



Lenné Preis 2026

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



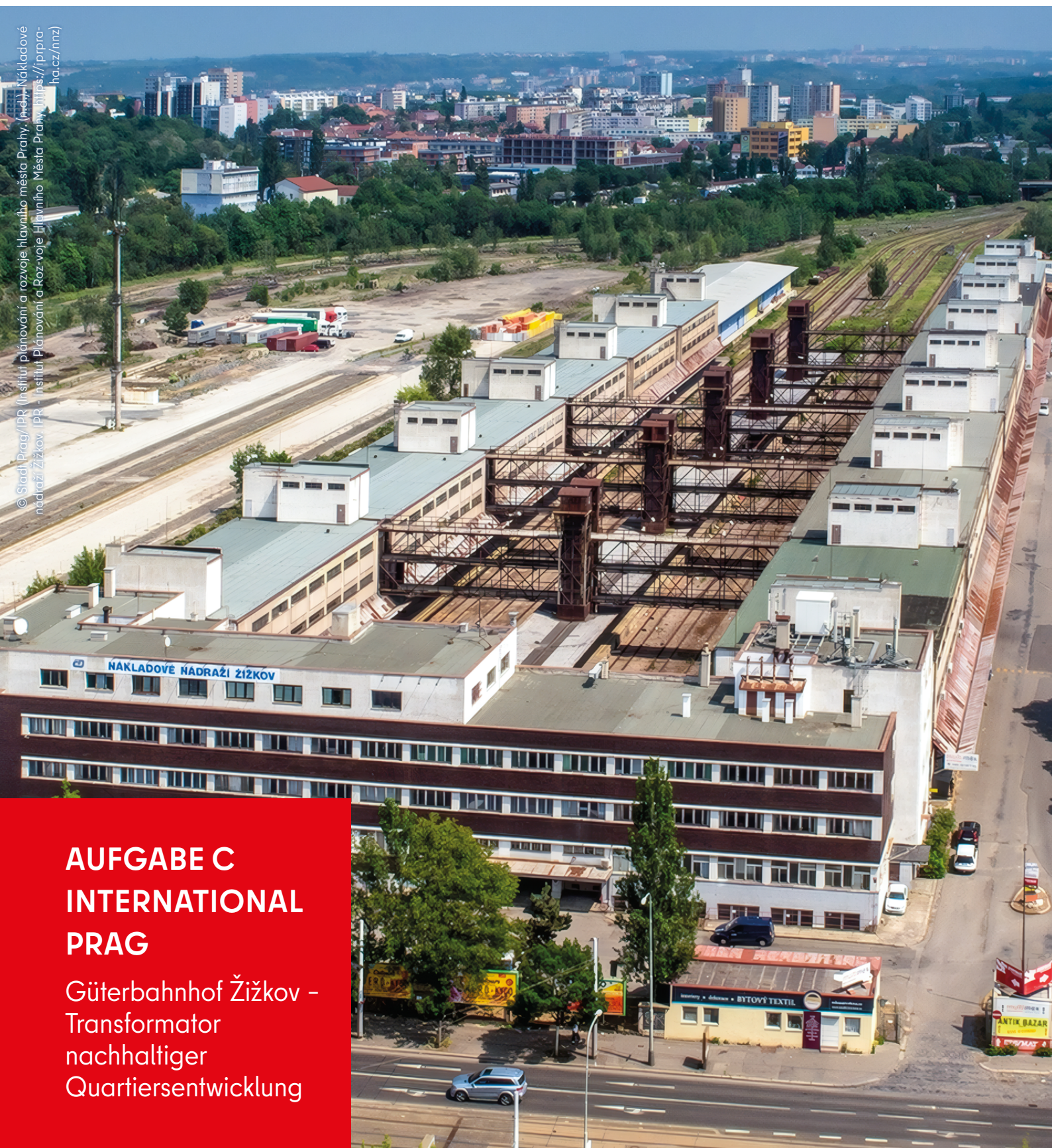
PETER-JOSEPH-LENNÉ-PREIS DES LANDES BERLIN

Ideenwettbewerb zur Landschaftsentwicklung und Freiraumplanung

© Städt. Prog./IPR (Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, (ne) Nakladové nádraží Žižkov, IPR - Institut Planování a Rozvoje hlavního Města Prahy, https://iprpra-ha.cz/nmz)

AUFGABE C INTERNATIONAL PRAG

Güterbahnhof Žižkov -
Transformator
nachhaltiger
Quartiersentwicklung



Inhaltsverzeichnis	Teil 1 – Aufgabenstellung	Seite
	1.1 Anlass und Ziel	3
	1.2 Gegenstand der Ausschreibung	5
	1.2.1 Lage	5
	1.2.2 Geschichte	6
	1.2.3 Das Bearbeitungsgebiet	11
	1.2.4 Projekte im Bearbeitungsgebiet	18
	1.2.5 Grünflächen und Landschaftsräume	22
	1.2.6 Klima und Umwelt	26
	1.2.7 Verkehr	28
	1.3 Planerische Rahmenbedingungen	34
	1.4. Aufgabe	35
	1.4.1 Gesamtkonzept M 1:2.500	35
	1.4.2 Detaillierung M 1:500	38
	1.4.3 Karl-Foerster-Anerkennung	43
	1.5 Beurteilungskriterien	43
	1.6 Formate / Blattschnitt	45
	1.7 Geforderte Leistung	45
	Teil 2 – Verfahren	Seite
	2.1 Ausloberin/Auslober	46
	2.2 Fachausschuss Peter-Joseph-Lenné-Preis	46
	2.3 Art des Verfahrens	46
	2.4 Grundlagen	46
	2.5 Karl-Foerster-Anerkennung	46
	2.6 Ankündigung/Information/Termine	47
	2.7 Teilnahmeberechtigung	47
	2.8 Ausgabe der Unterlagen	47
	2.9 Umgang mit den Ausschreibungsunterlagen	47
	2.10 Abgabe der Arbeiten/Kennzeichnung	47
	2.11 Preisgericht/Ablauf/Ergebnisse	48
	2.12 Datenerfassung/Datenschutz	49
	2.13 Eigentum/Urheberrecht	49
	2.14 Weitere Verwendung	49
	2.15 Haftung und Rückgabe	49
	2.16 Preise	49
	Teil 3 – Unterlagen	Seite
	3.1 Arbeitspläne	50
	3.2 Unterlagen	50
	3.3 Formular	50
	3.4 Anschrift der Ausloberin/des Auslobers	50
	3.5 Weitere Informationen	50
	3.6 Einsendungen an	50
	Impressum	50
	Anhang	51

Teil 1 – Aufgabenstellung

1.1 Anlass und Ziel **Konversionsfläche Güterbahnhof Žižkov – Transformator nachhaltiger Quartiersentwicklung**

Verbindung von Stadt- und Landschaftsstrukturen durch Umwandlung.

Die tschechische Hauptstadt Prag entwickelt derzeit den 2002 stillgelegten Güterbahnhof im Stadtteil Žižkov zu einem Quartier für 20.000 Menschen. Für die Konversion des Bahnareals war die größte Flächennutzungsplanänderung¹ in der Geschichte der Stadt Prag erforderlich. Ein Novum war hier auch der erste öffentlich-rechtliche Vertrag zur Entwicklung des Gebiets mit verschiedenen privaten Investoren.



Abb. 01: Blick von Osten in Richtung Westen auf das Gelände des Güterbahnhofs Žižkov,
© Stadt Prag/IPR

Die Transformation des Bahnhofareals stellt einen bedeutenden Schritt hin zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung dar. Sie soll qualitativ hochwertigen Wohnraum, Infrastruktur und öffentliche Einrichtungen mit nachhaltigen und klimaangepassten Freiräumen verbinden. Zentrales Element ist die Umnutzung des historischen Güterbahnhofs, den die Stadt Prag im Dezember 2024 erworben hat. Er soll zum attraktiven und lebendigen Kern des neuen Stadtviertels werden: Ein soziokulturelles Zentrum, ein Schulcampus, Büroflächen und städtische Wohnungen sind hier geplant. Mit dem Bau der Straßenbahnlinie Olšanská – Habrová als Teil einer neuen Verkehrsinfrastruktur soll bereits 2026 begonnen werden.

¹ www.tschechien.news/post/g%C3%BCterbahnhof-%C5%BEi%C5%BEkov-startschuss-f%C3%BCr-ein-neues-modernes-stadtviertel-in-prag

Das rd. 35 Hektar große Bahnhofsgelände und die weitverzweigten Gleisanlagen besitzen großes Potential für eine Freiraumentwicklung, die die Ansprüche der Wohnbevölkerung an Freizeit- und Erholungsräume erfüllt und gleichzeitig zukunftsorientierte, klimaresiliente Park- und Grünanlagen bietet. Die Gleisanlagen führen aus dem östlichen Umland nach Žižkov und können hier zum linearen Park mit Angeboten für Wandern, Sport und Freizeit entwickelt werden. Gleichzeitig dient der Park durch seine verbindende Funktion von Peripherie und Stadtzentrum als wichtiger Baustein für die Erhöhung der Biodiversität und des klimatischen Ausgleichs (Temperaturen, Luftaustausch usw.). Auf dem Gelände des Bahnhofsareals sind hingegen nutzungsangepasste öffentliche und halböffentliche Freiflächen vorgesehen.

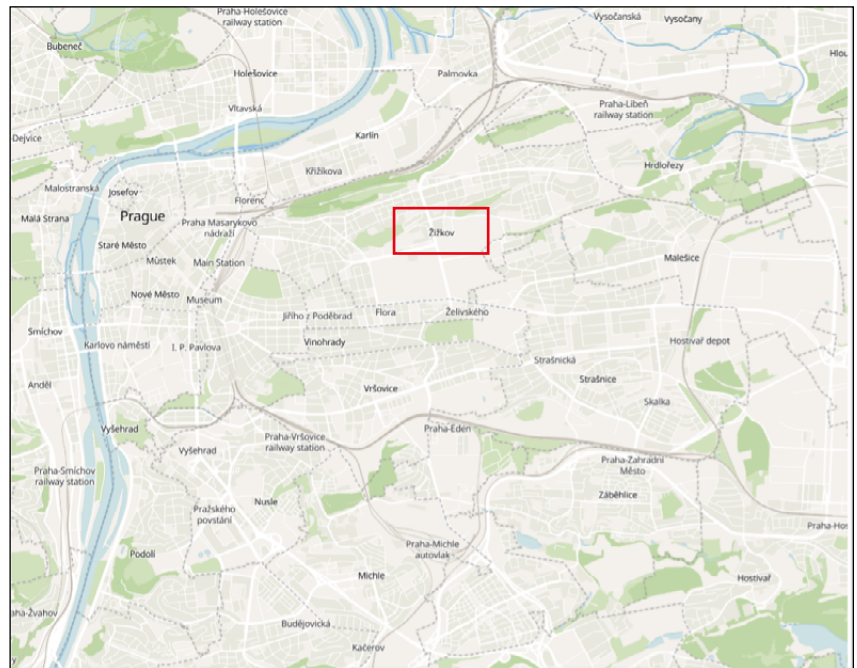


Abb. 02: Güterbahnhof Žižkov – Lage im Stadtgebiet von Prag,
© www.openstreetmap.org

Hier setzt der **Lenne-Preis** an. Gesucht werden kreative Ideen und Konzepte, die die Grünflächen auf dem Gelände qualifizieren und untereinander sowie mit den angrenzenden Grünanlagen vernetzen.

1.2 Gegenstand der Ausschreibung

1.2.1 Lage

Der Güterbahnhof liegt im Stadtteil Žižkov, östlich vom Prager Stadtzentrum. Die Bahnhofsgebäude werden durch folgende Straßen begrenzt: Malešická, Jana Želivského, U Nákladového nádraží und K Červenému dvoru. Daran schließen sich nach Osten die Gleisanlagen an.



Abb. 03: Luftbild des Güterbahnhofs im grünräumlichen Kontext, © Stadt Prag/IPR

Das Gelände wird topografisch von zwei markanten Höhenzügen umgeben, dem Vítkov-Berg/Veitsberg und dem Hang, auf dem sich die Olšany-Friedhöfe befinden. Auf dem Veitsberg/Vítkov befindet sich das tschechische Nationaldenkmal mit der Reiterstatue des Jan Žižka.

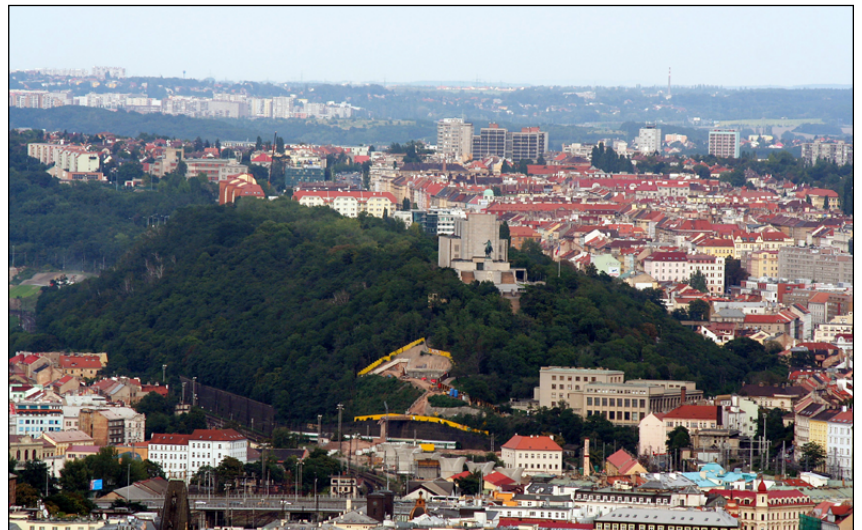


Abb. 04: Blick auf den Veitsberg/Vítkov mit Reiterstandbild, dahinter Nationalmuseum, © wikipedia.org

1.2.2 Geschichte **Prag**

Prag ist nicht ohne Grund eine der Top-Destination des internationalen Tourismus. Das historische Stadtzentrum bildet eine komplexe, historisch gewachsene Komposition, überragt von dem einzigartigen Panorama der Prager Burg mit dem Veitsdom, der größten Burganlage der Welt. Die Prager Altstadt wird durch Häuser, die oft bis in die Romanik und Gotik zurückreichen, ihre zahlreichen Kirchen und engen Gassen geprägt. Seit 1992 gehört die Altstadt zum UNESCO-Weltkulturerbe.



Abb. 05: Blick über die Moldau und die Karlsbrücke zum Burgberg Hradshin,
© [wikipedia.org](https://www.wikipedia.org), Tilmann2007

Prag liegt im Tal der Moldau und ihrer wichtigsten Nebenflüsse, die zusammen die Landschaft und die städtische Struktur prägen. Die morphologisch außergewöhnlich vielfältige natürliche Umgebung der Stadt und ihre harmonische Einbettung in die Landschaft sind charakteristisch für die städtebauliche Ausprägung Prags und bilden die Grundlage für ihre Gesamtstruktur.

Die Präsenz landwirtschaftlicher Nutzung in diesem Gebiet ist ein typisches Merkmal des erhaltenen Landschaftscharakters. Etwa 9.000 Hektar, also rund 18,5 % der Fläche Prags, werden landwirtschaftlich genutzt (Daten von 2020). Der Großteil dieser Flächen befindet sich in den äußeren Katastergebieten der Stadt.



Abb. 06: Die Moldau und 5 der insgesamt 13 Brücken,
© [wikipedia.org](https://www.wikipedia.org)

Ausführliche Daten zu Prag, siehe prague.eu (Tourismus) und uap.iprpraha.cz/en (Karten, Pläne, Daten)

Žižkov

Prag ist seit 2002 in 22 Verwaltungsbezirke gegliedert, die ihrerseits aus einem oder mehreren Stadtteilen bestehen. Der Güterbahnhof Žižkov liegt in Praha 3, also dem 3. Verwaltungsbezirk und damit in der Nähe des historischen Zentrums. Lediglich zwei kleine Flächen gehören zu Prag 8 beziehungsweise Prag 10. Žižkov hatte 2015 rund 57.300 Einwohnende.

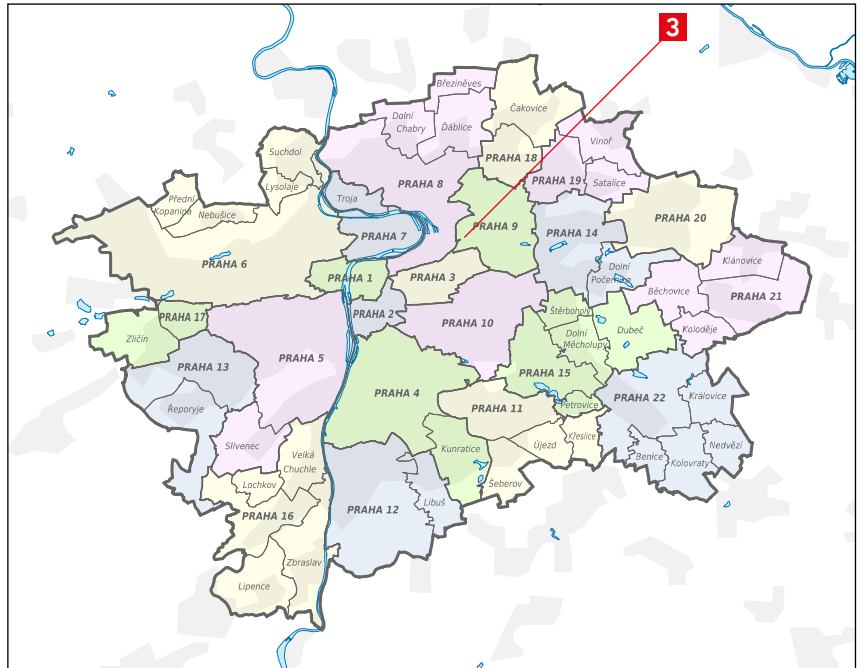


Abb. 07: Bezirk Prag 3 im Kontext der Verwaltungsaufteilung in Bezirke,
© [wikipedia.org](https://www.wikipedia.org)

Benannt ist der Stadtteil nach dem bedeutendsten Hauptmann der Hussiten Jan Žižka, dessen imposantes 9 m hohe Reiterstandbild auf dem Veitsberg steht und Žižkov überragt (siehe 1.2.1).

Über Jahrhunderte wurde die Gegend landwirtschaftlich genutzt. Ab 1358 kamen Weinberge hinzu, die Kaiser Karl IV im Umkreis von etwa drei Meilen um Prag anlegen ließ.² So entstand auch das Dorf Weinberge/Vinohrady am 271 m hohen Veitsberg/Vítkov. Im Zuge der Industrialisierung setzte eine rasante bauliche Entwicklung ein, wie sie in der Gründerzeit typisch war für europäische Städte.



