

CAMPUSNOTIZEN**Senat wählt neue Vizepräsidenten**

Mit Prof. Simone Fulda hat die Christian-Albrechts-Universität die vakante Präsidenten-Stelle neu besetzt. Nun fehlen noch drei Stellvertreter, nachdem die bisherigen Vizepräsidentinnen Ilka Parchmann, Anja Pistor-Hatam und Karin Schwarz nicht mehr zur Verfügung stehen. Als Nachfolger schlägt Simone Fulda die Professoren Markus Hundt, Nele Matz-Lück und Eckhard Quandt vor. Am heutigen Mittwoch stellen sich die Kandidaten dem Senat vor, der im Anschluss über die Vorschlagsliste abstimmt. Die Präsentation der Kandidaten kann ab 16.15 Uhr per Livestream verfolgt werden unter www.uni-kiel.de/de/vp-wahl

Studienberatung über Zoom

Bis 15. Oktober können sich Studieninteressierte in 176 zulassungsfreie Studiengänge der Christian-Albrechts-Universität online einschreiben. Allein 60 Studienangebote richten sich an Erstsemester, die mit einem Bachelorstudium starten wollen. Über 50 Angebote stehen künftigen Lehrkräften offen. Über die Video-Chat-Plattform Zoom bietet die CAU eine digitale Studienberatung an. In öffentlichen Sitzungen gibt es heute und morgen um 16 Uhr die Möglichkeit, Fragen zu stellen.

Die Links und die Meeting-ID gibt es im Internet unter www.uni-kiel.de/de/detailansicht/news/246-einschreibung.

Mensen haben wieder geöffnet

Zu Beginn des Wintersemesters öffnet das Studentenwerk wieder seine gastronomischen Einrichtungen. Der bereits seit Juni geöffneten Mensa I am Westring in Kiel sollen 14 weitere Standorte im ganzen Land folgen. Die Wiedereröffnungen betrachtet der Hochschulgastronomie-Leiter Torsten Schmidt als Versuch. „Wir müssen abwarten, wie sich die Infektionslage entwickelt. Unter Umständen werden einzelne Mensen und Cafeterien wieder geschlossen oder andere geöffnet.“ Um die Verbreitung des Coronavirus zu verhindern, werden Schutzmaßnahmen wie Einlasskontrollen getroffen.

FH lädt zu virtuellen Informationstagen

Mit ihren Fachhochschulinfotagen bietet die Fachhochschule Kiel Studieninteressierten am 26. und 27. Oktober einen Einblick in ihr Studienangebot. Lehrende und Mitarbeitende aller sechs Fachbereiche geben in Zoom-Sitzungen einen Überblick über Studieninhalte, Studienablauf und Zulassungsmodalitäten; Studierende berichten von ihrem Studium. Für die Teilnahme an den FIT ist eine Anmeldung erforderlich. Das komplette Programm ist unter www.fh-kiel.de/fit-online zu finden. Dort gibt es auch die Möglichkeit, sich anzumelden und vorab Fragen zu stellen.

IHR REDAKTEUR HOCHSCHULEN

STEFFEN MÜLLER
0431/903-2850
steffen.mueller@kieler-nachrichten.de



Setzen sich gemeinsam für die Verkehrswende ein: Die FH-Professoren Marco Hardimar und Gordon Eckardt, Arne Beck und Clara Döge (Nah.SH), EKSH-Geschäftsführer Stefan Sievers und FH-Präsident Björn Christensen (von links).
FOTO: UWE PAESLER

Die Erforschung der Bequemlichkeit

Professoren der Fachhochschule wollen wissen, warum so viele Autofahrer nicht auf ihren Pkw verzichten

VON STEFFEN MÜLLER

KIEL. Scheitert die Verkehrswende an der Bequemlichkeit der Autofahrer? Oder sind die Radwege zu schlecht ausgebaut und der öffentliche Nahverkehr nicht attraktiv genug? Das wollen Marketing-Professoren der Fachhochschule Kiel herausfinden. Mit ihrem Forschungsprojekt Combination gehen Prof. Marco Hardimar und Prof. Gordon Eckardt der Frage nach, warum es vielen Menschen schwerfällt, auf das Auto zu verzichten und auf nachhaltige Verkehrsmittel umzusteigen. Dabei wählen die Professoren einen anderen Ansatz als bei bisherigen Studien zu diesem Thema.

