

**Akkreditierungsbericht zum Akkreditierungsantrag der
Frankfurt University of Applied Sciences, Frankfurt/M.
Fachbereich 3: Wirtschaft und Recht
(1484-xx-2)**



77. Sitzung der Ständigen Akkreditierungskommission am 12.07.2016

TOP 6.24

Studiengang	Abschluss	ECTS	Regel- studienzeit	Studienart	Kapazität	Master	
						konsekutiv/ weiterbild.	Profil
Aviation and Tourism Management	MBA	90	4	Berufs- begleitend	26	weiterbil- dend	anwen- dungsorien- tiert

Vertragsschluss am: 26.02.2015

Datum der Vor-Ort-Begutachtung: 19.04.2016

Ansprechpartner/-in der Hochschule: Martina Mohrbacher, Referentin für Programmentwicklung, Fachbereich 3: Wirtschaft und Recht, Frankfurt University of Applied Sciences, Nibelungenplatz 1, 60318 Frankfurt am Main, 069-1533 3884, mohrbacher@fb3.fra-uas.de

Betreuender Referent der ZEvA: Dr. Jürgen Petersen

Gutachter/-innen:

- Prof. Dr. Thomas Biermann, Technische Hochschule Wildau, Fachbereich Wirtschaft, Informatik, Recht, Professor für Betriebswirtschaft mit Schwerpunkt u.a. Luftverkehrsmanagement (Wissenschaftsvertreter)
- Prof. Dr. Helmut Wachowiak, IUBH School of Business and Management, Fachbereichsleiter Tourismusmanagement (Wissenschaftsvertreter)
- Norbert Klinghardt, Flughafen Bremen GmbH, Geschäftsbereichsleiter Aviation und Logistik (Vertreter der Berufspraxis)
- Philipp Schulz, RWTH Aachen, Wirtschaftsingenieurwesen mit Vertiefung Bauingenieurwesen/Verkehrswesen (Vertreter der Studierenden)

Hannover, den 27.05.2016 (ergänzt am 21.07.2016)

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	I-2
I. Gutachtervotum und SAK-Beschluss	I-3
1. SAK-Beschluss	I-3
2. Abschließendes Votum der Gutachter/-innen	I-4
2.1 Aviation and Tourism Management (MBA)	I-4
II. Bewertungsbericht der Gutachter/-innen	II-1
Einleitung und Verfahrensgrundlagen	II-1
1. Aviation and Tourism Management (MBA)	II-2
1.1 Profil, Qualifikationsziele/Intendierte Lernergebnisse	II-2
1.2 Konzeption und Inhalte des Studiengangs	II-4
1.3 Studierbarkeit.....	II-8
1.4 Ausstattung.....	II-10
1.5 Qualitätssicherung	II-12
2. Erfüllung der Kriterien des Akkreditierungsrates	II-14
2.1 Qualifikationsziele des Studiengangskonzeptes (Kriterium 2.1)	II-14
2.2 Konzeptionelle Einordnung der Studiengänge in das Studiensystem (Kriterium 2.2)...	II-14
2.3 Studiengangskonzept (Kriterium 2.3)	II-16
2.4 Studierbarkeit (Kriterium 2.4).....	II-16
2.5 Prüfungssystem (Kriterium 2.5).....	II-17
2.6 Studiengangsbezogene Kooperationen (Kriterium 2.6)	II-17
2.7 Ausstattung (Kriterium 2.7).....	II-18
2.8 Transparenz und Dokumentation (Kriterium 2.8)	II-18
2.9 Qualitätssicherung und Weiterentwicklung (Kriterium 2.9)	II-18
2.10 Studiengänge mit besonderem Profilanspruch (Kriterium 2.10)	II-19
2.11 Geschlechtergerechtigkeit und Chancengleichheit (Kriterium 2.11)	II-19
III. Appendix.....	III-1
1. Stellungnahme der Hochschule vom 09.06.2016	III-1

I. Gutachtertivotum und SAK-Beschluss

1. SAK-Beschluss

Die SAK stimmt dem Bewertungsbericht der Gutachtergruppe im Wesentlichen zu und nimmt die Stellungnahme der Hochschule zur Kenntnis. Sie sieht jedoch noch nicht alle Mängel als behoben an.

Eine Anpassung von Curriculum und Konzeption ist dahingehend erfolgt, dass nun beide Studienbereiche (Aviation, Tourism) relativ gleichgewichtig repräsentiert sind; die entsprechende Auflage kann entfallen. Die Kostenstruktur ist nun auf der Website der Hochschule transparent dargestellt. Die Prüfungsordnung wurde genehmigt und veröffentlicht, so dass auch diesbezüglich keine Auflage mehr ausgesprochen wird.

Die SAK akkreditiert den Studiengang Aviation and Tourism Management mit dem Abschluss Master of Business Administration mit den folgenden Auflagen für die Dauer von sieben Jahren.

- 1. Das Modul 7 „Leadership and the Legal and Regulatory Framework“ muss so überarbeitet werden, dass sich ein oder mehrere inhaltlich und thematisch abgerundete Modul/-e ergeben. Zudem muss ein realistischer Arbeitsaufwand angesetzt werden, um die vorgesehenen Inhalte in ausreichender Tiefe behandeln zu können. Eine Aufteilung in zwei Module mit dann jeweils 5 CP ist anzuraten. (Kriterium 2.3, Drs. AR 20/2013)*
- 2. Der Kooperationsvertrag mit der University of West London für die Durchführung des dortigen Auslandsmoduls muss vorgelegt werden. (Kriterien 2.6, 2.8, Drs. AR 20/2013)*
- 3. Es muss zukünftig eine systematische Überprüfung der studentischen Arbeitsbelastung erfolgen, die auch die Selbstlernphasen und Prüfungsleistungen mit einbezieht. Ein entsprechendes Konzept ist vorzulegen. (Kriterien 2.4, 2.9, Drs. AR 20/2013)*

Die Auflagen sind innerhalb von 9 Monaten zu erfüllen. Die SAK weist darauf hin, dass der mangelnde Nachweis der Aufлагenerfüllung zum Widerruf der Akkreditierung führen kann.

Diese Entscheidung basiert auf Ziff. 3.1.2 des Beschlusses des Akkreditierungsrates „Regeln des Akkreditierungsrates für die Akkreditierung von Studiengängen und für die Systemakkreditierung“. (Drs. AR 20/2013)

2. Abschließendes Votum der Gutachter/-innen

2.1 Aviation and Tourism Management (MBA)

2.1.1 Empfehlungen:

- Die Gutachtergruppe empfiehlt dringend, die Tourismus-Anteile in den Modulbeschreibungen deutlicher herauszustellen. Dies betrifft auch die Nutzung von Fallstudien oder anderen Anwendungsbeispielen aus dem Tourismusbereich.
- Es wird nachdrücklich empfohlen, die Anteile der klassischen betriebswirtschaftlichen Fächer und Themen im Studiengangskonzept zu erhöhen, um dem Charakter eines MBA-Studiengangs besser gerecht zu werden und die Anwendbarkeit der erworbenen Kompetenzen zu erhöhen (insbesondere die Themenfelder Bilanzanalyse, Corporate Finance, Due Dilligence, Mergers & Acquisitions).
- Überprüft werden sollte die Plausibilität der Lehreinheit/Teilmoduls „Fundamentals of Tourism Management“. Gegebenenfalls sollte ein entsprechendes Teilmodul auch im Bereich Aviation angeboten werden.
- Die thematische Setzung des im Ausland durchgeführten Wahlpflichtmoduls 5.1 „Safety Management Systems“ sollte auf jeden Fall entsprechend den Ausführungen im Bericht überprüft werden.
- Zukünftig sollten systematische Absolventenstudien vorgesehen werden.
- Es wird empfohlen, zur Vereinfachung der Darstellung relativer Noten einen Notenspiegel entsprechend dem ECTS Users' Guide von 2015 in die Diploma Supplements aufzunehmen.

2.1.2 Akkreditierungsempfehlung an die Ständige Akkreditierungskommission (SAK)

Die Gutachter/-innen empfehlen der SAK die Akkreditierung des Studiengangs Aviation and Tourism Management mit dem Abschluss Master of Business Administration mit den folgenden Auflagen für die Dauer von sieben Jahren.

- Die Studiengangsbezeichnung und die Qualifikationsziele sind in Einklang zu bringen mit dem Studiengangskonzept. Dabei muss klar geregelt werden, ob, wie von dem Titel und den Qualifikationszielen suggeriert, ein weitgehend gleichwertiger Kompetenzerwerb in den Bereichen Aviation und Tourismus erfolgen soll oder ob, wie im vorgelegten Studiengangskonzept der Fall, die Studierenden sich überwiegend auf nur einen der beiden Bereiche spezialisieren. Dieses Profil muss aus dem Konzept,

I Gutachtertvetum und SAK-Beschluss

2 Abschließendes Votum der Gutachter/-innen

der Bezeichnung und den Qualifikationszielen transparent hervorgehen. (Kriterien 2.1, 2.2, 2.8, Drs. AR 20/2013)

- Das Modul 7 „Leadership and the Legal and Regulatory Framework“ muss so überarbeitet werden, dass sich inhaltlich thematisch abgerundete Module ergeben. Zudem muss ein realistischer Arbeitsaufwand angesetzt werden, um die vorgesehenen Inhalte in ausreichender Tiefe behandeln zu können. Eine Aufteilung in zwei Module mit dann jeweils 5 CP ist anzuraten. (Kriterium 2.3, Drs. AR 20/2013)
- Die Transparenz der Kostenstruktur muss verbessert werden. Entsprechende Darstellungen sind zu dokumentieren. (Kriterium 2.8, Drs. AR 20/2013)
- Der Kooperationsvertrag mit der University of West London für die Durchführung des dortigen Auslandsmoduls muss vorgelegt werden. (Kriterien 2.6, 2.8, Drs. AR 20/2013)
- Es muss zukünftig eine systematischen Überprüfung des Workloads erfolgen, der auch die Selbstlernphasen und Prüfungsleistungen mit einbezieht. Ein entsprechendes Konzept ist vorzulegen. (Kriterien 2.4, 2.9, Drs. AR 20/2013)
- Die Veröffentlichung und In-Kraft-Setzung der Prüfungsordnung ist nachzuweisen. (Kriterium 2.8, Drs. AR 20/2013)

Diese Empfehlung basiert auf Ziff. 3.1.2 des Beschlusses des Akkreditierungsrates „Regeln des Akkreditierungsrates für die Akkreditierung von Studiengängen und für die Systemakkreditierung“. (Drs. AR 20/2013)

II. Bewertungsbericht der Gutachter/-innen

Einleitung und Verfahrensgrundlagen

Der im vorliegenden Bericht bewertete Masterstudiengang "MBA Aviation and Tourism Management" mit dem Abschluss „Master of Business Administration“ (MBA) wurde seit dem Wintersemester 2010/11 von der Frankfurt University of Applied Sciences (FRA-UAS) unter der Bezeichnung „MBA Aviation Management“ akkreditiert angeboten.¹ Parallel zum Verfahren der Re-Akkreditierung wurde das Studiengangprofil um den Tourismus-Bereich erweitert und wird in dieser Form auch hier bewertet. Der so erweiterte Studiengang soll dann ab Wintersemester 2016/17 angeboten werden.

