in Krems beginnt Karls Schicht um 19 Uhr und endet um 7 Uhr.

Der ÖAMTC verzeichnete im vergangenen Jahr 700.881 Panneneinsätze, davon entfallen über 137.200 auf die Nachtstunden.



Für Karl bietet die Nacht eine besondere Atmosphäre auch einige Herausforderungen: „Nachts gehört das ganze Waldviertel mir. Die Strecken sind mitunter durchaus weit“, erklärt er und ergänzt: „Nachts sind wir ganz auf uns allein gestellt.“ Während sich tagsüber die Pannenfahrer:innen gegenseitig telefonisch helfen können – es gibt dafür den Technischen Helpdesk (THD) – ist nachts die Zeit der Einzelkämpfer:innen. Plötzlich erscheint ein Auftrag auf dem Display, und der Niederösterreicher meint: „Los geht’s. Der nächste Einsatz ist nahe Kottes. Dahin dauert die Fahrt rund 40 Minuten.“

In der Nacht sind die Ampeln ausgeschaltet, und die Stimmung auf der Straße ist eine andere – eine stillere. Im Donautal spielt auch der Nebel eine große Rolle, dazu kommen die unterschiedlichen Witterungsbedingungen zwischen Krems und dem höher gelegenen Waldviertel. Neben dem Wetter sind auch Wildwechsel und Müdigkeit eine Herausforderung. Gegen Letzteres hilft ihm Musik. Karl fährt nie ohne laufendes Radio. Auch Frischluft hilft, dazwischen gibt’s, wenn möglich, einen Kaffee. „Aber wirklich mühsam ist gar nicht die Nachtschicht selbst, anstrengender ist der Wechsel in die Tagschicht. Das ist manchmal wie ein Jetlag“, so Karl, der lachend ergänzt: „Am schönsten an der Nachtschicht sind die Leute, die immer sehr dankbar sind, wenn der Pannendienst kommt.“ „Nachts sind die Menschen noch dankbarer und immer froh, uns zu sehen.“

Action-Panne im Wald

Für seinen heutigen Dienst hat Karl bereits Werkzeug- und Batteriebestand im gelben VW Caddy gecheckt und nachgefüllt. Falls notwendig, könnte er auch mit dem kombinierten Abschlepp- und Pannenfahrzeug, kurz KAP, fahren. Das Display im mit Ausrüstung vollgepackten Caddy zeigt die Adresse und eine Kurzbeschreibung des Problems: Nahe Kottes ist ein Lieferwagen geblieben. Karl nimmt den schnellsten Weg über den „Seiberer“, die serpentinenreiche Bergstraße, die das Donautal mit dem Waldviertel verbindet. Während in Wien und Umgebung nur mehr wenig Schnee liegt, schaut die Lage im Waldviertel anders aus. Schneebedeckte Felder und Wiesen leuchten in dieser klaren, vom Vollmond erhellten Nacht und erleichtern die Fahrt. Er passiert eine kleine Ortschaft und fährt auf leeren Straßen. Während die Adresse nahe Kottes, die das Mitglied angab, immer näher kommt, ist vom Kleinlaster noch nichts zu sehen. Als er langsam auf dem Güterweg entlangfährt, seufzt Karl und stellt fest, dass kein liegen gebliebenes Fahrzeug zu sehen ist. Er hält am Straßenrand und ruft die Kontaktdaten des Mitglieds auf. Nicht jeder entlegene Winkel ist mit dem Navi gut zu finden, damit wird er ausgerechnet in dieser kalten Nacht konfrontiert. Karl kontaktiert das Mitglied per Telefon, und rasch stellt sich heraus: Tatsächlich hat ihn das Navi in die falsche Richtung geschickt. Doch womit er nun konfrontiert werden würde, damit rechnete er zunächst nicht.

„In der Nachtschicht müssen wir schnell und professionell eine Lösung finden – und manchmal improvisieren.“

Karl wendet den gelben Caddy und folgt dem Navi in ein verschneites Waldstück. Der Weg wird enger und ist nicht geräumt. Er befindet sich auf einer Forststraße. Konzentriert lenkt er den Wagen durch den Wald und tatsächlich: In der nächsten Kurve sind bereits die Lichtkegel des Fahrzeugs sichtbar. Die beiden Insassen stehen bibbernd davor und sind sichtlich froh, das gelbe Pannenauto zu sehen.

„Was ist passiert?“, will der Pannenfahrer wissen. „Wir sind steckengeblieben“, erzählt der Fahrer des Klein-Lkw. „Warum sind Sie überhaupt auf diesem Weg?“, sagt Karl und schüttelt den Kopf. „Das ist klar, dass der Laster das nicht schafft.“ Die beiden Männer, die noch spätnachts unterwegs sind, um einem Freund die Möbel für seine neue Wohnung vorbeizubringen, bestätigen, was Karl bereits vermutet: „Das Navi hat uns hergeführt.“ „Haben Sie wenigstens Schneeketten?“, will der Profi wissen. „Nein“, lautet die Antwort.

Was nun? Zunächst sichert Karl den Lkw, indem er dicke Holzstämme holt und sie unter die Hinterräder klemmt. „Was wir wirklich nicht wollen, ist, dass das Fahrzeug noch wegrutscht. Da hinten geht es steil bergab.“ Es gilt, für genügend Reibung zu sorgen, damit die Vorderreifen wieder Grip bekommen. Dafür klopft Karl mit einem Hammer den Schotter am Straßenrand auf, um ihn mithilfe der beiden Männer vor die Reifen zu streuen.

„So, jetzt zieh ich euch da raus“, sagt der Profi. Er hängt das Abschleppseil an und bringt den Caddy in Position. Karl gibt ordentlich Gas, und mit einem Ruck ist der Kleinlaster aus seinem selbst geschaukelten Schneeloch befreit. „Der Caddy hat ordentlich Kraft!“, lacht Karl stolz. Bevor die beiden nun erleichtert wieder weiterfahren können, gibt Karl noch genaue Anweisungen und hilft, den Lkw in die richtige Position zu bringen. Denn so viel ist sicher: Auf der vom Navi gewählten Straße gibt es kein sicheres Weiterkommen mit dem großen Fahrzeug. Die beiden müssen den Weg zurück antreten und sich eine geräumte Straße suchen.

Nun gibt er noch letzte Anweisungen, wie das Lenkrad eingeschlagen werden muss, damit der Lkw die Kurve schafft. Danach erledigt er die Formalitäten und kann den Einsatz als erfolgreich verbuchen. Dankbar verabschieden sich die Männer und fahren in die Nacht hinaus. Der Pannenfahrer hingegen fährt wieder über die schneebedeckten Serpentinien der Forststraße retour in Richtung Krems.



Sicherheit geht vor

Während er über den „Seiberer“ zurückfährt, kommt er an einem Fahrzeug auf der Gegenfahrbahn vorbei, das mit leuchtender Warnblinkanlage genau in einer unübersichtlichen Kurve steht.

Achtsam hält Karl an und erkundigt sich nach dem Problem. Die verzagte Lenkerin erklärt, dass der Wagen vor wenigen Minuten einfach liegen geblieben ist. „Hier ist Gefahr im Verzug!“, sagt Karl, wendet bei nächster Gelegenheit und hilft, das Fahrzeug schnellstmöglich abzusichern. Für solche Fälle haben die Panneprosis einen klar definierten Sicherheitsablauf, der nachkommende Fahrzeuge warnt und sie selbst schützt. Karl stellt den Caddy hinter das liegen gebliebene Auto und fährt mit der kompletten Leuchtkraft des Pannewagens auf. Hellgelb blinkend und mit leuchtendem Drehlicht ist dieser nun gut sichtbar. Karl versucht, den Wagen zu starten: Der Motor hustet einmal – dann Stille. Routiniert wirft er einen Blick unter die Motorhaube und erkennt: Da ist mehr kaputt als nur die Batterie. „Das Auto muss von der Straße weg“, erklärt er der Besitzerin.