Bei ihrem Forschungsprojekt geht es Hardimar und Eckardt nicht ausschließlich darum, die Schwächen im ÖPNV-Angebot aufzudecken und Alternativen vorzuschlagen. Sie konzentrieren sich vor allem auf das Nutzerverhalten und die Denkweise der Autofahrer. „Sehr viele Untersuchungen fokussieren sich auf die Verbesserung von Anschlusszeiten, höhere Taktung und auch Preissenkungen“, sagen die Professoren. „Wir möchten nun aus verhaltenswissenschaftlicher Sicht ergründen, warum Menschen nicht bereit sind, auf ihr Auto zu verzichten. Daraus können wir schließen, was gemacht werden muss, um Menschen

vom motorisierten Individualverkehr weg zu bringen.“

Dafür planen die Professoren – wie sie es ausdrücken –, Hardcore-Autofahrer und Hardcore-Radfahrer aber auch Pendler und regelmäßige Busfahrer zu befragen. In der Studie sollen die Wünsche und Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsteilnehmer ermittelt werden. Denn der Kern des Projekts besteht darin, für unterschiedliche Zielgruppen und deren Mobilitätsbedürfnisse möglichst niedrigschwellige und verkehrsmittelübergreifende Angebote zu entwickeln, die kurz- und langfristig attraktiv sind und eine entsprechend nachhaltige Änderung des Mobilitätsverhaltens zugunsten klimafreundlicher Alternativen bewirken. Die zentrale Forschungsfrage dabei lautet, wie Mobilitätsangebote in Schleswig-Holstein und besonders in Kiel aussehen, damit sie dem motorisierten Individualverkehr vorgezogen werden.

Obwohl das Nutzerverhalten bei dem Forschungsprojekt im Fokus steht, gehört zu den Aufgaben der Forscher auch, das ÖPNV-Angebot vor Ort zu analysieren. Dafür ar-

beiten Eckardt und Hardimar mit dem Verkehrsverbund Nah.SH zusammen, der Daten zu Fahrgastzahlen sowie Bus- und Bahnverbindungen zur Verfügung stellt. „Dadurch werden schon im Forschungsprozess die Rahmenbedingungen des Nahverkehrs in Schleswig-Holstein berücksichtigt“, sagt Nah.SH-Geschäftsführer Arne Beck. „Im Ergebnis stehen dann Mobilitätskonzepte, die wir in der Praxis gut umsetzen können.“

Das Erfolgsrezept von allen Städten ist es, Autofahren unattraktiver zu machen.

Marco Hardimar,
Marketing-Professor an der FH

In einem ersten Schritt ihrer Forschung haben Hardimar und Eckardt europäische Städte besucht, in denen der öffentliche Nahverkehr gut funktioniert. Als Beispiel nennen sie Wien. In der österreichischen Hauptstadt stimme sowohl der Preis mit einem 365-Euro-Jahresticket als auch die Taktun-

gen von Bussen und Bahnen, die zudem modern seien mit W-Lan und der Möglichkeit, Smartphones aufzuladen.

Gleichzeitig konnte der Verkehr im Wiener Stadtzentrum reduziert werden, indem der Parkraum verknappt wurde. Das sei auch für Kiel eine Möglichkeit, meint Hardimar. „Das Erfolgsrezept von allen Städten, in denen der ÖPNV gut angenommen wird, ist es, Autofahren unattraktiver zu machen.“

Speziell in Kiel sehen die FH-Professoren noch viel Potenzial, mehr Menschen aus ihren privaten Pkw zu holen und sie dafür in den Bus zu bringen oder auf das Rad zu setzen. „Aber es wurde auch schon viel gemacht“, lobt Hardimar. „Kiel sollte sich nicht mit Städten wie Wien oder Zürich vergleichen, sondern eher mit Castrop-Rauxel oder Bottrop. Und da hat Kiel schon mehr erreicht.“

Die Teilnahme an der Studie zu Verkehrsgewohnheiten dauert 45 Minuten und wird mit 30 Euro vergütet. Bewerbungen sind im Internet unter www.combination-sh.de möglich.

