

„Noch haben wir die Chance, uns langfristig zu etablieren.“

Interview mit Werner Diwald, Vorstandsvorsitzender des Deutschen Wasserstoff-Verbands (DWV) e.V.

1996 entstand der DWV als „Deutscher Wasserstoff- und Brennstoffzellenverband“. Heute zählt er 180 Unternehmen und über 400 Privatpersonen zu seinen Mitgliedern und ist damit der größte Wasserstoffverband Deutschlands. Kürzlich wurde er in „Deutscher Wasserstoff-Verband“ umbenannt, um der Weiterentwicklung und Ausdifferenzierung der Branche Rechnung zu tragen. Wie der Verband arbeitet, wie es um den deutschen Wasserstoffhochlauf bestellt ist und wie man ihn beschleunigen kann, verrät der Vorstandsvorsitzende des DWV, Werner Diwald, im Interview.

gwf: Herr Diwald, wie würden Sie die Aufgabe des DWV definieren?

Werner Diwald: Für uns ist Wasserstoff das Schlüsselement für eine sichere und wirtschaftliche erneuerbare Energieversorgung in Deutschland. Daher setzen wir uns für den Hochlauf einer grünen Wasserstoff-Marktwirtschaft ein. Im Mittelpunkt unserer Aktivitäten steht die Begleitung unserer Mitglieder, der Politik und der Zivilgesellschaft bei der Ausgestaltung der für den Hochlauf notwendigen Rahmenbedingungen. Dabei betrachten wir das gesamte System, von der erneuerbaren Energieerzeugung über die Wasserstoffpro-

duktion und der sehr wichtigen Infrastruktur bis hin zu den Anwendungen, etwa in Industrie oder Mobilität. Über allem steht dabei der Klimaschutz, also das Bestreben, der nachfolgenden Generation eine intakte Umwelt zu hinterlassen in einer sozial gerechten und prosperierenden Volkswirtschaft.

gwf: An welchen Projekten war der DWV bislang beteiligt?

Diwald: Zunächst hatten wir einen großen Anteil daran, dem Thema Wasserstoff zu politischer Aufmerksamkeit zu verhelfen. Ein Ergebnis davon ist die Nationale Wasserstoffstrategie vom Juni 2020. Ansonsten nenne ich nur einige unserer jüngsten Erfolge. Dazu gehört die Änderung der 37. Bundesimmissionsschutzverordnung, durch die grüner Wasserstoff auch zur Treibhausgasminderung für in den Verkehr gebrachte Kraftstoffe angerechnet werden darf. Ebenfalls sehr wichtig war die Befreiung von Netzentgelten nach § 118 EnWG für Elektrolyseure. Dadurch sparen Produzenten zwischen 6 und 7 Cent pro Kilowattstunde, also rund 50 % der Stromkosten. Ein drittes Beispiel ist die Stiftung H2Global. Dass es sie überhaupt gibt und bald mit einem Budget von 3,5 Mrd. Euro in eine zweite Runde gehen wird, ist zu einem großen Teil unser Verdienst. Wir hatten das Konzept des Fördermechanismus hinter H2Global damals im mittelbaren Auftrag des Bundesverkehrsministeriums entwickelt.

gwf: Also haben Sie gewissermaßen daran mitgewirkt, die Weichen für den Wasserstoffhochlauf zu stellen.

Diwald: So kann man es sagen. Wir waren auch an der Entwicklung des Wasserstoff-Kernetzes beteiligt. Dasselbe gilt für die Beschleunigung der Genehmigungsverfahren für Elektrolyseanlagen, die für viele unter dem Radar lief. Auch hier liegen inzwischen erste Beschlüsse auf EU-Ebene vor. Man kann diese Punkt als echte Erfolge bezeichnen, weil unsere Arbeit zu konkreten politischen Beschlüssen geführt hat. Übrigens waren unsere Mitglieder immer in die Erarbeitung unserer Positionspapiere involviert. Dass die darin formulierten Lösungsvorschläge also von einer unternehmerischen



Quelle: DWV

WERNER DIWALD

Vorstandsvorsitzender des Deutschen Wasserstoff-Verbands (DWV) e.V.

