

Aktionspapier des Blockchain Bundesverband e.V.

zur Blockchain-Strategie der Bundesregierung vom 18.09.2019

Arbeitsgruppe :

Mobilität & Logistik

Sebastian Becker, Frank Kottler, Konstantin Graf, Robin Pilling, Marcus Olszok



**BLOCKCHAIN
BUNDESVERBAND**



- 1. Wirtschaftlicher und Technologischer Kontext**
- 2. Massive Förderung des Know-how-Transfers zwischen Forschung, Industrie und spezialisierten Unternehmen**
- 3. Einrichtung von Reallaboren für dezentrale Mobilität und Logistik**
- 4. Förderung von Investitionen in Blockchain-Technologie**



1. Wirtschaftlicher und Technologischer Kontext

Die deutsche Wirtschaft hat in den vergangenen Jahrzehnten stark von der Innovationskraft und der Exportstärke der deutschen Automobil- und -Zulieferindustrie profitiert. Rund 2 Millionen Arbeitsplätze und knapp 5% des Bruttoinlandsproduktes wird in diesem Industriezweig erwirtschaftet, der in den vergangenen hundert Jahren maßgeblich zum Ruf Deutschlands als Land der Ingenieure und Qualitätsprodukte beigetragen hat.

Zusammen mit der Logistik-Industrie, die mit ihrer Funktion für den reibungslosen Warenverkehr ebenso wichtig ist für den Wirtschaftsstandort sowie die Vernetzung auf europäischer Ebene und darüber hinaus, bildet das umfassende Transport- und Mobilitätssystem eine, wenn nicht sogar die Hauptschlagader der Exportnation Deutschland.

Gerade weil die Branche zunehmend mit strukturellen Problemen und einer Vertrauenskrise zu kämpfen hat, sollte der Blockchain als Technologie besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden. Die Ursachen für diese schwierige Lage sind teils hausgemacht (Diesel-Skandal), teils aber auch in dem sich verschärfenden globalen Wettbewerb und den sich weiter eintrübenden Aussichten für den (freien) Welthandel begründet. Für beide Bereiche kann der Einsatz von Blockchain-Technologie bei der Etablierung neuer Spielregeln maßgeblich helfen - dank der Fähigkeit zur Bildung von End-to-End-Vertrauenskettens für Herkunft von Teilen, Messung und Übertragung von Daten, sowie der Festsetzung von Spielregeln (Policies) im technischen ebenso wie im geschäftlichen Bereich. Aber auch für die Frage nach dem zukünftigen 'Vorsprung durch Technik' für die hiesige Industrie kann Blockchain als Technologie-Plattform eine Lösung sein, wenn sie als Grundlage für ein neues, nachhaltiges und transparentes Denken und als echte Chance für eine umfassende Sicherheitsarchitektur für Fahrzeuge, Mobilität und Logistik begriffen wird.

Dies wird durch die zusätzliche Verschärfung der Lage als Folge der Corona-Krise nur noch dringlicher. Warum? Weil nach Meinung der Arbeitsgruppe „Mobilität und Logistik“ des Paperthons des Bundesblocks die Blockchain fundamentale und strukturell neue Möglichkeiten eröffnet, bestehende Defizite zu beheben und erweiterte Geschäftsmodelle zu ermöglichen. Auch strategisch kann der breite Einsatz von Blockchain-Lösungen dazu führen, dem Rückstand, den die deutsche Automobilindustrie im Software-Bereich hat, entgegenzuwirken.

