



QUARTIERE DER ZUKUNFT

DER WEG ZUR CO₂ - FREIEN
GESELLSCHAFT

“



**IM GESPRÄCH MIT HEINZ HANEN, GESCHÄFTSFÜHRER
DER EVOHAUS GMBH, UND MANFRED HAESEMANN, RECHTSANWALT BEI CBH**

Welche Aufgaben haben wir Ihrer Meinung nach gegenwärtig und künftig im Kontext Wohnungsbau zu lösen?

■ Hanen: Die größten Herausforderungen, die auf uns im Wohnungsbau zukommen, haben viele noch nicht begriffen. So hat die Europäische Union mittlerweile beschlossen, dass ab 2018 nur noch Passivhäuser genehmigt werden. Ich befürchte, dass so der Dämm-Wahnsinn kein Ende finden wird und schon dadurch auch die Kosten weiterhin ansteigen werden. Gleichzeitig fordern die Städte mehr sozialen Wohnungsbau. Wenn Sie diese Vorgaben ernsthaft berücksichtigen wollen, dann werden Sie merken, dass dies mit den heute angewendeten rechtlichen Regeln nicht realisierbar ist. Allein die Zertifizierung von Passivhäusern ist enorm kostspielig. Wir müssen deshalb die Frage „Wie können wir ökologisch bauen und gleichzeitig die Kosten langfristig senken?“ in den Mittelpunkt unserer Überlegungen stellen.

Gestaltet sich dies nicht auch angesichts stetig steigender Grundstückskosten in Metropolen als sehr komplexe Herausforderung?

■ Hanen: Wenn wir zum sozialen Wohnungsbau verpflichtet sind, dann muss es auch Regularien in den Städten geben, die die Senkung der Baulandpreise für bestimmte Teilbereiche ermöglichen. So etwas ist heute schon bei Flächen für den Gemeinbedarf der Fall. Dort werden die Preise halbiert.

Ist das Thema Baulandpreissenkung ein Instrument, das momentan überhaupt auf politischer Ebene diskutiert wird?

■ Haesemann: In den Metropolen steht primär die Mobilisierung von Bauland im Fokus. Dabei gibt es extreme Defizite, die zu einer unendlichen Preisspirale führen. Bei privaten Grundstücken hat man keine Möglichkeit der Einflussnahme. Es gibt zwar einige Städte, die Bauland verbilligt abgeben – und das auch schon mal mit hohen Subventionen, aber leider ist diese Praxis längst nicht die Regel.

Kann hier denn seitens Politik überhaupt etwas getan werden?

■ Hanen: Wenn tatsächlich für kleines Geld Sozialwohnungen gebaut werden sollen, dann muss etwas passieren – sonst bleibt diese Forderung nur ein peinliches Lippenbekenntnis.

Führt dies nicht zwangsläufig zur Erschließung von Bauland in anderen Kommunen und wird Wohnen dann nicht unmittelbar auch mit Mobilitätsfragen verknüpft?

■ Haesemann: Die Entwicklung großer Wohngebiete ist immer an die Entwicklung eines Mobilitätskonzepts geknüpft. Wenn z. B. 1.000 Wohnungen gebaut werden, stellt sich zwangsläufig die Frage, ob das öffentliche Straßensystem dieser Herausforderung gewachsen ist. Das ist in vielen Gebieten deutscher Metropolen nicht mehr der Fall. Wohnbauentwicklung ist nur möglich, wenn zeitgleich Mobilitätskonzepte entwickelt werden, die stark auf den ÖPNV setzen. Diese müssen vorher realisiert werden und sie müssen idealerweise auch E-Mobilität und Car-Sharing einbeziehen.

■ Hanen: Bis vor Kurzem galt in Nordrhein-Westfalen eine Stellplatzverordnung, die pro Wohneinheit tatsächlich zwei Stellplätze forderte. Mittlerweile liegt diese Kompetenz in den Händen der einzelnen Kommunen, die in ihren neuen Mobilitätskonzepten andere Schwerpunkte setzen. Car-Sharing ist hier ein sehr wichtiger Beitrag.

■ Haesemann: In vielen Städten verzichten Bewohner bereits bewusst auf ihr Auto, weil die Parkplatzsituation schwierig und verfügbare Stellplätze teuer sind. Stattdessen werden Car-Sharing-Angebote in Anspruch genommen, die für die Bedürfnisse der Stadtbewohner absolut ausreichen. Übertragen auf große Wohnbauprojekte bedeutet dies, dass z. B. nicht mehr 1.000, sondern nur noch 500 Stellplätze bereitgestellt werden müssen. Dies bedeutet eine enorme Senkung der Baukosten.