Basis ausgedacht wurden, garantiert ihren betriebswirtschaftlichen Mehrwert.

gwf: *Wie sieht Ihre Kooperation auf internationaler Ebene aus?*

Diwald: Ziemlich rege. Auf europäischer Ebene ist der wichtigste Verband Hydrogen Europe, bei dem wir Mitglied sind. Außerdem arbeiten wir projektbezogen mit zahlreichen anderen Wasserstoffverbänden zusammen, etwa bei der Entwicklung des Kernnetzes. Über Europa hinaus sind für uns zum Beispiel der brasilianische, US-amerikanische oder koreanische Verband sehr wichtig. Global werden wir nur dann nicht abgehängt, wenn wir frühzeitig wissen, was in den anderen Ländern passiert. Innerhalb Deutschlands tauschen wir uns dann noch mit anderen Verbänden aus, etwa dem DVGW, Zukunft Gas, dem VDMA, dem VDA oder den Gewerkschaften. Man sieht daran, wie vielseitig das Thema Wasserstoff ist.

gwf: *Wie ist der DWV intern strukturiert, um diese thematische Vielfalt abzubilden?*

Diwald: Abgesehen von den obligatorischen Abteilungen wie Buchhaltung und Administration haben wir eine starke Kommunikations- und Eventabteilung. Und für die wirtschaftlichen Kernthemen des Wasserstoffhochlaufs, in denen es schnell konkrete Regulierungen braucht, haben wir vier Fachkommissionen gegründet: performing energy, HySteel, HyMobility und HyInfrastructure. Ganz wichtig ist natürlich die politische Abteilung, in der wir die aktuellen Regulierungen des Bundestags und der EU diskutieren.

gwf: *Beginnen wir damit. Wie hat sich die politische Unterstützung der Wasserstoffwirtschaft in den letzten Jahren entwickelt?*

Diwald: Insgesamt zum Positiven. Die Bundesregierung hat inzwischen erkannt, dass die Wasserstoffwirtschaft ein fester Bestandteil der neuen Energiewirtschaft sein wird. Leider muss man aber immer wieder feststellen, dass einige Akteure in Wirtschaft und Politik die Dimension der Transformation noch nicht ganz erkannt haben. Da geht es manchmal mit zu kleinen Schritten oder gar nicht voran. Damit wir das globale Wettrennen um die Spitzenposition in der Wasserstoffwirtschaft gewinnen, braucht es politischen Gestaltungswillen. Ein bisschen nachjustieren und einzelne Regeln anzupassen reicht nicht. Es muss jetzt ein revolutionärer Umbruch eingeleitet werden.

gwf: *Müsste man für einen revolutionären Umbruch die Ziele der Nationalen Wasserstoffstrategie höher ansetzen oder nur ihre Umsetzung beschleunigen?*

Diwald: Letzteres. Man kann immer drüber debattieren, ob die Ziele der Nationalen Wasserstoffstrategie größer sein müssten. Aktuell sind die Zahlen aber so definiert, dass sie für einen industriellen Hochlauf genau richtig sind. Da ist es am Ende völlig egal, ob wir mit 90, 100 oder doch mit 180 TWh



Quelle: DWV

Die Produktion von Stahl ist sehr klimaintensiv. Pro Jahr werden ca. 55 Mio. t CO₂ emittiert; das entspricht rund 28 % der gesamten Industriemissionen Deutschlands

planen. All das wäre schon unendlich viel mehr als heute. Wir machen also nichts verkehrt, wenn wir einfach loslegen. Was fehlt, sind betriebswirtschaftlich sichere regulatorische Rahmenbedingungen. Das sehen wir am kürzlich verabschiedeten Kernnetz, dessen Finanzierung bis heute unklar ist. Auf welcher Basis sollte ein Unternehmen jetzt den Auftrag für den Bau einer Pipeline treffen? In der Energiewirtschaft war schon immer Investitionssicherheit das entscheidende Kriterium; nicht umsonst gibt es bei den Gaspipelines eine feste Verzinsung. Ohne verlässliche Gesetze könnten Unternehmen keine Investitionen mit Amortisationszeiten von bis zu 50 Jahren tätigen.

gwf: *Welche konkreten Maßnahmen empfehlen Sie, um diese Investitionssicherheit herzustellen?*

