

Die Darlegung von Stärken und Schwächen der jeweiligen Variante erfolgte auf Basis der vorliegenden Informationen untersetzt durch eine verbal argumentative Kurzbewertung. Die Einschätzung der Eignung der Variante hinsichtlich 5 Hauptkriterien und 12 weiteren Kriterien wird durch eine orientierende Bewertung (gut: ▲, mittel: ○, schlecht: ▼) tabellarisch und grafisch dargestellt.

		Var. 1: Amtsgasse Nrm. 10, 12, ehem. 3		Var. 2: Reißiger Platz		Var. 3: Bahnhofstraße 1, 3, 5, 7		Var. 4: Garagenhof Bienermühle		Pirnaer Str. 21-25 Var. 5a: ohne Hanglage Var. 5b: Einbeziehung Hanglage bis Seilerweg	5a	5b
5 Hauptkriterien	Größe	ca. 1.200 m² mit Einbeziehung der Amtsgasse Nrm. 10 und 12	▲	ca. 700 m² ohne Umgestaltung oder Einbeziehung Busbahnhof (ca. 800m²)	▼	ca. 1.000 m² inkl. Straßenraum hinter 4 Gebäuden	○	ca. 6.000 m²	▲	5a: ca. 650 m² 5b: ca. 2000 m² mit Hanglage	▲	▲
	Anbindung an B 172	direkte Zu- und Ausfahrt möglich, Einfahrtrichtung über zwei Kreisellösungen B172 zu sichern Rückstaugefahr baulich zu lösen	▲	direkte Zu- und Ausfahrt möglich, Einfahrtrichtung über zwei Kreisellösungen B172 zu sichern	▲	Zufahrt über Kreisel oder direkt von B172 möglich, Überschneidung mit anderen Verkehrsarten (Fußgänger, Elbradweg) beachten	○	Zu- und Ausfahrt über Bielatalstraße /S171 , Brückenneubau über Biela	○	5a: Zufahrt über Pirnaer Straße, Ausfahrt durch die Stadt über Amtsgasse oder Pirnaer Straße, 5b: alternative Erschließung am Hang (Seilerweg)	▼	▲
	Lage zur Innenstadt/ zum Stadtplatz	zentral zur Innenstadt, max. 20 m Fußweg ca. 100 m zum Veranstaltungsplatz	▲	sehr zentral zur Innenstadt max. 20 m Fußweg ca. 20 m zum Veranstaltungsplatz	▲	zentral zur Innenstadt ca. 150 m Fußweg ca. 150 m zum Veranstaltungsplatz	▲	ausreichend zentral zur Innenstadt ca. 220 m Fußweg ca. 200 m zum Veranstaltungsplatz	○	5a+5b: zentral zur Innenstadt max. 20 m Fußweg ca. 120 m zum Veranstaltungsplatz	▲	▲
	Stellplatzkapazität	hoch, bei Einbeziehung der bestehenden Randbebauung ca. 200 Stellplätze	▲	mittel, enge Platzverhältnisse alternativ Einbeziehung des Busbahnhofs in die Erdgeschoss-Etage ca. 100 Stellplätze	○	gering, da beengte Platzverhältnisse zwischen Bahnviadukt und Bahnhofstraße ca. 100 Stellplätze	○	hoch, erhebliche Flächenpotenziale ca. 300 Stellplätze	▲	5a: mittel , unter Ausschluss der Hanglage: ca. 250 Stellplätze 5b: unter Einbeziehung der Hanglage mit höherem baulichen Aufwand hohe Kapazitäten: ca. 500 Stellplätze	○	▲
	bauliche Variante	Splittlevel, mit 2der 4 Parkstreifen/ Doppelebene, platzsparend, wirtschaftlich	▲	Splittlevel, mit 2 Parkstreifen, platzsparend, wirtschaftlich bei hoher Stellplatzkapazität	○	Einzelebenen, mit Wendel u. Gegenverkehr erschlossen, platzaufwändig	▼	Splittlevel, mit 3 Parkstreifen/ Doppelebene, platzsparend, wirtschaftlich	▲	5a+5b: Splittlevel, mit 3 Parkstreifen/ Doppelebene, platzsparend, wirtschaftlich	▲	▲
