

Carsten Spohr Bikkelharde CEO die ook zonder Brussel overleeft



Het Nieuwsblad* - 15 Mei 2020
Pagina 9

* Het Nieuwsblad/Dender, Het Nieuwsblad/Brugge-Oostkust, Het Nieuwsblad/Aan Gent gebonden, Het Nieuwsblad/Kempen, Het Nieuwsblad/Roeselare-Tielt-Izegem, Het Nieuwsblad/Waasland, Het Nieuwsblad/Meetjesland - Leiestreek, Het Nieuwsblad/Mechelen-Lier, Het Nieuwsblad/Leuven-Hageland, Het Nieuwsblad/Antwerpen, Het Nieuwsblad/Oostende-Westhoek, Het Nieuwsblad/Vlaamse Ardennen - Gentse Rand, Het Nieuwsblad/Pajot-Brussel-Rand, Het Nieuwsblad/Kortrijk-Waregem-Menen, Het Nieuwsblad/Limburg

Wat wil hij? Lufthansa-CEO Carsten Spohr vliegt het halve continent rond op zoek naar geld. Veel geld. In ons land gaat het om 290 miljoen euro. En het liefst van al krijgt hij die bedragen met zo weinig mogelijk voorwaarden eraan vast. De Duitser heeft echt geen zin om rekening ...

Wat wil hij?

Lufthansa-CEO Carsten Spohr vliegt het halve continent rond op zoek naar geld. Veel geld. In ons land gaat het om 290 miljoen euro. En het liefst van al krijgt hij die bedragen met zo weinig mogelijk voorwaarden eraan vast. De Duitser heeft echt geen zin om rekening te moeten houden met politieke bemoedelingen die hem vertellen hoe hij en zijn team het bedrijf moeten runnen.

Het herstructureringsplan voor Brussels Airlines moet zorgen dat het verlieslatende bedrijf na de coronacrisis wel begint op te brengen. Als daarvoor een kwart van de 4.000 werknemers moet wijken, dan is dat maar zo. Wie blijft, zou ook moeten inleveren. Al moeten de onderhandelingen met de vakbonden nog echt beginnen.

Lufthansa heeft volgens waarnemers dan ook niet de bedoeling Brussels Airlines te laten vallen. Daarvoor is het belang van de Brusselse hub te groot. Zaventem ligt perfect qua ligging, tussen de grote luchthavens van Parijs, Londen en Amsterdam. En veel vluchten naar Afrika vertrekken ook vanop Zaventem. "De Duitsers zijn wel bereid tot een deal, maar niet tot elke prijs", zegt luchtvaarteconoom Wouter Dewulf.

Wat zijn z'n troeven?

Lufthansa is voor 100 procent eigenaar van Brussels Airlines. Dat betekent dat België niet veel te zeggen heeft als het op interne kwesties aankomt. "Als jij een snoepwinkel hebt en ik kom binnen om te zeggen: doe dit, doe dat, dan duurt het toch ook niet lang voor je mij wandelen stuurt?" zegt luchtvaartspecialist Luk De Wilde.

En ja, de Duitsers vragen geld. Maar aan de andere kant, elders proberen ze veel meer geld los te weken. Alles bijeen aast Lufthansa op 12 miljard euro staatssteun, waarvan 9 miljard euro uit Duitsland alleen. Dan is die slordige 300 miljoen euro uit België eigenlijk verwaarloosbaar.

Spohr heeft de reputatie een bikkelharde onderhandelaar te zijn. En hij heeft wel een plan B achter de hand. Als het echt moet, dan kan hij zonder Brussels Airlines. "Als het echt niet zou lukken, dan trekken ze er wél de stekker uit", zegt Dewulf. "Brussel is belangrijk als hub, maar lagekostenmaatschappij Eurowings zit ook in hun portefeuille. Die zou de meest rendabele Europese routes kunnen overnemen."

Tot slot weet Lufthansa drommels goed hoe het een goede deal moet slaan uit een crisissituatie. Zo heeft het Brussels Airlines ooit binnengehaald. Al zit de luchtvaartmaatschappij door de coronacrisis nu zelf ook in moeilijke papieren natuurlijk.

Copyright © 2020 Mediahuis. Alle rechten voorbehouden