Glücklicherweise befindet sich wenige Meter bergauf eine Parkbucht, in der das Fahrzeug gefahrlos abgestellt werden kann, bis es geborgen wird. Flott instruiert er die Frau, worauf sie beim Abschleppen achten muss. Erneut packt Karl das Abschleppseil aus, legt es geschickt und schnell an, und schon macht er sich mit dem Fahrzeug im Schlepptau auf den Weg. Innerhalb weniger Minuten sind Fahrzeug und Fahrerin in Sicherheit. Karl erledigt die Formalitäten, während sie ihre Verwandten kontaktiert. Die Frau ist dankbar und erleichtert: „Ich weiß wirklich nicht, wie ich hier weggekommen wäre. Meinen Mann konnte ich nicht erreichen, und erst jetzt habe ich meinen Bruder erwischt.“ Karl vergewissert sich, dass die Frau bald abgeholt wird und dass der Wagen rasch in die Werkstatt gebracht wird. Dann wünscht er ihr noch einen schönen Abend.

Ein Licht geht auf

Doch kaum ist eine Panne gelöst, poppt am Display im Caddy schon der nächste Einsatz auf. In dieser Nacht ist einiges los, das ist nicht jedes Mal der Fall. Denn das nächtliche Pannenaufkommen ist sehr unterschiedlich. Manchmal gibt es Nächte, in denen er im Stützpunkt sitzt und wartet. Lieber sind ihm aber Nächte, in denen viel los ist.

Sein nächster planmäßiger Einsatz führt ihn zu einem Firmenparkplatz, wo eine junge Frau schon auf ihn wartet. Nach ihrer Nachtschicht wollte sie nach Hause fahren und bemerkte, dass ihr Abblendlicht nicht funktioniert. Nachts ohne Licht zu fahren war keine Option, daher rief sie den Pannendienst. Das Lamperl zu tauschen ist für Karl Routine. „Ich habe den Wagen erst seit drei Wochen. Das fängt ja gut an“, sagt sie mit einem dünnen Lächeln. Nachdem alles wieder funktioniert, macht sich das erleichterte Mitglied auf den Heimweg – und erneut kann Karl seinen Einsatz als „erledigt“ verbuchen. Rund eine halbe Stunde dauert die Rückfahrt zum Stützpunkt. Als er in einem Waldstück eine Bewegung bemerkt, fällt Karl ein Einsatz seines Kollegen Sven ein.

Der mit dem Wolf tanzt

Viele nächtliche Pannen sind Routineeinsätze, aber hin und wieder gibt es auch ungewöhnliche Einsätze – so wie jener von Sven. Er wurde zu einer Panne nach Allentsteig auf den Truppenübungsplatz des Bundesheeres gerufen. Als er ankam, wartete ein junger, kräftiger Mann auf ihn. Verwundert stieg Sven aus, denn ein Reifenwechsel dürfte für diesen Mann eigentlich kein Problem darstellen. Die Lage war schnell geklärt: Das Mitglied traute sich nicht allein aus dem Wagen, da immer wieder Wolfsgeheul aus dem umliegenden Wald zu hören war. Sven lauschte – und hörte es ebenfalls.

Schnell kam die Blinkanlage des Caddys zum Einsatz. Ohne den Wolf zu Gesicht zu bekommen, gelang es, den Reifen zu wechseln. Erleichtert machten sich Pannenhelfer und Mitglied auf den Heimweg. „So etwas ist mir zum Glück noch nie passiert“, denkt Karl. Mittlerweile liegt bereits ein Großteil der Schicht hinter dem 56-Jährigen. Auf dem Display erscheint kein neuer Auftrag, und Karl kehrt an seinen Stützpunkt zurück. Im Pausenraum holt er sich gerade eine Erfrischung, als doch noch ein Einsatz gemeldet wird.

Dauerbrenner Batterie

Die Disposition, kurz „Dispo“, schickt ihm den letzten Einsatz dieser Nacht. Dabei handelt es sich um einen klassischen Pannefall: Die Batterie scheint leer zu sein. Nach kurzer Anfahrt erreicht er einen älteren Herrn, der erzählt, dass das Fahrzeug seiner Tochter nicht anspringt. Obwohl es erst zwei Jahre alt ist, scheint die Batterie leer zu sein. Karl kennt das Problem: Viele Kurzstrecken, Kälte und längere Stehzeiten setzen den Fahrzeugbatterien zu. Eine kurze Starthilfe und die Empfehlung, das Auto mindestens 20 Minuten lang zu fahren, lösen das Problem. Für Fälle, in denen die Batterie gewechselt werden muss, haben die Panneprosis immer bis zu zwölf verschiedene gängige Ersatzbatterien mit. Passt keine davon, wird dem Mitglied ein Besuch am Stützpunkt empfohlen. Jährlich verzeichnet der ÖAMTC die häufigsten Einsätze wegen schwacher, leerer oder defekter Batterien.

Als seine Schicht zu Ende ist, grinst Karl und denkt: „Noch etwas ist schön an der Nachtschicht: Wenn es sieben Uhr schlägt, dann kann ich heim.“ Er lacht, blickt auf die Uhr und begrüßt seinen Kollegen von der Frühschicht. Die Nacht ist vorbei – und mit ihr, zumindest für heute, auch die Zeit der Einzelkämpfer.



ELEKTROMOBILITÄT: LADEN, FAHREN, SPAREN

Der ÖAMTC unterstützt seine Mitglieder bei allen Fragen der Mobilität. Immer wichtiger wird dabei die Elektrifizierung. Marcela Kral, ÖAMTC-Mastermind hinter diesem Thema, erklärt, was der Club alles tut, damit niemandem der Saft ausgeht – egal zu welcher Uhrzeit.

Welche Dienstleistungen bietet der ÖAMTC rund um E-Mobilität?

An erster Stelle stehen die Pannen- und die Abschlepphilfe für E-Autos, auf die sich unsere Mitglieder rund um die Uhr verlassen können. Darüber hinaus bietet der ÖAMTC einen Batterietest als Teil des Ankaufstests an. Als Service-Provider stellen wir Ladekarten und App-Zugang zu einem sehr großen Teil der öffentlichen Ladepunkte in Österreich sowie zu Partnern in Deutschland bereit. In unserer App sehen Mitglieder verfügbare Ladepunkte, können Ladevorgänge auch ohne Karte starten und sich Routen anzeigen lassen.

Und bei Problemen können sie sich 24 Stunden am Tag an unsere Hotline wenden. Zusätzlich wickeln wir für Geschäfts- und Privatkunden die E-Prämie ab und zahlen die Vergütung aus.

Wie stellt der ÖAMTC faire und transparente Ladetarife sicher?

Wir setzen uns schon lange für faire Ladetarife ein und haben bereits früh in Österreich eine kWh-basierte Abrechnung angeboten. Es ist uns wichtig, leistbares, nachvollziehbares Laden zu ermöglichen. Mit dem ÖAMTC Ladekompass stellen wir dafür ein neutrales Vergleichstool bereit. Für AC-Laden, Schnellladen und High-Power-Laden gelten klare Tarife, die in der App ersichtlich sind. Durch Roaming-Partnerschaften können unsere Kundinnen und Kunden auch an vielen Fremdstationen zu definierten Preisen laden, ohne sich bei jedem Betreiber extra registrieren zu müssen.

Was ist E-Power Business und für wen ist das Angebot gedacht?