Entsprechend wollen wir vor der Abgabe konkreter Handlungsempfehlungen folgende Punkte anführen, die für eine intensive Befassung mit den Potentialen der Blockchain-Technologie sprechen:

- **Vertrauen in Normierung und Standardisierung stärken:** Für eine Industrie, die im Wesentlichen auf hervorragenden Ingenieurleistungen beruht, ist die Überprüfbarkeit der Ergebnisse auf technischer Ebene eine Möglichkeit, sich nachweisbar auszuzeichnen.
 - Das durch den Diesel-Skandal verlorene Vertrauen könnte durch Blockchain-Technologie nachhaltig wiederhergestellt werden, da die Einbringung von mit Blockchain-Applikationen verbundenen Secure Modules ("Krypto-Chips") in entsprechende Prüfstände, Messwerkzeuge sowie die Fahrzeuge selbst derartige Manipulationen verhindern kann bzw. diese belegbar macht.
 - Gleichzeitig können sicher und datenschutzkonform übertragene Messdaten in Blockchains transparent für alle Beteiligten einsehbar gemacht werden und regulierungskonforme und auf Standard-Normierung beruhende Messungen neue Qualitätslevel und Services begründen.



- **Innovation durch Koopetition:** Die Tatsache, dass in Deutschland mehrere global bedeutende Automobilhersteller und viele Unternehmen der Zulieferindustrie beheimatet sind, führt zu einem latenten Klumpen-Risiko für die deutsche Wirtschaft. Ebenso wie Normierung und Standardisierung kann auch die Blockchain dafür sorgen, dass sich gemeinsame Datenhaltungs- und Prozess-Standards etablieren lassen - und somit helfen, Vorsprünge bei der Entwicklung und Fertigung dann auch im Feld der datenbasierten Optimierung und Automatisierung sowie der erweiterten Services zu verlängern.

Dies bedeutet, dass sich die Automobil- und Logistikbranche auf eine umfassende Zusammenarbeit bei der technischen Ausgestaltung von Blockchain-Datenhaltung und sicheren, blockchain-basierten und optimierten Prozessen verständigen sollte. Auf Basis einer solchen, gemeinsam errichteten Blockchain-Infrastruktur kann die Industrie dann aber bei Diensten und Produkten, die darauf aufbauen, wieder voll im Wettbewerb stehen.

- **Effiziente Teile- und Code-Logistik:** Gerade wegen ihrer globalen Vernetzung könnte die deutsche Automobilindustrie wegen der zunehmenden Komplexität von Lieferketten und Bauteilen gravierende Probleme bekommen. Diese Einschätzung hat sich während des Corona-bedingten, globalen Lockdowns bereits aufs Anschaulichste bestätigt. Eine Erfassung von Komponenten und deren Qualität durch Blockchain-Anwendungen ist entsprechend stark zu befürworten. Denn so lassen sich Flexibilität und Reaktionsgeschwindigkeit international hoch halten:

- Auf Rückrufe von Fahrzeugen kann rasch und effizient reagiert werden, wenn exakte Angaben über die Zusammensetzung von Fahrzeugen und Baureihen vorliegen
- Sich abzeichnende regulatorische Anforderungen über die Nachweisbarkeit der im Fahrzeug zu beliebigen Zeitpunkten installierten Software-Versionen lassen sich mit Blockchain-Technologie wesentlich besser und manipulationssicherer belegen als mit anderen Technologien - hier könnte sich ein entscheidender Qualitäts-Vorsprung und Sicherheitsversprechen erreichen lassen
- Unter Verwendung von Blockchain-Hardware und -Software lassen sich nicht nur 'Roots of Trust' und Herkunftsnachweise etablieren, sondern auch nachhaltig überlegene Cybersecurity-Konzepte für die Automobilbranche entwerfen. ++

- **Automatisiertes Bezahlen:** Im Zeitalter der Elektro-Mobilität wird es eine der wesentlichen Herausforderungen sein, die stark ansteigende Zahl von automatisierten Vorgängen (Laden von Fahrzeugen, Datenaustausch mit der Verkehrsleit-Infrastruktur etc.) kostengünstig abzuwickeln - und das im Idealfall ohne dass, wie selbstverständlich, mehrere Prozent der zu entrichtenden Summen als Marge an internationale Payment-Anbieter abfließen und der lokalen Industrie von der Wertschöpfung quasi postwendend abgehen.