Abb. 08: Nationaldenkmal auf dem Vítkov:
Žižka-Standbild, dahinter Nationalmuseum,
© [Prague City Tourism](https://www.praguecitytourism.com)

² www.praha3.cz/aktualne-z-trojky/o-praze-3/zizkov-1881-1922/pocatky-zizkova/de

Aus ländlichen Gemeinden wurden Vororte und schließlich Stadtteile. Als Begründer des entstehenden Stadtviertels Žižkov gilt der Bauunternehmer Karel Hartig (1833–1905), der durch Heirat 1865 zum Grundbesitzer geworden war. Er entwarf einen Bebauungsplan und teilte das Gelände schachbrettartig in kleine Parzellen auf. Dreizehn Jahre später hatte die Gemeinde bereits 347 Häuser und 19.549 Einwohnende, 15 Fabriken und 878 andere Industrie- und Gewerbebetriebe aufzuweisen, aber nur noch sieben Bauern.

Aufgrund der Nähe zu Industriegebieten (Karlín, Libeň, Vysočany) und der spürbaren Topographie wurden in Žižkov nie so hohe Grundstückspreise wie in anderen Gemeinden rund um Prag erreicht. Žižkov entwickelte sich vor allem zu einer Stadt der Arbeiter sowie der kleinen und mittelständischen Gewerbetreibenden und Handwerker. Während des Baubooms der Gründerzeit wuchs die Bevölkerung rasch: 1880 zählte der Ort 21.212 Einwohner, 1890 bereits 41.236, im Jahr 1900 waren es 59.236, und zehn Jahre später erreichte die Stadt eine Bevölkerungszahl von 78.418.

1889 wurde vom städtischen Bau und Vermessungsamt ein präziser Hauptregulierungsplan auf der Grundlage polygonal trigonometrischer Vermessungstechniken ausgearbeitet. Die Breite der Straßen wurde auf 15 bis 25 Meter festgelegt, zehn Stadtplätze lockerten die Blockstruktur auf. Kleinere Parkanlagen entstanden auf den Plätzen Basilejské, Kostnické, Komenského, Pernštyňské und Sladkovského.



Abb. 09: Blick auf Žižkov, © [wikipedia.org](https://www.wikipedia.org)

Im Jahr 1901 erhielt Žižkov Stadtstatus und zählte 1.000 Häuser. Nach Vinohrady und Smíchov war es der drittgrößte Vorort Prags. Seit dem Ende des 19. Jahrhunderts verhandelte Prag mit den umliegenden Gemeinden über eine Eingemeindung. Aufgrund der selbstbewussten und lokalpatriotischen Gemeinderäte, die sich querstellten, wurde Žižkov jedoch erst am 1. Januar 1922 zusammen mit weiteren Gemeinden in das Prager Stadtgebiet eingegliedert.

Neubebauung und Umgestaltung

Nach dem Zweiten Weltkrieg entstand entlang der Verbindungsstraße vom Olšanské Platz zur Jana Želivského Straße eine neue Bebauung. Der Mangel an Wohnungen sowie die Kritik an den Wohnverhältnissen in Žižkov führten zu umfassenden Umgestaltungsmaßnahmen. Die Staatliche Regulierungskommission hatte bereits in ihrem Bericht zum Regulierungsplan kritisch angemerkt, dass Žižkov mit 1.221 Einwohnern pro Hektar die höchste Bevölkerungsdichte aufwies. Im Jahr 1975 erarbeiteten Miloš Sádek, Martin Krise und A. Anders vom Staatlichen Institut für die Rekonstruktion historischer Städte und Gebäude (SÚRPMO) eine städtebauliche Studie. Diese sogenannte „erste Phase“ der Rekonstruktion Žižkovs sah vor allem den Abriss der ursprünglichen historischen Bebauung vor, um Platz für neue Wohngebäude zu schaffen.

Die „erste Phase“ stieß jedoch sowohl bei Fachleuten als auch in der breiten Öffentlichkeit auf grundlegende Ablehnung. In der Folge wurde die zweite Phase der Umgestaltung in den 1980er Jahren nicht mehr eingeleitet.

Die Straßen waren eng und steil, die Wohnungen klein und oft dunkel. Eine typologische Besonderheit stellten die „Pawlatschenhäuser“ dar.³ Sie hatten meist einen L-förmigen Grundriss, wobei die kürzere Seite zur Straße zeigte. In die Wohnungen gelangte man über einen offenen Gang auf der Hofseite, der sogenannten Pawlat-sche, in der Regel in die Küche, hinter welcher sich ein zweiter, als Schlafzimmer dienender Raum befand. Privatsphäre gab es kaum, oft lebte eine sechsköpfige Familie in zwei Zimmern – ohne Bad und Toilette.



Abb. 10: Pawlatschengänge, Wien,
© [wikipedia.org](https://www.wikipedia.org)

Wegen der verhältnismäßig günstigen Mieten und der Nähe zur Altstadt entwickelte sich Žižkov bereits im frühen zwanzigsten Jahrhundert zu einem beliebten Wohnort für Künstler. Unter anderem schrieb hier der Schriftsteller [Jaroslav Hašek](#) (1883–1923) sein berühmtestes Werk: Die Abenteuer des braven Soldaten Schwejk. Auch der Dichter [Jaroslav Seifert](#) (1901–1986), der 1984 den Nobelpreis für Literatur erhielt, verbrachte den größten Teil seines Lebens in Žižkov.

Heute gilt Žižkov als beliebter, weniger touristisch überlaufener Szenebezirk mit Kneipen, Bars und Restaurants, Galerien, Event- und z.T. ungewöhnlichen Konzerthallen.⁴ [Das Atrium Žižkov](#) beherbergt einen Konzertsaal für 120 Personen in einer barocken Kirche, die 1717 errichtet und 1843 entweiht wurde. Neben Konzerten finden hier Community-Projekte und Ausstellungen statt.

³ www.praha3.cz/aktualne-z-trojky/o-praze-3/zizkov-1881-1922/pocatky-zizkova/de

⁴ deutsch.radio.cz/szeneviertel-zizkov-8071238

Ein wichtiges Zentrum für unabhängige Kultur in Žižkov ist das [Palais Akropolis](#). Neben Prager Künstlerinnen und Künstlern treten hier auch internationale Kreative aus zahlreichen Genres auf. Das Gebäude wurde während der Ersten Republik (1918–1938) mit Art-Déco-Elementen erbaut. Es verfügt über originell gestaltete Säle, ein Restaurant, eine Bar sowie ein Kaffeehaus. Ein Kulturzentrum für die Nachbarschaft ist das [KC Vozovna](#) in einem ehemaligen Lebensmittelgroßhandel.

Abb. 12 + 13: Hauptstraße Olsanska in Žižkov, © Stadt Prag/IPR



Sehenswürdigkeiten

Auf der Internetseite [Prague.EU](#) werden zwei Sightseeing-Routen durch Žižkov angeboten, eine [obere](#) und eine [untere](#) Route, die die bedeutendsten Sehenswürdigkeiten erläutern.

Das Institut für Kunstgeschichte der Tschechischen Akademie der Wissenschaften hat eine Stadtkarte von Prag erstellt, in der man Bauwerke und Sehenswürdigkeiten gut erkunden kann. Die spezielle Karte für Žižkov findet sich unter [Praha 3](#).

Im Viertel findet außerdem ein kleines Festival namens „Žižkovská noc“ statt. Es wird als Reihe von Konzerten und Veranstaltungen in verschiedenen Lokalen und Kneipen in Žižkov organisiert. In der Vergangenheit wurden im Rahmen dieses Festivals auch Konzerte im Güterbahnhof veranstaltet.

Weitere Informationen zum Festival: linktr.ee/zizkovska
www.instagram.com/zizkovskanoc

Fig. 14 + 15: Sightseeing routes through Žižkov, © Prague.eu



Eine Karte mit Clubs und Kneipen als Veranstaltungsorten des Festivals.

Weitere statistische Daten, Karten, Pläne, Interaktive Karten: uap.iprpraha.cz/en/maps/atlas

Daten zu Žižkov:

Fläche	648,2 ha
Einwohnerzahl	76 729 Einwohner
Bevölkerungsdichte	297 Einwohner/ha

1.2.3 Das Bearbeitungsgebiet **Räumliche Umgebung**

Die älteste Bausubstanz findet man überwiegend in der Nähe der Altstadt beziehungsweise des heutigen Stadtzentrums, das sich Richtung Süden erstreckt und dabei dem leichter zugänglichen Gelände entlang des Flusses folgt. Die höher gelegenen angrenzenden Viertel wie Vinohrady oder der westliche Teil von Žižkov gelten jedoch ebenfalls noch als erweitertes Stadtzentrum. Diese Stadtteile bestehen typischerweise aus Blockstrukturen aus dem 19. und frühen 20. Jahrhundert, es überwiegen Wohnnutzungen sowie auf Straßenniveau Einzelhandelsflächen.

Wohnbauten späterer Epochen orientieren sich häufig an diesem etablierten Raster und dessen Gebäudehöhen. Ausnahmen bildet der Städtebau des mittleren und späten 20. Jahrhunderts, insbesondere in der Nähe großer Verkehrsknotenpunkte. Aufgrund großzügiger Kreuzungsbereiche wurden hier auch größere Abstände zwischen den Gebäuden eingehalten. Beispiele sind der Kreuzungsbereich Hartigova / Jana Želivského (Na Ohradě) oder der Olšanský Platz, wie in den Abbildungen dargestellt. Viele dieser Bereiche sind inzwischen Teil laufender oder geplanter Projekte. Die vierspurige Jana Želivského Straße verläuft direkt vor dem westlichen Eingang zum Gelände des Güterbahnhofs.

Der Güterbahnhof Žižkov wird im Norden, Osten und Südosten von dicht bebauten städtischen Quartieren umgeben, die überwiegend in Blockbauweise errichtet wurden. Im Süden grenzt der Friedhof Olšanské hřbitovy II an die Straße U Nákladového nádraží an. Im Westen erschließt die zweispurige Olsanska Straße mit Straßenbahn ein Mischgebiet mit Hotels, Apartmenthäusern, Sportstätten und Hochhäusern aus der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg.

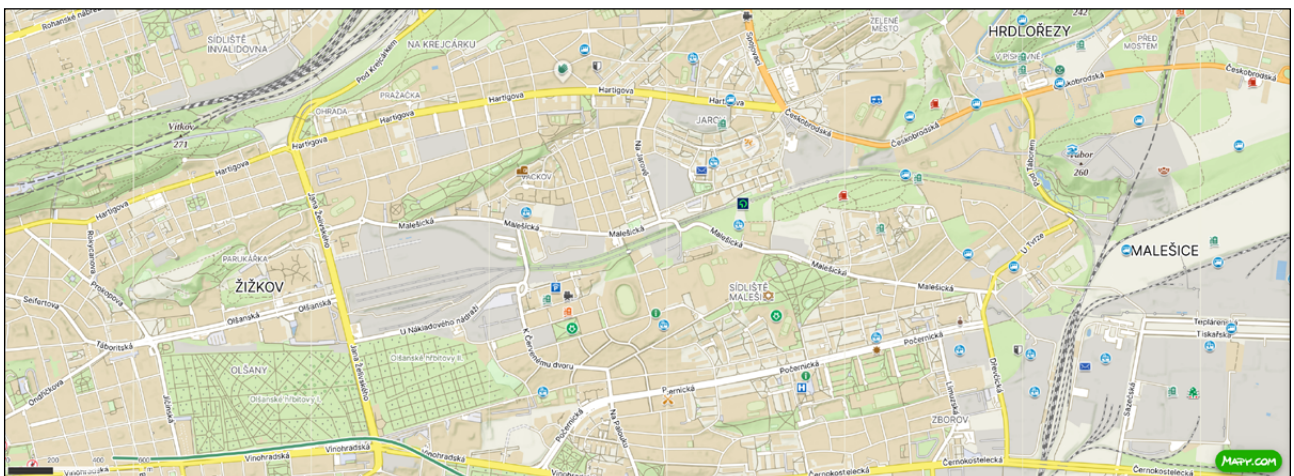


Abb. 16: Umgebung des Güterbahnhofes, © mapy.com

Der Bezirk Prag 3 richtet seit längerer Zeit den Fokus seiner Förderungspolitik auf Aktivitäten, die auf die Gemeinschaft und das gemeinschaftliche Leben ausgerichtet sind. Innerhalb der Community wird besonderer Wert auf lokale Identität, den Aufbau nachbarschaftlicher Beziehungen, den Austausch zwischen den Generationen, die Verbesserung der Lebensqualität und die Zugänglichkeit von Dienstleistungen gelegt. Gemeinschaftszentren, die kulturelle Bildungs-, Beratungs- und Freizeitangebote für die Bewohnerinnen und Bewohner von Prag 3 bereitstellen und sich an unterschiedlichste Zielgruppen richten, bilden einen wichtigen Bestandteil des gemeinschaftlichen Lebens im Bezirk.

Um Žižkov besonders komfortabel zu erkunden, empfiehlt sich ein Blick auf die Website, die vom Institut für Kunstgeschichte der Tschechischen Akademie der Wissenschaften entwickelt wurde:

umeleckepamatky.udu.cas.cz

Daten, Statistiken und weitere Fakten über Prag 3 gibt es hier:
uap.iprpraha.cz

Gute Fotos der Umgebung befinden sich auf Open Street Map: [mapy.com](https://www.mapy.com)

Der Güterbahnhof (Nákladové Nádraží Žižkov)

Bereits im Jahr 1910 beschäftigte sich die Prager Staatseisenbahn mit der Notwendigkeit, den überlasteten Schienenverkehrsknoten zu revitalisieren. Der Standort des Güterbahnhofs wurde jedoch erst nach der Gründung der unabhängigen Tschechoslowakei im Jahr 1918 festgelegt. Im Jahr 1922 entschied man sich für das rund 33 Hektar große Gelände der drei Landgüter Červený dvůr, Direktorka und Vápenka. Außer Žižkov waren zwei weitere Güterbahnhöfe in Bubny und Smíchov projektiert. Der Güterbahnhof Žižkov wurde in den 1930er Jahren von den Architekten Karel Caivas und Vladimír Weiss als Kopfbahnhof entworfen. Konzipiert war er



Abb. 17: Güterbahnhof Žižkov mit Gleisanlagen, historisches Luftfoto.

© Stadt Prag / IPR, 1989: Kamil Wartha
 (Department of the Chief Architect of the City of Prague), Stadt Prag / IPR

als Umschlagplatz für Güter, die von der Schiene auf LKW verladen wurden. Das Ensemble auf U-förmigem Grundriss besteht aus einem dreigeschossigen Hauptgebäude mit Klinkerfassade und zwei mehrstöckigen Lagerhallen in Stahlbetonskelettbauweise, wobei die längere Lagerhalle parallel zur Straße Olšanská ulice verläuft. Die Etagenlagerhallen umfassen zwei oberirdische Stockwerke und zwei Untergeschosse. Im Erdgeschoss gab es überdachte Rampen, innen für Züge, außen für LKW. Die Struktur des Bahnhofes ermöglichte den gleichzeitigen Betrieb von staatlichen und privaten Eisenbahnen mit getrennten Gleisen für den Güterumschlag.

Für die Lagerung der Güter waren großzügige Flächen erforderlich, die in den Stockwerken der Seitengebäude unterbracht wurden. Um auf Wände verzichten zu können, wählten die Architekten rechteckige Stützen mit breiten Stützenköpfen („Pilzkonstruktion“). Die Lagerhäuser verfügten über natürliche Beleuchtung und Belüftung, einige Bereiche konnten im Winter sogar beheizt werden. Der Betrieb begann im Jahre 1936, bereits sechs Jahre später war die Kapazität der Lagerräume erschöpft, so dass 1942 eine Verlängerung der Lager erforderlich wurde. Hierdurch erlangte der Bahnhof seine heutige Gestalt. Žižkov galt Mitte des 20. Jahrhunderts als größter Güterbahnhof Europas, dessen architektonisches Konzept der gestaffelten Lagerhallen Vorbildwirkung hatte. Die Aufzugstürme und Stahlbrücken zur Verteilung der Güter in die Lager über den Gleisen erzeugen eine einzigartige industrielle Atmosphäre.⁵

Abb. 18: Güterbahnhof Žižkov, Blick von den Bahnsteigen vor den seitlichen Lagerhallen auf die Aufzugstürme und Brücken,
© Stadt Prag / IPR



Abb. 19: Verlassener Güterbahnhof Žižkov mit Ruderalflächen, © Stadt Prag / IPR



⁵ Modern colonization of Prague - Žižkov Freight Station - Comments: Green Party

Abb. 20: Güterbahnhof Žižkov, Hauptgebäude mit seitlichen Etagenlagerhallen (links: Anlieferung, rechts Ausgabe, Laderampen an der Straße). Innenhof mit zwei Gleisen und Entlade-Aufzügen, © Stadt Prag / IPR



Abb. 21: Güterbahnhof Žižkov,
© Stadt Prag / IPR



Abb. 22: Güterbahnhof Žižkov, historische Aufnahme bei der Beladung der LKW/Droschken an den Laderampen an der Außenfassade,
© Archiv von Arnošt Katz, 1937, via CAMP / IPR, Stadt Prag



Abb. 23: Güterbahnhof Žižkov, historische Aufnahme der Ecksituation des Eingangsbäudes mit angrenzenden Lagerhallen,
© Archiv von Arnošt Katz, 1937, via CAMP / IPR, Stadt Prag



Abb. 24: Güterbahnhof Žižkov, historische Aufnahme bei der Warenentladung an den Bahnsteigen,
© Fotografie aus der Zeitschrift „Šťastnou cestou“, via CAMP / IPR, Stadt Prag



Abb. 25: Güterbahnhof Žižkov, historische Aufnahme der Außenfassade mit überdachten Laderampen, © Archiv des IPR Prag aus den 1930er Jahren, via CAMP / IPR



