

## Bewertungsbericht zum Akkreditierungsantrag der Fachhochschule Flensburg, Fachbereich Technik

Bachelorstudiengänge

- „**Seeverkehr, Nautik und Logistik**“ (B.Sc.) und
- „**Schiffstechnik**“ (B.Eng.) mit Studienrichtungen:
  - Schiffsbetriebstechnik (SBT) und
  - Schiffsmaschinenbau (SMB)

Bezeichnung Studiengang/ Abschluss	Studienbeginn/ Ersteinrichtung	Befristung vorangegangene Akkreditierung	Leistungspunkte	Regelstudienzeit	Art des Lehrangebots	1 Ein-Fach/ 2 Zwei-Fächer		Jährliche Aufnahmekapazität	Gebühren/ Entgelte gesamt
Seeverkehr, Nautik und Logistik (B.Sc.)	Winter- semester 2007/08	n.a.	240	8	Grund- ständiges Vollzeitstudium	1		40	n.a.
Studiengang Schiffstechnik (B. Eng.)	Winter- semester 2007/08	n.a.	240 SBT	8	Grund- ständiges Vollzeitstudium	1		40	n.a.
			210 SMB	7					

Dokumentation zum Antrag eingegangen am 2. Oktober 2008

Datum der Peer-Review: 17. November 2008

Betreuende Referentin: Monika Topper

Gutachter:

- Prof. Kapt. Hans-Jörg Nafzger, Fachhochschule Oldenburg/Ostfriesland/Wilhelms-  
haven, Fachbereich Seefahrt Elsfleth
- Prof. Dr. Heinz-Jürgen Scheibe, Hochschule Bremerhaven, Transportwesen/Logistik
- Prof. Dr. Mathias Paschen, Universität Rostock, Lehrstuhl für Meerestechnik
- Prof. Dr. Roland Behrens, Hochschule Bremerhaven, Institut für Wärmekraft- und  
Arbeitsmaschinen
- Kapt. Oliver Senckpiehl, Hapag-Lloyd, Hamburg, Vertreter der Berufspraxis
- Timo Brüggemann, Leibniz Universität Hannover, Wirtschaftswissenschaften, Studen-  
tischer Gutachter

**Hannover, den 17. Dezember 2008**

## Abschnitt I: Studiengangübergreifende Kriterien zur Akkreditierung

### 1 Systemsteuerung der Hochschule (Kriterium 1, AR-Drs. 15/2008)

Die Gutachtergruppe sieht das Kriterium 1 als erfüllt an.

Die Hochschulen in Schleswig-Holstein sind gehalten, sich individuelle Schwerpunkte zu setzen, so dass es zu keiner Konkurrenzsituation innerhalb des Landes kommen kann.

Die Fachhochschule Flensburg gliedert sich in die beiden Fachbereiche „Technik“ und „Wirtschaft“. Die Studiengänge Seeverkehr, Nautik und Logistik sowie Schiffstechnik sind im Fachbereich Technik angesiedelt, der insgesamt neun Bachelor- und vier Masterstudiengänge anbietet. Insgesamt hat die FH gut 3.300 Studierende.

Es wird ein gemeinsamer Campus mit der Universität Flensburg genutzt.

Die FH Flensburg hat ein eigenes Verständnis von Qualität in Studium und Lehre entwickelt und dokumentiert. Die Bildungsziele der beiden Studiengänge sind klar formuliert.

Die Absolvent/innen des Studiengangs „Seeverkehr, Nautik und Logistik“ erwerben neben dem Bachelorabschluss das Befähigungszeugnis für den nautischen Dienst als Wachoffizier/in. Die Absolvent/innen des Studiengangs „Schiffstechnik“, Studienrichtung „Schiffsbetriebstechnik“ erwerben neben dem Bachelorabschluss das Befähigungszeugnis für den technischen Dienst als Wachoffizier/in. Die Ausbildung muss daher internationalen Standards genügen, die im „Internationalen Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW 95)“ und in der Schiffsoffizier-Ausbildungsverordnung (SchOffzAusbV) festgelegt sind. Daraus ergibt sich auch die Notwendigkeit des regelmäßigen Nachweises des Einhaltens der Mindeststandards durch ein Qualitätsmanagementsystem nach der Norm ISO 9001:2000.

Obwohl die FH Flensburg Kooperationen mit 54 Hochschulen in 21 Ländern unterhält, scheinen die Anstrengungen zur Internationalisierung eher gering zu sein. Dieser Bereich könnte weiter gestärkt werden.

### 2 Durchführung der Studiengänge (Kriterium 5, AR-Drs. 15/2008)

Die Gutachtergruppe sieht das Kriterium 5 als erfüllt an. Eine Einschränkung ergibt sich für den Fall, dass die ausgeschriebenen Stellen nicht besetzt werden können.

#### 2.1 Personelle Ausstattung

Die personelle Ausstattung ist recht knapp, sie wird jedoch als hinreichend angesehen. Die personellen Engpässe werden durch zahlreiche Lehraufträge ausgeglichen. Veranstaltungen von Lehrbeauftragten werden häufig in Blockform am Wochenende durchgeführt.

