

# Luftmobilität: multinational – reaktionsfähig – leistungsstark

Interview mit Major General Franck Mollard,  
Kommandeur European Air Transport Command



Am 4. September 2023 übernahm der französische Generalmajor Franck Mollard das Kommando über das European Air Transport Command (EATC). Zuvor, von 2018 bis 2021, war Generalmajor Mollard Stabschef des Generalsekretärs für Verwaltung und seit seiner Beförderung zum Brigadegeneral der französischen Luftstreitkräfte (*Armée de l'Air et de l'Espace*) im Jahr 2021 übernahm er die Position des Direktors des Amtes für Unfalluntersuchungen im Bereich der staatlichen Flugsicherheit (*Bureau enquêtes accidents pour la sécurité de l'aéronautique d'État; BEA-É*). Im Jahr 1992 schloss Generalmajor Mollard sein Studium an der Nationalen Hochschule für Luft- und Raumfahrt Supaéro (*École nationale supérieure de l'aéronautique et de l'espace*) ab. Generalmajor Mollard nahm an der Operation „Alyse“ und der Operation „Salamander-Trident“ teil und ist u. a. Ritter der Ehrenlegion und Offizier des Nationalen Verdienstordens sowie Träger des *Croix du combattant*.

Interview: [Stefan Nitschke](#)

Fotos: [European Air Transport Command;](#)  
[Mönch Verlag/Stefan Nitschke](#)

**wt:** Das EATC gilt als das wichtigste Kommando für Luftmobilität in Europa. Es wurde als ein Kommando mit einem gemeinsamen Regelwerk gegründet. Was bedeutet das?

**Major General Franck Mollard:** Das EATC integriert die Luftmobilitätsressourcen seiner Mitgliedsstaaten unter einem einzigen operativen Kommando. Es wendet gemeinsame Regeln, Standards und Verfahren an, um Missionen über Ländergrenzen hinweg effizient zu planen und

durchzuführen. Dieser einheitliche Ansatz deckt das gesamte Spektrum der Luftmobilität ab – Lufttransport, Luftbetankung und medizinische Evakuierung – und geht über den operativen Bereich hinaus und umfasst Bereiche wie Ausbildung, die Entwicklung von Doktrinen und zunehmend auch Wartung. Das „Lighthouse“-Projekt zielt beispielsweise darauf ab, Wartungsprozesse länderübergreifend zu harmonisieren, um die Verfügbarkeit zu verbessern und die Durchlaufzeiten von Flugzeugen wie dem A400M zu verkürzen. Mit einem gemeinsamen Rahmen und einem zentralisierten Kommando ermöglicht das EATC die gemeinsame Nutzung von Ressourcen in Echtzeit, beseitigt Verfahrensreibungen und stellt sicher, dass Ressourcen dort eingesetzt werden, wo und wann sie am dringendsten benötigt werden. Das Ergebnis ist eine schlanke, schnellere und effektivere multinationale Luftmobilität, die operative Leistung erbringt, ohne nationale Anstrengungen zu duplizieren.

**wt:** Das Luftfahrzeuginventar des EATC steht für Lufttransport, Luftbetankung und medizinische Evakuierung zur Verfügung. Ein Aspekt ist dabei entscheidend: Interoperabilität. Wie wirkt sich dies auf die täglichen Luftmobilitätsmissionen aus und was bedeutet dies für multinationale Trainings- und Übungsaktivitäten zur Luftmobilität?

**Major General Franck Mollard:** Interoperabilität ist für die tägliche Missionsdurchführung des EATC von zentraler Bedeutung. Sie ermöglicht Flugzeugen, Besatzungen und Systemen verschiedener Nationen die Zusammenarbeit mit gemeinsamen Planungsinstrumenten, Verfahren und Standards – unabhängig von der Flagge am Heck. Dies ermöglicht dem EATC die Planung und Durchführung wahrhaft multinationaler Missionen ohne Einbußen bei Effizienz und Zusammenhalt.