Diwald: Neben der geregelten Finanzierung des Kernnetzes brauchen wir eine Angebotsplanung oder -förderung für Wasserstoff. Für einen revolutionären Hochlauf sollten wir analog zum Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) erstmal die Produktion absichern; die Nachfrage wird sich, wenn der Wasserstoff kostengünstig zur Verfügung steht, schon einstellen. Hätten wir damals beim erneuerbaren Strom abgewartet, bis jemand Grünstrom braucht, würde heute kein einziges Windrad, keine einzige Biogas- und keine einzige PV-Anlage stehen. Wir haben uns damals einfach für die Dekarbonisierung der Wirtschaft entschieden, investiert, und jetzt, nach 30 Jahren, wird grüne Energie aufgrund der Skalierungseffekte immer günstiger und ist immer stärker nachgefragt. Das war aber nur möglich, weil man über eine Angebotsförderung die Investitionssicherheit geschaffen hat. Genau das brauchen wir jetzt für den grünen Wasserstoff. Anders wird er nicht zu einer Erfolgsstory, anders werden wir im globalen Wettbewerb nicht bestehen.

gwf: *Welche Instrumente empfehlen Sie konkret?*

Diwald: Viele sind sinnvoll, aber an erster Stelle stehen Produktionsanreize. Eine sinnvolle Ergänzung hierzu wären Steu-

eranreize. Es ist ja widersprüchlich, wenn der Staat den Betrieb von Elektrolyseuren fördert, die Betreiber aber gleichzeitig hohe Netzentgelte zahlen lässt. Diese sollte man reduzieren. Dadurch sinken die Netzkosten, und dadurch braucht man wiederum weniger Mittel für die Angebotsförderung.

gwf: Monetäre Produktionsanreize und Steuererleichterung kosten Geld. Wie würden Sie diese Mittel finanzieren?

Diwald: Der DWV ist da ganz klar: Wir brauchen für die notwendigen Investitionen einen Zukunftsfonds. Das heißt nicht, dass wir die Schuldenbremse einfach so auflösen sollten, sondern dass wir den Weg frei machen für Investitionen in die Zukunft, bei denen die Chance einer sehr hohen volkswirtschaftlichen Rendite besteht. So würde jeder Unternehmer auch vorgehen. Mit dem Zukunftsfonds sorgen wir heute dafür, dass morgen die Steuereinnahmen höher sind, dass überhaupt Steuereinnahmen da sind, dass Arbeitsentgelte gezahlt werden, auf die auch wieder Steuern entfallen, und dass die deutsche Wirtschaft weiterhin prosperieren kann.

gwf: Wie groß müsste dieser Zukunftsfond sein?

Diwald: Wir werden bald ein Positionspapier dazu veröffentlichen. Die Zahlen stehen fest, man muss sie nur in Kosten

WERNER DIWALD

Werner Diwald wurde am 12. November 1966 in Essen geboren. Seit 2015 ist er Vorstandsvorsitzender des Deutschen Wasserstoff-Verbands (DWV). Seine berufliche Laufbahn begann Diwald im Jahr 2000 bei der Uckerwerk Energietechnik GmbH, der Muttergesellschaft der ENERTRAG AG, wo er bis 2008 als Prokurist und Projektleiter tätig war. Parallel dazu übernahm er von 2001 bis 2016 die Rolle des geschäftsführenden Gesellschafters bei der ENERTRAG Systemtechnik GmbH.

Von 2008 bis 2013 war Werner Diwald als Vorstand der ENERTRAG AG tätig, einem Projektentwickler und Betreiber von Windparks und Hybridkraftwerken. In dieser Rolle zeichnete er sich insbesondere durch seine Verantwortung für die internationale Projektentwicklung und den Aufbau der Wind-Wasserstoffaktivitäten der Unternehmensgruppe aus. Zudem spielte er eine Schlüsselrolle bei der Gründung eines Elektrolyseherstellers.

Darüber hinaus engagiert er sich seit 2011 als Sprecher der Initiative für Windwasserstoff „performing energy“, die mittlerweile als Fachkommission im DWV integriert ist. Er ist außerdem Mitglied der Bundesfachkommission Energie des deutschen Wirtschaftsrats.

Seine Führungsrolle als Vorstandsvorsitzender des Deutschen Wasserstoff- und Brennstoffzellen-Verbands (DWV) hat Diwald seit 2014 inne. Von 2016 bis 2021 war er zudem Vorstandsmitglied bei Hydrogen Europe, dem europäischen Wasserstoff-Verband.