- Hier können Blockchains und digitale, blockchain-basierte Tokens wesentlich günstigere Zahlungsabwicklungen ermöglichen.
- Gleichzeitig kann durch sichere Hardware-Module oder Software-Lösungen ("Car Wallets") erreicht werden, dass Fahrzeuge jede Transaktion nachweisbar mit einem privaten Schlüssel (als Teil einer sicheren PKI) signieren. Dies kann auch für Fahrzeugdaten gelten, nicht nur für Wert-Transaktionen, wie man sie aus dem Kryptowährungs-Segment kennt. Insbesondere für direkte Machine-to-Machine-Transaktionen ermöglicht das sichere und kostengünstige Zahlungsabwicklung, bis hin zu einer Incentivierung der Maschinen, sich wie gewünscht zu verhalten. Somit ließen sich gesellschaftliche Ziele, etwa in Bereichen wie beim Smart Energy Grid Bapaning oder bei der Reduktion von CO2-Emissionen, schneller und volkswirtschaftlich effizienter erreichen.



- **Multi-modale Mobilitätsdienste:** Um den öffentlichen Nahverkehr und Ride Sharing-Dienste als umweltfreundlichere Alternative zum Individualverkehr zu fördern, braucht es nicht nur Vertrauen in genaue Abrechnungen, sondern auch eine technisch effiziente Abwicklung derartiger "Roaming"-Vorgänge. Hier ist die Blockchain ideal geeignet, um Datensicherheit, Daten-Exaktheit und günstige Verrechnung von Teilzahlungen zu ermöglichen. Gleichzeitig kann dadurch die technische Grundlage geschaffen werden, zwischen einzelnen Systemen der Dienste-Anbieter Interoperabilität zu erreichen und offene, modulare Plattformen zu entwickeln. So können auch bisher verteilt abgelegte und deshalb unverarbeitete Daten zugänglich und nutzbar gemacht werden, inklusive möglicher Incentivierung zur Nutzung bestimmter Angebote durch Tokens.

Um generell eine möglichst hohe Reichweite und damit einhergehende Angebotsvielfalt zu erreichen, ist eine frei zugängliche und skalierbare digitale Infrastruktur, die unabhängig von zentralen Servern betrieben werden kann, unabdingbar. Nur so werden sich auch bisher nicht verbundene Parteien zu neuen Geschäftsmodellen zusammenfinden und diese organisieren können - wie am Beispiel von Fahrzeugflotten, der Verkehrsleitsysteme und der Energienetze gezeigt werden kann.

- **Sicherheit beim Autonomen Fahren:** Deutschland ist bei der Entwicklung autonomen Fahrens global nicht mehr führend. Da andernorts die regulatorischen und Arbeitsmarkt-Voraussetzungen günstiger sind, die benötigten Software-Lösungen zu erstellen, sollte die deutsche Industrie ihren Ruf durch das Anbiete der sichersten und transparentesten Lösungen untermauern. Telematik-Module sowie ganze Fahrzeug- und Verkehrsinfrastruktur-Konzepte, die sicher gegen Cyber-Attacken sind, könnten einen großen Wettbewerbsvorteil bedeuten. Da aktuell kein System über eine höhere Sicherheit gegen Datenmanipulation verfügt als die Kopplung von Krypto-Chips und digitalen Zwillingen der Fahrzeuge (oder Bauteile) in der Blockchain, sollten insbesondere auch die hiesigen Zertifizierungsbehörden in die Lage versetzt werden, solche Technologien zu mandatieren. Abgeleitet davon kann sich auch die Versicherungswirtschaft mit neuen Angeboten für datensichere Fahrzeuge gut positionieren.

Anhand solcher Beispiele wird unserer Meinung nach deutlich, dass das Versprechen "Made in Germany" mit den vertrauens- und effizienzstiftenden Eigenschaften der Blockchain-Technologie so zusammengebracht werden sollte, dass gerade für diesen sensiblen Wirtschaftszweig nachhaltige Lösungen entstehen beziehungsweise neu mit Bedeutung aufgeladen werden können.

