

Hochbau- und Planungsamt
z.H. Franz Schmidli
Hauptabteilung Planung
Rittergasse 4
4001 Basel
franz.schmidli@bs.ch

14. April 2008

Stellungnahme von espace.mobilité zum kantonalen Richtplan Basel-Stadt

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns im Namen von **espace.mobilité** (www.espacemobilite.ch) für die Möglichkeit zur Teilnahme an der Vernehmlassung zum vorgeschlagenen Richtplan Basel-Stadt. espace.mobilité ist mit den Mitgliedern Coop, Ikea, Maus Frères, Migros, Möbel Pfister und dem Verband der Immobilien-Investoren (VIV) ein Zusammenschluss führender Schweizer Unternehmen des Detailhandels und der Immobilienwirtschaft. Themenfelder von espace.mobilité sind Raumplanung, Umwelt, Mobilität, Planen und Bauen. espace.mobilité verlangt eine Richtungsänderung in der Verkehrs-, Umwelt- und Raumplanungspolitik hin zu einem konsequent wirkungsorientierten, ganzheitlichen Ansatz.

In der Diskussion um Verkehrsintensive Einrichtungen (VE) hat in jüngster Zeit ein grundlegender Richtungswechsel statt gefunden. Am 2. Juni 2006 haben die Bundesämter für Umwelt (BAFU) und Raumentwicklung (ARE) im Dialog mit Kantonen, Städten sowie den Grossverteilern Migros und Coop eine Empfehlung für Verkehrsintensive Einrichtungen wie Einkaufszentren, Fachmärkte, Freizeiteinrichtungen und Arbeitsschwerpunkte erarbeitet und diese zu Händen der Kantone publiziert (Beilagen 1 und 2).

Darin werden zentrale Aspekte und Fakten zur Rechtsordnung, zur Raumplanung und Luftreinhaltung sowie zu den Themen Wirtschaft, Mobilität und Einkaufsverkehr berücksichtigt bzw. richtig gestellt. So wird konkret die ganzheitliche Betrachtungsweise, die ausgewogene Berücksichtigung aller öffentlicher und privater Interessen, die lastengleiche Behandlung aller Emittenten (auch Pendler- und Freizeitverkehr), das Verhältnismässigkeitsprinzip, auch die Nachteile von Fahrten- und Fahrleistungsmodellen sowie die Überprüfung der Wirksamkeit der Massnahmen gefordert.

Diese Korrekturen stellen einen Paradigmawechsel in der Beurteilung und Behandlung von Verkehrsintensiven Einrichtungen dar. Inbesondere wird Abstand genommen von der kritiklosen Befürwortung der Fahrten- und Fahrleistungsmodelle.

Parallel dazu verfolgt das BAFU einen neuen Ansatz in der Umweltpolitik, der vermehrt auf die Wirkungseffizienz von Massnahmen zielt:

- Massnahmen zu Gunsten der Umwelt sind nicht per se gut; sie müssen dem Kriterium der Wirkungseffizienz genügen (Kosten-Nutzen-Verhältnis).
- Die Umweltpolitik soll sich vermehrt an wirtschaftlichen Prinzipien orientieren. Das heisst: Massnahmen zum Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen sollen so gestaltet werden, dass ein volkswirtschaftliches Optimum erreicht wird.

Da der vorgeschlagene kantonale Richtplan auch unsere Themenfelder behandelt, nehmen wir hiermit gerne zu folgenden Leitsätzen und Massnahmen Stellung:

1. Verkehrsintensive Einrichtungen: Einkaufszentren, Fachmärkte, Freizeiteinrichtungen (S3.1) und;
2. Ver- und Entsorgung (VE): Energie (VE1.2), Abfall (VE2.2 & AM4.2.2)

1. Verkehrsintensive Einrichtungen (VE): Einkaufszentren, Fachmärkte, Freizeiteinrichtungen (S3.1; S.65)

Der vorgeschlagene Richtplan enthält eine sonderbare Mischung aus ‚laisser-faire‘ (keine Positiv-/Negativplanung, sondern offen umschriebene Standortanforderungen) und harter Restriktion (Fahrtenmodell zwingend in den Bebauungsplan).

espace.mobilité setzt sich für eine Positivplanung ein (entspricht der Variante 1 der BAFU/ARE-Empfehlungen für die Standortplanung von VE im kantonalen Richtplan) und wehrt sich aus folgenden Gründen entschieden gegen die vorgeschlagene Einführung von Fahrtenbeschränkungen für verkehrsintensive Einrichtungen.