Schnitte durch das Gebäude des Güterbahnhofs

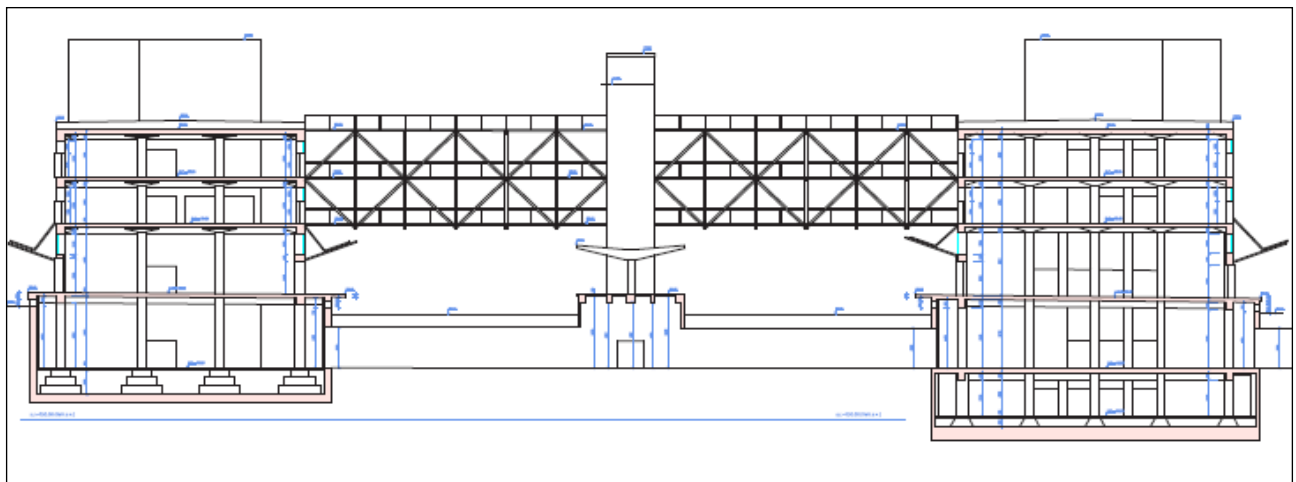
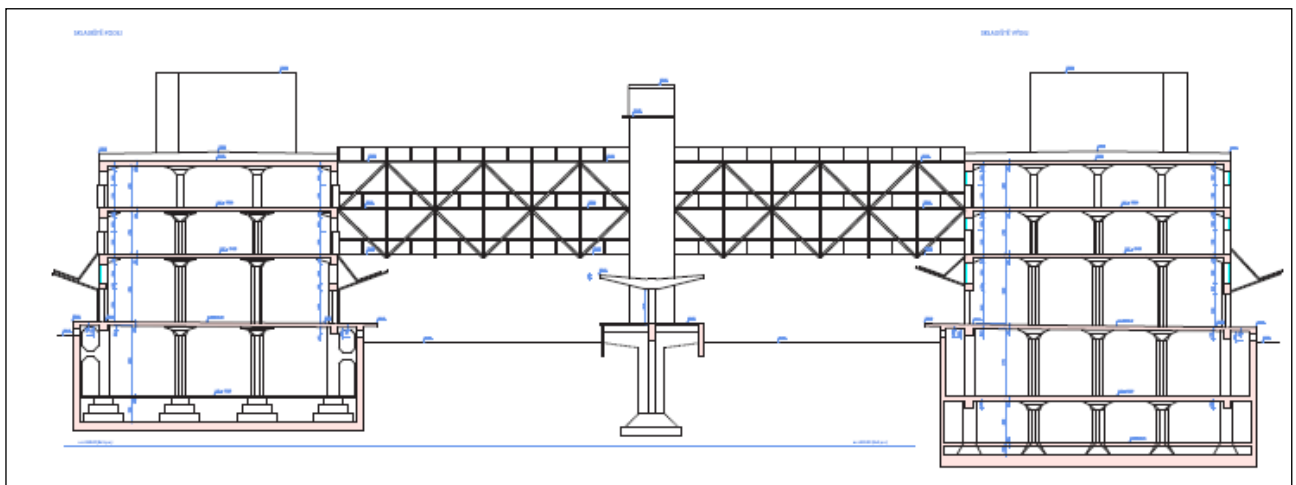


Abb. 26 + 27: Schnitte NNZ, © Stadt Prag / IPR

Interessante Fotogalerie zum Bahnhof: [mapy.com](https://www.mapy.com)

Daten

Gesamtgröße	90 x 380 m ⁶
Fläche	35 ha
Bruttogeschossfläche	20.400 m ² (unterirdisch) + 41.600 m ² (oberirdisch)

Verwaltungsgebäude

Größe	21 x 83 m
Anzahl der Stockwerke	3 unterirdisch + 4 oberirdisch
Bruttogeschossfläche	4.000 m ² (unterirdisch) + 6.000 m ² (oberirdisch)

Lagerhallen**Anlieferung (Nordflügel/kürzerer Flügel)**

6 Abschnitte	44 x 18 m
Größe	18 x 264 m
Anzahl der Stockwerke	1 (unterirdisch) + 3 (oberirdisch)
Gross floor area	5.800 m ² (unterirdisch) + 14.400 m ² (oberirdisch)

Ausgabe (Südflügel/länger)

8 Abschnitte	44 x 20 m
Größe	20 x 362 m
Anzahl der Stockwerke	1 unterirdisch 2 in den ersten beiden Abschnitten + 3 oberirdisch
Bruttogeschossfläche	10.600 m ² (PP) + 21.200 m ² (Erdgeschoss)

Der Anlieferungsbereich, die Aufzugsschächte und der Ausgabebereich sind durch zwölf Tunnel mit einer Durchgangsbreite von 3 m pro Tunnel im Untergeschoss verbunden.

Innenhof

Größe	ca. 50 x 360 m
Fläche	9.700 m ² (entspricht ca. 4 Fußballfeldern)
5 Aufzugstürme	davon 3 doppelseitig + 2 einseitig, nur zum Lieferbereich

Architektonisch gilt der Güterbahnhof als herausragendes Beispiel für eine klug konzipierte, funktionalistische Bauweise, die für Bahnanlagen in Europa Vorbildcharakter hatte.

2002 wurde der Betrieb eingestellt, weil er sich nicht mehr rentierte. 2013 wurde der Bahnhof unter Denkmalschutz gestellt, 2022 eine städtebauliche Studie zur Transformation des Geländes beschlossen. Hierfür waren umfangreiche Änderungen des Flächennutzungsplans erforderlich. Als einst größter Güterbahnhof Europas prägt er noch heute das Stadtviertel Žižkov durch seine Größe (33 Hektar), die imposante Architektur und die Gleisanlagen, die von Žižkov aus ins Umland führen. Der Bahnhof soll zum neuen Zentrum des künftigen Stadtviertels entwickelt werden.

⁶ Damit ist der Güterbahnhof das längste Gebäude in Prag; zum Vergleich: Černínský-Palast 150 m, Zelenohorská Bohnice-Fertigbau: 300 m.

Events und Kultur im Bahnhof

Nach der Schließung des Bahnhofsbetriebs im Jahr 2002 fanden verschiedene Kunstveranstaltungen, Konzerte, Raves und Festivals statt, die in der Regel von freien Gruppen organisiert wurden. [Open House Praha](#) bot beispielsweise Architekturführungen durch Gebäude an, die der Öffentlichkeit sonst nicht zugänglich sind, darunter auch durch den Güterbahnhof Žižkov. Die alle zwei Jahre stattfindende [Prague Biennale](#) feierte ihr 10-jähriges Jubiläum mit einer Kunstausstellung in den Lagerräumen des Bahnhofs. Das [Nationale Filmarchiv](#), das Räume im Hauptgebäude nutzte, veranstaltete Filmvorführungen, Konzerte und weitere kulturelle Events. 2022 fand das Landscape Festival in Prag statt. Thematisiert wurden ungenutzte Bahnhöfe als Potential für den Freiraum.⁷

Aufgrund der Planungen zur Neuentwicklung des Bahnhofs finden diese Veranstaltungen inzwischen nicht mehr statt.

1.2.4 Projekte im Bearbeitungsgebiet

Städtebauliches Projekt Güterbahnhof Žižkov

(Nákladového nádraží Žižkov | NNŽ)

Das ambitionierte Stadtentwicklungsprojekt besteht aus folgenden Komponenten:

- Den Güterbahnhof flankierender Wohnungsbau für rund 20 000 Bewohner
- ein sozio-kulturelles Zentrum im alten Güterbahnhof mit Kultur, Schule, Büros und Verwaltungen
- Verkehrsinfrastruktur (neue Straße zum Stadtring als Verlängerung der Malešická über Jimova; neue Straßenbahnlinie 5)
- Grünflächen: linearer Park über die Gleisanlagen, Quartierspark als Verbindung zwischen dem linearen Park und dem Innenhof des Bahnhofs, Verknüpfungen mit Parkanlagen der Umgebung, z.T. öffentliche Grünanlagen in den Neubaugebieten, begrünte Dächer
- kleinere Gewerbe-/Dienstleistungsbetriebe
- eine Poliklinik



Abb. 28: Gesamtplan Entwicklungsgebiet Žižkov, © Stadt Prag / IPR

⁷ deutsch.radio.cz/landscape-festival-ungenutzte-prager-bahnhoefe-im-fokus-8754148



Abb. 29: Baufelder der Investorinnen und Investoren © Stadt Prag / IPR

Die einzelnen Baufelder des Gesamtplans Entwicklungsgebiet Žižkov werden von unterschiedlichen Investorinnen und Investoren aus der Immobilienwirtschaft entwickelt:

- **Central Group** – hellgelb (*Parkova City*) nördlich vom Bahnhof sowie *Centrum Nový Žižkov* auf der Fläche gegenüber vom Bahnhofshauptgebäude, wo ursprünglich das Telekommunikationsgebäude stand.
- Gleich dahinter baut **Penta** – weiß, (*Žižkov 3.0*), aufgelockerter Baustil
- **MyPark** – grün: Erweiterung des Businesspark Nagano und ggf. Wohnungen
- **Sekyra group** – blau (*Žižkov City*) – südlich vom Bahnhof: Blockbauweise und dahinter lockere Architektur
- **FINEP** – 1.200 Wohnungen (pink)

Baumaßnahmen im Umfeld des Bahnhofs

In der weiteren Umgebung des Güterbahnhofes werden derzeit mehrere große, öffentlich finanzierte Projekte entwickelt:

- **Umbau der Jana Želivského Straße**
- **Geplante Revitalisierung der Olšanská Straße und der angrenzenden Bereiche**
- **Sanierung des Parks neben der Jeseniova Grundschule**

Außerdem laufen Vorbereitungen für die Rekonstruktion der Seifertova und Táboritská Straßen sowie der Jičínská Straße. Der Bau des Stadtrings stellt eine weitere bedeutende kommunale Investition in diesem Gebiet dar. Ergänzt werden diese Maßnahmen durch eine Reihe von Projekten privater Investoren, die überwiegend neue Wohngebäude in Kombination mit Büro- und Gewerbeflächen sowie öffentlichen Einrichtungen planen – insbesondere rund um die Olšanská Straße und im Bereich Ohrada.

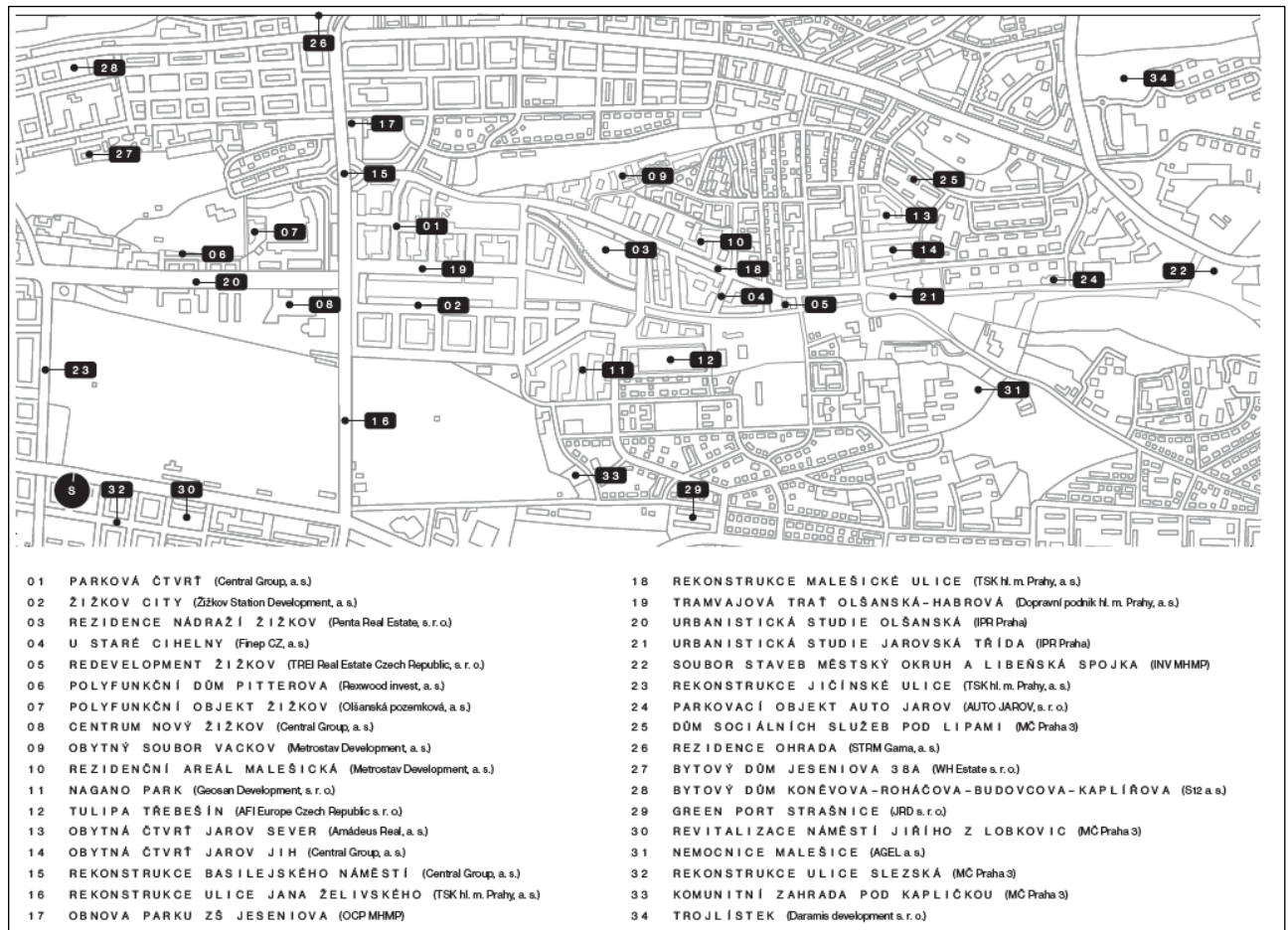


Abb. 30: Übersicht der Baumaßnahmen im Umfeld des Güterbahnhofs Žižkov © Stadt Prag / IPR

Um dieses umfangreiche Großprojekt überhaupt realisieren zu können, hat die Stadt Prag ein Verfahren mit privaten Investoren initiiert und abgestimmt und beteiligt sie an den Kosten für die Infrastruktur, für Gemeinbedarfseinrichtungen und Straßen. Der Prager Magistrat richtet einen speziellen Fonds ein, über den private Immobilieninvestoren Infrastrukturprojekte mitfinanzieren sollen. Damit soll die Finanzierung von öffentlichen Projekten abgedeckt werden, wie etwa beim Schulbau oder im Bereich der Infrastruktur. Langfristig hat die Stadt selbst nicht genügend finanzielle Mittel dafür.⁸

01 PARKVIERTEL (Central Group, a.s.)	18 UMGESTALTUNG/REKONSTRUKTION DER MALEŠICKÉ STRAŽE (TSK hl. m. Prahy, a.s.)
02 ŽIŽKOV CITY (Žižkov Station Development, a.s.)	19 STRAßENBAHNLINIE OLŠANSKÁ-HABROVÁ (Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s.)
03 WOHNANLAGE BAHNHOF ŽIŽKOV (Penta Real Estate Czech Republic)	20 STÄDTEBAULICHE STUDIE OLŠANSKÁ (IPR Praha)
04 ALTE ZIEGELI (Fiehp CZ, a.s.)	21 STÄDTEBAULICHE STUDIE JAROVSKÁ ALLEE (IPR Praha)
05 STADTERNEUERUNG ŽIŽKOV (TRIGEMA Real Estate Czech Republic, s.r.o.)	22 PROJEKT ZUR VERBINDUNG VON STADTRING UND LIBEŇ-KREUZUNG (INV MHMP)
06 GEBÄUDE MIT GEMISCHTER NUTZUNG - PITTEROVA PITTEROVA (Rexwood invest, a.s.)	23 UMGESTALTUNG/REKONSTRUKTION DER JIČÍNSKÉ STRAŽE (TSK hl. m. Prahy, a.s.)
07 GEBÄUDEKOMPLEX MIT GEMISCHTER NUTZUNG - ŽIŽKOV (Olšanská pozemková, a.s.)	24 PARKHAUS JAROV (AUTO JAROV, s.r.o.)
08 ZENTRUM NOVÝ ŽIŽKOV (Central Group, a.s.)	25 SOZIALZENTRUM „POD LIPAMI“ (MC Praha 3)
09 WOHNKOMPLEX VÁCKOV (Metrostav Development, a.s.)	26 WOHNHAUS OHRADA (STRM Gama, a.s.)
10 WOHNGEbiet MALEŠICKÁ (Metrostav Development, a.s.)	27 WOHNHAUS JESENIOVA 38A (WH Estate s.r.o.)
11 NAGANO-PARK (Gecson Development, s.r.o.)	28 WOHNHAUS KONĚVOVA-ROHÁČOVA-BUDOVOVA-KAPLÍŘOVA (S12 a.s.)
12 TULIPÁ TRÉBEŠÍN (WOHN- UND MULTIFUNKTIONALE GEBÄUDE) (AFI Europe Czech Republic s.r.o.)	29 GREEN PORT STRAŠNICE (ENTWICKLUNGSPROJEKT) (JRD s.r.o.)
13 WOHNVIERTEL JAROV SEVER (Armádeus Real, a.s.)	30 REVITALISIERUNG DES JIŘÍHO-Z-LOBKOVIC-PLATZES (MC Praha 3)
14 WOHNVIERTEL JAROV SÜD (Central Group, a.s.)	31 KRANKENHAUS MALEŠICE (AGEL a.s.)
15 UMGESTALTUNG/REKONSTRUKTION DES BASILEJSKÉHO-PLATZES (Central Group, a.s.)	32 UMGESTALTUNG/REKONSTRUKTION DER SLEZSKÁ STRAŽE (MC Praha 3)
16 UMGESTALTUNG/REKONSTRUKTION DER JANA ŽELIVSKÉHO STRAŽE (TSK hl. m. Prahy, a.s.)	33 GEMEINSCHAFTSGARTEN „POD KAPLÍČKOU“ (MC Praha 3)
17 ERNEUERUNG DES PARKS BEI DER GRUNDSCHULE JESENIOVA (OCP MHMP)	34 TROJLÍSTEK PROJEKT (Daramis development s.r.o.)