Gleichzeitig sollte die Incentivierungs-Möglichkeit durch digitale Tokens genutzt werden, um für Verkehr und Logistik energiesparende, umweltschonende und sozial erwünschte Technologien und Dienstleistungen zu befördern.

Da sich also sowohl technische und sicherheitsrelevante Qualitätsmerkmale als auch prozesuale Wettbewerbsvorteile durch den Einsatz von Blockchain-Technologie im Automobilsektor und in der Logistik erreichen lassen, sollte der Staat die Entwicklung entsprechender Lösungen nachhaltig und im Rahmen seiner Möglichkeiten fördern.

Momentan fehlt es in Deutschland aber nicht in erster Linie an industriellen Pilotprojekten oder fachlichem Know-how, sondern vielmehr am umfassenden Verständnis der vielfältigen Vorteile von Blockchain-Technologie gegenüber herkömmlichen IT- und Sicherheits- oder Bezahl-Architekturen. Deshalb sollte im ersten Schritt die strategische Diskussion befördert werden, gerade zwischen den leitenden Stellen in Industrie, Politik und Verbänden sowie anderen, die Interessen der Bürger vertretenden Organisationen.

So zeigt die häufig zitierte Argumentation, dass die (Bitcoin-)Blockchain mit ihrem hohen Energieverbrauch ja offensichtlich eine Gefahr für Nachhaltigkeitsziele darstellen würde, sehr klar, wie niedrig die Qualität der öffentlichen Debatte derzeit ist. Dies ist insbesondere für die deutsche Wirtschaft und die Automobilindustrie sehr bedenklich und wird auch der Politik nicht bei der Durchsetzung einer progressiven Agenda helfen.



Entsprechend sollte unter der Federführung staatlicher Initiativen klar herausgearbeitet und wissenschaftlich belegt werden, wie und warum Blockchain-Technologie in vielen Bereichen Vorteile bieten kann: das gilt für Cyber- und IT-Security ebenso wie für Prozess-Effizienz und -Automatisierung, beim automatisierten Bezahlen und Fahren genau wie beim Aufbau selbstzertifizierender, vertrauenswürdiger Infrastruktur. Außerdem lassen sich durch neue, transparentere und ökonomisch leistungsfähigere Methoden bei der Finanzierung von Anlagen, Maschinen, Fahrzeugen und Rohstoffen die Mittel bereitstellen, nachhaltiges und zukunftssicheres Wirtschaften erheblich voranzubringen.

Nur auf Basis eines solchen Agenda-Settings und profunder Vorarbeit werden sich die Industrie und die Verbände in Zeiten vielfacher Herausforderungen davon überzeugen lassen, mutige Innovations-Entscheidungen zu treffen und die benötigten privatwirtschaftlichen Mittel bereitzustellen.

In diesem Kontext fordert die Arbeitsgruppe konkret:

2. Massive Förderung des Know-how-Transfers zwischen Forschung, Industrie und spezialisierten Unternehmen

Zuständigkeit

BMWi, BMVI

Der in der Blockchain-Strategie vorgesehene Austausch zwischen Politik, Wirtschaft, Zivilgesellschaft sowie Expertinnen und Experten im Rahmen einer Dialogreihe muss über bloße Gesprächsrunden deutlich hinausgehen und zu einer nachhaltigen Ausarbeitung und Verbreitung von Erkenntnissen zur Wirkung von Blockchain-Technologie im Vergleich zu althergebrachten Herangehensweisen führt.

Handlungsempfehlung

Die Arbeitsgruppe empfiehlt der Bundesregierung, Studien über die Auswirkungen des Einsatzes von Blockchain-Technologie in den Feldern dezentrale Mobilität und Logistik zu fördern und deren Ergebnisse in einer umfangreichen Serie von Workshops / Dialogreihen / Industrie-Treffen zu präsentieren, und vor allem die darin enthaltenen strategischen Empfehlungen mit den Entscheidungsträgern aus Wirtschaft und Gesellschaft zu diskutieren.