Reine Symptombekämpfung

Solche Massnahmen sind reine Symptombekämpfungen, weil davon nicht die eigentlichen Verursacher (die Autofahrer) sondern die Betreiber von verkehrsintensiven Einrichtungen (VE) betroffen sind, welche – realistisch betrachtet – kaum einen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl der Kunden haben. Dies steht im völligen Widerspruch zum Verursacherprinzip (Beilage 3).

Die Fahrtenzahl setzt – im Gegensatz zum Nutzungsmass – ganz am Schluss eines Prozesses an und ist eine rein rechnerische Grösse, die im Voraus abgeschätzt werden muss

und damit immer auch Unsicherheiten beinhaltet. Falls sich beim Betrieb herausstellt, dass die Fahrtenzahl nicht eingehalten werden kann, ist es für eine Korrektur zu spät, weil das Umsteigepotenzial der Auto-Kunden auf den ÖV/LV erwiesenermassen sehr gering ist. Es drohen nicht rentable Investitionen mit den bekannten negativen Effekten für die öffentliche Hand und die Betreiber (Arbeitsplatzverluste, Steuerausfälle). Wie auf solche nicht zu Ende gedachten Fehlplanungen die Betreiber, die Kunden und die Öffentlichkeit reagieren werden, kann heute niemand voraussehen.

Fehlende gesetzliche Grundlage für ein Fahrtenmodell

Die Forderung, wonach in Bebauungsplänen ein Fahrtenmodell vorgeschrieben werden muss, entbehrt der nötigen gesetzlichen Grundlage. Der Richtplan als behördenverbindliches Instrument kann keine Massnahmen wie ein Fahrtenmodell in grundeigentümergebundenen Erlassen wie Bebauungsplänen vorsehen, ohne dass dafür im übergeordneten Recht (z.B. Baugesetz) eine entsprechende Grundlage existiert.

Weitere rechtliche Probleme

Selbst bei Vorliegen einer gesetzlichen Grundlage, stellen sich weitere rechtliche Probleme. Fahrtenmodelle tangieren das verfassungsmässig geschützte Grundrecht auf Eigentumsgarantie und Wirtschaftsfreiheit (Art. 26 und 27 BV) erheblich. Diese Grundrechte dürfen gemäss Art. 36 BV nur unter ganz restriktiven Voraussetzungen eingeschränkt werden. Diese Voraussetzungen sind nicht erfüllt (Beilage 4).

Bestrafung von wirtschaftlichem Erfolg

- Fahrtenmodelle begrenzen die vom Investor und Betreiber erwünschte Geschäftsentwicklung und „bestrafen“ faktisch den wirtschaftlichen Erfolg. Sie erhöhen dadurch das Risiko von Fehlinvestitionen.
- Das Fahrtenmodell trifft den Business-Case von Einkaufszentren und Fachmärkten direkt an ihrer Hauptschlagader, am Kundenstrom. Die direkte Folge der Restriktionsmassnahmen sind Umsatz- und Gewinnrückgang. Rentabilität und Payback sind in Frage gestellt.
- Durch die Einführung eines Plafonds für erlaubte Fahrten wird wirtschaftlicher Erfolg bestraft. Eine Limitierung der Auto-Kundschaft kommt faktisch einer Limitierung der Anzahl Kunden gleich. Das Potential an ÖV- und LV-Kunden (resp. an Umsteigern) ist bei jeder Verkaufsstelle (auch in der Stadt) begrenzt.

Wettbewerbsverzerrung

Fahrtenmodelle sind wettbewerbsverzerrend und diskriminierend, weil sie vorwiegend verkehrsintensive Nutzungen betreffen, welche insgesamt nur einen kleinen Verkehrsanteil verursachen (3% VE-Einkaufsverkehr gegenüber 37% Freizeit- und 34% Pendlerverkehr, Beilage 5).

