

Bewertungsbericht zum Akkreditierungsantrag der Fachhochschule Wismar Bereich Seefahrt

- **„Nautik/Verkehrsbetrieb“ B.Sc.**
 - Studienrichtung „Nautik/ Seeverkehr“
 - Studienrichtung „Verkehrsbetrieb/ Logistik“
- **„Schiffsbetriebs-/Anlagen- und Versorgungstechnik“, B.Sc.**
 - Studienrichtung „Schiffsbetriebstechnik“
 - Studienrichtung „Anlagen- und Versorgungstechnik“

Bezeichnung Studiengang/ Abschluss	Studienbeginn/ Ersteinrichtung	Befristung vorangegangene Akkreditierung	Leistungspunkte	Regelstudienzeit	Art des Lehrangebots	Ein-Fach/ Zwei-Fächer		Jährliche Aufnahmekapazität	Gebühren/ Entgelte gesamt
						1	2		
Nautik/Verkehrsbetrieb, B.Sc.	WS 06/07		240 bzw. 210	8 bzw. 7 Sem.	Vollzeit	x			
Schiffsbetriebs-/Anlagen- und Versorgungstechnik, B.Sc.	WS 06/07		240 bzw. 210	8 bzw. 7 Sem.	Vollzeit	x			

Dokumentation zum Antrag eingegangen am 15. Januar 2008

Datum der Peer-Review: 8. Mai 2008

Betreuende Referentin: Monika Topper

Gutachter:

- Kapitän Prof. Werner Huth, Hochschule für Angewandte Wissenschaften (HAW), Hamburg
- Prof. Dr. Thomas Pawlik, Fachhochschule Kiel, Institut für Supply Chain und Operations Management
- Prof. Dr.-Ing. Roland Behrens, Hochschule Bremerhaven, Institut für Wärmekraft- und Arbeitsmaschinen
- Lars Bremer, Carl Büttner Shipmanagement GmbH, Bremen, Vertreter der Berufspraxis
- Timo Brüggemann, Universität Hannover, Wirtschaftswissenschaften, Studentischer Gutachter

Hannover, den 24. Juni 2008

Vorbemerkung

Die Antragsdokumentation war im Allgemeinen gut aufbereitet, in Teilen jedoch redaktionell fehlerhaft. So befand sich beispielsweise auf dem Titelblatt eine falsche jährliche Aufnahmekapazität.

Abschnitt I: Studiengangsübergreifende Kriterien zur Akkreditierung

1 Systemsteuerung der Hochschule

Die Hochschule Wismar ist in drei Fakultäten untergliedert. Der Bereich Seefahrt ist Teil der Fakultät für Ingenieurwissenschaften. Er ist aus der Hochschule für Seefahrt Warnemünde/Wustrow hervorgegangen und führt nach der im Jahre 1992 vollzogenen Neuordnung der Hochschullandschaft in Mecklenburg-Vorpommern als Außenstelle der Hochschule Wismar die Tradition der Seefahrtsausbildung in Mecklenburg-Vorpommern fort.

Leitungsorgane des Bereichs Seefahrt sind der Bereichsrat und die Bereichsleitung. Der Bereichsleiter, der Studienverantwortliche und der Stellvertreter des Bereichsleiters bilden die Bereichsleitung.

Aufgrund der räumlichen Trennung von Wismar gibt es eine dezentrale Verwaltung am Standort Warnemünde mit 3,5 Stellen.

Der wissenschaftliche Schwerpunkt der Seefahrtsausbildung in Warnemünde liegt im Bereich der Ingenieurwissenschaften. Zudem baut die Hochschule zurzeit ihre Kooperationen mit ausländischen Hochschulen aus, was von den Gutachtern begrüßt wird.

Die Absolvent/innen der Studienrichtungen Nautik/Seeverkehr und Schiffsbetriebstechnik erwerben neben dem Bachelorabschluss ein nautisches bzw. ein technisches Befähigungszeugnis. 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.

2 Durchführung der Studiengänge

2.1 Personelle Ausstattung

Die ursprünglich 14 Professoren-Stellen im Bereich Seefahrt am Standort Warnemünde mussten aufgrund von Einsparmaßnahmen durch Streichung oder Zusammenlegung um drei gekürzt werden, so dass nun noch elf Stellen zur Verfügung stehen. Freiwerdende Stellen zu besetzen gestaltet sich allerdings schwierig, da im Seefahrt-Bereich in der freien Wirtschaft momentan sehr hohe Gehälter gezahlt werden, so dass mögliche Bewerber/innen zum Teil anderen Arbeitsstellen den Vorzug geben.