150 000 Euro von der EKSH

Finanzielle Unterstützung in Höhe von 150 000 Euro erhält das Forschungsprojekt Combination von der Gesellschaft für Energie und Klimaschutz Schleswig-Holstein, EKSH. „Mit unserer Förderung wollen wir dazu beitragen, gute Ideen zur Gestaltung einer Verkehrs-

und Mobilitätswende sinnvoll in die Praxis umzusetzen“, sagt Geschäftsführer Stefan Sievers. Schließlich stelle der Verkehrssektor bei der Bewältigung der Klimakrise eine besondere Herausforderung dar, die erhebliche Anstrengungen erfordere.

Warum verschwand die Pest?

Forscher aus Kiel und Riga haben eine mögliche Erklärung gefunden

KIEL/RIGA. Die Corona-Krise ist nicht die erste Pandemie, mit der die Menschheit zu kämpfen hat. Als eine der größten Seuchen gilt die Pest, der im 14. Jahrhundert rund ein Viertel der europäischen Bevölkerung zum Opfer fielen. Was hat diese Pestwelle gestoppt, die erst im 18. Jahrhundert endgültig verschwand? Ein internationales Forschungsteam unter der Leitung von Ben Krause-Kyora vom Institut für Klinische Molekularbiologie (IKMB) der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel hat nun einen Mechanismus aufgedeckt, der unter anderem zum Ende der Pandemie beigetragen haben könnte.

Besonders schlimm wütete die Pest von 1347 bis 1353, diese Zeit wird heute als Schwarzer Tod bezeichnet. Anschlie-

ßend dauerte die Pandemie vier Jahrhunderte an und traf den Kontinent wiederholt mit lokalen oder regionalen Ausbrüchen. Angesichts dieser langjährigen Präsenz der Pest in Europa erscheint das Nachlassen und endgültige Verschwinden der Krankheit am Ende des 18. Jahrhunderts umso rätselhafter.

Ausgelöst wird die Pest-Erkrankung durch eine Infektion mit dem durch Rattenflöhe übertragenen Bakterium *Yersinia pestis*. Wissenschaftler aus Deutschland und Lettland haben nun die DNA von menschlichen Überresten von zwei Friedhöfen der lettischen Hauptstadt Riga untersucht, die im 17. Jahrhundert als Begräbnisstätte für Pestopfer dienten. Die Forscher extrahierten die DNA aus den Zäh-

nen von 16 Skeletten und analysierten diese. Dabei konnten sie Spuren des Erregers *Yersinia pestis* nachweisen.

Hier stellte es sich heraus, dass sich die Genome aus Riga in einem wesentlichen Aspekt von Genomen aus der Zeit des Schwarzen Todes unterscheiden. Die Genome der Verstorbenen aus dem 17. Jahrhundert wiesen eine geringere Anzahl des sogenannten Pla-Gens auf, das entscheidend für die Übertragung des *Yersinia pestis* Bakteriums ist. Durch die geringere Anzahl an Pla-Genen waren die Pest-Erkrankten weniger ansteckend.

Doch warum haben die Bakterien im Verlauf der Pandemie die Anzahl ihrer Pla-Gene reduziert? „Eine Möglichkeit ist, dass sich die Bakterien nach dem Schwarzen Tod an eine



Von 16 Skeletten von Pest-Opfern, die im 17. Jahrhundert in Riga starben, entnahmen die Forscher DNA.
FOTO: GUNTIS GERHARDS

neue Umgebung anpassen mussten“, mutmaßt der Kieler Doktorand Julian Susat. „Das reduzierte Pla-Gen könnte ihnen einen Vorteil bei der Infektion von Nagetieren, ihrem natürlichen Wirt, verschafft haben.“ Für Studienleiter Krause-Kyora liefern die Ergebnisse

eine mögliche Erklärung für den Verlauf der Pandemie. „Die Ausbreitung der Pla-reduzierten und damit für den Menschen weniger virulenten Stämme könnte zumindest teilweise den Rückgang und letztendlich das Verschwinden der Pest aus Europa erklären.“