



Küppersmühle im Innenhafen
Duisburg (links), Hans-Dieter Hausmann
am Logport I (rechts)

Krasse Gegend!



Wohnsiedlung im Stadtteil Rheinhausen (links), die Wanheimer Straße in Hochfeld (rechts)

Duisburg ist ein Spiegel des Ruhrgebiets und seines Wandels: Ex-Bergarbeiter wachen über moderne Logistikzentren, Rumänen verdrängen Türken, ganze Viertel stürzen ab. Eine Besichtigung kurz vor der Landtagswahl VON WOLFGANG GEHRMANN

Fotos: Andre Zeilek für DIE ZEIT/www.andrezeilek.com

Das Ding auf dem Kai des Duisburger Innenhafens liegt da wie ein Denkmal des Scheiterns. Ein Skelett aus Stahlträgern, gut 50 Meter lang, 30 breit und wohl mehr als 20 hoch. Die Tragekonstruktion eines hallengroßen, zweistöckigen Gehäuses. Es sollte am Himmel über der Ruhr auf der Spitze eines 50 Meter hohen Silos der Küppersmühle zu liegen kommen – ein gewollt anspruchsvolles Stück Architektur. Leider ist die Konstruktion zu sparsam verschweißt, und unter dem Baustopp ging der Bauherr, die städtische Gebag, in die Knie. Also bemächtigt sich inzwischen der Rost des Teils, das eine Attraktion wider Willen geworden ist, zu der das Volk in Scharen pilgert.

Dabei gäbe es rundherum genug zu sehen, wovon ein Duisburger stolz sein kann. Auf den Kais des alten Hafenbeckens sind Museen und schicke Restaurants in sanierte Industriebauten eingezogen. Ganz nahe der Innenstadt haben die Stadtplaner eine Dockland-Situation hinbekommen, in der sich

Menschen dem Eindruck hingeben können, dass es aufwärtsgeht mit ihrer Stadt. Was zählt also am Innenhafen: Flop oder top?

Um der Frage nachzuspüren, wie es um den Wandel der Wirtschaftsstruktur im Ruhrgebiet steht, könnte man sich auch nach Essen, Gelsenkirchen, Bochum oder Dortmund begeben. Die Frage stellt sich seit 30 Jahren, seit der Niedergang der im Kohlenpott dominanten Montanindustrie eingesetzt hat. Akut ist sie, weil in Nordrhein-Westfalen bald Landtagswahl ist, die Lage an der Ruhr spielt dabei immer eine große Rolle. Außerdem verlangen, ermutigt von einem Dossier in der *ZEIT* (Nr. 11/12), erliche Oberbürgermeister aus dem Revier, dass der Solidarpakt mit dem Osten aufgekündigt wird: Sie wollen ihren defizitären Kommunalhaushalten nicht länger immer neue Schulden aufbürden, um Geld in die neuen Bundesländer zu überweisen, wo die Infrastruktur der Städte längst besser in Schuss ist als die eigene. Zum Leidwesen der Wirtschaftsförderer hat die Debatte als unerwünschten Nebeneffekt den Eindruck erweckt, dass es an der Ruhr doch schlechter läuft, als man gern glauben machen wollte.

Duisburg eignet sich besonders für eine Inspektion, weil sich in dieser Stadt die zentralen Aspekte des Wandels sehr dicht beieinander in Augenschein nehmen lassen. Anders gesagt: In Duisburg sieht man krasse Gegensätze. Und eben daraus lässt sich ein Urteil ableiten, ob der Strukturwandel im Ruhrgebiet insgesamt gelingt. Und was jenseits einer platten Soli-Debatte zu tun wäre.

Das Nebeneinander von Investitionsruine und neuem Schick am Innenhafen ist nur ein erstes Beispiel für eine Region im Struktur-Stress. Es gibt Extremes, und um es zu sehen, muss man nicht weit gehen.

Rund 50 Milliarden Euro kostete es, den Wandel zu fördern und abzufedern

Nur sechs Kilometer sind es von der Innenstadt nach Rheinhausen. Zum linken Ufer des Rheins führt eine Brücke hinüber, die seit dem Winter 1987/88 berühmt ist. Die streikenden Arbeiter des ThyssenKrupp-Stahlwerks hatten sie damals zur »Brücke der Solidarität« umgetauft und monatelang blockiert, um gegen die Schließung ihrer Hütte zu

protestieren. 1992 war das Werk endgültig zu, das Gelände wurde abgeräumt, und außer ein paar verfallenden Direktorenvillen sowie einem alten Krupp-Kasino, in dem anhängliche Rentner ein preiswertes Mittagsbuffet bekommen, ist vom Stahl nichts geblieben.