Insbesondere die Exzellenz-Universitäten und andere Fachbereiche mit entsprechenden Kapazitäten sowie die in diesem Bereich mit führenden Institutionen wie die Fraunhofer-Gesellschaft oder das Max-Planck-Institut sollten in die Lage versetzt werden, in diesem Prozess des inhaltlichen Know-how-Transfers Vorreiterrollen einzunehmen.

Wesentliche Eigenschaft dieses organisierten Wissensaustauschs sollte sein, dass:

1. Fachlich involvierte Stellen und Entscheidungsträger in die Lage versetzt werden, in diesem wichtigen Zukunftsfeld fundierte Entscheidungen treffen und diese auch umsetzen zu können. Entsprechende Förderungen für Personal, technische Mittel und Forschung sowie die anschließende Auswertung und Publikation von Ergebnissen sollten bereitgestellt werden.
2. Die Unternehmen der Automobil- und Mobilitätswirtschaft frühzeitig zusammen mit den Wettbewerbsaufsehern und anderen fachlich zuständigen Behörden juristische Fragen, die sich aus der notwendigen Abstimmung bei der Einrichtung dezentral organisierter Systeme ergeben, abstimmen und Vorschläge für klare regulatorische Rahmenbedingungen erarbeiten werden.



3. Die Förderung von Forschung und Dissemination in den Bereichen mit der höchsten Wertschöpfungstiefe blockchain-basierter Prozesse, namentlich Smart Contracts, Krypto-Chips sowie Tokenisierung von Assets und die wesentlichen Einsatzgebiete dafür vorangetrieben wird.
4. Für bestimmte Anwendungsbereiche Kosten für Beratung oder Projekt-Planung und -Konzeption absetzbar / förderbar sein sollten, etwa für 'Smart Cities' oder "Automatisierte Verkehrs- und Logistiknetze". Dadurch könnten Anreize geschaffen werden, dass sich insbesondere benachbarte Industrien - etwa die Autohersteller, der öffentliche Nahverkehr und die städtischen oder regionalen Verkehrsplaner - austauschen und die Vorteile der Verwendung von Blockchain-Technologie bei der Harmonisierung von Backend- und Abrechnungssystemen prüfen.

Begründung

Blockchain-Technologie ist, gerade wegen der Anwendungsmöglichkeiten in mehreren Feldern, nicht leicht zu planen, wenn es an Know-how und umfassendem Verständnis fehlt. Zu oft werden deshalb Entscheidungen getroffen, die auf der Kenntnis von lediglich ein oder zwei Aspekten der Technologie herrühren oder die nur eine geringe Anzahl an Zielparametern umfassen.

Die Arbeitsgruppe fordert entsprechend, dass insbesondere Grundlagenentscheidungen - etwa für den Einsatz von Blockchain-Technologie in Unternehmensbackends, als Grundlage für neue Geschäftsmodelle und zur nachhaltigen Verbesserung bisheriger Strukturen und Prozesse, durch wissenschaftlich fundierte Analysen gefördert und entsprechende Argumente öffentlich geteilt werden.

Dies sollte in einer Art und Weise geschehen, dass sich Unternehmen auch zu gemeinsamen Infrastruktur-Investitionen verabreden können, ohne dass sie mit wettbewerbsrechtlichen Rahmenbedingungen in Konflikt geraten.

Um auch solche neu entstehenden, dezentralen Strukturen der Zusammenarbeit nachhaltig zu gestalten, regen wir auch die Forschung und Förderungen der Erarbeitung von dezentralen Governance-Strukturen an.

