

**Nasz samorząd:**

Na europejskim poziomie. Rozmowa z Józefem Swaczyną, starostą powiatu strzeleckiego, o sukcesach i trudnościach w zarządzaniu powiatem.

Czytaj na s. 12



Action-Brüder: Zu Beginn des Gimm-Jahres 2013 zeigt RTL2 den in tschechisch-US-Kooperation gedrehten Film „Brothers Grimm“.

RTL 2, 9. Dezember, 20.15 Uhr

tel. 77 46 44 371
www.intertax24.com

- Podatki zagraniczne
- Zasiłki rodzinne
- Obsługa firm za granicą

smuda consulting
Zapraszamy do lektury strony 13



WOCHENBLATT.pl

Zeitung der Deutschen in Polen

Bahn: Oberschlesiens Verbindung nach Deutschland gekappt

Bummel-EC bis Breslau



Bald auch schon Nostalgie: Der EC Wawel auf der Klodnitzbrücke in Kandrzin, hier am 30. November 2012

... und sein doppelt so schneller Vorgänger vor 74 Jahren an identischer Stelle



statt Fliegender Schlesier

Die Polskie Koleje Państwowe (PKP) und die Deutsche Bahn (DB) hängen Oberschlesien vom gemeinsamen Euro-City Wawel ab. Sechs Jahre lang hatte der Zug u.a. Krakau, Gleiwitz, Oppeln und Breslau mit Cottbus, Berlin und Hamburg verbunden – mit knapp 1.000 Kilometern Länge und 24 Haltestellen war dies die weiteste Strecke im deutsch-polnischen Bahnverkehr – noch vor dem Berlin-Warszawa-Express.

Doch vom 9. Dezember an verkehrt der Zug nur noch zwischen Breslau und Hamburg. Schuld sind das marode Gleisbett und die niedrigen Fahrgastzahlen. Jeweils morgens um 7.00 Uhr starten je ein Zug in Krakau und in Hamburg; gegen Mittag treffen sie sich am Grenzübergang Forst, wo sie Lokomotiven und Bordbistro austauschen, um danach ihre Fahrt ins Nachbarland fortzusetzen. Doch der EC Wawel, der seit Ende 2006 täglich außer sonntags zwischen West und Ost pendelt, wird nun teileingestellt. Die bisherige Endstation auf polnischer Seite wird von Krakau aus gen Westen nach Breslau verlegt. Im Gleisabschnitt zwischen Kattowitz und Krakau kommt es zu Renovierungsarbeiten, nach deren Abschluss der EC Wawel schneller fahren soll als bisher. Doch wann der Umbau enden soll, können weder Vertreter der deutschen noch der polnischen Seite mitteilen.

Die Streckenkürzung um 300 Kilometer wäre indes nicht nötig gewesen, denn eigentlich ist für die Baumaßnahme nur der 80 Kilometer lange Trassenabschnitt zwischen Krakau und Kattowitz entscheidend. So sind nämlich zwischen Breslau und Kattowitz keine Gleisarbeiten geplant und doch wird auch

Fortsetzung auf S. 9

Nanu?

Co z Silesią?

Wszystko wskazuje na to, że zrodzona w ciężkich bólach i kulejąca Metropolia Silesia od 1 stycznia 2013 r. będzie mniejsza. Jak potwierdził Górnśląski Związek Metropolitalny (GZM), z listy członków tej organizacji skreślone zostaną Piekary Śląskie i Mysłowice. Nie jest to bojkot ani wyraz niezadowolenia z działań związku. Rady obu miast nie zaakceptowały w terminie postulowanej przez prezydenta Sosnowca zmiany nazwy na Górnśląsko-Zagłębiowska Metropolia „Silesia”. Dlatego muszą opuścić związek. Niewykluczone, że oba miasta jednak do niego powrócą – statut GZM przewiduje taką możliwość.

Swoją drogą cała sytuacja jest dość kuriozalna i świadczy w gruncie rzeczy o tym, że Piekary i Mysłowice Silesię traktują średnio poważnie. Umówmy się: gdyby miastom zależało na członkostwie, ich rady trochę by się pospieszyły z podjęciem stosownej uchwały. No, ale skoro statut GZM przewiduje, że zawsze mogą do Silesii powrócić, to nie ma dramatu, no nie?