Mit E-Power Business unterstützen wir Unternehmen dabei, professionelle Ladeinfrastruktur aufzubauen: Wir liefern Hardware, kümmern uns um Betrieb, Monitoring und Abrechnung, stellen eine Support-Hotline bereit und managen die Ladepunkte auf Wunsch vollständig – am Firmenstandort wie bei den Dienstwagennutzern daheim. Zudem entwickeln wir Lösungen für Wohnbauträger.

Mitglieder und Unternehmen profitieren auch von Energiegemeinschaften. Wie funktioniert das?

Mitglieder bestimmter Raiffeisen-Energiegemeinschaften können das österreichweite ÖAMTC ePower-Ladenetz nutzen und erhalten an ausgewählten Schnellladestationen Ökostrom aus diesen Genossenschaften. Für diese Mitglieder gelten vergünstigte ePower-Tarife: Je nach Genossenschaft sind zwischen 20 und 30 Prozent Preisvorteil gegenüber den Standard-Ladetarifen möglich.

Welche Rolle spielt der ÖAMTC als Betreiber von Ladeinfrastruktur?

Wir errichten an unseren Stützpunkten eigene AC- und DC-Ladestationen und rechnen fair und transparent nach Kilowattstunden ab – unabhängig von der Ladekarte. Das System ist offen gestaltet. Insgesamt betreiben wir intern und öffentlich rund 1.600 Ladepunkte, Tendenz stark steigend. Darüber hinaus wächst auch die Zahl der von uns betreuten Ladepunkte bei Unternehmenskunden.

EIN STARKES NETZWERK

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

115 ÖAMTC-Stützpunkt
18 ÖAMTC Flugrettung-Heliport
8 ÖAMTC Fahrtechnikzentrum

SCHNELL. EINFACH. DIGITAL.

Mobil mit dem ÖAMTC

Die ÖAMTC Apps machen Mobilität und Service digital erlebbar. Sie begleiten Mitglieder überall unterwegs, bieten schnelle Unterstützung, aktuelle Informationen und smarte Services – einfach, praktisch und jederzeit griffbereit auf dem Smartphone.



Ein gutes Gefühl, beim Club zu sein.

ÖAMTC APP.

Die ÖAMTC App vereint Nothilfe, Schutzbrief, digitale Clubkarte, Verkehrsmeldungen mit Push, Tankstellen, Parkgaragen, Kurzparkzonen inkl. Parkscheinbuchung und Echtzeit-Routing aller Mobilitätsarten – alles direkt aufs Handy! Neben der klassischen ÖAMTC App gibt es eine Reihe weiterer Apps, die auf unterschiedliche Bedürfnisse zugeschnitten sind. Die E-Power-App begleitet beim Thema Elektromobilität, die Meine Reise-App liefert Infos für Urlaubs- und Freizeitplanung. Mit der Führerschein-Test-App können Fahranfänger üben, die Fahrradchampion-App unterstützt Radsportbegeisterte, und die Drohnen-App bietet Tools rund um Flugregeln und Sicherheit. Zusammen machen sie Mobilität, Service und Information digital erlebbar.

LICHT AN.

Nichts funktioniert ohne Facility-Management. Wie das Team in allen Abteilungen täglich für einen guten Start in den Morgen sorgt.

Facility-Management: Gelbe Engel im Hintergrund

Bevor der Arbeitsalltag in der Mobilitätszentrale richtig beginnt, sorgt das Facility-Management im Hintergrund dafür, dass alles reibungslos funktioniert.

Viele Besprechungen starten in der Mobilitätszentrale in Wien Erdberg um 8.30 Uhr. Kolleg:innen treffen sich in einem der Meeting-Räume, Beamer werden aktiviert, Whiteboards beschrieben, damit möglichst alles reibungslos klappt. Damit alles so störungsfrei funktionieren kann, startet der Tag für das Facility-Management (FM) deutlich früher. Um spätestens 6.45 Uhr sind die Kolleg:innen bereit, ab 7 Uhr geht's los. „Wir richten täglich die Besprechungsräume her, checken die Beamer oder stellen Flipcharts auf“, erzählt Michael Köck, Leiter der FM-Haustechnik. Dann geht es weiter, etwa mit der Temperaturkontrolle und der Lüftungsüberprüfung. Auch das Parkhaus und der Parkplatz stehen unter der Aufsicht des Facility-Managements. Die Portiere gehören ebenfalls zum Team. Neben den Routinetätigkeiten kommen täglich spontane Probleme dazu. „Pro Tag bekommen wir ungefähr 40 bis 50 Anrufe mit Störungsmeldungen“, schätzt Michael. Abgesehen von der Zentrale in Wien Erdberg kontrolliert das Facility-Management auch noch die Gebäudetechnik von 24 weiteren Stützpunkten.

Tropfen und Eis

Auch die Nassräume fallen in den Aufgabenbereich des FM. Markus Koller, Leiter des Facility-Managements, erzählt: „Wir kümmern uns um alle Gebrechen rund um die Sanitäranlagen. Auch tropfende Wasserhähne fallen also in unseren Arbeitsbereich.“

Eine weitere Aufgabe ist die Sicherstellung einer funktionierenden Beleuchtung. Der Tausch der Sensoren für die Bewegungsmelder oder der Lichter beschäftigt die Abteilung durch die schiere Größe der Zentrale in Erdberg beinahe täglich. Die Reinigung wird von einer Subfirma übernommen. Die Kolleginnen von der Reinigungsfirma sind in drei Zeitabschnitten in der Zentrale unterwegs. Im Zuge des letzten Umbaus des Mobilitätszentrums wurde auch eine neue Belüftung installiert. Die sorgt zwar für eine bessere Temperatureinstellung, macht aber laut Michael Köck auch mehr Arbeit: „Wir haben jetzt viel mehr Sensorik, die wir im Auge behalten müssen. Zusätzlich werden die Geräte im Boden einmal im Jahr serviciert.“

Einsatz rund um die Uhr

Ein besonderer Nachtdienst fällt alle eineinhalb Monate an, wenn der Tank für den Heliport auf dem Dach aufgefüllt werden muss. Der Kerosintank umfasst insgesamt 30.000 Liter. „Die Betankung beginnt meistens gegen Mitternacht und dauert bis drei oder halb vier Uhr in der Früh. Davor wird der Parkplatz komplett geräumt, damit der Tankwagen genug Platz hat“, erklärt Michael Köck.

Nächtliche Bereitschaft gibt es allerdings immer. Unter einer Notfallnummer ist der diensthabende Techniker durchgehend erreichbar. Im Normalfall kümmert er sich um unkomplizierte Anliegen, die nicht mehr als eine Person benötigen – etwa das Öffnen der Schranke im Parkhaus. Markus Koller erinnert sich aber auch an einen ganz besonderen Fall: „Einmal war im Winter die Außenfassade der Zentrale mit Eis überzogen, und am Außenring haben sich riesige Eiszapfen gebildet. Unsere Techniker mussten zu dritt raus, um in Sicherheitsgurten die Eiszapfen abzuschlagen.“ „Das Facility-Management ist ein wichtiges Rädchen im Betrieb.“ Ohne diese täglichen Kontrollen und Reparaturarbeiten würden die anderen Abteilungen nicht so sorglos in den Tag starten. „Es gibt keine Abteilung in der Zentrale, bei der das Facility-Management nicht mitwirkt. Wir sind ein kleines, aber doch wichtiges Rädchen in dem riesengroßen Betrieb“, betont Markus Koller.



BÜHNE AM BERG.

Manche Mitglieder leben fernab großer urbaner Zentren – etwa in den hochgelegenen Talschaften Vorarlbergs. Zu ihnen kommt der ÖAMTC mit dem Rollenden Stützpunkt.