Weitere Kriterien	Sichtbarkeit für Ortsfremde	hoch	▲	hoch	▲	hoch	▲	gering, nur mit Leitsystem	○	5a: gering, nur mit Leitsystem 5b: Direktzufahrt von B172	○	▲
	Topografie	eben	▲	eben	▲	eben, Höhenversatz zur Bahnhofstraße	○	eben, Einbindung in höher liegende Goethestraße möglich	▲	5a: eben zur Pirnaer Straße 5b: vorn eben, Gelände ca. um 23 m ansteigend	▲	○
	Proportionen Grundstück	günstig, gestreckt rechteckig bis quadratisch	▲	günstig, gestreckt rechteckig	▲	ungünstig, langgestreckt rechteckig	▼	günstig, gestreckt rechteckig	▲	5a+5b: günstig, gestreckt rechteckig, bis quadratisch, obere Etagen auskragend möglich	▲	▲
	Anforderung zur Einbindung in Umgebungsbebauung	mittel, da abgewandt gelegen von 'Marktgassen', überwiegend Rückseite der Bebauung zur B172, mittlere Architekturanforderung	○	hoch, da zentrale Lage am Eingang zur Stadt, sensibel hinsichtlich Stadtbild, hohe Architekturanforderung	▼	hoch, da sensibel wg. geschlossener Häuserreihe, zentrales Stadtbild, hohe Architekturanforderung	▼	gering, da etwas abgelegener Standort mittlere Architekturanforderung	▲	5a+5b: hoch, da innerhalb der gepl. 'Marktgassen', sensible Gestaltung und Einbindung erforderlich hohe Architekturanforderung	▼	▼
	derzeitige Nutzungskonflikte	derzeit private Stellplätze und 1 Gebäuderuine, 1 bewohntes Objekt	○	privates Grundstück mit ungeordneten Stellplätzen, ohne Gestaltung	○	(teil-)leerstehende Wohn- und Geschäftshäuser, enge Verzahnung mit Bahnviadukt	▼	Vereinsgelände mit wirtschaftlicher Nutzung	▼	5a+5b: brachliegendes Grundstück/ Baulücke in sonst geschlossener Straßenfront	▲	▲
	potenzielle Konflikte zur Entwicklung	potenzieller Standort für Wohn- und Geschäftsgebäude oder Hotel	▼	geringes Potenzial zur Baulückenschließung	▲	potenzielle Geschäftszeile oder Hotelanlage entlang der Bahnhofstraße	○	möglicher Standort einer Sporthalle	▼	5a+5b: potenzieller Standort für Wohn- und Geschäftsgebäude oder Hotel, mögl. Störung der Geschäftsstraße	▼	▼

		Var. 1: Amtsgasse Nrm. 10, 12, ehem. 3		Var. 2: Reißiger Platz		Var. 3: Bahnhofstraße 1, 3, 5, 7		Var. 4: Garagenhof Bienermühle		Pirnaer Str. 21-25 Var. 5a : ohne Hanglage Var. 5b: Einbeziehung Hanglage bis Seilerweg	5a	5b
Weitere Kriterien	Hochwasser gefährdung	ja	▼	ja	▼	ja	▼	ja	▼	5a+5b: nein	▲	▲
	zusätzliche Funktionen möglich (Aussichtsterrasse, Kletterwand usw.)	Dachebene für Aussichtsterrasse aufgrund Nähe zur Elbe attraktiv, bauliches Umfeld für Freizeittätigkeiten zu eng	○	Dachebene für Aussichtsterrasse aufgrund Nähe zur Elbe attraktiv, bauliches Umfeld für kleine Freizeittätigkeiten zum Reißiger Platz /Stadtplatz denkbar	▲	Dachebene für Aussichtsterrasse aufgrund Nähe zur Elbe attraktiv, bauliches Umfeld für Freizeittätigkeiten zu eng	○	Dachebene für Aussichtsterrasse möglich, aber elbfern. Umfeld für Freizeittätigkeiten gut geeignet	▲	5a: Dachebene für Aussichtsterrasse möglich, aber bereits abseits Elbe. Umfeld für Freizeittätigkeiten wenig geeignet	○	