Die Lehrverflechtungsmatrix offenbart in den Studienrichtungen Nautik/Seeverkehr (NSV) und Verkehrsbetrieb/Logistik (VBL) bei einzelnen Lehrkräften Kapazitätsüberschreitungen bis zu mehr als dem doppelten Lehrdeputat. Nach Angaben der Hochschule werden diese Überschreitungen durch Lehrkräfte für besondere Aufgaben (LfbA) abgedeckt, die befristet durch Mittel des Verbandes Deutscher Reeder (VDR) finanziert werden. In den Studienrichtungen Schiffsbetriebstechnik (SBT) und Anlagen- und Versorgungstechnik (AVT) sind Kapazitätsüberschreitungen nur bei der Professur für Schiffselektrotechnik und Schiffs-

automation (Prof. Markert) zu finden. Dieser ist zusätzlich auch in den erstgenannten Studienrichtungen tätig. Da in den Studienrichtungen SBT und AVT eine Reduzierung der Studierendenzahl nicht vorgesehen ist, besteht diese Überlastung dauerhaft. Sie ist auch begründet in der Zusammenlegung der Professuren für Schiffsautomatisierung und für Schiffselektrotechnik.

Die Gutachter sind daher der Meinung, dass die Zusammenlegung eine erhebliche und möglicherweise zu große Arbeitsbelastung für eine Person darstellt, und raten dazu, wieder zwei entsprechende Professuren einzurichten, um eine optimale Lehrversorgung zu gewährleisten.

Einige Module werden durch Lehrimporte, vorrangig von anderen Bereichen bzw. später Fakultäten, der Hochschule Wismar abgesichert.

Insgesamt sehen die Gutachter die Versorgung mit hauptamtlich Lehrenden als im Wesentlichen gesichert an, wobei eine Ergänzung durch Lehrbeauftragte, insbesondere nach Auslaufen der VDR-Mittel unumgänglich erscheint.

2.2 Sächliche und räumliche Ausstattung

Die räumliche Situation scheint von der Fläche her zwar beengt, aber zunächst ausreichend. Da der Bereich Seefahrt wächst, kommen in Zukunft noch einige Gebäude, die momentan von der Universität Rostock genutzt werden, hinzu.

Der Zustand der Gebäude ist zum Teil sehr veraltet und daher mangelhaft, Modernisierungsmaßnahmen wurden jedoch bereits eingeleitet. Bis zum Jahr 2020 soll der gesamte Campus grundsaniert und ausgebaut werden. Die Anstrengungen zur Modernisierung der Gebäude begrüßen die Gutachter sehr.

Auch manche der Labore sind veraltet und stammen zum Teil aus den 60er Jahren. (Laut Professoren und Studierenden sei ein Vorteil dieser alten Labore jedoch, dass die Technik an ihnen besser veranschaulicht werden könne.) Auch hier begrüßen die Gutachter die Bemühungen zur Teil-Aktualisierung.

Mit dem Maritimen Simulationszentrum Warnemünde (MSCW) verfügt die Hochschule über eine hochmoderne Anlage. Die Arbeit, die mit den Simulatoren geleistet wird, die Forschung im Nautik-Bereich sowie die Einbindung von Studierenden in die Forschung stellen die Gutachter als vorbildlich heraus.

Die Bibliothek des Bereichs Seefahrt am Standort Warnemünde ist sehr klein. Die in den Vorlesungen verwendete Literatur ist zum Teil nicht in ausreichendem Maße vorhanden. Zwar haben die Studierenden die Möglichkeit, die Bibliothek der nahe gelegenen Universität Rostock mitzubeneutzen, die einen sehr viel größeren und umfassenderen Bestand hat, doch empfehlen die Gutachter dringend zu überprüfen, ob vor Ort die aktuelle einschlägige deutsch- und englischsprachige Literatur vorhanden ist. Es sollten in Warnemünde die aktuellen Gesetzeswerke und Verordnungen vorgehalten werden sowie die Standardwerke und die in den Vorlesungen verwendete Literatur.

Zudem sind die Öffnungszeiten der Bereichs-Bibliothek sehr knapp und zum Teil unregelmäßig. Zwar konnte die Öffnungszeit kürzlich von vier auf sechs Stunden täglich verlängert werden, doch raten die Gutachter dazu, die Öffnungszeiten noch weiter zu verlängern. Dies könnte mithilfe von studentischen Hilfskräften realisiert werden. Zudem böten die erweiterten Zeiten den Vorteil, dass den Studierenden mit der Bibliothek ein ruhiger Ort zum Arbeiten in Freistunden zur Verfügung stünde, der im Moment vermisst wird.

Der Bereich Seefahrt verfügt über ein Ethernet-Computernetzwerk. Die Zugangskapazitäten für Studierende sind nicht üppig bemessen (17 PCs zeitweise nutzbar). Zugang für eigene

Laptops der Studierenden besteht zurzeit nicht. Ein WLAN-Netz ist nicht vorhanden, soll jedoch nach der Erneuerung des WLAN-Netzwerkes der Hochschule Wismar eingerichtet werden.

Laborübungen finden in kleinen Gruppen von 5-10 Personen statt.

Insgesamt wirkten die Studierenden mit ihrer Studiensituation zufrieden.

