

Der „Postman“ für Europa

EAT

Wo DHL draufsteht, ist nicht selten EAT drin. Die European Air Transport mit Sitz in Leipzig ist vermutlich eines der bestgehütetsten Geheimnisse der deutschen Luftfahrt. Doch inzwischen betreibt die Airline fast 40 Frachtflugzeuge

Text Lutz Schönfeld



Die European Air Transport, kurz EAT genannt, hat ihr Drehkreuz am Flughafen Leipzig/Halle

Als „Postman 217 Papa“, so unser heutiges Rufzeichen, um 19.43 Ortszeit auf Bahn 26L des Flughafens Leipzig/Halle die Startfreigabe zum Flug nach München erhält, liegen bereits sechs Stunden intensiver Recherche hinter dem Redakteur. Hier, am weltweit größten Hub des Unternehmens, geht es nicht nur sehr geschäftig zu. Hier ist auch der Sitz der European Air Transport (EAT), die einen sehr großen Teil der strahlend-gelben DHL-Konzernflotte betreibt. Also lohnt sich ein Blick hinter die Kulissen.

Für viele ist DHL die Post, und sind die Flugzeuge der DHL die Päckchenflieger. Das kann man so sehen, doch ist dies nur ein sehr kleiner Teil der Wahrheit. Auf welchen Flugzeugen auch DHL in Europa und darüber hinaus draufsteht: Dahinter steckt vor allem EAT. Diese drei Buchstaben stehen für European Air Transport Leipzig GmbH. Sie ist eine Tochtergesellschaft der DHL Group, gehört zum Unternehmensbereich DHL Express und ist eine eingetragene Frachtfluggesellschaft, ein Flugzeugwartungsbetrieb und Arbeitgeberin für mehr als 1300 Mitarbeiter.

Dabei war EAT ursprünglich eine belgische Fluggesellschaft, 1971 von zwei ambitionierten Piloten gegründet und zunächst im Lufttaxigeschäft unterwegs. Schrittweise Expansion mündete 1985 schließlich im Frachtvertrag mit DHL Worldwide Express. Bereits ein Jahr später wurde EAT in die DHL-Gruppe integriert und 1993 Mitglied der International Air Transport Association (IATA). Auch hatte die Airline inzwischen die Erlaubnis zum Transport von lebenden Tieren sowie gefährlichen Gütern.

European Air Transport Leipzig wiederum wurde im November 2005 gegründet. Zunächst erfolgte ab 2008 im Rahmen der Aufgabenübernahme von der ehemaligen DHL Operations B.V. Brüssel die Verlagerung der Instandhaltungsaufgaben der DHL-eigenen Frachtflugzeuge von European Air Transport, DHL Air UK und AeroLogic.

Anfang 2010 übertrug die European Air Transport N.V. ihre ehemals von der irischen Fluggesellschaft Air Contractors stammenden Flugzeuge an diese zurück. Die restlichen elf verbliebenen Maschinen gingen an die EAT Leipzig. Damit war die →



Eileen Bieling ist bei EAT Managerin Aviation Training Center



Mathias Munder, Lead Engineer Tooling & GSE, kümmert sich um Wartungsthemen



Peter Teichfischer, Manager FOC-Flight Dispatch, holt Kohlen aus dem Feuer



Die A300 der EAT können bis zu 45,4 Tonnen Fracht transportieren. Ein Rollensystem erleichtert die Palettenbeladung im Hauptfrachtbereich

vollständige Verlagerung des europäischen DHL-Hauptdrehkreuzes von Brüssel nach Leipzig/Halle abgeschlossen.

Die European Air Transport N.V. ging schließlich in der EAT Leipzig GmbH auf. Airline-Codes sowie Rufzeichen wurden übernommen. Die elf belgischen Flugzeuge erhielten im März 2010 ihre deutschen Registrierungen. Seit diesem Zeitpunkt agiert EAT Leipzig nicht mehr nur als reiner Flugzeugwartungsbetrieb, sondern auch als Frachtfluggesellschaft. Die entsprechende Betriebsgenehmigung erhielt das Unternehmen am 31. März 2010 vom Luftfahrt-Bundesamt (LBA).

Seit dieser Zeit verzeichnet das DHL-Drehkreuz Leipzig/Halle massives Wachstum – sowohl als Arbeitgeber und Steuerzahler als auch für die gesamte Wertschöpfungskette. Als die DHL-Gruppe am 31. Juli 2024 den Rahmenvertrag mit der Mitteldeutschen Flughafen AG vorzeitig um weitere 15 Jahre bis 2053 verlängerte, war für Flughafen und Airline die Basis für eine gemeinsame Zu-

kunft des weltweit größten DHL-Drehkreuzes gesichert.

