

# Exposé zur Bachelorarbeit

Autoreduziertes Wohnen im Rahmen der nachhaltigen Stadtentwicklung – eine Untersuchung zur Planung der „autoreduzierten Lincoln-Siedlung“ in Darmstadt

Rheinische Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn  
Geographisches Institut

Vorgelegt von:

Denise Nieland

Bachelor of Science Geographie

6. Semester

3132217

[s6deniel@uni-bonn.de](mailto:s6deniel@uni-bonn.de)

Betreuer: Prof. Dr. Claus-Christian Wiegandt

Vorgelegt am: 08.07.2020

## 1. „Autoreduziertes Wohnen“ im Rahmen der nachhaltigen Stadtentwicklung

Der MIV ist ein Hauptverursacher der schlechten Umwelt- und Lebensqualität in den Städten. Die Anzahl an Kraftfahrzeugen und deren Fahrleistung nimmt zu, gleichzeitig steigen das Unfallrisiko, die Flächeninanspruchnahme, der Ressourcenverbrauch, die Abfälle bei der Herstellung und Entsorgung der Fahrzeuge, die Luftschadstoff-, Treibhausgas- und Lärmemissionen sowie der Energieverbrauch. Aufgrund dessen sollte das Ziel sein, ergänzend zu den Strategien der Verkehrsvermeidung, der Verkehrsverlagerung vom MIV zur ÖPNV-, Fuß- und Fahrrad-Nutzung sowie der Verlangsamung des Kfz-Verkehrs die Anzahl der PKWs zu reduzieren. Dazu sollten autolose Haushalte weiterhin auf die Anschaffung eines Fahrzeugs verzichten und autobesitzende Haushalte ihr Auto abschaffen. Die Vorteile des Lebens ohne Auto sollten individuell erfahrbar werden, damit sich die Haushalte für den Verzicht auf ein Auto entscheiden (REUTTER u. REUTTER 1992: 34). Die Planung und Umsetzung autoreduzierter Stadtentwicklungsprojekte ermöglichen z. B. eine Verbesserung der Umweltqualität, der Wohn- bzw. Lebensqualität und der Aufenthaltsqualität durch geringere Luftschadstoff-, Treibhausgas- und Lärmemissionen sowie die Gewinnung der Straße als öffentlicher sozialer Lebensraum, Freizeitort und Ort der Kommunikation und Begegnung (REUTTER u. REUTTER 1996: 218). Beispielhaft für ein „autoreduziertes Wohnquartier“ ist das Modellquartier die „autoreduzierte Lincoln-Siedlung“ in Darmstadt, welches sich am Leitkonzept der „Stadt der kurzen Wege“ orientiert (WISSENSCHAFTSSTADT DARMSTADT 2020b) und welches im Zentrum der Bachelorarbeit stehen soll.

## 2. Fallbeispiel: „autoreduzierte Lincoln – Siedlung“ in Darmstadt

Die „autoreduzierte Lincoln – Siedlung“ in Darmstadt entsteht auf einer ehemaligen Militärfläche der „Lincoln Family Housing Area“ der US-Streitkräfte, die sich im Jahr 1954 niedergelassen hatten. Auf dieser Fläche wurden Wohngebäude und soziale Einrichtungen für die US-Soldaten und deren Angehörigen errichtet. Die Siedlung war bis ins Jahr 2008 bewohnt und stand seit dem Abzug der US – Streitkräfte leer. Aufgrund des starken Wachstums der Stadt Darmstadt und der hohen Wohnraumnachfrage bei gleichzeitiger geringer Flächenverfügbarkeit initiiert die Stadt Darmstadt im Jahr 2014 das Projekt der „autoreduzierten Lincoln – Siedlung“. Die Fläche erwirbt die BVD New Living GmbH & Co. KG, eine Tochtergesellschaft der bauverein AG, von der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (LINCOLN-SIEDLUNG). Die Umsetzung des Vorhabens erfolgt mittels eines städtebaulichen Vertrags zwischen der Stadt Darmstadt und der BVD New Living GmbH & Co. KG sowie eines Durchführungsvertrags zur Umsetzung des Mobilitätsmanagements und der Stellplatzeinschränkungssatzung. Auf der ehemaligen Fläche der „Lincoln Family Housing Area“ sollen