überführen: Wir brauchen 25 GW Elektrolyseleistung, um bis 2030 jährlich 70 TWh grünen Wasserstoff produzieren zu können. Weitere Finanzmittel brauchen wir für die in der neuesten Kraftwerksstrategie ausgeschriebenen 10 GW an Wasserstoffkraftwerken, für die Brennstoffzellenmobilität sowie für Infrastrukturen für die Wasserstofflogistik und -anwendung. Insgesamt kommt da ein dreistelliger Milliardenbetrag zusammen. Nur so können wir gewährleisten, dass bis 2030 alles bereitsteht. Die Zielwerte kommen ja nicht von uns, sondern wurden in Form der nationalen Wasserstoffstrategie durch die Bundesregierung verabschiedet.

gwf: Ein dreistelliger Milliardenbetrag ist nicht wenig.

Diwald: Nein, aber wenn uns die Verteidigung schon 2 % des Gesamthaushaltes - 100 Milliarden Euro - wert ist, sollte uns die Zukunft der nachfolgenden Generationen und der Umwelt vielleicht auch soviel wert sein. Diese Investitionen bringen jedenfalls weniger geopolitische Spannungen mit sich. Und in absehbarer Zeit wird der notwendige Investitionsbedarf dann sinken.

gwf: Kann die Anreizförderung im Rahmen des Inflation Reduction Act ein Beispiel dienen?

Diwald: Ja, der IRA kann als Blaupause dienen. Aber viele vergessen, dass die Blaupause für den IRA das deutsche EEG war. Die US-Behörden sagen selbst, dass sie mit dem IRA das EEG in ihr Steuersystem überführt und für den Wasserstoffmarkt angepasst haben. Der IRA ist sehr unbürokratisch, weil die Produktionsprämie in den ersten Jahren einfach ausbezahlt wird. Zudem haben die Amerikaner ein gutes Marketing gemacht. Sie haben so viel Glaubwürdigkeit erzeugt, dass nun alles schnell umgesetzt wird und es eine wirkliche Verlagerung von Investitionsabsichten und Produktionsstätten für Elektrolyseure gab. Aber eigentlich müssen wir gar nicht über den Atlantik gucken, sondern nur unser heutiges EEG betrachten und für den Wasserstoffhochlauf anpassen.

gwf: Das EEG hatte ja auch Skalierungseffekte zur Folge.

Diwald: Genau, wir haben mit der Umstellung auf Ausschreibungen einen Preisverfall von bis zu 30 % gesehen. Wir reizen mit dem Gesetz also Innovationen an, erzielen mit diesen Innovationen eine Kostendegression und sichern gleichzeitig die Investitionen ab. Das bedeutet für den Endkunden günstigere Energie und weniger Marktverzerrung. Das sollte doch eine Blaupause sein. Warum nun manche über CCfDs und neue komplexe Strukturen reden, ist mir ein Rätsel. Vor allem, weil diese erstmal beihilferechtlich von der EU abgesegnet werden müssten. Das EEG ist inzwischen mehrmals durch den EUGH gegangen und hat immer wieder gewonnen, darum haben es auch so viele Staaten kopiert. Es ist eine Erfolgsstory. Mit ihm schaffen wir auch den Hochlauf der grünen Wasserstoffproduktion sowie der gesamten vorgelagerten Wertschöpfungskette, etwa im Maschinen- und Anlagenbau. Hier können wir weltweit führend bleiben.

gwf: Gibt es weitere internationale Best Practice Beispiele für Wasserstoffstrategien?

Diwald: Ja, etwa Korea, Japan oder vor allem China. Dort ist man schon ambitionierter unterwegs, dort werden genau solche Zukunftsfonds aufgelegt. Auch beim Thema Brennstoffzellenmobilität laufen wir Gefahr, den Markt an Hersteller aus Asien zu verlieren. Man darf nicht vergessen, dass mittlerweile über 50 Nationen nach dem deutschen Vorbild Wasserstoffstrategien aufgelegt haben. Sehr viele haben also erkannt, dass hier ein neues Big Business heranwächst. Überall wurden schlafende Riesen aufgeweckt und öffnen jetzt langsam die Augen. Wir können nur dann ein Stück von diesem gigantischen neuen Markt abhaben, wenn wir uns auf unsere technologischen Kernkompetenzen besinnen und sie entsprechend fördern. So kreieren wir unser eigenes wirtschaftliches Wachstum.

nalen Wasserstoffstrategie ableitet, wenn man sie ernst nimmt.

gwf: Sie haben sich bislang auf grünen Wasserstoff konzentriert. Wie stehen sie zu anderen Farben des Wasserstoffs? Würden Sie die entsprechenden Technologien auch in groß-angelegten Förderpaketen berücksichtigen, oder sind es reine Übergangslösungen?