Deutsche Legende Abb. 30

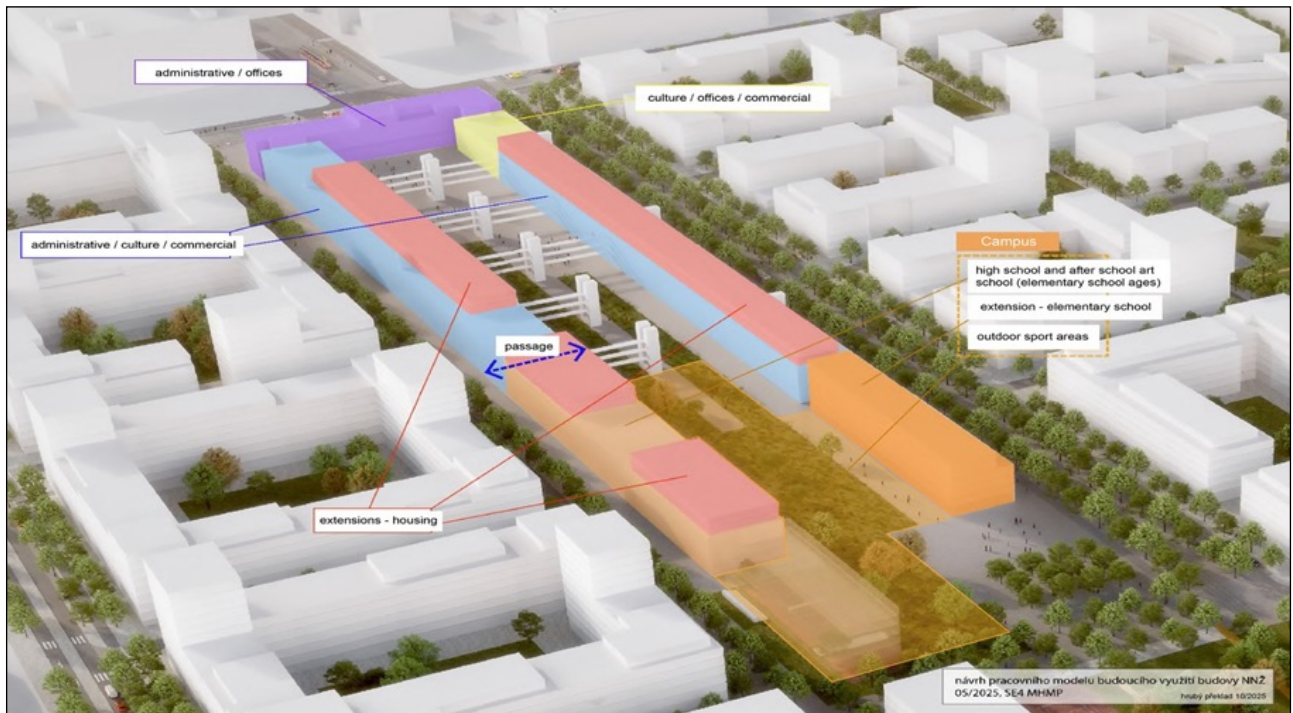


Abb. 31: Geplante Nutzungen des ehemaligen Bahnhofsgebäudes Žižkov, © Stadt Prag / IPR

Bahnhofsgebäude

Der ehemalige Bahnhof soll mit seinen öffentlichen Einrichtungen zum Zentrum des neuen Stadtquartiers werden. Dafür sind folgende Nutzungen vorgesehen:

- Einzelhandel
- Kultur
- Gesundheit / Arztpraxen
- Büros
- Verwaltung
- Ein Schulcampus mit Sportanlagen am Ende der Lagerhallen sowie mit neuen Erweiterungsbauten (unterliegt einem eigenen Architektenwettbewerb)

Durch das Hauptgebäude soll ein zentraler Erschließungsweg führen, der die gegenüberliegenden Quartiere an der Olšanska Straße verbindet.

1.2.5 Grünflächen und Landschaftsräume

In der näheren Umgebung

Im Norden grenzt das Gebiet an den Malešice-Wald; seitlich wird es von den Straßen Malešická, U Krbu und Cerhenická eingefasst. Auf einer Fläche von 9 Hektar bietet es den Prager Bewohnerinnen und Bewohnern ruhige Ecken und sehr begehrte Grünräume.

Im Westen liegt der 276 Meter hohe Kreuzberg mit dem Parukářka Park. Von diesem langgestreckten Hügel eröffnen sich wunderschöne Ausblicke über Prag. Im 14. Jahrhundert befanden sich dort Weinberge; später wurde eine Munitionsfabrik errichtet, die nach einer Explosion verlegt wurde. Ein hoher Schornstein und eine Testmauer erinnern noch heute an diese Vergangenheit.

Heute dient der Park als Naherholungsgebiet mit Spielplätzen, einem kleinen Kiosk und einer legalen Graffiti Wand.



Abb. 32: Parkanlagen in der näheren Umgebung, © Stadt Prag / IPR

Das Gebiet ist topografisch eingebettet zwischen zwei markanten geomorphologischen Formationen – dem Vítkov Kamm und dem Hang, auf dem sich die Olšany Friedhöfe befinden, wobei die Vinohradská Straße die Kante bildet. Der Veitsberg (Vítkov) und sein Denkmal sind eine wichtige Landmarke Prags. Der gesamte Bergrücken ist als Großstadt-Park (metropolitane Park) gestaltet und größtenteils bewaldet, auf seiner Südseite ist er über verschiedene Durchgänge mit der bebauten Umgebung verbunden.

Die dicht bewaldeten Olšany Friedhöfe grenzen direkt an das betrachtete Gebiet an und gelten in der städtebaulichen Landschaft Prags ebenfalls als metropolitane Park (gleichzeitig handelt es sich um die größte Friedhofsanlage der Hauptstadt).

Das Areal des ehemaligen Güterbahnhofs Žižkov ist zudem direkt mit dem lokalen Park Židovské pece verbunden, der topografisch weniger hervorsticht, aber im lokalen Maßstab eine wichtige Schnittstelle zwischen der Gartenstadt Bebauung und der neuen hybriden Struktur der Quartiersentwicklung bildet.

Die lineare Verbindung entlang der ehemaligen Bahntrasse in Richtung des Malešice Waldes ist ein zentrales Element für den neuen Park. Dadurch kann das Projekt NNŽ an die metropolitane Grünachse anschließen, die vom Veitsberg (Vítkov) bis in den Klánovice Wald führt, und selbst zu einem neuen Arm bzw. einer grünen Radiale dieser landschaftlichen Figur werden.

Was das Regenwasser betrifft, liegen die natürlichen Abflusslinien im südlichen Teil des Gebiets, dem am niedrigsten gelegenen Bereich.

Über die unmittelbare Umgebung hinaus Verbindungen zu weiteren städtischen Landschaftsstrukturen

Das betreffende Gebiet erstreckt sich nach Osten in Richtung des Waldgebiets von Malešice, über das eine Anbindung an weitere Landschaftsräume wie den Naturpark Smetanka sowie verschiedene Wald- und Feuchtgebiete entlang des Flusses Rokytka möglich wäre.

Aufgrund der Topografie stehen diese Landschaftsnetze potenziell in besserer, kontinuierlicher Verbindung mit dem Areal. Zudem ist das Gebiet – verglichen mit einigen der größeren Parkflächen im Westen oder dem Gebiet um die Moldau – günstiger für Freizeitnutzungen und als Verbindung für den Alltagsverkehr aus einigen der umliegenden Quartiere gelegen.

Dieser Kontext unterstreicht den gewünschten Charakter der öffentlichen Räume, insbesondere der Parkbereiche, die diesen Übergang vom dichteren Stadtgebiet zu den äußeren Bereichen gestalterisch aufgreifen sollen.



Abb. 33: Natural Park Smetanka.
© CityBee – Utajené pražské parky a lesoparky. (2007, July 21), [CityBee](#)

Neben der Vernetzung der Grünflächen in der unmittelbaren Umgebung sollen auch weiter entfernt liegende Landschaftsräume mit dem Planungsgebiet verbunden werden. Die Gleisanlagen, über denen der lineare Park entstehen soll, bilden dabei eine wichtige strukturelle Achse. Darüber hinaus sind auch Verbindungen zu nördlich und südlich gelegenen Grünbereichen sinnvoll.

Der Malešice Wald könnte beispielsweise eine Verbindung zu weiter entfernten Landschaftsräumen herstellen, etwa zum Naturpark Smetanka mit seinen abwechslungsreichen Wald- und Feuchtgebieten entlang des Flusses Rokytka.

Der Naturpark Smetanka, eingerichtet im Jahr 2010, erstreckt sich über die Stadtteile Hloubětín, Kyje, Hrdlořezy und Vysočany. Zu seinen prägenden landschaftlichen Elementen zählen der Smetanka Hügel, der Kyjský rybník mit artenreicher Vegetation und Fauna sowie der bewaldete Lehovec Hügel. Der durch das Gebiet fließende Rokytka Bach wurde im 20. Jahrhundert stark reguliert; seit 2012 erfolgen schrittweise Renaturierungsmaßnahmen, unter anderem die Anlage einer (künstlichen) Auenwiese mit mäandrierendem Verlauf und die Wiederherstellung eines Birnengartens im Jahr 2015.

Für die Planung des neuen Parks ist die lineare Verbindung entlang der ehemaligen Bahntrasse zwischen dem Areal des ehemaligen Güterbahnhofs Žižkov und dem Malešice Wald von zentraler Bedeutung. Diese Achse bildet die Grundlage für die Einbindung des Projektgebiets in die übergeordnete

metropolitane Grünverbindung, die sich vom Vítkov Kamm bis in den Klánovice Wald erstreckt.

Damit eröffnet sich die Chance, den Standort als wichtigen Baustein im großräumigen Freiraumsystem Prags zu etablieren und eine hochwertige, zusammenhängende Grünstruktur zu entwickeln, die stadtökologische und freiräumliche Qualitäten über das unmittelbare Quartier hinaus stärkt.

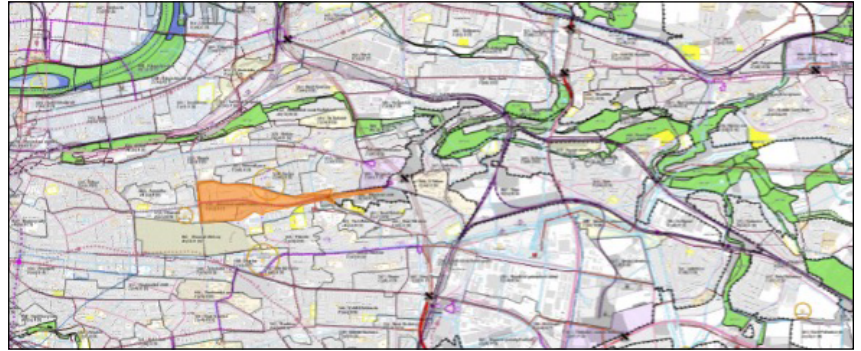


Abb. 34: Grünflächen in der weiteren Umgebung, © City of Prague / IPR

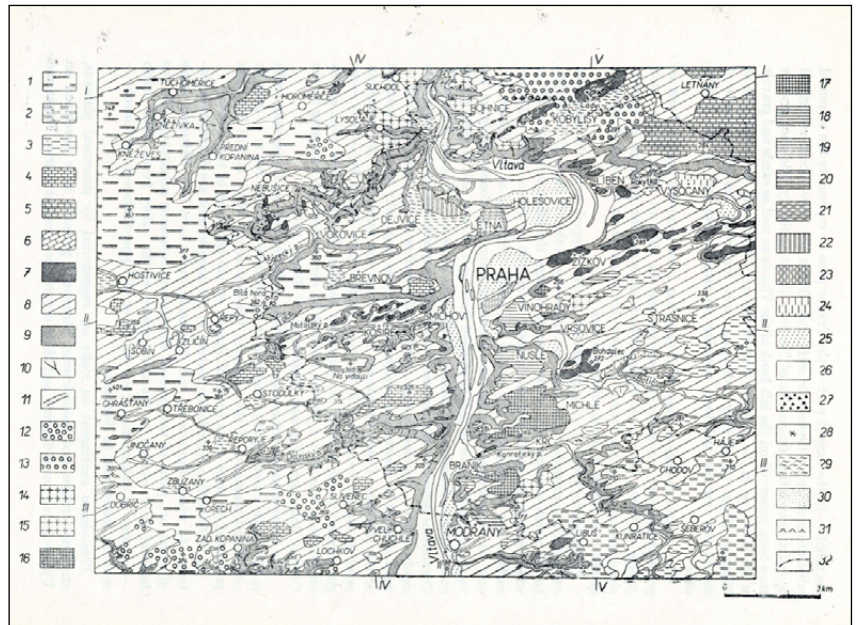


Abb. 35: Geomorphologie der Stadt Prag und Umgebung © Stadt Prag / IPR

Geschützte Arten

Im Bearbeitungsgebiet kommen einige seltene und ökologisch wertvolle Pflanzenarten vor. Eine davon ist die besonders geschützte *Corrigiola litoralis* (Hirschsprung), die in Flusslandschaften heimisch ist und wahrscheinlich über den Schienenverkehr eingeschleppt wurde. Sie gedeiht in spärlich bewachsenen Gebieten auf nährstoffarmen Böden. Eine weitere interessante Art ist *Saxifraga tridactylites* (Dreifinger-Steinbrech), die extrem trockene, sonnenexponierte Lebensräume bevorzugt und häufig in Verbindung mit Eisenbahnkorridoren vorkommt, wo sie sekundäre Lebensräume bildet.

Eine gezielte Untersuchung ausgewählter taxonomischer Gruppen ergab 42 Käferarten, 11 Tagfalterarten, mehrere Hummelarten, eine Ameisenart und einen Vertreter der Heuschrecken. Drei davon stehen unter besonderem Schutz: die gemeine Hummel (*Bombus*), die Waldameisen (*Formica*) und der Grüne Rosenkäfer (*Cetonia aurata*), die alle typischerweise mit offenen Lebensräumen in Verbindung gebracht werden.

Von besonderer Bedeutung sind das Vorkommen der Europäischen Grünkröte (*Bufo viridis*), der Zauneidechse (*Lacerta agilis*) und der Blindschleiche (*Anguis fragilis*). Diese Arten sind im Kontext der städtischen Biodiversität von Bedeutung und gelten als Indikatoren für die Lebensraumqualität. Weiterhin beherbergt der Standort auch Vogelarten, die meist in der peripheren Waldvegetation nisten, sowie einige kleinere Säugetiere.

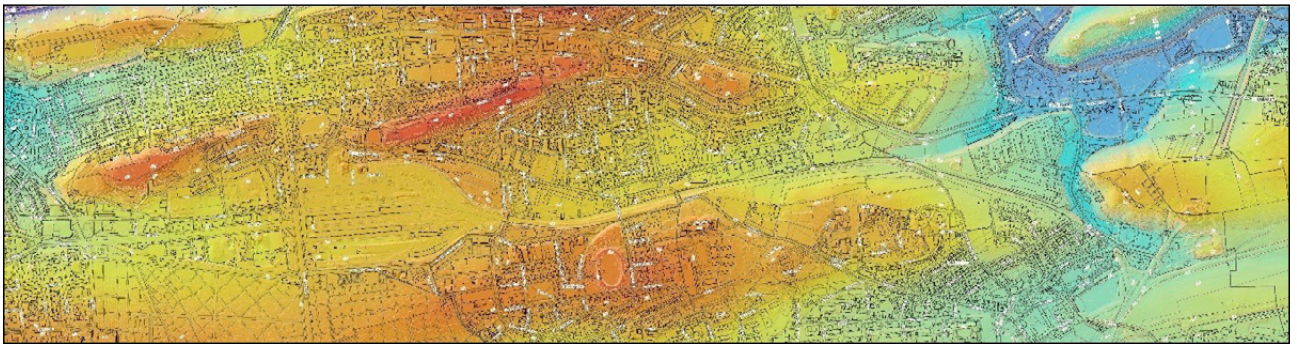


Abb. 36: Topografie / Höhenentwicklung des Güterbahnhofs Žižkov und Umgebung, © Stadt Prag / IPR

1.2.6 Klima und Umwelt

Die Folgen der globalen Klimaveränderung zeigen sich in Prag als spürbarer Temperaturanstieg mit zunehmend heißen Sommern, häufigen Extremwetterereignissen, Veränderungen in der Pflanzenwelt – und wirtschaftlichen Folgen. Bei dem verheerenden Hochwasser 2002 wurden über 200.000 Menschen in Prag und anderen Städten des Landes evakuiert. Das Wasser überflutete mehrere Viertel von Prag, floss in die U-Bahn und beschädigte zahlreiche Baudenkmäler sowie den Zoo. Insgesamt entstand ein Schaden von mehr 1 Milliarde Euro. Zuletzt gab es in Prag im Jahr 2024 zahlreiche Überschwemmungen mit teils verheerenden Schäden.

Neben extremen Niederschlägen gibt es längere Trockenperioden und Dürren, die die Wasserversorgung und die Vegetation beeinträchtigen. Die Kombination aus Klimawandel und Urbanisierung führt zur Bildung von Hitzeinseln, die die Bewohner, aber auch das städtische Grün stark belasten. Die Durchschnittstemperatur in Tschechien ist seit 1850 um etwa 2,4 °C gestiegen. Bis 2050 wird ein weiterer Anstieg um etwa 1,4 bis 1,9 °C erwartet.⁹

Auf die Herausforderungen durch den Klimawandel reagierte Prag mit einem Maßnahmenbündel, das in der [Prager Strategie zur Anpassung an den Klimawandel](#) (2018) und in dem [Klimaplan 2030](#) (2019) festgehalten wurde. Übergeordnete Ziele sind die Reduzierung der CO₂-Emissionen um 45 % bis 2030 (im Vergleich zu 2010) und die Erreichung der Klimaneutralität bis 2050. Hierfür werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

Energie und Klima

Erneuerbare Energien

Ausbau von Solarenergie und anderen erneuerbaren Energien

Klimaneutraler Stadtteil Energieeffizienz

Bau eines ersten klimaneutralen Stadtteils¹⁰
Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz

Mobilität und Verkehr

Öffentlicher Nahverkehr

Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs, Verkehrs-Mix

Reduzierung der Emissionen

Förderung der Elektromobilität

Hochwasserschutz

Graue Infrastruktur

Hochwasserschutzmaßnahmen entlang der Moldau durch Baulichkeiten (Dämme) und freiraumplanerische Maßnahmen (Insel Rohan)

Grüne Infrastruktur

Mehr Grünflächen und Bäume¹¹, klimaresiliente Anpassungen, grünblaue Infrastrukturen

Stadtbewirtschaftung und Bau

Ökologische Bewirtschaftung Nachhaltiges Bauen

der landwirtschaftlichen Flächen¹²
energetische Anpassung Gebäudehüllen, Kreislaufwirtschaft, Lebenszyklus.