Grundlagen des Bewertungsberichtes sind die Lektüre der Dokumentation der Hochschule und die Gespräche in Frankfurt/Main mit der Hochschulleitung, mit der Fachbereichsleitung, den Programmverantwortlichen und Lehrenden sowie mit Studierenden und einem Absolventen des Studiengangs. Zudem wurden exemplarische Abschluss- und Prüfungsarbeiten zur Einsicht bereitgehalten sowie einige Dokumente ergänzend zum Antrag vorgelegt.

Die Gutachtergruppe bedankt sich für die Möglichkeit zur offenen Diskussion des Studiengangs und möchte mit diesem Bericht Möglichkeiten der Sicherung der Qualität von Studium und Lehre aufzeigen.

Die Bewertung beruht auf den zum Zeitpunkt der Vertragslegung gültigen Vorgaben des Akkreditierungsrates und der Kultusministerkonferenz. Zentrale Dokumente sind dabei die „Regeln des Akkreditierungsrates für die Akkreditierung von Studiengängen und für die Systemakkreditierung“ (Drs. AR 20/2013), die „Ländergemeinsamen Strukturvorgaben gemäß § 9 Abs. 2 HRG für die Akkreditierung von Bachelor und Masterstudiengängen“ (Beschluss der Kultusministerkonferenz vom 10.10.2003 i.d.F. vom 04.02.2010) und der „Qualifikationsrahmen für Deutsche Hochschulabschlüsse“ (Beschluss der Kultusministerkonferenz vom 21.04.2005).²

¹ Vor 2014 firmierte die Hochschule unter der Bezeichnung „Fachhochschule Frankfurt am Main - University of Applied Sciences“.

² Diese und weitere ggfs. für das Verfahren relevanten Beschlüsse finden sich in der jeweils aktuellen Fassung auf den Internetseiten des Akkreditierungsrates, <http://www.akkreditierungsrat.de/>

1. Aviation and Tourism Management (MBA)

1.1 Profil, Qualifikationsziele/Intendierte Lernergebnisse

Der weiterbildende „MBA Aviation and Tourism Management“ ist als englischsprachiger, berufsbegleitender Masterstudiengang konzipiert. Für eine Zulassung ist in der Regel eine mindestens zweijährige, einschlägige Berufserfahrung nachzuweisen.

Die intendierten Lernergebnisse sind u.a. in der Prüfungsordnung (PO) beschrieben:

Das MBA Programm „Aviation and Tourism Management“ befähigt bereits berufstätige Menschen für hochqualifizierte und herausfordernde Tätigkeiten und Führungspositionen im Management der Luftfahrt und Tourismus-Industrie. Für Absolventinnen und Absolventen typische Arbeitsgebiete sind Allgemeines Management, Verkauf, Betriebsführung, Logistik, Marketing, Beratung, Finanzen und andere Managementbereiche in der Luftfahrt- und Tourismusindustrie.

Nach dem erfolgreichen Abschluss des Programms beherrschen die Absolventinnen und Absolventen alle relevanten Unternehmensfunktionen und verstehen ihre Zusammenhänge und Bedeutung für eine erfolgreiche Unternehmensführung. Sie sind in der Lage Projekte zu entwickeln, durchzuführen und zu leiten; sie inspirieren ihr Team, neue Visionen und Strategien einzuführen. Sie sind in besonderer Weise in der Lage, ethisch motivierte Führung im Rahmen eines internationalen und globalisierten Umfelds zu leisten indem sie unter Berücksichtigung der verschiedenen Kulturen nationale und internationale Strategien in lokalen wie in globalen Märkten implementieren können. Sie sind geschult im Verhandeln und in der Lage, unter Berücksichtigung ihrer ethischen und sozialen Verantwortung, Entscheidungen auch basierend auf begrenzten und unvollständigen Informationen zu treffen. Sie haben gelernt, analytisch und konzeptionell zu denken und sowohl ihre Arbeit als auch die Arbeit ihres Teams effektiv und effizient zu gestalten.

Weiterhin sind die Absolventinnen und Absolventen in der Lage, Marktsegmente, internationale Trends und Anforderungen der Luftfahrt- und Tourismusindustrie zu analysieren und zu evaluieren. Sie können Erfolgsfaktoren und Marktpotenziale erkennen und Konzepte und Prozesse der strategischen Unternehmensführung zu entwickeln und umsetzen. In ihren Entscheidungsprozess fließen Betrachtungen des rechtlichen und behördlichen Rahmens sowie Sicherheits- und Schutzbestimmungen mit ein.

Das Programm ist konzipiert, um die akademischen Fähigkeiten der Absolventinnen und Absolventen zu erweitern und gewonnene Lernmethoden dauerhaft so einzusetzen, dass sie dem technologischen und akademischen Fortschritt folgen können oder auch ihr Studium fortzusetzen um zu promovieren. Sie werden die Vorreiter in der Umsetzung und Anwendung neuer Methoden und Technologien sein. (PO, § 5)

Der Studiengang ist laut Antrag an den „European MBA Guidelines“ ausgerichtet und soll entsprechend generalistische Managementkompetenzen mit zusätzlichen strategischen Fachkompetenzen in den Bereichen Luftverkehr und Tourismus vermitteln. Eine enge Verzahnung von Theorie und Praxis werde unter anderem durch den Wechsel von Präsenz- und Selbstlernphasen, die stark auf Projekt- und Hausarbeiten ausgerichteten Prüfungsformen, durch Lehrbeauftragte aus der Praxis sowie eine Reflektion der in der Regel begleitenden beruflichen Erfahrung oder vergleichbarer Praxiskenntnisse erreicht. Der Studiengang ist durchgängig in englischer Sprache konzipiert und wendet sich an ein internationales, beruf-

II Bewertungsbericht der Gutachter/-innen

1 Aviation and Tourism Management (MBA)

lich tätiges Studierendenklientel mit unterschiedlicher fachlicher Herkunft.

Im Gespräch wurde von der Hochschulleitung, dem Dekanat und der Programmverantwortlichen betont, dass der – bisher auf Aviation Management fokussierte – Studiengang im regionalen Kontext mit dem Frankfurter Flughafen (und der Fraport AG), der Deutschen Flugsicherung oder der Lufthansa gut die Nachfrage nach weiterqualifizierenden Angeboten bedienen könne. Auch sei Logistik schon seit über 20 Jahren ein Schwerpunkt der Hochschule, und der MBA fügt sich somit gut in das Studiengangportfolio des Fachbereichs und der Hochschule ein.

Eine zentrale Weiterentwicklung des Studiengangs seit der Erstakkreditierung stellt die Erweiterung um das Fachgebiet Tourismus dar, die sich auch in der entsprechenden Ergänzung der Studiengangbezeichnung („and Tourism“) widerspiegelt. Die Prüfungsordnung des so veränderten Studiengangs soll zum Wintersemester 2016/17 in Kraft treten. In den Gesprächen wurden von Hochschuleseite mehrere Gründe für diese Weiterentwicklung angeführt: So würde durch die fachliche Erweiterung ein Anschluss für Absolventen/-innen beider, eng verzahnter dualen Bachelorstudiengänge „Luftverkehrsmanagement - Aviation Management“ (B.A.) und „Tourismusmanagement – Tourism Management“ (B.A.) geschaffen (auch wenn durch die notwendig nachzuweisende Berufserfahrung kein zeitlich direkter Studienanschluss möglich sei). Weiterhin werde der Studiengang bei kooperierenden und interessierten Firmen auch für Mitarbeiter/-innen aus anderen Bereichen als der Luftfahrt im engeren Sinne attraktiv. Zudem sei im Qualitätsinstrument ‚Runder Tisch‘ der Wunsch der Studierenden nach einer größeren fachlichen Breite geäußert worden. Letztlich bleibe der Studiengang im Kern aber ein allgemeiner MBA mit nun zwei statt einer Vertiefungsrichtung.

Erläutert wurde vor Ort weiterhin die Befähigung zur Promotion im Sinne einer Ausrichtung des Studiengangs auf Praxis und/oder Forschung. Generell sei aus Sicht der Hochschule der vorliegende MBA mit seiner vorrangig praxisbezogenen Ausrichtung nicht primär auf eine nachfolgende Promotion hinführend und auch aus Sicht der Industrie und Arbeitgeber seien MBA und konsekutive Masterstudiengänge zwei getrennt wahrgenommene Pfade. Es könnten sich jedoch durchaus auch im MBA-Bereich anwendungsbezogene Promotionsthemen ergeben. Auch soll hochschulweit die Möglichkeit des Hessischen Hochschulgesetzes, von Seiten des Ministeriums den Hochschulen für Angewandte Wissenschaften in Fachrichtungen mit „ausreichender Forschungsstärke „ (§ 4, Abs. 3) das Promotionsrecht zu verleihen, im Bereich Logistik und Mobilität zukünftig genutzt werden. Insofern würden auch Absolventen/-innen des vorliegenden MBA nicht nur eine formale Promotionsbefähigung erlangen, sondern gerade in diesem fachlichen Bereich an der gleichen Hochschule eine Promotionsmöglichkeit erhalten. Bisher sei dies nur in Kooperation mit in- und ausländischen Universitäten möglich gewesen.

Aus Sicht der Gutachtergruppe ist der Studiengang „MBA Aviation and Tourism Management“ als spezialisierter MBA mit seinem vorliegenden, weiterentwickelten Profil nur teilweise sinnvoll auf spezifizierte Qualifikationsziele ausgerichtet.

Vom Profil entspricht der Studiengang einem weiterbildenden, berufsbegleitenden und spezialisierten Master of Business Administration. Im regionalen wie internationalen Kontext ist aus Gutachtersicht dabei die Entscheidung gegen einen allgemeinen MBA und für spezialisierte MBA-Angebote gut nachvollziehbar. Die Erfahrungen der vor Ort anwesenden Studierenden und des Absolventen wiesen jedoch darauf hin, dass die bisherige alleinige Spezialisierung auf den Luftverkehr mit seinen durchaus vielfältigen Aspekten und Berufsbildern wie Piloten/-innen, Logistik, Flugsicherung, Flughafenmanagement etc. sinnvoll und zielführend war. Schnittmengen zum Tourismusbereich wurden nur partiell gesehen, z.B. bei ‚Low Cost-Airlines‘.

Aus Sicht der Gutachtergruppe ist generell zu fragen, ob eine Verbindung von zwei Spezialisierungen mit relativ geringen Schnittmengen innerhalb eines MBA sinnvoll ist. Ein solches Studienprogramm mit entsprechenden Qualifikationszielen zu konzipieren liegt aber letztlich in der Verantwortung der Hochschule.