ca. 25 ha Wohnraum für rund 5.000 Bewohner realisiert werden. Darüber hinaus sollen Versorgungseinrichtungen, wie Kindergarten, Grundschule, soziale Einrichtungen sowie Spiel- und Erholungsflächen entstehen. Die Siedlung gehört zum Konversionsareal Bessung-Süd und befindet sich am südlichen Siedlungsrand der Kernstadt Darmstadt westlich der Heidelberger Straße (WISSENSCHAFTSSTADT DARMSTADT 2020). Die Entfernung der Lincoln-Siedlung zur Innenstadt beträgt ca. 3 km. Neben den drei bereits vorhandenen Anbindungen an die Heidelberger Straße sollen weitere Verkehrsanbindungen an die vorhandenen Straßen entwickelt werden, eine neue Straßenbahnhaltestelle entstehen sowie die Rad- und Fußwegeverbindungen zu den angrenzenden Vierteln geöffnet und verbunden werden. Darüber hinaus soll ein neues Mobilitätskonzept mit attraktiven Verkehrsangeboten etabliert werden. Ziel ist es, das durch die zusätzliche Wohnbebauung entstehende Verkehrsaufkommen und im Allgemeinen den Kfz-Verkehr in der Lincoln-Siedlung zu reduzieren (LINCOLN-SIEDLUNG). Hierzu wird ein zwischen Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung abgestimmtes Konzept entwickelt, welches die Förderung der Unabhängigkeit vom eigenen Auto und die Umsetzung des Leitkonzeptes der „Stadt der kurzen Wege“ beinhaltet. Die Konzeptentwicklung der Lincoln-Siedlung übernimmt das Büro StetePlanung. Die Lincoln-Siedlung fungiert als Modellquartier für auto- bzw. verkehrsreduziertes Wohnen und fokussiert die Schwerpunkte Mobilitätsmanagement, Stellplatzorganisation, flächendeckendes CarSharing sowie Elektromobilität (WISSENSCHAFTSSTADT DARMSTADT 2020b). Das Parkraummanagement der Lincoln-Siedlung umfasst einen reduzierten Stellplatzschlüssel von 0,65 Stellplätze je Wohneinheit. Hiervon sollen sich max. 0,15 Stellplätze je Wohneinheit auf dem privaten Baugrundstück befinden. Allerdings sind diese Stellplätze vorrangig für mobilitätseingeschränkte Personen und gemeinschaftlich genutzte Fahrzeuge vorgesehen. Die restlichen 0,5 Stellplätze je Wohneinheit entstehen in dezentralen Sammelgaragen oder Abstellanlagen, welche eine maximale Entfernung von 300 Metern zu den Wohnhäusern aufweisen dürfen. Des Weiteren sind ca. 100 öffentliche Stellplätze für Besucher geplant. Das gesamte Stellplatzangebot wird bewirtschaftet (SAMAAN, A. u. G. STETE 2017: 72-73).

Das Mobilitätsmanagement besitzt in Form der Mobilitätszentrale eine eigene Geschäftsstelle in der Quartiersmitte. Diese übernimmt Aufgaben wie Beratung, Buchungsservice für die Mobilitätsangebote, Mobilitätsservices (z. B. Lieferdienste von Geschäften, Paketannahme etc.), die Zuteilung der Kfz-Stellplätze nach festgelegten Vergabekriterien sowie die Kommunikation und Information (SAMAAN, A. u. G. STETE 2017: 73). Im Jahr 2015 beschließt die Stadtverordnetenversammlung den Bebauungsplan als Satzung. Die Grundlagen der Planung sind gelegt (WISSENSCHAFTSSTADT DARMSTADT 2020a). Bereits Ende 2014 beziehen ca. 200 Studierende die drei Bestandsgebäude im Norden der Lincoln-Siedlung. Seit Ende 2016 sind die sechs sanierten Bestandgebäude mit 108 Wohneinheiten, welche sich im Süden des Quartiers befinden, vermietet (SAMAAN, A. u. G. STETE 2017: 74).