⁹ People in need.

¹⁰ Euro News Prag auf dem Weg zur Dekarbonisierung

¹¹ deutsch.radio.cz/klimawandel-und-verdichteter-boden-neue-konzepte-verbessern-baumbepflanzung-prag-8808032

¹² www.viennaoffices.at/de/News-Room/City-News/Stadt-Prag-erlaubt-ausschliesslich-oekologische-Bodenbewirtschaftung?city=Berlin

Selbstverständlich deckt sich dies mit dem Ziel der Stadt, die allgemeinen Lebensbedingungen und die Lebensqualität ihrer Bewohnerinnen und Bewohner zu verbessern, indem ein aktiverer und gesünderer Alltag im Stadtraum erleichtert und gleichzeitig eine höhere Nachhaltigkeit der Freiräume erreicht wird. Dazu gehören Maßnahmen wie Parkrevitalisierungen, Neupflanzungen von Bäumen, urbane Landwirtschaft und Gemeinschaftsgärten, die Anlage von Feuchtgebieten sowie der Einsatz von durchlässigen Oberflächen, Regenrückhaltung und Low-Tech Landschaftslösungen in der Wasserführung als Teil der kommunalen Klimastrategien.

Extreme Wetterereignisse – insbesondere Hitzewellen und Dürreperioden, kombiniert mit Starkregen und Überschwemmungen – stellen gegenwärtig die größten klimatischen Herausforderungen Prags dar. Die Stadt begegnet ihnen durch eine Strategie des nachhaltigen Landschaftsurbanismus³ sowie durch sorgfältig ausgearbeitete, klimaresiliente Elemente im städtebaulichen Detail.

Im Hinblick auf aktuelle Projekte der Stadt Prag im Bereich der landschaftsorientierten Stadtentwicklung möchten wir insbesondere die Insel Rohan (Rohan Island) hervorheben. Der geplante 56 Hektar große Auenpark soll die Beziehung der Bewohnerinnen und Bewohner zum Fluss stärken, die lokale Biodiversität erhalten und gleichzeitig einen Beitrag zum Hochwasserschutzsystem der Stadt leisten.

Das Gestaltungskonzept setzt in hohem Maße auf die Bewahrung und Weiterentwicklung vorhandener Strukturen und historischer Merkmale des Areals. Bestehende ökologische Qualitäten werden integriert, neu interpretiert und in eine zeitgemäße Identität überführt. Der Entwurf zeichnet sich zudem durch eine klare und inklusive Gestaltung öffentlicher Räume aus, reagiert auf die spezifischen Anforderungen einzelner Orte und berücksichtigt die Bedürfnisse unterschiedlicher Nutzergruppen gleichermaßen.



Abb. 37: Insel Rohan, 1. Preis Wettbewerb 2023, OMGEVING+FISER+VRV+SINDLAR, © Stadt Prag / IPR

¹³ Landscape urbanism - Wikipedia.

- 1.2.7 Verkehr** Prag hat gemeinsam mit der Region Mittelböhmen einen “Sustainable Mobility-plan for Prague and its suburbs” aufgelegt, der eine strategische, nachhaltige Verkehrsplanung beinhaltet. Die verschiedenen Verkehrsträger (Kfz, Straßenbahn, U-Bahn, Rad- und Fußverkehr) werden nicht separat betrachtet, sondern als vernetztes, interaktives System, das sich gegenseitig bereichert.

Derzeitige Anbindung des Projektgebietes an den ÖPNV:

- **Straßenbahnen:** Jana Želivského- und Olšanská-Straße, nächstgelegene Haltestellen Nákladové nádraží Žižkov und Mezi hřbitovy
- **Buslinien:** Malešická, K Červenému dvoru und Habrová
- **U-Bahn-Station:** Želivského

Planung

- **Straßenbahn:** Von der Kreuzung Želivského / Olšanská kommend wird die Straßenbahn nördlich vom Bahnhof durch das Quartier geführt und anschließend – als Teil des linearen Parks auf den Gleisen der ehemaligen Gütereisenbahn – bis zur Českokobrodská-Straße. In Zukunft könnte diese Linie bis nach Malešice verlängert werden.
- **Buslinien:** Die Busverbindungen bleiben unverändert, nur die Lage der Haltestellen wird angepasst.
- **U-Bahn:** Sollte die U-Bahn-Linie D bis nach Žižkov verlängert werden, würde die U-Bahn-Linie zwischen dem Güterbahnhof und den Wohnblocks verlaufen.

Geplant sind ferner

- ein neuer **S-Bahnhof** beim Bahnhof Praha-Malešice und Depo Hostivař. Er würde den Anschluss zum Schnellbahnverkehr für den gesamten östlichen Teil Prags verbessern. Künftig sollen von diesem Bahnhof aus Linien in die Innenstadt, nach Smíchov, Libeň, Holešovice, Dejvice, Vysočany und in die umliegende Region verkehren;
- eine neue **U-Bahnstation** Praha-Karlín unterhalb des Vitkov (unterirdisch), über den Žižkov-Tunnel leicht zu erreichen.

Güterbahnhof Žižkov und die Zukunft des Schienenverkehrs in Prag

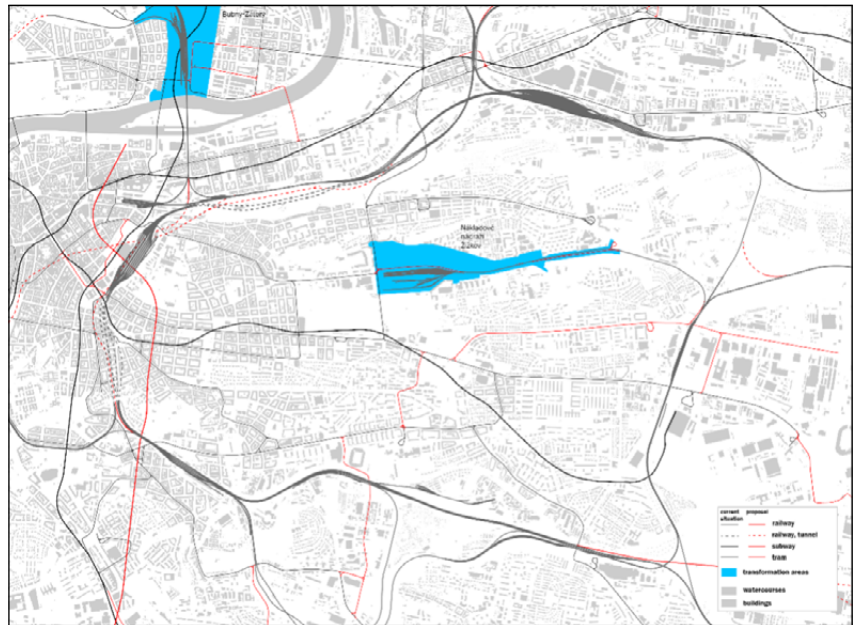


Abb. 38: Verkehrsträger Praha 3/NNZ, Bestand und Planung des Schienenverkehrs in Prag, © Stadt Prag / IPR

Schnellere Verbindungen ins Stadtzentrum

Der Bau einer neuen Straßenbahnlinie entlang der Achse des ehemaligen Güterbahnhofs wird künftig für schnellere Verbindungen zum Hauptbahnhof und zum Wenzelsplatz sorgen. Dadurch wird das Stadtzentrum für die Bewohnerinnen und Bewohner des neuen Quartiers auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs deutlich besser erreichbar.

Zudem wird derzeit eine Straßenbahntrasse in der Počernická Straße (siehe Diagramm oben) errichtet, die künftig bis zum Metro-Endpunkt Depo Hostivař verlängert werden soll. Dadurch entsteht die Möglichkeit, die durch das Güterbahnhofsgelände verlaufende Straßenbahnlinie und die Linie in der Počernická Straße über Jarov miteinander zu verbinden. Dies würde eine neue Verbindung zwischen Žižkov und dem östlichen Stadtgebiet, einschließlich Depo Hostivař, schaffen.

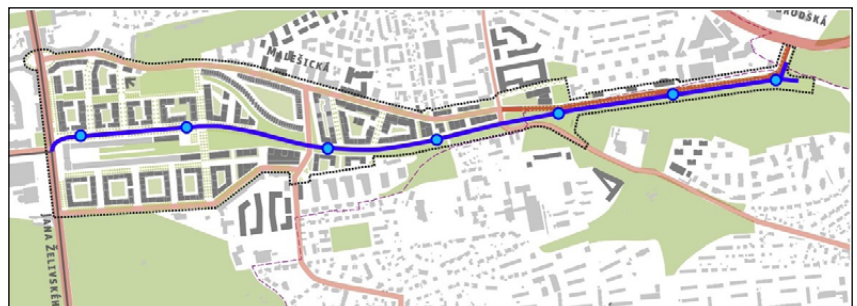


Abb. 39: Straßenbahnlinie am NNZ, © Stadt Prag / IPR



Abb. 40, 41, 42: Visualisierungen Straßen-
bahnlinie Olsanska – Habrova,
© Stadt Prag / IPR

S-Bahn (Stadtbahn) und neue Stationen

Im Bereich der Bahnhöfe Praha-Malešice und Depo Hostivař ist die Einrichtung einer neuen S-Bahnstation geplant, die Teil des S Bahn bzw. Vorort- und Stadtbahnsystems (z. B. Linie S) sein wird. Dadurch verbessert sich der Zugang zum schnellen Schienenverkehr für den gesamten östlichen Teil Prags erheblich. Künftig sollen über diese Station Direktverbindungen in das Stadtzentrum, nach Smíchov, Libeň, Holešovice, Dejvice, Vysočany sowie in das Umland geführt werden.

Östliche Straßenbahntangente

Ein weiteres wichtiges Projekt ist die Entwicklung der östlichen Straßenbahntangente, die von der Umgebung der Jana Želivského Straße über Vršovice, Bohdalec und Stahy bis nach Michle verlängert wird. Diese Tangente schafft eine Alternative zum innerstädtischen Straßenbahnnetz und verbessert die Verbindungen zwischen den nordöstlichen und südöstlichen Stadtteilen erheblich.

Prager Hauptbahnhof und Haltestelle Praha Karlín

Auf gesamtstädtischer Ebene wird die Kapazitätserweiterung des zentralen Bahnhofs Praha-Hlavní nádraží maßgebliche Auswirkungen auf den Bereich Žižkov haben. Unter anderem entsteht ein neuer Eingang auf dem Churchillovo náměstí, der den Zugang zum Bahnhof verbessert. Von dort bestehen künftig Verbindungen in nahezu alle Richtungen – innerhalb Prags, landesweit und international.

Von grundlegender Bedeutung ist zudem die geplante Haltestelle Praha Karlín, die unterhalb des Veitbergs (Vítkov) entstehen soll. Sie wird als Teil des Ausbaus der unterirdischen Bahnverbindungen im zentralen Stadtgebiet realisiert. Diese Station wird über den Žižkov Tunnel sehr gut erreichbar sein:

- in 10 Minuten mit dem öffentlichen Verkehr
- in 5 Minuten mit dem Fahrrad vom Areal des ehemaligen Güterbahnhofs.

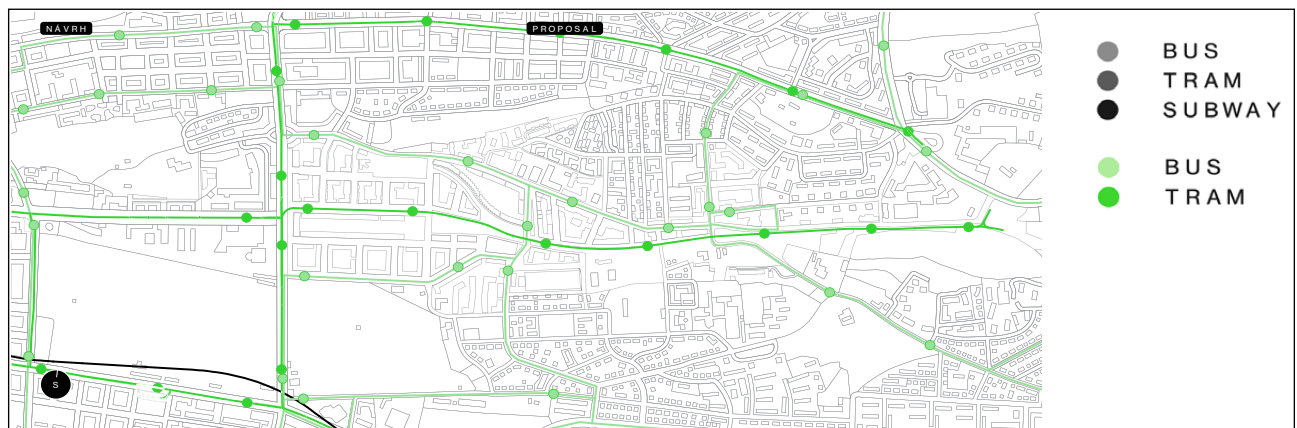
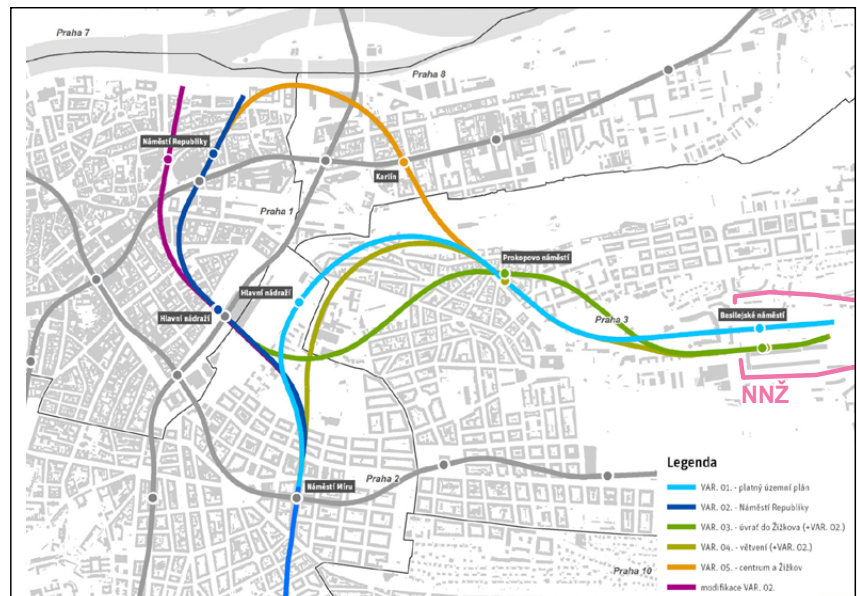


Abb. 43: Straßenbahn- und Bus-Verbindungen, © Stadt Prag / IPR

Abb. 44 Die vorgeschlagenen Verlängerungsvarianten von U-Bahn-Linie D sind in Grün, Khaki und Hellblau dargestellt (VAR. 01, VAR. 03, VAR. 04).
© Stadt Prag / IPR



Metro Entwicklung

In den kommenden Jahrzehnten wird der jüngst begonnene Tunnelbau für die Metro Linie D schrittweise weiter ausgebaut. Für Fahrten in den Süden der Stadt wird es künftig möglich sein, direkt am Hauptbahnhof in Züge dieser Linie einzusteigen – zusätzlich zu den bereits bestehenden Verbindungen der Metro Linie C in Richtung Chodov und Háje.

Die neue Linie D wird darüber hinaus direkte Verbindungen in Richtung Nemocnice Krč, Nové Dvory, Libuš und Písnice bieten. Am künftigen Endbahnhof Písnice entstehen zusätzliche Umsteigemöglichkeiten für Fahrten in die Region, insbesondere in Richtung Posázaví.

Aufgrund der Topografie, der historischen Kopfsteinpflasterflächen¹⁴, des hohen Verkehrsaufkommens und der starken Autoorientierung ist das Radfahren in Prag nach wie vor eine Herausforderung. Das städtische Radwegenetz befindet sich daher weiterhin im Ausbau. Die Stadt arbeitet kontinuierlich daran, die Bedingungen zu verbessern, Lücken zu schließen und bestehende Routen besser miteinander zu verbinden.

Vor diesem Hintergrund kommt der sanften Mobilität im Bebauungs- und Mobilitätskonzept des Areals des Güterbahnhofs Žižkov eine zentrale Bedeutung zu. Die Hauptroute 8 verläuft von West nach Ost direkt durch das Areal. Sie folgt der ehemaligen Gleisachse weiter Richtung Malešice und darüber hinaus. Bereits heute gehört diese Strecke zu den am stärksten genutzten Radrouten.

In unmittelbarer Nähe des Areals verlaufen zudem die Hauptrouten A 411 im Süden und A 242 im Norden, die jeweils durch sekundäre Routen ergänzt werden und eine Nord-Süd Verbindung ermöglichen.

¹⁴ Unter mapa.prahounakole.cz findet man eine Karte für Fahrradfahrer, die auch die Oberflächenbeschaffenheit der Wege beschreibt.

In Nord-Süd-Richtung ist insbesondere die Jana Želivského Straße von großer Bedeutung (Hauptroute A42). Relevante weitere Hauptrouten sind zudem A 246 bzw. A 411 entlang der Straße K Červenému dvoru, A 244 entlang der Straße Nad Kapličkou sowie die Routen A 422 + A 45 durch Malešice.

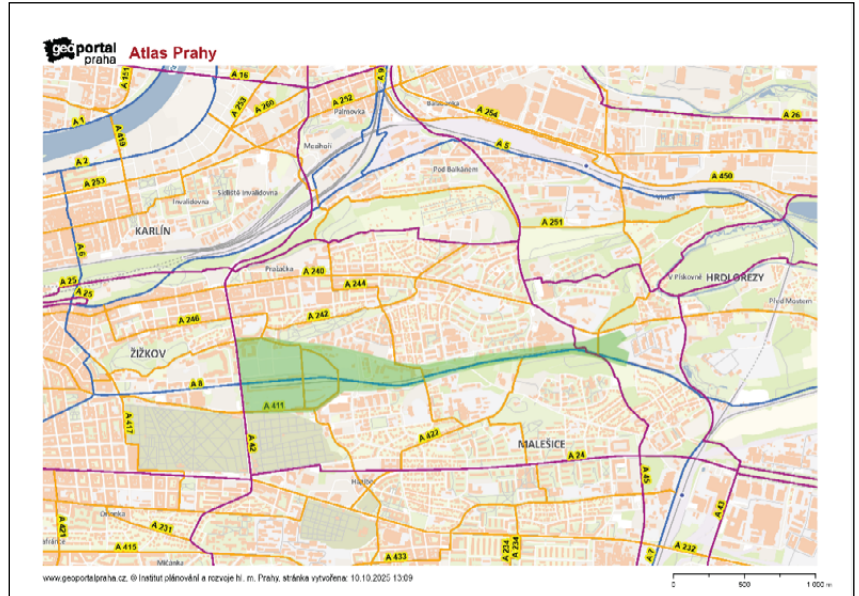


Abb. 45: Radverkehrskarte „Cyclogenerel“,
© Stadt Prag / IPR

Radverkehr

Aufgrund der Topografie, des historischen Kopfsteinpflasters¹⁴, des hohen Verkehrsaufkommens und der Bevorzugung des Autos ist Fahrradfahren in Prag eher anspruchsvoll. Das städtische Radwegenetz befindet sich daher weiterhin im Ausbau. Die Stadt arbeitet kontinuierlich daran, die Bedingungen zu verbessern, Lücken zu schließen und bestehende Routen besser miteinander zu verbinden.