Im Nautik-Bereich sind zurzeit zwei Professorenstellen ausgeschrieben. Im Schiffstechnik-Bereich sollen zwei Stellen neu besetzt werden, deren Inhaber in Kürze altersbedingt ausscheiden.

Die Professuren können jedoch nur unter Schwierigkeiten besetzt werden, da im Seefahrt-Bereich in der freien Wirtschaft momentan verhältnismäßig hohe Gehälter gezahlt werden, so dass mögliche Bewerber/innen zum Teil anderen Arbeitsstellen den Vorzug geben. Die Besoldung der ausgeschriebenen Stellen nach W2 und sogar W3 erscheint kaum attraktiv, weil die FH Flensburg unter einem negativen Vergaberahmen leidet, der es ihr nicht erlaubt, die in der W-Besoldung vorgesehenen Leistungsbezüge zu gewähren. Da es in Deutschland nur sehr wenige promovierte Nautiker/innen und Schiffingenieure/innen (überwiegend aus den neuen Bundesländern) gibt, bedauert die Gutachtergruppe die Änderung des Schleswig-Holsteinischen Hochschulgesetzes Anfang 2007 in Bezug auf den so genannten „Künstler-

paragraphen“.

Die Hochschulgesetze der anderen Bundesländer räumen bei der Besetzung von Professuren die Möglichkeit ein, die Eigenart des Faches zu berücksichtigen, d.h. ggf. auf eine Promotion als Voraussetzung zu verzichten und die erforderliche wissenschaftliche Qualifikation der Bewerber/innen durch hervorragende fachbezogene Leistungen in der Praxis und die akademische Lehrbefähigung nachweisen zu lassen.

Der Umstand, dass dies in Schleswig-Holstein nicht mehr möglich ist, bedeutet für die Fachhochschule Flensburg einen gravierenden Wettbewerbsnachteil gegenüber konkurrierenden Standorten. Um den Nachteil, den die Hochschule durch das geltende Landesrecht erleidet, zu beseitigen und um die Chancengleichheit zwischen den Wettbewerbern wieder herzustellen, unterstützt die Gutachtergruppe mit Nachdruck das Anliegen der FH Flensburg, einen entsprechenden Passus in das Hochschulgesetz wieder aufzunehmen.

Die Gutachtergruppe fordert die FH Flensburg auf, alle erforderlichen Anstrengungen zu unternehmen und alle rechtlichen Möglichkeiten auszuschöpfen, um die Besetzung der Stellen zu realisieren.

Es bestehen angemessene Weiterbildungsmöglichkeiten für das Personal.

Die Grundlagenfächer werden fachübergreifend in größeren Gruppen an der FH gelehrt. In höheren Semestern werden die fachspezifischen Veranstaltungen in kleinen Gruppen durchgeführt.

Die Studierenden loben den größtenteils sehr guten Kontakt zu den Lehrenden. Auch der Gutachtergruppe fiel das besondere Engagement sowohl der Lehrenden als auch der Studierenden positiv auf. Hervorzuheben ist zudem, dass sich die Lehre durch die angewandte Forschung zukunftsorientiert mit der Wirtschaft verzahnt.

## 2.2 Sächliche und räumliche Ausstattung

Die sächliche und räumliche Ausstattung ist angemessen. Die Sachmittel, besonders für Investitionen und Betriebskosten, sind allerdings sehr knapp.

Die Unterrichtsräume sind mit modernen Medien, wie z.B. Beamern versehen. Die Laborausstattung ist gut, die Simulatoren sind ausreichend.

Die Zentrale Hochschulbibliothek, eine gemeinsame Einrichtung der Fachhochschule und der Universität, ist gut und angemessen ausgestattet. Besonders für den nautischen Bereich wurden in jüngster Zeit größere Anschaffungen getätigt; dies gilt insbesondere für englischsprachige Fachliteratur. Die Bibliothek ist wochentags bis 18 Uhr geöffnet, am Wochenende gar nicht. Die Studierenden wünschen sich hier deutlich verlängerte Öffnungszeiten, beispielsweise bis 22 Uhr. Auch am Samstag sollte die Bibliothek zur Verfügung stehen. Durch eine solche Maßnahme würde darüber hinaus der nach Ansicht der Studierenden bestehende Knappheit an Räumlichkeiten für Gruppenarbeiten abgeholfen. Die Verlängerung der Öffnungszeiten könnte z.B. durch studentische Hilfskräfte ermöglicht werden.

Die Finanzierung der Studiengänge ist für den Akkreditierungszeitraum gesichert.

## 2.3 Unterstützende Instrumente (Studienberatung)

Die unterstützenden Instrumente werden als gut angesehen. Es gibt eine allgemeine und eine fachbezogene Studienberatung. Darüber hinaus bieten die Lehrenden regelmäßige Sprechstunden an. Aufgrund der Arbeit in kleinen Gruppen besteht ein enger Kontakt zwischen Lehrenden und Studierenden.

In einigen Lehrveranstaltungen werden zudem Tutorien angeboten. Die Berufspraxisphasen werden von einem Praxissemesterbeauftragten betreut.