### 3. Planungsprozess

Die Entwicklung von Städten ist von verschiedenen Planungen geprägt. Diese Planungen und ihre Umsetzung sind oftmals insbesondere hinsichtlich ihrer Ursache und ihres Zwecks intransparent. Bei der Stadtentwicklung sind die Kommunikation, die Programmatik und die Interpretation beruhend auf Wahrnehmung, sprachlicher Rahmung sowie Deutung des Geschehens entscheidend (SELLE 2018: 15). Zu den Einflussfaktoren der Stadtentwicklung zählen z. B., ökonomische, ökologische, soziale, kulturelle, politische, technologische Faktoren, welche sich gegenseitig bedingen. Diese Einflussfaktoren können neue Anforderungen an die räumliche und bauliche Struktur stellen. Gleiches gilt für Bauvorhaben, die wiederum einen Einfluss bzw. eine Wirkung auf die oben genannten Einflussfaktoren verursachen. Folglich besteht ein komplexes Ursache-Wirkungsgefüge, in denen sich die Einflussfaktoren wechselseitig beeinflussen (SELLE 2018: 17 u. 18). Entscheidend für die wissenschaftliche und praktische Arbeit ist es, nach Ursachen zu fragen: „Was geschieht, bevor das geschieht, was man sieht?“ (SELLE 2018: 18), d. h. die Prozesse, Faktoren und Überlegungen innerhalb des Planungsprozesses, die wesentlich für die Umsetzung sind, aufzudecken. Bei konkreten Planungen und Projekten besteht ein Einfluss verschiedener Akteure, die gegen-, neben- und miteinander die Entwicklung im Raum beeinflussen (SELLE 2018: 18). Das Zitat von Gerd Albers verdeutlicht diese Wechselbeziehungen, dass „Städte sich entwickeln und entwickelt werden“ (SELLE 2018: 18). Zu den zahlreichen privaten und öffentlichen Akteuren, die einen Einfluss auf die Stadtentwicklung nehmen, zählen z. B. Immobilienunternehmer, Projektentwickler, Baufirmen, Stadtplanungsbüros, Kommunen, Grundstückseigentümer, Bürgervereine sowie Initiativen. Diese Akteure unterscheiden sich in ihren Zielen und Werten sowie in ihren Mitteln und Möglichkeiten zur Verwirklichung ihrer Ziele. Darüber hinaus besteht ein Unterschied in ihrer Handlungsweise und in ihren Möglichkeiten, politische Entscheidungen zu beeinflussen bzw. in politische Entscheidungen integriert zu werden. Dies gilt es, bei Stadtentwicklungsprozessen zu beachten.

Bei der Planung und Umsetzung von Vorhaben, wie beispielsweise bei der Entwicklung neuer Wohnquartiere, ist zum einen gesetzlich vorgeschrieben und zum anderen zur Gewährleistung der Planungssicherheit entscheidend, die unterschiedlichen Akteure zu beteiligen, in den Planungsprozess zu integrieren und kooperativ zu handeln (SELLE 2018: 21). Die Bürger\*innen treten als Marktakteure auf, indem sie durch ihre Einstellung und Verhaltensweisen einen Einfluss nehmen, wie beispielsweise als Nachfrager auf dem Wohnungsmarkt oder auch ihr Mobilitätsverhalten. Als Teil der Zivilgesellschaft gestalten die Bürger\*innen durch ihre sozialen und kulturellen Aktivitäten das Stadtleben. In kommunalen Planungsprozessen beteiligen sich die Bürger\*innen mittels Bürgerbeteiligung und besitzen eine Mitsprache. Allerdings gibt es häufig Kontroversen zwischen den Bürger\*innen und den Planungsfachleuten und Projektbetreiber\*innen. Politische Einflussmöglichkeiten existieren in Form

von Wahlen, Bürgerbegehren und Bürgerentscheide. Jedoch werden die Teilhabemöglichkeiten von den Bürger\*innen in ungleicher Weise genutzt (SELLE 2018: 23-27). Die Kommunikation ist eine notwendige Voraussetzung für den Planungsprozess (BISCHOFF, SELLE u. SINNING 2005: 16). Die von Horst W. R. Rittel entwickelten planungstheoretischen Überlegungen, welche auch als „argumentatives Modell“ bezeichnet werden, implizieren, dass Planung als ein Prozess verstanden wird, in dem verschiedene Akteure problemrelevante Informationen erzeugen und verarbeiten. Dieser Prozess beinhaltet den Austausch der Informationen und Argumente. Die wesentlichen Bestandteile der Planung sind die Organisation des Prozesses, die Ermittlung, die Vermittlung, der Austausch sowie die Verständigung (BISCHOFF, SELLE u. SINNING 2005: 17 nach RITTEL u. WEBBER 1992).

