

***Mitteilung des Senats vom 31. Mai 2005******„Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Lande Bremen“******Zwischenbericht 2005***

Die Bürgerschaft (Landtag) hat auf Antrag der Fraktionen der SPD und der CDU vom 13. Mai 2003 (Drucksache 15/1481) am 15. Mai 2003 u. a. folgenden Beschluss zum „Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Lande Bremen“ gefasst.

- „6. Die Bürgerschaft (Landtag) erwartet im Frühjahr 2005 einen Zwischenbericht über die Umsetzung des Nahverkehrsplanes.“

Der Senat berichtet wie folgt:

**1 Vorbemerkungen**

Das Land Bremen hat nach § 12 Abs. 1 und 3 BremÖPNVG als Aufgabenträger für den SPNV für sein Gebiet einen Nahverkehrsplan (NVP) zu beschließen, der den Rahmen für die Planung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Land Bremen vorgibt, und der spätestens alle fünf Jahre fortzuschreiben ist.

Der „Nahverkehrsplan 2 für den Schienenpersonennahverkehr im Land Bremen 2003 bis 2007“ wurde am 25. März 2003 vom Senat und am 13. Mai 2003 von der Bürgerschaft (Landtag) beschlossen. Die Bürgerschaft (Landtag) hat den Senat gebeten, zur Mitte der Laufzeit des Nahverkehrsplans einen Zwischenbericht zur Umsetzung abzugeben.

Der Deputation für Bau und Verkehr ist seit Verabschiedung des NVP kontinuierlich Bericht über den Umsetzungsstand der Maßnahmen erstattet worden. Zuletzt in den Sitzungen am 15. Januar 2004, 10. Juni 2004, 25. August 2004 und 8. Mai 2005. Eine Zusammenfassung der wesentlichen Inhalte dieser Einzelberichte erfolgt in dem vorliegenden Zwischenbericht an die Bürgerschaft (Landtag).

**2 Entwicklung der Fahrgastnachfrage im SPNV**

Im Auftrag der Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH (VBN) sind vom Sommer 2002 bis zum Frühjahr 2003 die Fahrgastzahlen sämtlicher ÖPNV- und SPNV-Linien im Verbundbereich erhoben worden. Im Vergleich zur letzten Erhebung des Verbundes im Zeitraum 1994 bis 1996, die nach ähnlichem Muster durchgeführt wurde, sind Entwicklungen im Mobilitätsverhalten der ÖPNV-Kunden darstellbar. Insgesamt wurden in vier Erhebungsperioden 592.771 Interviews in allen Verkehrsmitteln des ÖPNV und SPNV durchgeführt.

Die wesentlichen Ergebnisse für den SPNV lassen sich wie folgt zusammenfassen; dabei stellen die dargestellten Prozentwerte die Veränderung der Fahrgastzahlen 2002/2003 im Vergleich zum Zeitraum 1994 bis 1996 dar:

- Es ist im Vergleichszeitraum eine insgesamt deutliche Steigerung der Nachfrage im SPNV zu verzeichnen.
- Bei einer räumlich differenzierten Betrachtung wird deutlich, dass gerade dort, wo mit dem Ziel der zeitgemäßen Modernisierung investiert wurde, die Fahrgäste dies mit einer stärkeren Nutzung honorieren. Als Beispiele seien hier die Bahnhöfe Walle und Burg (jeweils rd. + 60 % bei den Ein- und Aussteigern) genannt.

- Ebenso wird von den Fahrgästen eine Modernisierung des Fahrzeugparks honoriert: Als Beispiel kann die Strecke Hamburg–Bremen genannt werden, auf der die RegionalExpresszüge (RE) nach 1996 mit neuen Doppelstockwagen ausgestattet wurde. Die Nachfragesteigerung beträgt hier im Vergleichszeitraum 56 %.
- Hervorzuheben ist weiterhin die Zunahme der SPNV-Nachfrage in Bremerhaven. Hier spiegelt sich vor allem das neue Angebot des schnellen RE wider. In Kombination mit dem abgeschlossenen Umbau des Bahnhofs Bremerhaven-Lehe und der projektierten Modernisierung des Hauptbahnhofes ist von weiteren Zuwächsen auszugehen. Schon jetzt sind im Vergleichszeitraum am Bahnhof Lehe Fahrgastzuwächse von über 200 % und am Hauptbahnhof von rd. 55 % realisiert worden.

Weitere Ergebnisse zu den erhobenen Nachfragezahlen im Vergleich zur Erhebung der Jahre 1994 bis 1996 sind den Anlagen 1 bis 3 zu entnehmen.