Den Studierenden steht die E-Learning- und Kommunikations-Plattform Stud.IP zur Verfügung. Auf dem gesamten Campus gibt es ein W-LAN-Netz, in das sich die Studierenden einloggen können. Zudem können mehrere Rechnerarbeitsplätze genutzt werden.

Die Studierenden bemängelten, dass die Stundenpläne in den ersten drei Wochen des Semesters noch häufig – zum Teil grundlegend – geändert werden. So sei eine individuelle Stundenplanung schwierig.

### **3 Prüfungssystem (Kriterium 6, AR-Drs. 15/2008)**

Die Gutachtergruppe sieht das Kriterium 6 weitgehend als erfüllt an.

Das Prüfungssystem ist innerhalb der Hochschule durch eine Prüfungsverfahrensordnung einheitlich geregelt. Die Prüfungen sind in den jeweiligen Prüfungs- und Studienordnungen für beide Studiengänge geregelt. Die Prüfungen orientieren sich am Erreichen und Überprüfen von definierten Bildungszielen.

Durch ein entsprechendes Testat hat die Hochschule die eingehende Rechtsprüfung der Prüfungs- und Studienordnungen für beide Bachelorstudiengänge nachgewiesen.

Im Studiengang Schiffstechnik fehlt in der Prüfungs- und Studienordnung die Angabe, dass die Praxismodule mit einem Praktikumsbericht als Prüfung abschließen. Diese Angabe muss ergänzt werden.

In einigen Modulbeschreibungen werden zwei oder drei mögliche Prüfungsformen angegeben. Die Prüfungsform wird zu Beginn der Lehrveranstaltung bekannt gegeben. Die angegebenen Prüfungsformen ermöglichen adäquat die Überprüfung des Erreichens der Lernziele der betreffenden Module.

Die internationalen Vorgaben für den Studiengang „Seeverkehr, Nautik und Logistik“ sowie den Studiengang „Schiffstechnik“, Studienrichtung „Schiffsbetriebstechnik“ sehen ein relativ rigides Prüfungssystem vor, so dass von der FH Flensburg als Prüfungsform für die meisten Module eine Klausur festgesetzt wird. Die Gutachter empfehlen hier, das mögliche Spektrum der Prüfungsformen voll auszuschöpfen.

Die Prüfungsbelastung der Studierenden ist hoch, aber durchaus zumutbar. Die Prüfungen können auf vier Prüfungszeiträume verteilt werden. Prüfungswiederholungen sind im folgenden Semester möglich. Diese flexiblen Regelungen werden von der Gutachtergruppe lobend hervorgehoben.

Die Studierenden bedauerten, dass eine Abmeldung von einer Prüfung nur bis vier Wochen vor dem Prüfungszeitraum möglich sei.

Es besteht ein Anspruch auf Nachteilsausgleich für behinderte Studierende hinsichtlich zeitlicher und formaler Vorgaben im Studium sowie bei allen abschließenden oder studienbegleitenden Leistungsnachweisen.

### **4 Transparenz und Dokumentation (Kriterium 7, AR-Drs. 15/2008)**

Die Gutachtergruppe sieht das Kriterium 7 weitgehend als erfüllt an.

Studien- und Prüfungsordnungen sowie Praktikumsordnungen sind im Internet frei einsehbar. Üblicherweise steht das Qualitätsmanagement-Handbuch den Studierenden im Intranet zur Verfügung. Für die Dauer seiner Überarbeitung ist es hier nicht zugänglich. Es wird jedoch so rasch wie möglich wieder zur Einsicht im Intranet bereitgestellt.

Die Anforderungen an das Vorpraktikum im Studiengang Schiffstechnik, Schwerpunkt Schiffsbetriebstechnik sind nicht eindeutig und müssen präzisiert werden. Die Regelung besagt, dass insgesamt 26 Wochen absolviert werden müssen, von denen 14 für die Zulassung nachgewiesen werden müssen. Die Anforderungen an die restlichen 12 Wochen

sind nicht definiert.

In Bezug auf das QM-Handbuch könnte der Informationsfluss zwischen Hochschule und Studierenden etwas verbessert werden, da mehreren befragten Studierenden das QM-Handbuch nicht bekannt war.

In den Diploma Supplements werden die ECTS-Noten falsch ausgewiesen. Die Hochschule gab an, dass dies in Kürze korrigiert wird.

## **5 Studiengangsübergreifende Qualitätssicherungsmaßnahmen (Kriterium 8, AR-Drs. 15/2008)**

Die Gutachtergruppe sieht das Kriterium 8 als erfüllt an.

Die FH Flensburg muss mittels eines funktionierenden, durch den Germanischen Lloyd zertifizierten und ständig überwachten Qualitätsmanagementsystems (QMS) nachweisen, dass die Lehre in den Studiengängen „Seeverkehr, Nautik und Logistik“ sowie „Schiffstechnik“, Studienrichtung „Schiffsbetriebstechnik“ mindestens die STCW-Bedingungen und die Schiffsoffizier-Ausbildungsverordnung (SchOffzAusbV) erfüllt. Diese STCW-Standards betreffen alle studiengangsübergreifenden Aspekte (Prüfungen, Gremien, Studiengangs-entwicklung, Stundenplanung, Lehrveranstaltungs-bewertungen, usw.).