Vor diesem Hintergrund kommt der Förderung des Fuß- und Radverkehrs im Bebauungs- und Mobilitätskonzept des Areals des Güterbahnhofs Žižkov eine zentrale Bedeutung zu. Die Haupt-Fahrradroute 8 verläuft von West nach Ost direkt durch das Areal. Sie folgt der ehemaligen Gleisachse weiter Richtung Malešice und darüber hinaus. Bereits heute gehört diese Strecke zu den am stärksten genutzten Radrouten.

In unmittelbarer Nähe des Areals verlaufen zudem die Haupt-Rad-Routen A 411 im Süden und A 242 im Norden, die jeweils durch sekundäre Routen ergänzt werden und eine Nord-Süd Verbindung ermöglichen.

In Nord-Süd-Richtung ist insbesondere die Jana Želivského Straße von großer Bedeutung (Haupt-Rad-Route A42). Relevante weitere Hauptrouten sind zudem A 246 bzw. A 411 entlang der Straße K Červenému dvoru, A 244 entlang der Straße Nad Kapličkou sowie die Routen A 422 + A 45 durch Malešice.

1.3 Planerische Rahmenbedingungen

Stadtplanung

2007 begannen die Vorarbeiten für einen sogenannten Lokalplan der Stadt Prag. Das neue Konzept sollte für mehr Klarheit sorgen, weil durch viele, oft widersprüchliche Änderungen der alte Plan von 1999 nicht mehr gut handhabbar war. Zudem wies er über 90 verschiedene Flächentypen auf.

Der neue Plan, **Metropolitan Plan** genannt, ist ein stadtplanerisches Instrument, das das bestehende, überholte Flächennutzungs- und Bebauungsplanungssystem ersetzen soll. Er soll für die Bürger und Verwaltungen verständlicher sein als der bisherige Plan.

Der **Metropolitan Plan** verhindert eine unkontrollierte Ausdehnung der Stadt in die umliegende Landschaft. Er legt klare Grenzen für die Höhe von Gebäuden fest, schützt bestehende öffentliche Räume und Einrichtungen, schlägt neue vor und definiert den Charakter einzelner Stadtteile. Im Vergleich zum aktuellen Plan ist er sowohl für die Öffentlichkeit als auch für Verwaltungsangestellte klarer und verständlicher. Er verhindert unerwartete Situationen – wie den Bau eines Wolkenkratzers in einem für Villen vorgesehenen Viertel – und stellt sicher, dass Neubauten den Charakter ihrer Umgebung respektieren. Er legt einen Schwerpunkt auf die Umwandlung ehemaliger Industriegebiete in neue Stadtviertel und unterstützt die Schaffung neuer Parks und Grünflächen.

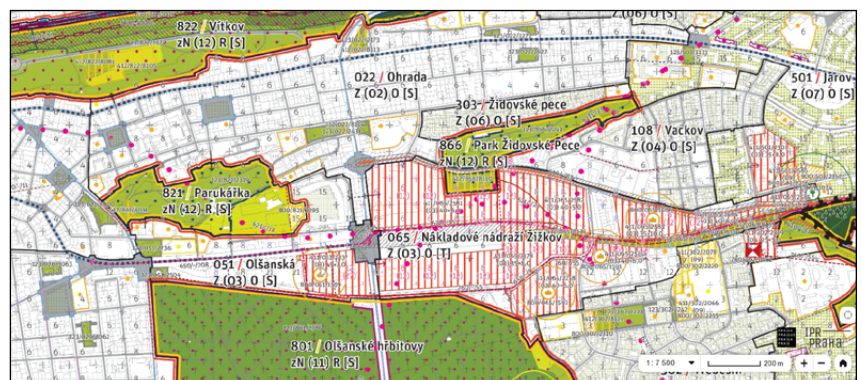


Abb. 46: Metropolitan Plan (Ausschnitt ringsum den Güterbahnhof), © Stadt Prag / IPR

Um den Plan inhaltlich zu entwickeln, wurde die bisherige Stadtentwicklungsabteilung 2013 in das landeseigene Institut für Stadtplanung Praha (IPR) umgewandelt. Die kommunale Verantwortung trägt weiterhin die Planungs- und Bauabteilung der Stadt Prag.

Bis zum 3. Dezember 2025 befand sich der neuerlich überarbeitete Plan in der öffentlichen Auslegung, seine aktuelle Version ist unter folgendem Link abrufbar: [Metropolitan Plan of Prague](#)

1.4. Aufgabe

Die Transformation von Brachflächen und die Konversion von Industriebauten sind ein aktuelles Thema in der Stadtentwicklung Prags. Der **Strategieplan** definiert Ziele zur Umsetzung von Maßnahmen zur Klimaanpassung und -resilienz, zur Förderung umweltverträglicher Mobilität sowie eines aktiven urbanen Lebensstils. Dabei sollen blau-grüne Infrastrukturen und nachhaltige Strategien der Freiraumplanung im öffentlichen Raum genutzt werden. Diese Strategie des „**Landschaftsurbanismus**“ (**Charles Waldheim**) begreift landschaftsarchitektonische Handlungsweisen mit ihren kontext- und prozessorientierten, ausgangsoffenen Ansätzen als geeignete Instrumente zur Transformation und/oder Entwicklung innerstädtischer Brachen beziehungsweise „Terrain Vagues“.

Die Stadt diskutiert derzeit den **Metropolenplan** (s.o.), der schrittweise umgesetzt werden soll. Künftiger Wohnungsbau soll z.B. Innenhöfe mit öffentlichen Räumen und Parkanlagen bieten.

Ziel der **urbanen Landschaftsgestaltung** ist es beispielsweise, im Projektgebiet Žižkov verschiedene Formen von Parks und öffentlichen Räumen umzusetzen, um einen interessanten Übergang vom dichten, städtischen Gefüge mit Blockstrukturen in Richtung der Peripherie zu bilden. Von Interesse ist, wie diese verschiedenen Grünflächen-Typen im Detail miteinander interagieren und wie sie eine widerstandsfähige und nachhaltige Stadtlandschaft erzeugen. Darüber hinaus ist in einem größeren Maßstab wichtig, wie die grüne Stadtlandschaft mit anderen wichtigen Parks und Landschaftsstrukturen in ihrer Umgebung verbunden ist.

1.4.1 Gesamtkonzept M 1:2.500

Die Stadt Prag sucht nach einer kreativen und ambitionierten Vision für den Park und die öffentlichen Flächen von Nakladove Nadrazi Žižkov, kurz NNZ. Der ehemalige Güterbahnhof befindet sich in einer frühen Phase der Sanierung und würde von einer Landschaftsgestaltung sehr profitieren, die ihn mit wichtigen grünen Netzwerken und anderen städtischen Strukturen über die Nachbarschaft hinaus vernetzt, aber auch Nachhaltigkeit und Biodiversität fördert.

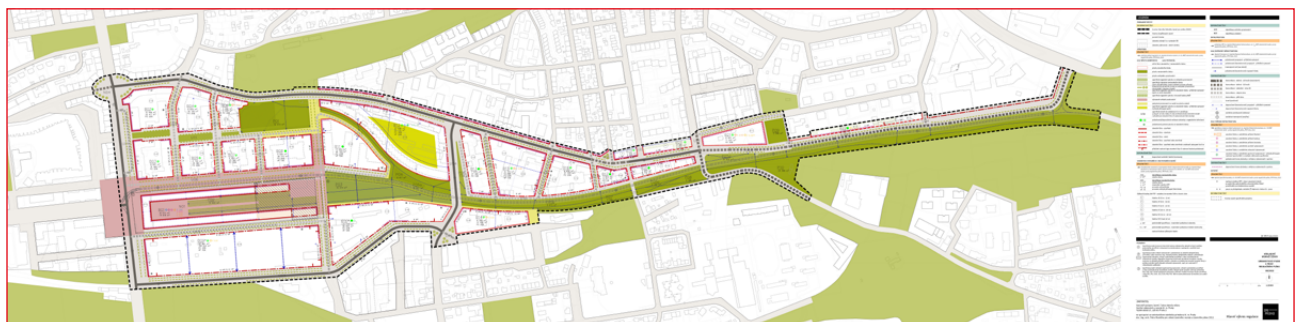


Abb. 47: Regulatory plan – Regelplan / Strukturplan, © Stadt Prag / IPR

Im Gesamtkonzept soll eine übergreifende Konzeption entwickelt werden, die das Bahnhofsareal über einen linearen Park mit den Grünflächen in der Nachbarschaft und der Stadtperipherie verbindet. Der lineare Park ist nach Osten hin mit Waldgebieten, dem Malešický-Wald und - entlang der Bahnlinie - den Naturparks Smetanka und Klánovice-Čihadla sowie der offenen Landschaft jenseits der Stadtgrenze zu verbinden.

In umgekehrter Richtung folgt der lineare Park den Gleisen bis zum Gelände des Güterbahnhofs. Dort fächert er sich in drei Achsen auf: Die zentrale Achse führt in den Hof des Bahnhofsgebäudes, die nördliche und die südliche Achse verlaufen an den Außenkanten des Planungsgebietes entlang.

Der nördliche grüne Strang verläuft entlang der Böschungskante bis zum Park an der Malešická-Straße mit einer Verbindung zum Park Židovské pece und weiter zum Parukářka-Park. Der südliche Strang soll als Allee zum Olšany-Friedhof reichen.

Für die Grünanlagen des Bahnhofinnenbereichs soll eine Planung entwickelt werden, die den unterschiedlichen Nutzungen (soziokulturell, gewerblich, Wohnen) Freiflächen räumlich und funktional zuordnet (öffentliche, halböffentliche und private Bereiche) und diese über einen Quartierspark mit dem linearen Park verbindet. (Bitte beachten: Der Innenhof des ehemaligen Bahnhofs sollte jedoch **nicht** zum Schwerpunkt der Aufgabe werden, da Sanierung und Umnutzung Gegenstand eines **separaten Wettbewerbs** sind. Erkenntnisse aus dem **Lenné Preis** können jedoch selbstverständlich hilfreich sein.)

Das Bearbeitungsgebiet ist stark von der historischen Nutzung geprägt. Dies bietet die außerordentlich interessante Gelegenheit, die historischen Spuren und Relikte, Baukörper und Gleisanlagen in ein Freiraumkonzept zu überführen, das die frühere industrielle Nutzung als Grundstruktur mitführt und neu interpretiert.¹⁵ Ein ebenfalls interessanter Ansatz für die Planung und Gestaltung liegt in der Aufgabe des Areals: Wo früher Güter gelagert und umgeschlagen wurden, entsteht absehbar ein kommunikativer Ort der Begegnung und des Austausches für 20 000 Menschen. Wie könnten diese Dynamik, Vitalität und Offenheit sichtbar gemacht werden?

Ein weiterer wesentlicher Aspekt ist die hohe Anzahl geplanter Bildungseinrichtungen im Gebiet (siehe Regulierungsplan). Insbesondere im Hinblick auf Kindergärten und Grundschulen interessiert die Stadt, wie diese Programme - gemeinsam mit weiteren ruhigeren Zonen wie dem Refugium - mit der sich dynamisch transformierenden Konversionsfläche interagieren und wie diese wichtigen Funktionen die angrenzenden öffentlichen Räumen tatsächlich beeinflussen.

¹⁵ Prominente Beispiele für solche Transformation gibt es u.a. in New York (High Line), Berlin (Nord-Süd-Freiraumsystem mit und Park am Gleisdreieck) und Nordrhein-Westfalen (Emscher Park).

Fragestellungen

Bahnhofsgelände

Die Nutzungen im denkmalgeschützten Bahnhofsgelände wurden bislang grob flächenmäßig zugeordnet, eine konkrete Planung steht noch aus. Die Teilnehmenden des Lenné-Preises können daher die Nutzungszuordnungen räumlich prüfen und ggf. auch zu anderen Ausweisungen kommen, die im Hinblick auf die Erdgeschossnutzung sinnvoll wären.

- Welche freiraumplanerischen Maßnahmen und Gestaltungen können für die **Strukturierung und Zonierung** der unterschiedlichen Nutzungen (soziale und kulturelle Einrichtungen im Bahnhofsinnenbereich) und Freiflächentypen (geschützte Areale wie das Refugium; öffentliche und halböffentliche/private Freiflächen) herangezogen werden?
- Welche multifunktionalen Aspekte könnten aktiviert werden?
- Wie sollte die Auffächerung des linearen Parks erfolgen?
- Welche freiraumplanerischen, städtebaulichen und künstlerischen Interventionen wären für diesen Raum denkbar?

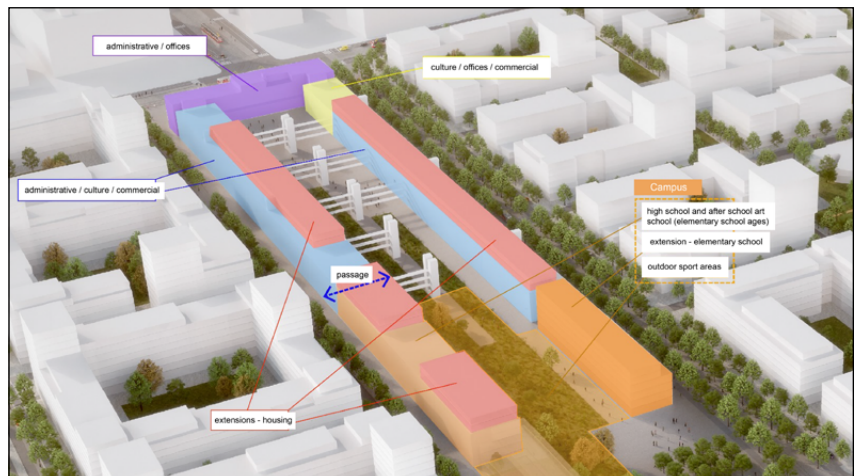


Abb. 48: (s. Abb 31) Räumliche Zuordnung geplanter Nutzungen im Bahnhof,
© Stadt Prag / IPR

Umgebung / Außenraum

- Mit welchen Mitteln kann ein räumlich strukturiertes, **programmativisches Konzept** für die Verbindung von Stadt und Land durch den linearen Grünzug erzeugt werden?
- Wie kann an die frühere Nutzung des Geländes erinnert werden? Durch welche Maßnahmen können die Schienenstrukturen und die Bahnvegetation (Brachflächen und Ruderalflächen) einbezogen werden?
- Welche **Aussichtspunkte in die (Stadt-)Landschaft** können identifiziert werden? Welche Gestaltung wird vorgeschlagen? Welche **Landschaftsbilder** werden das Areal in Zukunft prägen?
- Wie könnte ein **Informations- und Leitsystem** integriert werden, das auf das industrielle Erbe verweist und Wege in die Zukunft verdeutlicht?
- Welche Quartiere und Landschaftsteile werden durch welche Maßnahmen angebunden?
- Welche positiven Entwicklungsperspektiven ergeben sich für **Biodiversität** und Landschaftsurbanismus? Wie kann Migration gefördert werden? Welche Schutzmaßnahmen sind für die lokale Flora und Fauna sinnvoll?
- Wie können die unterschiedlichen **Verkehre** (Fuß-, Rad- und motorisierter Individualverkehr) sinnvoll verbunden und mit Angeboten (Mobility Hub) ergänzt werden?

- Wie können klimarelevante Themen wie grün-blaue Infrastruktur, Wasserrückhaltung, Nachhaltigkeit und Klimaschutz/Klimaanpassung im Kontext des jeweiligen Standorts umgesetzt werden?

Insgesamt besteht bei der Bewältigung dieser Herausforderungen ein großes Interesse an Low Tech Lösungen, welche Fragen der klimatischen Steuerung (Hitze, Nässe, Trockenheit etc.) durch landschafts- und städtebauliche Ansätze beantworten. Dabei stehen Landschaftsstrukturen und Vegetation als Grundlage eines resilienten Stadtraums im Mittelpunkt.

Besonders relevant ist dies im Hinblick auf die Interaktion unterschiedlicher Funktionszonen – etwa zwischen einer hoch frequentierten Straße und einem parkartigen Bereich in der Nähe einer Schule oder des Refugiums – sowie im Umgang mit parallel verlaufenden oder sich kreuzenden Mobilitätsformen.

1.4.2 Detaillierung M 1:500

Die Detaillierung konzentriert sich auf den Innenbereich des Bahnhofs und die Verknüpfung mit dem linearen Park. Bzgl. der Nutzungen im Bahnhof gelten die Hinweise der Gesamtaufgabe.

Es werden drei Vertiefungsbereiche vorgeschlagen, von denen mindestens zwei bearbeitet werden müssen.



Abb. 49: Drei Vertiefungsbereiche, © Stadt Prag / IPR



Fig. 49A: Zusatzinformationen zu Vertiefungsbereich 1 + 2, © City of Prague / IPR

D1 Refugium und Quartierspark

Das Refugium innerhalb des NNŽ Gebiets stellt die mindesterforderliche Fläche dar, die für das Überleben lokaler Tierpopulationen – insbesondere geschützter Reptilien und Amphibien (z. B. Sandeidechse, Wechselkröte, Blindschleiche) – notwendig ist. Es ist im Plan (Abb.: 49A) mit einem „R“ markiert und wird in den Parkbereich integriert sowie über grüne Korridore mit den angrenzenden Landschaftsräumen verbunden, um die ökologische Durchlässigkeit zu verbessern.

Der Bereich muss vorrangig dem Naturschutz dienen und eine vielfältige Habitatstruktur aufweisen (offene Bodenstellen, Kleingewässer, Wiesenflächen, Strauchgruppen, Baumbestand). Er muss für Kleintiere frei zugänglich, jedoch für die Öffentlichkeit und Haustiere gesperrt sein, um Störungen zu minimieren.