## 4. Zielsetzung der Arbeit und Forschungsfragen

Das erste Ziel der Arbeit ist die Darstellung des Planungsprozesses bei der Entwicklung des Konzepts des Modellquartiers der „autoreduzierten Lincoln-Siedlung“ in Darmstadt. Hierzu sollen die Gedankengänge, Überlegungen, Diskussionen, Inhalte sowie Begründungen der einzelnen Akteure bei der Entwicklung des Modellquartiers der „autoreduzierten der Lincoln-Siedlung“ ermittelt und dargestellt werden, sodass die Hintergründe des Planungsprozesses transparent werden. Folglich lautet die erste übergeordnete Forschungsfrage der Arbeit:

### **Wie stellt sich der Planungsprozess bei der Entwicklung des Konzepts des Modellquartiers der „autoreduzierten Lincoln-Siedlung“ dar?**

Aus dieser ergeben sich weitere konkretere Fragestellungen:

- Welche Akteure sind bei der Entwicklung des Konzepts des Modellquartiers der „autoreduzierten Lincoln-Siedlung“ beteiligt?
- Welches Interesse verfolgen die einzelnen Akteure? Welche Position nehmen die einzelnen Akteure ein?
- Wie wirken die einzelnen Akteure bei der Entwicklung des Konzepts des Modellquartiers der „autoreduzierten Lincoln-Siedlung“ mit? Welche Funktion übernehmen die einzelnen Akteure?
- Wie werden die Interessen der einzelnen Akteure ausgehandelt? Wer trifft die Entscheidung? Gibt es einen Interessenausgleich, Kompromisse, „Verlierer“ und „Gewinner“?

Städte variieren in Bezug auf die politischen Zusammensetzungen, den Wohnungsmarkt, die Stadtstruktur, die Planungsleitbilder, das Angebot an Verkehrsmitteln, die Mentalität und Verhaltensweisen der Bevölkerung, die räumlichen Gegebenheiten usw., sodass unterschiedliche Rahmenbedingungen und Voraussetzungen für die Planung und Umsetzung von nachhaltigen

Stadtentwicklungskonzepten bestehen (BLECHSCHMIDT 2016: 46). Das zweite Ziel der Arbeit ist die Ermittlung von Anforderungen bzw. Rahmenbedingungen für die planerische Umsetzung des Konzepts des „autoreduzierten Wohnens“ im Rahmen der nachhaltigen Stadtentwicklung am Beispiel des Modellquartiers der „autoreduzierten Lincoln-Siedlung“, sodass das Konzept des „autoreduzierten Wohnens“ an weiteren Standorten planerisch umsetzbar bzw. auf weitere Standorte planerisch übertragbar ist und ggf. allgemeine Handlungsempfehlungen für die Planung und Umsetzung „autoreduzierter Quartiere“ abgeleitet werden können. Dementsprechend ergibt sich eine zweite Forschungsfrage:

Welche Voraussetzungen bzw. Rahmenbedingungen sind für die erfolgreiche planerische Umsetzung des Konzepts des Modellquartiers der „autoreduzierten Lincoln-Siedlung“ erforderlich bzw. nachteilig?

- Welche Voraussetzungen bzw. Rahmenbedingungen sind für die Entwicklung des Konzepts des Modellquartiers der „autoreduzierten Lincoln-Siedlung“ aus Sicht der einzelnen Akteure erforderlich bzw. nachteilig?
- Woran haben sich die einzelnen Akteure bei der Entwicklung des Konzepts des Modellquartiers der „autoreduzierten Lincoln-Siedlung“ orientiert?

## 5. Methodik

Der Einsatz der Methoden basiert auf einem qualitativen Forschungsansatz. Die konzeptionelle Basis der Bachelorarbeit bildet die wissenschaftliche Fachliteratur. Neben der Literaturanalyse wird eine Dokumentenanalyse (Flächennutzungsplan, Rahmenplan, Bebauungsplan, Durchführungsvertrag, Stellplatzeinschränkungssatzung etc.) durchgeführt. Des Weiteren sollen leitfadengestützte Experteninterviews mit den Verantwortlichen des Projekts der „autoreduzierten Lincoln-Siedlung“, beispielsweise mit Vertretern der Mobilitätszentrale, des Mobilitätsmanagements, dem Stadtplanungsbüro StetePlanung, der BVD New Living GmbH und Co. KG, der bauverein AG, dem Mobilitätsamt, dem Quartiersmanagement und dem Stadtplanungsamt Darmstadt, erfolgen, um die planerischen Voraussetzungen, Rahmenbedingungen und Inhalte des Konzepts des Modellquartiers der „autoreduzierten Lincoln-Siedlung“ zu ermitteln sowie eine begründete Gewichtung der genannten Faktoren durch die Befragten vorzunehmen. Zudem sollen die Gedankengänge, Überlegungen, Begründungen, Interessen, die Position und die Funktion der einzelnen Akteure innerhalb des Planungsprozesses des Modellquartiers festgestellt werden.