Herr Hanen, Sie haben mit EVOHAUS kürzlich drei Projekte realisiert. Welche Erfahrungen haben Sie hinsichtlich der genannten Punkte gemacht? Sind das Konzepte, die von den Bewohnern nachgefragt werden, oder braucht es hier viel Überzeugungsarbeit?

■ Hanen: Wie bei allen Innovationen müssen Sie zunächst etwas Überzeugungsarbeit leisten. So schauten sich Gemeinderäte aus Mannheim und anderen Kommunen der Metropolregion Rhein-Neckar zunächst unser Projekt in Köln an. Das hat sie offenbar überzeugt, denn wir bauen in Mannheim auf dem Konversionsgelände der Benjamin-Franklin-Baracks über 320 Wohneinheiten einschließlich eines Kindergartens sowie Seniorenwohnungen. Unsere Kunden, auf die Ihre Frage primär abzielt, reflektieren unsere Konzepte sehr stark. Insbesondere die Älteren mit weniger finanziellen Mitteln sehen in unseren Quartieren viele Vorteile. Beispielsweise fallen die Kosten für ein eigenes Auto weg; durch Car-Sharing-Angebote bleiben die Bewohner dennoch mobil.

■ Haesemann: Stadtentwicklung ist immer auch Gesellschaftspolitik. Das Drama, das derzeit fast überall aufgeführt wird, heißt „Bezahlbarer Wohnraum?“. In den sogenannten Schwarmstädten – insbesondere in solchen, die auch Universitätsstädte sind – ist es für große Teile der Bevölkerung fast unmöglich, eine Wohnung zu akzeptablen Konditionen zu finden. Selbst mit seinem Anfangsgehalt kann ein Arzt, Ingenieur oder Anwalt dies kaum schaffen.

Der soziale Wohnungsbau ist über viele Jahre systematisch abgebaut worden; es gibt z. B. in Nordrhein-Westfalen (NRW) keine Fehlbelegungsabgabe mehr. Nun sind die Städte in großer Not und entwickeln sogenannte Baulandmodelle, die dazu verpflichten, bei jeder Bauleitplanung 30 Prozent der Bruttogeschossfläche für öffentlich geförderte Wohnungen bereitzustellen. Zwar sind in NRW die Zuschüsse für sozialen Wohnungsbau mittlerweile so attraktiv wie wahrscheinlich noch nie nach dem Krieg, aber dennoch müssen Bauträger, die als Projektentwickler z. B. von 1.000 Wohnungen rund 300 dem sozialen Wohnungsbau zur Verfügung stellen sollen, diesen Bereich subventionieren. Das beeinflusst wiederum die Preise der restlichen Wohnungen. Mit dieser Methode ist es ganz schwierig, das Ziel zu erreichen, bezahlbaren Wohnraum in gemischten Quartieren zu schaffen.

Deshalb müssen zusätzliche entscheidende Punkte in Angriff genommen werden: Wie senke ich die Baukosten? Wie komme ich zu intelligenteren Mobilitäten? Wie komme ich zu einer innovativen Energieversorgung, die auch die Betriebskosten nachhaltig heruntersetzt? Das sind die entscheidenden Fragen, die es im Wohnungsbau zu beantworten gilt. Andernfalls wird sich die gegenwärtige soziale Schieflage künftig dramatisch verschärfen.

Herr Hanen, wodurch zeichnen sich Ihre drei EVOHAUS – Projekte in diesem Kontext im Kern aus?

■ Hanen: Bei den EVOHAUS-Projekten handelt es sich um einen Wohnungsbau, der Passivhaus-ähnlich ist. Bei uns geht es primär um die Vermeidung von Energieverlusten. Wir lassen unsere Häuser aber nicht zertifizieren, da die Kosten dafür einfach zu teuer sind. Als wir die Firma vor über 20 Jahren gegründet haben, stellten wir zuerst dem baden-württembergischen Wirtschaftsminister unsere Idee vor, Häuser zu bauen, die knapp an die Verbrauchswerte eines zertifizierten Passivhauses herankommen. Ohne diese Zertifizierung sind wir wesentlich preisgünstiger, denn unser Ziel

war damals, Menschen mit einem Monatsnettoeinkommen von 1800 Euro anzusprechen. Das hat glücklicherweise schon damals der Minister unterstützt.