Wichtiger Wartungsbetrieb

„Postman 217 Papa“ hat die Startbahn 26L des Flughafens Leipzig/Halle mittlerweile verlassen. Und während der A300B4-Frachter, Registrierung D-AEAE, um 4500 Fuß pro Minute in den Abendhimmel steigt, schweifen die Gedanken zurück zu den am heutigen Tag besuchten Fachbereichen.

Da war zunächst der Wartungsbetrieb, Ursprung des Unternehmens am Standort. Mathias Munder, Lead Engineer Tooling & GSE, so seine sperrige Bezeichnung, führte durch sein Reich. Der gelernte Prozesselektroniker ist bereits seit 2006 bei EAT, hat sich schrittweise durch Schulungen und Lizenzweiterungen über Schichtleiter- und Duty-Manager-Funktionen bis in seine jetzige Position hochgearbeitet. Personalentwicklungen wie diese sind typisch für die EAT, war CEO Christoph Hofmann im persönlichen Gespräch (siehe Interview) erklärt. →

FAKTEN /

Gründung	2005
IATA-/ICAO-Code	QY/BCS
Rufzeichen	Postman
Sitz	Schkeuditz
Drehkreuz	Leipzig/Halle
Mitarbeiter	1300
davon Piloten	477
Flüge 2024	23 771
Flotte	2 A330-300 3 A330-200 26 A300 7 Boeing 757

Die zwei Hangars am Standort sind gewaltig, der größere verfügt über eine Grundfläche von 22736 Quadratmeter. In ihn passen vier A330 beziehungsweise Boeing 777 oder sogar fünf A300 plus fünf Boeing 757 gleichzeitig. Die gesamten Flotten der EAT sowie der DHL-Töchter Österreichs, UKs, der ASL und weiterer Partnerairlines durchlaufen hier alle Checks von der Line Maintenance bis hin zu A- und L-Checks; nur C-Checks werden an andere Wartungsbetriebe weltweit vergeben. In Summe sind derzeit mehr als 115 Luftfahrzeuge zu betreuen. Das Wochenende sei besonders geschäftig, stapelt der Manager tief, jeweils drei Viertel der Flotte würden da zum Service, für Reparaturen und geplante Komponentenwechsel vorbeischaun. Selbst Fahrwerk- und Triebwerkwechsel würden dann durchgeführt.

Acht Schichtgruppen mit jeweils 32 Personen stünden 24/7 bereit, hinzu kommt eine zusätzliche Tagescrew, um einen reibungslosen Flugbetrieb zu gewährleisten. Dazu stehen dem internationalen Wartungsteam mehr als drei Millionen Teile im eigenen Store zur Verfügung. Personalbedarf? „Den haben wir immer. Motivierte, technikinteressierte und luftfahrtbegeisterte Interessenten finden bei uns ein ideales Zuhause“, versichert Munder. →



Mit Highloadern wird die Fracht auf Paletten oder in Containern sicher verstaut



Die A300 in der Flotte tragen die Hauptlast im täglichen Frachtgeschäft der EAT



Foto: Lutz Schönfeld

Der A300-Full-Flight-Simulator ist auf dem höchsten Level D zertifiziert



Foto: Lutz Schönfeld

Im FOC, dem Flight Ops Control Center, laufen alle Fäden zusammen. Von hier aus erfolgt die Steuerung aller Prozesse im 24/7-Betrieb



Foto: Lutz Schönfeld

Fünf Jump Seats bieten in der A300 Platz für mitreisende Frachtbegleiter



Foto: Matthias Eimicke / EAT

Die internationalen Frachtdrehkreuze rotieren vorwiegend nachts

Während wir uns dem Anflug auf den Flughafen München nähern, schwärmt der 35-jährige Berliner Fabian Vogel, Kapitän unseres heutigen Umlaufs, von den Arbeitsbedingungen, den umfangreichen Ausbildungsmöglichkeiten und der hohen Professionalität bei EAT.

Beinahe volle Auslastung

Im Aviation Training Center (ATC) hatte bereits Eileen Bieling, Managerin Aviation Training Center und seit 2009 bei EAT, die Full-Flight-Simulatoren (FFS) für Boeing 757 und A300 gezeigt, die alle auf dem höchsten Level zertifiziert sind.