Dawid Smolorz/adur

Werbung / Reklama

STAHLBAU STIEBLICH
BUDOWA HAL
www.stieblich.de

Budujemy m.in.: hale przemysłowe, magazynowe, bud. biurowe, salony samochodowe, chłodnie, hale dla rolnictwa i hangary samolotowe
polska@stieblich.de

Wir bauen u.a.: Produktions- und Lagerhallen, Bürogebäude, Autohäuser, Kühlhallen, Landwirtschaftshallen und Flugzeughangars
Tel. 77 407 60 50

PIEROŃCZYK
ZAKŁAD ŚLUSARSKI
ZUGRUPY DUN

– bramy – schody
– ogrodzenia – wyroby ze stali
– automatyka – nierdzewnej

tel. 77 461 76 53
kom. 606 529 301

Nadajemy stali formę

Werbung / Reklama

NAGROBKI  od 1499 zł	PŁYTKI GRANITOWE  od 76 zł/m ²	SCHODY  od 280 zł/m ²	BLATY KUCHENNE I ŁAZIENKOWE  od 320 zł/m ²	KOMINKI  od 280 zł/m ²	TARASY  od 76 zł/m ²	
<p>www.sati.info.pl SATI (+48) 77 546 22 78</p>			<p>NOWY PUNKT Zakład Kamieniarski PPHU Sati Kamieniarstwo, Granit, Marmur 46-073 Wrzowski, k. OPOLA ul. Wrocławska 24 woj. opolskie kom. (+48) 880 370 130 kom. (+48) 784 518 593 tel. (+48) 77 546 22 78 fax. (+48) 77 546 21 86 biuro@taniengrobki.com.pl</p>		<p>ODDZIAŁ Obwodnica Północna Opola EKSPOZYCJA NAGROBKÓW 46-020 Krzanowice ul. Stara Droga 6 i 8 woj. opolskie kom. (+48) 666 523 384 tel. (+48) 77 546 21 84 fax. (+48) 77 546 21 86 biuro@taniengrobki.com.pl</p>	

ROK ZAŁ 1986
B CZOK

Holowanie aut przez całą dobę **Abschleppdienst Tag und Nacht**
Tel. alarmowy A4 +48 602 369 462. Alarmhandy A4 +48 602 369 462.
Centrum pomocy drogowej, serwis 24h
na całym odcinku autostrady A4.



Bummel-EC bis Breslau statt Fliegender Schlesier

Fortsetzung von S. 1

hier die einzige Tagesverbindung nach Deutschland ohne Umstieg stillgelegt. Grund dafür ist die erfahrungsgemäß geringe Zugauslastung auf diesem Teilstück, teilen die Kooperationspartner PKP und DB mit. Für deutsche Zuggäste sei bisher vor allem Krakau ein wichtiges Reiseziel gewesen. Die Bahnhöfe in Oberschlesien würden hingegen nur wenig frequentiert. Darum lohnt sich aus Sicht der Bahngesellschaften ein Anschluss der Region an den EC Wawel nicht. Folglich werden Städte wie Opatowitz, Kandrzin-Kosel, Gleiwitz und Hindenburg von der Verbindung getrennt. Wer von Deutschland nach Oberschlesien reisen will, muss künftig am Breslauer Bahnhof umsteigen – und sein Gepäck dort von Bahnsteig zu Bahnsteig wuchten, befürchten Fahrgäste. Denn trotz der millionenschweren Umbauarbeiten vor der Fußball-Europameisterschaft 2012 fehlen dort bis heute Gepäckförderbänder.