„Schwarzpeter-Spiel“ produziert vor allem Verlierer

Durch Fahrtenmodelle entsteht ein „Schwarzpeter-Spiel“ unter Investoren, Betreibern und Mietern von VE. Bei der Realisierung und beim Betrieb von VE ist eine ganze Kette von Risikoträgern beteiligt: Promotoren, Investoren, Generalunternehmer, Betreiber, Generalmieter und Mieter. Die bei einem Fahrtenmodell eingegangenen Verpflichtungen, die von den ersteren Risikoträgern der Realisierungsphase akzeptiert werden, werden häufig auf die Risikoträger der Betriebsphase überwältigt, zu denen der Detailhandel gehört. Die damit zusammenhängenden Risiken und Nachteile von Fahrtenmodellen für die Betreiber und Mieter sind klar zu gross. Diese Zusammenhänge führen zu nicht nachhaltigen Investitionen in nicht rentable Bauten. Eine solche, völlig unerwünschte Entwicklung zu fördern, kann keinesfalls im Interesse der Politik und des Kantons liegen!

Mangelnde Erfahrung – kontraproduktive Wirkung

Zu Fahrtenmodellen fehlen bis heute konkrete Erfahrungen über die langfristige Wirksamkeit. Es ist mit unerwünschten Verkehrsverlagerungen und anderen negativen Nebeneffekten zu rechnen. Ausserdem besteht erhebliche Rechtsunsicherheit im Falle einer tatsächlichen Überschreitung der Anzahl Fahrten.

Mangelnde Wirkungseffizienz

Restriktionsmassnahmen bei Einkaufs- und Fachmarktzentren ändern nichts an den eigentlichen Beweggründen für die Wahl des Autos als Verkehrsmittel zum Einkaufen (Einkaufsmenge, Distanz, schlechte ÖV-Qualität am Wohnort (v.a. ausserhalb der Stadt Basel), en-passant-Fahrt, Kinder dabei, Beilagen 6 und 7)).¹ Diese Wahl findet am Wohnort statt und zieht nur sekundär die Erschliessung am Zielort mit ein. Die Restriktionsmassnahmen- und damit auch die Fahrten- und Fahrleistungsmodelle – ändern somit nichts an den Ursachen und erzielen deshalb bei Weitem nicht die angestrebte Wirkung.

Quantité négligeable

Der durch die UVP-pflichtigen Einkaufs- und Fachmarktzentren induzierte PW-Verkehr beträgt lediglich 3% des gesamten PW-Verkehrs. Dies entspricht einem Schadstoff-Anteil von weniger als 1% gemessen an den Gesamtemissionen aller Schadstoffemittenten. Da der Umsteigeeffekt erwiesenermassen höchstens 10% beträgt, liegt das ökologische Einsparpotential bei weniger als 1‰ ! (vgl. Beilage 5). Diese durch diverse Studien einwandfrei belegten Fakten und Zusammenhänge zeigen in aller Deutlichkeit, dass Fahrtenmodelle und andere objektfokussierte Restriktionsmassnahmen weder das Kriterium der Wirkungseffizienz, der Zweckmässigkeit noch der Verhältnismässigkeit erfüllen.

¹ Studie „Neue Ergebnisse zur Wirkung von Parkgebühren bei Einkaufszentren“, JEKO AG, Oktober 2007, Beilage 3.

Komplexe Gesamtsysteme

Fahrtenmodelle sind ein Instrument, das in ein bestehendes, komplexes System eingreift. Das System besteht aus wirtschaftlichen, gesellschaftlichen, umweltspezifischen und rechtlichen Teilkomponenten, die über komplexe Wirkungszusammenhänge untereinander interagieren. Regulative Eingriffe in solche komplexe Systeme haben immer diverse, zum Teil unberechenbare Nebeneffekte zur Folge. Diese sind – bevor überhaupt eine Einführung diskutiert werden kann – vorgängig zu klären und einer wissenschaftlich fundierten Kosten/Nutzen-Analyse zu unterziehen.

