den regionale Daten aus dem Visa-Netzwerk abgeschöpft, heißt es in einem Dokument.

Die Schnüffel-Bemühungen betreffen indes nicht nur einen Anbieter. In die NSA-Finanzdatenbank Tracfin fließen einem weiteren Dokument zufolge Transaktionsdaten verschiedenster Kreditkartenfirmen ein. Unter anderem seien darin auch Daten aus den Zahlungsautorisierungsprozessen von Visa und Mastercard enthalten. Insgesamt machen „Kredit-Kartendaten“ und diesbezügliche SMS im September 2011 84 Prozent der Datensätze innerhalb von Tracfin aus.

Mastercard äußerte sich bis zum Redaktionsschluss dieser Ausgabe nicht.

Um sich im Dschungel der Informationen zurechtzufinden, gibt es für Tracfin-Analysten sogar einen eigenen Leitfaden für die „Kreditkarten-Suche“. Die Geheimdienstler verfügen obendrein über ein elektronisches Werkzeug, mit dem sie eigenständig und sehr schnell die Echtheit von Kreditkarten prüfen können.

Die NSA scheint jedenfalls auch im heiklen Finanzsektor alles mitzunehmen, was sie kriegen kann. So zumindest liest sich eine Präsentation aus dem April. Aufgabenstellung der NSA sei es gewesen, den „Zugang zu einer großen Menge von Finanzdaten“ zu finden, um sie in die Tracfin-Datenbank einzuspeisen, heißt es darin. Man sei durch Netzwerkanalysen und den Einsatz des Spähprogramms XKeyscore auf den verschlüsselten Datenverkehr eines großen Finanz-Netzwerkbetreibers im Nahen Osten gestoßen.

Früher habe man dort nur Zahlungsverkehre von Bankkunden entschlüsseln können, nun habe man zudem Zugriff auf die interne verschlüsselte Kommunikation der Unternehmensniederlassungen. Das sorge für „einen neuen Strom von Finanzdaten und möglicherweise auch verschlüsselter interner Unternehmenskommunikation“ des Finanzdienstleisters, frohlocken die Analysten. Die Bankdaten, die so auslesbar würden, kämen aus Ländern, die von „großem Interesse“ seien. Ganz nebenbei ist das Unternehmen einer der vielen Servicepartner von Swift.

Die Unterlagen zeigen allerdings auch, wie kurzlebig die Zugänge der Geheimdienste in die Finanzwelt sein können – und dass Verschlüsselung die Schnüffler eben doch vor Probleme stellen kann, zumindest zeitweise. Lange habe man Zugang zu den Daten von Western Union gehabt, heißt es in einem Dokument. Das Unternehmen organisiert Geldtransfers in mehr als 200 Ländern. Doch 2008 habe Western Union damit begonnen, seine Daten hochgradig zu verschlüsseln. Der Zugriff sei dadurch fast unmöglich geworden, klagen Mitarbeiter der NSA in einem der Papiere.

Laura Poitras, Marcel Rosenbach, Holger Stark

Emirates-Mitarbeiterinnen: *Keine Steuern, aber leben wie im Schwesternwohnheim*

LUFTFAHRT

Von wegen Saftschubse

Wie wird man Stewardess – und warum eigentlich noch? Die arabische Airline Emirates veranstaltet in Deutschland Castings – und demütigt damit den Konkurrenten Lufthansa.

Das Tor zur Welt ist an diesem Samstagmorgen der Eingang eines nüchternen Hotelkonferenzraums am Stuttgarter Hauptbahnhof. 17 junge Frauen und 2 Männer warten auf Einlass. Die Frauen tragen roten Lippenstift und schwarze Pumps. Sie sind nicht zum Spaß hier, sondern wollen sich einen Traum erfüllen, den Traum vom Fliegen.

Und die arabische Fluggesellschaft Emirates will ihnen dabei helfen. Sie sucht zurzeit nicht nur 500 Aushilfs-Stewardessen wie die Lufthansa, sondern 3800 Flugbegleiter und Flugbegleiterinnen, in Vollzeit.

