

„Together we go beyond“

15 Jahre Europäisches Lufttransportkommando – eine europäische Erfolgsgeschichte

Stefan Bitterle

Seit seiner Indienststellung 2010 hat das Europäische Lufttransportkommando seinen Sitz auf der Luftwaffenbasis im niederländischen Eindhoven. Am 1. September konnte das Kommando im Rahmen eines Appells auf sein 15-jähriges Bestehen zurückblicken.

Am 1. September feierte das Europäische Lufttransportkommando mit einem Appell am Standort im niederländischen Eindhoven sein 15-jähriges Bestehen. In Gegenwart zahlreicher Gäste, darunter der italienische Luftwaffenchef Generalleutnant Antonio Conserva und der niederländische stellvertretende Verteidigungsminister Gijs Tuinman, hob der Kommandeur des Verbandes, der französische Generalmajor Franck Mollard hervor, dass der Erfolg des Kommandos in der Professionalität seines Personals und dem gegenseitigen Vertrauen zwischen seinen Mitgliedstaaten verwurzelt sei, die es erfordere, bei der Zusammenarbeit in einer zunehmend komplexeren sicherheitspolitischen Umgebung weiterhin Innovationen gegenüber offenzustehen.

Operative Befehlsgewalt unter einem Kommando

Der Gedanke, europäische Lufttransportkapazitäten zu bündeln und damit effizienter und kostengünstiger zur Verfügung zu stellen, geht zurück auf das Jahr 1999, als beim NATO-Gipfel in Washington und beim EU-Gipfel in Helsinki signifikante Rückstände bei der Fähigkeit zum Lufttransport festgestellt und der Ruf nach größerer Interoperabilität unter den europäischen Streitkräften laut wurde. Am 1. September 2010 stellten Frankreich, Deutschland, Belgien und die Niederlande offiziell das Europäische Lufttransportkommando (EATC) auf der niederländischen Luftwaffenbasis Eindhoven auf. 2012 kamen Luxemburg, 2014 Spanien und Italien dazu.



▲ Zu den Fähigkeiten des EATC gehören auch MEDEVAC-Flüge



▲ Das EATC-Gebäude im niederländischen Eindhoven mit den Flaggen der Mitgliedstaaten (Fotos: EATC)

Lufttransport ist teuer und knapp. Was das EATC deshalb auszeichnet, ist seine innovative Struktur: Während die Nationen Eigentümer ihrer Flugzeuge bleiben, übertragen sie die operative Befehlsgewalt an ein zentrales Kommando. Dies ermöglicht einen flexibleren, kostengünstigeren und auf die jeweilige Mission zugeschnittenen Einsatz der Lufttransportressourcen. Das EATC überwacht eine Vielzahl von Operationen, darunter strategische und taktische Lufttransporte, Luft-Luft-Betankung und medizinische Evakuierungen.

Über 100.000 Einsätze in 15 Jahren Bestand

Das Hauptquartier begann 2010 als Containerdorf. Heute ist es eine moderne Kommandozentrale mit rund 9.000 Quadratmetern Bürofläche. Ein Team von über 200 Militärfachleuten aus allen Teilnehmernationen, davon 58 deutsche Dienstposten, bildet das Rückgrat des Kommandos. Gemeinsam arbeiten sie daran, Verfahren zu standardisieren, gemeinsame Doktrinen zu entwickeln, Ausbildungsmaßnahmen aufeinander abzustimmen und zukunftsorientierte Lösungen zu fördern. In den letzten 15 Jahren hat das Transportkommando über 100.000 multinationale Missionen gemanagt und damit wichtige Unterstützung für Operationen der EU, der NATO und der Vereinten Nationen geleistet von humanitärer Hilfe und Krisenevakuierungen bis hin zu strategischen Missionen in komplexen Umgebungen.

„Pooling and Sharing“ als Grundprinzip operativer Arbeit

Die operative Arbeitsweise des EATC folgt dem „Pooling and Sharing“-Prinzip. Das bedeutet, dass die Flotten und ihre jeweiligen Kapazitäten nicht mehr allein im Auftrag einzelner Staaten agieren. Vielmehr meldet jedes Mitgliedsland seinen Transportbedarf an das EATC, das dann aus dem gemeinsamen Pool das geeignetste Luftfahrzeug auswählt, den Einsatz plant, koordiniert und überwacht. Das gestattet eine hochflexible Einsatzfähigkeit und

Effizienzsteigerung, da durch die Typenvielfalt und die europaweite Verteilung auf 13 Militärstützpunkten auch kurzfristig spezialisierte Missionen realisierbar sind. Der Vorteil dieses Modells zeigt sich besonders beim schnellen und grenzüberschreitenden Einsatz in Krisensituationen.

