

Bankenkrise Rom gewährt Milliardenhilfen

Italiens Regierung nimmt sich der notleidenden Banken an – zunächst allerdings weniger durch Reformen als durch großzügige Geldzufuhr. Seit Januar hat Rom milliarden-schwere Garantien für die Rückzahlung neuer Bankan-leihen der kränkelnden Insti-tute gewährt. Allein die Ban-

ca Monte dei Paschi di Siena konnte dank der Staatsgaran-tie Anleihen im Wert von elf Milliarden Euro ausgeben, um alte Schulden abzulösen und neue aufzunehmen. 3,5 Milliarden Euro beschaffte sich die Veneto Banca, 3 Mil-liarden Euro die Banca Popu-lare di Vicenza. Insgesamt gantiert der Staat für 17,5 Mil-liarden Euro Bankschulden. Doch das ist vermutlich nicht alles an Hilfen: Italiens Regie-

rung hatte am 23. Dezember ein Dekret zur Rettung der maroden Banken erlassen und einen 20 Milliarden Euro schweren Fonds aufgelegt. Das Dekret schuf auch den Weg für Nothilfen der Banca d'Italia. Die Europäische Zen-tralbank (EZB) erklärt, sie sei von der italienischen Regie-rung zu diesen Maßnahmen erst nachträglich konsultiert worden. Ob und in welcher Höhe die Nothilfe von Ban-

ken in Anspruch genommen wurde, will sie nicht kom-mentieren. Allerdings ist der entsprechende Posten in der EZB-Bilanz seit Inkrafttreten des Rettungsdekrets um 15 Milliarden Euro gestiegen. Die Risiken aus den Zentral-bankhilfen, aus den Bankan-leihen sowie direkte Betei-ligungen des Staates an den Banken sollen mit dem 20-Milliarden-Fonds abgedeckt werden. red

Staatskonzerne Personalkarussell im Bahntower

Die Besetzung der vakanten Posten im Vorstand der Deut-schen Bahn (DB) ist wieder offen. Der größte Staatskon-zern muss nach der Berufung von Richard Lutz zum neuen Vorstandsvorsitzenden in die-ser Woche möglichst schnell die neu geschaffenen Ressorts Digitalisierung & Technik und Güterverkehr & Logistik vergeben. Außerdem wird mittelfristig ein neuer Perso-nalchef gesucht. Wie aus dem Umfeld der DB verlautete, gibt es im Vorstand und Aufsichtsrat Vorbehalte gegen die Berufung von Sigrid Nikutta, die derzeit Chefin der Berliner Verkehrsbetrie-be BVG ist. Nikutta galt zu-

letzt als Favoritin für den Pos-ten des Vorstands für Güter-verkehr & Logistik. Dass sie sich offenbar auch selbst ins Spiel gebracht hatte, wurde jedoch als unprofessionell wahrgenommen. Ebenfalls fraglich ist, ob der bisherige Siemens-Manager Siegfried Russwurm bereit ist, den Job des Digital- und Technikver-antwortlichen zu überneh-men. Russwurm war als Kon-zernchef im Gespräch. Sofern er auch den unbedeutenden Job machen würde, gilt er intern als gesetzt. Weil es im neuen sechsköpfigen Vorstand zudem mindestens eine Frau geben muss, könn-te Fernverkehrschefin Birgit Bohle aufrücken und die Zu-ständigkeit für den Personen-verkehr übernehmen. Amts-inhaber Berthold Huber



HARRY WEBER / DER SPIEGEL

würde dann wohl Personal-vorstand. Allerdings gibt es im Aufsichtsrat angesichts der steilen Karriere von Bohle in den vergangenen Jahren Vorbehalte gegen einen er-neuten Karriereschritt. Über

Huber ist man zudem in Teil-en der mächtigen Gewerk-schaft EVG enttäuscht, weil er das Angebot, Personal-vorstand zu werden, in der Vergangenheit ausgeschlagen hatte. bö1

Die Samstagsfrage Wem gehören meine Daten?

Die Frage klingt trivial, dabei ist sie alles andere als das. Während Juristen darüber streiten, ob es Eigen-tum an Daten überhaupt geben kann, hat die Poli-tik das Thema entdeckt. Auch hier regiert die Kon-fusion. Der Bundesinnenminister (CDU) meint: Nein, es gibt daran kein Eigentum wie an Sachen. Die Kanzlerin (ebenfalls CDU) wiederum fordert eine EU-einheitliche Regelung. Am Beispiel der Autodaten, sagte sie nun, müsse geklärt werden, ob diese dem Autohersteller gehörten oder Softwarefir-men. Hat sie da nicht jemanden vergessen? Was ist mit den Autobesitzern, den Fahrern, also den Datenproduzenten? Anfang der Woche verkündete ihr Verkehrsminister (CSU) Plä-ne für ein „Datengesetz in Deutschland“. Danach soll gelten: Die Rechte an den Daten „gehören den Menschen“, also bei Fahrzeugdaten dem Halter. Was denn nun? Deutschland oder Europa? Eigentum ja oder nein? Hersteller oder Halter? Die Frage ist wichtig, geht es doch um eine Weichenstellung für die



Datenökonomie, deren Bedeutung gerade auf der Ce-bit beschworen wurde. Bislang profitiert vor allem eine Seite: die Konzerne, die die Daten sammeln und nutzen. Die Lieferanten des „Öls des 21. Jahr-hunderts“ dagegen werden kurzgehalten. Sie be-kommen im Tausch meist nur eine Eintrittskarte zu Diensten wie Facebook. Die agieren quasi als Datenraffinerien und verdienen prächtig. Autoher-steller witterten deshalb ihre Chance und reklamier-ten das Besitzrecht an den Autodaten für sich. Die sind besonders wertvoll, lassen sich damit doch hervor-ragende Geschäfte machen, etwa mit Versicherungen. Laut Ver-kehrsministerium sollen Autofahrer künftig „vollumfänglich“ über die Datenerhebung und Weitergabe aufgeklärt werden, bevor sie ihr zustimmen. Das Dateneigentum läge also offiziell bei ihnen, viel mehr werden sie davon nicht haben. Das zeigt: Für einen Datendeal mit wirklich fairen Konditionen brauchten die Datenproduzenten, also wir, eine bessere Lobby. rom