Einen besseren Beweis für die fulminante Expansionsfreude der Airline aus dem arabischen Emirat Dubai könnte es kaum geben – und wohl auch kaum eine bessere Möglichkeit, den deutschen Konkurrenten Lufthansa zu ärgern, der von einem Sparprogramm ins nächste trudelt. Neue Stewardessen werden von den Deutschen derzeit allenfalls als befristete Saisonkräfte eingestellt.

Emirates dagegen lässt es krachen – mit international veranstalteten Casting-Events, die wellenweise auch in deutschen Metropolen abgehalten werden. Sie dürften wohl alle ähnlich ablaufen wie die Auslese, die jüngst in Stuttgart zu besichtigen war.

Vorne steht dann oft Helena el-Haber, 30, dunkle Locken und Zwölfzentimeterabsätze. Die gebürtige Libanesin ist so etwas wie die Heidi Klum der Luftfahrtbranche und eine von 30 Talentscouts der Airline. Auf einen PR-Film über die Metropole Dubai folgt eine Info-Runde über das Leben in dem arabischen Land. Dann warten diverse Tests. Nach jedem Schritt wird ausgesiebt, bis sechs Stunden später noch fünf Kandidaten übrigbleiben: ein Mann und vier Frauen.

Der aufwendige Prozess zeigt, welche Faszination der Job offenbar noch immer ausübt. Zudem verdeutlicht er, wie sich die Rangordnung in der internationalen Zivilluftfahrt verändert hat – und damit das Berufsbild des Flugbegleiters.

Bis in die neunziger Jahre galt eine Anstellung als Steward oder Stewardess bei der Lufthansa als Glamourjob. Die blauen Uniformen hatten fast das Prestige eines Arztkittels. Niemand wäre auf die Idee gekommen, die Servierkräfte abfällig „Saftschubsen“ zu nennen.

Dass das Image gerade bei den etablierten Airlines mittlerweile aber arg leiden musste, hat ausgerechnet mit jungen Angreifern wie Emirates und Billigfliegern wie Easyjet oder Ryanair zu tun.

Fliegen ist fast so gewöhnlich geworden wie Brötchenholen. Der Kostendruck ist gestiegen, die Privilegien der Beschäftig-

MARC-STEFFEN UNGER

ten dagegen erodieren. Mit am stärksten bekommen das die Bordangestellten zu spüren. Gerade bei der Lufthansa.

Wer dort bislang anheuerte, konnte sich darauf verlassen, dass sein Gehalt von Jahr zu Jahr steigt – auf bis zu 7000 Euro pro Monat inklusive Zulagen für altgediente Kabinenchefs.

Die alte Aufstiegsautomatik will das Management nun bremsen. Selbst die Pensionsansprüche der Beschäftigten möchte der Vorstand beschneiden (SPIEGEL 36/2013). Und weil die Lufthansa kaum noch wächst, dauert es künftig auch deutlich länger, bis ein Neuling zur Servicekraft in der Business- und First-Class oder zum Kabinenchef aufsteigen kann.

Von der Trivialisierung des Berufsbilds beim hiesigen Marktführer profitiert Emirates. Wer eine langfristige Karriere als Bordbegleiter anstrebt, schaut sich immer häufiger bei arabischen Airlines um, die als ebenso streng wie anstrengend und zugleich erfolgreich gelten.

Emirates steuert schon heute allein über 30 Großraumjets vom Typ Airbus A380 und erwartet in den kommenden Jahren nochmals rund 200 Maschinen. Dafür muss sie die Zahl ihrer heute 17 000 Flugbegleiter fast verdoppeln. Für die Beschäftigten ist das eine gute Nachricht, weil man in einer derart schnell wachsenden Airline auch schnell aufsteigen kann.

Da lassen sich auch die teils bizarr wirkenden Fragen von Testerin el-Haber ertragen: „Was kann man alles mit einer Tasse anstellen, außer Kaffee daraus zu trinken?“, fragte sie in Stuttgart, oder: „Sie stehen an der Rezeption eines Hotels, und acht Gäste wollen ein Zimmer, Sie haben aber nur zwei frei. Wem geben Sie die Zimmer?“ Von wegen Saftschubse – hier wird Sozialkompetenz gesucht.