	Wegfall vorhandener Stellplätze	ca. 30 Plätze, können durch Dauerstellplätze ersetzt werden	○	ca. 5-10 Plätze	▲	keine	▲	ca. 150 Plätze, können zum Teil durch Dauerstellplätze ersetzt werden	▼	5b: höhere Dachebene für Aussicht gut geeignet. Umfeld für Freizeittätigkeiten geeignet		▲
	Eignung als P&R Anlage	gering	○	gering	○	hoch	▲	sehr gering	▼	5a+5b: keine	▲	▲
	Eignung Kurz- / Dauerparker	Kurzparker mit höherer Wechselfrequenz nicht störend Dauerparker, da gut erreichbar zu Innenstadtwohnungen	▲	Kurzparker mit höherer Wechselfrequenz nicht störend Dauerparker, da gut erreichbar zu Innenstadtwohnungen	▲	Kurzparker mit höherer Wechselfrequenz nicht störend für Dauerparker der Innenstadt nennenswerte Entfernung	○	Kurzparker mit höherer Wechselfrequenz nicht störend für Dauerparker der Innenstadt nennenswerte Entfernung	○	5a+5b: gering	○	○
	Synergien zur gepl. Festungsbahn	hoch, da zentrale Lage, nahezu direkte Anbindung	▲	hoch, da zentrale Lage, Weg führt durch die Innenstadt	▲	mittel, da Fußweg von ca. 300 m	○	mittel, da Fußweg von ca. 250 m	○	5a: Kurzparker störend wg. Wechselfrequenz, für Dauerparker gut erreichbar zu Innenstadtwohnungen	○	
	Umweltbelange	geringer Eingriff, da im Zusammenhang bebauter Bereich, günstig: geringe Belastungen, da kurze Fahrwege	▲	geringer Eingriff, da im Zusammenhang bebauter Bereich, günstig: geringe Belastungen, da kurze Fahrwege	▲	geringer Eingriff, da im Zusammenhang bebauter Bereich, günstig: geringe Belastungen, da kurze Fahrwege	▲	mittlerer Eingriff, da in Inanspruchnahme Hangflächen und Bielaufer, ungünstig: höhere Belastungen, da längere Fahrwege für An+Abfahrt	○	5b: Kurz- und Dauerparker gut geeignet, da eigene Zufahrt und zentrumsnah gelegen		▲
	Nutzung für Busse, Wohnmobile	möglich, Erdgeschoss ist entsprechend höher zu bauen	▲	möglich, Erdgeschoss ist entsprechend höher zu bauen	▲	unmöglich, da Wende-Radien nicht realisierbar	▼	möglich, Erdgeschoss ist entsprechend höher zu bauen	▲	5a+5b: sehr hoch, da zentrale Lage, nahezu direkte Anbindung, Synergien bei Zufahrt und kurzem Fußweg	▲	▲
										5a: geringer Eingriff, da keine Inanspruchnahme von Hangflächen, ungünstig: längere Fahrwege für An+Abfahrt	○	
										5b: hoher Eingriff in Hanglage, günstige Zufahrten		▼
▲	5+ 7 = 12		2+ 10 = 12		1 + 4 = 5		3 + 5 = 8		5a: unmöglich, Wenderadien nicht realisierbar bei An- und Zufahrten	▼		
○	5		2+ 2 = 4		3+ 5 = 8		2 + 4 = 6		5b: möglich durch Neubau Zufahrt und Gestaltung oberste Ebene		▲	
▼	2		1 + 2 = 3		1+ 5 = 6		5		5a: 3+ 6 = 9		5b: 5+ 9 = 14	
									5a: 1 + 5 = 6		5b: 2	
									5a: 1 + 3 = 4		5b: 3	