Abb. 50: Vertiefungsgebiet 1: Refugium © Stadt Prag / IPR

Das Refugium soll im umliegenden Park durch weitere ökologisch wirksame Gestaltungselemente ergänzt werden, wie etwa:

- offene Substratflächen
- Steingärten
- Winterquartiere und andere kleinskalige Strukturelemente, die gezielt die Zielarten unterstützen.

Auch wenn langfristig Bestandsrückgänge nicht ausgeschlossen werden können, liegt der Schwerpunkt der Aufgabe auf der Optimierung der Habitatqualität und der Sicherstellung ökologischer Verbindungen, insbesondere entlang des ehemaligen Eisenbahnkorridors nach Osten, um Wanderbewegungen und das Überleben der Arten zu ermöglichen.

Zusätzlich können Maßnahmen der Umweltbildung vorgesehen werden, etwa:

- eine Zonierung in Kernbereiche und besucherfreundliche Bereiche,
- Informations- und Lehrtafeln,
- ggf. interaktive Lernangebote für Schulklassen.

Es ist im Rahmen der Aufgabenstellung zu klären, wie die ökologischen Korridore auszugestalten sind, um die Entwicklung der geschützten Arten bestmöglich zu fördern.

D2 Zentrales Gelenk zwischen Quartierspark, Güterbahnhof und Linearem Park

Für den Innenbereich des ehemaligen Bahnhofs, der künftig das Zentrum des neuen Stadtquartiers bilden wird, ist ein Konzept zu entwickeln, das sowohl den geplanten Nutzungen entspricht als auch die Rolle dieses Bereichs als sozialer Treffpunkt erfüllt. Dazu gehören unter anderem Plätze, Sitzgelegenheiten, Sonnen und Regenschutz sowie gut gestaltete Wegebeziehungen.

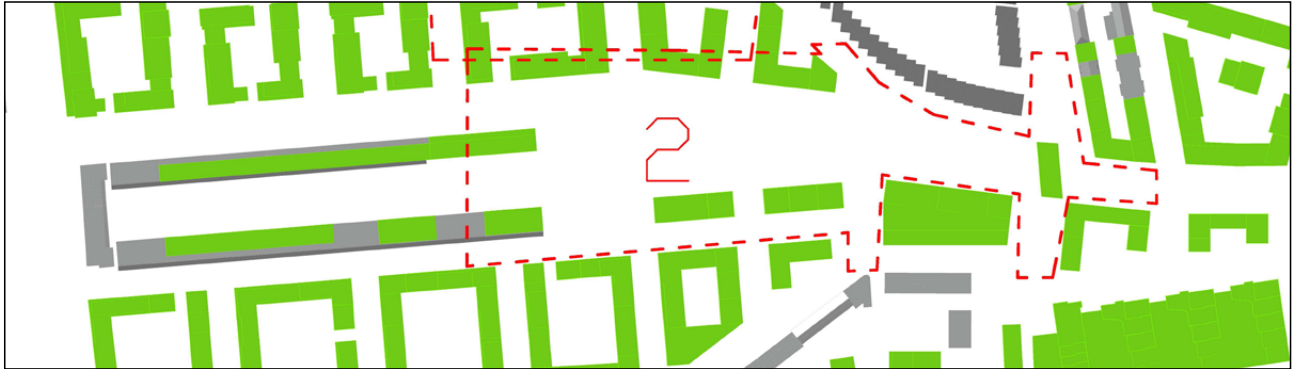


Abb. 51: Vertiefungsgebiet 2: Innenbereich Bahnhof und Park, © Stadt Prag / IPR

Im orange markierten Bereich (Abb.: 49A) plant die Stadt Prag einen Bildungskomplex mit Gesundheitseinrichtungen, einem Kultur- und Gemeinschaftszentrum sowie Gewerbeflächen. Der Zugang durch das Gebäude und den Innenhof soll weiterhin öffentlich bleiben. An dieser Stelle mischen sich funktionale Freiräume der verschiedenen Nutzungen (Fahrradstellplätze o.ä.) mit dem Quartierspark.

Zu klärende Fragen

- (1) Definition und Ausgestaltung der jeweiligen Funktionen, Qualitäten und Besonderheiten der Außenräume sowie deren Beziehungen zum Nachbarschaftspark/Quartierspark. Der Fokus liegt hier am östlichen Ende des Parks und im Übergang zum Linearen Park.
- (2) Differenzierung der Nutzungsarten:
Wie sollen halböffentliche Bereiche (z. B. Schulhöfe, Sportflächen), private und öffentliche Bereiche räumlich und gestalterisch voneinander abgegrenzt werden? Welche Formen der Mitwirkung oder partizipativen Gestaltung wären denkbar?
- (3) Klima und Anpassungsmaßnahmen:
Welche Elemente der grün blauen Infrastruktur, des Hitze und Sonnenschutzes, der Vegetation (inklusive Pflanzlisten) sowie weiterer klimaresilienter Strategien sind vorzusehen?
- (4) Gestaltung des Übergangs vom Nachbarschaftspark zum Linearen Park:
Wie kann dieser räumliche und funktionale Übergang so ausformuliert werden, dass er sowohl gestalterisch als auch ökologisch und sozial sinnvoll funktioniert?

D3 Linearer Park: Übergang zum Malešice-Wald und in das umliegende Stadtgefüge

Die Schnittstelle zwischen dem Linearen Park und dem Areal des ehemaligen Güterbahnhofs beziehungsweise des neuen Stadtquartiers stellt eine besonders spannende planerische Herausforderung dar. Hier treffen verschiedene Mobilitätsformen, Bautypologien und Nutzungen aufeinander, die städtebaulich sinnvoll organisiert werden müssen.

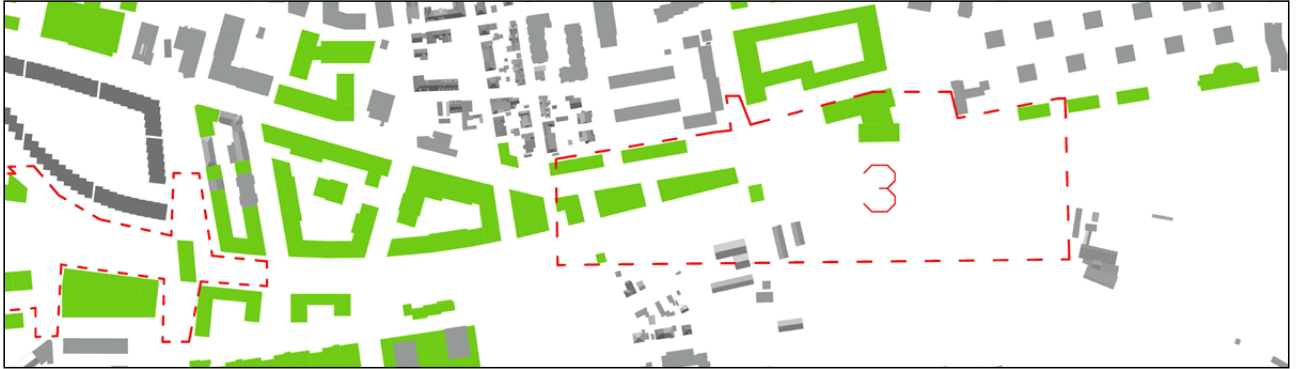


Abb. 52: Vertiefungsgebiet 3: Übergang in die Peripherie, © Stadt Prag / IPR

Zu klären ist, welche programmatischen, strukturellen und gestalterischen Maßnahmen geeignet sind, diesen Übergangsbereich zu gliedern und zu gestalten. Darüber hinaus stellt sich die Frage, wie auf die Fortsetzung des Parks in die angrenzenden Landschaftsräume aufmerksam gemacht und wie diese räumlich funktional unterstützt werden kann. Ebenso sind Maßnahmen der Klimaanpassung und eine klimaresiliente Vegetationsauswahl vorzusehen. Eine zentrale planerische Aufgabe bildet die Gestaltung des Umfelds der Verkehrsstrassen. Dazu gehören:

- die Straßenbahntrasse,
- die Hauptradroute A8,
- die klare Organisation der unterschiedlichen Verkehrsträger (Straßenbahn, motorisierter Verkehr, Radverkehr, Fußwege),
- sowie die Gestaltung von Knotenpunkten und Übergängen, insbesondere an den Brücken M1 und M2.

Gewünscht sind zudem gestalterische Impulse und nachhaltige gestalterische Ideen zu Details, etwa im Hinblick auf:

- Materialität der Oberflächen,
- robuste und klimataugliche Ausstattungselemente,
- das städtische Mobiliar, das zur Identität des neuen Parks beiträgt.

Abb. 53 + 54: Neubauvorhaben am Güterbahnhof Zizkov im Nordosten (links) bzw. Osten des Bahnhofgebäudes,
© Stadt Prag / IPR

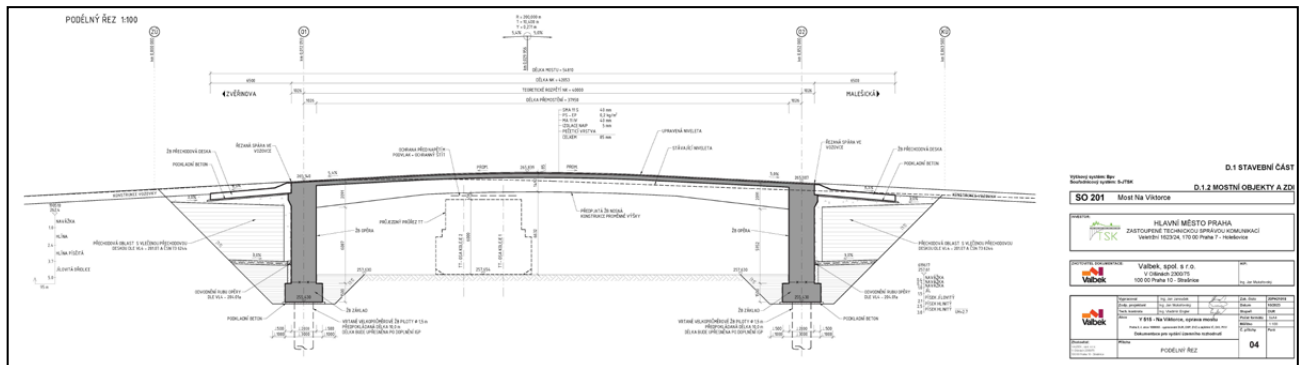


Abb. 55: Schnitt Brücke M1. © Stadt Prag / IPR

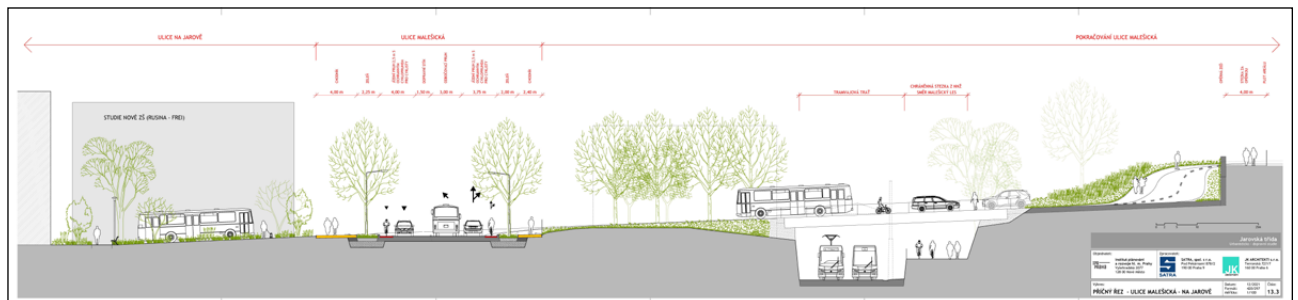


Abb. 56: Schnitte, die den Brücken- und Straßenabschnitt M2 zeigen. Die Brücke befindet sich im Bereich Jarovská třída.
© Stadt Prag / IPR

1.4.3 Karl-Foerster-Anerkennung

Das Thema Pflanze ist im Peter-Joseph-Lenné-Verfahren aus gestalterischen, ökologischen und aus Gründen der Klimaanpassung und -resilienz von besonderer Bedeutung. Es ist daher integraler Bestandteil der Lenné-Aufgabe.

In der Gesamtaufgabe werden Aussagen zu Vegetationstypen und ggf. auch Vegetationsarten sowie deren Verwendung erwartet, durch die wirksam, stabil und dauerhaft eine grüne Verbindung vom Güterbahnhof zur Peripherie erreicht werden kann. Es werden dabei Differenzierungen zwischen dem städtischen Raum und den Übergängen zur freien Landschaft bzw. Naturparks erwartet, ebenso wie Angaben zu blaugrünen Infrastrukturen sowie gestalterisch bedeutenden Einzelheiten der ökologischen und künstlerischen Pflanzenverwendung (jahreszeitliche Abfolge besonderer Aspekte, vegetative Raumbildung, Strukturen etc.). Dies kann durch Pflanzlisten, Skizzen, Ansichten geschehen.

Für einen der drei Vertiefungsbereiche nach eigener Wahl ist ein Pflanzkonzept mit aussagefähigem, gestaffeltem Pflanzplan zu erstellen.

Zu folgenden Themen werden Lösungen erwartet:

- standort- und nutzungsangepasstes Vegetationskonzept mit unterschiedlichen Vegetations- bzw. Bepflanzungsschichten,
- Pflanzplan und Pflanzlisten in Bezug zum dynamischen Planungskontext
- Klimaangepasste Pflanzenauswahl
- Angaben zur Zonierung, Biodiversität und Ästhetik
- Beachtung einer wassersensiblen und hitzeangepassten Planung von Baum- und Pflanzstandorten (Schaffung von Versickerungsräumen, Baumrigolen u. ä.) im urbanen Bereich, Integration blau-grüner Infrastrukturen
- Aussagen zur Pflege unter dem Gesichtspunkt der Unterhaltungskosten (Was kann nachhaltig erhalten und gepflegt werden)

1.5 Beurteilungskriterien**Räumlich-programmatisches Gesamtkonzept**

- Originalität/Kreativität des Ansatzes
- Überzeugende Lösung bei der Erhaltung des einzigartigen Charakters der (Brach)Fläche im Vergleich zu anderen großen Parks bzw. Grünflächen in der Umgebung des Standorts
- Qualität und Funktionalität der Freiflächen für verschiedene Nutzungen (Erholung, Spielplätze, Sport, Schutz der biologischen Vielfalt, Schattenbereiche, integrierte Nutzungen etc.)
- Qualität der gestalterischen Umsetzung der verschiedenen Bereiche des Geländes und ihres Charakters (Aufwertung und spezifische Prägung des Geländes durch die Gestaltung)
- Integration der unterschiedlichen Funktionen (z. B. Bildungseinrichtungen) in den unmittelbar angrenzenden öffentlichen Raum: Wie sind die Übergänge zwischen den verschiedenen Bereichen gestaltet?
- Anbindung an die umliegenden Stadtteile
- Funktionalität des Mobilitätsflussmanagements (unter Berücksichtigung der aktuellen Pläne und weiterreichender Verbindungen)
- Ggf. Anpassungsfähigkeit an zukünftige Entwicklungen im Bereich Mobilität (z. B. U-Bahn-Station, S-Bahnen in der Umgebung, Rückgang des Autoverkehrs etc.)
- Kreativer Ansatz zur Maximierung durchlässiger Flächen und Minimierung undurchlässiger Flächen, Überlegungen zu den Auswirkungen paralleler Verkehrskorridore im linearen Park sowie Erhalt der natürlichen Böden inkl. ihrer Funktionen

- Kreative und resiliente Gestaltung des Refugiums: Integration in den Park sowie den weiteren öffentlichen Raum, Gestaltung der Übergänge von stark geschütztem Raum zu öffentlichem Raum
- Integration von Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel, einschließlich Resilienz und langfristiger Tragfähigkeit des Designs, bevorzugt werden hier möglichst Low-Tech-Lösungen des Landschaftsurbanismus.
- Integration in den größeren landschaftlichen Kontext, insbesondere die angrenzenden Wald- und Naturgebiete.
- Wenn möglich: ggf. Konzeptfunktionalität der Zeithorizonte in Bezug auf Umsetzung und Phasenplanung (skizzenhafte Ausarbeitung ist ausreichend)
- Mikroklima-Management: Schatten, Umgang mit Regenwasser und extremen Wetterveränderungen, (es werden Low-Tech-Designlösungen bevorzugt, die auf Vegetation und Topografie basieren)
- Vegetationskonzepte im Einklang mit der Raumplanung/dem übergeordneten Konzept

Einhaltung der Aspekte der strategischen Pläne Prags, auf die in der Ausschreibung Bezug genommen wird

- Lösungen für die Anpassung an den Klimawandel
- Funktionalität des Wegenetzes (Koordinierung der räumlichen Anordnung der gemischten Verkehrsträger)
- Barrierefreie Gestaltung und Nutzung des öffentlichen Raums für Menschen mit eingeschränkter Mobilität
- Wirtschaftliche Effizienz der Gestaltung (Bepflanzung, Materialität)
- Langfristige Nutzungsqualität / Robustheit
- Multifunktionale Straßenmöblierung
- Lösung zur Integration sportlicher Nutzungen
- Übersichtlichkeit und Orientierung
- Wenn möglich: Integration von Gemeinschaftsaktivitäten oder Beteiligung in verschiedenen Phasen des Projektlebenszyklus

Vegetation und detaillierte Gestaltung

- Standortangepasste Vegetation (angepasst an feuchte / trockene Bedingungen, genügsam, wasserbewusst)
- Biodiversität und Schutz der Stadtnatur/Ruderalflächen
- Klimaanpassung, Resilienz
- Durchlässigkeit (Boden) und Wasserrückhalt (durch strategische Landschafts- und Vegetationsgestaltung)
- Ökologische, klimagerechte und wärmeschützende Eigenschaften der Freifläche
- Schatten- und Kühlfunktion
- Lebensdauer
- Pflege und Instandhaltung (einschließlich Instrumente für die partizipative Mitverwaltung)
- Materialität / bewusster Einsatz von Materialien unter Berücksichtigung von Langlebigkeit und Nachhaltigkeit

1.6. Formate / Blattschnitt

Es sind zwei Pläne in DIN A0 Querformat einzureichen. Lagepläne sind geordnet darzustellen. Ein Erläuterungstext ist mit maximal zwei DIN A4 Seiten gesondert einzureichen und kann zusätzlich auf den Plänen angeordnet werden. Über die geforderten Leistungen (zwei Pläne) hinausgehende Pläne, Modelle und Texte werden von der Bewertung ausgeschlossen. Der Schwerpunkt liegt auf der grafischen Darstellung.