1.2 Konzeption und Inhalte des Studiengangs

Der weiterbildende Masterstudiengang „MBA Aviation and Tourism Management“ mit dem Abschluss Master of Business Administration ist mit 90 ECTS-Punkten (CP) auf eine Regelstudienzeit von vier Semestern ausgelegt. Entsprechend seines Charakters als weiterbildender Studiengang muss in der Regel neben einem ersten berufsqualifizierenden Hochschulabschluss eine hier mindestens zweijährige einschlägige Berufserfahrung nachgewiesen werden.

Dem Profil des Studiengangs entsprechend werden in der Studiengangkonzeption wesentliche Aspekte des Managements einerseits und spezialisierende curriculare Anteile andererseits berücksichtigt. Dafür sind insgesamt 14 Pflicht- und zwei Wahlpflichtmodule vorgesehen, die weit überwiegend fünf CP umfassen. Leitlinien der Curriculumsentwicklung sind laut Hochschule dabei eine enge Verzahnung von Theorie und Praxis, Einbeziehung der Berufserfahrung und eine starke Interdisziplinarität sowie Internationalisierung des Programms.

Einem ersten „General MBA-Cluster“ werden sieben Pflichtmodule sowie die Masterthesis zugerechnet (gesamt: 55 CP). Hierzu gehören Module wie „Management Competencies I + II“, „Research Methods and Project Management“, „Leadership and the Legal and Regulatory Framework“ oder „Corporate Management I + II“. Die Masterthesis ist innerhalb von vier Monaten zu erstellen und in einem Kolloquium zu verteidigen (zusammen 20 CP).

Explizit auf die Spezialisierungen Aviation und Tourismus sind Module im Umfang von insgesamt 35 CP ausgerichtet. Dazu gehören die vier Pflichtmodule „Fundamentals of Tourism Management and Intercultural and Innovation Management“, „Strategic Management and Airline Management“, „Economic and Environmental Basis“ sowie das „Applied Research Project“, das aufgrund des größeren Aufwands mit zehn CP kreditiert wird. Hinzu kommen zwei Wahlpflichtmodule von je fünf CP, in denen jeweils zwischen zwei Angeboten gewählt wird: „Safety Management Systems“ bzw. „Strategic Tourism Management I“ und „Strategic Air Traffic and Airport Management“ bzw. „Strategic Tourism Management II“. Eine verbindli-

II Bewertungsbericht der Gutachter/-innen

1 Aviation and Tourism Management (MBA)

che Festlegung auf eine Vertiefungsrichtung ist nicht vorgesehen.

Die Module umfassen jeweils ein oder zwei Lehreinheiten, die innerhalb von zweiwöchigen Präsenzblöcken absolviert werden, sowie entsprechenden Selbstlernanteile. Wie im Gespräch erläutert, haben diese Präsenzphasen je nach Lehrendem/-er und Thema stärker Vorlesungs- oder Seminarcharakter. Durch die bisher relativ geringen Kohortengrößen von circa zehn Studierenden wurde nach Aussage der Studierenden wie Lehrenden eine intensive Lernumgebung ermöglicht. Die Selbstlernzeiten dienen vor allem der Erarbeitung von bzw. Vorbereitung auf die Modulprüfungen, die überwiegend ein „written assignment“ oder ein „written team project with presentation“ umfassen. Je nach Wahlpflichtmodul sind im Studienverlauf vier oder fünf Klausuren zu schreiben. Zur Unterstützung der Lehre wird eine E-Learning-Plattform (Moodle) genutzt, allerdings bisher zumeist nur, um Informationen oder Literatur bereitzustellen. Eine stärkere Ausrichtung auf ein ‚Blended Learning‘ werde bisher nicht angestrebt, weil laut Lehrenden und Studierenden die intensiven Präsenzblöcke als elementares didaktisches Element dieses MBA geschätzt würden.

Abhängig von der Schwerpunktwahl werden im Studienverlauf zwei (Teil-)Module an einer ausländischen Hochschule absolviert:

- Das Pflichtmodul 10 „Logistics“ an der University of Huddersfield, UK;
- im Wahlpflichtmodul 5 das Teilmodul 5.1 „Safety Management Systems“ an der Embry-Riddle Aeronautical University, Orlando/Florida, USA;
- bzw. das Teilmodul 5.2 „Strategic Tourism Management“ an der University of West London, UK.

Die ersten beiden Auslands(teil)module fanden vormals an einer indischen und einem australischen Hochschule statt, wurden aber aufgrund von organisatorischen und inhaltlichen Problemen zu anderen Anbietern verlagert (s.a. *Abschnitt 1.3 zur Studierbarkeit*). Zur internationalen Ausrichtung des Studiengangs tragen neben diesen Auslandsmodulen auch die durchgängige Englischsprachigkeit aller Lehrangebote sowie ein hoher Anteil nicht-deutscher Studierender bei, der bisher je nach Kohorte zwischen 30 und 80 Prozent lag, mit steigender Tendenz.

Im Projektmodul 8 „Applied Research Project“ (10 CP) wird ein von den Studierenden frei wählbares Thema im Sinne von ‚Management Consulting‘ in Kooperation mit Partnerunternehmen geplant, abgestimmt, durchgeführt und vor den Stakeholdern sowie der Hochschule präsentiert.

Aus Sicht der Gutachtergruppe ist der Studiengang von Konzeption, Struktur und Organisation her im Kern überzeugend. Dies gilt uneingeschränkt für dessen frühere curriculare Form mit einer alleinigen Ausrichtung auf Aviation Management. Hier zeigten sich in der Antragsdokumentation wie in den Gesprächen durchweg positive Einschätzungen auch von Seiten der Studierenden und Absolventen. Die weiterbildende Ausrichtung unter Einbeziehung einer größeren Bandbreite an beruflichen Hintergründen, die Internationalisierung des Curriculums

II Bewertungsbericht der Gutachter/-innen

1 Aviation and Tourism Management (MBA)

und der Lehre, der hohe Praxisbezug sowie die Lehr-/Lernformen und kompetenzorientierten Prüfungsformen wurden lobend hervorgehoben. Die Gutachtergruppe kann sich dieser rückblickenden positiven Bewertung anschließend und möchte die Hochschule und Studiengangverantwortlichen auch darin unterstützen, weiterhin – trotz erheblichem Aufwand und gewissen organisatorischen Unwägbarkeiten – die internationalen Module beizubehalten, um so den interkulturellen und internationalen Aspekt des Studiengangs stark zu halten. Auch der Wissenstransfer zwischen Beruf und Studium scheint durch verschiedene Elemente – Lehrbeauftragte aus der Praxis, Nutzung von Case Studies, Praxisprojekt etc. – sehr gut gewährleistet zu sein.

Problematischer sieht die Gutachtergruppe jedoch die Erweiterung um die Spezialisierung Tourismusmanagement. Während in der früheren Form die Kombination eines allgemeinen MBA-Curriculums mit einem curricularen Schwerpunkt auf ‚Aviation‘ sinnvoll und möglich erscheint, ist es grundsätzlich fraglich, ob innerhalb eines 90 CP-Programms zwei Schwerpunkte sinnvoll integriert werden können. Dies abstrakt zu beurteilen ist allerdings nicht Aufgabe der Begutachtung.

Die Gutachtergruppe bezweifelt jedoch, dass mit der vorgelegten Studiengangskonzeption eine ausreichende fachliche Tiefe in den beiden Bereichen Aviation *und* Tourismus gewährleistet wird, wie es in den postulierten Qualifikationszielen beabsichtigt wird und wie es sich auch in der Studiengangbezeichnung widerspiegelt. Das Studiengangskonzept führt in dieser zukünftigen Form hingegen zu einer überwiegenden Spezialisierung auf nur einen der beiden Bereiche. Entsprechend muss das Studiengangskonzept mit der Studiengangsbezeichnung und den Qualifikationszielen in Einklang gebracht werden. Dabei muss klar geregelt werden, ob, wie von dem Titel und den Qualifikationszielen suggeriert, ein weitgehend gleichwertiger Kompetenzerwerb in den Bereichen Aviation und Tourismus erfolgen soll oder ob, wie im vorgelegten Studiengangskonzept der Fall, die Studierenden sich überwiegend auf nur einen der beiden Bereiche spezialisieren. Dieses Profil muss aus dem Konzept, der Bezeichnung und den Qualifikationszielen transparent hervorgehen.

In diesem Zusammenhang könnte die Option einer Aufteilung in zwei spezialisierte MBA-Programme – mit durchaus überlappenden, polyvalenten Lehrangeboten – nochmals anzudenken sein.

Weiterhin empfiehlt die Gutachtergruppe dringend, in den – ansonsten differenziert und kompetenzorientiert ausformulierten – Modulbeschreibungen die Tourismus-Komponente in den Kategorien Qualifikationszielen, Inhalten und ihrer didaktischen Umsetzung deutlich herauszustellen. Dies betrifft insbesondere auch die vor Ort von den Lehrenden genannte Nutzung von Fallstudien aus dem Tourismusbereich.

Weiterhin empfiehlt die Gutachtergruppe, die Anteile der klassischen betriebswirtschaftlichen Fächer und Themen im Studiengangskonzept zu erhöhen, um dem Charakter eines anwendungsorientierten MBA-Studiengangs in den Bereichen Luftverkehr und Tourismus besser gerecht zu werden. So sollten insbesondere die Themenfelder Bilanzanalyse, Corporate Finance, Due Dilligence sowie Mergers & Acquisitions stärker in den Modulen und Modulbeschreibungen verankert werden. Auch sollten jeweils passende Case Studies als didakti-

II Bewertungsbericht der Gutachter/-innen

1 Aviation and Tourism Management (MBA)

sches Mittel eingesetzt werden.

Überarbeitet werden muss das Modul 7 „Leadership and the Legal and Regulatory Framework“. Zum einen stehen beide Lehreinheiten („Talent Management, Leadership and Labour Law“, „Legal and Regulatory Framework of the Aviation and Tourism Industry“) kaum in einem inhaltlichen Zusammenhang. Zum anderen dürften die in der Modulbeschreibung dokumentierten Inhalte insbesondere des zweiten, juristisch orientierten Teilmoduls nicht innerhalb der vorgesehenen Präsenzzeit (15 Stunden) und Selbstlernzeit (60 Stunden) in ausreichender Tiefe behandelt werden können – zumal neben Themen des Bereichs Aviation nun auch „Institutional foundations of tourism“ und „Tourism Law“ behandelt werden. Eine Aufteilung in zwei Module mit dann jeweils 5 CP ist anzuraten.

Überprüft werden sollte auch die Plausibilität der Lehreinheit/Teilmoduls „Fundamentals of Tourism Management“ (in Pflichtmodul 3): Für Studierende mit hochschulischen oder beruflichen Vorkenntnissen im Tourismus-Bereich dürfen die Inhalte weitgehend bekannt sein. Wenn dieses Modul – wie von der Studiengangleitung betont – vor allem der Angleichung unterschiedlicher Wissensstände der Studierenden in der Master-Eingangsphase dient, dann müssten entsprechend auch ‚Fundamentals of Aviation Management‘ angeboten werden – sinnvollerweise dann jeweils als Wahlpflichtmodul, um individuelle Wissenslücken ausgleichen zu können.