Mit Blick auf die hohen Kosten, die durch die Neugestaltung des Campus entstehen werden, und die gleichzeitig beschlossenen Einsparungsmaßnahmen wurde die finanzielle Ausstattung der Studiengänge besprochen. Basierend auf den heutigen Zusagen und Beschlüssen wird die finanzielle Ausstattung bis 2011 seitens der Hochschule als ausreichend angesehen. Der Zeitraum von 2012 bis 2013 sei wegen fehlender Beschlusslage nicht absehbar.

2.3 Unterstützende Instrumente (Studienberatung)

Die Lehrenden bieten keine festen Sprechstunden an. Die Studierenden gaben jedoch an, dass es an dem kleinen Standort Warnemünde kein Problem sei, die Lehrkräfte bei Fragen oder Schwierigkeiten anzusprechen. Dennoch gewann die Gutachtergruppe den Eindruck, dass eine zentrale Ansprechperson fehlt, die für alle Belange der Studierenden zur Verfügung steht.

Die Gutachter vermissen Tutorien zur Unterstützung der Studierenden. Aufgrund des persönlichen Engagements von Studierenden hat sich ein selbst organisiertes und selbst finanziertes Nachhilfe-System entwickelt. Die Gutachter empfehlen, offizielle mit Hilfskraft-Verträgen vergütete Tutorien einzusetzen. Darüber hinaus sollte eine Regelung gefunden werden, ehrenamtliche Arbeit mit Leistungspunkten zu belohnen.

Die vorgeschriebenen Praxissemester werden von einem Praxisbeauftragten begleitet.

Zu vielen Vorlesungen stellen die Lehrenden Skripte zur Verfügung.

3 Prüfungssystem

Die Prüfungen sind in den Prüfungsordnungen für die beiden Studiengänge geregelt.

Bei Durchsicht der Modulübersichtstabelle fällt auf, dass die Studierenden pro Semester eine hohe Anzahl von Prüfungen (meist Klausuren) zu absolvieren haben – in einigen Semestern bis zu neun. Die Gutachter empfehlen, die Klausurdichte zu entzerren, um so die Studierbarkeit zu verbessern.

In mehreren Modulbeschreibungen wird angegeben, dass das Modul entweder mit einer Klausur oder mit einer mündlichen Prüfung abgeschlossen wird. Die Hochschulvertreter konnten darlegen, dass mit beiden Prüfungsformen das Erreichen der Lernziele der betreffenden Module adäquat zu überprüfen ist. Die Prüfungsart wird erst in der ersten Lehrveranstaltung bekannt gegeben. Dies wird mit einer erhöhten Flexibilität begründet. Falls ein Modul nur von wenigen Studierenden besucht wird, können mündliche Prüfungen durchgeführt werden. Wenn die Studierendenzahl hoch ist, werden Klausuren geschrieben. Die Gutachter befürworten dieses Vorgehen.

Prüfungswiederholungen werden zum Ende jeden Semesters angeboten.

4 Transparenz und Dokumentation

Die Gutachtergruppe stellte fest, dass die Kommunikation zwischen Studierenden einerseits und Programmverantwortlichen und Lehrenden andererseits verbesserungsfähig ist. So

wussten die Studierenden beispielsweise nicht, dass Ihnen in der Bibliothek diverse Online-Fachzeitschriften zur Verfügung stehen. Zudem war ihnen nicht bekannt, wo das Qualitätsmanagementhandbuch einzusehen ist. In der Informationsbeschaffung sehen die Gutachter keine Holschuld der Studierenden, sondern eine Bringschuld der Hochschule. Daher sieht die Gutachtergruppe im Bereich der Kommunikation und Transparenz erheblichen Verbesserungsbedarf. Besonders das QM-Handbuch sollte unbedingt zugänglich gemacht werden, z.B. durch das an der Hochschule verwendete System Stud-IP.

Die Modulbeschreibungen sind nicht in allen Fällen aktuell. Als Grund dafür nennen die Hochschulvertreter die Koppelung der Modulbeschreibungen an die Studienordnung (siehe dazu Punkt II.1.4.2 und II.2.4.2 „Modularisierung und Leistungspunkte“.)

Informationen, beispielsweise Literaturhinweise zu den einzelnen Modulen, werden erst zu Beginn der Lehrveranstaltungen gegeben. Wünschenswert wäre es hier, diese Informationen (auch im Modulhandbuch) frühzeitiger bekannt zu geben.

5. Studiengangsübergreifende Qualitätssicherungsmaßnahmen

Das Qualitätsmanagementsystem der Seefahrt-bezogenen Studienrichtungen unterliegt der Zertifizierung durch die "Germanischer Lloyd Certification GmbH" Hamburg mithilfe eines jährlichen Überprüfungsaudits.

Der Bereich Seefahrt an der Hochschule Wismar hat sich verpflichtet, die beiden zu akkreditierenden Studiengänge in allen Bereichen gemäß einem Qualitätsmanagementhandbuch durchzuführen.

Im Qualitätsmanagement-System sind Prozesse, Verantwortlichkeiten und Befugnisse festgelegt, die von den Mitarbeiter/innen des Bereichs Seefahrt zu befolgen sind. Dokumentierte Verfahren sollen die Basis für Optimierungsprozesse bilden.