### **3 Entwicklung des Angebotes im SPNV**

Seit Verabschiedung des Nahverkehrsplanes durch die Bürgerschaft (Landtag) sind bei der Eisenbahn zwei Fahrplanwechsel erfolgt, bei denen jeweils wesentliche Angebots-elemente der im NVP beschlossenen Maßnahmen umgesetzt werden konnten.

Mit dem Jahresfahrplan 2004 (Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2003) ist das RE-Netz im Land Bremen entsprechend den Zielvorstellungen aus dem „Nahverkehrsplan 2 für den Schienenpersonennahverkehr im Land Bremen 2003 bis 2007“ vollständig umgesetzt worden.

- Durchbindung der RE-Linie Osnabrück–Bremen–Bremerhaven mit modernen Doppelstockwagen,
- Betriebsaufnahme der RE-Verkehre zwischen Bremen und Hamburg durch die Metronom-Eisenbahn GmbH.

Damit kommt auf allen RE-Linien, die Bremen bedienen, modernes Wagenmaterial zum Einsatz (siehe Anlage 4).

Das RegionalBahn-Netz (RB) entspricht seit dem Fahrplan 2004 auf drei der vier Linien den formulierten Zielvorstellungen.

- Betriebsaufnahme der „Nordseebahn“ mit Verdichtung zum 1-h-Takt und Einsatz moderner Fahrzeuge zwischen Bremerhaven und Cuxhaven,
- Einsatz moderner Fahrzeuge auf der Strecke der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe Weser (EVB) zwischen Bremerhaven und Bremervörde,
- Verdichtung des Angebotes der NordWestBahn auf der Linie Bremen–Vechta–Osnabrück zum Stundentakt. Einsatz moderner Fahrzeuge.

Ergänzend wird auf die Anlage 5 verwiesen. Auf der vierten RB-Linie von Bremen über Soltau nach Uelzen („Heidebahn“) soll nach einem geplanten Infrastrukturausbau das Angebot vertaktet und verdichtet werden.

Zentrales Projekt zur Verbesserung des SPNV in der Region Bremen ist in den kommenden Jahren der Aufbau eines regionalen S-Bahn-Systems „Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen“. Damit wird die Modernisierung der in der Region Bremen/Oldenburg/Bremerhaven eingesetzten SPNV-Fahrzeuge abgeschlossen. In einem ersten Schritt wurde bereits zum Fahrplan 2005 die zukünftige Regio-S-Bahnlinie Bremen–Nordenham mit neuen Fahrzeugen ausgestattet. Die dort eingesetzten Elektrotriebwagen entsprechen den im S-Bahn-Netz Hannover eingesetzten Fahrzeugen.

Weitere Einzelheiten zur Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen sind den folgenden Abschnitten zu entnehmen.

### **4 Vorbereitende Untersuchungen zur Regio-S-Bahn**

Das Konzept der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen wird ausführlich im „Nahverkehrsplan 2 für den SPNV im Land Bremen 2003 bis 2007“ vorgestellt. Im Zusammenhang mit dessen Umsetzung wurde für zwei Infrastrukturmaßnahmen eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung in Form einer „Standardisierten Bewertung“ durchgeführt, um bei einem positiven Bewertungsergebnis Mittel aus dem GVFG-Großvorhabenprogramm des Bundes akquirieren zu können:

- Einrichten einer Durchmesserlinie S3 Nordenham/Oldenburg–Bremen-Hauptbahnhof–Bremen-Tenever/Rotenburg (Wümme),
- Einsatz einer Regionalstadtbahn (RSB) auf dieser Linie.

Im Auftrag der Länder Niedersachsen und Bremen sind zwei grundlegende Untersuchungen durchgeführt worden, deren Ergebnisse nach Absprache zwischen den Ländern als Entscheidungsgrundlage für einen Systementscheid zwischen einer RSB und einem Eisenbahnsystem auf der S3 Nordenham/Oldenburg–Bremen-Hauptbahnhof–Bremen-Tenever/Rotenburg (Wümme) dienen sollte:

- Standardisierte Bewertung der für die Einführung einer Regio-S-Bahnlinie S3 erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen (siehe 4.1),
- Betriebsuntersuchung für die Strecke Oldenburg–Bremen zur Ermittlung der Wechselwirkungen zwischen dem geplanten SPNV-Angebot und den in Verbindung mit dem Bundesverkehrswegeplan und dem Ausbau des Tiefwasserhafens Wilhelmshaven für 2015 prognostizierten Schienengüterverkehren (siehe 4.2).