Interoperabilität geht auch über das Cockpit hinaus. Im Rahmen von Initiativen wie dem „Lighthouse“-Projekt fördert das EATC übergreifende Wartungslösungen – beispielsweise indem es einem deutschen oder französischen Team die Wartung eines belgischen A400M ermöglicht – und so die Flottenverfügbarkeit im gesamten Kommando verbessert. Im Trainingsbereich wird die Interoperabilität durch multinationale Übungen, insbesondere EART [European Air Refuelling Training], aktiv weiterentwickelt. EART wird jährlich vom EATC organisiert und findet oft in Verbindung mit Nato-Kampfflugzeugübungen statt. Es bringt Tanker- und Empfängerbesatzungen aus verschiedenen Nationen zusammen, um unter realistischen, kombinierten Bedingungen zu trainieren. Diese Bemühungen schaffen Vertrauen, prozessuale Abstimmung und taktische Synergien. Interoperabilität in Betrieb, Ausbildung und Logistik ermöglicht dem EATC die Bereitstellung einer flexiblen und zuverlässigen multinationalen Luftmobilität.

**wt:** Welche Rolle spielt das MCCE (Movement Coordination Centre Europe) hier?

**Major General Franck Mollard:** Das MCCE ergänzt die Arbeit des EATC, indem es sich auf Koordination statt auf Kommando konzentriert. Es fungiert als Vermittler und gleicht Transportanfragen mit verfügbaren Ressourcen seiner 29 Mitgliedsstaaten ab. Dies geschieht auf Grundlage eines Systems des gegenseitigen Nutzens und der Kompensation anstelle einer hierarchischen Kommandostruktur. Während das EATC die operative Autorität über die Luftmobilitätsressourcen seiner Mitgliedsstaaten hat und Missionen nach einem gemeinsamen Regelwerk plant, erleichtert das MCCE die strategische und taktische Koordination von Bewegungen in der Luft, zu Wasser und zu Land – ohne Kommando. Die beiden Organisationen sind eng miteinander verbunden und stimmen sich häufig ab, um Doppelarbeit zu vermeiden und die Effizienz zu steigern, insbesondere wenn nationale Ressourcen außerhalb der Zuständigkeit des EATC eine Lücke schließen können oder multimodale Lösungen erforderlich sind.

In diesem Sinne ergänzen sich EATC und MCCE: Das EATC bietet kommandogesteuerte Planung und Ausführung; das MCCE bietet flexible, bedarfsorientierte Vermittlung in einem breiteren multinationalen Netzwerk.

**wt:** Die große Vielfalt an Flugzeugtypen verleiht dem EATC eine einzigartige Flexibilität und Effektivität. Was bedeutet dies für die Kernaktivitäten des Kommandos?



**Effizienz par excellence:**  
Das EATC hat die Verantwortung für Einsatzplanung und Koordination der etwa 200 Transportflugzeuge der sechs Partnerstaaten.

**Major General Franck Mollard:** Das EATC verfügt über eine einzigartig vielfältige Flotte, darunter taktische Transportflugzeuge wie die A400M, strategische Transportflugzeuge wie die A330 sowie Flugzeuge für die Luftbetankung sowie Flugzeuge für medizinische Evakuierungsmissionen wie den MRTT. [Anm. d. Red.: Der Airbus A330 MRTT Multi Role Tanker Transport ist eine militärisch eingesetzte Version des zivilen Modells A330-200.]



**„Seven Nations, One Command“:** Das auf dem niederländischen Fliegerhorst in Eindhoven in der niederländischen Provinz Noord-Brabant beheimatete European Air Transport Command erlangte seine volle operative Einsatzfähigkeit im November 2013.

Diese Vielfalt stützt das EATC mit einem flexiblen Instrumentarium aus, das präzise auf die Missionsanforderungen zugeschnitten werden kann – vom strategischen Einsatz bis zum Transport innerhalb des Einsatzgebiets, von der Betankung schneller Jets bis zur Bergung verwundeter Personen unter schwierigen Bedingungen. Die Einsatzplaner des Kommandos können die am besten geeignete Plattform basierend auf Nutzlast, Reichweite, Landefähigkeit oder medizinischer Konfiguration auswählen und so optimale Missionseffizienz gewährleisten. Darüber hinaus ermöglicht es dem EATC, die Verfügbarkeit seiner Flotte in Echtzeit zu verwalten und Ressourcen bei Bedarf neu zuzuweisen, um den sich ändernden Anforderungen gerecht zu werden. Tatsächlich stärkt diese operative Breite die Rolle des EATC als reaktionsfähige und leistungsfähige Drehscheibe für multinationale Luftmobilität und sorgt für erfolgreiche Missionen im gesamten Spektrum militärischer Operationen und humanitärer Hilfsmissionen.