Es werden regelmäßig Lehrveranstaltungsevaluationen durchgeführt, teils in Papierform teils mit Hilfe von Stud.IP, wobei die Rücklaufquote eine hohe Varianz zwischen 10 und 60 % aufweist. Der QM-Beauftragte wertet die Ergebnisse aus und leitet ggf. entsprechende Maßnahmen ein.

Besonders in kleineren Lehrveranstaltungen wird zudem ein sehr persönlicher Kontakt gepflegt, der es ermöglicht, Verbesserungsvorschläge, Fragen und Kritik direkt anzusprechen. Mehrere Lehrende ermutigen die Studierenden nachdrücklich, Feedback zu geben. Die Studierenden lobten hier den offenen Umgangston.

## **Abschnitt II: Auf den Studiengang bezogene Kriterien zur Akkreditierung**

### **– B.Sc. Seeverkehr, Nautik und Logistik –**

#### **1.1 Zusammenfassende Darstellung des Studiengangs**

liegt vor

#### **1.2 Studiengangsspezifische Besonderheiten**

Durch nationale und internationale Vorgaben wie z.B. „Internationales Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten, STCW 95“ und die Schiffsoffizier-Ausbildungsverordnung (SchOffzAusbV), ergänzt durch Empfehlungen der „Ständigen Arbeitsgemeinschaft der Küstenländer für das Seefahrtbildungswesen“ (StAK), einer Einrichtung der KMK, ist der Studiengang Seeverkehr, Nautik und Logistik stark reglementiert. Zur Erlangung des nautischen Befähigungszeugnisses ist u.a. eine Seefahrtszeit von 52 Wochen vorgeschrieben.

### **1.3 Bildungsziele des Studiengangskonzeptes (Kriterium 2, AR-Drs. 15/2008)**

Die Gutachtergruppe sieht das Kriterium 2 als erfüllt an.

Das Ziel des Studiengangs Seeverkehr, Nautik und Logistik ist neben der akademischen Bildung im maritimen Bereich der Erwerb des nautischen Befähigungszeugnisses dem Internationalen Übereinkommen über die Ausbildung und den Wachdienst für Seeleute (STCW'95) entsprechend. Dieses Übereinkommen schreibt eine gelenkte Seefahrtzeit von mindestens 52 Wochen vor. Sie ist durch zwei Praxissemester in das Studium integriert.

Die Bildungsziele sind klar definiert.

#### Wissenschaftliche Befähigung

Die Gutachter sehen die wissenschaftliche Befähigung als angemessen an.

#### Berufsbefähigung (Employability)

Die Berufsbefähigung wird von den Gutachtern als sehr gut angesehen. Da am Arbeitsmarkt eine sehr große Nachfrage an ausgebildeten Nautiker/innen und Logistiker/innen im Seefahrt-Bereich besteht, haben die Absolvent/innen hervorragende Beschäftigungsaussichten. Das weitsichtige Studienkonzept vermittelt den Studierenden für eine Beschäftigung an Land und auf See eine große internationale Einsatzflexibilität und bereitet sie sehr gut auf das spätere Tätigkeitsfeld vor.

Einige Studierende verfügen zudem bereits über Berufserfahrung. Mehrere von ihnen nutzen darüber hinaus die vorlesungsfreie Zeit, um zur See zu fahren. Die befragten Studierenden zeichneten sich durch ihre ausgeprägte Zielstrebigkeit aus.

#### Befähigung zur bürgerschaftlichen Teilhabe (Democratic Citizenship)

Durch ein zweiwöchiges Krankenhauspraktikum innerhalb des Moduls „Personalfürsorge“ werden die Studierenden dazu angeregt, Verantwortung für andere zu übernehmen. Zudem werden in diesem Modul auch Fragen der Personalführung unter besonderer Berücksichtigung der Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord von Seeschiffen behandelt.

Die Studierenden im Studiengang Seeverkehr, Nautik und Logistik zeichnen sich zudem durch besonders Engagement aus, indem sie z.B. hochschulweite Freizeit-Veranstaltungen organisieren.

#### Persönlichkeits-/persönliche Entwicklung

Durch die zwei Praxissemester, die auf international verkehrenden Schiffen mit internationaler Besatzung absolviert werden, wird die Persönlichkeits- bzw. persönliche Entwicklung – besonders im Bereich der interkulturellen Kommunikation – sehr gefördert.

### **1.4 Konzeptionelle Einordnung des Studiengangs in das Studiensystem (Kriterium 3, AR-Drs. 15/2008)**

Die Gutachtergruppe sieht das Kriterium 3 als erfüllt an.

#### **1.4.1 Erfüllung der Anforderungen des Qualifikationsrahmens für deutsche Hochschulabschlüsse**

Die Anforderungen des Qualifikationsrahmes werden erfüllt.