Einkaufen = Warentransport

Bei Einkäufen am Wochenende tragen über 80% der Befragten 2 oder mehr Einkaufstaschen aus dem Laden. 40% schleppen 3 oder mehr Einkaufstaschen. Trotz Reduktion von Parkplätzen in Einkaufszentren sagen 84%, sie würden trotzdem auch weiterhin mit dem Auto einkaufen gehen (Beilage 8).²

Richtungsweisender Raumplanungsansatz bei der Aargauer Baugesetzrevision

Die Aargauer Behörden nehmen bei der grundlegenden Überarbeitung des neuen, zukunftsgerichteten Baugesetzes klar und explizit Abstand von Restriktionsmassnahmen bei Einkaufs- und Fachmarktzentren, weil sie erkannt haben, dass objektfokussierte Massnahmen nicht die erwünschte Wirkung haben. Sie verfolgen dafür ganzheitliche, räumliche Strategien, die alle Verkehrsarten lastengleich mit einbeziehen. Die Einführung von Fahrtenmodellen steht für den Kanton Aargau ausser Frage.

Weitere wichtige Argumente

- Das Fahrtenmodell löst den Widerspruch zwischen RPG und USG nicht und verlagert die Diskussion von den Parkplätzen hin zu den Fahrten, ohne die Probleme zu lösen.
- Ein Fahrtenmodell in einer Stadt wie Basel fördert die peripheren Standorte von VEs.
- Das Fahrtenmodell schafft falsche Anreize, greift in den Bodenmarkt ein und führt zu einer ineffizienten Allokation von Ressourcen. Es gibt bereits Fälle, wo Investoren mehr Land als benötigt erworben haben, damit genügend Fahrten zur Verfügung stehen. Die Folge davon ist ein erhöhter Landverbrauch, der dem Grundsatz der Raumplanung (haushälterischer Umgang mit dem Boden) diametral widerspricht.

² Primärforschung zum Thema „Wirkung von Parkplatzbeschränkungen im Einkaufsverkehr“, KONSÖ, September 2005, Beilage .

Fazit

- Die rechtlichen Voraussetzungen für ein Fahrtenmodell sind nicht erfüllt.
- Die erhoffte Gesamtwirkung wird nicht eintreten, womit das (von Art. 170 BV geforderte) Prinzip der Wirkungseffizienz nicht erfüllt ist.
- Die negativen Auswirkungen überwiegen und halten einer integralen Kosten/Nutzen- Analyse nicht stand. Damit ist das (von Art. 5 Abs. 2 BV geforderte) Prinzip der Verhältnismässigkeit nicht erfüllt.

Aus all diesen Gründen lehnt espace.mobilité die Verankerung eines Fahrtenmodells im Rahmen des neuen Richtplans für den Kanton Basel-Stadt entschieden ab.

2. Ver- und Entsorgung (VE)

Im vorliegenden Entwurf des kantonalen Richtplans werden viele Aspekte, insbesondere Massnahmen zu Grossveranstaltungen und Littering aufgenommen, die aus Sicht von espace.mobilité kein Bestandteil eines übergeordneten, längerfristigen Richtplans sein dürfen.

2.1. Leitsätze VE: Entsorgung, Abfälle (S.157)

espace.mobilité betrachtet den Leitsatz Nummer 60 als wettbewerbsverzerrend, zu einschränkend und wirtschaftsfeindlich. Der Detailhandel selbst nimmt eine wichtige Rolle in den Separatsammlungen der ressourcenschonenden Recyclingsysteme ein. espace.mobilité teilt zwar die Ansicht, dass rezyklierfähige Verpackungen gefördert werden sollen. Die Formulierung dieses Leitsatzes ist so aber nicht klar und lässt viel Interpretationsspielraum offen.

Ein Mehrwegsystem für einen grossen Teil der Lebensmittelverpackungen aufzubauen, ist absolut unrealistisch und ineffizient. Mehrwegsysteme sind allenfalls eine Massnahme für Grossveranstaltungen, die als zeitlich begrenzte Ereignisse kein Bestandteil eines Richtplans sein können.

Littering hat nichts zu tun mit der Organisation der Abfallwirtschaft, sondern mit den veränderten gesellschaftlichen Werten. Nahrungsmittel- und Getränkeverpackungen machen nur einen Teil der Littering-Problematik aus. Nicht zu vergessen ist aber, dass ungefähr die Hälfte der liegengelassenen Abfälle von Gratiszeitungen, Zigaretten, Flyern etc. stammt. Littering ist von Standort, Saison und Witterung abhängig und hat daher keine Berechtigung in einem übergeordneten Richtplan abgehandelt zu werden.