Wenn Sie von „Passivhausstandard“ sprechen – welche Qualitäten realisieren Sie, um sich diesem Standard zu nähern?

■ Hanen: Wir haben immer eine Dreifach-Verglasung und eine 300 mm dicke Dämmung auf den Außenwänden und eine 400 bis 500 mm dicke Dämmung auf dem Dach, also alles, was man üblicherweise von einem Passivhaus kennt. Darüber hinaus gehört zu unserem Konzept, Energie eigenständig und CO₂-frei zu erzeugen und mit einem intelligenten von uns entwickelten Energiemanagementsystem zu nutzen. Unsere Technologie führt dazu, dass wir Energie einsparen und auch bis zu 70 Prozent des erzeugten Stroms selbst verwerten. Dieses Konzept geht weit über den Standard des Passivhauses hinaus. So nutzen wir z. B. Energie dann, wenn diese möglichst günstig erzeugt und von der Umwelt bereitgestellt wird.

Zur Erläuterung: Wie wird Energie in Ihren Quartieren erzeugt?

■ Ein Bebauungsplan legt die bauliche Dichte und die Wohnfläche fest. Aus dieser ergibt sich wiederum die Anzahl der Bewohner. Anhand dieser beiden Zahlen kann der Energiebedarf des Quartiers berechnet werden. Für dessen Ermittlung gibt es sogenannte Standardlastprofile. Dieser Energiebedarf muss mit der Energie in Balance gebracht werden, die an Ort und Stelle etwa über Photovoltaik-Anlagen produziert wird.

Eine besondere Aufgabe besteht jetzt im Energiemanagement. Energie wird ja nicht immer genau dann produziert, wenn sie gebraucht wird. Im Sommer gibt es viel und im Winter deutlich weniger aus Solarmodulen erzeugten Strom. Zudem ist die zum Heizen benötigte Energiemenge im Winter recht hoch. Trotzdem gibt es in den 365 Tagen eines Jahres keine Probleme, da wir mit Wärmespeichertechnologien arbeiten. Mit der Unterstützung von drei Forschungsprojekten habe wir eine Steuerung entwickelt, die die Energie in den Speichern so herunterfahren kann, „bis es sozusagen wehtut“. Die Photovoltaik-Anlage ist so ausgelegt, dass für die Gesamtheit der Bewohner der Strombedarf abgedeckt wird. Gleiches gilt für die Wärmeerzeugung. Es wird mit PV-Modulen Energie produziert, mit einem Managementsystem über die Zeit phasengenau im Wohngebiet verteilt und nicht benötigte Energie weitestgehend gespeichert. Die gesamte Energieversorgung erfolgt auf diese Weise sogar CO₂-frei.

Sind die Quartiersbewohner so gesehen nicht nur reine Mieter im konventionellen Sinn, sondern partizipieren mit allen Konsequenzen an einem Gesamtsystem „Quartier“?

■ Hanen: Ja, das ist eine in sich homogene Gemeinschaft. Nach dem Motto „Einer für alle – alle für einen“ nimmt jeder aus dem großen „Energiesee“ das, was er braucht.

Das heißt, als Bewohner des Quartiers ist man auch Teil eines sozial-ökonomischen Engagements?

■ Haesemann: EVOHAUS-Quartiere bieten viele spannende Faktoren. Erstens bekommt der Quartiersgedanke durch das oben Genannte eine neue Dimension und zweitens vereint das Konzept viele Funktionen, die entscheidend für bezahlbaren und ökologisch verantwortbaren Wohnraum sind. So führen auch die

”

Gebäudestellungen und die gesamte städtebauliche Konfiguration zur Energieeffizienz. Verdichtung und Energiegewinnung und -verbrauch stehen im Fall der EVOHAUS-Quartiere in einem klar durchdachten Verhältnis. Durch die höhere auch vom Bundesbaugesetz geforderte Verdichtung und ein neues von EVOHAUS entwickeltes Mobilitätskonzept werden die Kriterien, die für gelungenen Wohnungsbau gelten, sehr gut erfüllt. Und die Bewohner profitieren zusätzlich auch noch durch geringe Betriebskosten.