Fast alle Lehrveranstaltungen werden am Ende eines Semesters durch Fragebogen evaluiert. Dabei werten die Lehrenden die ihre Lehrveranstaltung betreffenden Rückmeldungen selbst aus. Die Ergebnisse und ggf. eventuell einzuleitende Verbesserungsmaßnahmen, die in das QM-System zurückfließen, werden nur zwischen der Lehrkraft und dem Studiengangskoordinator besprochen. Ein Feedback an die Studierenden wird nur in individuellen Einzelfällen gegeben. Es bestehen Überlegungen, die Auswertung der Lehrevaluationen zu zentralisieren und durch ein Auswertungstool zu unterstützen.

Abschnitt II: Auf den Studiengang bezogene Kriterien zur Akkreditierung

– Nautik/Verkehrsbetrieb, B.Sc.–

1.1 Zusammenfassende Darstellung des Studiengangs

Die zusammenfassende Darstellung des Studiengangs liegt vor und charakterisiert ihn zutreffend.

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 die Studienrichtung Nautik/Seeverkehr stark reglementiert.

1.3 Bildungsziele des Studiengangskonzeptes

Wissenschaftliche Befähigung

Obwohl der Bachelorabschluss die Aufnahme eines Masterstudiums ermöglicht und bereits die Bachelor-Thesis eine wissenschaftliche Arbeit darstellt, wird das wissenschaftliche Arbeiten während des Studiums nur wenig geübt. Die Gutachter empfehlen daher, eine Einführung bzw. Anleitung zum wissenschaftlichen Arbeiten anzubieten.

Berufsbefähigung (Employability)

Die Berufsbefähigung für die Studienrichtung Nautik/Seeverkehr wird als sehr gut angesehen. In diesem Bereich besteht in den nächsten 5 Jahren auf dem Arbeitsmarkt ein sehr großer Bedarf. Absolvent/innen werden gut auf das spätere Tätigkeitsfeld vorbereitet.

Im Hinblick auf die Berufsbefähigung für die Studienrichtung Verkehrsbetrieb/Logistik sollte das Curriculum überarbeitet werden (siehe dazu Punkt II.1.4.2 „Abschlüsse und Bezeichnungen“). Grundsätzlich sind die Berufsaussichten auch in diesem Bereich gut.

Befähigung zur bürgerschaftlichen Teilhabe (Democratic Citizenship)

In mehreren Modulen wird der maritime Umweltschutz thematisiert.

Persönlichkeits-/persönliche Entwicklung

Durch die zwei Praxissemester oder die alternativ vorgeschaltete Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker, die in der Studienrichtung Nautik/Seeverkehr auf international verkehrenden Schiffen mit internationaler Besatzung absolviert werden, wird die Persönlichkeits- bzw. persönliche Entwicklung sehr gefördert.

1.4 Konzeptionelle Einordnung des Studiengangs in das Studiensystem

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

Nautik/ Seeverkehr

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, die bei einer vorangegangenen Ausbildung zum Schiffsmechaniker (2,5 bis 3 Jahre) entfallen.

Verkehrsbetrieb/ Logistik

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

Studienbeginn für beide Studienrichtungen ist einmal jährlich im Wintersemester. Die Aufnahmekapazität umfasst 80 Studienplätze für den gesamten Studiengang, wovon 30 Studienplätze zeitlich befristet durch Zuwendungen des Verbandes Deutscher Reeder finanziert werden.

Für den Studiengang wurde im Wintersemester 2006/07 ein Numerus Clausus eingeführt, der jährlich beim Land beantragt werden muss. Für das WS 06/07 griff der NC, im WS 07/08 blieb er aufgrund geringerer Bewerberzahlen wirkungslos. Von den 80 Anfänger/innen, die pro Studienjahr aufgenommen werden können, gehen ca. 22-23 in die Studienrichtung „Verkehrsbetrieb/Logistik“.

In beiden Studienrichtungen findet bis zum Ende des dritten Semesters eine Zwischenprüfung statt, die aus Modulprüfungen besteht. Die Zwischenprüfung ist bestanden, wenn sämtliche Modulprüfungen, die bis zum Regelprüfungstermin des zweiten Fachsemesters zu erbringen sind, bestanden wurden.

Die Bachelor-Thesis einschließlich Kolloquium umfasst insgesamt 12 Leistungspunkte.

Der mögliche Übergang vom Diplomstudiengang in den Bachelorstudiengang ist in der Studienordnung geregelt. Der Bachelorabschluss ist der erste berufsqualifizierende Regelabschluss.

Zugangsvoraussetzungen und Übergänge

Die Zugangsvoraussetzungen sind in der Studienordnung geregelt. Vorgeschrieben sind mindestens die Fachhochschulreife sowie ein vierwöchiges Vorpraktikum.

Mit der Bewerbung um den Studienplatz erfolgt die Wahl der Studienrichtung.

Der Bachelorabschluss ermöglicht den Eintritt in ein Masterstudium. An der HS Wismar wird zurzeit ein entsprechender Studiengang vorbereitet.

