



en tragen: Ankommende Reisende am Flughafen in Bangkok reihen sich unter den wachsamen Augen einer Ramayana-Statue in die Schlange ein.

Impfpass-App

Eine Genfer Firma arbeitet an weltweit gültiger Impfpass-App

Die Airline-Branche hofft auf eine App, die weltweit verschiedene Impfnachweise einheitlich lesbar macht.

Pierre Heumann

Mit digitalen Gesundheitsdokumenten wollen Airlines die Corona-Krise überwinden. Passagiere sollen bei der Einreise im Zielland ihren Covid-19-Test oder ihr Impfzertifikat auf dem Handy vorweisen können. Das werde das Flugeschäft wieder beflügeln, davon sind Experten überzeugt.

Beim Entwickeln der Technologie spielt eine in Genf domizilierte Non-Profit-Organisation eine Schlüsselrolle. The Commons Project Foundation hat zusammen mit dem World Economic Forum (WEF) die Applikation Common-Pass entwickelt, die «wahrscheinlich eine neue normale Notwendigkeit sein wird, mit der wir umgehen müssen, um diese Pandemie zu kontrollieren und zu verhindern», sagt Brad Perkins, Chef-Mediziner der Stiftung, die von der Rockefeller Foundation unterstützt wird.

Eine Covid-19-Impfung soll mit dem Common-Pass so dokumentiert werden, dass sie über verschiedene Sprachen und nationale Verfahren hinweg akzeptiert und verstanden werden kann. Damit könnte die heute häufig verlangte Quarantäne bei Einreisen für jene wegfallen, die ihre negativen Covid-19-Tests oder ihre Immunität auf dem Handy nachweisen können. Die App wurde im Herbst von Passagieren auf einem United-Airlines-Flug von London nach Newark und auf einem Cathay-Pacific-Flug von Hongkong nach Singapur erstmals ausprobiert.

Der Common-Pass stelle den Regierungen ein Instrument zur Verfügung, um die Grenzen wieder sicher zu öffnen, sagt Paul Meyer, CEO des Commons Projects. Das gleiche Ziel streben auch andere Organisationen an. Der internationale Verband der Airlines Iata sieht seinen Travel Pass als eine «globale und standardisierte» Lösung für die derzeitige Verwirrung und die Komplikation beim Überschreiten internationaler Grenzen. Die Internationale Handelskammer

(ICC) hat ebenfalls eine Gesundheits-App im Angebot. Sie wurde am Changi Airport am 21. Dezember erstmals getestet.

Vieles spricht aber dafür, dass sich die Genfer Lösung durchsetzen wird. Dass die Stiftung in der Schweiz beheimatet ist, sei von Vorteil, sagt Thomas Cramp-ton, PR-Chef des Commons Projects. Aufgrund der traditionellen Neutralitätspolitik sei die Schweiz «global relevant». Und Vertrauen sei für die Glaubwürdigkeit des digitalen Nachweises zentral.

Der Common-Pass ist breit abgestützt. Im Projekt sind neben einer Reihe von Airlines auch der Airports Council International (ACI) vertreten, der weltweit die Interessen von rund 2000 Flughäfen vertritt. Zudem sollen sich laut Paul Meyer an den Entwicklungsarbeiten Regierungsvertreter aus über 50 Staaten beteiligt haben.

Lufthansa werde den Common-Pass «bald auf einzelnen Teilstrecken anbieten», sagt ein Swiss-Mediensprecher und fügt an: «Swiss und die gesamte Lufthansa Group folgen schrittweise.»

Die Swiss sieht den Common-Pass als festen Bestandteil zukünftiger Reisen, «unabhängig von einem Ticketkauf bei der Swiss», wie die Medienstelle schreibt. Zwar solle die Anwendung freiwillig sein, sobald aber Länder mit globalen Hubs wie London, Paris, Frankfurt, Singapur oder Dubai eine Impfpflicht für Einreise und Transit verordnen, «könnte das aufgrund der zentralistischen Netzwerkstruktur der dort domizilierten Airlines de facto globale Auswirkungen haben», erwartet der St. Galler Tourismus-Professor Christian Laesser.