Dennoch sind die Gleissanierungen ein wichtiger und notwendiger Schritt: Zwischen Krakau und Hamburg benötigte der Zug in beide Richtungen bisher etwa 14 Stunden. Die Schiene kann in Hinblick auf die Reisedauer kaum mit der Straße konkurrieren – mit dem Auto legt man die Distanz bei 120 km/h in neun Stunden zurück. Und selbst im Vergleich zu seinem historischen Vorbild ist der EC Wawel langsam. Der „Fliegende Schlesier“, der Ende der 1930er Jahre zwischen Berlin und Beuthen pendelte, war ein Schnellzug europäischer Spitzenklasse, quasi der ICE oder TGV in damaligen Europa. Er erreichte Gleiwitz von der deutschen Hauptstadt aus in nur viereinhalb Stunden, heute sind es sieben Stunden! Warum aber nicht zunächst diesen Streckenabschnitt modernisiert wird und man sich stattdessen um die Trasse östlich von Kattowitz und außerhalb von Schlesien kümmert, bleibt unklar. Die deutschen Bahnvertreter verweisen auf die Verantwortlichkeit der PKP, die für schnellere Verbindungen zu sorgen hätte.

Tatsächlich könnten die Baumaßnahmen die Verbindung attraktiver machen. Bislang fahren nur rund 80 Personen täglich mit dem EC Wawel – bei fünf Waggons und rund 500 Sitzplätzen viel zu wenig, so Małgorzata Sitkowska, Sprecherin der PKP: „Der Zug hat sich in den letzten Jahren nicht rentiert, weil er nicht attraktiv genug für Reisende war.“ Das deutsche und das polnische Bahnunternehmen fahren mit dem Gemeinschaftsprojekt jährlich rund 750.000 € Schulden ein. „Mit der Fahrzeitverkürzung wollen wir in Zukunft mehr Fahrgäste anlocken“, so Sitkowska. Wie viele Minuten der Zug auf der renovierten Trasse einsparen kann, ist den Bauherren jedoch noch nicht klar. Ob der Zug den Vorsprung der Konkurrenz aufholen kann, bleibt also offen. Der größte Rivale im Personenfernverkehr, der Reisebus, ist trotz Fahrtpausen eine Stunde schneller als die Bahn und braucht für die gleiche Strecke nur 13 Stunden. Im Übrigen sind die Fahrkarten für den Bus je nach Zeitpunkt des Kaufs um bis zu 120 Zloty günstiger als Tickets am Bahnschalter. Eine Reihe vergünstigter Angebote erhält man an deutschen Schaltern, nicht jedoch in Polen.

Busunternehmer Bogdan Kurys fürchtet das Ansinnen der Bahn nicht, sich im Fernverkehrssektor zu etablieren, im Gegenteil. Als Leiter des Oppelner Regionalbüros von „Sindbad-Bus“ freut er sich zuerst einmal darüber, dass der EC Wawel auf einem langen Teilstück für unbestimmte Zeit ausfällt. Er hofft, dass ursprünglich von Bahnfahrten überzeugte Pendler langfristig Fernbusse als Alternative entdecken. Mit 60 Städten in Deutschland fährt das Unternehmen Ziele von Kiel bis München an. „Je nach Ankunftszeit kann es zwar auch bei uns dazu kommen, dass Reisende umsteigen müssen“, erklärt Kurys, „aber bei uns tragen die Fahrer das Gepäck von einem Bus in den nächsten, nicht der Gast.“



Es war einmal: DB-Waggons ab Opatowitz. Da fühlte man sich schon fast wie in Deutschland... Foto: Holger Lühmann



Töff, töff, töff – der EC Wawel schleicht am 29. November über die Kandrziński-Klondnitzbrücke.

Wann der Umbau enden soll, können weder deutsche noch polnische Bahnvertreter mitteilen.

Die Bahnunternehmen gehen jedoch nicht nur auf der Strecke Hamburg-Krakau in die Offensive. Der Ausbau des grenzüberschreitenden Bahnverkehrs hat – unterstützt von der Politik – Fahrt aufgenommen. Erst im November haben sich Vertreter aus Polen und Deutschland im Rahmen der „Oderpartnerschaft“ in Greifswald getroffen. Verhandelt wurde über den Ausbau der Bahnstrecke Berlin-Stettin – frühestens allerdings im Jahr 2020. Daneben existieren bereits sechs Kurzstrecken entlang der Oder – mehr als am Rhein zwischen Frankreich und Deutschland. Auf ihren Erhalt legt man sowohl in Warschau als auch in Berlin Wert. Aber ob sich trotz der Renovierung auch weiterhin eine Fernroute von Krakau nach Berlin rentieren kann, bleibt fraglich, auch wenn auf deutscher Seite keine Bereitschaft gezeigt wird, die eigentliche Problemstrecke zwischen Berlin und Breslau zu modernisieren.