#### 4.1 Standardisierte Bewertung einer geplanten Durchmesserlinie S3

Zur Bewertung der für eine Durchmesserlinie S3 erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen haben die mit der Wahrnehmung der SPNV-Aufgabenträgerschaft betrauten Institutionen, die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) und der Senator für Bau, Umwelt und Verkehr, im Verlauf des Jahres 2002 die Durchführung einer „Standardisierten Bewertung“ beauftragt. Dabei handelt es sich um ein verkehrlich/wirtschaftliches Bewertungsverfahren. Die Bewertung berücksichtigt neben den verkehrlichen Wirkungen und den Investitionen der Infrastrukturmaßnahme auch deren Folgekosten. Ziel des Verfahrens, das im Auftrag des Bundes entwickelt wurde, ist es, Entscheidungsgrundlagen für den Einsatz öffentlicher Investitionsmittel zu vereinheitlichen und eine Beurteilung der örtlich, technisch und verkehrswirtschaftlich unterschiedlichen Vorhaben nach gleichen Maßstäben zu ermöglichen.

Anfang 2004 wurde der Ergebnisbericht der „Standardisierten Bewertung“ mit Nutzen-Kosten-Faktoren für die im SPNV-Nahverkehrsplan dargestellten Varianten der S3 vorgelegt. Zusammengefasst wird darin festgehalten, dass den im Verlauf der Linie S3 geplanten Infrastrukturmaßnahmen (zusätzliche Bahnhöfe, Streckenausbau, Bau einer Verbindungsstrecke „Mahndorfer Kurve“, Verknüpfungsbauwerke für eine RSB) kein adäquater verkehrlicher Nutzen gegenübersteht. Dies gilt sowohl für einen modernisierten Eisenbahnverkehr als auch für eine RSB.

Der Gutachter empfiehlt aus diesem Grunde, die geplante Linie S3 in Halbmesseri- nien, Nordenham–Bremen, Oldenburg–Bremen und Rotenburg (Wümme)–Bremen-Oberneuland–Bremen aufzuteilen und auf der vorhandenen Infrastruktur als moder- nisiertes Eisenbahnverkehrssystem zu betreiben, d. h.:

- Beseitigung von Langsamfahrstellen,
- Modernisierung vorhandener Bahnhöfe,
- Einsatz moderner Elektrotriebwagen.

Bereits diese Maßnahmen führen auf der vorhandenen Infrastruktur zu Fahrzeit- verkürzungen und Komfortsteigerungen, die mit entsprechend positiven Nachfrage- entwicklungen verbunden sind.

#### 4.2 Betriebsuntersuchungen für die Strecke Oldenburg–Bremen

Im Zusammenhang mit den Planungen zur Einrichtung einer Durchmesserlinie S3 wurden auch deren Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung auf den von der S3 befahrenen Strecken untersucht. Dabei galt ein Hauptaugenmerk der Strecke Olden- burg–Bremen, die für die Abwicklung des Schienengüterverkehrs von großer Bedeu- tung ist. Der in Wilhelmshaven geplante Tiefwasserhafen muss durch leistungsfähige Verkehrsverbindungen sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene an das Hinter- land angebunden werden. In diesem Zusammenhang hat die DB AG im März 2002 einen Brief an die Länder Niedersachsen und Bremen gerichtet, und aus ihrer Sicht auf mögliche zukünftige Kapazitätsprobleme auf der Eisenbahnstrecke Oldenburg–Brem- en hingewiesen.

Um die Frage zu klären, ob das norddeutsche Eisenbahnnetz den zukünftigen Anfor- derungen gewachsen ist, wurden von einem unabhängigen Ingenieurbüro verschie- dene Eisenbahnbetriebsuntersuchungen durchgeführt, die sich schwerpunktmäßig

mit der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen, der Anbindung des GVZ Bremen und des Neustädter Hafens an das Schienennetz sowie der Abwicklung des Schienengüterverkehrs aus dem Jade-Weser-Port befassten. In diese Untersuchungen wurden auch die Güterverkehrsprognosen für den Bundesverkehrswegeplan 2015 einbezogen.

