

Akkreditierungsbericht

Akkreditierungsverfahren an der

Fachhochschule Erfurt

„Wirtschaftsingenieurwesen Eisenbahnwesen“ (B.Eng.),

„Wirtschaftsingenieurwesen Verkehr, Transport & Logistik“ (B.Eng.),

„Verkehr & Transport“ (M.Sc.),

„Materialfluss & Logistik“ (M.Eng.),

„Europäische Bahnsysteme“ (M.Sc.)

I Ablauf des Akkreditierungsverfahrens

Erstakkreditierung am: 18./19. September 2006, **durch:** ACQUIN, **bis:** 30. September 2011,

Reakkreditierung am: 27. September 2012, **durch:** ACQUIN, **bis:** 30. September 2018

Erstakkreditierung „Wirtschaftsingenieur-/in Eisenbahnwesen“ am: 24. März 2009, **durch:** ACQUIN, **bis:** 30. September 2014, **Reakkreditierung am:** 30. September 2014, **durch:** ACQUIN, **bis:** 30. September 2021

Erstakkreditierung „Europäische Bahnsysteme“ (M.Sc.) am: 27. September 2012, **durch:** ACQUIN, **bis:** 30. September 2017, **vorläufige Akkreditierung bis:** 30. September 2018

Vertragsschluss am: 29. Juni 2017

Eingang der Selbstdokumentation: 5. Oktober 2017

Datum der Vor-Ort-Begehung: 26./27. April 2018

Fachausschuss: Ingenieurwissenschaften

Begleitung durch die Geschäftsstelle von ACQUIN: Clemens Bockmann

Beschlussfassung der Akkreditierungskommission am: 25. September 2018, 24. September 2019

Zusammensetzung der Gutachtergruppe:

- **Professor Dr. Ralf Elbert**, Professor für Unternehmensführung und Logistik, Fachgebiet Wirtschaftswissenschaften, Fachbereich Rechts- und Wirtschaftswissenschaften, Technische Universität Darmstadt
- **Professor Dr.-Ing. Klaus-Peter Franke**, Professor für Logistik, Institut für Betriebsorganisation und Logistik, Fakultät Produktionstechnik und Produktionswirtschaft, Hochschule Ulm
- **Professor Dr.-Ing. Christoph Hupfer**, Professor für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, Institut für Verkehrsplanung und Infrastrukturmanagement (IVI), Hochschule Karlsruhe Technik und Wirtschaft
- **Professor Dr.-Ing. Christoph J. Menzel**, Professor u. a. für Verkehrsplanung, Institut für Verkehrsmanagement, Fakultät Verkehr-Sport-Tourismus-Medien, Ostfalia – Hochschule für angewandte Wissenschaften
- **Ulrich Neumann**, Produktionsdurchführung Halle (Saale), (I.NP-SO-D-HL (IL)), DB Netz AG
- **Professor Dr.-Ing. Matthias Niessner**, Professor für Mechanische Simulation, Fakultät für angewandte Naturwissenschaften und Mechatronik, Hochschule München
- **Professorin Dr.-Ing. Corinna Salander**, Professorin für Schienenfahrzeugtechnik, Institut für Maschinenelemente, Fakultät 7: Konstruktions-, Produktions- und Fahrzeugtechnik, Universität Stuttgart
- **Inga Katharina Wasels**, Studentin für „Wirtschaftsingenieurwesen mit Schwerpunkt Produktion und Logistik“ (B.Sc.) am Karlsruher Institut für Technologie

Bewertungsgrundlage der Gutachtergruppe sind die Selbstdokumentation der Hochschule sowie die Gespräche mit Programmverantwortlichen und Lehrenden, Studierenden, Absolventinnen und Absolventen sowie Mitgliedern der Hochschulleitung während der Begehung vor Ort.

Als Prüfungsgrundlage dienen die „Kriterien des Akkreditierungsrates für die Akkreditierung von Studiengängen“ (AR-Kriterien) in der zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses gültigen Fassung.