Studiengangprofile

Das spätere Tätigkeitsfeld der Absolvent/innen (besonders in der Studienrichtung Nautik/Seeverkehr) ist international ausgerichtet. Die Arbeitssprache wird Englisch sein. In der Antragsdokumentation unter 2.4.4. wird ausgeführt, dass viele Lehrveranstaltungen in englischer Sprache stattfinden. Das stimmt mit der Realität nicht überein. Zwar haben einige Lehrende angeboten, ihre Lehrveranstaltung auf Englisch abzuhalten, jedoch lehnten die Studierenden dies in der Mehrzahl ab. Aufgrund des späteren Berufsbildes raten die Gutachter eindringlich dazu, vermehrt Englisch als Unterrichtssprache einzusetzen. Die Veranstaltungen, die auf Englisch abgehalten werden, sollten als solche im Modulhandbuch gekennzeichnet werden.

Abschlüsse und Bezeichnungen

Der Studiengang „Nautik/Verkehrsbetrieb“ führt zum Abschluss "Bachelor of Science". Zunächst erwogen die Gutachter, ob der Abschluss „Bachelor of Engineering“ nicht passender sei. Insgesamt erachten sie die Abschlussbezeichnung jedoch als zutreffend.

Als Bezeichnung der Studienrichtung „Verkehrsbetrieb/Logistik“ wäre angesichts der vermittelten Inhalte der Begriff „Seetransporttechnologie“ angebrachter. Die Hochschule ist aber bestrebt, den Bereich Logistik auszubauen. Da die Professur des jetzigen Stelleninhabers für „Seetransporttechnologie“ in Kürze neu besetzt werden soll, ist abzuwarten, welches fachliche Profil der/die neue Stelleninhaber/in aufweisen wird. Dieses fachliche Profil würde auch die Studienrichtung maßgeblich prägen. Bei der Re-Akkreditierung sollte die Bezeichnung der Studienrichtung noch einmal überprüft werden.

Modularisierung und Leistungspunkte

Der Studiengang ist durchgehend modularisiert und mit Leistungspunkten verbunden. Es werden ausschließlich Pflichtmodule angeboten.

Auffällig ist die unterschiedliche Qualität der Inhaltsbeschreibungen der Modulbeschreibungen. Die Inhaltsbeschreibungen sollten auf ein einheitlich hohes Niveau gebracht werden. So ist beispielsweise in der Studienrichtung Nautik/Seeverkehr die Inhaltsbeschreibung zum Modul PM 34 im Gegensatz zu PM 10 sehr gut gelungen.

Mangelhaft in allen Modulbeschreibungen ist die Darstellung der Qualifikationsziele und der zu erreichenden Schlüsselkompetenzen. Die z.B. in den Simulationsübungen zu erreichenden Schlüsselkompetenzen wie Teamfähigkeit und Entscheidungsfreudigkeit sollten angemessen ausgeführt werden.

Weiterhin fehlen die Modulbeschreibungen für die Praxissemester sowie für die Bachelor-Thesis.

In den Modulbeschreibungen fehlen die Angabe des Modulverantwortlichen, der Lehrenden sowie die Verteilung des Workloads auf Präsenz- und Selbstlernzeiten. Insgesamt erscheinen die Modulbeschreibungen nicht immer aussagekräftig. Wünschenswert wäre zudem die Auflistung der für das Modul verwendeten Literatur. Die Hochschulvertreter erläuterten, dass die Modulbeschreibungen Bestandteil der Studienordnung seien. Wenn die Beschreibungen geändert werden, müsse die Studienordnung zur Genehmigung alle Gremien durchlaufen, wodurch eine Aktualisierung sehr aufwändig werde. Die Gutachter empfehlen hier dringend, die Modulbeschreibungen von der Studienordnung zu entkoppeln und nur durch die unterste Entscheidungsebene gehen zu lassen, um so den Studierenden in jedem Semester aktuelle Informationen bieten zu können.

Die Grundlagenfächer (bis zum Modul 14 im 3.Semester) werden für beide Studiengänge (vier Studienrichtungen) identisch angeboten.

1.4.3 Erfüllung landesspezifischer Strukturvorgaben
entfällt

1.4.4 Erfüllung weiterer Anforderungen

Die Studienrichtung „Nautik/Seeverkehr“ entspricht „STCW 95“ und der SchOffzAusbV, ergänzt durch Empfehlungen der "StAK".

1.5 Das Studiengangskonzept

Nautik/Seeverkehr

Das Studiengangskonzept wird als gut angesehen.

Durch STCW 95 und die SchOffzAusbV ist als Alternative zu der vor dem Studium liegenden Schiffsmechanikerausbildung eine gelenkte Seefahrtszeit von 52 Wochen vorgeschrieben. Diese wird in Form von zwei Praxissemestern im 6. und 7. Semester absolviert. Die Gutachter halten es für ungünstig, die Praxiserfahrung so weit an das Ende des Studiums zu legen. Sie empfehlen, den Studierenden gleich zu Beginn des Studiums die Möglichkeit zu bieten zu prüfen, ob die Arbeit an Bord eines Schiffes tatsächlich ihren persönlichen Neigungen entspricht. Da aufgrund der internationalen Besatzungen die Arbeitssprache auf den Schiffen immer Englisch ist, gingen die Studierenden dann zudem mit weitaus besseren Englischkenntnissen ins Studium. Auch die Studierenden selbst erachteten eine solche Regelung als wünschenswert, nicht zuletzt, da dadurch gleich zu Beginn des Studiums vertiefte praktische Kenntnisse erworben würden.