Dafür kurven auf frisch angelegten Straßen Sattelschlepper durch Verkehrskreisel. Durch Schluchten von Containerbergen echot der Sound ihrer Dieselmotoren und Getriebe. Auf voluminösen Lagerhallen finden sich die Firmenlogos von allem, was im europäischen Transportgewerbe einen Namen hat. Wo das Stahlwerk stand, erstreckt sich nun Logport I. Der große Logistiknoten nimmt Warenströme von den Nordseehäfen Rotterdam und Antwerpen auf und verteilt sie über ganz Europa, bis weit in den Osten und hinunter nach Italien.

Obwohl er hier keiner der Chefs ist, weiß Hans-Dieter Hausmann mit einem Wort zu sagen, warum der Logport, mit dessen Einrichtung 1999 begonnen wurde, ein Erfolg ist. »Trimodal«, sagt er, »ist das hier.« Das heißt, hier werden Container zwischen Binnenschiffen, Lastwagen und Güterzügen ausgetauscht. Drei gigantische Portalkräne, die Hafenkais, Schienenstränge und Asphaltpisten überspannen, machen die Arbeit. Und was arbeitet Hausmann? »Ich bin der Checker«, sagt der Mann am Eingangstor zum Rhenus-Terminal. Seit fünf Jahren kontrolliert er die Lkw, die hier anrollen. Es ist ein 400-Euro-Job, mit dem er die monatlichen 1100 Euro aufbessert, die er seine »Kaltrente« nennt, die Frührente von der Knappschaft also. Vor dem Logport-Job hat er 30 Jahre als Bergmann unter Tage gearbeitet, auf Zeche Rossenray in Kamp-Lintfort. Hans-Dieter Hausmann ist insofern der personifizierte Strukturwandel an der Ruhr, und der Job, sagt er, sei prima: »Die Kohle stimmt, und immer frische Luft hier draußen am Rhein.«

Logport ist eins der gelungensten Beispiele für die Erneuerung an der Ruhr, und auch die Arbeitsplatz-Bilanz ist nicht schlecht. Die 300 Betriebe, die sich in den vergangenen zehn Jahren hier angesiedelt haben, beschäftigen immerhin schon rund 4500 Menschen. Das Stahlwerk hatte zuletzt noch 6000 Beschäftigte, in seiner Blütezeit vor einem halben Jahrhundert standen im Krupp-Komplex von Rheinhausen 16 000 Menschen in Lohn und Brot. Genauso viele Arbeitsplätze gibt es heute am Logistikstandort Duisburg, die Hälfte davon ist nach dem Jahr 2000 entstanden.

Michael Deitmers Blick auf den Wandel reicht weit über Duisburg hinaus, und er ist von Amts wegen positiv. Der Leitende Ministerialrat kümmert sich im Düsseldorfer Wirtschaftsministerium um Strukturpolitik und Mittelstand. Er sagt: »Man muss die lange Frist betrachten, und da kann man nur sagen: Die Beschäftigung an der Ruhr hat sich über die Jahrzehnte gar nicht verringert.« In den fünfziger Jahren habe es dort zwei Millionen Erwerbstätige gegeben, heute seien es 2,1 Millionen. Und während einst 90 Prozent der Beschäftigten in der Montanindustrie tätig gewesen seien, seien es heute nur noch zehn Prozent. Soll heißen: Wenn das kein gelungener Strukturwandel ist. Deitmer sagt aber auch: »Das Ruhrrevier ist ein Archipelgebiet. Da gibt es Inseln mit Hightech und welche, da wächst wenig.«