3. Einrichtung von Reallaboren für dezentrale Mobilität und

Logistik

Zuständigkeit

BMWi, BMVI, Bundeskartellamt, BSI

Ziel

Bestehende Rechtsunsicherheit hinsichtlich unternehmensübergreifender Zusammenarbeit in blockchain-basierten, kooperativen Geschäftsmodellen auflösen; technologie-agnostische Anwendung der europäischen eFTI-Richtlinie ermöglichen.

Problem

Rechtssicherheit und ein moderner, klar ausgestalteter Rechtsrahmen bezüglich unternehmensübergreifender Zusammenarbeit in neuartigen, kooperativen Geschäftsmodellen sind für die Wettbewerbsfähigkeit der Automobil- und Logistikbranche am Standort Deutschland unerlässlich.



Hintergrund

Beide Branchen befinden sich im Umbruch, der durch Digitalisierung, Automatisierung, Konnektivität, Klimaschutz und Elektromobilität geprägt ist. Kooperative, blockchain-basierte Geschäftsmodelle sind eine wichtige Zutat dieser Entwicklung. Zunehmende Modularisierung von Gütern und Dienstleistungen und der fortschreitende Ausbau von Industrie 4.0 in verteilten Produktionsnetzwerken beflügeln diesen Trend.

Handlungsempfehlung

Die Arbeitsgruppe empfiehlt der Bundesregierung, für dezentrale Mobilität und dezentrale Logistik Reallabore einzurichten. Wesentliche Eigenschaft der Reallabore sollte eine Begleitung der Vorhaben durch (1) das Bundeskartellamt und (2) das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik sein. Ziel hierbei ist,

1. Rechtssicherheit in Bezug auf Absprachen zwischen Unternehmen zur Förderung des Wettbewerbs (Koopetition) zu schaffen. Chancen und Risiken blockchain-basierter Geschäftsmodelle sollen ausgewertet werden, um die richtigen regulatorischen Rahmenbedingungen im Kartell- und Monopolrecht zu finden. Übergeordnetes regulatorisches Ziel dieser Empfehlung ist eine Präzisierung des Rechtsrahmens oder Positionierung des Bundeskartellamts hinsichtlich §§ 18-20 GWB i.V.m. §§ 2-3 GWB im Umfeld kooperativer Geschäftsmodelle.
2. zu einer technologie-agnostischen Anwendung der EU-Verordnung über elektronische Frachtbeförderungsinformationen (eFTI) (2018/0140 (COD)) beizutragen. Die Ergebnisse des Reallabors für dezentrale Logistik unterstützen die Eignungsbewertung dezentraler Systeme zur Erfüllung der eFTI-Vorschriften und die Formulierung von IT-Sicherheitsanforderungen an eFTI-Systeme.

Begründung

Durch die Eigenschaft dezentraler Systeme, Transaktionen zwischen Partnern zu ermöglichen, die sich nicht vertrauen (z.B. Konkurrenten), sind derart gestaltete, kooperative Geschäftsmodelle darauf ausgelegt, den Wettbewerb zwischen den Beteiligten zu fördern. Das Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (insb. § 1 GWB) verbietet wettbewerbsbeschränkende Vereinbarungen. § 2 GWB stellt Vereinbarungen vom Verbot frei, "die unter angemessener Beteiligung der Verbraucher an dem entstehenden Gewinn [...] zur Förderung des technischen oder wirtschaftlichen Fortschritts beitragen".

Es ist allerdings ungeklärt, wie die gegenwärtige rechtliche Lage im Kontext kooperativer Geschäftsmodelle zu bewerten ist, in denen Wettbewerber u.a. einen digitalen Markt schaffen, dessen Eintrittsbarrieren und Offenheit in Zusammenarbeit vereinbart werden. Während ein unreguliertes Umfeld in einem solchen Fall durchaus Potential für wettbewerbsbeschränkende Absprachen bietet, ermöglichen kooperative Geschäftsmodelle auch partizipative, diskriminierungsfreie und in Folge innovations- und mittelstandsfreundliche, wettbewerbsfördernde Marktstrukturen.