Zusammenfassend stellt der Gutachter fest, dass der heutige Schienengüterverkehr bei einer Umsetzung der SPNV-Konzeption der Länder Bremen und Niedersachsen grundsätzlich abgewickelt werden kann. Durch eine Erhöhung der Schienengüterverkehrsmengen entsprechend den Prognosen für 2015 werden jedoch an verschiedenen Stellen des Schienennetzes die Kapazitätsgrenzen erreicht und Ausbaumaßnahmen im Knoten Bremen, insbesondere im Bereich Delmenhorst–Bremen-Hauptbahnhof, erforderlich. Bereichsweise überlastet sind dann auch die sich anschließenden Streckenabschnitte Oldenburg–Delmenhorst und Bremen–Hannover.

## **5 Einführung der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen/Abstimmung eines Wettbewerbsnetzes mit Niedersachsen**

Die Länder Bremen und Niedersachsen verfolgen mit der Vergabe von Eisenbahnverkehrsleistungen im Wettbewerb das gemeinsame Ziel, den Zuschussbedarf bei gleicher oder verbesserter Qualität zu verringern. Dabei soll der Wettbewerb nicht nur auf Kostenkriterien reduziert werden, sondern es sollen auch Leistungs- und Qualitätsfaktoren berücksichtigt werden.

Wie bereits im Abschnitt 3 dargestellt, besteht der vordringliche Handlungsbedarf bei der Modernisierung des SPNV in der Region Bremen in der Umsetzung der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen. Seit Verabschiedung des NVP ist sowohl das verkehrliche Konzept der Regio-S-Bahn (siehe Anlage 6) weitgehend zwischen Bremen und Niedersachsen abgestimmt, als auch ein entsprechender Abstimmungsprozess über dessen Umsetzung weit voran getrieben worden.

Das Regio-S-Bahn-Netz besteht im Einzelnen aus folgenden Linien:

- Bremen-Farge–Bremen-Hauptbahnhof–Verden (S1),
  - Bremerhaven–Lehe–Bremen-Hauptbahnhof–Twistringen (S2),
  - Bremen-Hauptbahnhof–Oldenburg
  - Bremen-Hauptbahnhof–Nordenham
  - Bremen-Hauptbahnhof–Rotenburg (Wümme)
- } (S3).

Das Angebot baut im Wesentlichen auf den heutigen Taktangeboten und Betriebszeiträumen auf. Einzelne Bedienungslücken werden geschlossen. Ergänzend werden im Land Bremen sowohl der geplante 15-Minuten-Takt zwischen Bremen-Hauptbahnhof und Bremen-Vegesack als auch die geplante Verlängerung der künftigen S1 bis nach Bremen-Farge berücksichtigt (vergleiche folgende Abschnitte).

Nach der grundsätzlichen Übereinkunft zwischen der LNVG und dem SBUV über eine schrittweise Einführung des Regio-S-Bahn-Systems wird bis Ende 2005 eine Einigung mit Niedersachsen auch über Details der Ausschreibung und eine Fixierung des Zeitplans angestrebt. Der mögliche Zeitrahmen für die Umsetzung der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen wird durch die folgenden Faktoren bestimmt:

- Lieferfristen neuer Elektrotriebwagen von 3 bis 3,5 Jahren,
- Zweckbindung der derzeit auf der Strecke Bremen-Vegesack–Verden eingesetzten Doppelstockwagen bis 2011. Die Fahrzeuge wurden vom Land Bremen mit Finanzhilfen gefördert,
- zwischen der LNVG und der DB Regio AG im Verkehrsvertrag vereinbarte Abbestellquoten.

Aus den vorgenannten Bedingungen ergibt sich die Einführung der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen im Zeitraum 2010 bis 2012. Aufgrund der zuvor dargestellten Randbedingungen wird eine schrittweise Inbetriebnahme des Regio-S-Bahn-Netzes in diesem Zeitraum erfolgen müssen.

## **6 Verlängerung des SPNV bis Bremen-Farge im Zuge der Linie S1**

Die Deputation für Bau und Verkehr hat in ihrer Sitzung am 8. April 2005 beschlossen, die Voraussetzungen für die Wiederaufnahme des SPNV auf der Farge-Vegesacker

Eisenbahn zu schaffen. Die hierzu erforderlichen Planunterlagen sollen erstellt und ein entsprechendes Genehmigungsverfahren durchgeführt werden. Als Gesamtkonzept zur Reaktivierung der FVE im SPNV verfolgt der Senat ein Zwei-Stufenkonzept, dass parallel zum Ausbau der Infrastruktur eine schrittweise Ausweitung des Angebotes vorsieht.