■ Hanen: Ich wehre mich ein bisschen gegen das Wort „Energieeffizienz“, da es momentan von jedem benutzt wird. Entscheidend ist, dass wir den Schritt zu einer „CO₂-freien Gesellschaft“ hinbekommen. Unser Konzept basiert auf einer kostengünstigen Bauweise, einem sehr hohen Eigenverbrauch des erzeugten Stroms aus Photovoltaik, Geothermie und Windenergie, aus einem intelligenten Energiemanagementsystem und einem neuen Mobilitätsmodell. Für unsere Quartiermitglieder sinken die Energiekosten auf gerade mal rund 20 bis 25 Prozent vergleichbarer Wohnungen.

Ist die CO₂-freie Gesellschaft auch das Stichwort, das Sie in Ihrem Konzept in den Mittelpunkt stellen?

■ Hanen: Ja, die Städte erhalten mit unseren Prototypen – und jetzt auch mit der großen Serie, in der wir bauen – ein neues intelligentes, innovatives Instrument, um städtebauliche Parameter neu justieren zu können. In den künftigen Bebauungsplänen sollte dann wie in einer „magna charta“ vermerkt werden, das alles, was neu gebaut wird, CO₂-frei sein muss, also jegliche Form des Energiekonsums.

Reden wir an dieser Stelle nicht gerade auch über unser Dilemma, nämlich dass sich unsere Gesellschaft mit Begrifflichkeiten und Regulatoren belastet, obwohl es eigentlich um die Logik einer freien Konzeptionierung geht? Wenn man in einer Gesellschaft lebt, in der Zertifizierung ein Fetisch ist, ist das Nicht-Zertifizieren schon ein subversiver Akt, den man sich dann vom Minister freistellen lassen muss, damit das überhaupt als Qualität anerkannt wird – steckt dahinter nicht ein kultureller Bruch?

■ Hanen: Dass wir es in stadtentwicklungspolitischen Fragen auch mit viel Freischärlertum zu tun haben, ist nicht neu. Ich bin allerdings doch optimistisch, dass sich der Gedanke der CO₂-freien Gesellschaft nach und nach durchsetzen wird und wir uns von den alten Denkmodellen lösen werden.

■ Haesemann: Das Freischärlertum hat ja auch einen großen sozialen Aspekt. Wenn es dazu führt, dass bezahlbarer Wohnraum geschaffen wird, ist das ja eigentlich nur der Anfang der Kette, an die wir ran müssen. Die ca. 3.000 DIN-Normen wären eigentlich auch einmal freischärlertisch zu überprüfen, ob nicht in dem einen oder anderen Fall schon aus Gründen der sozialen Effizienz manche Normen übertrieben sind und müssen oder ob man nicht mit Annäherung – und dann sehr viel günstiger im „Exit“ – zu denselben Ergebnissen kommt.

STADTENTWICKLUNG IST ZUGLEICH IMMER AUCH GESELLSCHAFTSPOLITIK.

Herr Hanen, wie stehen Sie diesen Dingen gegenüber? Es ist ja nicht nur eine technische Frage, die viele versuchen in den Griff zu bekommen, sondern der ganz klare Wunsch nach „Entlastung“ und auf „Ergebnis“; einerseits im ökonomischen Sinn und in der Folge auch im sozialen und ökologischen Kontext.

■ Hanen: Derzeit entwickeln wir eine 50.000 m² große Fläche in einer Ortsrandlage im südlichen Düsseldorf-Himmelgeist. In Mannheim waren die Reaktionen auf unser CO₂-freies Baukonzept äußerst positiv: Nachdem wir dies präsentiert hatten, standen uns alle Türen offen. Es gab eine Vielzahl an Leuten, die verstehen wollten, was wir tun und wie wir unsere Ideen umsetzen. In Düsseldorf haben wir nun mit 450 bis 500 Wohneinheiten eine etwas größere Skalierung und müssen abwarten, wie unser Konzept angenommen wird. Kernpunkte sind auch hier Verdichtung, Reduzierung des Verkehrs, unter anderem auch durch Reduzierung der Stellplätze. Meiner Meinung nach müssen wir auch im Bereich Erschließungskosten neue Wege gehen: 200 bis 300 Wohneinheiten kann ich mit einer einzigen Straße erschließen; Parkplätze und auch Lieferdienste werden unter die Erde verlegt, sodass oberhalb Grünflächen für die Bewohner entstehen.

Sie haben Mannheim als positives Beispiel angeführt – müssen Sie in anderen Kommunen viel Überzeugungsarbeit leisten oder stoßen Sie grundsätzlich auf offene Ohren?

