



Hofs nicht direkt vom Knotenpunkt mit der Görden-/Viktoriastraße aus erfolgen, sondern über die Planstraße und die anschließende ringförmige Straße. Der vom Anliegerverkehr befahrene (mittlere) Abschnitt der Straße „Altlöhrtor“ wird dementsprechend als Verkehrsberuhigter Bereich festgesetzt. Der Fußverkehr darf die entsprechende Verkehrsfläche auf ganzer Breite benutzen, auch zum Verweilen, und ist gegenüber den Fahrzeugen bevorrechtigt; Fahrzeuge dürfen mit Schrittgeschwindigkeit verkehren. Östlich und westlich dieses Abschnitts werden Fußgängerbereiche festgesetzt, die grundsätzlich nur während der innerstädtischen Lieferzeit von täglich 5 bis 11 Uhr befahren werden dürfen (Warentransport mit gewerblich zugelassenen Kfz). Darüber hinaus ist dort ggf. Ziel- und Quellverkehr mit Fahrzeugen, die aufgrund ihrer großen Abmessungen nicht über die Planstraße verkehren können, freizugeben (Lastzüge, Sattelschlepper).

Als Ersatzinfrastruktur für den sonstigen Kfz-Verkehr (Erschließung von Parkhaus und Grundstücken) wird die neue Planstraße festgesetzt und realisiert, ebenfalls ein Projekt aus dem Städtebaulichen Rahmenplan 2002. Sie schließt an die Hauptverkehrsstraße Viktoriastraße an, wobei an diesem Knotenpunkt mindestens die gleichen Fahrbeziehungen ermöglicht werden, die im baustellenunbeeinflussten Ausgangszustand vorhanden waren (Sommer 2003 bis Sommer 2010): Abbiegen aus der Hauptverkehrsstraße sowohl von Norden als auch Süden, Einbiegen in die Hauptverkehrsstraße nur nach Süden. Die Einmündung wird nicht signalisiert, um eine bestmögliche, d.h. gute bis sehr gute Leistungsfähigkeit zu ermöglichen (Ausnutzen von Sperrzeiten der beiden benachbarten Lichtsignalanlagen). Die neue Planstraße wird richtliniengemäß als Neubau einer Stadtstraße mit zwei Gehwegen ausgestattet.

Die Führung des Kfz-Verkehrs auf der ringförmigen Straße rund um das Parkhaus erfolgt – abweichend von der ersten Offenlage zur 7. Änderung – in enger Anlehnung an den Ist-Zustand. Es bleibt somit beim Einrichtungsverkehr für Kfz, der – wie bisher – entgegen dem Uhrzeigersinn verläuft. Durch das Fehlen motorisierten Gegenverkehrs kann die Fahrbahn auch östlich vom Parkhaus schmal ausgeführt werden. Dies ermöglicht eine akzeptable Breite des einseitigen Gehwegs und gestattet die Bereitstellung von Flächen zum Halten und Be-/Entladen von Kfz im Straßenraum.

Der prinzipielle Fortbestand des vorhandenen Halte-/Lieferstreifens trägt dem gegebenen und zu erwartenden Aufkommen an Wirtschaftsverkehr sowie dem örtlich starken Bedarf zum Absetzen/Abholen von Personen Rechnung. Breite Gehwege, die ein angenehmes Gehen und Verweilen erlauben, sind wesentliche Beiträge zur städtebaulichen Attraktivierung des Bereiches (Überwindung des bisher z.T. gegebenen Hinterhofcharakters).

Nördlich des Parkhauses ermöglicht die flächenhafte Festsetzung einer „Verkehrsfläche“ eine Optimierung der Lage der Fahrgassen, um Spielraum für gestalterische Aufwertungen sowie verkehrstechnische Optimierungen zu schaffen.