Kolej: Likwidacja połączenia Górnego Śląska z Niemcami – Spacerowy EC do Wrocławia zamiast Latającego Ślązaka

Polskie Koleje Państwowe (PKP) i Deutsche Bahn (DB) odczepią Górny Śląsk od wspólnego pociągu EuroCity Wawel, który przez sześć lat łączył m.in. Kraków, Gliwice, Opole i Wrocław z Cottbus, Berlinem i Hamburgiem (licząca niespełna 1000 kilometrów i 24 przystanki trasa była najdłuższą w polsko-niemieckim ruchu kolejowym) – jeszcze zanim zaczął kursować ekspres Berlin – Warszawa.

Jednak począwszy od 9 grudnia pociąg ten będzie kursował już tylko w relacji Wrocław – Hamburg. Winny jest zły stan podłoża torów oraz mała liczba pasażerów. Każdego ranka o godz. 7.00 na trasę będzie wyjeżdżał pociąg z Krakowa i z Hamburga; około południa oba pociągi będą się spotykać na przejściu granicznym w Forst, gdzie będzie nastę-



Prioritätswandel: Einst war die Achse Benelux-Ruhrgebiet-Berlin-Schlesien-Krakau-Ukraine die Hauptverkehrsachse Europas. Doch auch innerhalb Polens ist nur noch die Ausrichtung nach Warschau das Maß der Dinge. Während Berlin-Warschau oder München-Prag-Breslau-Warschau auf der Agenda des europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehrs steht, bleibt die Achse durch Oberschlesien selbst bei Ausbau mit Höchstgeschwindigkeiten deutlich unter 200 km/h im Bahnverkehr. Doch was bringt ein halber Ausbau, wenn der lange Abschnitt Cottbus-Breslau noch tiefer am Boden liegt?

Zmiana priorytetów: Niegdyś magistrala Benelux – Zagłębie Ruhry – Berlin – Śląsk – Kraków – Ukraina była główną osią komunikacyjną Europy. Jednak w obrębie Polski już tylko kierunek na Warszawę jest miarą rzeczy. O ile trasy Berlin – Warszawa czy Monachium – Praga – Wrocław – Warszawa objęto planami związanymi z rozbudową połączeń szybkiego ruchu w Europie, to magistrala wiodąca przez Górny Śląsk nawet w przypadku jej rozbudowy będzie nadal traktowana po macoszemu w ruchu kolejowym, bowiem osiągnięta na niej prędkość maksymalna będą znacznie niższe niż 200 km/h. Ale co da taka połowiczna rozbudowa, skoro długi odcinek Cottbus – Wrocław upadł jeszcze niżej?

powąla wymiana lokomotyw i wagonu restauracyjnego, po czym będą kontynuować jazdę do kraju sąsiada. Jednakże kursy pociągu EC Wawel, który od końca 2006 roku codziennie z wyjątkiem niedziel przemierza trasę między wschodem i zachodem, ulegną częściowej likwidacji. Dotychczasowa stacja końcowa po stronie polskiej zostanie przeniesiona z Krakowa do Wrocławia. Na odcinku torowym między Katowicami i Krakowem zostaną przeprowadzone prace remontowe, po których zakończeniu pociąg EC Wawel ma jeździć szybciej niż dotychczas. Jednakże ani przedstawiciele strony polskiej, ani niemieckiej nie są w stanie podać terminu ukończenia prac.