Weiterhin sollte geprüft werden, ob das im Ausland durchgeführte Wahlpflichtmodul 5.1 „Safety Management Systems“ thematisch richtig gesetzt ist. Zwar steht die beauftragte Einrichtung – Embry-Riddle Aeronautical University – für einen hohen Lehrstandard; aus beruflicher Praxis könnten aber gerade im Bereich Safety/Security die europäischen Regelungen (EASA sowie einschlägig EU VO's) für Absolventen/-innen relevanter sein, als die jetzt gelehrt amerikanischen Standards (ICAO).

Die Gutachtergruppe möchte zudem folgende Anregungen für die Verbesserung des Modulhandbuchs geben:

- Im Modul 6 „Corporate Management“ könnte stärker zwischen ‚Airlines‘ und ‚Airports‘ und deren unterschiedlichen jeweiligen Geschäftsmodellen differenziert werden.
- Im Wahlpflichtteilmodul 13.1 „Strategic Airport Management“ könnte der Bereich ‚Airports‘ deutlicher berücksichtigt werden. So sollte generell stärker zwischen unterschiedlichen Flughafenmodellen (unterschiedliche Hub Modelle; Non-Hub Airports) sowie sich daraus ergebende Konsequenzen differenziert werden.
- Die Literaturangaben sollten für alle Module nochmals dahingehend geprüft werden, ob sie (a) einen vergleichbaren Umfang haben und (b) hinreichend aktuell sind (letzteres betrifft insbesondere die Module 2, 4, 7-9, 12 und 13.1).

Die Umsetzung des Studiengangskonzeptes ist ansonsten aus Sicht der Gutachtergruppe gewährleistet.

1.3 Studierbarkeit

Als weiterbildender, berufsbegleitender Masterstudiengang weist die Organisation und Konzeption besondere Anforderungen auf.³ Diese betreffen zum einen den Zugang und die Zulassungsvoraussetzungen: Für die Zulassung muss in der Regel ein erster berufsqualifizierender Abschluss von mindestens 180 CP sowie eine mindestens zweijährige, einschlägige Berufserfahrung nachgewiesen werden. Weiterhin müssen englische Sprachkenntnisse, ein Empfehlungsschreiben eines Arbeitgebers sowie ein Bewerbungsschreiben dokumentiert sowie ein Auswahlgespräch absolviert werden (PO, § 2, Abs. 1). Bewerber/-innen mit einem (Bachelor-)Abschluss mit weniger als 210 CP müssen bis zur Zulassung zur Masterarbeit weitere Studienleistungen im Umfang von 30 CP nachweisen. Dies kann nach Entscheidung des Prüfungsausschusses durch das Belegen von Modulen aus den Bachelorstudiengängen des Fachbereichs geschehen. Alternativ kann das optionale Brückenmodul „Additional Module: Reflection on one’s career to date/Crediting postgraduate work experience“ absolviert werden: Unter der Voraussetzung, dass eine mindestens dreijährige Berufserfahrung vorliegt, davon mindestens zwei Jahre im Bereich Aviation oder Tourismus,⁴ kann in diesem Modul innerhalb von vier Monaten ein Projektbericht erarbeitet werden, welcher die eigenen beruflichen Kompetenzen in einer spezifischen Fragestellung reflektiert.

Studieninteressierte ohne erstem berufsqualifizierenden Hochschulabschluss können (nach § 16, Abs. 2, Hess. Hochschulgesetz) ebenfalls zu diesem Studiengang zugelassen werden, wenn sie eine Eignungsprüfung erfolgreich bestehen. Die Prüfung ist in einer hochschulweiten Satzung detailliert geregelt. Bis zum Zeitpunkt der Begehung hatten vier Studierende diesen Zugangsweg erfolgreich gewählt; weitere Studieninteressierte haben nach Aussage der Hochschule entweder die Zugangsprüfung nicht bestanden (wobei sie zumeist an der wissenschaftlich ausgerichteten Hausarbeit gescheitert seien) oder hätten ihr Prüfungsanliegen zurückgezogen. Bisher war es Praxis, dass durch die Eignungsprüfung nur Kompetenzen eines Bachelorstudiums im Umfang von 180 CP nachgewiesen wurden, da die grundständigen Studiengänge der Hochschule ebenfalls diesen Umfang an Kreditpunkten aufwiesen; entsprechend musste das Brückenmodul zusätzlich absolviert werden. Nach Auskunft der Hochschule wird diese Praxis aktuell überarbeitet. Zukünftig ist dann mit erfolgreichem Bestehen der Eignungsprüfung (inkl. Hausarbeit mit einer Bearbeitungszeit von acht Wochen) die Anerkennung von 210 CP verbunden, so dass auf das Brückenmodul verzichtet werden wird.

Zum anderen ist das Studium als Teilzeitstudium konzipiert. Mit einer Regelstudiendauer von vier Semestern bei insgesamt 90 CP ergibt sich ein rechnerischer Workload von 22,5 CP pro Semester. Organisiert sind die Semester in zwei zweiwöchige Präsenzblöcke sowie Selbst-

3

http://www.akkreditierungsrat.de/fileadmin/Seiteninhalte/AR/Beschluesse/AR_Handreichung_Profil.pdf
http://www.akkreditierungsrat.de/fileadmin/Seiteninhalte/AR/Beschluesse/AR_Handreichung>Weiterbildung.pdf

⁴ Hier müssen das Modulhandbuch und die Modulbeschreibungen der PO noch in Einklang gebracht werden.

II Bewertungsbericht der Gutachter/-innen

1 Aviation and Tourism Management (MBA)

lernzeiten. Die Präsenzblöcke umfassen in der Regel mehrere Module und werden, bis auf die drei Auslands(teil)module, in Frankfurt/M. durchgeführt. Der exemplarische Studienverlaufsplan ist dabei keine strikte Vorgabe – die Module sehen in der Regel keine Voraussetzungen zur Belegung vor und können somit auch in abweichender Reihenfolge studiert werden. Aus Sicht der Studierenden wurde die Block-Lösung im Gespräch und in einem „Round Table“ (2015) positiv bewertet, da so ein intensiver, gemeinsamer Lehr- und Lernkontext entstehe, in dem auch Klausuren integriert seien. Eine Freistellung für diese zwei Blöcke im Semester sei letztlich einfacher zu organisieren (Urlaub, Freistellung, Bildungsurlaub etc.), als beispielsweise häufigere Präsenzphasen an Wochenenden; die Lage der Blöcke sei langfristig für zwei Jahre im Voraus bekannt gewesen. Kurzfristige Ausfälle von Dozenten/-innen seien nicht vorgekommen; hingegen seien bisher öfters Zusatzveranstaltungen wie Exkursionen, Abendvorträge etc. angeboten worden, was von den Studierenden positiv hervorgehoben wurde.

Prüfungsleistungen können zweimal wiederholt werden; Wiederholungen von Prüfungsleistungen in Auslandsmodulen können in Frankfurt/M. erfolgen (PO, § 8).

Aktuell sind im Studiengang drei Auslandsmodule integriert, von denen zwei belegt werden müssen. Im bisherigen, rein auf Aviation konzentrierten Studiengang waren dies das Pflichtmodul 10 (University of Huddersfield, UK) und das Wahlpflichtmodul 5.1 (Embry-Riddle University/USA). Ehemals wurden (diese) Auslandsmodule in Indien und Australien durchgeführt, was sich aus inhaltlichen wie organisatorischen Gründen aber nicht bewährt hat. Neu hinzukommend ist das Modul 5.2 „Strategic Tourism“, dass an der University of West London, UK, gelehrt werden soll. Ein Kooperationsvertrag liegt noch nicht vor.

Die bisher gelehrt Auslandmodule mit den nun aktuellen Kooperationspartnern wurden von den Studierenden positiv bewertet, wenn auch noch einige Verbesserungsmöglichkeiten bestehen, u.a. die inhaltliche Einbindung der Frankfurter Studierenden und die Problematik der Visa-Erteilung für die USA. Letztere Problematik konnte bisher durch den Einsatz von Videokonferenzen zufriedenstellend gelöst werden. Die neuen Kooperationshochschulen wurden von Studierenden wie Lehrenden im Gespräch positiv gewertet.

Das Studienprogramm ist rein englischsprachig angelegt; Englischkenntnisse werden bei der Zulassung überprüft. Nach Aussage der Studierenden ist das englischsprachige Niveau auch der Lehrenden gut und so werde durch den hohen Anteil ausländischer Studierender sowie die Auslandsmodule ein positives internationales und interkulturelles Umfeld geschaffen.

Die Kosten für den Studiengang sind in einer Entgeltordnung festgelegt und betragen aktuell € 4.975 pro Semester und somit gesamt € 19.900, zuzüglich Semesterbeiträge der FRA-UAS. Das Entgelt beinhaltet die Kosten für Prüfungen, jedoch nicht weitere Kosten für die Auslandsmodule (Reise, Unterkunft etc.). Bei Überschreitung der Regelstudienzeit von vier Semestern kann eine kostenneutrale Verlängerung um zwei Semester beantragt werden (Entgeltordnung, § 7, Abs. 3). Werden innerhalb dieses Verlängerungszeitraums Prüfungen abgelegt, so muss für jede dieser ein Prüfungsentgelt von € 750 gezahlt werden – es sei denn, die Prüfung wurde im eigentlich vorgesehenen Semester noch nicht erstmalig angetreten (Entgeltordnung, § 7, Abs. 4). Bei einer weiteren Verlängerung der Studiendauer ist wie-

der das reguläre Semesterentgelt zu zahlen. Die Kostenpflicht wurde von Seite der Studierenden als ein Grund genannt, der für eine relativ enge Einhaltung der Regelstudiendauer sorgt.

Auch wenn die bisher wenigen komplettierten und insgesamt kleinen Kohorten keine signifikanten Rückschlüsse zulassen, so lag die durchschnittliche Studiendauer bei 5,1 Semester; es zeigt sich, dass offenbar nach dem sechsten Semester die meisten Studierenden ihren Abschluss erreicht haben.

Die Gutachtergruppe sieht die Studierbarkeit des weiterbildenden, internationalen und berufs begleitenden Studiengangs als weit überwiegend gegeben an. Die Zugangswege zum Studiengang entsprechen den Vorgaben für weiterbildende Masterstudiengänge und bieten darüber hinaus Möglichkeiten, fehlende oder mit weniger als 210 CP kreditierte Bachelorabschlüsse auszugleichen. Das Brückenmodul mit 30 CP wird in mehreren (akkreditierten) Masterstudiengängen der Hochschule laut Aussage der Hochschulleitung erfolgreich angewandt.

