

Positionspapier zum Vergabebesleunigungsgesetz (VBSchlG) und der Rolle von Leitmärkten für CO₂-reduzierte Grundstoffe in Deutschland

Überblick

Mit dem Vergabebesleunigungsgesetz (VBSchlG) verfolgt die Bundesregierung das Ziel, öffentliche Vergabeverfahren zu vereinfachen, zu beschleunigen und stärker auf strategische Ziele der Transformation auszurichten. [Die öffentliche Beschaffung hat in Deutschland ein jährliches Volumen von etwa 500 Mrd. Euro](#) und kann damit maßgeblich zur Marktabtastung klimaneutraler Technologien beitragen. Durch die geplante Änderung des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB), insbesondere § 113 GWB, soll der Bundesregierung der Erlass einer Verordnung ermöglicht werden, die verpflichtende Anforderungen an die Klimafreundlichkeit von öffentlich beschafften Produkten festlegt.

Laut des [DWV-Positionspapiers](#) vom 14. März 2024 („10 Eckpunkte zur langfristigen Sicherung von Beschäftigung und Wertschöpfung in der Stahlindustrie“) entstehen durch den Einsatz nahezu CO₂-neutralem Stahls bei der Beschaffung einiger beispielhafter Produkte nur geringe Mehrkosten:

- Ein durchschnittlicher Pkw mit grünem Stahl würde um weniger als 500 € (<1,5 %) teurer werden.
- Eine Onshore-Windkraftanlage mit 6 MW Leistung verteuert sich um rund 1,8 %; eine Offshore-Anlage mit 15 MW Leistung um rund 1,3 %.

Für die Wasserstoffwirtschaft und den Aufbau grüner Leitmärkte ist dieses Erkenntnis von zentraler Bedeutung. Der DWV und seine Mitglieder bewerten das VBSchlG grundsätzlich als Chance, die Nachfrage nach klimafreundlichen Produkten und Technologien anzureizen und gleichzeitig Planungs- und Investitionssicherheit herzustellen. Zugleich besteht die Gefahr, dass unklare oder praxisferne Ausgestaltungen das Gegenteil bewirken: zusätzliche Bürokratie, Rechtsunsicherheit oder den Ausschluss mittelständischer Anbieter.

Wasserstoff nimmt eine strategische Schlüsselrolle für die industrielle und wirtschaftliche Resilienz Deutschlands und Europas ein. Öffentliche Auftraggeber können durch eine gezielte Nachfrage nach wasserstoffbasierten Produkten und Dienstleistungen einen entscheidenden Impuls für den Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft setzen. Die öffentliche Beschaffung kann hier als Ankermarkt wirken und Investitionen in europäische Wertschöpfung gezielt unterstützen. Ein solcher Ansatz entspricht dem Verständnis eines industriepolitischen Verantwortungsbewusstseins, das öffentliche Investitionen stärker auf europäische Unternehmen und Technologien ausrichtet und durch geeignete handelspolitische Instrumente flankiert wird. Eine strategisch ausgerichtete Wasserstoffwirtschaft stärkt damit

nicht nur die technologische Wettbewerbsfähigkeit Europas, sondern sichert Wertschöpfungsketten, industrielle Arbeitsplätze und Resilienz in einem zunehmend geopolitisch geprägten internationalen Umfeld.

Dieses Positionspapier bewertet den aktuellen Stand im Lichte der [Stellungnahme des Bundesrats](#) vom 26. September 2025 und weiterer sektorspezifischer Beiträge und formuliert Kernforderungen für die Ausgestaltung einer Verordnung nach § 113 GWB.

Umsetzung in Deutschland

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung sieht neben einer Beschleunigung einzelner Verfahrensschritte auch tiefgreifende Änderungen im GWB vor. Von besonderer Bedeutung ist die Einführung einer Verordnungsermächtigung für verbindliche Klimavorgaben in § 113 Absatz 1 Satz 2 Nummer 9 GWB. Das Gesetz befindet sich derzeit noch im parlamentarischen Verfahren (Stand 22. Januar 2026). Der DWV spricht sich dafür aus, dass der Passus erhalten bleibt und dass die Verordnungsermächtigung so bald wie möglich gezogen wird.

Teile des Bundesrates, insbesondere dessen Umweltausschuss, haben vorgeschlagen, die Verordnungsermächtigung nicht nur beizubehalten, sondern um das Kriterium der Ressourcenschonung zu ergänzen. Dies entspricht der Regierungsstrategie zur Circular Economy sowie den Vorgaben des Sondervermögens „Infrastruktur und Klimaneutralität“.