Gestützt und geschoben wurde der Wandel durch massive Subventionen. Von den 6,5 Milliarden Euro, die das Land Nordrhein-Westfalen zwischen 1991 und 2010 für Wirtschaftsförderung ausgegeben hat, gingen vier Milliarden Euro ins Gebiet des Regionalverbandes Ruhr. Aus Strukturfonds der Europäischen Union flossen von 1990 bis 2010 weitere 2,2 Milliarden Euro an die Ruhr, mit denen Investitionen von sieben Milliarden Euro ausgelöst wurden. Ein Viertel des Geldes ging in die Sanierung alter Montanbrachen, wie zum Beispiel die des Stahlwerks Rheinhausen. Mit einem guten Fünftel des Geldes wurden Technologieparks

eingerrichtet. Und dass Männer wie der Bergmann Hans-Dieter Hausmann ewig lange nach Kohle buddeln konnten, die am Weltmarkt nicht mehr konkurrenzfähig war, lag an 40 Milliarden Euro öffentlichen Kohlesubventionen, mit denen der Wandel bis heute gestreckt und verzögert, aber eben auch sozial abgefedert wurde.

Duisburg ist nicht das einzige Beispiel, das die Wirtschaftsförderer vorzeigen. Auch am anderen Ende des Reviers, in Dortmund, ist ein neues Zentrum der Logistikwirtschaft entstanden, dem 27 000 Arbeitsplätze zugerechnet werden. Ein Technologiezentrum in der Nachbarschaft der Dortmunder Universität mit dem Schwerpunkt IT-Wirtschaft hat 25 Jahre gebraucht, um sich zur gegenwärtigen Größe zu entfalten: Jetzt sind dort 250 Unternehmen mit 8500 Beschäftigten aktiv. In Bochum ist nahe dem Campus der Ruhr-Universität ein Gesundheitszentrum im Entstehen begriffen, das neben fachübergreifender Forschung vor allem auf die Vermarktung neuer Gesundheitsdienstleistungen zielt. In Bottrop sind ganze Stadtteile zur InnovationCity erklärt worden – mithilfe der im Ruhrgebiet beheimateten Energiekonzerne soll ein beispielhafter klimagerechter Stadtumbau ins Werk gesetzt werden.

Dass die realwirtschaftlichen Fortschritte im Ruhrgebiet das Bild der Region nach außen so wenig prägen, hat Gründe. Das Marketing für den Kohlenpott hat sich lange darauf verlegt, den Landstrich von seinem überkommenen Ruß-Image frei zu putzen. Das Ruhrgebiet wird seit zwei Jahrzehnten als eine Gegend plötzlich ergrünender Brachen verkauft, auf denen vor allem Platz für Kunst und Kreatives ist. Den Anfang machte die Internationale Bauausstellung IBA, in deren Zuge die Emscherzone zwischen 1989 und 1999 aufgemöbelt wurde und Industrierelikte wie die Zeche Zollverein in Essen und der Gasometer in Oberhausen ein zweites Leben als Touristenattraktion beschert bekamen.

Vor zwei Jahren setzte das Projekt Ruhr2010 noch eins drauf: Das Revier wurde zur Kulturhauptstadt Europas erklärt, man renovierte den Essener Hauptbahnhof, und Kulturschaffende veranstalteten allerlei rund um die regionalen Mythen von Maloche, Fußball, Solidarität, Direktheit und Multikulti. Sinn der Aufmöbelerei war vor allem, die Flucht von Fachkräften und Intelligenzlern zu bremsen, die neben der wachsenden Überalterung eines der demografischen Probleme im Lande ist.

Türkische Imame verlangen von der Stadt: »Macht was gegen die Fremden«

Neben all dem kulturellen Geklingel kam also der Blick auf die Realwirtschaft womöglich etwas kurz – der Blick auf ihre Licht- wie Schattenseiten. Mag die Zahl der Beschäftigten auch nicht geringer sein als in den sechziger Jahren: Damals hatte fast jeder einen gut bezahlten Vollzeitjob, heute gibt es viele Teilzeiter und Niedriglöhner. Von den 1,5 Millionen Beschäftigten in den 15 größten Städten des Ruhrgebiets arbeiten 300 000 in Teilzeit. Dass die Beschäftigtenzahl bei schrumpfender Bevölkerung gleich geblieben ist, liegt vor allem an der steigenden Erwerbstätigkeit der Frauen. Bei alledem hat der Strukturwandel viele Menschen in der Dauerarbeitslosigkeit zurückgelassen und den Kommunen dadurch hohe Soziallasten aufgebürdet.

