

## **Antrag**

**der Abgeordneten Martina Koeppen, Ole Thorben Buschhüter, Matthias Czech,  
Gert Kekstadt, Dorothee Martin, Lars Pochnicht, Frank Schmitt,  
Henriette von Enckevort (SPD) und Fraktion**

**und**

**der Abgeordneten Martin Bill, Dr. Stefanie von Berg, Phyliss Demirel,  
Farid Müller, Dr. Anjes Tjarks (GRÜNE) und Fraktion**

### **Betr.: Lesbarkeit der Linienbezeichnung von MetroBussen erhöhen**

Das MetroBus-Netz berücksichtigt die besonders nachgefragten Strecken im Busnetz und ging im Juni 2001 in Betrieb. Der MetroBus hat die Merkmale einer Transparenz von Fahrplan und Linienführung, einer Taktgarantie durch einen attraktiven und einheitlichen Mindeststandard sowie der Einföhrung durchgehender tangentialer Verbindungen, um damit die radial auf die Innenstadt ausgerichteten Schnellbahnachsen zu verknüpfen. Zu diesem neuen Konzept gehörte auch ein eigener MetroBus-Netzplan, der die hohe Bedeutung dieser Verbindungen in der Verknüpfung mit den Schnellbahnen abbildet. Weiterhin wurde 2001 eine neue Beschilderung der Fahrzeuge mit dem Zusatz „MetroBus“ vorgenommen. Damit sollte den Fahrgästen insgesamt eine bessere Orientierung geboten werden – im Netzplan, an den Haltestellen und auf den Bussen.

Das Prinzip, die nachfragestarken Busverkehre unter der Bezeichnung MetroBus als eigenes Produkt zu führen, wurde von Berlin und München übernommen. Auch in Prag findet man den MetroBus als Bezeichnung für wichtige Buslinien. Dieses erfolgreiche Hamburger Modell der Produktklassifizierung sollte beibehalten werden.

Bei der Einföhrung der MetroBusse war 2001 eine Darstellung mittels eines einzelnen Buchstaben „M“ für MetroBus vor den Liniennummern in den Fahrtzielanzeigern technisch nicht möglich. Aus diesem Grund wurde seinerzeit das Wort „MetroBus“ als Übergangslösung und zur Einföhrung/Bekanntmachung des neuen Produktes in die Fahrtzielanzeiger aufgenommen. Dies führte dazu, dass an vielen Stellen die Fahrtziele (End- oder Zwischenhalte) nicht mehr im bekannten Umfang abgebildet werden konnten oder stark abgekürzt werden mussten.

Daher haben sich der Fahrgastbeirat und der HVV dieses Themas erneut angenommen und eine Änderung der bisherigen Praxis herbeigeföhrt: Mit dem Ziel einer höheren Nutzerfreundlichkeit und einer besseren Fahrgastinformation wurde ab Dezember 2014 in der Beschilderung aus dem Wort „MetroBus“ ein „M“ vor der Liniennummer.

Die Fahrtzielanzeiger sollten damit wieder einen höheren Informationsgehalt hinsichtlich End- und Zwischenhalte bekommen und gleichzeitig die Bekanntheit des MetroBus-Netzes und die Transparenz der Angebote aufrechterhalten werden.

In der Praxis hat sich jedoch gezeigt, dass das vorangestellte „M“ die Lesbarkeit in verschiedener Weise behindert. So wird das „M“ bei rückwärtigen Anzeigen einiger Modelle beschnitten und eine „1“ bleibt übrig. Aus der MetroBus-Linie M24 wird dann ein 124-er. Vielfach berichten Fahrgäste auch davon, dass selbst korrekte Anzeigen

für sie schwer zu lesen seien. So wird das „M“ häufig als „11“ interpretiert und aus der Linie M4 wird die 114.

Da die Schwierigkeiten bereits kurz nach der Umstellung deutlich wurden und sich auch in der Zwischenzeit offenbar kein Gewöhnungseffekt eingestellt hat, der zu einer höheren Akzeptanz der neuen Zielbeschilderung geführt hätte, sollte die Darstellung nun entsprechend korrigiert werden. Besonders für Menschen mit Sehbehinderungen ist dies ein großes Anliegen. Insgesamt überwiegen die Nachteile der eingeschränkten Lesbarkeit die Vorteile einer möglicherweise übersichtlicheren Linienkennzeichnung und machen das „M“ ähnlich wie das Wort „MetroBus“ entbehrlich. Bei Schnell- und Nachtbussen und auch bei den Hafenfähren gibt es keine besondere Kennzeichnung vor den Zahlen. Daher sollte das „M“ entfallen.

**Die Bürgerschaft möge beschließen:**

der Senat wird ersucht, gegenüber dem Hamburger Verkehrsverbund (HVV) und den beteiligten Verkehrsunternehmen darauf hinzuwirken,

1. dass das bekannte und bewährte MetroBus-Netz weiterhin als solches beworben und seine besonderen Qualitätsmerkmale herausgestellt werden (unter anderem Beibehaltung der Produktklassifizierung MetroBus anhand der Liniennummern von 1 – 27 und Beibehaltung der gesonderten MetroBus-Pläne mit zusätzlichem Hinweis zur Produktklassifizierung) und
2. dass die Zusatzbezeichnung „M“ vor der Liniennummer der MetroBusse insbesondere mit Blick auf die Interessen von Menschen mit Sehbehinderungen in den Fahrtzielanzeigern zum Fahrplanwechsel 2016 am 13.12.2015 entfällt. Ebenfalls soll die rein numerische Kennzeichnung der MetroBusse in dem Rautenlogo der Linienbezeichnung in allen Medien zum nächstmöglichen Zeitpunkt umgesetzt werden.