Ein weiterer zentraler Punkt ist die Handhabung des Losgrundsatzes (§ 97 GWB). Die Bundesregierung hält an einer mittelstandsfreundlichen Vergabestruktur fest, sieht aber spezifische Ausnahmen für Projekte im Rahmen des Sondervermögens sowie für Verteidigungs- und Sicherheitsvorhaben vor. Für die Wasserstoffbranche ist hier relevant, dass die Umsetzung großer Infrastrukturvorhaben – insbesondere beim Aufbau von Wasserstoffkernnetz, CO₂-Transportinfrastruktur oder im Bereich klimafreundlicher Mobilität – häufig keine kleinteilige Losaufteilung zulässt. Es besteht das Risiko, dass eine rigide Anwendung des Losgrundsatzes zu Verzögerungen, Schnittstellenproblemen und Investitionshemmnissen führt.

Potenzial für den Absatz grüner Produkte und Wasserstofflösungen

Die Einführung verbindlicher Nachhaltigkeitskriterien in der öffentlichen Beschaffung kann einen wesentlichen Beitrag zum Markthochlauf grüner Technologien leisten. Öffentliche Aufträge können einen Leitmarkt schaffen, der über Skaleneffekte Investitionen auslöst und die Wettbewerbsfähigkeit CO₂-reduzierter Industrieprozesse stärken wird.

Besonders betroffen sind Grundstoffindustrien wie Stahl, Chemie, Zement, Raffinerien aber auch der Mobilitätssektor. Um die Nachfrage nach CO₂-reduziertem Stahl zu steigern, könnte bei öffentlichen Bau- und Infrastrukturprojekten eine verpflichtende Grünstahlquote eingeführt werden. Alternativ könnten auch Embodied-Emission-Grenzwerte zur Verringerung des CO₂-Fußabdrucks von Gebäuden die Abnahme von klimafreundlichen Baustoffen unterstützen. So hebt die Wirtschaftsvereinigung Stahl in ihrer [Stellungnahme](#) vom

06. August 2025 hervor, dass die Transformation hin zu CO₂-reduziertem Stahl nicht allein über internationale Wettbewerbsmechanismen erreicht werden kann. Die öffentliche Hand müsse als Ankermarkt auftreten und klare Beschaffungsanforderungen formulieren, um Investitionssignale zu verstärken und Carbon Leakage zu vermeiden: „Leitmärkte sind definitorisch somit Märkte, auf denen staatliche Anreizmechanismen Kunden anleiten sollen, statt des schwarzen besser CO₂-reduzierten EU-Stahl zu kaufen. Voraussetzung dafür ist, Nachhaltigkeitskriterien in Kombination mit Local-Content Vorgaben verpflichtend einzuführen, die über etablierte Standards, z. B. bei Stahl durch den Low Emission Steel Standard (LESS), und über Herkunftsnachweise nachgewiesen werden.“

Der DWV teilt diese Einschätzung für die gesamte Wasserstoffwertschöpfungskette.

Für die Wasserstoffbranche entstehen Nachfrageimpulse unter anderem über:

- Klimafreundliche Baustoffe im Infrastrukturausbau,
- Wasserstoffbasierte Mobilitätslösungen (ÖPNV, Nutzfahrzeuge, Schiene),
- Beschaffung emissionsarmer Industrieprodukte,
- Ersatz fossiler Energieträger in kommunalen Einrichtungen (z. B. Universitäten, öffentliche Institute, etc.).

Bereits heute setzen zahlreiche öffentliche Auftraggeber freiwillig auf nachhaltige Produkte. Verbindliche Vorgaben würden allerdings den entscheidenden Unterschied machen, indem sie Marktvolumen sichern und Planungssicherheit herstellen.

Darüber hinaus sollte die öffentliche Beschaffung gezielt auch den Bezug von dezentral erzeugtem Wasserstoff berücksichtigen. Dezentrale H₂-Hubs können regionale Stromüberschüsse nutzen, Netzbelastungen mindern und lokale Wertschöpfung sichern. Eine [aktuelle Studie der New Energy Alliance](#) (2025) beziffert den gesamtwirtschaftlichen Mehrwert solcher dezentralen Energielösungen bis 2045 auf bis zu 255 Mrd. €. Die Einbindung regionaler Lieferungen von erneuerbarem oder kohlenstoffarmem Wasserstoff in Vergabeverfahren würde somit nicht nur Klimaziele, sondern auch die wirtschaftliche Effizienz und Systemstabilität stärken.