Gar nicht gut ins Bild vom starken Stück Deutschland passen Nachrichten, dass sich vor allem im nördlichen Ruhrgebiet soziale Brennpunkte entwickeln. Pünktlich zum vergangenen Weihnachtsfest schreckte der Paritätische Wohlfahrtsverband die Öffentlichkeit mit einem Armutsbericht, in dem er das Revier als »Problemgebiet Nummer eins in Deutschland« identifizierte. In einigen Städten seien 20 Prozent der Menschen armutsgefährdet. Verbandschef Ulrich Schneider

warnte: »Wenn dieser Kessel mit fünf Millionen Menschen einmal zu kochen anfängt, dürfte es schwerfallen, ihn wieder abzukühlen.«

In Duisburg köchelt es bereits. Arme Stadtteile wie Marxloh und Bruckhausen sind durch Schimanski-Krimis längst bundesweit bekannt. Anders dagegen Hochfeld. Hochfeld liegt genau auf halbem Weg zwischen dem Innenhafen und Rheinhausen, und in dem Stadtquartier links und rechts der Heerstraße baut sich gerade das neueste soziale Problem auf.

Georg Fobbe leitet das örtliche Stadtteilbüro der Duisburger Entwicklungsgesellschaft. Er gibt einen kurzen Abriss der Lage, und die Luftaufnahme an der Bürowand ist dabei nützlich. Hochfeld liegt im Dreieck, das der Rhein-Herne-Kanal mit dem Rhein bildet. Wenn es so etwas wie das Herzstück der deutschen Montanindustrie gegeben hat, dann war es genau hier. Erst die Kupferhütte, die alles verpestet hat, dann Stahlbetriebe und 20 000 Menschen, die vor den Fabrikmauern lebten. Es war ein reiches, pulsierendes Stadtquartier, die Heerstraße gesäumt von schmucken Gründerzeithäusern. Irgendwann wurde die Straße so eng, dass man die Gehwege unter Arkaden verlegte.

Doch dann kam die Montankrise, wer konnte, ging. Fobbe: »Hier hat eine Deindustrialisierung stattgefunden wie sonst nirgends.« Die türkischen Einwanderer zogen nach und bilden jetzt mit der dritten Generation so etwas wie das lokale Establishment. Sie haben Häuser gekauft, manche Straßenzüge gehören ihnen zu einem Drittel. »Dank ihnen haben wir hier keine Leerstände, nur viel Fluktuation«, sagt Fobbe. Er meint die Geschäfte in den Arkaden – Ein-Euro-Läden, Spielhallen, Möbeldiscounter, Schnellimbisse.

Viel Geld kann die Entwicklungsgesellschaft nicht ausgeben, aber man hat wenigstens die Säulen der Arkaden frisch verklankert. Prompt haben die Hauseigentümer die Mieten heraufgesetzt, Läden mussten aufgeben, neue wurden aufgemacht.

Seit Kurzem haben die türkischen Wohnungsvermieter eine neue Klientel. Rumänen und Bulgaren genießen als EU-Neubürger Niederlassungsfreiheit, und ganze Ortschaften nutzen sie, um nach Deutschland auszuwandern. Nach Duisburg. Nach Hochfeld. Den türkischen Eingesessenen gefällt daran, dass man den Neuen Mieten abknöpfen kann, die nicht unbedingt mit dem Mietspiegel konform sind. Weniger gefällt den Hauseigentümern, dass die Neuen das Viertel nicht unbedingt attraktiver machen. Um legal zu arbeiten, benötigen sie eine Arbeitserlaubnis. Doch die Männer hängen gruppenweise in den Nebenstraßen ab. Einkommensquelle ist vorwiegend das Kindergeld. Und gleich hinter dem gewaltigen Heizkraftwerk steht der Sexxx-Palace, mit geschätzten 600 Betten das größte Bordell des Ruhrgebiets. Man sagt in Hochfeld, die Neuen bezögen auch von dort ihren Lebensunterhalt.

Die Probleme der Türken sind nicht Georg Fobbes Probleme, obwohl die Imame zu ihm kommen und sagen: »Macht was gegen die Fremden.« Fobbe beschäftigt mehr, was mit den vielen Kindern wird. Die Schulen des Viertels sind schon überfüllt. Man könnte die Kinder in andere Stadtteile schicken. Dafür brauchten sie das Schoko-Ticket der Verkehrsbetriebe, um mit dem Bus zu fahren. Doch um das zu bekommen, müssten ihre Eltern eine legale Arbeit haben.