## 1.4.2 Erfüllung der Ländergemeinsamen Strukturvorgaben

### Studienstruktur und Studiendauer

Die Regelstudiendauer des Bachelorstudiengangs „Seeverkehr, Nautik und Logistik“ beträgt acht Semester und umfasst 240 Leistungspunkte. Studienstruktur und -dauer entsprechen damit den KMK-Strukturvorgaben.

Das Studium ist als Vollzeit- und Präsenzstudiengang konzipiert. Studienbeginn ist einmal jährlich. In das Studium integriert sind zwei Praxissemester (1.+7. Semester).

Das Studium gliedert sich in einen ersten Studienabschnitt, zu dem der erste Abschnitt des Berufspraktikums und zwei Theoriesemester gehören, in denen Grundlagenwissen vermittelt wird. Der zweite Studienabschnitt besteht aus dem zweiten Abschnitt des Berufspraktikums und vier Theoriesemestern, in denen die fachlichen Inhalte der Seeverkehrswirtschaft, der Schiffsführung, der Nautik und der Logistik vermittelt werden.

Das Studium beinhaltet eine einjährige Orientierungsphase, beginnend mit dem zweiten Fachsemester. Die Prüfungsleistungen des zweiten Fachsemesters stellen die Orientierungsprüfung (Zwischenprüfung) dar.

Die Bachelor-Thesis sowie das dazugehörige Kolloquium umfassen 12 Leistungspunkte.

Neben den zwei Praxissemestern wird ein zweiwöchiges Krankenhauspraktikum im Rahmen des Moduls „Personalfürsorge“ absolviert.

Es handelt sich um einen grundständigen berufsqualifizierenden Studiengang.

### Zugangsvoraussetzungen und Übergänge

Die FH Flensburg verfügt über Kapazitäten für 40 Studienanfänger/innen pro Jahr.

Neben der Hochschulzugangsberechtigung gibt es Zugangsvoraussetzungen, die für den Erwerb des nautischen Befähigungszeugnisses unabdingbar sind.

Bewerber/innen, die das Praxissemestermodell wählen, müssen nachweisen:

- Seediensttauglichkeitszeugnis
- Sicherheitsgrundausbildung
- Praxissemestervertrag (zwischen Reederei – Studierender/m – FH Flensburg)
- Seefahrtbuch

Bewerber/innen, die direkt in das 2. Fachsemester einsteigen wollen, müssen mindestens 26 Wochen anerkannte Seefahrtzeit nachweisen durch:

- Schiffsmechanikerbrief,
- NOA-Ausbildung (Nautische/r Offiziersassistent/in) oder
- BSH-Bescheinigung (Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie).

Es fehlt eine Angabe darüber, auf welchem Niveau Deutsch- und Englisch-Kenntnisse vorausgesetzt werden.

Zum Wintersemester 2007/08 erfolgte die Umstellung vom Diplom auf Bachelor. Der Übergang vom Diplomstudiengang in den Bachelorstudiengang wird ermöglicht.

Der Abschluss im Bachelor-Studiengang „Seeverkehr, Nautik und Logistik“ eröffnet den Zugang zu einem Masterstudiengang.

### Abschlüsse und Bezeichnungen

Der Studiengang „Seeverkehr, Nautik und Logistik“ führt zum Abschluss "Bachelor of

Science". Bezeichnung und Abschluss sind zutreffend.

### Modularisierung und Leistungspunkte

Der Studiengang ist durchgehend modularisiert und mit Leistungspunkten verbunden. Die Modulbeschreibungen entsprechen den Vorgaben der KMK. Es wird hinreichend zwischen Qualifikationszielen und Lehrinhalten differenziert.

Die Module können zumeist in einem, höchstens jedoch in zwei Semestern abgeschlossen werden. Es werden ausschließlich Pflichtmodule angeboten.

1.4.3 Erfüllung landesspezifischer Strukturvorgaben  
entfällt

1.4.4 Erfüllung weiterer Anforderungen

Der Studiengang „Seeverkehr, Nautik und Logistik“ entspricht dem „STCW 95“ und der „SchOffzAusbV“, ergänzt durch Empfehlungen der "StAK".

## **1.5 Das Studiengangskonzept (Kriterium 4, AR-Drs. 15/2008)**

Die Gutachtergruppe sieht das Kriterium 4 als erfüllt an.

Das Studiengangskonzept und der Studienverlauf sind angemessen geplant, und das Curriculum ist stimmig und geeignet, die angestrebten Bildungsziele zu erreichen.

Positiv hervorzuheben ist, dass der Studiengang „Seeverkehr, Nautik und Logistik“ von der gesamten an der FH Flensburg vorhandenen technischen Kompetenz der Lehrenden profitiert.

Das spätere Tätigkeitsfeld der Absolvent/innen ist international ausgerichtet. Die Arbeitssprache wird Englisch sein. Bislang werden nur einzelne Übungen in englischer Sprache abgehalten. Die Studierenden wünschen sich hier ein vergrößertes Angebot an englischsprachigen Lehrveranstaltungen. Aufgrund des späteren Berufsbildes raten die Gutachter dazu, in den höheren Semestern vermehrt Englisch als Unterrichtssprache einzusetzen. Bei den Veranstaltungen, die auf Englisch abgehalten werden, sollte im Modulhandbuch der Hinweis erfolgen: "Sprache: deutsch und/oder englisch".

