

Lufthansa moet kleur bekennen over Brussels Airlines

De Tijd - 26 Jun. 2020

Na de redding van moedermaatschappij Lufthansa kan ook Brussels Airlines zijn noodlanding inzetten. Vooral de Duitsers moeten nu beslissen hoeveel ze nog voor hun Belgische dochter over hebben.

De aandeelhouders van Lufthansa stemden donderdag met een grote meerderheid voor het reddingsplan dat 9 miljard euro verse middelen aanbrengt (zie hiernaast). Ondanks zware kritiek op het plan gaf de grootaandeelhouder Heinz Hermann Thiele er toch zijn zegen aan.

Daarmee is voor Brussels Airlines een tweede obstakel naar een hoognodig reddingsplan uit de weg geruimd. Het bedrijf heeft volgens waarnemers nog cash om het enkele weken uit te zingen, maar kan zonder financiële injectie de coronacrisis niet overleven.

De focus ligt zo weer helemaal op de onderhandelingen tussen Lufthansa en de federale regering, die via haar investeringsmaatschappij FPIM ongeveer 300 miljoen euro klaar houdt. Beide partijen wegen het belang dat ze erbij hebben om Brussels Airlines overeind te houden af tegen de kostprijs van die steun.

Voor de Belgische overheid is het behoud van een 'home carrier' belangrijk om de connectiviteit van onze open economie te verzekeren, zegt de transporteconoom Wouter Dewulf (UAntwerpen). 'Zo'n home carrier levert langeafstandsvluchten op die meer doen dan alleen passagiers voor en vanuit Brussel aanvoeren. Het Europese netwerk voedt het intercontinentale netwerk en omgekeerd. Hoeveel die connectiviteit waard is, is een politieke discussie.'

TIP

Begin uw dag goed geïnformeerd.

Ontvang nu De Tijd Vandaag.

Elke dag (ma.-za.) via e-mail - Uitschrijven in één klik

Garanties

De regering zou bereid zijn Brussels Airlines te steunen zonder een deelname in het kapitaal te eisen, maar vraagt in ruil wel spijkerharde garanties over de functie van Brussel als belangrijke hub in het Lufthansa-netwerk. Daarbij is ook sprake van boeteclausules als de Duitsers zich niet aan de afspraken houden. Lufthansa zou ook een financiële bijdrage moeten leveren, die aan Belgische kant op zowat 170 miljoen euro wordt geraamd. Lufthansa-topman Carsten Spohr moet beslissen of hij met die Belgische voorwaarden kan leven. De kernvraag is welke toekomst hij zelf ziet voor Brussels Airlines.

Brussels Airlines staat onderaan in de pikorde van de Lufthansa-groep, waar de zustermaatschappijen Swiss en Austrian veel rendabeler zijn.

Wouter Dewulf

Transporteconoom

'Brussels Airlines staat onderaan in de pikorde van de Lufthansa-groep, waar de zustermaatschappijen Swiss en Austrian veel rendabeler zijn', zegt Dewulf. 'Anderzijds biedt de Brusselse hub ook voordelen die de Duitsers willen behouden: de aanwezigheid van de Europese instellingen en de NAVO, het Afrikaanse netwerk en de strategische wig die Brussel drijft tussen de andere luchtvaartallianties, SkyTeam (met KLM en Air France) en OneWorld (met onder meer British Airways). Het is een afweging. Wellicht nog gedurende twee à drie jaar moeten ze er geld in stoppen, maar op lange termijn kan het hen rendement opleveren.'

Pitstop

Het besparingsplan dat de directie en de vakbonden van Brussels Airlines woensdag afklopten, kan helpen de Duitse bazen te overhalen. Het focust sterk op de hubfunctie die Brussel met de rest van de wereld moet verbinden. De inzet is Brussel niet te 'degraderen' tot een regionale luchthaven zoals Charleroi, waar lagekostenvliegertjes als Ryanair de dienst uitmaken. 'Brussels Airport moet een essentiële pitstop zijn bij internationale trajecten', zegt Paul Buekenhout van de christelijke vakbond ACV Puls.

De Duitse moeder kan zo passagiers loodsen naar de luchthavens waar ze zelf sterk staat, zoals Frankfurt, Zürich of München. 'Maar bovenal is Brussel Lufthansa's poort naar Afrika. Een kwart van de vluchten naar Kinshasa passeert langs Brussel', zegt Filip Lemberechts van de liberale vakbond ACLVB.

Het besparingsplan van Brussels Airlines dat in mei bekend raakte, gaat in dezelfde richting. Er worden flink wat vluchten geschrapt naar vakantiebestemmingen rond de Middellandse Zee en Oost-Europa, maar er kwamen nieuwe lijnen naar de Duitse hubs bij. Volgens de bonden wil Brussels Airlines gradueel de langeafstandsvluchten opvoeren, om nog sterker te staan in Afrika.

Afweging

Het bedrijf ontkent dat die hernieuwde focus een directe impact heeft op het netwerk of het vliegaanbod. Toch is de kans groot dat de ontslagen vooral vallen op lijnen die minder bijdragen aan de hubstrategie, zoals de kleinere vakantiebestemmingen.

De grote uitdaging bestaat erin de structurele kosten van het hubmodel terug te dringen. 'Een belangrijk deel van de verloning van het vliegend personeel is variabel, denk aan vergoedingen voor maaltijden en overnachtingen. Daarop kan worden bespaard door minder 'nachtstops' voor de bemanning in te lassen', zegt Dewulf.

Om dat te doen, worden de heel vroege of late vluchten meer gespreid tijdens de dag, wat dan weer gevolgen heeft voor de recuperatie en de procedures om de vermoeidheid van het personeel te controleren. De moeilijke onderhandelingen van de voorbije dagen draaiden vooral daarrond, valt te horen bij de vakbonden.

Lufthansa krijgt levenslijn van 9 miljard

Lufthansa, het Duitse moederbedrijf van Brussels Airlines, heeft donderdag zijn langverwachte reddingspakket van 9 miljard euro van de banken en de Duitse overheid binnengehaald. Berlijn neemt een aandelenbelang van 20 procent en krijgt twee vertegenwoordigers in de raad van bestuur.

De goedkeuring hing de voorbije dagen aan een zijden draadje omdat de minderheidsaandeelhouder Heinz Hermann Thiele, die 15,5 procent van de aandelen heeft, liet uitschijnen dat hij mogelijk zou tegenstemmen. Pas woensdagavond bracht hij verlossing met een interview in de krant Frankfurter Allgemeine Zeitung, waarin hij zei het plan toch goed te keuren. Dat leidde op de beurs van Frankfurt tot een forse koerswinst van bijna 20 procent. Het aandeel sloot uiteindelijk 7,1 procent hoger af.

De directie van Lufthansa, dat zowat 138.000 werknemers telt, sloot woensdagnacht ook een sociaal akkoord met het cabinepersoneel. Topman Carsten Spohr zei dat een gelijkaardig akkoord met de piloten op koers zit, maar gaf ook aan ontgoocheld te zijn omdat de onderhandelingen met de bedienbond Verdi nog niet zijn opgeschoten.

Tijdens de vergadering bleek ook dat Lufthansa nog zowat 1 miljard euro aan compensaties moet terugbetalen voor vluchten die tijdens de coronapandemie werden afgelast. Dat komt boven op het miljard dat al naar terugbetalingen ging. Volgens CEO Spohr moet de terugbetalingsachterstand over zes weken weggewerkt zijn. 'Daarvoor moet Lufthansa in het tweede kwartaal diep in de buidel tasten.'

Marie Van Oost