

# Litauen warnt vor Smartphones aus China

Vilnius eröffnet eine neue Front gegen Peking: die Technik. Spezialisten wollen in den chinesischen Handys riesige Schwachstellen gefunden haben. Trifft das zu, ist Europa am Zug.

Von Hendrik Ankenbrand, Hamburg, und Stephan Finsterbusch, Frankfurt

Wenn der Kleine gegen den Großen in den Kampf zieht, ist er in der Regel gut vorbereitet. Denn im Kampf David gegen Goliath ist der Erfolg nie programmiert. So läutet das kleine Litauen nun dank der monatelangen Arbeit seiner digitalen Sicherheitsfachleute eine neue Runde in seinen Auseinandersetzungen mit dem großen China ein. Hat die Cybersecurity des Landes doch Dutzende Schwachstellen und Lücken in Smartphones von Herstellern aus dem Reich der Mitte entdeckt. Die sind so schwerwiegend, dass die zuständigen Behörden auch in anderen Staaten Europas nun die Technik made in China genauer unter die Lupe nehmen.

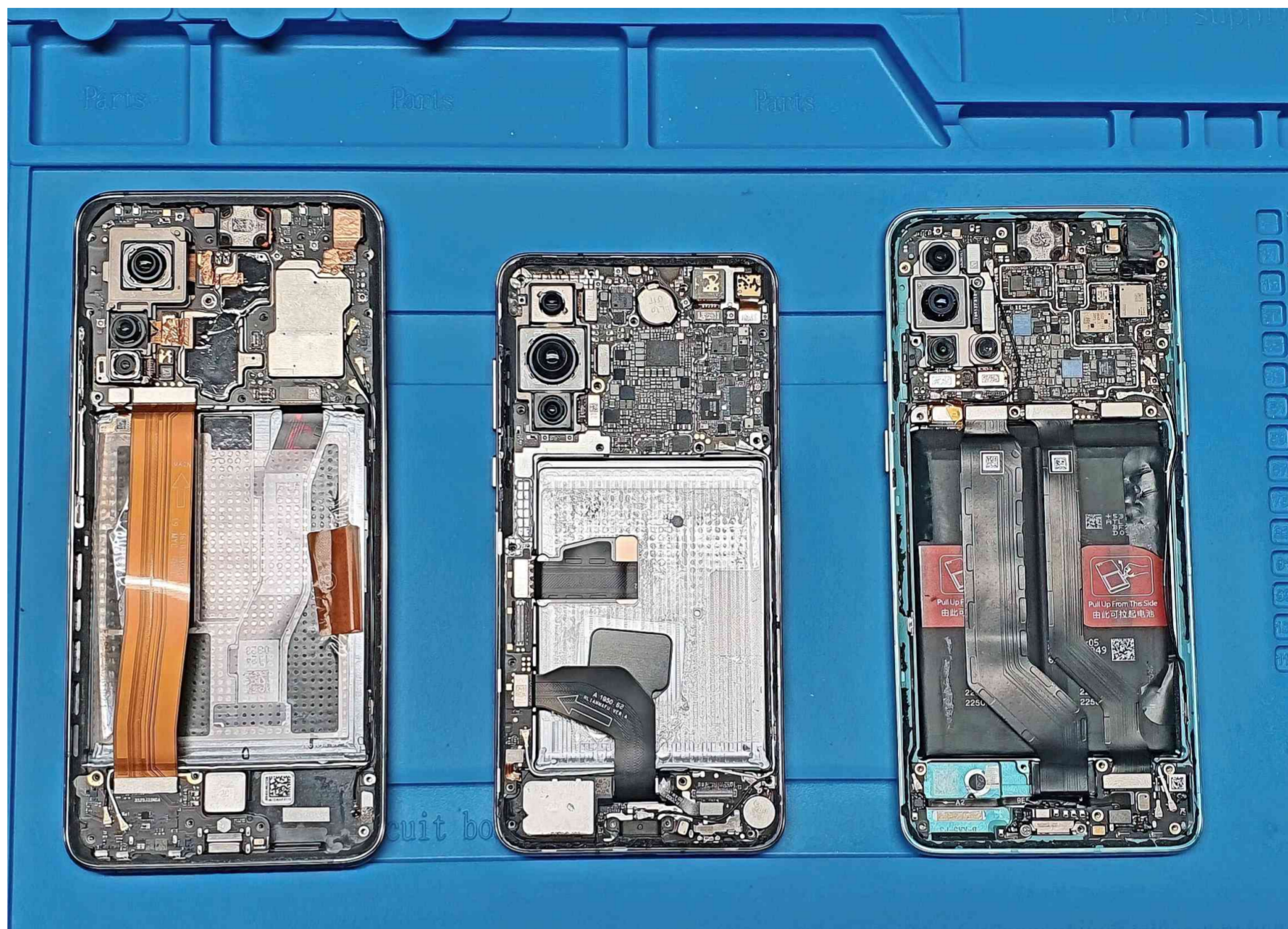
Wie zu hören ist, braucht das aufgrund der Schwere der Vorwürfe und der Kompliziertheit der Technik allerdings einige Zeit. Das litauische Verteidigungsministerium will so lange nicht warten. Es empfahl nach der Vorlage der Ergebnisse einer langwierigen Untersuchung am Donnerstag, keine 5G-fähigen Mobiltelefone bestimmter Modelltypen von drei chinesischen Herstellern zu kaufen: das P40 von Huawei, das Mi10T von Xiaomi und das 8T