2.2. VE 1.2. Energie (S.164)

espace.mobilité begrüsst die Förderung von innovativen Massnahmen zur Verminderung des Energieverbrauchs durch Steigerung der Energieeffizienz.

2.3. VE2.2 Abfall (S.170) & AM4.2.2 Abfall (S.211)

Abfallvermeidung und Ressourcenschonung

Auch hier wird aus Sicht von espace.mobilité wieder eine sehr einseitige Betrachtung des Problems skizziert. Dieser Abschnitt ist nicht notwendig, weil die Stadt bereits über die notwendigen gesetzlichen Grundlagen und geeignete Instrumente verfügt, die bei einer konsequenten Umsetzung auch die gewünschte Wirkung erzielen können.

Erfassung und Nutzung der Wertstoffe mit Massnahmen / Erläuterungen (S.170/171)

Grossverteiler übernehmen heute schon eine bedeutende Rolle bei den Separatsammlungen und dem damit verbundenen Recycling. Die Finanzierung der Sammlung im öffentlichen Raum („Service Public“) erfolgt auch durch die Detailhändler und Abfüller, da für jede verkaufte Getränkeverpackung (PET, Alu, Glas) ein vorgezogener Recycling-Beitrag abgeliefert wird.

Die Rückführung und Bündelung der in den Verkaufsstellen gesammelten Abfallfraktionen PET und PE wird über bestehende Transportkapazitäten des Detailhandels abgewickelt und belastet die Umwelt nicht zusätzlich. Ein Ausbau, der bei der Einrichtung von grösseren Recyclinghöfen etc. unabdingbar wäre, würde zu Mehrfahrten nur für die Entsorgung führen und wäre nicht mehr umweltfreundlich.

Wenn auch hier nur die Grossverteiler in die Pflicht genommen werden sollten, muss man gegenüber kleineren Verkaufsstellen und Ketten ganz klar von einer wettbewerbsverzerrenden Diskriminierung sprechen, die den aufgezeigten Vorleistungen nicht gerecht wird.

Fazit

- **Die Littering-Problematik hat keine Berechtigung in einem übergeordneten Richtplan abgehandelt zu werden.**
- **Grossverteiler übernehmen schon heute eine bedeutende Rolle bei den Separatsammlungen. Zukünftig sind auch kleinere Verkaufsstellen und Ketten in die Pflicht zu nehmen. Einseitige Formulierungen sind zu vermeiden.**

3. Anträge

Wir fassen unsere Forderungen in den nachstehenden Anträgen zusammen:

S3.1; Planungsgrundsätze:

Streichung des Fahrtenmodells im zweiten Aufzählungspunkt: (... Bebauungspläne mit Fahrtenmodell (Fahrtenbeschränkungen) zeigen u.a. auf, wie ...

Ver- und Entsorgung (VE)

3.2 Leitsätze VE: 60; Streichung 2. Satz, Ersatz durch neuen Satz

60 „Die Abfallwirtschaft ist so zu organisieren, dass Abfälle primär vermieden werden. ~~Der ressourcenintensiven Anwendung von Einweg-Nahrungsmittel- und Getränkeverpackungen und dem damit verbundenen Littering ist Einhalt zu gebieten.~~ **Verpackungen, die über gut funktionierende und bestehende Separatsammlungen ressourcenschonend dem Stoffkreislauf wieder übergeben werden können, sollen gefördert werden.**

3.3 VE2.2 Abfall (S.170); Umformulierung und Streichung

„Der Kanton Basel-Stadt fördert die Abfallvermeidung und den effizienten Umgang mit Ressourcen **in allen Bereichen durch spezifische Projekte (u.a. <Mehrweg ist Mehrwert>)**. ~~Er beugt den durch Einweg-Getränke- und Nahrungsmittelverpackungen verursachten Litteringproblemen mit spezifischen Projekten vor (u.a. <Mehrweg ist Mehrwert>).~~“

3.4 AM4.2.2 Abfall (S.211); Streichung Abschnitt: Abfallvermeidung und Ressourcenschonung

3.5 Erfassung und Nutzung der Wertstoffe mit Massnahmen / Erläuterungen (S. 170/171)

Erfassung und Nutzung der Wertstoffe, Umformulierung 2. Satz

„Der Kanton betreibt einen Recyclingpark, in welchem Abfälle und Wertstoffe im Bringsystem entgegengenommen werden. Im Bestreben, die Recyclingmengen weiter zu erhöhen, soll dieses System in Zukunft, u.a. auch in Koordination mit ~~Grossverteilern~~ **den Verkaufsstellen**, ausgebaut werden. Als Option besteht die Möglichkeit, mobile Recyclingparks zu betreiben.“