Die Studierbarkeit in der Regelstudienzeit ist gegeben.

## **Abschnitt II: Auf den Studiengang bezogene Kriterien zur Akkreditierung**

### **– B.Eng. Schiffstechnik –**

## **2.1 Zusammenfassende Darstellung des Studiengangs**

liegt vor

## 2.2 Studiengangsspezifische Besonderheiten

Durch nationale und internationale Vorgaben wie z.B. „Internationales Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten, STCW 95“ und die Schiffsoffizier-Ausbildungsverordnung (SchOffzAusbV), ergänzt durch Empfehlungen der „Ständigen Arbeitsgemeinschaft der Küstenländer für das Seefahrtbildungswesen“ (StAK), einer Einrichtung der KMK, ist die Studienrichtung Schiffsbetriebstechnik stark reglementiert. Zur Erlangung des technischen Befähigungszeugnisses ist u.a. eine praktische Ausbildungszeit von 18 Monaten vorgeschrieben, von der mindestens 12 Monate an Bord stattfinden müssen.

Neben der Studienrichtung Schiffsbetriebstechnik bietet der Studiengang die Studienrichtung Schiffsmaschinenbau an. Diese Studienrichtung wendet sich an Studieninteressierte, die zwar im maritimen Sektor arbeiten, jedoch aus gesundheitlichen oder persönlichen Gründen nicht zur See fahren möchten.

## 2.3 Bildungsziele des Studiengangskonzeptes (Kriterium 2, AR-Drs. 15/2008)

Die Gutachtergruppe sieht das Kriterium 2 als erfüllt an.

Das Ziel der Studienrichtung Schiffsbetriebstechnik ist neben der akademischen Bildung im maritimen Bereich der Erwerb des technischen Befähigungszeugnisses dem Internationalen Übereinkommen über die Ausbildung und den Wachdienst für Seeleute (STCW'95) entsprechend.

Die Bildungsziele in beiden Studienrichtungen sind klar definiert.

### Wissenschaftliche Befähigung

Die Gutachter sehen die wissenschaftliche Befähigung als angemessen an.

### Berufsbefähigung (Employability)

Die Berufsbefähigung für den Studiengang Schiffstechnik wird als sehr gut angesehen. Da am Arbeitsmarkt eine sehr große Nachfrage an ausgebildeten Schiffsbetriebstechniker/innen und Schiffsmaschinenbauer/innen besteht, haben die Absolvent/innen hervorragende Beschäftigungsaussichten. Die Absolvent/innen werden gut auf das spätere Tätigkeitsfeld vorbereitet.

In der Studienrichtung Schiffsbetriebstechnik verfügen zudem bislang alle Studierenden bereits über eine Ausbildung zur/zum Schiffsmechaniker/in oder zum/zur Technischen Offiziersassistenten/in (TOA). Mehrere von ihnen nutzen darüber hinaus die vorlesungsfreie Zeit, um zur See zu fahren. Die befragten Studierenden zeichneten sich durch ihre ausgeprägte Zielstrebigkeit aus.

In der Studienrichtung Schiffsmaschinenbau ist im siebten Semester ein dreimonatiges Praktikum zu absolvieren, das mit 18 LP vergütet wird.

### Befähigung zur bürgerschaftlichen Teilhabe (Democratic Citizenship)

In der Studienrichtung Schiffsbetriebstechnik werden die Studierenden innerhalb des Moduls „Personalfürsorge“ (Veranstaltung „Gesundheitsfürsorge“) dazu angeregt, Verantwortung für andere zu übernehmen, indem sie zu Ersthelfern ausgebildet werden. Zudem werden in diesem Modul auch Fragen der Personalführung unter besonderer Berücksichtigung der Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord von Seeschiffen behandelt.

### Persönlichkeits-/persönliche Entwicklung

Durch die zwei Praxissemester in der Studienrichtung Schiffsbetriebstechnik, die auf international verkehrenden Schiffen mit internationaler Besatzung absolviert werden, wird die Persönlichkeits- bzw. persönliche Entwicklung – besonders im Bereich der interkulturellen Kommunikation – sehr gefördert.

Die Studierenden der Studienrichtung Schiffsmaschinenbau trainieren nicht zuletzt in dem dreimonatigen Praktikum im 7. Semester verschiedene Soft Skills wie z.B. Teamfähigkeit.

## **2.4 Konzeptionelle Einordnung des Studiengangs in das Studiensystem (Kriterium 3, AR-Drs. 15/2008)**

Die Gutachtergruppe sieht das Kriterium 3 als erfüllt an.

### 2.4.1 Erfüllung der Anforderungen des Qualifikationsrahmens für deutsche Hochschulabschlüsse

Die Anforderungen des Qualifikationsrahmes werden erfüllt.