Verkehrsbetrieb/Logistik

Der maritime Anteil dominiert das Curriculum der Studienrichtung „Verkehrsbetrieb/Logistik“. Die Ausbildung der Logistikerin/des Logistikers sollte jedoch auf ein breites, alle Transportträger und logistischen Prozesse abdeckendes Tätigkeitsfeld vorbereiten. (siehe dazu Punkt II.1.4.2 Abschlüsse und Bezeichnungen).

Die Studierbarkeit in der Regelstudienzeit ist in beiden Studienrichtungen gegeben.

Abschnitt II: Auf den Studiengang bezogene Kriterien zur Akkreditierung

– Schiffsbetriebs-/Anlagen- und Versorgungstechnik, B.Sc. –

2.1 Zusammenfassende Darstellung des Studiengangs

Die zusammenfassende Darstellung des Studiengangs liegt vor und charakterisiert ihn zutreffend.

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.

2.3 Bildungsziele des Studiengangskonzeptes

Wissenschaftliche Befähigung

Obwohl der Bachelorabschluss die Aufnahme eines Masterstudiums ermöglicht und bereits die Bachelor-Thesis eine wissenschaftliche Arbeit darstellt, wird das wissenschaftliche Arbeiten während des Studiums nur wenig geübt. Die Gutachter empfehlen daher, eine Einführung bzw. Anleitung zum wissenschaftlichen Arbeiten anzubieten.

Berufsbefähigung (Employability)

Die Berufsbefähigung für die Studienrichtung Schiffsbetriebstechnik wird als sehr gut ange-

sehen. In diesem Bereich besteht auf dem Arbeitsmarkt ein sehr großer Bedarf. Die Absolvent/innen werden gut auf das spätere Tätigkeitsfeld vorbereitet.

Die Berufsbefähigung für die Studienrichtung Anlagen- und Versorgungstechnik scheint auch gut. Im Gegensatz zum früheren Diplom enthält das Curriculum weniger Lehrveranstaltungen zu landbezogener Technik, so dass die späteren Einsatzmöglichkeiten etwas schmaler geworden sind. Doch auch in diesem Bereich sind die Berufsaussichten gut.

Befähigung zur bürgerschaftlichen Teilhabe (Democratic Citizenship)

In mehreren Modulen wird der maritime Umweltschutz thematisiert.

Persönlichkeits-/persönliche Entwicklung

Durch die zwei Praxissemester oder die alternativ vorgeschaltete Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker, die in der Studienrichtung Schiffsbetriebstechnik auf international verkehrenden Schiffen mit internationaler Besatzung absolviert werden, wird die Persönlichkeits- bzw. persönliche Entwicklung auch im Sinne interkultureller Zusammenarbeit sehr gefördert.

2. 4 Konzeptionelle Einordnung des Studiengangs in das Studiensystem

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, die bei einer vorangegangenen Ausbildung zum Schiffsmechaniker (2,5 bis 3 Jahre) entfallen.

Anlagen- und Versorgungstechnik

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

Studienbeginn für beide Studienrichtungen ist einmal jährlich im Wintersemester. Die Aufnahmekapazität umfasst 29 Studienplätze für den gesamten Studiengang.

In beiden Studienrichtungen findet bis zum Ende des dritten Semesters eine Zwischenprüfung statt, die aus Modulprüfungen besteht. Die Zwischenprüfung ist bestanden, wenn sämtliche Modulprüfungen, die bis zum Regelprüfungstermin des zweiten Fachsemesters zu erbringen sind, bestanden wurden.

Die Bachelor-Thesis einschließlich Kolloquium umfasst insgesamt 12 Leistungspunkte.

Der mögliche Übergang vom Diplomstudiengang in den Bachelorstudiengang ist in der Studienordnung geregelt. Der Bachelorabschluss ist der erste berufsqualifizierende Regel-

abschluss.

Zugangsvoraussetzungen und Übergänge

Die Zugangsvoraussetzungen sind in der Studienordnung geregelt. Vorgeschrieben sind mindestens die Fachhochschulreife sowie ein vierwöchiges Vorpraktikum.

Mit der Bewerbung um den Studienplatz erfolgt die Wahl der Studienrichtung.

Der Bachelorabschluss ermöglicht den Eintritt in ein Masterstudium. An der HS Wismar wird zurzeit ein entsprechender Studiengang vorbereitet.

Das Studium im Bachelor-Studiengang "Schiffsbetriebs-/Anlagen- und Versorgungstechnik" ist nicht zulassungsbeschränkt.