von OnePlus. Der Grund: Die Software vor allem im Xiaomi- und im Huawei-Gerät enthalte Sicherheitslücken, die sich zur Datenspionage, Überwachung und Zensur nutzen ließen. Die gefundene Technik lasse sich so einsetzen, dass damit nicht nur gegen hiesige Gesetze verstoßen, sondern auch Chinas digitales Überwachungssystem nach Europa gebracht werden könnte.

Daher empfahl Litauens Vizeverteidigungsminister Margiris Abukevicius, „keine neuen chinesischen Mobiltelefone zu kaufen“. Auch sollten Nutzer bereits gekaufte Smartphones dieser Modellreihen schnell wieder loswerden. Ganz offenbar seien die entdeckten Schwachstellen gezielt eingebaut und die Lücken von den Anbietern bewusst angelegt worden. Die Funktionalitäten seien zwar deaktiviert, ließen sich per Remote Control aber sofort und unbemerkt freischalten. Dann könnten persönliche Daten abgegriffen, Inhalte für die Nutzer gesperrt und die hiesige Presse- und Meinungsfreiheit ausgehebelt werden.

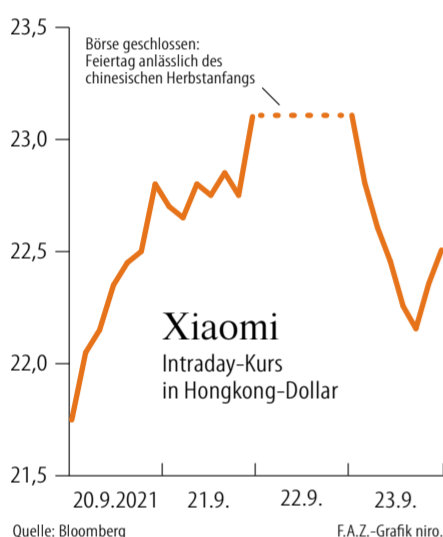
Hintergrund des Vorstoßes der Regierung Litauens ist ein tiefes Zerwürfnis mit China. Mitte August berief die Volksrepublik ihren Botschafter aus dem Land aus Protest darüber ab, dass Litauen der Insel Taiwan erlaubt hatte, eine Botschaft einzurichten. Die Führung in Peking betrachtet Taiwan als abtrünnige Provinz. Eine Wiedervereinigung – ob friedlich oder durch eine militärische Invasion – ist für Staatspräsident Xi Jinping eines der höchsten politischen Ziele. Folgt ein Land nicht Pekings sogenannter „Ein-China-Politik“, wird es abgestraft.

