

brand nu zijn concurrenten worden gered met belastinggeld. Hij vreest concurrentievervalsing. Op televisie omschreef hij Lufthansa als een crackjunkie. De grootste luchtvaartmaatschappij van Europa met zijn scherpe prijzen heeft, net als easyJet en Wizz, een relatief sterke kaspositie. Maar het kan ook voor deze bedrijven hard naar beneden gaan. Het Ierse Ryanair zegt dat overheidshulp geen optie is voor ze.

Begin 2020 leek er in de luchtvaartsector geen vuiltje aan de lucht. De meeste vliegmaatschappijen keken terug op een behoorlijk lucratief decennium. Lufthansa had zich ontwikkeld tot de meest dominante Europese speler. Voor de coronacrisis was het een gezond bedrijf met 130.000 werknemers, 36 miljard euro omzet en 1,2 miljard euro winst. De Duitsers deden het beter dan Air France-KLM.

De impact van corona drong aanvankelijk niet echt door op de beurs en in de boardroom van Lufthansa. Terwijl het coronavirus al om zich heen sloeg in China durfde Lufthansa nog te dromen over een lucratieve afsplitsing, mogelijk via een beursgang van de onderhoudsdivisie. Inmiddels is het werkvolume van 'Technik' ingezakt met 60 procent.

Dat valt nog mee ten opzichte van het compleet ingestorte vliegverkeer. Van het aantal passagiers is slechts 1 procent over.

Het coronavirus schudt de



VOOR RYANAIR IS OVERHEIDSHULP GEEN OPTIE

kaarten in de luchtvaartwereld opnieuw. Sommige luchtvaartmaatschappijen zullen worden gered met overheidsgeld. Sommige zullen verdwijnen.

Lufthansa is net als andere luchtvaartmaatschappijen volgens sommige maatstaven een koopje op de beurs. Warren Buffett haakte niettemin af. Op 2 mei zei hij dat zijn investeringsvehikel Berkshire Hathaway alle luchtvaart aandelen heeft gedumpt. Op het nieuws daalden de koersen in de sector nog eens 10 procent. Buffett had lange tijd een zwak voor luchtvaartmaatschappijen, maar vindt dat bij nader inzien een misvatting.

TERUG BIJ AF

Dat de situatie ook ernstig is bij Lufthansa bevestigde Spohr op de

virtuele aandeelhoudersvergadering drie dagen na de biecht van Buffett. "We vechten voor de toekomst van dit bedrijf. Maar het is duidelijk dat we het niet alleen zullen redden. We hebben steun nodig."

Lufthansa heeft een streep gehaald door vrijwel alle 3000 vluchten die elke dag werden uitgevoerd. Het bedrijf is terug bij af, op het niveau van het jaar 1955, zei Spohr. Toen ging Lufthansa na een vliegverbod van tien jaar weer van start. "Het is bitter. Het is verschrikkelijk. Het doet pijn."

De vijf grootste maatschappijen ter wereld, waaronder Delta, United en Lufthansa, zijn samen minder waard dan videobelbedrijf Zoom. De Duitse beurswereld speculeert erop dat Lufthansa deze zomer uit de DAX, de hoofdgraadmeter van Frankfurt, zal vallen.

Het aandeel heeft dit jaar de helft van zijn waarde verloren. De hele groep bedrijven is 3,8 miljard euro waard op de beurs. Begin mei had het bedrijf meer geld in kas dan de beurswaarde. Maar de miljoenen spuiten er dus uit.

Luchtvaartmaatschappijen hebben hoge vaste lasten met duur personeel, vergoedingen aan de luchthavens, leasekosten en doorlopende brandstofkosten. Spohr zei in maart dat het niet nodig was om overheidshulp aan te pakken, maar sinds mei is dat anders.

De crisis heeft wereldwijd in de meeste sectoren een ongekende

AANDELEN OP NAAM

Lufthansa werd in 1997 volledig geprivatiseerd. Na het faillissement van Air Berlin najaar 2017 is het de enige relevante luchtvaartmaatschappij van Duitsland. Dat het bedrijf wordt overgenomen op de huidige lage beurswaardering is niet erg realistisch. De Duitse wet schrijft voor dat de helft van de aandelen van Lufthansa in Duitse handen moet zijn. Lufthansa-aandelen staan om die reden op naam en hebben een beperkte overdraagbaarheid. De kopers moeten zich identificeren. Deze beperking geeft Lufthansa de wettelijke mogelijkheid om de aankoop of verkoop van substantiële belangen te voorkomen. Lufthansa is verplicht zijn aandeelhoudersstructuur naar nationaliteit om de drie maanden te publiceren. Als blijkt dat het aandeel buitenlandse aandeelhouders in de zin van de wet van de grens van 50 procent nadert, kan de onderneming tegenmaatregelen nemen, bijvoorbeeld door aandelen uit te geven waardoor de aandelen van de zittende aandeelhouders worden verwaterd. Zolang het aandeel van de buitenlandse aandeelhouders voldoende ver verwijderd is van de 50 procent, zal Lufthansa niet ingrijpen. Als 50 procent van de aandelen in buitenlandse handen komt, kan het bedrijf, in overeenstemming met het *last in, first out* principe, vragen aan buitenlandse kopers die het laatst aandelen hebben verworven om de aandelen weer te verkopen.