■ Hanen: In Köln ist es beispielsweise ganz erstaunlich gelaufen. Zu Beginn habe ich die Verantwortlichen für die Stadtplanung besucht, die von dem Konzept sofort begeistert waren. Auch das anschließende Gespräch beim Dezernenten hat keine zehn Minuten gedauert. Er hat sofort erkannt, dass es hier um ein völlig neues Städtebaukonzept geht, und seine Unterstützung zugesagt. In Köln bin ich mit offenen Armen empfangen worden. Was mich besonders positiv überrascht hat, war, dass die Politik nicht immer der Bremser ist. Auch dort findet mittlerweile ein Umdenken statt.

Stichwort Mobilitätsfragen: In welche Richtung muss sich unsere Gesellschaft politisch noch viel aktiver entwickeln?

■ Hanen: In Richtung Sharing-Mentalität. Ich persönlich überlege, ob ich überhaupt noch ein Auto brauche. Ich benutze es lediglich für lange Fahrten, wenn ich z. B. mal raus aufs Land fahre. Für alle anderen Wege nutze ich den Zug, die Straßenbahn oder auch mal das Taxi.



Kerpen, Unternehmer PARK

Aurelis in Nordrhein-Westfalen



Düsseldorf, La Tête



Köln, Ehrenveedel

Wir verfügen über Büro- und Gewerbeflächen für Ihr Business! Im Kölner Stadtteil Ehrenfeld entwickeln wir das *Ehrenveedel* - ein Quartier mit Wohn- und Gewerbegrundstücken.



Duisburg, Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen

Was können wir für Sie tun?

Aurelis Real Estate GmbH & Co. KG

Asset Management | Development | Ankauf

Region West | Tel. 0203 709028 0

info@aurelis-real-estate.de | www.aurelis-real-estate.de



Haben Sie das Gefühl, dass das eine ernsthafte Debatte ist?

■ Haesemann: Die Debatte hinkt der Wirklichkeit bereits hinterher. Es gibt in Köln Stadtteile, die für das Auto gar nicht mehr so leicht zugänglich sind. Das ist das Ergebnis einer zielbewussten Politik. Für die jüngere Generation ist das Auto schon heute kein Statussymbol mehr. Das Smartphone regiert auch die Mobilität: Es geht schlichtweg um die Frage: Wie komme ich von A nach B? Wenn dann Car-Sharing-Angebote wie in Köln direkt vor der Haustür verfügbar sind, wird das eigene Auto entbehrlich. Daneben ist der öffentliche Nahverkehr (ÖPNV) im Aufbruch. Denn mittlerweile hat jeder begriffen, dass zum bezahlbaren Wohnraum auch ein gut funktionierender ÖPNV zwingend dazugehört.

Wandelt sich also die ideologische Debatte des Verkehrs in eine funktionale, effiziente und erfolgsorientierte?

■ Haesemann: Das kann man so sagen. Momentan gibt es aus vielerlei Gründen unter Jung und Alt noch immer die Tendenz, in die attraktiven Metropolen zu ziehen. In München sind die Preise für Eigentum und Wohnen komplett durch die Decke geschossen. Andere Schwarmstädte haben vielleicht noch eine Chance. Das wurde inzwischen auch von vielen Politikern begriffen. In Hamburg ist man mittlerweile sehr aktiv bei diesem Thema. Auch andere Bundesländer sind ambitioniert, weil es zu großem sozialen Unfrieden führt, wenn man nicht mehr bezahlbar wohnen kann.

Wie wird denn dann die interkommunale Wirklichkeit geregelt werden?

■ Haesemann: Da gibt es inzwischen viele positive Zeichen. München kooperiert schon lange bei Infrastrukturfragen mit dem Umland. Im Rheinland gibt es ähnliche Ansätze, damit überhaupt wieder bezahlbarer Wohnraum entstehen kann. Ein anderer Weg ist, über die Baukosten und die Betriebskosten das ganze Thema anzugehen, so wie es das EVOHAUS-System vormacht.

Ein Problem könnte die Nachfrage sein, denn so lange diese groß ist, werden die Baukosten weiter ansteigen. Das ist quasi ein „Naturgesetz“. Allerdings sind auch die Baukosten veränderbar. Das zeigt ja auch Herr Hanen mit EVOHAUS, der genau im Bereich der Energiegewinnung und des Energiemanagements ansetzt. Und das ohne die Marge der Wohnungsbauträger oder der Bauindustrie zu schmälern. Daneben sind aber eine ganze Reihe anderer Bereiche denkbar, die ebenfalls verändert werden können.