Im Fall Litauens hat das Reich der Mitte seine Wirtschaftsmacht genutzt und den Handel mit dem gerade einmal drei Millionen Einwohner zählenden Land an der Nordostgrenze der EU weitgehend eingestellt, wenngleich auch nicht offiziell. So kommt keine Güterverkehrsfracht aus China mehr in Litauen an. Nun aber scheint Litauen mit seiner Warnung vor Telefonen aus China zurückzuschla-



5G-Smartphones made in China: Xiaomis Mi10T, Huaweis P40 und das 8T von OnePlus

Foto Litauisches Verteidigungsministerium/Reuters



gen – mit einem ersten Punktsieg. Der Kurs der börsennotierten Xiaomi-Gruppe verlor am Donnerstag schon mal 5 Prozent. Gerade für Xiaomi wäre es äußerst schmerzhaft, sollten die Verkäufe in Europa durch staatliche Verbote oder Angst der Konsumenten vor Zensur merklich zurückgehen. Im Geschäftsjahr 2020 trug das Ausland die Hälfte zum Umsatz des Konzerns bei. Gegenüber dem Vorjahr stiegen die Erlöse des Unternehmens in Europa um 90 Prozent. Das hatte vor allem am Umsatzrückgang

von Huawei gelegen, einem anderen chinesischen Anbieter, der immer wieder mit Spionagevorwürfen im Auftrag der Regierung in Peking konfrontiert ist. Mit Litauens Vorstoß steht der Streit vor einer neuen Runde.

Nach Angaben der litauischen Datenfachleute ergaben ihre Untersuchungen, dass das Modell von Huawei in der Lage sei, die Nutzer beim gezielten Herunterladen von Apps unbemerkt auf digitale Plattformen zu lenken, die vor Viren nur so wimmelten. Das in Europa

verkaufte Mi10T-Modell von Xiaomi besitzt eine Filterfunktion, mit der sich Hunderte chinesische Wörter wie „freies Tibet“ oder „Demokratiebewegung“ gezielt erkennen, entsprechende Inhalte aus dem Internet damit zensieren und schließlich blockieren lassen – ein Vorgehen, das Internetnutzer in China seit Jahren schon kennen. Die litauischen Analysten schließen nicht aus, dass entsprechende Listen der Pekinger Zensoren auch in lateinischen Buchstaben geführt werden könnten. Darüber

hinaus könnten die Smartphones die auf ihnen gespeicherten Daten heimlich auf Cloud-Server in Singapur senden. Von dort aus ließen sie sich rasch und leicht nach Festland-China weiterleiten. In Litauen selbst haben rund 200 öffentliche Stellen und Behörden Mobiltelefone mit dem schnellen Mobilfunkstandard 5G aus China erworben. Daher waren die Cybersicherheitsspezialisten des Landes daran gegangen, sie auf ihre Sicherheit zu prüfen. (Kommentar Seite 28.)

## Wizz Air verliert vor Gericht

Fluglinie nutzt wettbewerbswidrige Klauseln

mj. FRANKFURT. Urlauber ärgern sich über die Unpünktlichkeit von Billigfluglinien, oft hält die Empörung über die eigentliche Reise hinaus an. Viele Verbraucher verlangen dann Entschädigungen für Verspätungen und Flugausfälle, oft geschieht dies online mit der Hilfe von Fluggastrechtedienstleistern wie Flightright, Air-Help und Co. Im Regelfall haben diese „Legal Techs“ eine Inkassozentrale, sie lassen sich die Forderung gegen die Airline abtreten. Diese Geschäftspraxis sorgt wiederum in der Flugbranche für Unmut, denn mit dem Erfolg solcher Dienstleister müssen die Fluggesellschaften deutlich mehr Entschädigungen zahlen.