Diwald: Wir als deutscher Wasserstoffverband konzentrieren uns natürlich auf den deutschen Markt, und da liegt der Fokus auf erneuerbaren Energien - sowohl wegen des Klimaschutzes als auch wegen der Versorgungssicherheit. Gerade die letzten zwei Jahre haben das deutlich gemacht. Deshalb ist der grüne Wasserstoff für uns und unsere Mitglieder am interessantesten, und hier können wir mit unseren Kompetenzen im Maschinen- und Anlagenbau auch das höchste Wachstum

„Unsere Ziele sind ambitioniert, aber ich habe großes Vertrauen in unsere Wirtschaft – wenn die Politik nun die richtigen wirtschaftlichen Anreize setzt und Investitionssicherheit gibt.“

gwf: Wo stehen die deutschen Wasserstoffunternehmen denn im internationalen Wettbewerb?

Diwald: Anhand der vielen internationalen Kooperationen sieht man, dass wir technologisch in vielen Bereichen noch führend sind. Wir haben sehr spezifisches Knowhow und können gute Produkte in konstanter Qualität ausliefern. Darauf dürfen wir uns aber nicht ausruhen. In der Elektrolyse haben wir etwa erfolgreiche Hersteller, die jetzt aber hohe Stückzahlen brauchen, damit sie mit den Kosten chinesischer Anbieter konkurrieren können. Bei den Betankungsanlagen und Verdichtern sind wir auch führend, ebenso wie bei der Zulieferung für den Automobilbau. Gleiches gilt für die Elektro- und insbesondere die Gastechnik. Und da viele Unternehmen sich schon früh mit dem Wasserstofftransport auseinandergesetzt haben, sind wir auch da gut aufgestellt. Noch haben wir also die Chance, uns langfristig zu etablieren, aber das Window of Opportunity schließt sich mit rasender Geschwindigkeit. Es geht nicht mehr darum, die low hanging fruits zu ernten oder etwas Fallobst aufzulesen, sondern den Baum ordentlich anzubauen und jedes Jahr gute Früchte ernten zu können.

gwf: Wir haben eine gute Ausgangsposition, aber die Gefahr der Abwanderung oder Überholung durch andere ist real.

Diwald: Ja. Deswegen wäre ein Zukunftsfonds auch so eine gute Entscheidung. Der DWV hat da sehr konkrete Vorschläge zu. Und es geht nicht um zwei Milliarden, sondern um den Betrag, der notwendig ist und der sich logisch aus der Natio-

erzielen. Der Rest ist freie Marktwirtschaft; Unternehmen können investieren und forschen, wo sie wollen. Wir müssen uns auf eine Sache konzentrieren, was aber nicht bedeutet, dass andere Dinge nicht passieren können.

gwf: Schauen wir nochmal auf den grünen Stahl. Sind wir mit Blick auf die insgesamt bislang bewilligten sechs Milliarden Euro Förderung auf einem guten Weg?

Diwald: Ja, der erste Schritt ist gemacht, auch dank mutiger Entscheidungen der Unternehmen. Die Förderbescheide aus dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz waren hier ein wichtiges Signal. Wir haben den Transformationsprozess der Anlagentechnologie im Stahlwerk eingeleitet, müssen jetzt aber weitermachen. Während die Anlagen gebaut werden, müssen wir dafür sorgen, dass sie nach dem Bau auch mit grünem Wasserstoff versorgt werden können. Dafür muss die Wasserstoffproduktion - damit wären wir wieder beim Angebot - jetzt hochlaufen. Wir dürfen nicht warten, bis der grüne Stahl sie eines Tages nachfragt. Die FIDs für die Stahlanlagen werden ja erst getroffen, wenn die Wasserstoffversorgung klar ist. Daher muss dieser Prozess auch politisch gestaltet werden, etwa über das vorgeschlagene EEG-Modell.

gwf: Über die Anreize zur Wasserstoffproduktion hinaus fordern Sie auch Leitmärkte für grünen Stahl.