**wt:** Es sind verschiedene Formen der Zusammenarbeit mit militärischen Gremien der EU und der Nato sowie mit Managementorganisationen wie der OCCAR-EA möglich, die das europäische A400M-Programm leitet. Wie wichtig ist die Zusammenarbeit mit diesen Organisationen, und was könnte sich in den kommenden Jahren ändern, wenn wir die Sicherheitslage auf dem europäischen Kontinent genauer betrachten?

**Major General Franck Mollard:** Die Zusammenarbeit mit Institutionen wie der EU, der Nato und der OCCAR ist für die strategische Positionierung und langfristige Relevanz des EATC von grundlegender Bedeutung. Diese Gremien steuern die Fähigkeitsentwicklung, Standardisierung und multinationalen Koordinierungsbemühungen – Bereiche, in denen das EATC sowohl Beiträge leistet als auch profitiert. Beispielsweise unterstützt das von der OCCAR verwaltete A400M-Programm direkt die operativen Fähigkeiten des EATC, während die Rahmenbedingungen der Nato und der EU die Ausrichtung auf umfassendere politische und strategische Ziele gewährleisten. Da die Sicherheitslandschaft in Europa zunehmend komplexer wird (bedingt durch hybride Bedrohungen, regionale Instabilität und den Bedarf an konventioneller Abschreckung), dürfte sich diese Zusammenarbeit vertiefen. Das EATC fungiert als operative Brücke zwischen politischen Ambitionen und militärischer Umsetzung und bietet eine bewährte, integrierte Lösung für den schnellen Einsatz



**„In den kommenden Jahren wird [die] Zusammenarbeit maßgeblich dazu beitragen, die Widerstandsfähigkeit, Interoperabilität und die Fähigkeit zur Skalierung gemeinsamer Operationen über verschiedene Einsatzgebiete hinweg zu verbessern und so die kollektive Verteidigungs- und Krisenreaktionsfähigkeit Europas zu stärken“**

**Das EATC bietet kommandogesteuerte Planung und Ausführung.**



von Luftstreitkräften zur Unterstützung multinationaler Ziele. In den kommenden Jahren wird diese Zusammenarbeit maßgeblich dazu beitragen, die Widerstandsfähigkeit, Interoperabilität und die Fähigkeit zur Skalierung gemeinsamer Operationen über verschiedene Einsatzgebiete hinweg zu verbessern und so die kollektive Verteidigungs- und Krisenreaktionsfähigkeit Europas zu stärken.

**wt:** Das bringt uns zu einem weiteren wichtigen Aspekt des EATC, nämlich dem Konzept der „Sponsor Nation“. Was bedeutet dies für Nicht-EATC-Staaten oder multinationale Organisationen wie die Nato oder die EU?

**Major General Franck Mollard:** Das Konzept der „Sponsor Nation“ ermöglicht es Nicht-EATC-Staaten oder multinationalen Organisationen, von den Planungs- und Durchführungskapazitäten des EATC zu profitieren, ohne formelle Mitglieder zu sein. Dabei fungiert ein EATC-Mitgliedsstaat als Sponsor für einen Nicht-EATC-Staat und reicht in dessen Namen die Luftmobilitätsanfrage ein. Das EATC übernimmt dann die operative Kontrolle der Mission und wendet dabei seine harmonisierten Planungsstandards, Durchführungsinstrumente und Koordinierungsverfahren an. Dieser Mechanismus ist besonders relevant für Nato- oder EU-geführte Operationen, bei denen ein teilnehmender EATC-Staat EATC-Unterstützung leisten kann, auch wenn die Mission außerhalb des Kernrahmens des Kommandos liegt. Das Konzept wird auch häufig bei multinationalen Übungen oder der Ad-hoc-Kooperation mit strategischen Partnern eingesetzt. Es erweitert die operative Reichweite des EATC, erhöht die Missionseffizienz und stellt sicher, dass auch Nicht-Mitglieder auf ein bewährtes multinationales Luftmobilitätssystem zugreifen können – ohne die Integrität des Kommandos zu beeinträchtigen oder eine strukturelle Integration zu erfordern.