Immer mehr Airlines versuchen daher schon im Rahmen der Flugbuchung, Kunden ihre Regeln für eine spätere Konfliktlösung vorzuschreiben. Nun ist der Billigflieger Wizz Air vorerst mit dem Versuch gescheitert, die Forderungsabtretung an Legal-Tech-Portale durch seine allgemeinen Geschäftsbedingungen zu erschweren. Die Klauseln der ungarischen Fluggesellschaft seien wettbewerbswidrig und würden gegen die europäische Fluggastrechte-Verordnung verstoßen, entschied das Landgericht Berlin in einer jüngst bekannt gewordenen Entscheidung. Erstritten und veröffentlicht hat das noch nicht rechtskräftige Urteil die Wettbewerbszentrale in Bad Homburg, die das Verhalten von Wizz Air schon länger kritisiert hatte.

Die Fluggesellschaft regelte über ihre AGB, dass Entschädigungsansprüche nur auf ihrer Website hochgeladen werden konnten. Daneben mussten Kunden auch einer „Abtretungsbearbeitungsgebühr“ zustimmen. Sie fiel an, sobald ein Reisender einen Inkassodienstleister einschaltete. Wizz Air zog diesen Betrag dann von der Entschädigung ab. Abgetretene Ansprüche wurden ohnehin nur bearbeitet, wenn Daten des Passagiers für eine direkte Auszahlung vorlagen. Enttäuschte Urlauber erhielten so weniger Geld, als sie nach der Fluggastrechte-Verordnung erhalten sollten – und mussten außerdem noch die Provision an das Legal Tech entrichten.

Für die Zivilrichter war das eine unzulässige Einschränkung der Fluggastrechte durch Wizz Air. Sie gaben der Klage der Wettbewerbszentrale statt. Diese hatte zuvor ohne Erfolg eine Unterlassungserklärung von Wizz Air eingefordert. Patrick Matern, Referent für Tourismus in der Wettbewerbszentrale, kritisierte die zögerliche Haltung einiger Fluggesellschaften, Kunden nach den gesetzlichen Regelungen zu entschädigen. Wettbewerbskonform agierende Airlines, die infolge der Forderungsabtretung einen höheren Arbeits- und Verwaltungsaufwand haben, würden dadurch in unlauterer Weise benachteiligt. Wizz Air ist kein Einzelfall. Auch Ryanair und Laudamotion verloren wegen kundenunfreundlicher Klauseln vor deutschen Gerichten.

## Stahlproduktion steigt langsamer

Für Elektrostahl aus Schrotten sinkt sie sogar

bü. DÜSSELDORF. Der Stahlkonjunktur in Deutschland scheint nach vielen Monaten mit hohen Zuwachsraten ein wenig die Puste auszugehen. Wie die Wirtschaftsvereinigung Stahl berichtete, hielt der Aufwärtstrend zwar auch im August an, aber das Tempo hat sich deutlich abgeschwächt. Im August ist die Rohstahlproduktion um knapp 3 Prozent gegenüber dem Vorjahresmonat gestiegen, während sie im Juli noch um ein Viertel und im Juni um 38 Prozent zulegte. Gründe für die Abschwächung nannte die Wirtschaftsvereinigung nicht.

Was auffällt, ist, dass die Elektrostahlproduktion aus Schrotten um 7,4 Prozent rückläufig war, während auf der Hochofenroute knapp 8 Prozent mehr erzeugt wurden. Insgesamt hat die Industrie rund um Branchenprimus ThyssenKrupp im Jahresverlauf bisher 26,6 Millionen Tonnen Rohstahl erzeugt. Gegenüber der Vergleichsperiode des Vorjahres entspricht das einem Plus von knapp 7 Prozent. Hochgerechnet auf das Gesamtjahr, bleibt die Produktion immer noch unter dem Vorkrisenstand von 2018, als 42 Millionen Tonnen erreicht wurden.