Rollender Stützpunkt: Bewegter Alltag in hohen Lagen

ÖAMTC-Techniker Mike Bartl ist seit fünfzehn Jahren mit dem Rollenden Stützpunkt unterwegs. Die beiden sind ein eingespieltes Team, dessen tägliche Routine zwar immer ähnlich, aber nie gleich ist. Denn oben am Berg ist vieles ein wenig anders – die Natur, die Menschen, die Fahrzeuge.

Früh aufstehen, spät heimkommen. Ist das normal, wenn man Prüfdiensttechniker beim ÖAMTC ist? Ständig neue Herausforderungen, immer bereit sein zu improvisieren? Oder heute da und morgen dort zu arbeiten?

Prinzipiell: Nein, nein und nochmals nein. Prinzipielles gilt jedoch nur für die Prüfdiensttechniker:innen an den stationären Stützpunkten unten im Land. Oben am Berg hingegen, dort, wo der ÖAMTC mit dem Rollenden Stützpunkt Station macht, sind die Bedingungen spezieller. Deswegen muss auch auf die gestellten Fragen anders geantwortet werden, nämlich mit: „Ja, ja und nochmals ja.“

Der Rollende Stützpunkt ist definitiv kein normaler Stützpunkt. Rein äußerlich gleicht er jedem anderen gelben Container, innerlich aber ist er ein technisches Gustostückerl. Einmal abgeladen, dauert es keine zwanzig Minuten, bis aus dem gelben Quader ein vollwertiges Prüfzentrum mit Scheren-Hebebühne wird: rund sechzehn Meter lang, ziemlich genau vier Meter hoch und knapp zweieinhalb Meter breit. Hier können fast alle jener Überprüfungen durchgeführt werden, die es auch an einem stationären Stützpunkt gibt – sofern das zu prüfende Fahrzeug nicht breiter als 2,2 Meter, nicht höher als 2,05 Meter und nicht schwerer als 3.500 Kilogramm ist. In weit mehr als 80 Prozent aller Fälle geht's aber ohnehin um die klassische §57a-Überprüfung, also das „Pickerl“. Der Rollende Stützpunkt ist vor allem im Frühjahr und im Herbst unterwegs. Er kann bei kühlen Temperaturen mit Dieselaggregat und Infrarotpaneelen beheizt und bei hohen Temperaturen mit einer Klimaanlage gekühlt werden.

Der größte Unterschied zur Arbeit am stationären Stützpunkt ist sicher, dass der Techniker auch andere Aufgaben übernehmen muss. Er ist fürs Schneeräumen ebenso zuständig wie für Schutzbrief-Verkauf und Abrechnung.

Prüfdiensttechniker Mike Bartl ist seit jeher von früh bis spät dabei. Er war schon bei der Beschaffung des Rollenden Stützpunkts involviert, organisiert die Wartung und betreut die Zusammenarbeit mit der Herstellerfirma. Der Rollende Stützpunkt und er, das ist eine Geschichte, die vor mehr als fünfzehn Jahren begann und wie eine dieser großen und erfolgreichen Tele-novelas jedes Jahr eine Fortsetzung bekommt. Man kennt die Hauptdarsteller, man kennt die Bühne, man kennt die Rahmenhandlung – nur der Inhalt der einzelnen Episoden variiert. Das Leben führt Regie und schreibt das Drehbuch laufend neu, weil ja auch die Statist:innen jeden Tag andere sind: anderes Wetter, andere Fahrzeuge, andere Mitglieder. Genau diese Abwechslung ist es, die Mike so sehr für seinen Job schwärmen lässt. Auch bei den Mitgliedern sind fallweise große Emotionen im Spiel, doch Dramen und Intrigen sucht man vergebens – die bleiben der TV-Welt vorbehalten.

Jeder Tag ist anders, und jeder Tag ist irgendwie toll. Du bist mehr an der frischen Luft, weil natürlich nicht so viel umbauter Raum rund um den Container ist.

Dreißig bis vierzig Überprüfungen absolvieren Mike und sein Kollege im Rollenden Stützpunkt täglich. Die Arbeitstage sind oft lang, länger als man es vermuten könnte. Abfahrt daheim um 6.30 Uhr, Ankunft (beispielsweise in Lech) gegen 8 Uhr. Um 17 Uhr ist meist Schluss; erst dann geht's wieder nach Hause.

Bei sogenannten Back-to-back-Einsätzen dauert der Tag extra lang. Dann nämlich wird der Container schon am Abend zum nächsten Standort gebracht, damit der Start am kommenden Morgen pünktlich passiert und alles reibungslos funktioniert.

Befragt man Mike zu seinem Job bzw. seinem Arbeitsplatz und bittet ihn um eine Hand-aufs-Herz-Antwort, dann passiert übrigens Seltenes: Er reagiert zweidimensional – inhaltlich und emotional. Man spürt sofort: Mike ist einer, der seinen Job wirklich gerne macht und seinen Arbeitsplatz wirklich gerne mag.

Egal ob Hoteldirektor, Arzt oder Handwerker – über 1.000 Meter Seehöhe begegnen sich alle auf Augenhöhe. Da gibt's kein per Sie mehr, nur noch ein freundschaftliches und freundliches Du.

Dennoch – oder gerade deswegen – ist so ein Tag am Rollenden Stützpunkt für Mike auch



aus kommunikativer Sicht durchaus herausfordernd. Viele Mitglieder schätzen diese Nähe zum Prüfer und zum Prüfort, sind gern live dabei, wenn ihr Fahrzeug kontrolliert wird. Dann wird geplaudert und gefachsimpelt: Mike erklärt, berät, gibt Tipps, verkauft. Stille ist genauso selten wie Stillstand. Apropos Fahrzeug: Die Vielfalt an zu prüfenden Zwei-, Vier- und Sechsrädern ist in der kargen Bergwelt oft größer als unten im Tal – ein Grund mehr, der Mike schwärmen lässt. Ferraris hat er zwar selten, aber doch regelmäßig auf der Hebebühne, glänzende Harleys, topgepflegte Oldtimer und resche Roadster ebenso wie rollende Rostlauben.

Generell, so berichtet Mike, haben die in den Talschaften lebenden Mitglieder oft einen sehr liebevollen, gleichzeitig aber auch sehr pragmatischen Zugang zum Thema Auto: Es muss funktionieren – so wie der Staubsauger, die Waschmaschine, der Kühlschrank und alle anderen Gebrauchsgegenstände im Haushalt. Die erhöhten Anforderungen an das Material aufgrund der rauerer klimatischen Bedingungen nimmt man einfach in Kauf. Wenn also ein Fahrzeug abnutzungsbedingt das Ende seiner Lebensdauer erreicht hat, dann ist das eben so. Punkt. Kein Zögern, kein Hadern, kein Lamentieren. Wenn eine Reparatur nicht mehr möglich ist, dann muss eben ein neues Auto her.

Es macht schon stolz, wenn man nach einem langen Tag das Rolltor runterlässt, den Container zusammenklappt und zu sich sagen kann, dass man einen guten Tag gehabt hat.

Egal ob Bregenzerwald, Montafon, Arlberggebiet oder Kleinwalsertal, egal ob Frühjahr oder Herbst, egal ob Sonnenauf- oder Sonnenuntergang – der Rollende Stützpunkt und Mike werden auch im nächsten Jahr wieder für die ÖAMTC-Mitglieder in den Talschaften Vorarlbergs von früh bis spät da sein. Einerseits, weil der Club allorts und jederzeit zu seinem Slogan #fuereuchda steht, und andererseits, weil diese Tage am Berg Mike jenes gute Gefühl geben, das ihn schon seit bald zwanzig Jahren antreibt: das Gefühl, mit Technik, Improvisationstalent und Menschlichkeit Mobilität möglich zu machen. Und die Mitglieder danken es ihm und dem Club auf ihre Art – mit jahrelanger Treue.