Ist es im Endeffekt nicht immer wieder das alte Thema, dass die Beharrungskräfte alter Strukturen und Systeme so stark sind, dass sie genau das keimende Wachstum, von dem wir wissen, dass wir morgen und übermorgen davon leben müssen und könnten, fast ersticken? Und ist es nicht eine systemische Frage, der Gesellschaft, ob sie es schafft, genau an dem Punkt ihr Beharrungsvermögen endlich mal abzubauen damit wir wieder andere Möglichkeitssysteme in Gang bringen?

■ Haesemann: In einer modernen Gesellschaft müssten besonders Bauvorschriften zeitlich befristet sein und deren Verlängerung bewusst beschlossen werden. Im Baubereich leben Regularien fort, die bereits vor mehr als 50 Jahren eingeführt wurden. Diese müssten grundlegend überprüft werden.

Ist es nicht auch ein Marketinginstrument, Markteintrittsbarrieren so hoch zu kultivieren, dass damit ein neuer Wettbewerb auf Distanz gehalten wird? Und ist insofern nicht auch das Steuersystem gar nichts anderes als ein Teil eines allgemeinen Wettbewerbssystems, das mit dazu beiträgt, Barrieren in den Markteintritt höher zu schrauben?

■ Haesemann: Das wäre eigentlich ein EU-Thema. Wenn wir die Normen hätten, die in Holland oder auch in vielen anderen Teilen Europas gelten, könnten wir unsere Vorschriften sehr verschlanken.

■ Hanen: Die Deutschen neigen in der Tat dazu, vieles zu überregulieren. Das sind nicht etwa die Architekten, sondern eher die Ingenieure, die auch das allerletzte Details fixieren wollen und noch dazu viele Normen hochschrauben. Statt zu überlegen, wie wir das, was wir um uns herum haben, nutzen können, überlegt man bei uns primär, wie wir das, was wir haben, schützen können.

Herr Hanen, was ist Ihre Motivation als Projektentwickler?

■ Hanen: Ich bin von Haus aus Architekt, und Architekten sollten immer, wenn sie Städte denken, im Blick behalten, dass Städtebau der Umgang mit Immobilien ist. Wenn wir sehen, dass sich die Dinge ungebremsst verteuern, dann können wir irgendwann aufhören zu bauen, weil es keiner mehr bezahlen kann. Schon deshalb ist unsere Triebfeder die Beantwortung der Frage: Was tue ich oder was können wir tun, um diesem Trend entgegenzuwirken? Dass das primär eine soziokulturelle Betrachtungsweise ist, liegt auf der Hand. Wir müssen das Denken bei vielen Leuten ein Stück weit beeinflussen und neue Impulse setzen, die in die richtige Richtung weisen, nämlich: Wir stellen den gesamten Individualverkehr zur Diskussion, wir arbeiten dafür, dass wir das Land nicht mehr für Straßen und Parkbuchten verschleudern. Das sind Aufgaben, die wir bewerkstelligen können. Wünschen wir uns eine nachhaltige Veränderung für eine CO₂-freie Gesellschaft, dann müssen wir alle einen aktiven Beitrag leisten.

Vielen Dank für dieses interessante Gespräch.

Das Interview führte Johannes Busmann



MANFRED HAESEMANN

ist Rechtsanwalt bei CBH mit besonderer Spezialisierung auf die Begleitung von Bebauungsplänen und Planfeststellungsbeschlüssen v. Großprojekten im Bereich öffentlicher Infrastruktur sowie von großen Hochbau- und Wohnungsbauvorhaben. Darüber hinaus ist Manfred Haesemann Vorsitzender der Wohnungsbauinitiative Köln sowie Vorsitzender des Stiftungsrates der Stiftung Rheinische Kulturlandschaften.

HEINZ HANEN

studierte an der Karlsruher Fridericiana, heute KIT, Architektur. Zum Ende der achtziger Jahre wurde HANEN Architekten gegründet. 1997 schließlich die evohaus deren Aufgabengebiet die Errichtung von Stadtquartieren ist. Er ist Geschäftsführer der evohaus GmbH. 2013 wurde die evohaus IRQ GmbH gegründet. Diese stellt die Planung von CO₂-freien Energiekonzepten in den Fokus. Hierdurch ergeben sich Synergien mit dem Schwerpunkt im Bereich Errichtung CO₂-freier Stadtquartiere und Städte.