

SPAREN MIT DER LKZ

Telefonanbieter-Vergleich

Die besten Telefonanbieter - Call by Call

FERNGESPRÄCHE

Montag-Freitag

Zeit	Anbieter	Vorwahl	Ct./Min.
0-7 Uhr	01028 sparcall	01028	0,10
	Telecall Services GmbH	01042	0,60
	Dialmex	01027	0,90
	TELE2	01013	0,94
7-18 Uhr	Telecall Services GmbH	01042	0,60
	010052telecom	010052	0,84
	Dialmex	01027	0,90
	Pennyphone	010058	1,20
18-20 Uhr	Telecall Services GmbH	01042	0,60
	Dialmex	01027	0,90
	Pennyphone	010058	1,20
	Linkware	01054	1,60
20-24 Uhr	Telecall Services GmbH	01042	0,60
	Dialmex	01027	0,90
	TELE2	01013	0,94
	Pennyphone	010058	1,20

ORTSGESPRÄCHE¹⁾

Montag-Freitag

Zeit	Anbieter	Vorwahl	Ct./Min.
0-7 Uhr	01028 sparcall	01028	0,10
	TELE2	01013	0,94
	tellmio	01038	1,69
	Arcor	01070	1,99
7-18 Uhr	01028 sparcall	01028	1,66
	tellmio	01038	1,69
	freenet phone	01019	3,50
	Arcor	01070	7,99
18-20 Uhr	tellmio	01038	1,69
	freenet phone	01019	3,50
	Arcor	01070	7,99
	01028 sparcall	01028	8,99
20-24 Uhr	TELE2	01013	0,94
	tellmio	01038	1,69
	Arcor	01070	1,99
	freenet Phone	01019	3,50

Wochenende

Zeit	Anbieter	Vorwahl	Ct./Min.
6-18 Uhr	Telecall Services GmbH	01042	0,60
	Dialmex	01027	0,90
	Pennyphone	010058	1,20
	Linkware	01054	1,60
18-21 Uhr	Telecall Services GmbH	01042	0,60
	Dialmex	01027	0,90
	Pennyphone	010058	1,20
	Linkware	01054	1,60
21-6 Uhr	Telecall Services GmbH	01042	0,60
	Dialmex	01027	0,90
	TELE2	01013	0,94
	Pennyphone	010058	1,20

Wochenende

Zeit	Anbieter	Vorwahl	Ct./Min.
6-18 Uhr	tellmio	01038	1,48
	freenet Phone	01019	3,50
	01028 sparcall	01028	4,99
	Arcor	01070	7,99
18-21 Uhr	tellmio	01038	1,48
	freenet Phone	01019	3,50
	01028 sparcall	01028	4,99
	Arcor	01070	7,99
21-6 Uhr	TELE2	01013	0,94
	tellmio	01038	1,48
	Arcor	01070	1,99
	freenet Phone	01019	3,50

MOBIL

Montag-Sonntag

Anbieter	Vorwahl	Ct./Min.
TelemediaConnet	010029	1,35
tellmio	01038	1,69

INTERNET BY CALL

Montag-Sonntag

Anbieter	Vorwahl	Ct./Min.
meomeo ²⁾	019285510	0,74
altnetsurf ³⁾	019286020	0,90

Viele Anbieter ändern häufig ihre Tarife. Achten Sie vor jedem Gespräch auf die kostenlose Preisanzeige. Bei diesen Billigangeboten kann es durch Kapazitätsengpässe zu Einwahlproblemen kommen. Alle Angaben ohne Gewähr.
1) Ortsgespräche gelten bei fast allen Anbietern nur innerhalb der Vorwahl, bei Vorwahlwechsel wird es zum Ferngespräch.
2) User: beliebig, Passwort: beliebig (garantiert bis 15.12.2019)
3) User: altnetsurf, Passwort: altnetsurf (garantiert bis 15.12.2019)
Stand: 2.8.2019



Volksbank Ludwigsburg will näher an ihre Kunden

VON HUBERT DREHER

LUDWIGSBURG. Die Volksbank Ludwigsburg führt ihre bereits 2016 begonnene Restrukturierung fort und setzt jetzt verstärkt auf eine Dezentralisierung. Von dem neuen Konzept, das am 1. September startet, sollen vor allem die Privatkunden profitieren.