VERLÄSSLICHKEIT VOR ORT.

An die 115 Stützpunkte des Clubs kommen täglich Mitglieder, um Beratung einzuholen, das Auto überprüfen zu lassen, Reisen zu buchen oder Versicherungen abzuschließen.

Stützpunkt: Das Fenster zum Club

Viele Gespräche am Schalter, vielfältige Anliegen bei den technischen Diensten – alles vereint in einem modernen und nachhaltigen Gebäude aus Holz. Was die Arbeit am neuen Stützpunkt in Tulln so besonders macht.

Es ist 6.30 Uhr am Morgen. Im neuen Stützpunkt in Tulln gehen bereits die Lichter an. „Wir starten unsere Computer, öffnen die notwendigen Programme und machen alle Kassen bereit“, erzählt die Schalterdienstverantwortliche Daniela Figl. Auch die Techniker sind bereits da – um kurz vor sieben ist normalerweise das Team komplett. „Dann wird noch ein Kaffee geholt, und schon geht es los.“ Geöffnet wird pünktlich um sieben Uhr; spätestens dann muss alles startbereit sein.

Ein typischer Tag beginnt mit Terminen zur Pickerl-Überprüfung. „Danach gehe ich durch den Shop und schaue, ob etwas nachgeschichtet werden muss. Die Nachbestellungen der Produkte sind von der zentralen Disposition geregelt, aber um die Sonderbestellartikel müssen wir uns selbst kümmern. Auch Vignetten, Umweltplaketten für Deutschland oder internationale Führerscheine muss jeder Stützpunkt individuell bestellen“, berichtet Figl weiter.

Kompetente Beratung am Schalter

Die Mitarbeiter:innen am Schalter sind für Mitglieder immer die erste Anlaufstelle. Meist geht es um Terminvereinbarungen aller Art, um die Organisation der stationären Pannenhilfe, aber auch um den Verkauf von Produkten im Shop. Stark nachgefragt sind stets Beratungen zum Schutzbrief und dem Leistungsumfang der Mitgliedschaft; auch der Vignettenverkauf ist ein beliebtes Service. „Im Jahr 2025 haben wir so viele Vignetten wie noch nie verkauft“, erzählt Daniela Figl. „Und natürlich freut es uns, dass wir auch am neuen Stützpunkt zahlreiche neue Mitglieder gewinnen und viele neue Schutzbriefe abschließen konnten. Das zeigt das große Vertrauen, das Mitglieder in unsere Dienstleistungen haben.“ Eine weitere Kernkompetenz ist die Beratung und der Abschluss von Versicherungen. Das ÖAMTC Versicherungs-Service vermittelt vielfältige Versicherungen rund um Auto, Reise, Haushalt und Personenschutz, die vor Ort am Stützpunkt, telefonisch oder auch online abgeschlossen werden können. Auch in puncto Kindersitze sind die Kolleg:innen bestens geschult. Sie nehmen sich Zeit für eine umfassende Beratung und finden einen passenden Sitz für alle Bedürfnisse. Dazu gehört auch, dass Kinder ganz bewusst Probe sitzen und der Einbau des Kindersitzes von den Mitarbeiter:innen am Stützpunkt übernommen wird.

„Die Arbeit am Stützpunkt ist sehr vielfältig. Besonders motivierend sind die Gespräche mit den Mitgliedern über unterschiedliche Themen.“



Daniela Figl und ihre Kolleg:innen sehen jeden Tag Hunderte Gesichter. Manche bleiben besonders in Erinnerung: „Eine Dame hat als Dankeschön einmal süße Snacks für das Schalther-Team mitgebracht. Ein anderes Mal habe ich über das Telefon ein Mitglied zur Vignette in Slowenien beraten. Der Herr ist danach sogar persönlich zu uns gekommen, um sich zu bedanken“, erzählt die Schaltherdienstverantwortliche.

Stolz auf Holz

Im Sommer 2025 erfolgte in Tulln die Übersiedlung in den neuen Stützpunkt. Bei der Konzeption des Gebäudes wurde auf Nachhaltigkeit geachtet und deshalb sehr viel mit Holz gearbeitet – die Tragkonstruktion besteht sogar zu 100 Prozent aus dem nachwachsenden Rohstoff. Daniela erzählt: „Die Wärme, die das Holz ausstrahlt, ist wunderbar, und es riecht auch unglaublich gut. Im Winter erwacht das Haus scheinbar zum Leben. Es kracht und knarzt immer wieder, weil sich das Holz bewegt.“ Der verstärkte Holzeinsatz trägt zum Klimaschutz bei und stärkt die heimische Wirtschaft im Waldland Österreich.

Der Holzstützpunkt in Tulln ist ein Vorzeigebispiel der neuen, umweltfreundlichen Infrastrukturstrategie des Clubs. Das Konzept: Neben der markanten Holzarchitektur zählen Photovoltaik-Anlagen, Luft-Wasser-Wärmepumpen und moderne Gebäudetechnik zum Standard. Auch öffentlich zugängliche ePower-Schnellladestationen für E-Autofahrende gehören zur Ausstattung. Die Stützpunkte dienen damit nicht nur den Mitgliedern, sondern fungieren auch als Energie- und Mobilitätsdrehscheiben in ihrer jeweiligen Region. ÖAMTC-Vizepräsidentin Hermine Hackl dazu: „Der verstärkte Holzeinsatz trägt zum Klimaschutz bei und stärkt die heimische Wirtschaft im Waldland Österreich.“ Ein weiteres Ziel: mehr Grünraum schaffen. Daher sind auf mehreren ÖAMTC-Arealen Bienenwiesen, Blühstreifen und Entsiegelungsflächen entstanden. Sie fördern Biodiversität, binden Feinstaub und helfen, Regenwasser vor Ort versickern zu lassen.

Um 18 Uhr schließen die Tore des Stützpunkts Tulln, und das Licht hinter den Fenstern des Clubs erlischt. Es ist die Zeit, in der fast alle nach Hause fahren. Nur ein Pannenfahrer bleibt vor Ort – bis der Stützpunkt am nächsten Morgen wieder erwacht.

Zwischen Hebebühne und Prüfstand

Die Techniker in Tulln absolvieren um sieben Uhr die ersten Termine. In der Technikhalle muss dann schon alles startklar sein, um die bestmögliche Dienstleistung zu liefern. „Wenn wir unseren Arbeitstag starten, fahren wir die Dichtheitstester und die Bremsenprüfstände hoch und machen alles betriebsbereit“, erzählt der stellvertretende Stützpunktleiter von Tulln, Andreas Pferschinger.

Sobald technisch alles bereit ist, erfolgen die administrativen Vorbereitungen. „Wir holen uns zum Beispiel die Plaketten für die Pickerl-Überprüfung vom Schalther. Die Stückzahlen müssen wir immer genau kontrollieren. Dann können wir um sieben Uhr direkt loslegen.“

Die Vielfalt des Technischen Dienstes

Die Überprüfungen an den Stützpunkten umfassen alle wichtigen Aspekte rund um das Auto. Der bekannteste Check ist die §57a-Begutachtung, also das „Pickerl“. In den Sommermonaten ist die Klimaanlageüberprüfung besonders beliebt. Dabei wird die Anlage technisch durchgecheckt, auf Dichtheit geprüft und das Kältemittel fachgerecht abgesaugt, aufbereitet und in korrekter Menge wieder eingefüllt. Im Herbst und Winter hingegen ist besonders die Winterfit-Überprüfung gefragt. Bei diesem Check wird das Auto auf typische Winterschwachstellen wie Batterie, Beleuchtung, Bereifung und Frostschutz überprüft. All diese Überprüfungen dauern gewöhnlich nicht länger als eine Stunde.