Georg Fobbe ist ein vorsichtiger Mann, politisch grün orientiert, er will nichts Falsches sagen. Er macht darauf aufmerksam, dass die sozialen Probleme in Hochfeld keineswegs durch die Immigranten allein verursacht seien, sondern erst einmal durch die Arbeitslosigkeit und den sozialen Abstieg der eingewanderten Deutschen. Und nur per Augenschein teilt sich einem die ganze Dramatik dessen, was in Hochfeld geschieht, auch nicht mit. Sie wird einem aber klar, wenn man im Kopf hat, was vier Professoren gerade über den Wandel an der Ruhr veröffentlicht haben: Sie machen darauf aufmerksam, dass sich dort dicht beieinander völlig unterschiedliche Welten entwickeln. In etlichen Stadtbezirken nördlich des »Sozialäquators«, der A 40, drehen sich nach ihren Erkenntnissen Armutspiralen. Es entstünden Lebenswelten und neue Unterschichten, die von Arbeitslosigkeit und totaler Perspektivlosigkeit geprägt seien. Dort wachse eine Generation von Jugendlichen heran, die noch nie einen Menschen hätten arbeiten sehen. Und, so muss man im Fall Hochfeld wohl hinzufügen, die auch noch nie eine Schule von innen gesehen haben.

Wirtschaftlich bedeutet das für die Zukunft der Region einen immensen Verlust dessen, was die Professoren »Humanvermögen« nennen. Sie meinen damit nicht das gängige Humankapital, also Arbeitskräfte und -fähigkeiten, welche die Wirtschaft braucht. Gemeint sind rudimentäre menschliche Kompetenzen des Zusammenlebens wie Leistungsbereitschaft, Empathie, Solidarität, Vertrauen, Lernfähigkeit und schlicht auch Gesundheit. Der neuen Unterschicht im Ruhrgebiet fehle gänzlich, was die Malocher des vergangenen Jahrhunderts ausgezeichnet habe: Arbeitsbereitschaft und Aufstiegswille.

Es ist ein nicht ganz üblicher Ort, um Hochschul-

professoren zu treffen, aber Rolf Heinze und Jörg Bogumil sitzen in der Linie 306 der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG, die von Bochum nach Wanne-Eickel fährt. Die beiden Sozialwissenschaftler von der Ruhr-Universität gehen gelegentlich gern auf Exkursion ins wahre Leben. Gemeinsam mit ihren Kollegen Franz Lehner und Klaus Peter Strohmeier haben sie gerade das Buch *Viel erreicht – wenig gewonnen. Ein realistischer Blick auf das Ruhrgebiet* vorgelegt. Gelungen ist ihnen damit die bislang systematischste und nüchternste Analyse des Wandels im Revier.

Es ist Feierabendverkehr, und Linie 306 quält sich im Schrittempo nordwärts über die Dorstener Straße. Die Herren Professoren sind angesichts der schleichenden Fahrt guter Dinge. Denn erstens lässt es sich so in Ruhe reden. Und zweitens sehen sie gerade eine ihrer Thesen bewiesen: Es hapert mit dem öffentlichen Personennahverkehr im Ruhrgebiet. Die Nord-Süd-Verbindungen sind nicht ausgebaut, vor allem aber gibt es zu viele städtische Verkehrsverbände, die sich mit Trassen, Taktzeiten und Tickets nicht ausreichend abstimmen.

Was unmittelbar zur Zentralthese ihrer Analyse führt. Sie haben sie mit dem etwas akademischen Begriff »mangelnde funktionale Differenzierung« belegt. Grob zusammengefasst, besagt sie dies: Das Ruhrgebiet hat sich nach Interessen der Bergwerke und Stahlstandorte entwickelt. So sind um die Werke gesichtslose Städte entstanden, die alle dem gleichen Zweck dienen, die Grundbedürfnisse einer wachsenden Industriearbeiterschaft zu befriedigen. Breiige Stadtstruk-

Schuldenlasten

Pro-Kopf-Verschuldung* ausgewählter Kommunen (Angaben in Euro), Stand: September 2011