Das ATC ist noch jung, ging im Jahr 2021 in Betrieb und ist im 24/7-Betrieb nahezu zu 100 Prozent ausgelastet durch alle Airlines, die im DHL-Netzwerk fliegen, so Bieling. „Beide Simulatoren sind state of the art und für DHL maßgeschneidert, da sie ein

Nachbau von originalen EAT-Cargo-Flugzeugen der jeweiligen Flotte sind. Das hat den Vorteil, dass das Training unserer Piloten im Gegensatz zu Training auf externen Simulatoren (*die in der Regel Passagierflugzeuge repräsentieren, Anmerk. d. Red.*) zielgenauer, effizienter und sicherer ist“, erklärt Bieling.

Neben dem eigentlichen Simulatorbetrieb würden hier auch Ausbildungsmaßnahmen (Initial Training) sowie wiederkehrende Schulungen zum Lizenzerhalt (Recurrent Training & Checking) durchgeführt, so die Chefin. In ihren Verantwortungsbereich falle ebenso die Planung, Organisation und Durchführung von Type Rating, Instructor-Kursen sowie die Erneuerung abgelaufener Berechtigungen. „Durch effiziente Trainingsplanung müssen wir sicherstellen, dass dem Flugbetrieb stets ausreichend qualifiziertes Personal zur Verfügung steht.“ Bei durchschnittlich vier Crews pro Fracht-

flugzeug sei das eine stets neue Herausforderung.

Gute Arbeitsbedingungen

Wir sind inzwischen im winterlichen München gelandet, und die Ladecrew kämpft mit den eisigen Witterungsbedingungen, um die Fracht noch rechtzeitig vor der ab Mitternacht geltenden Nachtflugbeschränkung zu beladen. Zeit für Kapitän Vogel, von seinem Weg bei EAT zu berichten.

Der Familienvater wuchs in einer flugbegeisterten Familie auf. Schon Großvater und Vater waren Piloten und steuerten DC-3 oder Antonow AN-2. Im Alter von 14 Jahren kam Vogel zum Segelfliegen. Seine Ausbildung absolvierte er bei Intercockpit und fing schließlich 2013 bei EAT an. Das familiäre Arbeitsumfeld motiviere zum Bleiben und Weiterentwickeln, so Vogel. Seit 2022 sei er Kapitän.

Zusätzliche Funktionen wie die des Auditors im Compliance Management ermöglichen es Vogel, neben dem Fliegen noch weitere spannende Tätigkeiten im Unternehmen zu übernehmen. Und: „Bei EAT kann ich meine privaten Bedürfnisse sehr gut mit den beruflichen Notwendigkeiten in Einklang bringen. Es bleibt immer genug Zeit für die Familie“, so der 35-Jährige. Von seinem Wohnort Berlin pendele er zum Arbeitsort – wie andere Piloten auch. Bei Bedarf hält EAT im Verwaltungsgebäude allerdings auch eigene „Hotelzimmer“ für die Crews bereit.

Währenddessen kämpft der Flughafen München weiter mit der widrigen Witterung. Die Ladecrew hat inzwischen die Beladung beendet, und wir warten auf einen Pushback-Schlepper. Der Schneefall wirbelt den Zeitplan durcheinander, und als der Schlepper endlich seine Aufgabe erledigt hat, gilt es, sich in der Warteschlange zur



Foto: Dipankar Bhakta/AirTeamimages

Die in Leipzig ansässige European Air Transport (EAT) betreibt insgesamt 26 A300-Frachter

Enteisung einzureihen. Mitternacht rückt immer näher und damit ein Startverbot. Es bleiben noch knapp 15 Minuten, und ich erinnere mich an meinen Besuch im Flight Ops Control Center (FOC), wo man sich täglich unter anderem mit der Problemlösung bei Flugunregelmäßigkeiten auseinandersetzen muss.

Wer kümmert sich?

Peter Teichfischer, seines Zeichens Manager FOC-Flight Dispatch, kann davon ein Lied singen. Er kümmert sich mit seinen Kollegen, 13 pro Schicht, rund um die Uhr um die in Deutschland registrierte Flotte der EAT. Kümern bedeutet in diesem Fall die Planung der Crews, Dispatch, Maintenance Control sowie Crew Care, also alles rund um Crew-Transporte oder Übernachtungen. Hinzu kommen ungeplante Aufgaben bei Zusatzflügen zusätzlich zum Standardflugplan, wenn der Frachtbedarf besonders groß ist, Umplanungen aufgrund beispielsweise wetterbedingter Ausweichlandungen oder aber, wie in unserem Fall, bei verspätungsbedingten Startverboten.