Inhaltsverzeichnis

I	Ablauf des Akkreditierungsverfahrens.....	1
II	Ausgangslage	5
	1 Kurzportrait der Hochschule.....	5
	2 Kurzinformationen zu den Studiengängen	6
	3 Ergebnisse aus der vorangegangenen Akkreditierung bzw. Erstakkreditierung.....	7
	3.1 VTL, VT und MuL	7
	3.2 EBW	8
	3.3 EBS	8
III	Darstellung und Bewertung	10
	1 Gesamtstrategie der Fachhochschule Erfurt und der Fakultät/des Fachbereichs	10
	1.1 Gesamtstrategie der Fachhochschule Erfurt.....	10
	1.2 Fakultät Wirtschaft-Logistik-Verkehr.....	13
	2 Ziele und Konzept des Bachelorstudiengangs EBW	16
	2.1 Qualifikationsziele.....	16
	2.2 Studiengangsaufbau	17
	2.3 Fazit.....	19
	3 Ziele und Konzept des Bachelorstudiengangs VTL.....	20
	3.1 Qualifikationsziele.....	20
	3.2 Studiengangsaufbau	24
	3.3 Fazit.....	27
	4 Ziele und Konzept des Masterstudiengangs VT.....	29
	4.1 Qualifikationsziele.....	29
	4.2 Studiengangsaufbau	32
	4.3 Fazit.....	34
	5 Ziele und Konzept des Masterstudiengangs MuL.....	35
	5.1 Qualifikationsziele.....	35
	5.2 Studiengangsaufbau	38
	5.3 Fazit.....	38
	6 Ziele und Konzept des Masterstudiengangs EBS	39
	6.1 Qualifikationsziele.....	39
	6.2 Studiengangsaufbau	42
	6.3 Fazit.....	44
	7 Implementierung	45
	7.1 Ressourcen	45
	7.2 Entscheidungsprozesse, Organisation und Kooperation	47
	7.3 Zugangsvoraussetzungen	50
	7.4 Modularisierung und Arbeitsbelastung.....	51
	7.5 Lernkontext	51
	7.6 Prüfungssystem.....	53
	7.7 Transparenz und Dokumentation	54
	7.8 Geschlechtergerechtigkeit und Chancengleichheit	57
	7.9 Fazit.....	58

8	Qualitätsmanagement.....	59
8.1	Organisation des Qualitätsmanagements	59
8.2	Instrumente und Prozesse des Qualitätsmanagements.....	61
8.3	Umgang mit den Ergebnissen der Qualitätssicherung	62
8.4	Fazit.....	63
9	Bewertung der „Kriterien des Akkreditierungsrates für die Akkreditierung von Studiengängen“ vom 08.12.2009 in der Fassung vom 20.02.2013	64
10	Akkreditierungsempfehlung der Gutachtergruppe.....	66
10.1	Auflagen.....	66
10.2	Empfehlungen	67
IV	Beschluss der Akkreditierungskommission von ACQUIN	68

II Ausgangslage

1 **Kurzportrait der Hochschule**

Die Fachhochschule Erfurt wurde am 1. Oktober 1991 gegründet. Heute präsentiert sich die Fachhochschule Erfurt als moderne und praxisorientierte Hochschule. Vordere Plätze in nationalen Rankings (bspw. zur Einhaltung der Regelstudienzeit), die zahlreichen fruchtbaren Kontakte zur Wirtschaft, die intensive Vernetzung in Stadt und Region sowie eine wachsende internationale Ausstrahlung unterstreichen dies.

Die Fachhochschule Erfurt bietet derzeit (Stand: Juni 2017) die Fachrichtungen Angewandte Informatik, Architektur, Bauingenieurwesen, Bildung und Erziehung von Kindern, Forstwirtschaft, Gartenbau, Gebäude- und Energietechnik, Konservierung und Restaurierung, Landschaftsarchitektur, Soziale Arbeit, Stadt- und Raumplanung, Verkehrs- und Transportwesen sowie Wirtschaftswissenschaften in fünf Fakultäten an. Derzeit gibt es an der Fachhochschule Erfurt die Forschungsschwerpunkte „Innovative Verkehrssysteme und effiziente Logistik-Lösungen“, „Kindheit, Jugend, soziale Konfliktlagen“ sowie „Nachhaltiges Planen und Bauen, Landnutzungs- und Ressourcenmanagement“.

Ca. 4.250 Studierende sind in 16 Bachelor- und 17 Masterstudiengänge an sechs Fakultäten (Angewandte Sozialwissenschaften, Architektur und Stadtplanung, Ingenieurwissenschaften und Konservierung/Restaurierung, Gebäudetechnik und Information, Landschaftsarchitektur, Gartenbau und Forst sowie Wirtschaft-Logistik-Verkehr) und vier Standorten eingeschrieben. Die ca. 1.000 Studienanfängerinnen und -anfänger pro Jahr werden von 124 Professorinnen und Professoren betreut, die von 76 wissenschaftlichen und 167 nichtwissenschaftlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern unterstützt werden.