Tymczasem skrócenia trasy o 300 kilometrów można byłoby uniknąć, bo na dobrą sprawę chodzi głównie o prace na tylko 80-kilometrowym odcinku trasy pomiędzy Krakowem a Katowicami, natomiast między Wrocławiem a Katowicami nie planuje się żadnych prac torowych, mimo to i tam zostanie wyłączone z ruchu jedyne dzienne połączenie z Niemcami nie wymagające przesiedania się. Powód? Jak pokazuje doświadczenie, na odcinku tym pociągi są wykorzystywane w niewielkim stopniu, o czym poinformowały władze partnerskich kolei PKP i DB, dodając, iż dla pasażerów niemieckich ważnym celem podróży był dotąd przede wszystkim Kraków, zaś dworce na Górnym Śląsku mają małą frekwencję. Dlatego z punktu widzenia spółek kolejowych nie opłaca się podłączenie regionu do EC Wawel, skutkiem czego takie miasta jak Opole, Kędzierzyn-Koźle, Gliwice czy Zabrze zostaną odcięte od

tego połączenia. W przyszłości osoby wybierające się w podróż z Niemiec na Górny Śląsk będą musiały przesiadać się na dworcu we Wrocławiu – i taszczyć tam swój bagaż z peronu na peron, czego obawiają się pasażerowie. Jednak mimo że w okresie poprzedzającym tegoroczne mistrzostwa Europy w piłce nożnej przeprowadzono prace rekonstrukcyjne, które pochłonęły wiele milionów złotych, do dziś nie ma tam przenośników bagażu.

Niemniej jednak prowadzone remonty torów są ważnym i niezbędnym krokiem, gdyż dotychczas jazda w obie strony pociągami na trasie Kraków – Hamburg trwała około 14 godzin. Jeśli chodzi o czas podróży, to ruch kolejowy raczej nie może konkurować z kolowym, bowiem jadąc samochodem z prędkością 120 km/h, można pokonać ten dystans w dziewięć godzin. I nawet w porównaniu ze swoim historycznym pierwowzorem pociąg EC Wawel jeździł powoli, jako że „Latający Ślązak”, który pod koniec lat 30. XX wieku kursował na trasie między Berlinem a Bytomiem, był pociągiem pospiesznym najwyższej klasy europejskiej, czym na kształt ICE czy TGV w ówczesnej Europie. Wyjeżdżając ze stolicy Niemiec, docierał do Gliwic w ciągu zaledwie czterech i pół godziny, na co dziś potrzeba siedmiu i pół! Sprawy niejasną jest jednak, dlaczego nie zdecydowano się najpierw przystąpić do modernizacji tego odcinka, zamiast zająć się trasą położoną na wschód od Katowic oraz poza terenem Śląska. Przedstawiciele kolei niemieckich zwracają uwagę, że to władze PKP powinny zadbać o to, by połączenia były szybsze.

Zugverbindung Dresden – Breslau bleibt. Der Regionalexpress Dresden-Breslau rollt auch nach dem Fahrplanwechsel am 9. Dezember, berichtet die Sächsische Zeitung. Bis zuletzt stand die Verbindung zur Debatte, da sich Sachsen, Polen und die Bahnen beider Länder über die Finanzierung uneinig waren (siehe auch Wochenblatt, 1071, S. 12). Für ein halbes Jahr ist die Verbindung nun gesichert. Wie es ab Juni 2013 weitergeht und ob die Strecke möglicherweise bis Opatowitz verlängert wird, muss neu verhandelt werden. Die PKP kritisiert, dass auf ihrem elektrifizierten Gleisabschnitt weiter deutsche Dieseltriebzüge fahren. Künftig wird der Regionalexpress zwi-



schen Dresden und Breslau etwas länger brauchen, da auf deutscher Seite weitere Stopps hinzukommen.

Połączenie kolejowe Drezno – Wrocław zostanie. Ekspres regionalny Drezno – Wrocław będzie kursował także po zmianie rozkładów jazdy, która wchodzi w życie 9 grudnia – donosi dziennik, „Sächsische Zeitung”. Do niedawna debatowano, czy nie

likwidować tego połączenia, gdyż Saksonia i Polska oraz koleje obu krajów nie były zgodne w sprawie jego finansowania (patrz także „Wochenblatt.pl” nr 1071, str. 12). Poczynione ostatnio uzgodnienia gwarantują funkcjonowanie połączenia przez kolejne pół roku, natomiast niezbędne będą negocjacje w kwestii, jak będzie od czerwca 2013 roku i czy warto byłoby przedłużyć trasę do Opatowa. Władze PKP nie chcą się zgodzić na to, by na zelektryfikowanym odcinku torów polskich nadal jeździły niemieckie pociągi spalinowe. W przyszłości ekspres regionalny będzie potrzebował nieco więcej czasu na przejechanie trasy z Drezna do Wrocławia, ponieważ po stronie niemieckiej pojawiają się kolejne przystanki.