Die Studierbarkeit des explizit berufsbegleitend angelegten Studiums wird durch verschiedene Instrumente gefördert: um ein Semester verlängerte Regelstudienzeit, kostenneutrale Verlängerung um zwei weitere Semester, flexible Modulabfolge, sinnvolle Prüfungsstrukturen (Mischung von Klausuren und schriftlichen Arbeiten, zweimalige Wiederholbarkeit) sowie eine offensichtlich gut beruflich vereinbare Nutzung von wenigen und dafür längeren Präsenzblöcken im Semester. Eine leichte Überschreitung der durchschnittlichen Regelstudien-dauer erscheint in diesem Kontext völlig akzeptabel.

Die – sicherlich für alle Beteiligten nicht immer einfache – Organisation der Auslandsmodule scheint gut gelöst zu sein. Bei Problemen (Visa, mangelnde inhaltliche Abstimmung etc.) wurden offenbar zeitnah adäquate Lösungen gefunden. Die Gutachtergruppe möchte hier noch einmal die Hochschule darin unterstützen, die Auslandsmodule als wertvolles Element internationaler und interkultureller Erfahrung beizubehalten.

Verbessert werden muss aus Sicht der Gutachtergruppe die Transparenz der Kostenstruktur. Die aktuellen Regelungen zu Studienentgelten und Prüfungsgebühren (s.o.) sind zwar in der Entgeltordnung korrekt festgelegt, aber schwer nachvollziehbar (offenbar auch für die Hochschuleseite). Hier muss eine transparentere Darstellung erfolgen, beispielsweise auf der Homepage des Studiengangs.

Weiterhin muss der Kooperationsvertrag mit der University of West London für die Durchführung des dortigen Auslandsmoduls vorgelegt werden.

1.4 Ausstattung

Die FRAU-UAS hat im Antrag die sächlich-finanzielle, räumliche und personelle Ausstattung des Studiengangs detailliert dargelegt. Als weiterbildender, gebührenfinanzierter Masterstu-

II Bewertungsbericht der Gutachter/-innen

1 Aviation and Tourism Management (MBA)

diengang muss sich der Studiengang mittel- bis langfristig *finanziell* selbst tragen. Die vorliegende Kostenkalkulation zeigt eine Kostendeckung ab sieben Studienanfängern/-innen pro Jahr. Angestrebt wird eine jährliche Kohortenstärke von mindestens neun Studierenden, die bisher zumeist knapp erreicht wurde (keine Einschreibung im WS 2012/13). Die veranschlagte maximale Aufnahmekapazität beträgt 26 Studierende. Als ordentlich eingerichteter Studiengang einer staatlich finanzierten Fachhochschule ist die Durchführung in Hinsicht auf einen möglichen Abschluss allen Studierenden auch bei Einstellung des Studiengangs grundsätzlich gesichert.

Zur sächlichen Ausstattung ist die Hochschulbibliothek zu rechnen, die ca. 200.00 Monographien und ca. 600 Zeitschriftenabonnements hält. Weiterhin ist ein Zugriff auf ca. 21.000 E-Books, 18.000 E-Journals und 70 Datenbanken möglich. Der Etat des Fachbereichs für Medien betrug im Jahr 2015 für Monographien und Abonnements ca. € 60.000. Die Studierenden haben auch Zugang zu weiteren Bibliotheken vor Ort, u.a. der Deutschen Nationalbibliothek und der Universitätsbibliothek der Goethe-Universität. Die Bibliothek auf dem Campus ist im Semester wochentags von 9 bis 21 Uhr und samstags von 10 bis 15 Uhr geöffnet; während der Prüfungszeiten ist der Zugang zeitlich erweitert, in den Semesterferien eingeschränkt.

Die *personelle Ausstattung* des Studiengangs wurde im Antrag dargestellt und vor Ort erläutert. Als gebührenfinanzierter Studiengang sind die Lehrleistungen hauptamtlicher Professoren/-innen der FRAU-UAS nicht deputatsrelevant. Entsprechend flexibel ist die Zuordnung von internem und externem Lehrpersonal zum Studiengang. Aktuell lehren neun hauptamtliche Professoren/-innen des Fachbereichs Wirtschaft und Recht in diesem Studiengang. Hinzu kommen externe Lehrbeauftragte sowie in den Auslandsmodulen die Lehrenden der jeweils kooperierenden Hochschulen.

Es wurde ein fachbereichsweit eingesetztes Handbuch vorgelegt, in dem die Anforderungen an Lehrbeauftragte definiert werden (Anforderungen an Lehrveranstaltungen, Organisation, Qualitätssicherung etc.). Maßnahmen zur didaktischen Fortbildung des Lehrpersonals und zur Personalentwicklung sind vorgesehen.

Die Koordination dieser und anderer (auch nicht-kostenpflichtiger) Bachelor- und Masterstudiengänge erfolgt über Lehrende und Personal am Fachbereich Wirtschaft und Recht.

Die *räumliche Ausstattung* wurde im Antrag ebenfalls detailliert dokumentiert, inklusive nutzbarer Räumlichkeiten im ‚House of Logistics and Mobility‘ (Gateway Gardens, Flughafen Frankfurt/M.).

Die Gutachtergruppe sieht die Ausstattung in sächlicher, räumlicher und personeller Hinsicht als adäquat an, um eine qualitativ hochwertige Durchführung des vorliegenden Studiengangs zu gewährleisten. Sie entspricht den Erwartungen an einen (kostenpflichtigen) MBA-Studiengang. Wie auch aus den Lehrevaluationen sowie dem Gespräch mit den Studierenden hervorging, ist die Lehrqualität sowohl des Lehrpersonals der Hochschule wie der externen Lehrbeauftragten aus der Praxis positiv einzuschätzen. In gleicher Weise ist die Unter-

stützung von Lehrbeauftragten durch Handbücher, Prüfungshandreichungen etc. zu bewerten.

1.5 Qualitätssicherung

Der Studiengang ist in Teilen in das Qualitätssicherungssystem der Hochschule und des Fachbereichs Wirtschaft und Recht eingebunden. Die entsprechenden Konzepte wurden im Antrag dokumentiert und vor Ort im Gespräch erläutert.

Die Hochschule hat 2008 ein umfassendes, IT-gestütztes Qualitätsmanagement eingeführt und sieht dabei eine kontinuierliche Weiterentwicklung der Studienprogramme unter Beteiligung der Studierenden vor. Teil dieses Konzepts sind die „Leitlinien zur Evaluation und Qualitätsentwicklung in Studium und Lehre an der Fachhochschule Frankfurt am Main“. Darin ist u.a. festgelegt, dass die Angebote aller Lehrenden in einem Turnus von drei Semestern mindestens einmal evaluiert werden. Die Nutzung des Evaluationservices EvaSys ist hierbei für alle Fachbereiche verbindlich. Die veranstaltungsbezogenen Auswertungen werden den jeweiligen Lehrenden zur Verfügung gestellt und mit den Studierenden gemeinsam reflektiert. Die Dekanate erhalten hingegen nur einen „aggregierten, studiengangs- bzw. fachbereichsbezogenen Überblick“.

Dokumentiert wurde weiterhin ein aktuell im Entwurfsstadium befindliches „Qualitätsmanagement-Konzept“ des Fachbereichs Wirtschaft und Recht. Dieses sieht weitere Instrumente vor (die z.T. auch auf Hochschulebene verankert sind) wie u.a. Studienabschluss- und Absolventenbefragungen, Studienverlaufsanalysen (kohortenbezogenes Monitoring) und studiengangspezifische Runde Tische, die (mindestens) alle drei Semester durchgeführt werden sollen.

Der vorliegende MBA-Studiengang ist bisher nur teilweise in das QM-Konzept von Hochschule und Fachbereich integriert worden. Als Gründe wurden im Gespräch und im Antrag die geringen Kohortengrößen sowie die Nebenerwerbssituation der Lehrenden genannt, womit letztere (und der Studiengang selbst) nicht der Evaluationsordnung der Hochschule unterliegen. Die genutzten, englischsprachigen Fragebögen der Lehrveranstaltungsevaluierungen sind dabei deutlich weniger umfangreich, aber direkter auf die Spezifika des Studiengangs ausgerichtet. Auch wird durchgängig jede Lehrveranstaltung evaluiert – die Ergebnisse lagen dem Selbstbericht bei. Zudem wurde 2015 erstmalig ein ‚Round Table‘ mit Studierenden des MBA-Studiengangs „Aviation Management“ durchgeführt und dessen Ergebnisse dokumentiert.

Im Antrag wurden zudem bisher unternommene Schritte der Weiterentwicklung des MBA-Studiengangs erläutert. Hierzu gehören die – schon oben erwähnte – Umstellung der Kooperationshochschulen bei Auslandsmodulen, eine Erhöhung des Workloads des Praxismoduls (Modul 8) von fünf auf zehn CP und ein Wechsel bei externen Lehrbeauftragten. Zu den bisherigen Absolventen/-innen des Studiengangs werde ein enger Kontakt gepflegt; eine formalisierte Absolventenstudie erfolgte jedoch noch nicht.

II Bewertungsbericht der Gutachter/-innen

1 Aviation and Tourism Management (MBA)

Die Gutachtergruppe bewertet die bisher angewandten Verfahren der Qualitätssicherung für diesen Studiengang als weitgehend adäquat. Da bisher nur eine Kohorte umfänglich den Studiengang abgeschlossen hat und die Kohorten nur um die zehn Personen umfassten, sind quantitative Instrumente, auch aus Gründen der Anonymitätswahrung, nachvollziehbarerweise nicht zum Einsatz gekommen. Dies gilt insbesondere auch für Absolventenbefragungen – wobei offensichtlich ein enger Kontakt zu den Absolventen/-innen besteht, was einen ausreichenden externen Input in die Weiterentwicklung des Studiengangs ermöglicht.

Die zumindest teilweise Herausnahme der Qualitätssicherung aus dem Qualitätsmanagementkonzept der Hochschule hat eine gewisse Plausibilität. So sind – wiederum aufgrund der kleinen Gruppengrößen – die kurzen Lehrevaluationen prinzipiell ausreichend und zielführend, zumal Probleme in Konzeption und Studienverlauf nach Aussage aller Beteiligten offenbar schnell, flexibel und nachvollziehbar angegangen werden. Positiv ist auch zu werten, dass entgegen des hochschulweit verbindlichen Lehrevaluationskonzepts die Ergebnisse der Lehrevaluationen veranstaltungsscharf an die Studiengangleitung gehen, die so ihrer Verantwortung für die Qualität dieses Studienangebots gerecht werden kann.

Insgesamt erscheint sich aus Gutachtersicht somit für den Studiengang eine gute Feedback-Kultur entstanden zu sein. Dass die Integration in das hochschulweite Qualitätsmanagementsystem nur teilweise erfolgt, wurde überzeugend dargelegt. In der jetzigen Phase erscheinen quantitative Absolventenbefragungen aufgrund der kleinen Kohorten und des direkten Feedbacks nicht sinnvoll. Zukünftig sollten jedoch systematische Absolventenstudien vorgesehen werden. Ebenso muss in geeigneter Form eine semesterweise Überprüfung des Workloads erfolgen, die auch die Selbstlernphasen und Prüfungsleistungen mit einbezieht, um die zeitliche Studierbarkeit des Studiengangs sicherzustellen.