Darüber hinaus gibt es Lichtüberprüfungen und Ankaufstests, und bei Steinschlägen wird mit dem Windschutzscheiben-Service rasch Abhilfe geschaffen. An manchen Stützpunkten können E-Auto-Besitzer:innen den Zustand ihrer Batterie mittels Diagnosegerät überprüfen lassen, ebenso testen die Techniker:innen die Batterien von E-Bikes. Stationäre Pannenhilfen gehören natürlich auch zum Alltag – Radfahrer:innen wird übrigens ebenso wie Autofahrer:innen geholfen.

Ein eingespieltes Team

In der Halle in Tulln arbeiten sieben Techniker und ein Lehrling, die an unterschiedlichen Tagen Dienst haben. Andreas Pferschinger hat die Aufgabe, die Termine im Blick zu behalten, damit immer genug Mitarbeiter vor Ort sind. Er öffnet auch die Spuren zu den Prüfhallen und steht im Kontakt mit den Schalthermitarbeiter:innen, damit die Termine passend zur Auslastung vergeben werden. Aber auch die persönliche Komponente darf er nicht vergessen. „Ich spreche immer mit allen Technikern, frage nach, wie der letzte Tag verlaufen ist und wie es ihnen geht“, betont Pferschinger.

Schließlich überprüft er noch, ob in der Zwischenzeit verunfallte Fahrzeuge oder Falschtanker auf dem Parkplatz des Stützpunkts abgestellt wurden – und was mit ihnen zu tun



ist. Sind die Aufgaben erst einmal verteilt, kann das Team loslegen. Bei großem Andrang arbeitet der stellvertretende Stützpunktleiter Andreas Pferschinger auch selbst in der Halle mit. Im Normalfall konzentriert er sich aber auf die Organisation und Arbeitseinteilung.

Mit einem guten Team vergehen auch zehn Stunden Dienstzeit wie im Flug.

Zehn Stunden pro Tag sind die Techniker:innen im Dienst – und das vier Tage in der Woche. In Tulln ist eine Stunde Mittagspause fix für alle eingeplant; darüber hinaus werden Pausen gemacht, wenn es der Andrang zulässt. „Das klingt dicht, aber dafür vergeht die Zeit meistens schnell. Und wenn du ein gutes Team hast und auch der Schmäh rennt, ist sowieso alles leichter“, urteilt Andreas Pferschinger.

Transparente Informationen liefern

Die Techniker:innen sind auch „Gesicht und Stimme“ des Clubs: Kundengespräche und Beratungen gehören ebenso zum Alltag wie die Arbeit am Auto selbst.

Wir nehmen uns immer gerne Zeit für Gespräche mit unseren Mitgliedern.

Rückfragen zum Pickerl und den gefundenen Mängeln kommen häufig vor und werden ausführlich beantwortet. „Unsere Mitglieder wollen wissen, wie die Ergebnisse beim Pickerl zustande kommen. Sie wünschen sich genaue Erklärungen. Für solche Gespräche wollen wir natürlich auch immer Zeit finden.“

Die Kfz-Mechaniker:innen haben auch immer die Möglichkeit, sich in der Arbeitszeit weiterzubilden. Schulungen sind fixer Bestandteil des Jobs und sorgen dafür, dass der Wissensstand der Techniker:innen des ÖAMTC immer auf dem aktuellen Stand der Technik ist. Und die Ausrüstung in den Prüfhallen ist selbstverständlich auch auf dem neuesten Stand.

Immer zur Stelle

Zufriedene Mitglieder, Dankeschreiben und manchmal kleine Geschenke zeigen, wie sehr die Arbeit der Techniker:innen und der Mitarbeiter:innen am Schalter geschätzt wird. Das ist auch für den stellvertretenden Stützpunktleiter Andreas Pferschinger ein essenzieller Teil seiner Arbeit: „Die schönsten Momente sind für mich jene, in denen wir sofort helfen können – wenn beispielsweise Mitglieder in den Urlaub fahren wollen, bei der Abfahrt aber plötzlich ein Problem am Auto feststellen, das wir in kurzer Zeit beheben können. Dann ist das Mitglied glücklich, weil es nur mit ein wenig Verspätung losgeht. Und wir sind glücklich, weil das Mitglied glücklich ist – dank unserer Hilfe.“

IN DER BOX.

Der ÖAMTC gestaltet den österreichischen Motorsport aktiv mit – ebenso wie die AMF, die Austrian Motorsport Federation, die in einen neuen Renntag startet.

Austrian Motorsport Federation: Aus Liebe zum Sport

Wenn die Sonne aufgeht, erwacht die Rennstrecke langsam zum Leben. Lange bevor die Motoren gestartet werden, sorgen die Scrutineers der AMF bei allen offiziellen österreichischen Motorsportveranstaltungen – von der Rallye bis zur Formel 1 – für Sicherheit.

Die AMF ist der nationale Vertreter in den internationalen Verbänden FIA (Automobil), FIM (Motorrad) und FIM Europe. Sie ist für die Regelung des Automobil-, Kart- und Motorradsports in Österreich zuständig. 2025 war die AMF bei insgesamt 121 Veranstaltungen im Einsatz.

Umfassender Technikcheck

Bereits am Vormittag geht es los. Die ehrenamtlichen Scrutineers (technische Kommissare) und Aspirant:innen nehmen ihre Position für die technische Abnahme ein. In einem kurzen Meeting werden die Aufgaben verteilt, dann wird ausgeschwärmt. „Jedes Fahrzeug kommt bei der Veranstaltung für die technische Abnahme zu uns, wo ein Sicherheits-Check durchgeführt wird. Alle wichtigen sicherheitstechnischen Parameter – etwa Überrollkäfige, Sitze oder Gurte werden kontrolliert. Erst dann gibt es das ‚Go‘. Dieser Prozess beginnt, je nach Rennstart, sehr früh“, erzählt AMF-Techniker Philip Lueger.

Weitere technische Überprüfungen erfolgen erst während des Events. Nach dem Rennen folgt die technische Schlussabnahme. Doch nicht alle Fahrzeuge werden geprüft, sondern



nur die vor Rennstart definierten Platzierungen und Stichproben. „Bei manchen Rennen reden wir von über 200 Fahrzeugen. Es ist also unmöglich, alle Fahrzeuge vor dem Rennen ganz genau durchzuchecken, weshalb wir uns vor allem auf den Sicherheitsaspekt konzentrieren“, erklärt Michael Fehlmann, Generalsekretär der AMF. Bei ihm stehen nicht die Fahrzeuge selbst im Fokus – es geht vielmehr ums Netzwerken. „Manche Partner trifft man nur bei diesen Veranstaltungen. Ich bin deshalb viel in Gesprächen. Besonders bei der Formel 1 bin ich den ganzen Tag unterwegs.“

Bei der Königsklasse des Rennsports fungieren die AMF-Scrutineers als Kontrolleure in der Box. Die technische Abnahme vorab wird nicht von der AMF, sondern vom internationalen Verband, der FIA, durchgeführt. „Es gibt eine Besprechung mit Jo Bauer, dem technischen Delegierten der FIA, dann starten wir los und sind in Teams das ganze Wochenende einem Fahrzeug zugeteilt. Wir müssen dokumentieren, wann und welche Arbeiten am Fahrzeug durchgeführt werden“, erklärt Philip Lueger.

Die Techniker:innen der AMF erfüllen bei der Formel 1 also hauptsächlich eine Überwachungsfunktion. Es ist genau festgelegt, wer wann was am Auto machen darf. Jeder Handgriff wird protokolliert, größere Eingriffe müssen extra genehmigt werden. Bei der Startaufstellung sind die Scrutineers ebenfalls draußen, um den Reifendruck noch einmal zu kontrollieren. Sobald ihnen etwas auffällt oder ein Wert nicht passt, wird das sofort der FIA gemeldet.