## „Der Bosch für Wasserstoffmotoren“

Keyou rüstet konventionelle Verbrenner um / Von Henning Peitsmeier, München

Im Foyer des Münchner Unternehmens Keyou hängt ein riesiges Bild, das einen Verbrennungsmotor zeigt. Das ist auf den ersten Blick ungewöhnlich, denn Keyou wirbt damit, Anbieter einer emissionsfreien Technologie zu sein. Um die ehrgeizigen Klima- und Emissionsziele zu erreichen, soll also ausgerechnet ein konventioneller Motor Teil der Lösung sein? „Auf jeden Fall“, sagt Unternehmensgründer Thomas Korn. Es komme darauf an, mit welchem Kraftstoff der Motor betrieben wird. Und hier setzt der 53 Jahre alte Ingenieur auf den Wasserstoff. Keyou – der Name steht für „Ihr Schlüssel“ – baut reguläre Verbrennungsmotoren zu Wasserstoffantrieben um, mit denen Busse und Lastwagen in einigen Jahren auf der Straße fahren sollen.

„Das ist die richtige Technologie zur richtigen Zeit“, sagt Korn, der vor der Bundestagswahl Politiker fast jeder Couleur gesprochen hat, die das flüchtige Molekül auf ihrer Agenda haben. Wasserstoff als Teil der Dekarbonisierung der Wirtschaft scheint ausgemachte Sache, und Korn glaubt, die Lösung für einen „nachhaltigen Transport zu Land, zu Wasser und auf der Schiene“ gefunden zu haben.

Ganz neu ist die Idee nicht. Schon vor Jahrzehnten haben Autohersteller wie Toyota, Ford und Daimler daran gearbeitet, ihre Benzin- und Dieselmotoren auf den neuen Kraftstoff umzubauen. Korn selbst forschte 13 Jahre in der Entwicklungsabteilung von BMW am Wasserstoffantrieb. Mit einer Gruppe von Ingenieuren tüftelte der Physiker an der Technologie, eine kleine Flotte entsprechend ausgerüsteter Limousinen drehte mehr oder weniger erfolgreich Erprobungsunden, doch nach der Finanzkrise fehlte offenbar das Geld für die Weiterentwicklung des Wasserstoffmotors.

Nach einem Abstecher zu einem österreichischen Start-up gründete Korn 2015 zusammen mit Alvaro Sousa und Ivo Pimentel selbst ein Unternehmen, die Keyou GmbH. Mit inzwischen 70 Mitarbeitern entwickeln sie Hardware- und Software-Komponenten für die Nutzfahrzeugindustrie, enger Kooperationspartner ist der Motorenhersteller Deutz. Im Unterschied zu früher haben die Ingenieure nun die Besonderheiten des Wasserstoffs im Griff, behauptet Korn: „Damals wollten wir den Kraftstoff so verbrennen wie Benzin und stießen schnell an die Grenzen. Die Motoren

waren zwar sauber, aber leistungsschwach.“ Heute gelinge es, konventionelle Dieselmotoren zu emissionsfreien und leistungsstarken Wasserstoffmotoren umzubauen, „weil wir von den Eigenschaften des Wasserstoffs her denken“. So bleibe der Basismotor fast unverändert, nur die Kolben müssten angepasst werden, ebenso die Einblasung, Abgasrückführung und Turboaufladung.

Auf etwa 20 Prozent schätzt Korn die Umbaumaßnahmen des Motors. Und darin sieht er den großen Vorteil: Während viele Unternehmen den Schwerlastantrieb der Zukunft mit Brennstoffzellen entwickeln, die mit Wasserstoff betrieben werden, verzichtet Keyou auf die Batterie und kann so auf die bestehende Infrastruktur der Zulieferer bauen: „Das spart viel Zeit und Geld.“ Elektro- und Brennstoffzellenfahrzeuge seien ohne staatliche Fördermittel nicht wettbewerbsfähig, kosteten ein Vielfaches von Dieselfahrzeugen und zeigten große Nachteile in der Produktion und dem Recycling.