Für die Studienrichtung "Schiffsbetriebstechnik" müssen zusätzlich die Anforderungen der Schiffsoffizier-Ausbildungsverordnung (SchOffzAusbV) erfüllt werden. Diese beinhalten u.a., dass mindestens 18 Monate praktischer Tätigkeit nachzuweisen sind, wovon mindestens 12 Monate an Bord eines Schiffes abzuleisten sind, so dass das Vorpraktikum und die zwei Praxissemester hier nicht ausreichen und die Studierenden eigenverantwortlich fünf zusätzliche Praxismonate oder eine Berufsausbildung in einem einschlägigen Metall- oder Elektroberuf vorweisen müssen. Eine Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker wird auf die Dauer des Praktikums/der geforderten praktischen Zeit angerechnet.

Studiengangsprofile

Das spätere Tätigkeitsfeld der Absolvent/innen (besonders in der Studienrichtung Schiffsbetriebstechnik) ist international ausgerichtet. Die Arbeitssprache wird zum großen Teil Englisch sein. In der Antragsdokumentation unter 3.4.4. wird ausgeführt, dass viele Lehrveranstaltungen in englischer Sprache stattfinden. Das stimmt mit der Realität nicht überein. Zwar haben einige Lehrende angeboten, ihre Lehrveranstaltung auf Englisch abzuhalten, jedoch lehnten die Studierenden dies in der Mehrzahl ab. Aufgrund des späteren Berufsbildes raten die Gutachter eindringlich dazu, vermehrt Englisch als Unterrichtssprache einzusetzen. Die Veranstaltungen, die auf Englisch abgehalten werden, sollten als solche im Modulhandbuch gekennzeichnet werden.

Abschlüsse und Bezeichnungen

Der Studiengang „Schiffsbetriebs-/Anlagen- und Versorgungstechnik“ führt zum Abschluss "Bachelor of Science". Zunächst erwogen die Gutachter, ob der Abschluss „Bachelor of Engineering“ nicht passender sei. Insgesamt erachten sie die Abschlussbezeichnung jedoch als zutreffend.

Modularisierung und Leistungspunkte

Der Studiengang ist durchgehend modularisiert und mit Leistungspunkten verbunden. Es werden ausschließlich Pflichtmodule angeboten.

Auffällig ist die unterschiedliche Qualität der Inhaltsbeschreibungen der Modulbeschreibungen. Die Inhaltsbeschreibungen sollten auf ein einheitlich hohes Niveau gebracht werden.

Mangelhaft in allen Modulbeschreibungen ist die Darstellung der Qualifikationsziele und zu der erreichenden Schlüsselkompetenzen. Die z.B. in den Simulationsübungen zu erreichenden Schlüsselkompetenzen wie Teamfähigkeit und Entscheidungsfreudigkeit sollten

angemessen ausgeführt werden.

Weiterhin fehlen die Modulbeschreibungen für die Praxissemester sowie für die Bachelor-Thesis.

In den Modulbeschreibungen fehlen die Angabe des Modulverantwortlichen, der Lehrenden sowie die Verteilung des Workloads auf Präsenz- und Selbstlernzeiten. Insgesamt erscheinen die Modulbeschreibungen nicht immer aussagekräftig. Wünschenswert wäre zudem die Auflistung der für das Modul verwendeten Literatur. Die Hochschulvertreter erläuterten, dass die Modulbeschreibungen Bestandteil der Studienordnung seien. Wenn die Beschreibungen geändert werden, müsse die Studienordnung zur Genehmigung alle Gremien durchlaufen, wodurch eine Aktualisierung sehr aufwändig werde. Die Gutachter empfehlen hier dringend, die Modulbeschreibungen von der Studienordnung zu entkoppeln und nur durch die unterste Entscheidungsebene gehen zu lassen, um so den Studierenden in jedem Semester aktuelle Informationen bieten zu können.

Die Grundlagenfächer (bis zum Modul 14 im 3.Semester) werden für beide Studiengänge (vier Studienrichtungen) identisch angeboten.

2.4.3 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

Schiffsbetriebstechnik

Das Studiengangskonzept wird als gut angesehen.

Durch STCW 95 ist eine Praxiszeit von 18 Monaten vorgeschrieben, davon mindestens 12 Monate auf See. Diese 12 Monate Seefahrtszeit können, alternativ zur vorschalteten Schiffsmechanikerausbildung (2,5 - 3 Jahre), in Form von zwei Praxissemestern im 6. und 7. Semester absolviert werden. Die Gutachter halten es für ungünstig, die Praxiserfahrung so weit an das Ende des Studiums zu legen. Sie empfehlen, den Studierenden gleich zu Beginn des Studiums die Möglichkeit zu bieten zu prüfen, ob die Arbeit an Bord eines Schiffes tatsächlich ihren persönlichen Neigungen entspricht. Da aufgrund der internationalen Besatzung die Arbeitssprache auf den Schiffen immer Englisch ist, gingen die Studierenden dann mit weitaus besseren Englischkenntnissen ins Studium. Auch die Studierenden selbst erachten eine solche Regelung als wünschenswert, nicht zuletzt, da dadurch gleich zu Beginn des Studiums vertiefte praktische Kenntnisse erworben würden.