Oberhausen	8340
Hagen	6363
Remscheid	5718
Essen	5305
Duisburg	4378
Recklinghausen	3890
Bochum	3841
Herne	3491
Dortmund	3462
Gelsenkirchen	2944
Bundesdurchschnitt	1575

*aus Investitionen und Kassenkrediten

ZEIT-Grafik/Quelle: IT. NRW, Statistisches Bundesamt

turen bedingen breite Politik: Alle Oberbürgermeister, alle Verwaltungen wollten in Konkurrenz zueinander dasselbe. Diese Denkweise hat auch den Strukturwandel und den Wettlauf um Subventionen geprägt. Weil Essen mit der Zeche Zollverein ein attraktives Zentrum für Kultur und Kreatives geschaffen hat, musste Dortmund in der alten Union-Brauerei etwas Ähnliches haben. Jede Stadt braucht ihr Theater und möglichst eine Fachhochschule. Die Einkaufszonen der Ruhrstädte sind alle gleich unattraktiv und wurden in jüngerer Zeit leer gesaugt vom gigantischen Einkaufszentrum CentrO in Oberhausen, das nun wieder in etlichen Städten durch neue Outlet-Center gekontert werden soll.

Klüger wäre es, jede Stadt würde etwas Besonderes bieten, Essen etwa ein Zentrum der Design-Industrie, Gelsenkirchen eines der Energiewirtschaft, Dortmund eines der Informationstechnologie, Bochum eines der Jugendprodukte – und das sowohl in der Forschung als auch bei der Herstellung und im Handel. Aber dafür müssten die Städte ihr Kirchturmdenken überwinden und kooperieren.

Solange dies nicht geschieht, da sind die Professoren sich einig, führe auch die aktuelle Debatte über den Solidarpakt allenfalls dazu, dass nur wieder Subventionen mit der Gießkanne verteilt würden. Jörg Bogumil: »Der Solidarpakt verschlimmert die Lage, deshalb gehört er korrigiert. Aber er ist nicht schuld an der Finanzmisere der Kommunen. Die werden von ihren alten Schulden erdrückt, und der Hauptfaktor sind die unerwarteten Effekte der Hartz-Reformen.«

Die Lösungsvorschläge der Wissenschaftler sind eindeutig und klar: Die Städte müssen entschuldet werden, die Strukturförderung muss an Bedingungen überlokaler Kooperation geknüpft werden, und durch Bildungsinvestitionen muss der Erosion des Humankapitals entgegengesteuert werden. Für ein Kind oder eine Familie seien leicht fünf verschiedene Ämter zuständig, das müsse gebündelt werden. Und etliche Akteure der Zivilgesellschaft könnten heute froh sein, wenn sie ihre Themen überhaupt platzieren könnten – sie bräuchten aber Ressourcen und Kompetenzen.

Die Professoren glauben zu sehen, dass die Politik da momentan in einem Lernprozess steckt. Rolf Heinze: »Das war der wichtigste Effekt der Kultur-

hauptstadt, dass die Städte hier punktuell kooperiert haben. Die Frage ist, was davon bleibt. Die Landesregierung müsste mehr Druck in Richtung Kooperation machen.« Kollege Bogumil pflichtet ihm bei: »Vielleicht hilft die Finanzknappheit. NRW gibt den 32 am höchsten verschuldeten Kommunen in den nächsten zehn Jahren 650 Millionen Euro jährliche Strukturzuschüsse. Das kann man doch an Bedingungen knüpfen.«

Je länger die Fahrt mit der Straßenbahn dauert, desto offener sprechen die Professoren. Frage: Der widersprüchliche Buchtitel *Viel erreicht – wenig gewonnen*, ist er bewusst diplomatisch gewählt, um nicht sagen zu müssen: Alles ist falsch gelaufen? Rolf Heinze gibt zu: »Der eine oder andere von uns vier Autoren wäre schon gern noch etwas schärfer rangegangen.« Aber die Erfolge des Wandels seien wirklich nicht zu leugnen.

Dann hat die Politik nur zu spät begriffen, wie die Entwicklung zu strukturieren wäre? Dann brauchte das Ruhrgebiet einfach noch mehr Zeit, um wieder ein starkes Stück Deutschland zu werden? Ja, sagen die Professoren, so könne man das sehen.