Dagegen könne der Wasserstoffmotor in großen Stückzahlen sogar günstiger hergestellt werden als ein Dieselmotor, argumentiert Korn, wohl wissend, dass es derzeit an den großen Stückzahlen

happert. Derzeit arbeitet Keyou mit einem europäischen Hersteller an einem Bus, der mit Wasserstoff auf Dieselmotoren-Basis fährt und schon im kommenden Jahr auf der Straße kommen soll – freilich noch als Prototyp. Daneben soll ein 18-Tonnen-Lastwagen mit dem Wasserstoffverbrennungsmotor den Testbetrieb aufnehmen. Die Namen dieser Kooperationspartner dürfe er nicht nennen, sagt Korn. Nur so viel: „Wir arbeiten mit drei europäischen Nutzfahrzeugherstellern und einem asiatischen Baumaschinenhersteller zusammen.“

Korn glaubt, dass die eigene Nullemissionstechnik von 2026 an in Serie gehen kann. „Wir wollen der Bosch für Wasserstoffmotoren sein“, sagt er. Bis dahin braucht Keyou Geld. Etwa 60 bis 80 Millionen seien nötig, sagt Korn, der sich einen Börsengang seines Unternehmens in nicht allzu ferner Zukunft gut vorstellen kann.

Vor wenigen Wochen ist der EIC-Fund des European Innovation Council bei Keyou eingestiegen und investierte 7,3 Millionen Euro. Korn ist offen für weitere Anteilseigner, nur Hersteller aus der Auto- und Nutzfahrzeugbranche lehnt er ab: „Wir wollen ein herstellerunabhängiger Zulieferer bleiben.“



Blick ins Unternehmen: Motoren-Pflichtstand von Keyou

Foto Keyou

## Kurze Meldungen

### Chiptechnik für Porsche

Die Porsche SE investiert im Rahmen einer 50-Millionen-Euro-Finanzierungsrunde in das israelische Start-up ProteanTecs, das sich auf die Funktions- und Leistungsüberwachung von Halbleitern spezialisiert hat. Die Lösung des Unternehmens nutzt dabei sogenannte Agenten, die schon während der Entwicklung in das Halbleiter-Design integriert werden und in den Chips als Sensoren dienen. Mit der Analyse dieser Daten sollen Zuverlässigkeit und Lebensdauer der neuen Halbleitergenerationen verbessert werden. Man sehe den Nutzen dieser Technologie in vielen Bereichen, gerade in der Autoindustrie, sagte der für Beteiligungsmanagement zuständige Vorstand Lutz Meschke. Die Porsche SE ist die Holdinggesellschaft der Familien Porsche und Piëch, deren Kapital bisher fast ausschließlich in der Volkswagen AG investiert ist. sup.

### VW baut Batteriewerk

Volkswagen baut in China ein Batteriewerk. In der Anlage in Hefei sollen Batterien für 150 000 bis 180 000 Elektroautos je Jahr gefertigt werden. Der Produktionsbeginn sei für die zweite Jahreshälfte 2023 vorgesehen, insgesamt sollten mehr als 140 Millionen Euro investiert werden, teilte VW mit. Frank Engel, bei VW in China für die Teileversorgung zuständig, sagte, das neue Werk solle das strategische Rückgrat der E-Offensive bilden. Bis 2030 will VW den Anteil von Elektrofahrzeugen in der chinesischen VW-Flotte auf 40 Prozent steigern. Reuters

### Apple gibt nicht nach

Apple zeigt sich unnachgiebig im Rechtsstreit mit dem Spieleentwickler Epic Games. Nach Angaben von Epic-Chef Tim Sweeney will Apple das beliebte „Fortnite“-Spiel so lange aus seinem App-Store verbannen, bis alle Berufungsverfahren abgeschlossen sind. Dieser Prozess könnte Jahre dauern. Sweeney berief sich auf ein bei Gericht eingereichtes Dokument. Apple bestätigte dessen Echtheit, ohne auf Einzelheiten einzugehen. Sweeney warf Apple „außerordentlich wettbewerbsfeindliches“ Vorgehen vor. Reuters