Herausforderungen in der Umsetzung

Trotz der Chancen für grüne Leitmärkte bestehen beträchtliche Herausforderungen. Mehrere Aspekte erfordern aus Sicht des DWV besondere Aufmerksamkeit:

Unbestimmtheit des Begriffs „Klimafreundlichkeit“

Die Verordnungsmächtigung in § 113 GWB lässt offen, anhand welcher Kriterien und Standards die Klimafreundlichkeit bzw. Nachhaltigkeit bemessen wird. Ohne klare Definitionen – etwa durch Zertifikate, EU-Standards oder Herkunftsnachweise – drohen Rechtsunsicherheiten und Verzögerungen. Von zentraler Bedeutung ist hierbei, zu gewährleisten, dass die Anforderungen an den unbestimmten Rechtsbegriff der „Klimafreundlichkeit“ durch bereits anerkannte Standards, wie dem Low Emission Steel Standard (LESS),

nachgewiesen werden. Die verpflichtende CO₂-Bilanzierung und Berichterstattung beim Bezug von Grundstoffen für die öffentliche Beschaffung ist dabei Grundvoraussetzung.

Bürokratie und Nachweispflichten

Insbesondere kleine und mittlere Unternehmen könnten durch komplexe Dokumentations- und Zertifizierungsanforderungen überfordert werden. Gleichzeitig steigt der administrative Aufwand für öffentliche Auftraggeber. Die von der Bundesregierung betonte Beschleunigung der Vergabe darf nicht durch zusätzliche Prüfschritte ins Gegenteil verkehrt werden.

Losaufteilung und Projektdimensionen

Für Großprojekte im Bereich Infrastruktur, Energie und Industrie ist eine übermäßige Zersplitterung problematisch. Wasserstoffkernnetz, CO₂-Pipelines oder großvolumige Fahrzeugflotten können oft nur in größeren Vergabeeinheiten effizient umgesetzt werden. Eine zu enge Anwendung des Losgrundsatzes kann Planungszeiten verlängern und Synergien verhindern.

Heterogene Umsetzung zwischen Bund, Ländern und Kommunen

Wenn Beschaffungsstellen Kriterien unterschiedlich interpretieren oder anwenden, entsteht ein Flickenteppich. Dies erschwert den Aufbau von Geschäfts- und Investitionsmodellen. Aus Sicht des DWV ist eine bundeseinheitliche Rahmensetzung erforderlich, die Spielräume lässt, aber Mindeststandards sichert.

Wettbewerbsfähigkeit und europäische Anbindung

Die Verbindung von Nachhaltigkeitskriterien mit Nachweisanforderungen darf nicht dazu führen, dass nachhaltige Produkte durch Importe unterlaufen werden, die geringere Standards erfüllen. Ein Bezug zu CBAM, RED III, Net-Zero Industry Act und EU-Taxonomie ist notwendig, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden.

Zusammenfassung der Kernforderungen

Aus Sicht des DWV sind folgende Punkte für das weitere parlamentarische Verfahren prioritär:

1. Beibehaltung und zeitnaher Gebrauch des § 113 GWB

Die Verordnungsermächtigung ist ein notwendiges Instrument, um nachhaltige Beschaffung verbindlich zu gestalten.

2. Verbindliche Nachhaltigkeitskriterien mit klaren Standards

Die Bundesregierung sollte zeitnah abgestimmte Definitionen und Berechnungsmethoden vorlegen, etwa auf Basis europäischer Methodiken (Herkunftsnachweise, CO₂-Bilanzierung). Einheitliche EU-Kriterien sind nötig, deshalb ist eine nationale Verordnungsermächtigung sinnvoll, damit Deutschland sofort EU-konforme

Vorgaben setzen kann, sobald die EU-Revision greift.

Der DWV spricht sich für klare, technologieoffene Kriterien aus, die als Rahmen Orientierung bieten, ohne Detailregeln vorzuschreiben:

- **Technologieoffene Mindestanforderungen**
 - Nachhaltigkeitskriterien sollen technologieoffen sein, sich auf Zielwerte und Wirkungskriterien beschränken und keine konkreten Technologien oder Betriebsweisen vorschreiben.
 - Schutz von Innovationspfaden und Wettbewerb, um Lock-in-Effekte zu vermeiden.
- **Treibhausgasintensität**
 - Orientierung an messbaren, anerkannten Standards (Minderung der CO₂-Intensität im Vergleich zu konventionellem Produkt anhand vordefinierter Referenzwerte).
 - Anschlussfähigkeit an RED III, CBAM sowie den Clean Industrial Deal.
- **Resilienz und Versorgungssicherheit**
 - Berücksichtigung von Kriterien zur Stärkung von Resilienz, Versorgungssicherheit und strategischer Autonomie.
 - Fokus auf kurze, diversifizierte und europäisch integrierte Wertschöpfungsketten für nachhaltig erzeugte Produkte.