Luftfahrzeugbestand und Muster

Das europäische Kommando kann heute auf eine Flotte von über 180 Flugzeugen 18 verschiedener Muster für verschiedene Aufgaben zurückgreifen. Das entspricht etwa 75 Prozent der europäischen Lufttransportkapazität. Zu den wichtigsten militärischen Transportflugzeugen zählen der Airbus A400M, die Lockheed C-130 Hercules und Super Hercules, die CASA C-295 bzw. CN-235 sowie die Leonardo C-27J Spartan. Für strategische Langstreckentransporte kommen ergänzend Passagierflugzeuge wie Airbus A310, A321, A330 und A340 sowie die Boeing 707 zum Einsatz. Der Bereich Luftbetankung wird überwiegend durch den Airbus A330 Multi Role Tanker Transport (MRTT) und die Boeing KC-767A, aber auch die A400M abgedeckt. Darüberhinaus sind mehrere Muster der EATC-Flotte auch luftgestützte medizinische Evakuierung (AirMedEvac) einrüstbar.



▲ In den 15 Jahren seines Bestehens hat das EATC über 100.000 Flugbewegungen gemanagt.

Missionen und Bedeutung

Seit 2010 haben die dem EATC unterstellten Luftfahrzeuge fast sieben Millionen Flugstunden absolviert und in etwa 120.000 Einzelmissionen rund drei Millionen Passagiere sowie 320.000 Tonnen Fracht befördert. Im Jahr 2024 wurden beispielsweise alleine 648 Luftbetankungsmissionen durchgeführt, wobei die deutsche Luftwaffe, insbesondere mit der A400M, einen immer stärkeren Anteil an den gemeinsamen Flugbetriebsstunden beisteuert. Diese Zahlen zeigen eindrucksvoll die Bedeutung und das hohe operative Niveau des Kommandos: Das EATC ist das Herzstück der europäischen Luftmobilität, unverzichtbar bei Evakuierungen, Katastrophenhilfe sowie der Unterstützung von Kriseneinsätzen weltweit.

Blaupause für europäische Sicherheitspolitik

Das European Air Transport Command steht für gelungene zivil-militärische und multilaterale Zusammenarbeit in Europa. Es verbessert die Effizienz und Reaktionsgeschwindigkeit, vermeidet Redundanzen und erleichtert es europäischen Staaten, ihre strategischen und humanitären Aufgaben zu erfüllen. Damit ist das EATC nicht nur ein operativer Erfolg, sondern auch eine Blaupause für zukünftige sicherheitspolitische Integrationsprojekte auf europäischer Ebene.



Interview Generalmajor Franck Mollard

„Das EATC ist Vorbild für multinationale Zusammenarbeit – besonders in Krisen“



Generalmajor Franck Mollard wurde 1970 im französischen Le Mans geboren und absolvierte nach dem Ingenieurstudium in Sup'Aéro und an der französischen Luftwaffenakademie eine Ausbildung zum Kampfpiloten. Er sammelte über 2.600 Flugstunden, meist auf Mirage 2000, und nahm an 30 Kampfeinsätzen teil. Mollard wurde unter anderem als Staffelführer und Basis-Kommandeur eingesetzt, war mehrmals in Auslandsmissionen, darunter in Kuwait, und bekleidete leitende Funktionen im Stab der Luftwaffe und im Verteidigungsministerium. Seit September 2023 ist er Kommandeur des European Air Transport Command (EATC).

ES&T: 15 Jahre EATC – wo steht das Kommando heute?

Mollard: Das European Air Transport Command begann als Effizienzprojekt in Friedenszeiten, um knappe Ressourcen gemeinsam nutzen zu können. Heute ist es ein zentrales Element für Luftmobilität in Krisen und zur Verteidigung, ein europäisches sicherheitspolitisches Leuchtturmprojekt. In den 15 Jahren unseres Bestehens haben wir über 100.000 Missionen geplant und geflogen. Sieben Nationen stellen dabei über 180 Luftfahrzeuge und 13 Basen bereit. Täglich fliegen wir Einsätze im Lufttransport, in der Luftbetankung und in der medizinischen Evakuierung.

ES&T: Was war die ursprüngliche Idee hinter dem EATC?

Mollard: Das Rückgrat des französischen und deutschen Lufttransports waren die etwa 180 C160 Transall, ein taktischer Kampfzonentransporter, vor 60 Jahren entworfen für den Einsatz auf dem mitteleuropäischen Kriegsschauplatz im Falle einer Auseinandersetzung zwischen dem Warschauer Pakt und der NATO. Es war bereits klar, dass die A400M der C160 nachfolgen würde, aber jetzt galt es, eine Lücke zu schließen. Ziel des EATC war es, Lufttransport, Luftbetankung und medizinische Evakuierung gemeinsam zu nutzen. Die Einsatzkontrolle wird fallweise an das Kommando übertragen, wobei jedes Land jederzeit die Kontrolle zurücknehmen kann.