Nach einer Sanierung der Strecke in einer ersten Ausbaustufe und der Eröffnung von fünf Bahnhöfen soll 2007 ein Vorlaufbetrieb mit Dieseltriebwagen zwischen Bremen-Farge und Bremen-Vegesack beginnen. In Bremen-Vegesack müssen die Fahrgäste in die Doppelstockzüge umsteigen, die bereits heute als Regionalbahn zwischen Bremen-Vegesack und Verden verkehren.

Zeitgleich mit der vorgesehenen Einführung des Regio-S-Bahn-Systems auf der S1, Verden-Bremen-Hauptbahnhof-Vegesack-Farge, im Jahr 2011 soll auf der FVE der Dauerbetrieb mit Elektrotriebwagen eingerichtet werden. Diese werden dann von Bremen-Farge über Bremen-Hauptbahnhof bis nach Verden fahren, so dass die Fahrgäste aus weiten Teilen von Bremen-Nord umsteigefrei auf der Schiene ins Stadtzentrum fahren können und auch Anschluss an das Netz des Schienenpersonenfernverkehr haben.

### **7 Einführung eines 15-Minuten-Taktes zwischen Bremen-Hauptbahnhof und Bremen-Vegesack (S1)**

Im SPNV-Nahverkehrsplan des Landes Bremen 2003 bis 2007 sowie in der aktuellen Koalitionsvereinbarung ist die Verdichtung des SPNV-Angebotes zwischen Bremen-Hauptbahnhof und Bremen-Vegesack auf einen 15-Minuten-Takt zur weiteren Verbesserung der Anbindung von Bremen-Nord vorgesehen.

Im Rahmen der Betriebsuntersuchung zur gesamten Regio-S-Bahn wurde auch die Realisierbarkeit eines 15-Minuten-Taktes auf der Strecke Bremen-Hauptbahnhof-Bremen-Vegesack ohne Ausbau der Infrastruktur nachgewiesen. Voraussetzung hierfür ist allerdings der Einsatz beschleunigungsstarker Elektrotriebwagen, um so auf dem hochbelasteten Streckenabschnitt Bremen-Burg-Hauptbahnhof Personen- und Güterverkehre konfliktfrei abwickeln zu können.

In der Sitzung der Deputation für Bau und Verkehr am 8. April 2005 wurde der 15-Minuten-Takt zwischen Bremen-Vegesack und Bremen-Hauptbahnhof als Bestandteil der Programmplanung für Maßnahmen im schienengebundenen ÖPNV und SPNV beschlossen. Die Einführung des 15-Minuten-Taktes erfolgt danach mit der Betriebsaufnahme des Regio-S-Bahn-Systems auf der S1, Verden-Bremen-Hauptbahnhof-Vegesack-Farge, im Jahr 2011.

### **8 Sanierung von Bahnhöfen**

Eine wichtige Voraussetzung für ein attraktives Regio-S-Bahn-System sind sanierte Bahnhöfe.

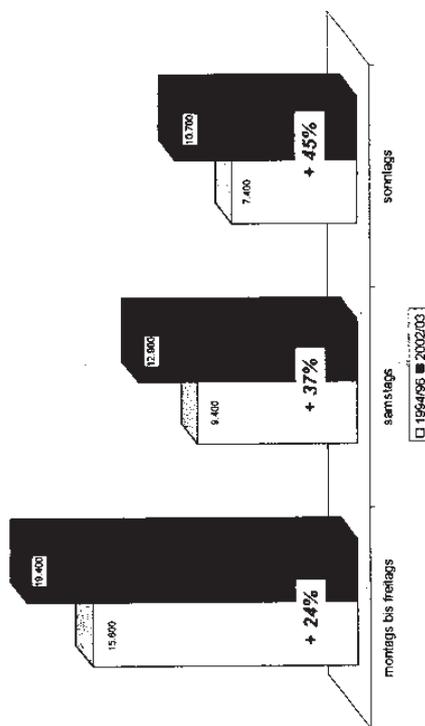
Im Jahre 2003 konnte die umfassende Sanierung des Bahnhofs Bremen-Schönebeck abgeschlossen und die vorhandene Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlage modernisiert und erweitert werden. Am Bahnhof Bremen-Lesum wurde im Zusammenhang mit der Erneuerung der Brücke Hindenburgstraße ein erster Umbauabschnitt realisiert, der neue Treppen und eine neue Zugangsrampe für Rollstuhlfahrer am Richtungsbahnsteig Vegesack umfasste. Die vollständige Sanierung soll Anfang 2006 abgeschlossen werden.