Diwald: Genau. Denn warum sollte jemand grünen Stahl produzieren, wenn er teurer ist als Weltmarktstahl? Man bräuchte

Quelle: DWV



Derzeit sind der Hyundai Nexo und der Toyota Mirai (Bild) die einzigen Brennstoffzellenautos auf dem deutschen Markt

ein ähnliches Instrument wie die Treibhausgasminderungsquote (THG-Quote) für e-Fuels. Eine solche Kampagne könnte man etwa auf EU-Ebene aufsetzen. Sie dürfte nicht wettbewerbsverzerrend sein, also keine Barriere für Importe aus dem nichteuropäischen Ausland aufstellen. Für alle gilt das gleiche Regime, mit den gleichen Grenzwerten, ob der Stahl hier oder in Asien produziert wird. Und damit hätten wir einen Leitmarkt, an dem sich dann beispielsweise Automobilhersteller orientieren können. Diesen Leitmarkt müssten wir jetzt parallel zu der Produktionsinfrastruktur entwickeln, dann wird der grüne Stahl eine Erfolgsstory. Nur so bleiben die Arbeitsplätze in der Stahlindustrie und den nachgelagerten Wertschöpfungsketten erhalten.

gwf: Wo stehen wir beim Thema Brennstoffzellen? Ihre Fachkommission HyMobility konzentriert sich hier insbesondere auf den Schwerlastverkehr.

Diwald: Die deutschen Fahrzeughersteller sind auch in der Brennstoffzellen-Mobilität international gut aufgestellt. Das zeigen die vielen Partnerschaften, die ausländische Unternehmen mit deutschen Unternehmen eingehen. Mit unserer Fachkommission HyMobility fokussieren wir uns aus drei Gründen auf den Schwerlastverkehr. Der erste sind die Fahrzeuggewichte. LKW sollten Güter und nicht Batterien transportieren, zudem sehen wir auch an dem Zustand unserer Straßen und Brücken, dass sie leichter werden und gleichzeitig mehr transportieren müssen. Das widerspricht sozusagen der Batterietechnologie. Zweitens wird es fast unmöglich sein, Ladekapazitäten an die Autohöfe zu bekommen. In der notwendigen Geschwindigkeit große Energiemengen zu übertragen, wird nur mit Wasserstoff gehen. Drittens muss der gesamte Güterverkehr versorgungssicher sein und darf nicht durch Dunkelflauten, die die Stromproduktion einschränken, beeinträchtigt werden. Deswegen kommen wir an der Brennstoffzelle nicht vorbei.

gwf: Wie sieht es mit dem Wasserstoff-Verbrennungsmotor aus?

Diwald: Der wird sicherlich auch eine Rolle spielen, gerade in Nischenanwendungen. Es gibt ja nicht den einen PKW, sondern unterschiedlichste Anwendungsfälle und Fahrzeuggrößen. Allgemein ist der Vorteil der Wasserstoffmobilität, dass man mit wenig Infrastruktur einen relativ großen Tonnagen-Umschlag erzielen kann. So lässt sich auch ein großer Sektor schnell umstellen, der darüber hinaus einen sehr hohen Beitrag zu den CO₂-Emissionen leistet. Bei der Elektromobilität brauche ich umgekehrt eine sehr große Infrastruktur, die sehr individuell ist, ohne dass der Beitrag zur CO₂-Reduktion bedeutend kleiner wäre.

gwf: Sowohl in der Nationalen Wasserstoffstrategie als auch in den EU-Zielen gilt 2030 als Stichtjahr für die erste Stufe des Wasserstoffhochlaufs. Was meinen Sie, wie weit wir bis dahin sein werden?

Diwald: Ich bin weiterhin sehr optimistisch. Ja, unsere Ziele sind ambitioniert, aber ich habe großes Vertrauen in unsere Wirtschaft - wenn die Politik nun die richtigen wirtschaftlichen Anreize setzt und Investitionssicherheit gibt. Die deutsche Wirtschaft hat bislang immer gezeigt, dass mehr geht, als man glaubt. Sowohl das große als auch das mittelständische Unternehmertum ist sehr einfallreich und kreativ. Man wird ungeahnte Kräfte mobilisieren können, um sich im globalen Wettbewerb zu positionieren. Die Bundesregierung darf sich jetzt nur nicht auf dem Erreichten ausruhen, sie darf sich auch nicht damit entschuldigen, wie viele andere Herausforderungen es derzeit gibt. Ich will diese anderen Herausforderungen nicht kleinreden. Aber wir müssen gleichzeitig an dem Wirtschafts- und Energiesystem von morgen arbeiten, denn sonst kommen wir aus dem Krisenmanagement nie wieder raus.

gwf: Herr Diwald, vielen Dank für das Interview!

Weitere Informationen unter:
<https://www.dwv-info.de>