Die anwendungsbezogene Lehre gemeinsam mit der praxisorientierten Forschung bereitet die Studierenden gut auf ihre spätere berufliche Tätigkeit vor. Die umfangreichen Angebote zum Erlernen von Sprachen, interkultureller Kompetenz, zu Schlüssel- und Basisqualifikationen runden die Ausbildungsangebote ab.

Besonders hervorzuheben ist die sehr gute Zusammenarbeit mit den unterschiedlichsten regionalen und kommunalen Unternehmen, Institutionen sowie Einrichtungen. Der seit 1998 jährlich stattfindende Unternehmens-Kontakt-Tag („Tag der Forschung“), die alle zwei Jahre durchgeführte „Hausmesse Heizung/Sanitär“ des Studiengangs Gebäude- und Energietechnik oder die jährlich organisierte Bewerbermesse („Firmenkontaktbörse“) sind Beispiele für die intensive und beiderseitig nutzbringende Zusammenarbeit mit der Wirtschaft.

2 Kurzinformationen zu den Studiengängen

Der Bachelorstudiengang „Wirtschaftsingenieurwesen Eisenbahnwesen“ (B.Eng.) – im Folgenden Studiengang EBW genannt – wurde im September 2008 eingeführt. Jedes Wintersemester können sich bis zu 40 Studierende in den sechssemestrigen Vollzeitstudiengang einschreiben (180 ECTS-Punkte). Der Studiengang Eisenbahn richtet sich an Schülerinnen und Schüler bzw. Berufstätige mit Interesse an Berufsfeldern im Eisenbahnbetrieb und/oder in der Schienenverkehrsgestaltung.

Der Bachelorstudiengang „Wirtschaftsingenieurwesen Verkehr, Transport & Logistik“ (B.Eng.) – im Folgenden Studiengang VTL genannt – wurde im Oktober 2006 eingeführt. Jedes Wintersemester können sich ca. 60-70 Studierende in den sechssemestrigen Vollzeitstudiengang einschreiben (180 ECTS-Punkte). Der Studiengang VTL richtet sich an Schülerinnen und Schüler bzw. Berufstätige mit Interesse an Berufsfeldern in Logistik und/oder Verkehrsgestaltung.

Der Masterstudiengang „Verkehr & Transport“ (M.Sc.), – im Folgenden Studiengang VT genannt – wurde im Oktober 2009 als „Intelligente Verkehrssysteme und Mobilitätsmanagement“ (M.Sc.) eingeführt. Jedes Wintersemester können sich ca. 15-20 Studierende in den viersemestrigen Vollzeitstudiengang einschreiben (120 ECTS-Punkte). Der Studiengang VT richtet sich an Studierende, die sich im Bereich Verkehrsplanung/ Mobilitätsmanagement weiterqualifizieren wollen.

Der Masterstudiengang „Materialfluss und Logistik“ (M.Eng.) – im Folgenden Studiengang MuL genannt – wurde im Oktober 2009 eingeführt. Jedes Wintersemester können sich ca. 20-25 Studierende in den viersemestrigen Vollzeitstudiengang einschreiben (120 ECTS-Punkte). Der Studiengang MuL richtet sich an Studierende, die sich im Bereich Logistik und Materialflussoptimierung weiterqualifizieren wollen.

Der Masterstudiengang „Europäische Bahnsysteme“ (M.Sc.) – im Folgenden Studiengang EBS genannt – wurde im März 2013 eingeführt. Jedes Wintersemester können sich ca. 20 Studierende in den gebührenpflichtigen, viersemestrigen Vollzeitstudiengang einschreiben (120 ECTS-Punkte). Die Studiengebühren betragen 12.800 Euro (3.200 Euro/Semester).

3 Ergebnisse aus der vorangegangenen Akkreditierung bzw. Erstakkreditierung

3.1 VTL, VT und MuL

Die Studiengänge VTL, VT und MuL wurden zuletzt von ACQUIN im Jahr 2012 begutachtet und akkreditiert. Folgende Auflagen wurden ausgesprochen:

Allgemeine Auflagen

- Die Prüfungsordnungen der drei Studiengänge sind inhaltlich und formal (Modulnummern, Modulnamen, ECTS-Punkte, Prüfungsform) mit den Modulbeschreibungen in Übereinstimmung zu bringen.
- Der Modulkatalog ist im Hinblick auf eine einheitlichere Angabe der Prüfungsformen und des Prüfungsumfangs zu überarbeiten.
- Die Evaluationsordnung muss in der Form geändert werden, dass eine gleichartige Evaluation hochschulweit sichergestellt wird.