ES&T: Was kann das Kommando leisten und was nicht?

Mollard: Das Kommando kann Missionen planen und steuern, Vorschriften und Ausbildung vereinheitlichen sowie Einsätze für NATO, die Europäische Union oder Koalitionen unterstützen. Es ersetzt jedoch keine nationale Einsatzplanung und kann keine Luftfahrzeuge befehlen, die nicht übergeben wurden.

ES&T: Ist das Modell EATC übertragbar auf andere europäische Verteidigungsprojekte?

Mollard: Ja, auf jeden Fall. Die Kombination aus flexibler Kontrolle, nationalem Vetorecht und gemeinsamen Standards macht das Kommando zu einem Vorbild für multinationale Zusammenarbeit – besonders in der Vorbereitung auf Krisen.

ES&T: Das EATC besteht aus sieben NATO-Staaten. Ist es damit ein NATO-Kommando?

Mollard: Nein. Das EATC ist ein eigenständiges multinationales Kommando unter nationaler Kontrolle. Einsätze erfolgen zwar oft im Rahmen von NATO- oder EU-Missionen, wenn ein Mitgliedstaat dies unterstützt oder anfordert. Es gibt aber weiter nationale Vorbehalte und Einsatzplanungen.

ES&T: Welche Rolle spielt die Standardisierung für das EATC?

Mollard: Standardisierung ist ein zentraler Pfeiler des EATC. Sie ermöglicht, dass die unterschiedlichen nationalen Luftstreitkräfte effizient, sicher und interoperabel zusammenarbeiten – ob beim Lufttransport, bei der Luftbetankung oder bei Bodenoperationen. Durch gemeinsame Verfahren, Handbücher und Trainings schafft das EATC einheitliche Standards, die Ressourcen optimal nutzen, die Sicherheit erhöhen und den multinationalen Einsatz reibungslos gestalten. Kurz gesagt: Standardisierung ist der Schlüssel, der aus nationalen Fähigkeiten eine gemeinsame europäische Luftmobilität macht.

ES&T: Wie wächst das Kommando weiter?

Mollard: Die Multinational Multi-Role Tanker Transport Unit MMU mit Sitz in Eindhoven und Köln ist teilweise integriert. Neue Mitglieder sind uns willkommen, aber unser Fokus liegt derzeit auf der Vertiefung der Zusammenarbeit und der Einsatzfähigkeit, insbesondere im Verteidigungsfall.

ES&T: Warum ist Frankreich nicht vollständig integriert?

Mollard: Die Integration erfolgt individuell. Frankreich überträgt bestimmte Flotten oder Missionen, behält andere in nationaler Verantwortung. So bleibt die Einsatzpriorität gewahrt und eine schnelle Reaktion in Krisen möglich.

ES&T: Was hat der Krieg in der Ukraine im Alltag des EATC verändert?

Mollard: Die Nachfrage nach Lufttransport, Luftbetankung und medizinischer Evakuierung ist stark gestiegen. Das Kommando hat darauf mit der Einrichtung einer Krisenzelle reagiert, NATO-Missionen unterstützt und die Einsatzfrequenz erhöht. Gemeinsamer Lufttransport ist damit noch wichtiger geworden.

ES&T: Welche Auswirkungen hat die strategische Ausrichtung der Vereinigten Staaten auf den Indopazifik?

Mollard: Europa muss eigenständiger werden. Das EATC unterstützt schon heute globale Einsätze von Hilfsflügen im Nahen Osten bis zu Übungen im Pazifikraum wie etwa bei den Versorgungsflügen über Gaza im Sommer und der Teilnahme an „Pacific Skies 24“ im vergangenen Jahr. Das zeigt, dass das EATC weltweit einsatzfähig ist.

ES&T: Was wünschen Sie sich für die Zukunft des Kommandos?

Mollard: Ganz oben stehen für uns Digitalisierung, Nachwuchsgewinnung und die Erweiterung der Organisation um neue Flugzeugtypen. Wir wollen eine tiefere operative Integration, gezielte Erweiterung um neue Mitglieder sowie eine bessere digitale Vernetzung, um Einsatzzeiten zu verkürzen. Aber das werden wir schaffen – gemeinsam, getreu unserem Motto: „Together we go beyond“.

Das Gespräch führte Stefan Bitterle



ENFORCETAC

CONNECTING MINDS. PROTECTING EUROPE.

NÜRNBERG, GERMANY

23. – 25.2.2026

INTERNATIONAL EXHIBITION
AND CONFERENCE FOR
LAW ENFORCEMENT AND DEFENCE

[ENFORCETAC.COM](https://enforcetac.com)

MAKE
THE FUTURE
YOUR
MISSION!

Nur für Angehörige der Streitkräfte sowie von Behörden und Organisationen mit polizeilichen oder militärischen Sicherheitsaufgaben.

NÜRNBERG
MESSE