Die Zusammenstellung der Teams und die Zuteilung in die Rennklassen werden vorab intern abgestimmt – teils auch ausgelost. Dabei sind die Formel 1 oder ein starkes Team gar nicht unbedingt die beliebteste Wahl: „Bei der Formel 2 oder Formel 3 darf viel mehr mitgearbeitet und auch technisch kontrolliert werden. Bei der Formel 1 haben wir mehr Stehzeiten“, erzählt Philip schmunzelnd.

Alle 150 Aspirant:innen und Scrutineers sind ausnahmslos freiwillige Helfer:innen und werden vom Team der AMF ausgewählt. Es ist pure Liebe zum Motorsport, die all die Techniker:innen sowie Stewards in den Boxen antreibt. Für Michael Fehlmann ist sie sogar eine essenzielle Eigenschaft: „Diese Leidenschaft braucht es auch, wenn manche Rennen ein Dienstende um zwei Uhr in der Nacht verlangen – obwohl es am nächsten Tag um fünf Uhr früh wieder an die Strecke geht.“

Zahlen, Daten, Fakten 2025

MITGLIEDSCHAFT

Bereits über 2,6 Millionen Mitglieder schätzen die Sicherheit, in jeder Situation bestens betreut zu sein. Ob Rund-um-die-Uhr-Pannenhilfe, Zugang zu technischen Prüfdiensten, Beratung, Service sowie juristische Nothilfe rund um Auto, Reise und Verkehr oder kostenlose Heim- und Weiterreise mit über 400 Clubmobilen – wir sind da, wenn wir gebraucht werden.

Mitgliedschaft nach Arten

Auto - 89,70% - 2.370.739 Mitglieder
Firmen 5,24% - 138.609 Mitglieder
Touring - 4,11% - 108.504 Mitglieder
Motorrad - 0,95% - 25.025 Mitglieder

Mitglieder-Entwicklung*

2020 - 2.330.992 Mitglieder
2021 - 2.388.430 Mitglieder
2022 - 2.446.686 Mitglieder
2023 - 2.509.651 Mitglieder
2024 - 2.578.052 Mitglieder
2025 - 2.642.877 Mitglieder

Gratis-Mitgliedschaften für Kinder, Jugendliche und Schnuppernde** 806.810

* ohne Gratis-Mitgliedschaft für Kinder, Jugendliche und Schnuppernde

** im Mitglieder-Bestand nicht mitgezählt

Nothilfe

Mobile Pannenhilfen - 702.339
Stationäre Pannenhilfen - 696.155
Anrufe Nothilfe 120 - 1.253.093
Abschleppungen - 271.397
Pannenhilfen über Nothilfe-App angefordert - 30.546



Clubmobile - 375
Clubmobil-Vergaben - 27.602
Mitarbeiter:innen der 4 NIS-Zentralen und SNK - 451
Prüftechniker:innen, Pannen- und Abschleppfahrer:innen - 1.473
Einsatzfahrzeuge - 665

Information (Nothilfezentrale)

Anrufe Info und Beratung - 925.806
Bearbeitung E-Mails an office@oamtc.at - 69.754

Prüfdienst-Leistungen

§57a-Begutachtungen („Pickerl“) - 779.442
Sonstige Überprüfungen (z. B. Ankauf, WinterFit) - 311.530

SCHUTZBRIEF

Die ideale Ergänzung zur Mitgliedschaft: Der Schutzbrief bietet der gesamten Familie das ganze Jahr über umfassende Hilfeleistungen und Schutz vor hohen Kosten – in Österreich und in ganz Europa. Von der Wildschadenhilfe, Fahrzeugrückholung und Hubschrauberrettung bis zur Krankenrückholung und Telemedizin im EU-Ausland.

Schutzbrief-Leistungen

72,4 % - Abschleppungen (Inland)
11,0 % - Pannenhilfe und Abschleppungen (Ausland)
4,9 % - Wildschaden und weitere Leistungen
5,3 % - Fahrzeug-Rückholungen (In- und Ausland)
4,0 % - Heim-, Weiterreise/Übernachtung
2,3 % - Medizinische Leistungen

Schutzbrief-Entwicklung

2021 - 1.633.448
2022 - 1.686.791
2023 - 1.738.678
2020 - 1.579.269
2021 - 1.633.448
2022 - 1.686.791
2023 - 1.738.678
2024 - 1.780.592
2025 - 1.821.319

Schutzbrief-Bilanz

Verkaufte Schutzbriefe - 1.821.319
Anteil der Mitglieder mit Schutzbrief - 68,9 %
Eingegangene Hilferufe - 187.256
Erbrachte Hilfeleistungen (ohne Abschleppungen im Inland) - 70.939
Abschleppungen im Inland (für Mitglieder mit Schutzbrief) - 186.376

MITARBEITER:INNEN sowie gesellschaftliche Verantwortung

Der ÖAMTC bekennt sich aus Überzeugung zu Chancengleichheit und Gleichstellung aller Menschen. 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. Chancengleichheit und Gleichwertigkeit sind auch in den ÖAMTC Prinzipien verantwortungsvoller Vereinsführung festgelegt. Der ÖAMTC setzt gezielt Aktivitäten wie Workshops, Vorträge und Diskussionen, um dieses Thema bei den Mitarbeiter:innen zu verankern. Die ÖAMTC Akademie mit ihren internen Fortbildungsmaßnahmen unterstützt Mitarbeiter:innen in ihrer täglichen Arbeit.

Die ganzjährigen Maßnahmen im Rahmen des Gesundheitsmanagements sowie der Personal- und Organisationsentwicklung tragen ebenso dazu bei. Wichtig sind hierbei die



Themen Führungskultur und Diversität.

Neben der Zertifizierung als familienfreundliches Unternehmen fördert der ÖAMTC Maßnahmen, um eine ausgewogene Work-Life-Balance herzustellen. Durch Angebote zur mentalen Gesundheit, Lebensberatung (Keep Balance) für Mitarbeiter:innen und Angehörige nehmen wir unsere Verantwortung als Arbeitgeber ernst. So steht den Mitarbeiter:innen auch ein mehrstufiges Angebot für den Umgang mit herausfordernden beruflichen Situationen zur Verfügung. Mit dem Projekt „Einstellungssache“ wurden gezielt neue Stellen speziell für Menschen mit Behinderungen geschaffen. Darüber hinaus arbeiten schon seit Jahren sehr erfolgreich etliche Menschen mit Behinderungen beim ÖAMTC, auch Führungskräfte, die zum Personenkreis der begünstigten Behinderten gehören.

Mitarbeiter:innen

Gesamt Österreich - 4.443
davon technische Dienste* und Club-Services - 4.023
Tochterbetriebe* - 292
Lehrlinge - 129

*inkl. Aushilfen

Dienststellen

Stützpunkte - 115
Mobile Prüfstationen - 3
Grenzstationen - 2

Clubartikel

Shops - 115
Umsatz in Euro - 32,1 Mio.

Clubartikel

44,86 % - Auto- und Motorradbatterien
31,78 % - Kfz-Zubehör
11,53 % - Kindersitze
7,17 % - Flüssigkeiten
4,67 % - Karten und Freizeitartikel

Versicherungs- und Finanzservice

Anzahl bestehender Versicherungsverträge - 289.722
Abschlüsse im Jahr 2025 - 60.746
Prämienvolumen gesamt in Euro - rund 61,5 Mio.