## 6. Literatur

AHRENS, G. A. (1992): Autofreies Leben in der Stadt – Anforderungen der Kommune. In: ILS (Hrsg.): Autofreies Leben. Konzepte für die autoreduzierte Stadt. (ILS) Dortmund. 25-29.

BBSR (Hrsg.) (2013): Wohnungseingpässe und Mietensteigerungen. Aktuelle Mietenentwicklungen in den Städten und Gemeinden. BBSR-Analysen KOMPAKT 07/2013.

BISCHOFF, A., SELLE, K. u. SINNING (2005): Informieren Beteiligen Kooperieren. Kommunikation in Planungsprozessen. Eine Übersicht zu Formen, Verfahren und Methoden. 1. (Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur) Dortmund.

BLECHSCHMIDT, A. (2016): Wohnen ohne Auto - Nischenkonzept oder Zukunftsmodell für nachhaltige Stadtentwicklung? Planungen und Umsetzungen autofreier bzw. autoreduzierter Stadtentwicklungsprojekte im Vergleich. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 10. Frankfurt a.M.

CHRIST, W., C. HÜBNER u. W. LOOSE (2001): Städtebauliche und ökologische Qualitäten autofreier und autoarmer Stadtquartiere. Forschungsbericht. Bauhaus-Universität Weimar und Öko-Institut e.V. Weimer Freiburg.

DITTRICH, A. (1997): Planung und Realisierung autoarmer Stadtquartiere. Anforderungen-Konzepte-Chancen der Umsetzung. 108 (ILS) Dortmund.

FUGMANN, F., GINSKI, S., SELLE, K. u. F. N. THISEN (2018): Multilaterale Kommunikation in Prozessen der Stadtentwicklung: Querauswertung von 50 Praxisbeispielen. Forschungsprojekt. Lehrstuhl für Planungstheorie und Stadtentwicklung, RWTH Aachen University.

HAUFF, V. (Hrsg.) (1987): Unsere gemeinsame Zukunft. Der Brundtland-Bericht der Weltkommission für Umwelt und Energie. Greven.

HEIDER, K. (2002): Öffentliche und private Akteure im Städtebau. Zur Organisation, Aufgabenverteilung und Optimierung städtebaulicher Planung. 23. (Institut für Städtebau, Bodenordnung und Kulturtechnik der Universität Bonn) Bonn.

HOLZAPFEL, H. (1992): Neue Urbanität ohne Auto – Wie scheinbarer Verzicht zum Nutzen wird. In: ILS (Hrsg.): Autofreies Leben. Konzepte für die autoreduzierte Stadt. (ILS) Dortmund. 46-47.

JUST, U. u. G. Kampert (1992): Autofreies Leben – autofreie Stadt. Zusammenfassung der Diskussion und Ausblick des Expertengesprächs. In: ILS (Hrsg.): Autofreies Leben. Konzepte für die autoreduzierte Stadt. (ILS) Dortmund. 48-52.

LINCOLN – SIEDLUNG (Hrsg.)

Abrufbar unter: <https://www.lincoln-siedlung.de/> (letzter Abruf: 29.05.2020)

KORDA, M. (Hrsg.) (2005<sup>5</sup>): Städtebau. Technische Grundlagen. (Teuber) Wiesbaden.

KRÄMER-BADONI, T. (1992): Ohne Automobil leben – Folgerungen aus einem Versuch. In: ILS (Hrsg.): Autofreies Leben. Konzepte für die autoreduzierte Stadt. (ILS) Dortmund. 19-21.

KREIBICH, V. (1992): Autolose Mobilität in der Industriegesellschaft? – Nischenperspektive oder Umbaukonzept? In: ILS (Hrsg.): Autofreies Leben. Konzepte für die autoreduzierte Stadt. (ILS) Dortmund. 11-14.