Anlagen- und Versorgungstechnik

Das Studiengangskonzept wird als gut angesehen.

Allerdings wäre es in dieser Studienrichtung wünschenswert, mehr Inhalte zu landbezogener Technik zu vermitteln, um auf diese Weise die Einsatzmöglichkeiten der Absolvent/innen zu verbreitern. Diese Inhalte könnte man in einem möglichen Wahlpflichtbereich anbieten, zumal die Hochschule Wismar in anderen Bereichen geeignete Fächer anbietet.

Die Studierbarkeit in der Regelstudienzeit ist in beiden Studienrichtungen gegeben.

Abschnitt III: Abschließendes Votum der Gutachter

Empfehlungen:

1. Die Hochschul-interne Kommunikation sollte deutlich verbessert werden. U.a. ist das QM-Handbuch den Studierenden zugänglich zu machen.
2. Sehr viel mehr Lehrveranstaltungen sollten in englischer Sprache durchgeführt werden. Die Veranstaltungen, die in Englisch abgehalten werden, sollten als solche im Modulhandbuch gekennzeichnet werden.
3. Die Prüfungsdichte sollte entzerrt werden.
4. Die Modulbeschreibungen sollten aus der Studienordnung herausgelöst werden, um stets problemlos aktualisiert werden zu können.
5. In den Modulbeschreibungen sollten die zu erwerbenden Schlüsselqualifikationen adäquat aufgeführt werden. Insgesamt sind die Modulbeschreibungen zu überarbeiten und (beispielsweise in Bezug auf die Inhaltsbeschreibungen) auf ein einheitlich hohes Niveau zu bringen. Geeignete Literatur, Workloadverteilung und Verantwortliche sollten genannt werden.
6. Auch die Praxissemester und die Bachelor-Thesis sollen im Modulhandbuch beschrieben werden.
7. Es sollte eine Einführung bzw. Anleitung zum wissenschaftlichen Arbeiten angeboten werden.
8. In den Studienrichtungen „Nautik/Verkehrsbetrieb“ und „Schiffsbetriebstechnik“ sollte das erste Praxissemester in das erste Semester vorverlegt werden.
9. Es sollten (mit Hilfskraft-Verträgen vergütete) Tutorien eingerichtet werden. Darüber hinaus sollte eine Regelung gefunden werden, ehrenamtliche Arbeit mit Leistungspunkten zu belohnen.
10. Gemäß den Empfehlungen der Hochschulrektorenkonferenz sollte zusätzlich zum englischen Diploma Supplement eine deutsche Version ausgestellt werden. Zudem empfiehlt der Akkreditierungsrat, die relativen ECTS-Noten im Diploma Supplement auszuweisen.
11. Die Bereichsbibliothek soll mindestens mit den aktuellen einschlägigen Gesetzenwerken und Verordnungen sowie mit den Standardwerken und der in den Vorlesungen verwendeten Literatur in ausreichendem Maße ausgestattet werden.
12. Die Öffnungszeiten der Bereichsbibliothek sollten deutlich verlängert werden.
13. Es sollte erwogen werden, die zusammengelegten Professuren für Schiffsautomatisierung und Schiffselektrotechnik wieder zu trennen, um eine optimale Lehrversorgung gewährleisten zu können.

Akkreditierungsempfehlung an die Ständige Akkreditierungskommission (SAK)

Die Gutachter empfehlen der SAK, die Akkreditierung der Bachelorstudiengänge

„Nautik/Verkehrsbetrieb“ und „Schiffsbetriebs-/Anlagen- und Versorgungstechnik“ mit dem Abschluss Bachelor of Science ohne Auflagen für die Dauer von fünf Jahren zu beschließen.

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

September 2008

Nachtrag der Gutachtergruppe zur Stellungnahme der HS Wismar vom 23. Juli 2008

Die Gutachtergruppe begrüßt die konstruktive Auseinandersetzung mit dem Bewertungsbericht.

Die Gutachter widersprechen der Auffassung der HS Wismar in Bezug auf das Qualitätsmanagementhandbuch. Das QMH muss Studierenden zugänglich gemacht werden, damit sie die Abläufe und ihre Rechte/Pflichten besser einschätzen können. Es ist jedoch Aufgabe des QM-Zertifizierers, zu prüfen, ob das System den Normen entspricht. Für die Akkreditierung ist dieser Punkt nicht relevant.

Die Stellungnahme der HS Wismar stellt klar, dass für Abiturient/innen ohne abgeschlossene einschlägige Berufsausbildung nur eine TOA-Ausbildung (Technischer Offiziersassistent) als Zulassungsvoraussetzung akzeptiert wird. Die Gutachter halten es daher nicht mehr für notwendig, eine Definition für Praxiszeiten außerhalb der Praxissemester vorzulegen.

Die Vergabe von Leistungspunkten für soziales Engagement ist möglich, wenn die Vergabemodalitäten genau geregelt sind.