Versicherungsbestand

35,18 % - Reiseversicherung
26,21 % - Kfz-Sparte
24,5 % - Rechtsschutz
10,67 % - Personenversicherung
3,45 % - Sachsparte

Reise-Service

Reise-Service Reise-Infosets für Mitglieder - 54.446
ÖAMTC-App „Meine Reise“* - 100.623 Jährliche Unique Clients
Reise-Service online inklusive Reise-Checkliste* - 555.696
Länder-Info* - 654.491 Jährliche Unique Clients
Chatbot Klara* - 58.175 Jährliche Unique Clients

*Aufgrund von Datenschutzeinwilligungen, anonymisierenden Browsertechnologien und dem Einsatz von Adblockern sind die absoluten Reichweitenzahlen (User:innen, Sitzungen und Seitenaufrufe) um 35% höher anzunehmen, als statistisch ausgewiesen.

Mobilitätsinformationen

Anfragen zu spezifischen Mobilitätsthemen - 950
Online-Verkehrsservice* - 126.000 Monatliche Unique Clients
Routenabfragen - 8 Mio.
Online-Routenplaner* - 99.000 Monatliche Unique Clients
Routenplaner in der ÖAMTC App* - 64.000 Monatliche Unique Clients

*Aufgrund von Datenschutzeinwilligungen, anonymisierenden Browsertechnologien und dem Einsatz von Adblockern sind die absoluten Reichweitenzahlen (User:innen, Sitzungen und Seitenaufrufe) um 35% höher anzunehmen, als statistisch ausgewiesen.



Ein gutes Gefühl, beim Club zu sein.

ÖAMTC Reisen

Buchungen gesamt inkl. Online-Buchungen - 86.500
Mitarbeiter:innen - 72
Umsatz in Euro inkl. Online-Buchungen - 69,6 Mio.
Reisebüro-Filialen - 18

Vorteilspartner

Partner:innen in Österreich inkl. aller Niederlassungen - 1.875
Inanspruchnahmen durch ÖAMTC-Mitglieder - 1.687.530
Teilnahmen Gewinnspiele - 139.377

Top-Vorteilspartner (Inanspruchnahmen)

Eni-Tankstellen - 952.172
Nordsee - 46.243
APCOA Parking - 40.628

Vorteilspartner nach Arten

70,83 % - Mobilität
20,14 % - Einkauf, Hotels, Essen & Trinken
9,03 % - Freizeit, Kultur & Veranstaltungen

ÖAMTC Flugrettung

Pilot:innen - 74
Ärzt:innen - 374
Flugretter:innen/HCM - 157
Engineers und Wartungstechniker:innen - 72
Mitarbeiter:innen in Verwaltung, Verrechnung, Ground Operation - 56
Standorte 24 Hubschrauber - 32

ÖAMTC Flugrettung Einsatzbilanz

Einsätze der 18 Primärhubschrauber - 20.846
Einsätze Heli Ambulance Team (4 Standorte) - 1.796
Einsätze ITH (Intensiv-Transport-Hubschrauber, Wr. Neustadt, NÖ) - 724

Interessenvertretung

AM.PULS-Teilnehmer:innen am ÖAMTC-Mitglieder-Panel - 34.993
AM.PULS-Umfragen - 4
Gesetzesbegutachtungen - 21

Tests

Tests Kindersitz-Tests (Modelle) - 37
Reifen-Tests (Modelle) - 60
Euro-NCAP-Tests (Autos) - 99

Rechtsberatung und -service

Juristische Beratungen (pers., tel., schriftl.) ca.) - 102.000
Club-Jurist:innen) - 50
Vertrauensanwält:innen - 270

Verkehrssicherheit

Kinder-/Jugendaktionen Gesamtteilnehmer:innen - 135.640

ein Auszug spezieller Einzelaktionen:

„Das kleine Straßen 1 x 1“ in Kooperation mit der AUV - 22.783
„Blick und Klick“ in Kooperation mit der AUV - 23.411
„Hallo Auto“ in Kooperation mit der AUVA - 43.535
„Top Rider“ und „Fahrphysik erleben“ in Kooperation mit der AUVA - 7.451

Erwachsenenaktionen (Fahrradkurse, Mobil sein – Mobil bleiben etc.) - 225.138
Sicherheitsaktionen gesamt - 360.778



ÖAMTC Online

ÖAMTC-Website* - 1.109.005 Monatliche Unique Clients
ÖAMTC App* - 183.825 Monatliche Unique Clients
ÖAMTC Führerschein App* - 27.316 Monatliche Unique Clients
Drohnen-Info-App* - 57.651 Jährliche Unique Clients

*Aufgrund von Datenschutzeinwilligungen, anonymisierenden Browsertechnologien und dem Einsatz von Adblockern sind die absoluten Reichweitenzahlen (User:innen, Sitzungen und Seitenaufrufe) um 35% höher anzunehmen, als statistisch ausgewiesen.

auto touring

Auflage lt. ÖAK Jahresschnitt 2025 - 2.070.578
Reichweite lt. Mediaanalyse 2024/2025 - 27,6 %
Leser:innen lt. Mediaanalyse 2024/2025 - 2.156.000
Erscheinungsweise - 11 x pro Jahr
auto touring digital* - 66.612 Monatliche Unique Clients

*Aufgrund von Datenschutzeinwilligungen, anonymisierenden Browsertechnologien und dem Einsatz von Adblockern sind die absoluten Reichweitenzahlen (User:innen, Sitzungen und Seitenaufrufe) um 35% höher anzunehmen, als statistisch ausgewiesen.

Pressearbeit & Social Media

Seitenaufrufe Journalist:innen-Kontakte - 1.199
Presseaussendungen - 475
Presseveranstaltungen/Fachtagungen/Symposien - 25
ÖAMTC Medien-Berichte (Print, Online, Radio, TV) - 30.644
Facebook – Impressionen (Page Impressions/Seitenaufrufe) - 73.905.845
Facebook – Follower - 90.850
Instagram – Impressionen (Page Impressions/Seitenaufrufe) - 18.365.633
Instagram – Follower - 22.328

ÖAMTC Fahrtechnik

Fahrtechnikzentren - 8
Mitarbeiter:innen und Instruktor:innen ca. - 300
Teilnehmer:innen - 107.300
Trainings und Veranstaltungen - 12.173

Assist (Assistance-Leistung am B2B-Markt)

Geschützte Fahrzeuge - 1.460.000
Eingehende Anrufe - 351.800
Pannenerfolgsrate - 70,5%

24/7 GmbH

Eingehende Anrufe - 229.000
Pannenfälle - > 200.000
Durchschnittliche Abhebezeit - 28 Sek.

Service 24 (Assistance-Leistung für Nutzfahrzeuge > 3,5 t)

Notdienstleistungen in Europa - 17.200
In- und Outbound Calls betreut - 130.000
Durchschnittliche Abhebezeit - 13 Sek.
Pannenerfolgsrate - 92,1%

IMPRESSUM

Medieninhaber/Verleger: Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touring Club (ÖAMTC)
Baumgasse 129 | 1030 Wien | ZVR: 730335108
Für den Inhalt verantwortlich: DI Ernst Kloboucnik
Projektleitung: Florian Meguscher | Artdirektor: Franz Xaver Scharler
Texte: Emily Bischof-Burian | Alexander Fischer | Barbara Gall | Stephan Höckner
Christoph Löger | Verena Schauer | Ralph Schüller | Lydia Silberknol
Fotos: Lukas Lorenz
Christian Postel | Christoph Graif | Darko Todorovic | Adobe Stock | Gettyimages
Verlagsort: Wien | Herstellort: Bad Vöslau
Stand (wenn nicht anders angegeben): März 2026 | G 0120_26 | D
Vorbehaltlich Satz- und Druckfehler

Alle Inhalte auch unter www.oamtc.at/leistungsbericht



Ein gutes Gefühl, beim Club zu sein.