- KRIEN, E. (1992): Ohne Auto leben wollen. In: ILS (Hrsg.): Autofreies Leben. Konzepte für die autoreduzierte Stadt. (ILS) Dortmund. 7-10.
- REUTTER, U. U. O. REUTTER (1992): Wohnen ohne Auto – Ansatzpunkte lokaler Autosparkonzepte. In: ILS (Hrsg.): Autofreies Leben. Konzepte für die autoreduzierte Stadt. (ILS) Dortmund. 34-41.
- REUTTER, O. UND U. REUTTER (1996): Autofreies Leben in der Stadt. Autofreie Stadtquartiere im Bestand. (Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur) Dortmund.
- Reutter, U. (1998): Autofreies Leben - autofreie Stadtquartiere: Anforderungen, Konzepte und erste Erfahrungen in Deutschland. In: Zeitschrift für Architektur und Design 11. 6–8.
- RINK, D. (2018): Nachhaltige Stadt. In: Rink, D. u. A. Haase (Hrsg.): Handbuch Stadtkonzepte. (Barbara Budrich) Opladen Toronto. 237-257.
- RITTEL, H. W. U. M. M. WEBBER (1992): Planen, Entwerfen, Design: Ausgewählte Schriften zu Theorie und Methodik (Kohlhammer) Stuttgart.
- SAMAAN, A. u. G. STETE (2017): Mobilitätsmanagement in der Lincoln – Siedlung. Ein Baustein für die nachhaltige Stadtentwicklung in Darmstadt. In: vhw 2. 71-74.
- SCHRÖDER, C. (2010): Akteure der Stadtteilentwicklung. Wie Verwaltung, Politik und Bürgerschaft Beteiligung definieren. 8. (oekom) München.
- SELLE, K. (2005): Planen. Steuern. Entwickeln. Über den Beitrag öffentlicher Akteure zur Entwicklung von Stadt und Land. (Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur) Dortmund.
- SELLE, K. (2013): Über Bürgerbeteiligung hinaus: Stadtentwicklung als Gemeinschaftsaufgabe?. Analysen und Konzepte. (Dorothea Rohn) Detmold.
- SELLE, K. (2018): Stadt entwickeln: Arbeit an einer Gemeinschaftsaufgabe. Texte aus Forschung und Praxis. (Dorothea Rohn) Lemgo.
- SEPT, A. (2018): Cittaslow. In: Rink, D. u. A. Haase (Hrsg.): Handbuch Stadtkonzepte. (Barbara Budrich) Opladen Toronto. 43-61.
- SPITZER, H. (1997): Fünf Ebenen der Nachhaltigkeit. In: Birzer, M., Feindt, P. H. u. E. A. Spindler (Hrsg.): Nachhaltige Stadtentwicklung. Konzepte und Projekte. (Economica) Bonn.
- UMWELTBUNDESAMT (Hrsg.) (2011): Leitkonzept - Stadt und Region der kurzen Wege. Gutachten im Kontext der Biodiversitätsstrategie. 48. Dessau-Roßlau.
- UMWELTBUNDESAMT (Hrsg.) (2012): Themenblatt: Anpassung an den Klimawandel. Hitze in der Stadt. Eine kommunale Gemeinschaftsaufgabe. Dessau-Roßlau.
- UMWELTBUNDESAMT (Hrsg.) (2017): Stadtentwicklung.  
 Abrufbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/nachhaltigkeit-strategien-internationales/planungsinstrumente/umweltschonende-raumplanung/stadtentwicklung#stadtentwicklung-aktiver-planungs-und-veranderungsprozess>  
 (letzter Abruf: 05.07.2020)
- WISSENSCHAFTSSTADT DARMSTADT (Hrsg.) (2020a): Lincoln – Siedlung. Bauleitplanung.  
 Abrufbar unter: <https://www.darmstadt.de/standort/stadtentwicklung-und-stadtplanung/konversion/lincoln-siedlung> (letzter Abruf: 29.05.2020)

WISSENSCHAFTSSTADT DARMSTADT (Hrsg.) (2020b): Mobilitätskonzept Lincoln - Siedlung  
Abrufbar unter: <https://www.darmstadt.de/leben-in-darmstadt/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsentwicklung-undprojekte/mobilitaetskonzept-lincoln-siedlung> (letzter Abruf: 29.05.2020)