

# Overweegt Lufthansa Brussels Airlines failliet te laten gaan?

De Standaard - 19 Jun. 2020

*Het bericht dat Lufthansa Brussels Airlines failliet wil laten gaan als er geen akkoord is tussen directie en vakbonden, zet die onderhandelingen onder hoogspanning.*

Toch leeft er ook optimisme aan de onderhandelingstafel.

Overweegt Lufthansa om haar dochtermaatschappij Brussels Airlines failliet te laten gaan, zoals La Libre Belgique vandaag schrijft? De Franstalige krant citeert verschillende bronnen binnen Brussels Airlines die stellen dat de moeder haar dochter laat vallen indien er in België geen akkoord wordt gevonden tussen de sociale partners en de directie over ontslagen en nieuwe loonsvoorwaarden.

Het eenvoudige antwoord op die vraag is 'ja'. Toen Lufthansa-ceo Carsten Spohr midden mei in Brussel een bezoek bracht aan premier Sophie Wilmès (MR), zei zowel Spohr als de regering dat er geen akkoord over een redding van Brussels Airlines kan zijn als vakbonden en directie niet tot een vergelijk komen (DS 16 mei). Zonder staatssteun (Brussels Airlines heeft minstens 290 miljoen euro nodig, red.) en geld uit Duitsland is Brussels Airlines, dat door de coronacrisis in recordtempo cash verbrandt, een vogel voor de kat.

Toekomstplan

Spohr hamert er al jaren op dat er geen Duits geld meer richting Brussel zal vloeien als het bedrijf niet rendabeler kan worden. En ook in de regering klinkt het formeel dat België niet met steun over de brug komt als er geen toekomstplan is om de maatschappij opnieuw winst te laten maken – door onder meer in loon en personeel te snijden.

Nu de onderhandelingen tussen vakbonden en directie – die vooral nog blokkeren op de voorwaarden voor piloten – naar een hoogtepunt gaan, mag het niet toevallig heten dat er binnen het management belangen om die boodschap in de verf te zetten en de bonden zo onder druk te zetten om de herstructurering te aanvaarden. Dat is voelbaar aan de onderhandelingstafel, getuigen de vakbondsafgevaardigden. Maar waar de ene spreekt over 'een mes op de keel', relativeert de andere.

'Complexe onderhandelingen'

De echte vraag is of Lufthansa haar Belgische tak wil laten vallen. Daar is het antwoord moeilijker. In een reactie op La Libre zegt Lufthansa dat er geen plan op tafel ligt om Brussels Airlines over de kop te laten gaan, en ook een hoge bron binnen de Belgische tak noemt de suggestie 'flauwekul'. Bovendien heeft Carsten Spohr eerder in een brief aan Wilmès nog zijn intentie duidelijk gemaakt om Brussels Airlines binnen de Lufthansa-groep te houden.

Maar dat zal niet koste wat het kost zijn. Spohr is zijn Belgische dochter, die er al jaren niet in slaagt structureel winst te maken, nooit genegen geweest. De integratie in Lufthansa was een project van zijn voorganger. Toen Spohr aan het roer kwam probeerde hij van Brussel een basis te maken voor zijn lagekostendochter Eurowings en Brussels Airlines daarin te integreren. Hij botste daarbij op verzet en zette de Belgische ceo, Bernard Gustin, op straat.

Strategische waarde

Lufthansa ziet wel degelijk strategische waarde in een Brusselse Hub. Brussel drijft een wig tussen Parijs en Amsterdam, die in handen zijn van concurrent Air France-KLM. Brussels Airlines heeft ook een belangrijk Afrika-netwerk dat Lufthansa niet zomaar kan overnemen. 'Al is Lufthansa ook niet zo onder de indruk van dat netwerk', zegt een manager die in het afgelopen jaar het bedrijf verliet. 'Alleen de vlucht tussen Brussel en Kinshasa is moeilijk over te nemen. De rest hoeft niet per se vanuit Brussel.'

Als Brussels Airlines over kop gaat, heeft Lufthansa bovendien als eerste kans om de vrijgekomen slots over te nemen, zegt Didier Hocq, slotcoördinator op de luchthaven van Zaventem. 'Als ze die vraag kunnen verantwoorden.' Lufthansa zou relatief makkelijk de meest rendabele (Europese) routes van Brussels Airlines kunnen overnemen met Eurowings.

'Geen blanco cheque'

Terwijl de Lufthansa-groep in Duitsland, Zwitserland én Oostenrijk al een akkoord sloot over staatssteun, zijn de Belgische onderhandelingen 'complexer', zei Spohr onlangs in de Financial Times. In Duitsland, waar Spohr 9 miljard euro nodig had, kon hij zijn wil niet doordrukken, terwijl hij in Zwitserland zonder probleem een lening voor zijn rendabele dochter Swiss kon verzekeren.

In Oostenrijk en België kan Lufthansa meer gewicht in de schaal leggen en stelt Spohr zich weinig buigzaam op. Van de Oostenrijkse regering kreeg Lufthansa (naast een lening van 300 miljoen euro) 150 miljoen euro subsidie voor dochter Austrian Airlines. Dat geld moet niet worden terugbetaald en Wenen krijgt geen aandelen in ruil. 'Dat is toch wel een cadeautje', analyseert transporteconoom Wouter Dewulf (UA). De Duitse maatschappij hoopt ook in België op zo'n 'cadeau', klinkt het in de regering, maar die wil 'geen blanco cheque' tekenen.

Hoewel er stappen richting een compromis werden gezet, houden beide partijen het been stijf op enkele cruciale punten, zoals garanties. Maar als geen van beide wijkt, kan ook niemand een crash uitsluiten.

De coronacrisis was de druppel, maar de kiem voor het faillissement van de vluchtafhandelaar Swisspo...

Centrale banken injecteren wereldwijd vele duizenden miljarden in de economie. De pompen draaien op ...

Zweden is een van de weinige landen die geprobeerd hebben zo normaal mogelijk verder te functioneren...

De enige zwarte coureur in de Formule 1, Lewis Hamilton (35), vindt dat de wereld nog een lange weg...

Een gebrek aan urgentie, onderbemanning en een topambtenaar die verdronk in het werk. Begin april, m...

Het ontslag van kabinetschef François Roux wekt de indruk dat Charles Michel beseft dat de zaken nie...

Hoe oud ze ook is geworden, Vera Lynn is altijd dé sweetheart gebleven, niet alleen van de oud-strij...

Korneel Delbeke