**wt:** Zusammenfassend lässt sich sagen, dass das EATC hochwertige Dienstleistungen für anspruchsvolle operative Anforderungen bietet. Wer gibt hier die Richtung vor?

**Major General Franck Mollard:** Die strategische Leitung des EATC liegt beim Multinationalen Luftverkehrskomitee [MATraC]. Es ist das



**Die funktionale Aufgabe des EATC besteht darin, die Interoperabilität im militärischen Lufttransport zu verbessern, um eine effizientere und effektivere Nutzung der Ressourcen in kombinierten Operationen zu ermöglichen. Um diese Aufgabe zu erfüllen, ist multinationales Training erforderlich.**



höchste Leitungsgremium des Kommandos. Es setzt sich aus den Luftwaffenchefs der sieben Mitgliedsstaaten Belgien, Frankreich, Deutschland, Italien, Luxemburg, den Niederlanden und Spanien zusammen. Das MATraC legt den politisch-militärischen Rahmen fest, genehmigt Struktur- und Fähigkeitsentwicklungen und erlässt verbindliche Anweisungen an den EATC-Kommandeur. Alle Entscheidungen werden im Konsens getroffen, wobei der Grundsatz gewahrt bleibt, dass jede Nation die volle Souveränität über ihre eigenen Mittel behält. Dies stellt sicher, dass das EATC auf freiwilliger Zusammenarbeit und nicht auf supranationaler Führung basiert. Das Modell bietet eine pragmatische Balance: Es gewährleistet die Effizienz und Effektivität eines einheitlichen Luftmobilitätskommandos und respektiert gleichzeitig die nationalen roten Linien. Damit zeigt das EATC, dass eine tiefe multinationale Integration erreicht werden kann, ohne die nationale Autonomie zu beeinträchtigen

◁ **Im EATC wechselt die Befehlsgewalt alle zwei Jahre zwischen den beiden größten Mitgliedsstaaten, Deutschland und Frankreich: Am 4. September 2023 übernahm der französische Generalmajor Franck Mollard (Général de division aérienne) das Kommando über das European Air Transport Command.**

– indem Vertrauen, Transparenz und gemeinsame Verantwortung im Mittelpunkt seiner Führung verankert werden.

**wt:** Meine Frage zum Abschluss: Was sind die Prioritäten des EATC für die nächsten Jahre? Vielleicht im Hinblick auf die Cybersicherheit und ihre zunehmenden Herausforderungen. Was hält die Zukunft für das EATC bereit?

**Major General Franck Mollard:** Die Prioritäten des EATC werden sowohl von der technologischen Entwicklung als auch von einer sich rasch verändernden geopolitischen Landschaft geprägt. Ein Schwerpunkt liegt auf der Stärkung der Cyber-Resilienz – der Gewährleistung des Schutzes und der Integrität von Missionsplanungssystemen, Kommandonetzwerken und Datenflüssen, die den täglichen multinationalen Luftoperationen zugrunde liegen. Ebenso wichtig ist jedoch die Rolle des EATC bei der Vorbereitung auf Szenarien mit hoher Intensität. Das Kommando richtet sich aktiv darauf aus, interoperabel und voll einsatzbereit zu sein, um die Nato sowohl bei Artikel 5- als auch bei Vor-Artikel 5-Operationen zu unterstützen. Dabei erkennt es die Notwendigkeit einer schnellen und kohärenten Luftmobilität angesichts der wachsenden Sicherheitsspannungen auf dem europäischen Kontinent an. Dies beinhaltet eine engere Zusammenarbeit mit den Luftmobilitätsstrukturen der Nato, verbesserte Bereitschaftsprotokolle und eine verstärkte Integration strategischer Transportkapazitäten. Gleichzeitig investiert das EATC weiterhin in Innovation, Digitalisierung und datengesteuerte Missionsplanung. Die Zukunft liegt in der Kombination operativer Agilität mit technologischer Robustheit – und in der Bereitstellung schneller, zuverlässiger und sicherer Luftmobilität sowohl im Alltags- als auch im Krisenfall.