2. Erfüllung der Kriterien des Akkreditierungsrates

2.1 Qualifikationsziele des Studiengangskonzeptes

(Kriterium 2.1)

Das Kriterium 2.1 ist erfüllt

Für den Studiengang wurden in den Antragsunterlagen fachliche und überfachliche Qualifikationsziele formuliert, die sich auf die wissenschaftliche Befähigung, die Befähigung, eine qualifizierte Erwerbstätigkeit aufzunehmen, die Befähigung zum zivilgesellschaftlichen Engagement und die Persönlichkeitsentwicklung beziehen.

Siehe auch Abschnitt 1.1 dieses Berichts.

2.2 Konzeptionelle Einordnung der Studiengänge in das Studiensystem

(Kriterium 2.2)

Das Kriterium 2.2 ist weitgehend erfüllt.

Nach Ansicht der Gutachtergruppe erfüllt der vorliegende Studiengang die inhaltlichen Anforderungen des Qualifikationsrahmens für die Master-Ebene. Das Wissen der Studierenden wird in angemessenem Umfang verbreitert und vertieft. Das vermittelte Wissen und Verstehen baut auf der Bachelor-Ebene auf und geht wesentlich darüber hinaus. Die Studierenden werden insbesondere in die Lage versetzt, Besonderheiten, Grenzen, Terminologien und Lehrmeinungen des Fachs zu definieren, zu interpretieren sowie darauf aufbauend eigene Ideen zu entwickeln und anzuwenden. Dabei erlangen sie – mit der Einschränkung unter *Abschnitt 2.3 dieses Berichts* – ein detailliertes, anwendungsbezogenes und kritisches Verständnis auf dem neusten Stand des Wissens in den jeweiligen Spezialgebieten. Auch systemische, instrumentale und kommunikative Kompetenzen werden in adäquater Weise vermittelt.

Der berufsbegleitend konzipierte MBA-Studiengang umfasst 90 ECTS-Punkte (CP) und hat eine Studienzeit von vier Semestern. Dies entspricht den Vorgaben. Durch die Zugangsvoraussetzungen ist der Charakter des Masterabschlusses als weiterer berufsqualifizierender Abschluss gewährleistet. Durch die Eignungsprüfung bzw. das Nachholen von Studienleistungen oder das Brückenmodul ist gewährleistet, dass die Studierenden 300 CP für den Masterabschluss erreichen.

Es ist eine Masterarbeit im Umfang von 20 CP vorgesehen. Eine Vermischung der Studiengangesysteme liegt nicht vor.

Zugangsvoraussetzung zum Studiengang ist ein erster berufsqualifizierender Studienabschluss. Nach Hessischem Hochschulgesetz (§ 16, Abs. 2) ist auch ein Zugang ohne ersten berufsqualifizierenden Abschluss möglich (PO, § 2, Abs. 4). In diesem Fall ist die Zulassung über die „Satzung der Fachhochschule Frankfurt am Main über die Eignungsprüfung für die Zulassung zu weiterbildenden Masterstudiengängen ohne ersten berufsqualifizierenden Ab-

II Bewertungsbericht der Gutachter/-innen

2 Erfüllung der Kriterien des Akkreditierungsrates

schluss [...]“ geregelt.

Die Abschlussbezeichnung „Master of Business Administration“ entspricht den inhaltlichen Profilen des Studiengangs. Das Profil wird im Diploma Supplement transparent gemacht.

Der Studiengang ist vollständig modularisiert und mit einem Leistungspunktesystem ausgestattet. Jedes Modul ist innerhalb eines Semesters abschließbar und umfasst mindestens fünf ECTS-Punkte.

Die Module schließen jeweils mit nur einer Prüfungsleistung ab. In einigen Fällen sind zwei unterschiedliche Leistungen wie Präsentation und schriftliche Projektarbeit kombiniert, dies ist als eine Prüfungsleistung mit sich didaktisch ergänzenden Teilen zu bewerten.

Die Module fassen überwiegend thematisch und zeitlich abgerundete Studieneinheiten zusammen. Eine Ausnahme ist das Modul 7 „Leadership and the Legal and Regulatory Framework“. Es ist entsprechend den Ausführungen in *Abschnitt 1.2 dieses Berichts* zu ändern.

Die Modulbeschreibungen enthalten alle nötigen Angaben zu Inhalten und Qualifikationszielen des Moduls, den Lehrformen, der Lehr- und Lernsprache, den Voraussetzungen für die Teilnahme, der Verwendbarkeit des Moduls, den Leistungspunkten, der Häufigkeit des Angebots von Modulen, dem Arbeitsaufwand, die Voraussetzungen für die Vergabe von Leistungspunkten (Prüfungsleistungen) und der Dauer der Module.

Wie in *Abschnitt 1.2* des Berichts erläutert, wird jedoch dringend empfohlen, die Tourismus-Anteile in den Modulbeschreibungen deutlicher herauszustellen sowie Umfang und Aktualität der Literaturhinweise zu überprüfen.

Der studentische Arbeitsaufwand für einen CP beträgt 30 Stunden; dies ist in der Prüfungsordnung (§ 4, Abs. 2) festgelegt. In den Diploma Supplements wird eine relative Note mit angegeben. Dies ist in den „Allgemeinen Bestimmungen für Prüfungsordnungen mit den Abschlüssen Bachelor und Master an der Fachhochschule Frankfurt am Main“ (kurz: AB) in § 15 detailliert geregelt. Vor dem Hintergrund dieser komplexen Regelungen wird von der Gutachtergruppe aber empfohlen, einen Notenspiegel entsprechend dem ECTS Users' Guide von 2015 in die Diploma Supplements aufzunehmen.

Die Anrechnung von außerhalb des Hochschulwesens erworbenen Kenntnissen und Fähigkeiten ist in der AB in § 22 geregelt. Ein hochschulweites Verfahren zur Durchführung der Anrechnung ist dokumentiert.

Durch die Anerkennungsregeln und Studienplangestaltung wird generell die Möglichkeit zur Mobilität eröffnet. Ein Mobilitätsfenster ist – abgesehen von den Auslandsmodulen – nicht vorgesehen.

Der Studiengang erfüllt die spezifischen Strukturvorgaben des Landes Hessen, insbesondere auch hinsichtlich der Zugangsbedingungen mit und ohne Bachelorabschluss.

2.3 Studiengangskonzept

(Kriterium 2.3)

Das Kriterium 2.3 ist teilweise erfüllt.

Das Studiengangskonzept impliziert die Vermittlung von Fachwissen sowie fachlichen und methodischen Kompetenzen in den Bereichen Tourismus und Aviation in anwendungsbezogener Perspektive. Fachübergreifendes Wissen wird dabei durch die Integration methodischer, praxisbezogener und interdisziplinärer Inhalte und Lehr-/Lernformen vermittelt. Aus Sicht der Gutachtergruppe ist das um den Bereich Tourismus ergänzte Studiengangskonzept jedoch nicht durchgängig stimmig aufgebaut, da nur eine Spezialisierung in den Bereichen Aviation oder Tourismus erfolgt, aber nicht in beiden Bereichen. Das Studiengangskonzept ist entsprechend zu ändern. Sollte die Hochschule das Studiengangskonzept in dieser Form beibehalten, dann müssen die Bezeichnung des Studiengangs und dessen Qualifikationsziele so geändert werden, dass sie transparent die Schwerpunktsetzung in nur einem der beiden Bereiche widerspiegeln. Auch muss das Modul 7 konzeptionell überarbeitet werden.

Die in Kleingruppen genutzten Lehr- und Lernformen sind kompetenzorientiert und zu den Studiengangszielen adäquat. Curricular integrierte Praxisanteile (im Sinne von außerhochschulischen Praktika) sind nicht vorgesehen. Die Zugangsvoraussetzungen sind in der PO in § 2 festgelegt. Das Auswahlverfahren ist dokumentiert.

Die Anerkennungsregeln in den AB, § 21, entsprechen den Anforderungen des „Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 11. April 1997 über die Anerkennung von Qualifikationen im Hochschulbereich in der europäischen Region“ („Lissabon-Konvention“). Gleiches gilt für die Anrechnung von außerhalb des Hochschulwesens erworbenen Kenntnissen und Fähigkeiten. Der Nachteilsausgleich für Studierende mit Behinderungen oder anderen Einschränkungen wie Krankheit, Mutterschutz, Pflege von Angehörigen etc. ist in der Allg. SPO in §§ 16 und 20 umfassend und adäquat geregelt. Zudem ist ein „Verfahren bei Anträgen auf Nachteilsausgleich“ für den Fachbereich Wirtschaft und Recht dokumentiert.

Mobilitätsfenster sind konzeptionell nicht vorgesehen; jedoch sind Auslandsmodule in den Studiengang obligatorisch integriert.

Die Umsetzung des Studiengangskonzepts ist aus Sicht der Gutachtergruppe sowohl konzeptionell wie auch in der Praxis gewährleistet.

Siehe auch Abschnitt 1.2 dieses Berichts.

2.4 Studierbarkeit

(Kriterium 2.4)

Das Kriterium 2.4 ist weitgehend erfüllt.

Die Gutachtergruppe sieht die Studierbarkeit des Studiengangs als gewährleistet an. Die erwarteten Eingangsqualifikationen werden berücksichtigt. Die Studienplangestaltung sichert in ihrer organisatorischen Konzeption und (flexiblen) Abfolge von Modulen die Studierbarkeit.

II Bewertungsbericht der Gutachter/-innen

2 Erfüllung der Kriterien des Akkreditierungsrates

Bisher wurde der Workload jedoch nicht systematisch erhoben; dies muss mit entsprechend geeigneten Instrumenten in die Qualitätssicherung des Studiengangs integriert werden.

Modulprüfungen können im Regelfall zweimal und zeitnah wiederholt werden, die Masterarbeit einmalig (AB, § 19, Abs. 2; PO, § 8). Separate Studienleistungen sind nicht vorgesehen.

Im Antrag sind verschiedene Beratungs- und Betreuungsangebote benannt. Die Betreuung und die Kommunikation zwischen Studierenden und Lehrenden funktioniert offensichtlich adäquat (*siehe auch Abschnitt 1.5 zur Qualitätssicherung*).

Die besonderen Anforderungen zur Sicherung der Studierbarkeit bei berufsbegleitenden und weiterbildenden Studiengängen werden erfüllt.

Der Nachteilsausgleich für Studierende mit Behinderungen oder anderen Einschränkungen wie Krankheit, Mutterschutz, Pflege von Angehörigen etc. ist in der Allg. SPO in den §§ 16 und 20 umfassend und adäquat geregelt.