### 2.4.2 Erfüllung der Ländergemeinsamen Strukturvorgaben

#### Studienstruktur und Studiendauer

##### Schiffsbetriebstechnik

Die Regelstudiendauer des Bachelorstudiums beträgt acht Semester und umfasst 240 Leistungspunkte. Studienstruktur und -dauer entsprechen damit den KMK-Strukturvorgaben. Es sind zwei Praxissemester von je 26 Wochen Dauer (vorgeschrieben nach STCW 95 und SchOffzAusbV) vorgesehen (1.+8. Semester), die bei einer vorangegangenen entsprechenden Ausbildung (siehe Zugangsvoraussetzungen) entfallen.

Das Praxissemestermodell, das nur von wenigen Studierenden gewählt wird, sieht vor, dass die Bachelorthesis im siebten Semester angefertigt wird. Das dazugehörige 45-minütige Kolloquium wird am Ende des achten Semesters – nach dem zweiten Praxissemester – absolviert. Das Studium schließt somit (gemäß den internationalen Vorgaben) mit dem Kolloquium ab.

Die Inhalte der Theoriesemester fließen in die Erarbeitung der Bachelorarbeit ein. Die Transferkompetenzen in die Praxis werden mit dem abschließenden Kolloquium geprüft.

Darüber hinaus begründet die Hochschule ihre Positionierung des zweiten Praxissemesters, der Bachelorarbeit und des dazugehörigen Kolloquiums damit, dass das Praxissemester eine Forderung des Bundes zur Erbringung der Fahrtzeit auf Seeschiffen und Erfüllung der Anforderung gemäß des Training Record Books ist, um ein Patent erwerben zu können. Die Bachelorarbeit hingegen ist eine Arbeit auf wissenschaftlicher Basis zum Erwerb des Bachelorzeugnisses und steht nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit den Anforderungen des Bundes.

Die Gutachter halten die Positionierung des zweiten Praxissemesters sowie des Kolloquiums für durchaus praktikabel, regen jedoch an, sie zu überdenken. Günstiger wäre die Absolvierung des Praxissemesters im 7. Semester.

##### Schiffsmaschinenbau

Die Regelstudiendauer des Bachelorstudiums beträgt sieben Semester und umfasst 210 Leistungspunkte. Studienstruktur und -dauer entsprechen damit den KMK-Strukturvorgaben. Es ist ein Praktikum von drei Monaten Dauer vorgesehen.

Studienbeginn für beide Studienrichtungen ist einmal jährlich.

Das Studium enthält eine einjährige Orientierungsphase, beginnend mit dem ersten Theoriesemester. In der Studienrichtung Schiffsmaschinenbau stellen die Prüfungsleistungen des ersten Studiensemesters die Orientierungsprüfung (Zwischenprüfung) dar, in der Studienrichtung Schiffsbetriebstechnik die Prüfungsleistungen des zweiten Studiensemesters (erstes Theoriesemester).

Die Bachelor-Thesis einschließlich Kolloquium umfasst insgesamt 12 Leistungspunkte.

Es handelt sich um einen grundständigen berufsqualifizierenden Studiengang.

### Zugangsvoraussetzungen und Übergänge

Der Studiengang Schiffstechnik verfügt über Kapazitäten für insgesamt 40 Studienanfänger/innen pro Jahr.

#### Schiffsbetriebstechnik

Neben der Hochschulzugangsberechtigung gibt es Zugangsvoraussetzungen, die für den Erwerb des technischen Befähigungszeugnisses unabdingbar sind.

Bewerber/innen, die das Praxissemestermodell wählen, müssen nachweisen:

- Seediensttauglichkeitszeugnis
- Sicherheitsgrundausbildung
- Praxissemestervertrag (zwischen Reederei – Studierender/m – FH Flensburg)
- Seefahrtbuch
- Vor-Praktikum in der Metallbearbeitung (26 Wochen, von denen mindestens 14 für die Zulassung nachgewiesen werden müssen)

Bewerber/innen, die direkt in das 2. Fachsemester einsteigen wollen, müssen den erfolgreichen Abschluss einer Schiffsmechanikerausbildung oder den erfolgreichen Abschluss in einem anerkannten Beruf der Metall- oder Elektrotechnik und 12 Monate Fahrzeit als Fachkraft des Maschinendienstes auf Schiffen oder den erfolgreichen Abschluss einer Ausbildung zum Technischen Offiziersassistenten von 18 Monaten Dauer nachweisen.

#### Schiffsmaschinenbau

Neben der Hochschulzugangsberechtigung gibt es keine weiteren Zulassungsvoraussetzungen.

In beiden Studienrichtungen fehlt eine Angabe darüber, auf welchem Niveau Deutsch- und Englisch-Kenntnisse vorausgesetzt werden.

Zum Wintersemester 2007/08 erfolgte die Umstellung vom Diplom auf Bachelor. Der Übergang vom Diplomstudiengang in den Bachelorstudiengang wird ermöglicht.

Der Abschluss im Bachelor-Studiengang „Schiffstechnik“ eröffnet den Zugang zu einem Masterstudiengang.