W istocie prowadzone prace mogą uatrakcyjnić to połączenie. Jak dotąd pociągiem EC Wawel jeździ dziennie tylko około 80 osób, a zatem o wiele za mało, jeśli wziąć pod uwagę, że pociąg liczy pięć wagonów i około 500 miejsc siedzących – stwierdza rzecznik PKP Małgorzata Sitkowska. – W ostatnich latach eksploatacja tego pociągu była nieopłacalna, gdyż nie był on dostatecznie atrakcyjny dla podróżnych. Ogółem polska i niemiecka spółka kolejowa, re-alizując ten wspólny projekt, robią rocznie ok. 750 000 euro długów. Skracając czas przejazdu, chcemy w przyszłości przyciągnąć więcej pasażerów – mówi Sitkowska. Inwestorzy przedsięwzięcia nie mają jednak dotychczas jasności co do tego, ile minut pociąg będzie mógł zaoszczędzić, jadąc wyremontowaną trasą. Pozostaje więc sprawą otwartą, czy pociąg zdoła zniwelować przewagę, jaką ma konkurencja. Największy rywal w osobowym ruchu dalekobieżnym, czyli autokar, pomimo przerw w czasie jazdy jest o godzinę szybszy niż kolej, potrzebując tylko 13 godzin na przejechanie tej samej trasy. Poza tym bilety na autobus, zaliczając od momentu ich kupna, są tańsze nawet o 120 zł od biletów nabywanych przy okienkach kas kolejowych. W okienkach niemieckich można też, w przeciwieństwie do polskich, skorzystać z szeregu ofert zniżkowych.

Bogdan Kurys, przedsiębiorca z branży autobusowej, nie obawia się planów kolei dotyczących umocnienia własnej pozycji w sektorze ruchu dalekobieżnego. Wręcz przeciwnie, jako dyrektor biura regionalnego spółki „Sindbad-Bus” w Opatowie cieszy się w pierwszym rzędzie z tego, że pociąg EC Wawel przestanie kursować przez nieokreślony czas na długim odcinku swojej trasy. Ma nadzieję, że ludzie dojeżdżający do pracy pierwotnie będący zwolennikami podróży koleją w dłuższej perspektywie odkryją zalety alternatywnego rozwiązania, jakim są autobusy dalekobieżne. Firma „Sindbad-Bus” oferuje przejazdy do 60 miast w Niemczech – od Kilonii po Monachium. – Zależnie od miejsca przybycia wprawdzie i u nas może dojść do sytuacji, że podróżni muszą się przesiadać – wyjaśnia Kurys – ale u nas to kierowcy przenoszą bagaż z jednego autobusu do drugiego, a nie pasażer.

Spółki kolejowe przechodzą do ofensywy jednak nie tylko na trasie Hamburg – Kraków, bowiem dzięki wsparciu ze strony kręgów politycznych rozwój transgranicznego ruchu kolejowego nabiera tempa. W listopadzie w Greifswaldzie odbyło się spotkanie przedstawicieli z Polski i Niemiec w ramach tzw. Współpracy Nadodrzańskiej, w trakcie którego dyskutowano na temat rozbudowy trasy kolejowej Berlin – Szczecin, która wszakże miała do skutku najwcześniej w 2020 roku. Ponadto istnieje już sześć tras wzdłuż Odry, na których prowadzone są przewozy na małe odległości – to więcej niż nad Renem między Francją i Niemcami. Do ich zachowania przywiązuje się wagę zarówno w Warszawie, jak i w Berlinie. Jest jednak wątpliwe, czy pomimo prac remontowych będzie się opłacało kontynuować przewozy dalekobieżne na trasie Kraków – Berlin. Po stronie niemieckiej nie widać bowiem gotowości do zmodernizowania trasy stanowiącej sedno problemu, czyli odcinka Berlin – Wrocław.

Holger Lühmann