Die erste Ausscheidungsrunde ähnelt „Germany’s Next Topmodel“. Headhunterin el-Haber verteilt zwei verschiedene Briefchen: „Herzlichen Glückwunsch, Sie sind in der nächsten Runde“ oder: „Es tut uns leid …“ Von 19 Bewerbern bleiben in Stuttgart zunächst 8. Auf die letzten 5 warten schließlich die beiden finalen Hürden: Psychotest und Einzelgespräch.

Die Schattenseiten ihres Traumjobs verdrängen die Anwärter gern, obwohl Talentscout el-Haber sie offen anspricht. Während Lufthansa-Bordbegleiter im Schnitt auf 80 Flugstunden pro Monat kommen und ab der 71. Stunde Zuschläge erhalten, bringen es Emirates-Flugbegleiter schon mal auf 100 Stunden. Auch die Erholungszeit am Ziel ist bei Emirates in der Regel kürzer als bei der deutschen Airline und beträgt meist nur 24 Stunden.

Die Unterbringung in den firmeneigenen Apartmenthäusern von Emirates ist dagegen gratis, auch wenn die Hausordnung den einen oder die andere an Schwesternwohnheime erinnert. Zwar hat dort jeder sein eigenes Schlafzimmer und Bad. Wohnzimmer und Küche werden dagegen mit Kollegen geteilt – streng getrennt nach Geschlechtern.

Herren- oder Damenbesuche sind nach ein Uhr nachts verboten, es sei denn, es handelt sich um Emirates-Mitarbeiter oder Familienangehörige. „Sollte euer Freund trotzdem bei euch übernachten und euch gegenüber gewalttätig werden, braucht ihr gar nicht erst die Polizei rufen“, stellt el-Haber beim Casting klar, „die wird nichts unternehmen, weil ihr etwas Illegales getan habt.“

Der Austausch von Zärtlichkeiten in der Öffentlichkeit ist in dem arabischen Land ohnehin verboten, ebenso wie unverheiratet schwanger zu werden. Flugbegleiter mit gleichgeschlechtlichem Partner stoßen in den Emiraten – vorsichtig ausgedrückt – auf Akzeptanzprobleme. Die Aspiranten in Stuttgart ließen sich durch all die Restriktionen nicht schrecken. Bliebe als letztes potentielles Hindernis noch die Vergütung. Doch auch die spricht kaum gegen einen Umzug nach Dubai.

Anfänger bringen es bei Lufthansa und Emirates im Schnitt auf etwas weniger als 2000 Euro im Monat plus Zulagen. In Deutschland muss der Verdienst allerdings versteuert werden, außerdem werden Renten- und Krankenversicherungsbeiträge fällig. All das entfällt in Dubai. Das Emirates-Personal muss sich um eine private Vorsorge selbst kümmern.

Wie viele der erfolgreichen Testteilnehmer aus Stuttgart am Ende tatsächlich für die arabische Airline arbeiten werden, bleibt abzuwarten. Eines steht schon jetzt fest: Bis Ende des Jahres dürfte keiner von ihnen in Dubai anfangen.

Grund: Das Emirates-Ausbildungszentrum am Persischen Golf ist zwar 24 Stunden am Tag in Betrieb. Es beherbergt unter anderem Kabinen-Nachbauten, ein Schmink- und Ankleidestudio sowie einen Riesen-Pool für Notwasserungsübungen. Trotzdem können bis Schulungsbeginn derzeit sieben Monate vergehen, weil Emirates gar nicht so schnell neue Flugbegleiter ausbilden kann, wie sie gebraucht werden. Solche Probleme hätte die Lufthansa auch gern.

Dinah Deckstein, Ann-Kathrin Nezik

Beflügeltes Geschäft

Emirates im Geschäftsjahr 2012/13

		Veränderung gegenüber 2009/10*
Umsatz in Milliarden Euro	**15,1**	**+84 %**
zum Vergleich: Lufthansa 2012	30,1	+35 % (*Lufthansa 2009)
Mitarbeiter	**38 067**	**+33 %**
	118 368	+5 %
geflogene Kilometer in Millionen	**180 880**	**+53 %**
	136 882	+16 %

Video: Ann-Kathrin Nezik über ihr Undercover-Casting

spiegel.de/app382013stewardessen
oder in der App DER SPIEGEL