Die Arbeiten sind plan und gerollt einzureichen. Sie dürfen nicht auf Karton oder andere Träger aufgezogen sein. Ausschließlich auf digitalen Datenträgern eingereichte Arbeiten werden nicht berücksichtigt.

1.7. Geforderte Leistung

Programmatisches Gestaltungskonzept, das das Bahnhofsareal über einen linearen Park mit den Grünflächen in der Nachbarschaft und der Stadtperipherie verbindet. **Plan Nr. 1** im Maßstab **M 1 : 2.500**

Vertiefungsbereiche auf Plan Nr. 2 im Maßstab M 1:500.

In der Detaillierung sind zwei von drei Vertiefungsbereichen zu bearbeiten:

- **D1 Refugium und Quartierspark**
- **D2 Zentrales Gelenk zwischen Quartierspark, Güterbahnhof und Linearem Park**
- **D3 Linearer Park: Übergang zum Malešice-Wald und in das umliegende Stadtgefüge**

Schnitte, Ansichten des Vertiefungsbereiches (Lage frei wählbar, Maßstab min. M 1 : 500) auf Plan Nr. 1 und/oder Plan Nr. 2

- Zusätzliche Darstellungen: Skizzen, Visualisierungen, Piktogramme, etc.
- Erläuterungstext, maximal zwei DIN A4 Seiten, gesondert einzureichen, kann zusätzlich auf den Plänen angeordnet werden

USB-Stick mit folgenden Inhalten:

- Pläne in Originalgröße als jpeg- (300 dpi) und pdf-Format
- Pläne als A3-Verkleinerung als jpeg- (300 dpi) und pdf-Format
- Erläuterungstext im pdf-Format
- Verfasser-Brief in verschlossenem, anonymisiertem Umschlag mit
- Verfasser-Erklärung(en)

Kennzeichnungspflicht zur Nutzung künstlicher Intelligenz:

Die Jury beurteilt neben den inhaltlichen und gestalterischen auch die darstellerischen Qualitäten der eingereichten Arbeiten. Die Nutzung von künstlicher Intelligenz (KI/AI) zur Texterstellung/Bilderzeugung/Visualisierung ist zugelassen, muss aber deutlich unter Nennung der genutzten Hilfsmittel im Text/Bild selbst oder in einer unmittelbar zuzuordnenden Bildunterschrift gekennzeichnet sein.

Teil 2 – Verfahren

Hier werden ausschließlich die technisch-inhaltlichen Aspekte der Durchführung des Peter-Joseph-Lenné-Preises geregelt.

- | | |
|---|---|
| 2.1 Ausloberin/Auslober | Ausloberin des Peter-Joseph-Lenné-Preises ist das Land Berlin, vertreten durch die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt. |
| 2.2 Fachausschuss
Peter-Joseph-Lenné-Preis | <p>Das Verfahren des Peter-Joseph-Lenné-Preises wird von einem Fachausschuss begleitet, dem folgende Institutionen angehören</p> <ul style="list-style-type: none"> • Akademie der Künste, Berlin • Bund Deutscher Landschaftsarchitekt:innen, BDLA • Berliner Hochschule für Technik, FB Life Sciences and Technology, Fachgebiet Landschaftsarchitektur • Technische Universität Berlin, Fachgebiet Landschaftsarchitektur/Freiraumplanung • Karl-Foerster-Stiftung |
| 2.3 Art des Verfahrens | <p>Der Peter-Joseph-Lenné-Preis ist ein Preisverfahren in Form eines einstufigen offenen Ideenwettbewerbs zur Freiraumarchitektur und Landschaftsplanung. Das Verfahren wird durch die jeweilige Ausschreibung geregelt und ist kein Verfahren nach GRW oder RPW.</p> <p>Bis zur Entscheidung durch das Preisgericht ist das Verfahren anonym. Wettbewerbssprache ist Deutsch. Englisch wird akzeptiert.</p> |
| 2.4 Grundlagen | <p>Grundlagen des Verfahrens sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • die Auslobungsunterlagen inklusive der Aufgabenstellungen und • die Kriterien der Karl-Foerster-Anerkennung. |
| 2.5 Karl-Foerster-Anerkennung | Innerhalb des Lenné-Preisverfahrens können für Arbeiten, die besonders qualitätsvolle Beiträge zur Pflanzenverwendung liefern, Karl-Foerster-Anerkennungen durch die Karl-Foerster-Stiftung vergeben werden. Die Vergabe ist daran gebunden, dass die Vorschläge zur Pflanzenverwendung gestalterisch und ökologisch sinnvoll in gute und sehr gute Entwurfslösungen integriert werden. |

2.6 Ankündigung/ Information/Termine

Die verbindliche Ankündigung der Durchführung des Lenné-Preisverfahrens erfolgt im Internet auf www.berlin.de/sen/uvk/natur-und-gruen/stadtgruen/peter-joseph-lenne-preis/.

Bitte schauen Sie während des Verfahrens von Zeit zu Zeit nach, ob weitere wichtige Informationen zum Verfahren und zu seinem weiteren Verlauf veröffentlicht wurden.

Gültigkeit

Maßgeblich für die Durchführung ist die vollständige Ausschreibung des Verfahrens durch die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt in der vorliegenden Fassung. Alle anderen Veröffentlichungen, auch durch Dritte, sind informativen Charakters.

Termine

Ausgabe der Ausschreibung ab Februar 2026.

Die Beiträge müssen am 26. Juni 2026 bis 18 Uhr bei der Grün Berlin GmbH, Ullsteinhaus, Mariendorfer Damm 1, 12099 Berlin, vorliegen.

2.7 Teilnahmeberechtigung

Die Teilnahme am Preisverfahren basiert auf der Einhaltung und Anerkennung der Ausschreibungsbedingungen und der Erbringung der geforderten Leistungen. Die Ausschreibungsbedingungen werden mit dem Erwerb der Unterlage – auch über Dritte oder/und als Kopie – anerkannt.

Zur Teilnahme berechtigt sind natürliche Personen und Gruppen von natürlichen Personen, sofern sie (alle, jede, jeder) am 26. Juni 2026 das 35. Lebensjahr noch nicht vollendet haben. Jede Person oder Gruppe darf nur an einer der drei Aufgaben teilnehmen. Eine besondere fachliche Eignung ist nicht nachzuweisen. Der Zulassungsbereich ist weltweit.

Nicht teilnahmeberechtigt sind Personen oder Personengruppen, die an der Ausarbeitung der jeweiligen Aufgabenstellungen beteiligt waren.

2.8 Ausgabe der Unterlagen

Die Auslobung wird auf www.berlin.de/sen/uvk/natur-und-gruen/stadtgruen/peter-joseph-lenne-preis/ veröffentlicht. Eine postalische Versendung erfolgt nicht.

2.9 Umgang mit den Ausschreibungsunterlagen

Die Teilnehmenden verpflichten sich, die digitalen Daten und Pläne oder deren Ausdrucke nur zum Zwecke des Preisverfahrens zu nutzen und zwar unabhängig davon, in welcher Art und Weise die Ausschreibungsunterlagen erlangt wurden. Die Weitergabe und Vervielfältigung der Ausschreibungsunterlagen ist nur zur Teilnahme am Lenné-Preisverfahren erlaubt. Als Teilnahme am Verfahren gilt auch, wenn die Ausschreibung nur informativ genutzt wird und/oder die Erarbeitung der geforderten Leistungen abgebrochen wird und Ergebnisse nicht eingereicht werden.

2.10 Abgabe der Arbeiten/ Kennzeichnung

Die Arbeiten müssen am 26. Juni 2026 (bis 18 Uhr) vollständig in verpackter Form vorliegen.

Sie können per Post oder Kurierdienst oder durch Abgabe im Dienstgebäude der Grün Berlin GmbH, Ullsteinhaus, Mariendorfer Damm 1, 12099 Berlin (Empfang) zugestellt bzw. abgegeben werden.

Es liegt in der Verantwortung der Teilnehmenden selbst, die Unterlagen so rechtzeitig in den Versand zu geben, dass sie zum Termin vorliegen. Verspätet

eingegangene Arbeiten können nicht berücksichtigt werden.
Den Arbeiten ist der Verfasser-Brief mit Verfasser-Erklärung(en) beizufügen.

Die Arbeiten sind zur Wahrung der Anonymität in verschlossenem Zustand ohne Absender oder sonstigem Hinweis auf die Verfasserin/den Verfasser, aber mit der Kennziffer, dem gewählten Aufgabenbereich (A, B oder C) und dem Vermerk „Lenné-Preis 2026“ einzureichen. Als Absenderin ist die Empfängerin (Grün Berlin GmbH) anzugeben.

Der USB-Stick oder die CD mit den pdf- und jpeg-Dateien (300 dpi) beider Pläne sind gesondert zuzusenden. Hinsichtlich der Verfahrensweise, der Kennzeichnung und der Termine gelten die gleichen Festlegungen wie bezüglich der Pläne.

Kennzeichnung

Die eingereichten Arbeiten dürfen keinen Hinweis auf den Verfasser/die Verfasserin bieten. Jedes Blatt muss in der rechten oberen Ecke mit einer selbst zu wählenden sechsstelligen Kennziffer bis zu 1 cm Höhe und 4 cm Länge und dem Aufgabenort versehen sein. Diese Kennziffer und der gewählte Aufgabenbereich müssen auch auf der Verfasser-Erklärung und außen auf dem verschlossenen Brief mit der Verfasser-Erklärung erscheinen, sowie auf der Sendung mit dem Stick oder der CD mit den pdf- und jpeg-Dateien.

Zum Zwecke der Ausstellung erhalten die Pläne nach der Sitzung des Preisgerichts ein Textfeld in der Größe von maximal 8 x 8 cm in der unteren rechten Ecke. Inhaltlich wichtige Aussagen sollten dort nicht platziert werden.

Verfasser-Erklärung/Verfasser-Brief

Die Verfasser-Erklärung (in der Auslobung vorgegebenes Formular) ist vollständig und leserlich geschrieben den Arbeiten in einem verschlossenen Umschlag (Verfasser-Brief) beizufügen. Die Verfasser-Erklärung ist eigenhändig mit Angabe des Datums zu unterschreiben.

Für jede/n Teilnehmenden ist jeweils eine Verfasser-Erklärung auszufüllen. Bitte fügen Sie den Verfasser-Brief der Sendung so bei, dass sie nicht verloren gehen kann und dass sie beim Öffnen der Verpackung ohne Schaden auffindbar ist! Der Sendung mit dem Stick oder der CD ist eine vollständige und verschlossene Kopie des Verfasser-Brief beizufügen.

2.11 Preisgericht/ Ablauf/Ergebnisse

Das Preisgericht wird von der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt berufen. Die Jury tagt im Juli 2026. Über die Preisgerichtssitzung wird ein Ergebnisprotokoll erstellt. Das Protokoll enthält die Entscheidungen, aber nicht die Mehrheitsverhältnisse bei den Entscheidungen. Die eingegangenen Arbeiten werden nach Eingang mit einer internen Tarnnummer versehen, diese wird der entsprechenden Kennziffer zugeordnet. Tarnnummer und Kennziffer werden registriert.

Der termingerechte Eingang der Arbeiten wird registriert. Die Arbeiten werden auf Vollständigkeit der geforderten Leistungen und Alter der Teilnehmenden geprüft. Zur Beurteilung durch das Preisgericht werden die Arbeiten anonym vorgestellt. Das Preisgericht wählt in jedem Aufgabenbereich die beste Lösung aus. Der Peter-Joseph-Lenné-Preis sowie mögliche Anerkennungen werden vom Preisgericht entschieden und unter Ausschluss des Rechtsweges vergeben. Die Karl-Foerster-Stiftung entscheidet über die mögliche Vergabe der Karl-Foerster-Anerkennungen. Die Preisträgerinnen und Preisträger werden unmittelbar nach der Entscheidung des Preisgerichts informiert und am Festakt am 9. Oktober 2026 in Berlin gewürdigt.

Das Preisgerichtsprotokoll und die Arbeiten der Lenné-Preisträgerinnen und -Preisträger werden im Internetauftritt der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt veröffentlicht.

2.12 Datenerfassung/Datenschutz

Die Teilnehmenden willigen durch ihre Beteiligung bzw. Mitwirkung am Verfahren sowie durch die Erlangung der Ausschreibungsunterlagen ein, dass ihre Daten im Zusammenhang mit dem Lenné-Preisverfahren in Form automatisierter Dateien geführt werden. Die Erfassung erfolgt bei der Erlangung der Ausschreibungsunterlagen im Internet. Erfasst werden Name, Geburtsdatum, Anschrift, Telefon, E-Mail sowie Angaben zur Ausbildung und zur gegenwärtigen Tätigkeit.

2.13 Eigentum/Urheberrecht

Die Urheberrechte für die Aufgabenstellung liegen bei der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt. Für Unterlagen, die von Dritten zur Verwendung innerhalb des Lenné-Preisverfahrens bereitgestellt wurden, verbleiben die Rechte bei diesen. Die eingereichten Arbeiten werden Eigentum der Ausloberin. Die Urheberrechte und die Rechte zur Veröffentlichung der Entwürfe verbleiben bei den Verfasserinnen und Verfassern.

Die Ausloberin ist berechtigt, die zur Beurteilung zugelassenen Arbeiten nach Abschluss des Preisverfahrens ohne weitere Vergütung zu dokumentieren und ggf. zu veröffentlichen und auszustellen.

2.14 Weitere Verwendung

Die besten Ergebnisse und Beiträge werden bei Interesse an die Orte und Institutionen weitergegeben, die die Aufgabe des Lenné-Preises zur Verfügung gestellt haben. Die Arbeiten sollen die öffentliche und planerische Diskussion unterstützen.

2.15 Haftung und Rückgabe

Für die Beschädigung oder den Verlust der Arbeiten haftet die Ausloberin nur im Falle nachweisbar schuldhaften Verhaltens. Eine Rückgabe oder Rückerstattung der Arbeiten erfolgt nicht. Es wird den Teilnehmerinnen und Teilnehmern deshalb empfohlen, sich Kopien ihrer Arbeiten zu fertigen.

2.16 Preise

Peter-Joseph-Lenné-Preis:

Der Preis besteht aus einer Urkunde und dem Preisgeld. In jeder Aufgabe kann ein Lenné-Preis in Höhe von 5.000,- Euro vergeben werden.

Peter-Joseph-Lenné-Anerkennungen:

Für weitere besonders gute Entwürfe in den Aufgabenstellungen können Peter-Joseph-Lenné-Anerkennungen vergeben werden. Die Anerkennungen sind mit insgesamt 10.000 Euro dotiert. Das Preisgericht entscheidet über die Höhe der Anerkennung.

Karl-Foerster-Anerkennung:

Für sehr gute und gute Entwürfe mit besonders guten Leistungen in der Pflanzenverwendung können Karl-Foerster-Anerkennungen vergeben werden. Die Anerkennungen der Karl-Foerster-Stiftung sind mit insgesamt 1.500,- Euro dotiert und werden bei mehreren Verfasserinnen und Verfassern aufgeteilt.

Teil 3 – Unterlagen

- 3.1 Arbeitspläne** Der für die Bearbeitung maßgebliche Plan wird zur Verfügung gestellt.
Der geforderte Planausschnitt ist selbst herzustellen.
- 3.2 Unterlagen** Die erforderlichen Unterlagen werden im Internet als Download zur Verfügung gestellt.
- 3.3 Formular** Verfasser-Erklärung
- 3.4 Anschrift der Ausloberin** Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt
Abteilung III Naturschutz und Stadtgrün
Referat III C Freiraumplanung und Stadtgrün
Am Köllnischen Park 3
10179 Berlin
- Geschäftsstelle
Grün Berlin GmbH
Ullsteinhaus
Mariendorfer Damm 1
12099 Berlin
lenne@gruen-berlin.de
- 3.5 Weitere Informationen** Bitte besuchen Sie ab und an den Internetauftritt des Verfahrens unter
www.berlin.de/sen/uvk/natur-und-gruen/stadtgruen/peter-joseph-lenne-preis/
- 3.6 Einsendungen an** **Grün Berlin GmbH, Ullsteinhaus,
Mariendorfer Damm 1, 12099 Berlin**
Stichwort Lenné-Preis 2026

Impressum

Ausloberin

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt
Abteilung III Naturschutz und Stadtgrün
Referat III C Freiraumplanung und Stadtgrün
www.berlin.de/sen/uvk/

Koordination und Wettbewerbsbetreuung
Grün Berlin GmbH www.gruen-berlin.de
mit Runze & Casper Werbeagentur GmbH

Alle Bilder und Pläne, soweit nicht in der Bildunterschrift anders angegeben,
wurden von der Stadt Prag/IPR zur Verfügung gestellt.

Anhang**Prag**

[Statistische Daten, Karten, Pläne, Interaktive Karten](#)

[Tourismus](#)

Stadtplanung

[Metropolitan Plan](#)

[Metropolitan Plan of Prague](#)

Žižkov

www.visitprague.info/en/things-to-do-prague/zizkov/

www.avantgarde-prague.de/zizkov/

francais.radio.cz/zizkov-le-montmartre-de-prague-8569487

deutsch.radio.cz/szeneviertel-zizkov-8071238

[Stadtkarte Prag: Karte für Žižkov unter Praha 3](#)

[Fotos der Umgebung auf Open Street Map](#)

[Geplante Entwicklung Güterbahnhof Žižkov](#)

[Fotogalerie zum Bahnhof Žižkov](#)

Immobilienentwicklung Entwicklungsgebiet Žižkov

[Parkova City](#)

[Centrum Nový Žižkov](#)

[Žižkov 3.0](#)

[Žižkov City](#)

[Fonds Finanzierung Infrastrukturprojekte Prag](#)

[Friedhöfe Tschechische Republik](#)

Klima und Umwelt

[Prager Strategie zur Anpassung an den Klimawandel](#)

[Klimaplan 2030](#)

[Klima in der Tschechischen Republik](#)

[Prag auf dem Weg zur Dekarbonisierung](#)

[Mehr Grünflächen und Bäume](#)

[Ökologische Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Flächen](#)

[Strategieplan: Umsetzung von Maßnahmen zur Klimaanpassung und -resilienz
te adaptation and resilience](#)

Verkehr

Sustainable Mobilityplan for Prague and its suburbs” strategische, nachhaltige Verkehrsplanung die Oberflächenbeschaffenheit der Weg

www.mdr.de/nachrichten/welt/osteuropa/land-leute/prag-fahrrad-gegen-auto-100.html

Kulturveranstaltungen

Open House Praha

Prague Biennale

Nationales Filmarchiv

Ungenutzte Prager Bahnhöfe als Potential für den Freiraum