3. Flexibilisierung des Losgrundsatzes für strategische Projekte

Großprojekte im Bereich Wasserstoff- und CO₂-Infrastruktur, ÖPNV, Bauwesen und industrieller Transformation müssen von übermäßiger Losaufteilung ausgenommen werden können. Nur so lassen sich Skaleneffekte und Planungsbeschleunigungen erzielen. Diese Ausnahme betrifft ausschließlich strategische Großprojekte. Für die überwiegende Mehrheit der Aufträge bleibt die KMU-freundliche Losaufteilung bestehen.

4. KMU-gerechte Ausgestaltung von Nachweispflichten

Verpflichtende Kriterien dürfen nicht dazu führen, dass mittelständische Anbieter vom Markt ausgeschlossen werden. Standardisierte, digitale und einfach nachvollziehbare Verfahren sind erforderlich, um Teilnahmechancen zu sichern.

5. Einbettung in EU-Regelwerke und industriepolitische Strategien

Die Umsetzung muss mit RED III, CBAM und Net-Zero Industry Act verzahnt werden, um Wettbewerbsfähigkeit und Investitionswirkungen sicherzustellen.

- **RED III:** Die Kriterien für erneuerbaren Wasserstoff/RFNBO, kohlenstoffarmen Wasserstoff/LCH und andere klimafreundliche Energieträger, die in der RED III definiert sind, müssen in nationalen Vergabeverordnungen berücksichtigt werden. Das Herkunftsnachweisregister des Umweltbundesamts sollte hierfür direkt eingebunden werden.

- **CBAM:** Es gilt zu verhindern, dass importierte Güter mit höheren Emissionen Kostenvorteile gegenüber heimischer Produktion erhalten. Vergabestellen müssen einen fairen Wettbewerbsrahmen zwischen EU-Produktion und Drittstaatenimporten schaffen.
- **Net-Zero Industry Act:** Die im NZIA definierten „Net-Zero-Technologien“, wie etwa Elektrolyseure, Brennstoffzellen oder Speicher, sollten in nationalen Vergabeverordnungen als strategisch bevorzugte Technologien aufgeführt werden. Damit wird die öffentliche Nachfrage gezielt auf europäische Produktionskapazitäten gelenkt und der industrielle Standort gestärkt.

6. Priorisierter Netz- und Stromzugang für Wasserstoffprojekte

Der DWV empfiehlt, dass mit dem im Wasserstoffbeschleunigungsgesetz verankerten Status des überragenden öffentlichen Interesses auch ein beschleunigter und priorisierter Zugang zu Netz- und Stromkapazitäten für Elektrolyseprojekte verbunden wird. Nur wenn Wasserstoffherzeugungsanlagen frühzeitig und verlässlich an das Stromnetz angebunden werden, kann der Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft tatsächlich beschleunigt werden. Dies gilt insbesondere für dezentrale Elektrolyseure, die bei hoher EE-Einspeisung systemdienlich produzieren und dadurch zur Entlastung der Stromnetze beitragen.

7. Öffentliche Beschaffung als industrieller Leitmarkt

Der DWV fordert, dass nachhaltige öffentliche Beschaffung gezielt auf zentrale Produktgruppen ausgerichtet wird – etwa auf CO₂-reduzierten Stahl, emissionsarme Chemieprodukte, wasserstoffbasierte Mobilitätslösungen und klimaneutrale Baustoffe. Diese Nachfragesignale können den Markthochlauf der Wasserstoffwirtschaft beschleunigen und Deutschland als Industriestandort langfristig stärken.

Berlin, 22.01.2026

Kontakt: Friederike Lassen
Vorständin des DWV
gremien@dwv-info.de

Seit über zwei Jahrzehnten steht der **Deutsche Wasserstoff-Verband (DWV) e.V.** an der Spitze der Bemühungen um eine nachhaltige Transformation der Energieversorgung durch die Förderung einer grünen Wasserstoff-Marktwirtschaft.

Mit einem starken Netzwerk von über 140 Institutionen und Unternehmen sowie mehr als 350 engagierten Einzelpersonen treibt der DWV die Entwicklung und Umsetzung innovativer Lösungen in den Bereichen Anlagenbau, Erzeugung und Transportinfrastruktur voran. Durch die Fokussierung auf die Schaffung optimaler Rahmenbedingungen für die Wasserstoffwirtschaft unterstreicht der DWV sein unermüdliches Engagement für eine zukunftsfähige, nachhaltige Energieversorgung und vertritt wirkungsvoll die Interessen seiner Mitglieder auf nationaler und europäischer Ebene.