Massnahmen / Erläuterungen (S. 171); Streichung und Umformulierung

2. Der Kanton wirkt [unter anderem] darauf hin,

- **Streichung:** ~~„mittels Änderung der kantonalen Abfallverordnung und anderen Massnahmen das Littering einzudämmen.“~~
- „die Bereitstellung von Recyclinghöfen eventuell zusammen mit ~~Grossverteilern~~ **den Verkaufsstellen** zu koordinieren – gegebenenfalls unter Verwendung mobiler Systeme.“
- „organische Abfälle aus der Nahrungsmittelbranche und Restaurantküchen soweit wie möglich in die neuen Vergärungsanlagen umzuleiten.“

Wir sind gerne bereit, unsere Argumente im Detail zu erklären und zu beweisen, aber auch unsere konstruktiven Lösungsansätze in einem Gespräch einzubringen.

Solche zielführenden Gespräche haben bereits mit den Bundesbehörden BAFU und ARE sowie mit verschiedenen kantonalen Behörden, u.a. mit Regierungsrat P. Beyeler, Kanton Aargau, stattgefunden. Herr Beyeler wird Ihnen eine gute Referenz abgeben zur richtungsweisenden Zusammenarbeit zwischen dem BVU Kanton Aargau und espace.mobilité.

Auch im Bereich Littering finden seit 2006 intensive und zielführende Gespräche mit dem Amt für Umwelt und Energie (AUE) in Basel statt, die Ende August 2007 in die Verabschiedung eines 5-Punkte-Massnahmenplanes mündeten. Neben Coop und Migros nahmen an diesen „Basler-Littering-Gesprächen“ auch Manor, McDonald’s und der Gewerbeverband teil. Derzeit werden die verabschiedeten Massnahmen umgesetzt.

Wir danken Ihnen nochmals für die uns gebotene Möglichkeit, bei der Ausarbeitung des kantonalen Richtplans Basel-Stadt mitzuwirken und bitten Sie, unsere Anliegen und Anregungen zu berücksichtigen.

Freundliche Grüsse

espace.mobilité

Martin Kuonen, Geschäftsführer

Sibyl Anwander, Vorstandsmitglied

Beilagen:

1. «Empfehlungen zur Standortplanung von Verkehrsintensiven Einrichtungen (VE) im kantonalen Richtplan», BAFU/ARE, Mai 2006 (neue, überarbeitete Fassung mit Markierungen der neuen Ansätze in der Raumplanungs- und Umweltpolitik von BAFU/ARE)
2. «Kurzinformation aus Investorensicht zu den neuen, überarbeiteten Empfehlungen zur Standortplanung von Verkehrsintensiven Einrichtungen (VE) im kantonalen Richtplan BAFU/ARE», espace.mobilité, Juli 2006
3. Die Beweggründe für die Verkehrsmittelwahl sind klar und nur schwer beeinflussbar – der Modalsplit lässt sich deshalb kaum verändern. Auszug aus Studie JEKO (siehe Beilage 6).

4. Rechtliche Voraussetzungen für ein Fahrtenmodell – nicht erfüllt
5. Studie «Einkaufen und Mobilität», IUTO (Institut für Umwelttechnik und Oekologie), März 2006, sowie zugehörige
«Ergänzende Detailanalyse zu den Emissionsanteilen des Einkaufsverkehrs zu VE», IUTO (Institut für Umwelttechnik und Oekologie), April 2006
6. Studie «Neue Ergebnisse zur Wirkung von Parkgebühren bei Einkaufszentren», JEKO AG, Oktober 2007
7. Kurzfassung/Analyse «Parkgebührenpflicht bei Einkaufszentren: Nutzlos für die Umwelt, schädlich für den Detailhandel», espace.mobilité, Oktober 2007
8. Primärforschung zum Thema «Wirkung von Parkplatzbeschränkungen im Einkaufsverkehr», KONSÖ, September 2005