Siehe auch Abschnitt 1.3 dieses Berichts.

2.5 Prüfungssystem

(Kriterium 2.5)

Das Kriterium 2.5 ist weitgehend erfüllt.

Die Prüfungen sind grundsätzlich wissens- und kompetenzorientiert auf die formulierten Qualifikationsziele der einzelnen Module ausgerichtet. Alle Module schließen mit nur einer Prüfungsleistung ab. Die Prüfungen sind durchgängig modulbezogen. Die Prüfungsformen sind in den Modulbeschreibungen transparent dargestellt und in den Allgemeinen Bestimmungen definiert (AB, §§ 10-13).

Zum Nachteilsausgleich siehe Abschnitt 2.4 dieses Berichts.

Die vorgelegte studiengangsspezifische Prüfungsordnung befindet sich in einer vorläufigen Fassung. Dies ist im Rahmen eines Akkreditierungsverfahrens durchaus sinnvoll, aber ein formaler Mangel. Die Veröffentlichung und In-Kraft-Setzung muss noch nachgewiesen werden.

2.6 Studiengangsbezogene Kooperationen

(Kriterium 2.6)

Das Kriterium 2.6 ist teilweise erfüllt.

Für zwei der drei Kooperationen mit ausländischen Hochschulen in Großbritannien und den USA liegen Kooperationsvereinbarungen vor. Diese legen detailliert Konzeption, Umfang und Inhalt der zu erbringenden Lehre fest. Diese Module sind in die studiengangbezogene Qualitätssicherung gleichwertig integriert.

Für die Kooperation mit der University of West London ist noch eine Kooperationsvereinba-

rung vorzulegen.

2.7 Ausstattung

(Kriterium 2.7)

Das Kriterium 2.7 ist erfüllt.

Die Gutachtergruppe stellt fest, dass die Durchführung des Studiengangs gesichert ist. Die personelle Ausstattung ist in qualitativer und quantitativer Hinsicht adäquat. Der Fachbereich kann auf ein ausreichendes Raumangebot zurückgreifen. Die fachspezifische Ausstattung der hochschuleigenen Bibliothek ist ausreichend, zudem können Studierenden auf weitere Bibliotheken am Standort zurückgreifen. Die sächliche und finanzielle Durchführung des Studiengangs ist auch im Falle einer nicht nachhaltigen Eigenfinanzierung des Studiengangs im Rahmen der Hochschule gesichert. Maßnahmen zur Personalentwicklung und -qualifizierung sind vorhanden.

Zur Ausstattung siehe auch Abschnitt 1.4 dieses Berichts.

2.8 Transparenz und Dokumentation

(Kriterium 2.8)

Das Kriterium 2.8 ist weitgehend erfüllt.

Die relevanten Informationen über den Studiengang, den Studienverlauf, die Prüfungsanforderungen und Zugangsvoraussetzungen sind über die Homepage der FH Frankfurt bzw. des Fachbereichs Wirtschaft und Recht zugänglich.

Die Veröffentlichung und In-Kraft-Setzung der vorgelegten studiengangsspezifischen Prüfungsordnung ist noch nachzuweisen.

Weiterhin muss die Transparenz der Kostenstruktur verbessert werden. Die aktuellen Regelungen zu Studienentgelten und Prüfungsgebühren (s.o.) sind nicht ausreichend nachvollziehbar. Weiterhin muss der Kooperationsvertrag mit der University of West London für die Durchführung des dortigen Auslandsmoduls vorgelegt werden.

2.9 Qualitätssicherung und Weiterentwicklung

(Kriterium 2.9)

Das Kriterium 2.9 ist weitgehend erfüllt.

Die Hochschule und der Fachbereich Recht und Wirtschaft berücksichtigen die Ergebnisse des Qualitätsmanagements bei der Sicherung und Weiterentwicklung des Studiengangs. Es werden regelmäßig Lehrveranstaltungsevaluationen durchgeführt, die jedoch keine Untersuchung zum Workload beinhalten. Eine systematisierte Absolventenbefragung ist aufgrund bisher geringer Kohortengrößen und vergleichsweise wenigen Abschlüssen noch nicht

durchgeführt worden, aber vorgesehen.

Ein methodisch adäquates Instrument zur Erhebung des Workloads ist noch zu implementieren.

Zur Qualitätssicherung und Weiterentwicklung siehe auch Abschnitt 1.5 dieses Berichts.

2.10 Studiengänge mit besonderem Profilanpruch

(Kriterium 2.10)

Das Kriterium 2.10 ist weitgehend erfüllt.

Die besonderen Profilanforderungen als berufsbegleitender und weiterbildender Masterstudiengang sind aus Sicht der Gutachtergruppe weitgehend erfüllt.

Die Zugangswege entsprechen den Vorgaben für weiterbildende Masterstudiengänge und bieten darüber hinaus verschiedene Möglichkeiten, fehlende Kreditpunkte auszugleichen. Die Studierbarkeit des explizit berufsbegleitend angelegten Studiums wird durch verschiedene Instrumente gefördert: verlängerte Regelstudienzeit, kostenneutrale Verlängerung um zwei weitere Semester, flexible Modulabfolge, sinnvolle Prüfungsstrukturen sowie eine offensichtlich gut mit einer beruflichen Tätigkeit vereinbare Nutzung von Präsenzblöcken. Die Betreuung und Beratung ist adäquat. Jedoch muss zur Überprüfung der Arbeitsbelastung eine systematische Erhebung derselben erfolgen.

Der weiterbildende Charakter beeinträchtigt nicht die Vermittlung wissenschaftlicher Kenntnisse und Fähigkeiten auf Masterniveau. Die Anforderungen der Berufspraxis werden durch eine enge und vielfältige Verzahnung zwischen beruflicher Tätigkeit, anwendungsbezogener Praxis und Studieninhalten und -formen gewährleistet. Es werden zudem Lehrende aus der Hochschule wie aus der Praxis eingesetzt. Der Nachweis über die adäquaten Ressourcen wurde erbracht.

Siehe auch Abschnitte 1.3 und 1.4 dieses Berichts.

2.11 Geschlechtergerechtigkeit und Chancengleichheit

(Kriterium 2.11)

Das Kriterium 2.11 ist erfüllt.

Für die Geschlechtergerechtigkeit und Chancengleichheit wurden adäquate Konzepte der Hochschule vorgelegt. Die Hochschule hat ein „Gleichstellungskonzept 2013“ mit sechsjähriger Laufzeit vorgelegt, in dem der Aufbau zentraler Steuerungselemente im Rahmen der Gleichstellungsaktivitäten (Frauenförderung, Gendermainstreaming, Diversity Management) der Hochschule und die dabei seit 2008 erreichten Ergebnisse dokumentiert sind. Für den Zeitraum von 2013-2018 ist zudem ein Frauenförderplan hochschulweit beschlossen worden. Die entsprechenden Konzepte und Ziele sind auf Ebene der Fachbereiche heruntergebrochen. Der Anteil weiblicher Studierender am „MBA Aviation Management“ betrug bisher

II Bewertungsbericht der Gutachter/-innen

2 Erfüllung der Kriterien des Akkreditierungsrates

durchschnittlich ca. 30 Prozent.

Die FH Frankfurt ist seit 2004 als „Familiengerechte Hochschule“ zertifiziert. Auf Hochschul-ebene sind zwei Frauenbeauftragte sowie ein Beauftragter für Schwerbehinderte benannt. Zudem ist die Stelle eines Obmanns für ausländische Studierende etabliert worden.

Im Antrag hat der Fachbereich verschiedene Instrumente zur Gleichstellung beschrieben.

Die Gutachtergruppe sieht das Kriterium als erfüllt an.

III Appendix

1 Stellungnahme der Hochschule vom 09.06.2016

III. Appendix

1. Stellungnahme der Hochschule vom 09.06.2016

Stellungnahme des Fachbereichs: Wirtschaft und Recht (Fb 3) an der Frankfurt University of Applied Sciences zum Gutachterbericht für das Reakkreditierungsverfahren des weiterbildenden Masterstudiengangs Aviation and Tourism Management (MBA)

Die Vertreterinnen und Vertreter der Hochschule, des Fachbereichs und des begutachteten Studiengangs danken dem Gutachterteam und der Agentur für die intensiven Gespräche und konstruktiven Anregungen und Empfehlungen. Der Auditbericht gibt insgesamt sehr gut den Verlauf der Vor-Ort-Begehung wieder. Nur bei einzelnen Themen sehen wir Anlass zu differenzierten Stellungnahmen. Zur besseren Nachvollziehbarkeit sind Auszüge aus dem Gutachterbericht (jeweils *kursiv*) in die Stellungnahme eingefügt.

S. II-6: „Die Gutachtergruppe bezweifelt jedoch, dass mit der vorgelegten Studiengangkonzeption eine ausreichende fachliche Tiefe in den beiden Bereichen Aviation und Tourismus gewährleistet wird, wie es in den postulierten Qualifikationszielen beabsichtigt wird und wie es sich auch in der Studiengangbezeichnung widerspiegelt. Das Studiengangkonzept führt in dieser zukünftigen Form hingegen zu einer überwiegenden Spezialisierung auf nur einen der beiden Bereiche. Entsprechend muss das Studiengangskonzept mit der Studiengangsbezeichnung und den Qualifikationszielen in Einklang gebracht werden. Dabei muss klar geregelt werden, ob, wie von dem Titel und den Qualifikationszielen suggeriert, ein weitgehend gleichwertiger Kompetenzerwerb in den Bereichen Aviation und Tourismus erfolgen soll oder ob, wie im vorgelegten Studiengangskonzept der Fall, die Studierenden sich überwiegend auf nur einen der beiden Bereiche spezialisieren. Dieses Profil muss aus dem Konzept, der Bezeichnung und den Qualifikationszielen transparent hervorgehen.“

S.II-16: „Aus Sicht der Gutachtergruppe ist das um den Bereich Tourismus ergänzte Studiengangskonzept jedoch nicht durchgängig stimmig aufgebaut, da nur eine Spezialisierung in den Bereichen Aviation oder Tourismus erfolgt, aber nicht in beiden Bereichen. Das Studiengangskonzept ist entsprechend zu ändern. Sollte die Hochschule das Studiengangskonzept in dieser Form bei-behalten, dann müssen die Bezeichnung des Studiengangs und dessen Qualifikationsziele so geändert werden, dass sie transparent die Schwerpunktsetzung in nur einem der beiden Bereiche widerspiegeln.“

Die Kombination der Themenbereiche Aviation Management und Tourismus Management erscheint prinzipiell sinnvoll, da die wissenschaftliche Literatur eine große inhaltliche Schnittmenge feststellt. So definiert z. B. Schulz (2012) den Luftverkehr als einen der vier touristisch relevanten Verkehrsträger (vgl. Schulz 2012 S.1). Wir nehmen aber den obenstehenden Hinweis der Gutachtergruppe gerne auf. Um den Eindruck einer zu einseitigen fachlichen Vertiefung zu vermeiden, wird eine Änderung des geplanten Studienverlaufs vorgenommen, um eine gleichmäßige Vertiefung in beiden Fachgebieten zu gewährleisten (siehe geänderte Modultabelle in der Anlage). Die Anzahl der Wahlpflichtmodule (Vertiefungsmodu-

III Appendix

1 Stellungnahme der Hochschule vom 09.06.2016

le) wird auf eines reduziert und das andere der beiden Wahlpflichtmodule (Modul 5 in der in den Unterlagen enthaltenen Version) in zwei Pflichtmodule umgewandelt. Somit erhalten alle Studierenden einen vertieften Einblick sowohl in Aviation Management als auch in Tourism Management.