Weiterhin wurde im Jahr 2003 mit der Sanierung des Bahnhofs Bremerhaven-Lehe begonnen, die im Frühjahr 2004 abgeschlossen werden konnte. In diesem Zusammenhang wurde auch die Park-and-Ride- sowie die Bike-and-Ride-Anlage des Bahnhofs erweitert.

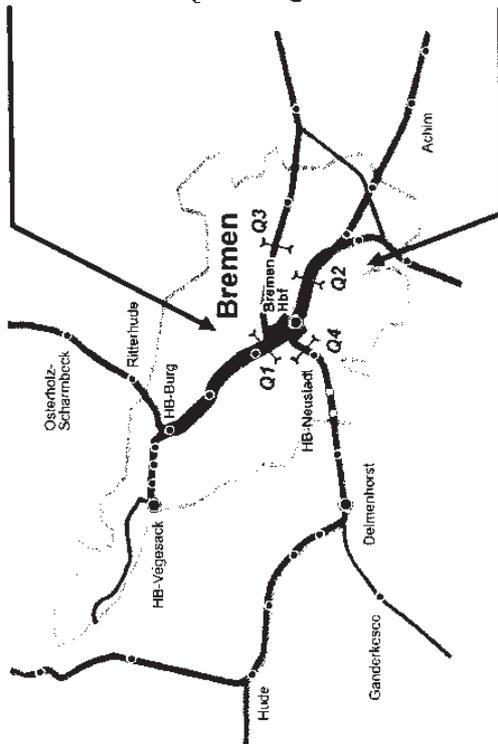
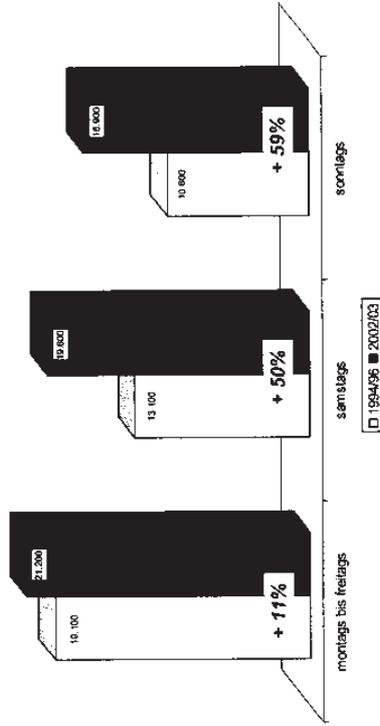
Die begonnene Sanierung der Bahnhöfe im Land Bremen soll von der DB Station & Service AG mit Unterstützung des Landes Bremen schrittweise fortgesetzt werden. Im Jahr 2004 sind zwischen dem Land Bremen und der DB Station & Service AG Vereinbarungen über die Aufnahme von Planungen für die Sanierung der Bahnhöfe Bremerhaven-Hauptbahnhof und Bremen-Oslebshausen getroffen worden. Beide Standorte sollen noch während der Laufzeit des SPNV-Nahverkehrsplans umfassend modernisiert werden. Offen ist jedoch noch, ob die DB dabei einen Finanzierungsanteil leisten kann.

## Querschnittsbelastungen SPNV 1994/96 und 2002/03 im Vergleich (1)

Querschnitt 1 (Q1): Bremen Hbf - Bremen-Walle



Querschnitt 2 (Q2): Bremen Hbf - Bremen-Abzw. Vahr



Tageswerte Mo. – Fr.  
 einschließlich Fahrgäste der mit VBN-  
 Fahrausweisen nutzbaren IR bzw. IC