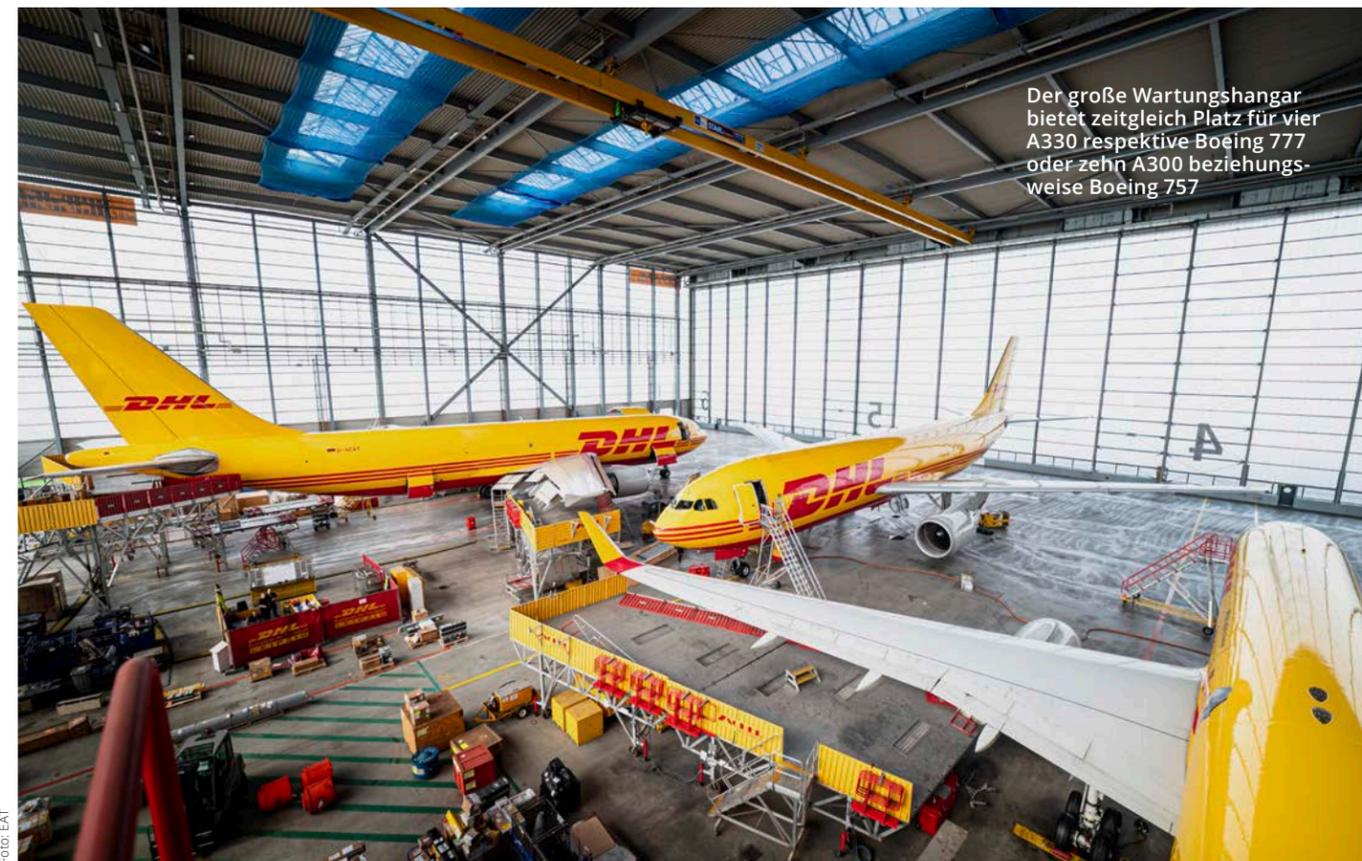
Sein internationales Team ist hochqualifiziert und hat eine strenge Ausbildung durchlaufen, die sechs Wochen Lizenzerwerb in den USA ebenso beinhaltet wie mindestens drei Monate „Company Introduction“, um die Firmenstandards zu verinnerlichen. Der Personalbedarf ist auch hier groß, 50 Prozent des Teams kommen aus dem Ausland.