S. II-6: „Weiterhin empfiehlt die Gutachtergruppe dringend, in den – ansonsten differenziert und kompetenzorientiert ausformulierten – Modulbeschreibungen die Tourismus-Komponente in den Kategorien Qualifikationszielen, Inhalten und ihrer didaktischen Umsetzung deutlich herauszustellen. Dies betrifft insbesondere auch die vor Ort von den Lehrenden genannte Nutzung von Fallstudien aus dem Tourismusbereich.“

S. II-15: „Wie in Abschnitt 1.2 des Berichts erläutert, wird jedoch dringend empfohlen, die Tourismus-Anteile in den Modulbeschreibungen deutlicher herauszustellen sowie Umfang und Aktualität der Literaturhinweise zu überprüfen.“

Wir werden die Modulbeschreibungen noch einmal darauf überprüfen, ob die touristischen Inhalte deutlich genug zum Vorschein treten.

Da der Themenbereich Tourismus dem Curriculum neu hinzugefügt wurde, werden sich die verwendeten Fallstudien in den allgemeinen betriebswirtschaftlichen Modulen für zukünftige Kohorten ändern und etwa zur Hälfte mit dem Thema „Tourismusmanagement“ beschäftigen.

S. II-6: „Weiterhin empfiehlt die Gutachtergruppe, die Anteile der klassischen betriebswirtschaftlichen Fächer und Themen im Studiengangskonzept zu erhöhen, um dem Charakter eines anwendungsorientierten MBA-Studiengangs in den Bereichen Luftverkehr und Tourismus besser gerecht zu werden. So sollten insbesondere die Themenfelder Bilanzanalyse, Corporate Finance, Due Dilligence sowie Mergers & Acquisitions stärker in den Modulen und Modulbeschreibungen verankert werden. Auch sollten jeweils passende Case Studies als didaktisches Mittel eingesetzt werden.“

Der Studiengang hat insgesamt sieben Module (35 ECTS) aus dem Bereich der allgemeinen Betriebswirtschaft. Das Feedback der Studierenden und Alumni zu den betriebswirtschaftlichen Modulen, die nicht verändert wurden, war hervorragend. Die von den Gutachtern erwähnten Themenfelder werden im Rahmen dieser Module behandelt. Wir sind der Ansicht, dass der Anteil der klassischen betriebswirtschaftlichen Fächer durchaus ausreichend ist.

S. II-7: „Überarbeitet werden muss das Modul 7 „Leadership and the Legal and Regulatory Framework“. Zum einen stehen beide Lehreinheiten („Talent Management, Leadership and Labour Law“, „Legal and Regulatory Framework of the Aviation and Tourism Industry“) kaum in einem inhaltlichen Zusammenhang. Zum anderen dürften die in der Modulbeschreibung dokumentierten Inhalte insbesondere des zweiten, juristisch orientierten Teilmoduls nicht innerhalb der vorgesehen Präsenzzeit (15 Stunden) und Selbstlernzeit (60 Stunden) in aus-

III Appendix

1 Stellungnahme der Hochschule vom 09.06.2016

reichender Tiefe behandelt werden können – zumal neben Themen des Bereichs Aviation nun auch „Institutional foundations of tourism“ und „Tourism Law“ behandelt werden. Eine Aufteilung in zwei Module mit dann jeweils 5 CP ist anzuraten.“

S. II-17: „Auch muss das Modul 7 konzeptionell überarbeitet werden.“

Die Inhalte des Moduls 7 werden noch einmal überprüft und ggf. angepasst werden.

In beiden Units gibt es eine rechtliche Ausrichtung, die eine Zusammenfassung in einem thematisch und zeitlich abgerundeten, in sich geschlossenen Modul ermöglicht. In der Vergangenheit wurden die rechtlichen Inhalte sehr zur Zufriedenheit der Studierenden präsentiert. Wir werden aber im Hinblick auf die zusätzlichen Aspekte im Bereich Tourismus, die Inhalte überprüfen.

S. II-7: „Überprüft werden sollte auch die Plausibilität der Lehreinheit/Teilmoduls „Fundamentals of Tourism Management“ (in Pflichtmodul 3): Für Studierende mit hochschulischen oder beruflichen Vorkenntnissen im Tourismus-Bereich dürfen die Inhalte weitgehend bekannt sein. Wenn dieses Modul – wie von der Studiengangleitung betont – vor allem der Angleichung unterschiedlicher Wissensstände der Studierenden in der Master-Eingangsphase dient, dann müssten entsprechend auch ‚Fundamentals of Aviation Management‘ angeboten werden – sinnvollerweise dann jeweils als Wahlpflichtmodul, um individuelle Wissenslücken ausgleichen zu können.“

Das Modul 3 ist so konzipiert, dass auch Studierende die einen Hintergrund im Tourismus haben, diese reflektieren, erweitern und ausbauen können. Der Titel des Moduls war den Inhalten nicht ganz angemessen und evtl. ein wenig irreführend, weswegen wir ihn an die Inhalte angepasst haben und in „International Tourism Management and Intercultural and Innovation Management“ abgeändert haben. Insgesamt halten wir das Anspruchsniveau der Module für alle Studierenden für angemessen. Das entsprechende Modul aus dem Bereich Aviation Management ist das Modul „Strategic Management and Airline Management“.

S. II-7: „Weiterhin sollte geprüft werden, ob das im Ausland durchgeführte Wahlpflichtmodul 5.1 „Safety Management Systems“ thematisch richtig gesetzt ist. Zwar steht die beauftragte Einrichtung – Embry-Riddle Aeronautical University – für einen hohen Lehrstandard; aus beruflicher Praxis könnten aber gerade im Bereich Safety/Security die europäischen Regelungen (EASA sowie einschlägig EU VO's) für Absolventen/-innen relevanter sein, als die jetzt gelehrt amerikanischen Standards (ICAO)“.

Im Rahmen der Vorlesung an der Embry-Riddle Aeronautical University werden die ICAO, EASA und FAA Standards gegenüber gestellt. Ziel der Vorlesung ist es u.a. diese Unterschiede zu kennen. Weiterhin wird in der Vorlesung diskutiert, woher diese Unterschiede kommen und ob sie zu einem unterschiedlichen Safety Standard führen.

III Appendix

1 Stellungnahme der Hochschule vom 09.06.2016

S. II-10: „Verbessert werden muss aus Sicht der Gutachtergruppe die Transparenz der Kostenstruktur. Die aktuellen Regelungen zu Studienentgelten und Prüfungsgebühren (s.o.) sind zwar in der Entgeltordnung korrekt festgelegt, aber schwer nachvollziehbar (offenbar auch für die Hochschuleseite). Hier muss eine transparentere Darstellung erfolgen, beispielsweise auf der Homepage des Studiengangs.“

Wir danken den Gutachtern für diesen Hinweis. Dieser Mangel wurde bereits behoben. Es wurde eine vereinfachte Tabelle erstellt, die alle Kosten des Studiengangs noch einmal vereinfacht und umfänglich erklärt. Diese ist auf der Homepage des Studiengangs für alle zugänglich.

S. II-10: „Weiterhin muss der Kooperationsvertrag mit der University of West London für die Durchführung des dortigen Auslandsmoduls vorgelegt werden.“

Der Kooperationsvertrag liegt zurzeit zur Unterschrift beim Partner, der University of West London, vor. Wann genau der Vertrag in Kraft treten wird, ist zum jetzigen Zeitpunkt schwer einzuschätzen, da hier die administrativen Abläufe zweier Hochschulen involviert sind. Er wird aber rechtzeitig vorliegen, um der ersten Kohorte von Studierenden im Sommersemester 2017 einen Aufenthalt zu ermöglichen.

S. II-13: „Zukünftig sollten jedoch systematische Absolventenstudien vorgesehen werden. Ebenso muss in geeigneter Form eine semesterweise Überprüfung des Workloads erfolgen, die auch die Selbstlernphasen und Prüfungsleistungen mit einbezieht, um die zeitliche Studierbarkeit des Studiengangs sicherzustellen.“

An einem entsprechenden Evaluationskonzept wird zurzeit gearbeitet. Dieses wird vermutlich auch wieder außerhalb des hochschulinternen Systems verortet sein und verstärkt qualitative Elemente enthalten, da die Gruppengrößen sehr gering sind und aus datenschutztechnischen Gründen quantitative Auswertungen häufig nicht möglich sind.

S. II-15: „Der studentische Arbeitsaufwand für einen CP beträgt 30 Stunden; dies ist in der Prüfungsordnung (§ 4, Abs. 2) festgelegt. In den Diploma Supplements wird eine relative Note mit angegeben. Dies ist in den „Allgemeinen Bestimmungen für Prüfungsordnungen mit den Abschlüssen Bachelor und Master an der Fachhochschule Frankfurt am Main“ (kurz: AB) in § 15 detailliert geregelt. Vor dem Hintergrund dieser komplexen Regelungen wird von der Gutachtergruppe aber empfohlen, einen Notenspiegel entsprechend dem ECTS Users' Guide von 2015 in die Diploma Supplements aufzunehmen.“

Die editierte Version des ECTS Leitfadens haben wir als Hochschule erhalten. Die darin vorgesehenen Änderungen werden bei der Überarbeitung der Allgemeinen Bestimmungen der Hochschule im Verlauf des kommenden Semesters aufgegriffen.

III Appendix

1 Stellungnahme der Hochschule vom 09.06.2016

S. II-10: „Die vorgelegte studiengangsspezifische Prüfungsordnung befindet sich in einer vorläufigen Fassung. Dies ist im Rahmen eines Akkreditierungsverfahrens durchaus sinnvoll, aber ein formaler Mangel. Die Veröffentlichung und In-Kraft-Setzung muss noch nachgewiesen werden.“

Die vorgelegte Prüfungsordnung wurde am 26. April 2016 gemäß §37 Abs. 5 HHG durch das Präsidium der Frankfurt University of Applied Sciences genehmigt und am 24.05.2016 in den Amtlichen Mitteilungen veröffentlicht.

Ergänzung:

Am 11. Juli 2017 hat die Hochschule gegenüber der ZEvA nachgewiesen (Weblink), dass die Kostenstruktur des Studiengangs mittlerweile auf der Hochschule transparent dokumentiert ist. (Jürgen Petersen)