Ähnliche Rechtsunsicherheit besteht im Monopolrecht, das eine explizite Berücksichtigung von Netzwerkeffekten und damit zusammenhängenden Größenvorteilen bei mehrseitigen Märkten und Netzwerken fordert (§ 18 Abs. 3a GWB). Es besteht klarer Regulierungsbedarf für die Bewertung der Marktstellung kooperativer Netzwerke.

In der Wirtschaft führt die gegenwärtige Rechtsunsicherheit zu Zurückhaltung in der Entwicklung und Erprobung kooperativer Geschäftsmodelle. Gerade durch §§ 18-20 GWB (verbotenes Verhalten durch marktbeherrschende Unternehmen) i.V.m. §§ 2-3 GWB (vom Kartellverbot befreite Absprachen) bewegen sich auch Unternehmenskooperationen mit partizipativen Marktstrukturen auf rechtlich unsicherem Terrain.



Der Regulierungsbedarf ergibt sich damit aus (1) dem Missbrauchspotential in Abwesenheit von Regulierung und (2) der bestehenden Rechtsunsicherheit, die sich hemmend auf die Wettbewerbsfähigkeit und Innovationskraft der deutschen Industrie auswirkt.

Aufgrund der Neuartigkeit des unternehmerischen Ansatzes und der Blockchain-Technologie ließe sich dies u.E. optimal in Form von Reallaboren verwirklichen, um mehr über die umwälzenden Auswirkungen blockchain-basierter Geschäftsmodelle auf die Wirtschaft und die Gesellschaft zu lernen und die richtigen regulatorischen Antworten auf die Chancen und Risiken derartiger Innovation zu finden.

Eine zusätzliche Chance für Deutschland, in der Entwicklung und Regulierung dezentraler Technologien eine Vorreiterrolle zu übernehmen, bietet die kurz vor Verabschiedung stehende EU-Verordnung über elektronische Frachtbeförderungsinformationen (eFTI) (2018/0140 (COD)), die einen einheitlichen europäischen Rechtsrahmen für die Übertragung digitaler Frachtbeförderungsinformationen schafft. Deutschland könnte sich hier als Innovationsstandort positionieren, indem für die Anwendung der eFTI-Verordnung auch dezentrale Systeme auf ihre Eignung hin bewertet werden. Die Arbeitsgruppe befürwortet eine technologie-agnostische Gesetzgebung, die es jeder geeigneten Technologie erlaubt, zur Erfüllung gesetzlicher Pflichten, die sich aus der eFTI-Verordnung ergeben, genutzt zu werden. Die Ergebnisse aus dem Reallabor für dezentrale Logistik können zur Eignungsbewertung dezentraler Technologien zur Erfüllung der eFTI-Vorschriften sowie zur Formulierung konkreter IT-Sicherheitsanforderungen an eFTI- und/oder dezentrale Systeme beitragen.

4. Förderung von Investitionen in Blockchain-Technologie

Zuständigkeit

BMW, BMVI

Die Blockchain-Strategie der Bundesregierung sieht verschiedene Fördermaßnahmen bereits vor (etwa das „Industrie 4.0 Recht-Testbed“) beziehungsweise kündigt weitere an. Allerdings sind diese Maßnahmen unserer Meinung nach nicht ausreichend. Das Rahmenprogramm 'Förderung digitaler Technologien' ist etwa die einzige Fördermaßnahme, die nach Eingabe des Suchbegriffs 'Blockchain' (Stand April 2020) in der Datenbank des BMWi ausgewiesen wird, auch wenn in anderen Programmen, etwa dem „Schaufenster Sichere Digitale Identitäten“, durchaus auch blockchain-basierte Projekte mit Mobilitätsbezug gefördert werden.

Handlungsempfehlung

Die Arbeitsgruppe fordert eine deutliche Ausweitung der Fördermaßnahmen für industrielle Projekte im Bereich der blockchain-basierten bzw. auf modernen Technologien aufbauenden Mobilität und Logistik.