Die Ludwigsburger Genossenschaftsbank schafft dezentralere Strukturen. Foto: Ramona Theiss

Anpassungen hatte es bereits durch den stärkeren Zuschnitt der Öffnungszeiten auf die Nachfrage, den Ausbau der SB-Angebote und die striktere Trennung von Beratung und Service gegeben. „In den zurückliegenden beiden Jahren konnten wir wichtige Erkenntnisse sammeln“, betont Joachim Sander, der stellvertretende Vorstandschef. Ein Resultat: „Wir werden unsere Privatkundenbetreuung in vier Teilmärkten organisieren“, kündigt der Ressortvorstand an. „Diese Teilmärkte werden künftig von den Standorten Bietigheim-Stadtmitte, der Volksbankzentrale in Ludwigsburg, Marbach und Vaihingen/Enz gesteuert“, erklärt Sander.

Hirschlanden, Hochdorf und Schöckingen.

„Durch die Schaffung neuer, dezentraler Strukturen im Privatkundenmarkt wollen wir wieder näher an unsere Kunden rücken“, hat Thomas Palus, der Vorstandschef der Volksbank, schon bei der Vorstellung des neuen Konzepts gesagt. Das Konzept schaffe zugleich mehr Flexibilität und Entwicklungsfähigkeit für „unseren Filial- und onlinegestützten Privatkundenmarkt“.

Der Bereich Bietigheim umfasst dabei nach Pressesprecher Mark Schenkel auch Bissingen, Bietigheim-Buch Sachsenheim, Metterzimmern, Freiberg und das Breuningerland. Zum Ludwigsburger Teilmarkt gehören auch zum Beispiel Oßweil und Poppenweiler. Marbach deckt das Bottwartal ab. Affalterbach, Benningen, Erdmannshausen, Klein- und Großbottwar, Murr, Rielingshausen und Winzerhausen gehören beim neuen Filialkonzept dazu. Der vierte Teilmarkt umfasst Vaihingen mit Kleinglattbach und Horheim, doch auf Kornwestheim und Pattonville gehören dazu. Hinzu kommen auch Teile des Strohbaus mit Hemmingen,

„Die Wege für unsere Kunden sind kürzer, und unsere Berater vor Ort“, schildert auch Schenkel die Vorteile des Konzepts. Die Berater, die bisher in der Ludwigsburger Zentrale arbeiteten, werden auf die Regionaldirektionen verteilt. Zugleich wird der Beratungsbereich dem Vorstand unterstellt. Auf die Personalsituation soll sich das neue Konzept zunächst nicht auswirken. Mittelfristig werde die Volksbank wohl mehr Berater brauchen.



Sehen eine große Zukunft für den Wasserstoffantrieb mit der Brennstoffzelle: Stefan Wolf (links) und Steffen Bilger.

Foto: Ramona Theiss

REDAKTIONS-BESUCH

„Brennstoffzelle setzt sich als Antriebstechnik durch“

Klimawandel, Verkehrswende, nachhaltige Mobilität - in der Region denken Menschen bei solchen Begriffen an Hitze, Feinstaubwerte, Kohlendioxid ausstoß und Dieselfahrverbote. Oder an Elektroautos. Südwestmetall-Chef Stefan Wolf und Verkehrsstaatssekretär Steffen Bilger (CDU) plädieren für den Ausbau der Wasserstofftechnologie. „Die Brennstoffzelle hat Zukunft“, sagt Wolf.

VON HUBERT DREHER

LUDWIGSBURG. Heftige Kämpfe um die Antriebstechnologien der Zukunft toben zwischen den großen Industriemächten. Es geht um Elektromobilität, die Technologieführerschaft im Batterie-Sektor, um Rohstoffe wie Lithium, Cobalt, und nicht zuletzt um Gefahren für die Wirtschaftsstandorte und deren Überleben. Es geht um die Reduzierung von Treibhausgasen wie Kohlendioxid (CO₂), um den Klimawandel aufzuhalten. Mittendrin Deutschland, das bei Verbrennungsmotoren absolut führend ist.