### Abschlüsse und Bezeichnungen

Der Studiengang „Schiffstechnik“ führt zum Abschluss "Bachelor of Engineering". Bezeichnung und Abschluss sind zutreffend.

### Modularisierung und Leistungspunkte

Der Studiengang ist durchgehend modularisiert und mit Leistungspunkten verbunden. Die Modulbeschreibungen entsprechen den Vorgaben der KMK. Es wird hinreichend zwischen Qualifikationszielen und Lehrinhalten differenziert.

Es werden ausschließlich Pflichtmodule angeboten. Da die Studienrichtung Schiffsmaschinenbau keinen internationalen Vorgaben unterliegt, sollte hier die Möglichkeit geprüft werden, einen gewissen Anteil an Wahlmodulen anzubieten.

Die Module können zumeist in einem, höchstens jedoch in zwei Semestern abgeschlossen werden.

#### 1.4.3 Erfüllung landesspezifischer Strukturvorgaben entfällt

#### 2.4.4 Erfüllung weiterer Anforderungen

Die Studienrichtung „Schiffsbetriebstechnik“ entspricht den Vorgaben von STCW 95 und der SchOffzAusbV, ergänzt durch Empfehlungen der "StAK".

### 2.5 Das Studiengangskonzept (Kriterium 4, AR-Drs. 15/2008)

Die Gutachtergruppe sieht das Kriterium 4 als erfüllt an.

Das Studiengangskonzept und der Studienverlauf sind angemessen geplant, und das Curriculum ist stimmig und geeignet, die angestrebten Bildungsziele zu erreichen.

Das spätere Tätigkeitsfeld der Absolvent/innen (besonders in der Studienrichtung Schiffsbetriebstechnik) ist international ausgerichtet. Die Arbeitssprache wird Englisch sein. Bislang werden nur einzelne Übungen in englischer Sprache abgehalten. Die Studierenden wünschen sich hier ein vergrößertes Angebot an englischsprachigen Lehrveranstaltungen. Aufgrund des späteren Berufsbildes raten die Gutachter dazu, in den höheren Semestern vermehrt Englisch als Unterrichtssprache einzusetzen. Bei den Veranstaltungen, die auf Englisch abgehalten werden, sollte im Modulhandbuch der Hinweis erfolgen: "Sprache: deutsch und/oder englisch".

Die Studierbarkeit in der Regelstudienzeit ist gegeben.

## Abschnitt III: Abschließendes Votum der Gutachter

### Zusammenfassende Bewertung

Das Prüfungssystem wird im Rahmen der Möglichkeiten flexibel gehandhabt. Der Studiengang „Seeverkehr, Nautik und Logistik“ profitiert von der gesamten an der FH Flensburg vorhandenen technischen Kompetenz der Lehrenden.

#### 1.1 Empfehlungen:

- Die FH Flensburg soll alle erforderlichen Anstrengungen unternehmen und alle rechtlichen Möglichkeiten ausschöpfen, um die Besetzung der Stellen zu realisieren.
- Der Anteil der auf Englisch gehaltenen Veranstaltungen soll erhöht werden.
- Die Öffnungszeiten der Bibliothek sollten deutlich verlängert werden.

- Im Studiengang Schiffstechnik, Studienrichtung Schiffsbetriebstechnik sollte die Möglichkeit geprüft werden, das zweite Praxissemester ins siebte Semester zu positionieren.

## **1.2 Akkreditierungsempfehlung an die Ständige Akkreditierungskommission (SAK)**

### Seeverkehr, Nautik und Logistik

Die Gutachter empfehlen der SAK, die Akkreditierung des Studiengangs „Seeverkehr, Nautik und Logistik“ mit dem Abschluss Bachelor of Science ohne Auflagen für die Dauer von fünf Jahren zu beschließen.

Diese Empfehlung basiert auf § 1 Absatz 1 des Beschlusses des Akkreditierungsrates „Entscheidungen der Akkreditierungsagenturen: Arten und Wirkungen“ vom 29.02.2008.

### Schiffstechnik

Die Gutachter empfehlen der SAK, die Akkreditierung des Studiengangs „Schiffstechnik“ mit dem Abschluss Bachelor of Engineering mit Auflagen für die Dauer von fünf Jahren zu beschließen.

Diese Empfehlung basiert auf § 1 Absatz 2 und 4 des Beschlusses des Akkreditierungsrates „Entscheidungen der Akkreditierungsagenturen: Arten und Wirkungen“ vom 29.02.2008.

## **1.3 Nicht erfüllte Qualitätsanforderungen unwesentlicher Art (Auflagen):**

- Für den Studiengang Schiffstechnik muss in der Prüfungs- und Studienordnung die Angabe ergänzt werden, dass die Praxismodule mit einem Praktikumsbericht als Prüfung abschließen. (Kriterium 6 und 7, AR-Drs. 15/2008)
- Die Anforderungen an das Vorpraktikum im Studiengang Schiffstechnik, Schwerpunkt Schiffsbetriebstechnik müssen präzisiert werden. (Kriterium 7, AR-Drs. 15/2008)