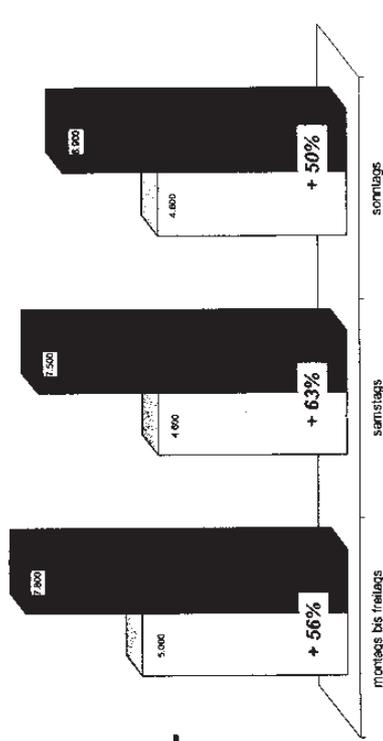


Senator für Bau, Umwelt und Verkehr - Ref. 53

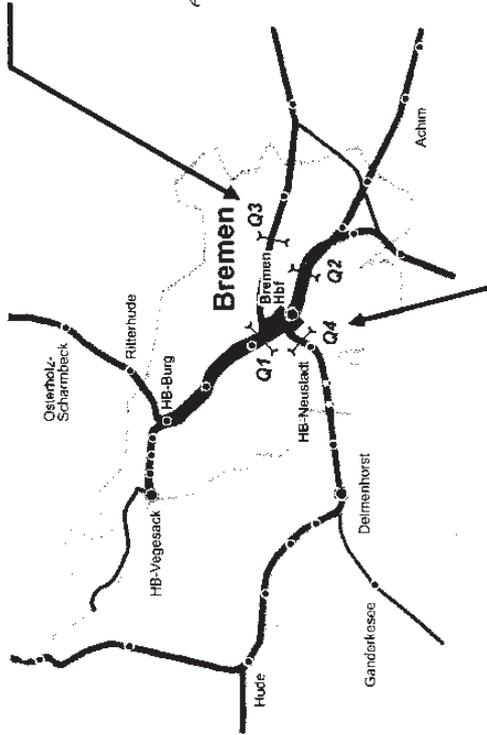
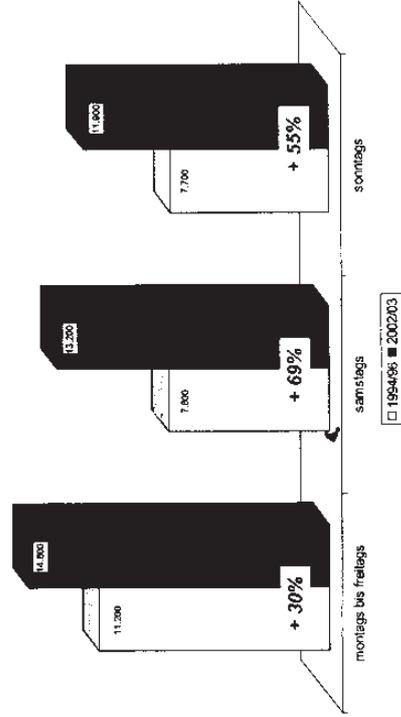
Bericht an die Bremische Bürgerschaft (L)  
 05/2005

## Querschnittsbelastungen SPNV 1994/96 und 2002/03 im Vergleich (2)

Querschnitt 3 (Q3): Bremen Hbf - Bremen-Oberneuland



Querschnitt 4 (Q4): Bremen Hbf - Bremen-Neustadt



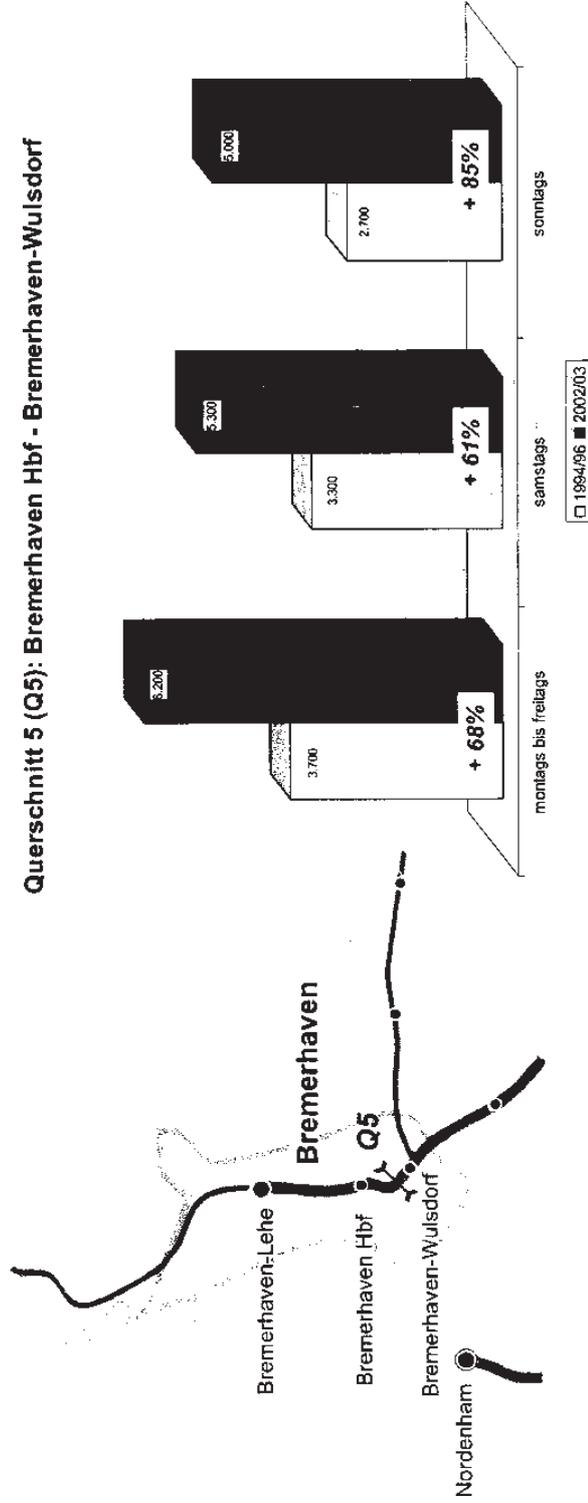
Tageswerte Mo. – Fr.  
einschließlich Fahrgäste der mit VBN-  
Fahrausweisen nutzbaren IR bzw. IC