„Wir sind in einer entscheidenden Phase“, betont Steffen Bilger im Gespräch mit unserer Zeitung. „Aber wir haben gute Voraussetzungen, auch in Zukunft die Mobilität gestalten zu können“, sagt der Ludwigsburger CDU-Bundestagsabgeordnete mit Blick auf Äußerungen von Ministerpräsident Winfried Kretschmann (Grüne), der sich um den Automobilstandort Baden-Württemberg gesorgt hatte. Beide eint der Wille, dass die Autos der Zukunft aus dem Südwesten kommen. Vieles werde durch die Digitalisierung und Elektrifizierung besser, ist sich der Verkehrsstaatssekretär sicher. Nicht nur Bilger sieht Politik, Wirtschaft und Gewerkschaften gemeinsam in der Pflicht, den Wandel zu gestalten. Auch Stefan Wolf, Vorstandschef des Zulieferers Elring Klinger in Dettingen/Erms mit seiner Tochtergesellschaft in Bietigheim-Bissingen, spricht von einer „konzertierten Aktion“. Der Vorsitzende des Industrieverbands Südwestmetall betont, dass die „Politik das Ganze koordinieren“ müsse.

„Es gibt keine besseren Motoren als die, die in Deutschland gebaut werden“, weiß Wolf. Aber: „In neuen Antriebskonzepten spielt die Musik bei den Themen Brennstoffzelle und Batterietechnik, nicht beim Verbrennungsmotor“, betont er. „Die Brennstoffzelle hat Zukunft. Sie wird sich als Antriebstechnik durchsetzen“, plädiert er. Sie werde sich durchsetzen, weil sie CO₂-neutral sei. Den Strom, den die Windparks an und auf der Nordsee auch nachts produzieren, könne man in Wasserstoff umwandeln, speichern und über die Tankstellennetze verteilen. Der Tankvorgang sei einfach und mit etwa drei Minuten schnell, nennt er die Vorteile. Elring Klinger habe vor 20 Jahren angefangen, an

der Brennstoffzelle zu arbeiten. Kalte Verbrennung heißt der Prozess, der Wasserstoff und Sauerstoff in Wasser verwandelt und dabei elektrische Energie freisetzt. „Heute haben wir eine Brennstoffzelle, die der im Toyota Mirai in Sachen Leistungsdichte klar überlegen ist“, sagt Wolf selbstbewusst.

„Ich kann mir vorstellen, dass der Wasserstoff langfristig Zukunft hat“, stimmt Verkehrsstaatssekretär Bilger dem Elring-Klinger-Chef zu. „Uns ist der Grundsatz der Technologieoffenheit wichtig“, betont der Staatssekretär. Doch nicht die Politik müsse darüber entscheiden, welcher Antrieb sich durchsetze, denn das hänge von der weltweiten Entwicklung ab. Doch wenn er sagt, die Industrie habe ein Stück weit die Entwicklung bei der Elektromobilität verschlafen, klingt vorsichtige Kritik durch. „Wir müssen anpassen, dass uns beim Wasserstoff nicht dasselbe passiert“, mahnt er. Er spart die Politik nicht aus. „Wenn wir die Ziele, die wir uns in der Elektromobilität gesetzt hatten, früher erreicht hätten, würden wir heute eine andere Diskussion über den Klimaschutz im Verkehr führen.“ Bilger lässt Sympathien für die Wasserstofftechnologie spüren, zumal er die Sichtweise von Volkswagen-Chef Herbert Diess „sehr eingeschränkt nennt“, der für die Zukunft des größten deutschen Autobauers voll auf die Batterietechnologie setzt. Auch Wolf hält den Weg von Diess für falsch. Beide verweisen darauf, dass China, Japan und Südkorea auf den Wasserstoff setzen – und investieren.

„Die Batterietechnologie, auf die alle setzen, ist eine Übergangstechnologie, so Verbandschef Wolf. „Die Brennstoffzelle ist mit Abstand das beste Elektromobilitätsaggregat, das es gibt.“ Auch mit Blick auf die Wertschöpfungskette. Leider scheint sich nicht viel zu bewegen. Aus deutscher Produktion gibt es derzeit den Daimler GLC F-Cell. „Unser Ministerium hat einen ergattert, er läuft gut. Aber der F-Cell wird nur in dreistelliger Stückzahl pro Jahr für die Welt produziert“, bedauert Bilger. Toyota Mirai oder Hyundai Nexio können in Deutschland dagegen seit längerem gekauft werden.