Wir sind am Enteisungsplatz angekommen, die Uhr tickt gnadenlos runter. Mehrfach weist Flugkapitän Vogel die Enteisungscrew auf die prekäre Situation hin. Anders als Passagiermaschinen bekommen Frachtflugzeuge im nachtflybeschränkten München keine Ausnahmegenehmigung, bei schwierigen Wetterverhältnissen auch nach Mitternacht zu starten. Sie müssen dann zurück auf ihre Parkposition, das Flugzeug abstellen, die Crew muss ins Hotel. Allerdings: Um 23,55 Uhr rollen wir endlich auf die Startbahn und sind knapp vor Mitternacht mit 27,2 Tonnen Fracht airborne. Der Kelch ist an uns und vor allem dem Team von Peter Teichfischer dieses Mal vorbeigegangen. ●



Foto: Lutz Schönfeld

Flugkapitän Fabian Vogel beim Außencheck vor dem Abflug nach München



Der große Wartungshangar bietet zeitgleich Platz für vier A330 respektive Boeing 777 oder zehn A300 beziehungsweise Boeing 757

Foto: EAT

INTERVIEW /

mit Christoph Hofmann, Vorsitzender der Geschäftsführung der EAT

Guter Ruf als Arbeitgeber

AERO INTERNATIONAL: Herr Hofmann, nur wenige kennen die EAT. Für die meisten sind es die gelben Päckchenflieger der DHL. Bitte beschreiben Sie doch kurz das Unternehmen.



Foto: Archiv Lutz Schönfeld

CHRISTOPH HOFMANN:

Ich bezeichne uns gern als das bestgehütete Geheimnis in der deutschen Luftfahrtwelt. Im Ernst: Mit der von uns betreuten Flotte von über 115 Flugzeugen, davon 35 eigenen Flugbetriebe der DHL. Wir kümmern uns dabei sowohl um die Wartung, die Einsatzplanung von Flugzeugen und Crews sowie deren Ausbildung. Diese komplexen Prozesse störungsfrei zu managen, ist unser Antrieb.

Sie sprachen gerade die Flotte an: Wie sieht es da aktuell aus und wie sind die zukünftigen Planungen? Wo kommen die Flugzeuge her?

Unsere Airbus A300 kamen bis 2013 von der japanischen JAL, danach sukzessive von unserem Partner Air Hong Kong, der

schrittweise auf A330-Frachter umstellt. Um einheitliche Standards verwenden zu können, speziell für eine Vereinheitlichung bei Triebwerken und Avionik, gehen die A300 von Air Hong Kong an die Airline ASL und deren A300 an uns. Unsere A300 werden bei den Elbe Flugzeugwerken von Passagier- zu Frachtflugzeugen umgerüstet, die Boeing 757 unserer Flotte in den USA. Noch in diesem Jahr werden ein weiterer Airbus A300 sowie zwei A330-300 zur Flotte stoßen. Wer wann welches Flugzeug erhält, steuert für alle DHL-Flotten sowie für AeroLogic zentral DHL Global Aviation.

Eine große Flotte sowie das angepeilte Wachstum erfordert auch ausreichend qualifiziertes Personal im Cockpit. Und da gibt es ja seit Covid einen deutlichen Engpass. Wie sieht es bei EAT aus?

Während wir im Technikbereich durchgängig eingestellt haben, ist dies bei den Flightcrews wieder seit Oktober 2024 der Fall. Wir haben einen hohen Bedarf und im Industrievergleich eine geringe Fluktuationsrate. Als Arbeitgeber haben wir einen guten Ruf, und DHL als Marke hilft auch dabei. Wir rekrutieren

im gesamten EASA-Raum und bekommen gute Bewerbungen. Zusätzlich sind wir auf Messen und Luftfahrtveranstaltungen zielgruppenaffin präsent.

Stichwort Umwelt: Hier wird der Luftfahrt gern vorgeworfen, zu wenig zu tun. Wie sehen Sie das?

Als Airline sind wir uns unserer Verantwortung gegenüber der Umwelt bewusst und arbeiten in diversen Projekten sowohl hier am Standort als auch innerhalb des Konzerns kontinuierlich daran, umweltschonender zu werden. Wir engagieren uns außerdem bei der Elektrifizierung unserer Vorfeldfahrzeuge und treiben die Nutzung von Sustainable Aviation Fuel, kurz SAF, voran. Die DHL Group ist weltweit der größte Abnehmer von SAF. Bereits 2023 lagen wir damit bei 3,2 Prozent Beimischung, geplant sind 30 Prozent bis 2030. Das Problem sind oft weniger die Airlines als vielmehr die entsprechende Verfügbarkeit an den Einsatzorten.

Zur Person: Christoph Hofmann, 43 Jahre alt, ist seit August 2022 Vorsitzender der Geschäftsführung. Als aktiver Pilot führte ihn seine berufliche Entwicklung über Stationen bei diversen Airlines schließlich zur EAT Leipzig GmbH.