So sollten etwa auch außerhalb von bestehenden oder neuen Förder-Richtlinien Maßnahmen initiiert werden, um gemeinschaftliche Projekte zu fördern, indem etwa bereitgestellte Budgets für die Zusammenarbeit mit Startups oder spezialisierten Blockchain-Unternehmen bezuschusst werden (natürlich im Einklang mit europäischen Richtlinien zur Wirtschaftsförderung).

Um diese Mittel nachhaltig für zweckgebundene Förderung eingesetzt zu sehen, könnte etwa die Schaffung inhaltlich passender Arbeitsplätze an die Vergabe gebunden werden, ebenso wie die teilweise Veröffentlichung von Projektergebnissen.

Auf diese Weise könnte sowohl der Fachkräfteaufbau als auch die inhaltliche Kooperation und der Know-how-Transfer in der Industrie gestärkt werden.



Wesentliche Eigenschaft dieser Förderungen sollte sein, dass:

1. bereitgestellte Budgets der Industrie zur Pilotierung von Projekten unter hauptsächlichem oder wesentlichem Einsatz von Blockchain-Technologie und unter Mitarbeit von mindestens drei beteiligten Unternehmen für den Zeitraum von 5 Jahren mit 50% bezuschusst werden. Im Gegenzug muss je 100.000 EUR gefördertem Projektbudget innerhalb der beteiligten Unternehmen (und innerhalb eines Jahres nach Förderbeginn) mindestens eine Vollzeitstelle mit hauptsächlichem Blockchain-Bezug geschaffen werden.
2. eine Projektdatenbank alle geförderten Unternehmen und deren Ergebnisse (in ausgewählten Bereichen) veröffentlichen soll - und ein formaler Prozess etabliert wird, wie andere Unternehmen sich diesen Projekten anschließen können.
3. ebenso sollten Investitionen in Projekte mit hauptsächlichem Blockchain-Bezug für einen Zeitraum von 5 Jahren mit einem besonders ausgewiesenen "Investitionsabzugsbetrag" steuerlich gefördert werden. Auf diese Weise könnte die Anschaffung von sicheren IoT-Geräten, Fahrzeugen, Bauteilen oder Servern (Blockchain Nodes) auch jenseits der bisherigen Förderquote von 40% bezuschusst werden, und zwar bis zu einem Betrag von 400.000 EUR pro Jahr.
4. um die Förderpraxis zu vereinfachen, sich interessierte Unternehmen oder Institutionen pauschal als Unternehmen mit einer darzustellenden Blockchain-Strategie als förderwürdig registrieren lassen sollten. Nach erfolgter und genehmigter Listung könnten dann Projekte nach einem stark vereinfachten Antrag mit Beschreibung des Projekts und der beteiligten, ebenfalls registrierten Partner, gefördert werden. Spezielle Projektziele, etwa im Bereich Nachhaltigkeit oder Beitrag zur Energiewende, sollten stärker gefördert werden.

Begründung

Blockchain-Technologie unterliegt aktuell einem raschen Wandel, sodass die klassische Ausschreibung von Förderprogrammen mit langen Anträgen und der Vorplanung von Arbeitspaketen und Milestones nicht sehr hilfreich ist, um sich echte Vorteile bei der Erringung von Technologie-Führerschaft zu sichern. Hier verhindert die administrative Seite der aktuell gängigen Förderpraxis sogar die Teilnahme innovativer Unternehmen, die sich rasch im Markt bewegen müssen. Entsprechend sollten sowohl die Anschaffung bzw. Entwicklung spezieller Technologie-Komponenten gefördert als auch die Projektbezuschussung deutlich vereinfacht werden.



Bei inhaltlichen Fragen oder Kooperationswünschen wenden Sie sich bitte an:

Blockchain Bundesverband e.V.
c/o Blockchain Embassy
Manteuffelstr. 77
10999 Berlin

info@bundesblock.de
www.bundesblock.de