Senator für Bau, Umwelt und Verkehr - Ref. 53

Bericht an die Bremische Bürgerschaft (L)  
05/2005

### Querschnittsbelastungen SPNV 1994/96 und 2002/03 im Vergleich (3)



Tageswerte Mo. – Fr.

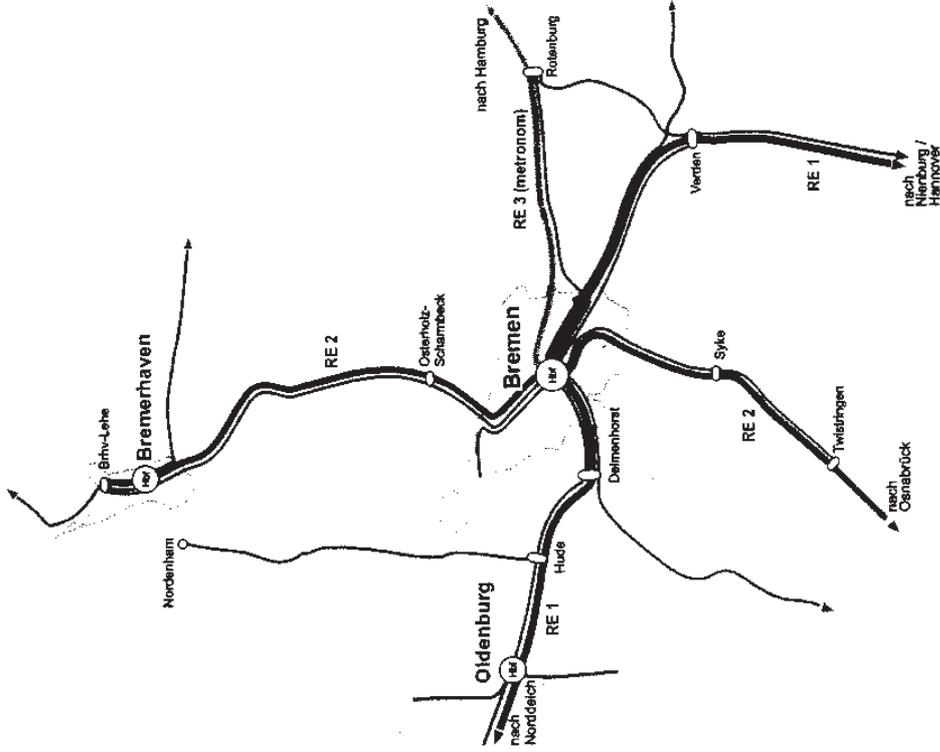
einschließlich Fahrgäste der mit VBN-Fahrausweisen nutzbaren IR bzw. IC



Senator für Bau, Umwelt und Verkehr - Ref. 53

Bericht an die Bremische Bürgerschaft (L)  
05/2005

## Seit Fahrplan 2004 aufgebautes RE-Linien-Netz



abgestimmtes RE-Linienkonzept  
zwischen Niedersachsen und Bremen  
zum Jahresfahrplan 2004 gesamtes RE-  
Netz im Zielzustand realisiert  
Einsatz moderner Doppelstockwagen  
auf allen Linien



Senator für Bau, Umwelt und Verkehr - Ref. 53

Bericht an die Bremische Bürgerschaft (L)  
05/2005