„Wir müssen schauen, dass unsere Industrie in diesen Schlüsseltechnologien führend ist“, betont Wolf. „Das muss unser Anspruch als Automobilnation sein“, sagt Bilger dazu. „Wir haben die Technologien und müssen sie nur bündeln“, so der Südwestmetall-Chef, „uns zusammen an einen Tisch setzen und sagen: Wer macht was?“. Bilger findet es in diesem Zusammenhang wichtig, dass Baden-Württemberg den „Strategiedialog Automobilwirtschaft“ ins Leben gerufen hat. Beim letzten Treffen in der Berliner Landesvertretung konnte eine Vereinbarung zwischen dem Land, dem Bundes-

wirtschaftsministerium und dem Bundesverkehrsministerium unterzeichnet werden, so Bilger, „dass wir in Ulm eine Forschungsfabrik für Brennstoffzellen und Wasserstoff gemeinsam unterstützen“.

Derzeit gibt es in Deutschland 74 Wasserstofftankstellen, für deren Ausbau ein Konsortium gegründet wurde. „Dieses Jahr wollen wir auf 100 Tankstellen kommen“, so Bilger, im Endausbau auf 400. „In Ludwigsburg arbeite ich seit Jahren mit der Stadtverwaltung daran, dass wir eine Wasserstofftankstelle kriegen.“ Wolf schätzt, dass bundesweit 2000 Wasserstofftankstellen reichen, wenn diese „intelligent verteilt“ seien.

Bilger denkt auch an Lastkraftwagen: Als Beitrag zum Klimakonzept der Regierung habe das Verkehrsministerium vorgeschlagen, „Lkw viel schneller auf Wasserstoff umzustellen“. Da man die Fahrzeuge nicht in großen

Stückzahlen kaufen könne, würden auch gasbetriebene Laster dazugehören.

„Der Diesel ist der beste Motor, den es heute gibt“, verteidigt Wolf die Technologie, auch angesichts der strengeren CO₂-Abgaswerte ab 2021 mit 95 Gramm je Kilometer. „Das ist Stand heute nicht zu erreichen“, sagt der Verbandschef. Die Verteufelung des Diesels sei ein Riesenfänger. Da-

durch würden sich Käufer nicht mehr für ihn entscheiden, sein Anteil an den Zulassungen sei von fast 50 auf 32 Prozent gefallen, der Flottenverbrauch gestiegen. Der batterieelektrische Antrieb stehe deshalb im Vordergrund, schätzt Wolf, damit die Autohersteller mittels in China, Korea und Japan zugekaufter Batteriepacks, die in Autos integriert werden, die Flottenwerte einhalten können.

„Wir reden über Dieselfahrverbote“, sagt Wolf. „Aber keiner schaut nach, wie viel Feinstaub und CO₂-Ausstoß der Verkehr verursacht – und wie viel zum Beispiel Hausheizungen.“ „Wenn es in Stuttgart und in der Region ein Programm geben würde, durch das jeder Hausbesitzer 10000 oder 15000 Euro erhält, wenn er seine alte Heizung ersetzt, dann hätten wir in Stuttgart wahrscheinlich kein Feinstaubproblem mehr.“

„Wir arbeiten mit 90 Kommunen zusammen, die mit Grenzwertüberschreitungen zu kämpfen haben“, sagt Bilger. „Da gibt es Städte wie Ludwigsburg, die alles versuchen, die alle Möglichkeiten

nutzen.“ Und Kommunen, die an einer Problemlösung kaum interessiert seien. „Es gibt in den Städten Politiker, die das Problem lieber kultivieren, um den Kampf gegen die Individualmobilität und das Auto zu führen.“ Es sei in Deutschland so, dass es Fahrverbote nur dort gebe, wo sie politisch gewollt waren. „So haben wir jetzt mit Stuttgart die einzige Stadt in Europa, die ein flächendeckendes Euro-4-Fahrverbot beschlossen hat.“

„Wir haben gute Voraussetzungen, auch in Zukunft die Mobilität gestalten zu können.“

Steffen Bilger
Verkehrsstaatssekretär

„Wir haben die Technologien und müssen sie nur bündeln.“

Stefan Wolf
Chef von Elring Klinger