Da derzeit aber in westlichen Ländern vor allem (weniger reisefreudige) Senioren geimpft werden, sei die rasche Einführung einer Impfpflicht für Flugreisen nicht sinnvoll, meint Marcus Roller von der Forschungsstelle Tourismus an der Universität Bern. Mittel- und vor allem langfristig sehe das allerdings anders aus: «Da kann es von Nutzen sein, wenn ein digitaler Impfpass vorhanden ist - für die nächste Epidemie.»

Die Reduktion von Geschäftsreisen

Eine volle Businessclass finanziert einen beträchtlichen Teil eines Langstreckenfluges. Die Economyclass leistet zwar einen relevanten Beitrag, aber ohne Businessclass-Rendite wird es eng. Die Swiss bot vor der Corona-Krise 67 Ziele auf anderen Kontinenten an. Bleibt ein grosser Teil der Businessclass leer, dürfte dieses Angebot reduziert werden.

Was heisst das für Otto Normalverbraucher?

Die Auswahl an Direktzielen dürfte zumindest mittelfristig schrumpfen, und dazu würden wohl die Preise in der Eco-Klasse ansteigen. Im Umkehrschluss wird die Schweiz für ausländische Touristen und für viele internationale Firmen schlechter erreichbar.

Flugskeptiker finden, die Swiss und der Flughafen Zürich würden mit ihrem Hub-System viel

unnötigen Verkehr erzeugen. Die Krise sei eine Chance, neu dank kleinen Langstreckenflügen viele Fernziele anzufliiegen, ohne erst Passagiere aus ganz Europa einzusammeln.

Wer so etwas erzählt, zeigt einfach, dass er die Materie nicht verstanden hat. Diese kleineren Langstreckenjets schaffen aus der Schweiz heraus gerade noch die Strecke über den Nordatlantik, aber sicher nicht nach Bangkok. Wenn wir uns auf Ziele beschränken, die nur mit Lokalpassagieren gefüllt werden sollen, könnte die Swiss täglich nur eine Handvoll Ziele anbieten. Für den Rest müsste man an einem anderen Grossflughafen umsteigen.

Die kleineren Jets würden den Kreis doch erweitern?

Selbst wenn es eine Verdreifung von Zielen gäbe, die man ohne Umsteigepassagiere rentabel



Andreas Wittmer ist Leiter des Center for Aviation Competence an der Hochschule St. Gallen.

bewirtschaften könnte: Wer das Hub-System beerdigt, schneidet die Schweiz von vielen internationalen Handelspartnern ab. Er kappt darüber hinaus auch das Swiss-Angebot nach Europa und das Angebot des Ferienfliegers Edelweiss. Auch der lebt vom Zubringernetz der Swiss. Aber es geht in dieser Diskussion nicht um die Frage, ob wir bequem in die Ferien fliegen können.

Sondern?

Die offene Volkswirtschaft der Schweiz lebt von einem intensiven Austausch mit anderen Nationen. Wir verschicken 40% der Warenwerte per Luftfracht. Die Abkehr vom Hub-System wäre ein schwerer Wettbewerbsnachteil. Und ich bezweifle, ob es sich für ein neutrales Land empfiehlt, beim Luftverkehr von anderen Metropolen und Ländern abhängig zu sein. Interview: Birgit Voigt

Executive School of Management,
Technology and Law (ES-HSG)



Universität St.Gallen

Weiterentwicklung
nach mehrjähriger
Führungstätigkeit

Das Advanced Management Program
der Universität St.Gallen

Auf dem Executive Campus der Universität St.Gallen (20-29 Tage):

- SOZIAL- UND PERSÖNLICHKEITSKOMPETENZ
- UNTERNEHMENSENTWICKLUNGSKOMPETENZ

MELDEN
SIE SICH
JETZT AN!

11. Durchführung 2021/2022 | Start: 17. Mai 2021

«Wissen schafft
Wirkung»

Tel. +41 71 224 7501, Email: unternehmenschule@unisg.ch

unternehmenschule.unisg.ch