

«Es ist gut, Herr Suter, ich gehe nach Bern!»

Heinz Kafader im Interview über sein bewegtes Berufsleben und den Bern Airport.



Heinz Kafader war bis Ende November 2020 Chief Operating Officer und Mitglieder der Geschäftsleitung von Bern Airport sowie Vorstandsmitglied von probelpmoos. Als Station Manager, Manager Ground Services, Head of Product and Quality Manager und seit 2015 als COO kennt er den Bern Airport wie kaum ein anderer.

Nur wenige Personen kennen den Flughafen so lange und so gut wie Du – was sind die drei prägendsten Ereignisse während Deiner Zeit am Bern Airport?

Das erste Hauptereignis für mich war der Wechsel von Basel nach Bern: Nach einigen Jahren als Einsatzleiter bei der Crossair in Basel wurde ich von Moritz Suter gefragt, ob ich nach Bern wechseln möchte. Wer Moritz Suter kennt, weiss, dass er solche Fragen nicht einfach so stellt, sondern dass dahinter eine gewisse Absicht steckt. So ging ich an einem nebligen Herbsttag mit meiner Frau inkognito nach Bern um den Flughafen zu besichtigen. Auf der Strasse und dem Parkplatz hatte es Pfützen, die Gebäude bestanden aus Baracken und die Mitarbeitenden machten keinen besonders motivierten Eindruck. Gegen Abend wateten wir über das kaum beleuchtete Gelände zurück zum Auto. Im Fahrzeug sah ich meine Frau fragend an: «Was meinsch?» Die Antwort kam postwendend:

«Hier kannst du etwas bewegen, hier ist noch nicht viel.» Noch am gleichen Abend habe ich Moritz Suter angerufen: «Es ist gut, Herr Suter, ich gehe nach Bern!»

Prägend war danach der Aufbau des Terminals mit der EDV-Abfertigung. Die Einweihung war ein schöner Moment, obwohl praktisch gleichzeitig die Swiss – nach dem Swissair-Grounding – kurz vor Weihnachten 2002 entschied, sich aus dem Regionalverkehr zurückzuziehen. Das war schwierig, da wir in Bern das Baggage Competence Center für die gesamte Swiss mit 25 Personen aufgebaut hatten. Inzwischen war mir der Flughafen ans Herz gewachsen, sodass ich mich entschied, 2004 zum Flughafen, der Alpar AG, zu wechseln. Vor dem Rückzug der Swiss kam es auch noch zum Grounding von Swisswings – da waren wir in Bern an einem Tiefpunkt. Danach kam InterSky nach Bern und auch SykWork nahm den Betrieb auf.

Schliesslich war auch die Krise mit SkyWork ein Ereignis, das den Flughafen extrem getroffen hat. *(Anmerkung: Das Interview wurde im Februar 2020, vor der Corona-Krise geführt).*

Wann hast Du zum ersten Mal realisiert, dass Du Kerosin im Blut hast?

Ich bin in Strengelbach bei Zofingen aufgewachsen. Die Flugstrasse nach Kloten führte direkt über unser Dorf. Wir hörten als Kinder die ersten Jets brummen: die DC-8, die Caravelle, aber auch noch die DC-6 und die Super Conny. Mit etwa 6 Jahren fuhr unser Vater mit uns zum ersten Mal zum Flughafen. Von da an faszinierte mich die Fliegerei. Faszinierend war, als 1970 der Jumbo zum ersten Mal landete; 1971 nahm dann die Swissair den ersten Jumbo in Betrieb – da packte mich das Fieber endgültig. Meine Freizeit setzte ich fortan für die Fliegerei ein. Nach dem KV und Sprachaufenthalt in Paris und London war klar, dass ich auf dem Flughafen arbeiten wollte. Bei der Swissair war es zu jener Zeit als Quereinsteiger schwierig, bei Air Canada war ich die Nummer zwei und bei der El Al hätte ich einen Job bekommen. Doch dann sah ich ein Inserat von der Seaboard World Airlines, die ich von den DC-8 Frachtern kannte. Obwohl das Inserat schon drei Wochen alt war, bewarb ich mich und konnte mich vorstellen. Noch am gleichen Abend wurde mir der Job angeboten und ich sagte zu. So startete ich im Mai 1978 in der Frachtfliegerei. Seaboard war das erste Unternehmen, das einen neuen Frachtjumbo bestellte – seinerzeit das grösste Flugzeug. Bei Seaboard machte ich als Duty Manager alles selber: Dispatch, Flugplanung, die ganzen Berechnungen, das Vorbereiten der Fracht, Palettieren, Abladen, Übergabe an Spediteure sowie die Verzollung.

Seaboard wurde dann von Flying Tigers übernommen und steckte 1983 in einer Krise, sodass ich nach 7 Jahren zur Lufthansa wechselte. Nach einem eintägigen Assessment in Frankfurt hatte ich den Job und profitierte von einer tollen Ausbildung im Passagierbereich.

In dieser Zeit erzählte mir eine Bekannte, dass sie künftig am Flughafen Zürich arbeiten würde, denn da habe ein verrückter Typ 10 Saab 340 bestellt. Dieser Verrückte war Moritz Suter. Eines Tages suchte die Crossair einen Einsatzleiter und ich wechselte am 1. Januar 1986 zur Crossair in Zürich. Kurz darauf wurde die Einsatzleitstelle nach Basel verlegt – der Umzug nach Basel kam auch meiner Frau, die Baslerin ist, entgegen.

Welche Rolle spielt der Verein probelpmoos für den Flughafen?

Der Verein ist extrem wichtig. Vor allem auch, wenn es dem Flughafen nicht so gut geht: Da gelingt es dem Verein, die Bevölkerung mitzureissen. Das war bei der Pistenverlängerung so, oder auch als es in den frühen 80er-Jahre um die Frage ging, ob der Flughafen überhaupt weiter existieren kann. Ich bin bereits seit etwa 1989 im Vorstand.

Was verleiht Dir Flügel?

Die Freude an der Fliegerei und der Kontakt und die Zusammenarbeit mit Menschen aller Art.

In welchen Situationen gehst Du in die Luft?

Enttäuscht bin ich, wenn jemand nur das Schlechte sieht, anstatt sich zu überlegen, was man dazu beitragen könnte, damit etwas besser wird. Ich erwarte von Leuten, die etwas bewegen wollen, dass man nichts dem Zufall überlässt. In der Fliegerei überlässt man nichts dem Zufall.



Heinz Kafaders Karriere am Bern Airport:

Chief Operating Officer COO

Flughafen Bern AG

Januar 2015 bis November 2020

Head of Product and Quality Management

Alpar AG, Flughafen Bern

Jan. 2013–Dez. 2014

Manager Ground Services

Alpar, Flug- und Flughafengesellschaft AG

2004–2012

Station Manager

Swiss International Airlines, Flughafen Bern

Jan. 2002–Dez. 2003

Station Manager

Crossair

1988–2001