

Kurt Bauer, Leiter Fernverkehr bij de Oostenrijkse spoorwegen

De nachttrein is terug!

Wie niet gehoord heeft dat er op maandag 20 januari voor het eerst sinds jaren weer een reguliere nachttrein in Brussel aankwam en vertrok, heeft onder een steen geleefd. Zowel aankomst als vertrek konden op ruime mediabelangstelling rekenen. In de marge van de festiviteiten hadden we een interview met Kurt Bauer, directeur lange-afstandsverkeer bij de Oostenrijkse Federale Spoorwegen ÖBB. Hij is zelf fervent nachttreinreiziger en in de wandelgangen wordt hij ook wel "Mr. NightJet" genoemd.

In 2003 vertrok de laatste reguliere nachttrein van de NMBS, in 2015 trok Deutsche Bahn de stekker uit de nachttrein. Beide keren werd er naar de kosten verwezen. Zijn de omstandigheden voor de ÖBB dan zoveel anders?

Voor ons zijn nachttreinen geen niche, zoals voor DB. Wij halen nu 20% van onze omzet uit nachttreinen, dus onze focus is anders. Vroeger was dat minder, maar toen we in 2016 de lijnen en de rijk-tuigen van DB Nachtzug konden overnemen, hebben we de kans gegrepen. Wel konden we niet alle lijnen overnemen, we hebben alleen die verbindingen overgenomen die we relatief gemakkelijk konden uitbaten. We hadden vorig jaar 10% groei, maar ik kan u verzekeren: rijk zullen we van onze nachttreinen niet worden. Het zou ons enorm helpen als de luchtvaartsector fiscaal op dezelfde manier werd behandeld als de trein.

'Rijk zullen we van onze nachttreinen niet worden'

We proberen met onze goedkope zitplaatsen de luchtvaart en de goedkope bussen te beconcurreren. Met onze slaaprijtuigen bieden we een hotel op wielen aan, met een echt bed en een verzorgd ontbijt. De tussenliggende categorie, het ligrijtuig is toe aan een nieuw concept. Mensen slapen niet gemakkelijk in een coupé met 3 of 5 onbekenden. In de toekomst gaan we in dit segment capsules aanbieden, vergelijkbaar met Japanse stationshotels.

Met de reizigers uit Düsseldorf en Keulen krijgt u de trein ook wel vol - hoezo nu al Brussel?

We kregen een concrete vraag van een aantal Oostenrijkse Europarlementleden. Zij en hun entourage gaan iedere week van Oostenrijk naar Brussel en terug. Verder is het tegenwoordig in Oostenrijk gewoonte om als bestemming voor buitenlandse schoolreizen Brussel te kiezen, zodat de leerlingen de Europese instellingen leren kennen. Beide groepen zijn voor ons een welkome aanvulling op de vraag uit Duitsland. Verder zijn we natuurlijk benieuwd hoe groot de vraag van de Belgische markt is. De eerste indicaties zijn alvast positief.

Veel potentiële reizigers zijn blij als ze horen over de nieuwe



De nieuwe nachttrein staat vertrekkensklaar in Brussel-Zuid.

Foto Willy Smeulders

nachttrein, maar ontgoocheld wanneer ze vaststellen dat hij in de zomermaanden niet rijdt ...

We zien de bediening van Brussel momenteel nog als een pilootproject. Vanaf december rijden we iedere dag en als het aan mij ligt rijden we volgende zomer gewoon door.

Een aankomst tegen 11 uur in Brussel is wel wat laat ...

We moesten uitgaan van het huidige rijpad in Oostenrijk en Duitsland. Volgend jaar gaan we iets eerder uit Wenen weg en hopen dan rond tien uur in Brussel te zijn. 's Avonds zouden we graag later uit Brussel vertrekken. Voorwaarde is natuurlijk wel dat de infrastructuurbeheerders meewerken.

Veel NightJets bieden de mogelijkheid aan om fietsen mee te nemen, die naar Brussel helaas niet?

We hebben rijtuigen met fietsenafdeling, maar deze hebben geen toelating voor België. Momenteel zijn we 20 rijtuigen aan het ombouwen tot multifunctionele rijtuigen, met een fietsenafdeling. We hopen ze in de loop van 2021 te kunnen inzetten naar Brussel.

In welke richting gaan uw uitbreidingsplannen? Berlijn, Scandinavië?

(Lacht) Daar ga ik me nu niet over uitlaten. Vanaf december 2020 rijden we naar Amsterdam. We zouden dolgraag meer bestemmingen bedienen, maar we hebben helaas te weinig slaap- en ligrijtuigen. In de loop van 2022 komen onze nieuwe treinen. U zult zeker op tijd vernemen wat we daarmee gaan doen.

Kees Smilde