Auflage im Studiengang VTL

- Es ist sicherzustellen, dass die ingenieurwissenschaftlichen Kernkompetenzen im Bereich der Technischen Mechanik (Statik, Kinematik und Dynamik) als Teil des Pflichtprogramms des Bachelorstudiengangs erworben werden.

Die Auflagen wurden erfüllt. Die Akkreditierung wurde bis zum 30. September 2018 ausgesprochen. Zur Optimierung des Studienprogramms wurden im Zuge der vorangegangenen Akkreditierung die folgenden Empfehlungen ausgesprochen:

Allgemeine Empfehlungen

- Die Instrumente der Workload-Erhebung sollten systematischer bei der Bewertung der Arbeitsbelastung einzelner Lehrveranstaltungen, insbesondere der integrierten Projektarbeiten, genutzt werden.
- Die Modultitel sollten spezifiziert werden und im Hinblick auf die Unterscheidung zwischen Bachelor- und Masterstudiengängen besser abgrenzbar sein.

Empfehlungen im Studiengang VTL

- Die Gründe für die Ansiedelung der Bachelorarbeit im 5. Semester sollten im Hinblick auf die verfolgten Ziele kontinuierlich überprüft und dokumentiert werden.
- Der Kompetenzerwerb in graphischer Datenverarbeitung (CAD) sollte in das Pflichtprogramm des Bachelorstudiengangs aufgenommen werden.

Empfehlungen in den Studiengängen VT und MuL

- In den Masterstudiengängen sollten vor dem Hintergrund der intendierten Internationalisierung regelmäßig englischsprachige Lehrveranstaltungen angeboten werden.
- Das Angebot internationaler Fachzeitschriften (bspw. auch über Open Access Datenbanken) sollte weiter ausgebaut werden.

3.2 EBW

Der Studiengang EBW wurde zuletzt von ACQUIN im Jahr 2014 begutachtet und ohne Auflagen akkreditiert. Für die Weiterentwicklung des Studienprogramms wurden folgende Empfehlungen ausgesprochen:

- Es sollte angestrebt werden, auch dual Studierende von anderen Unternehmen als von DB Netz aufzunehmen.
- Es sollten in ausgewählten Modulen mündliche Prüfungen vorgesehen werden.
- Der Umgang mit den Ergebnissen der Lehrevaluation sollte vereinheitlicht werden.
- Es sollten organisatorische Maßnahmen getroffen werden, um es den grundständig Studierenden zu ermöglichen, die Lehrveranstaltung Eisenbahnrecht zu besuchen.
- Es sollte ein Konzept entwickelt werden, wie der Anteil weiblicher Studierender erhöht werden kann.
- Langfristig sollte ein Konzept für eine Verbleibestatistik entwickelt werden.

3.3 EBS

Der Studiengang EBS wurde erstmalig von ACQUIN im Jahr 2012 begutachtet und akkreditiert. Folgende Auflagen wurden ausgesprochen:

- Die Anerkennungskriterien für die Zulassung zum Studiengang müssen präzisiert werden, sodass die zu erfüllenden Anforderungen transparent und nachvollziehbar sind.
- Es ist transparent darzustellen, wie mit studienzeitverlängernden Härtefällen und dauerhaften Verhinderungen umgegangen wird.
- Der Titel des Studiengangs ist mit den vermittelten Inhalten in Deckung zu bringen, da der Aspekt des Europäischen im Curriculum nicht ausreichend hinterlegt ist.
- Der Modulkatalog ist im Hinblick auf eine durchgehende Angabe der Form des Leistungsnachweises bzw. der Prüfungsformen und des Prüfungsumfangs zu überarbeiten.

- Die zu erwerbenden Kompetenzen sind stärker wissenschaftlich am Abschlussgrad „Master of Science“ zu orientieren und die Modulbeschreibungen müssen im Abschnitt Qualifikationsziele deutlicher zum Ausdruck bringen, welche Kompetenzen innerhalb der einzelnen Module erworben werden.

Die Auflagen wurden erfüllt. Die Akkreditierung wurde bis zum 30. September 2017 ausgesprochen. Zur ordnungsgemäßen Durchführung des Reakkreditierungsverfahrens durch ACQUIN wurde eine vorläufige Akkreditierung beantragt. Diesem Antrag wurde stattgegeben und die Akkreditierung des Studienganges bis zum 30. September 2018 vorläufig ausgesprochen.

Für die Weiterentwicklung des Studienprogramms wurden folgende Empfehlungen ausgesprochen:

- Es wird empfohlen, die Notengewichtung der Projektmodule und der Exkursion so zu überarbeiten, dass Projekte in die Gewichtung der Abschlussnote einfließen.
- Im Rahmen des Studiengangs sollte der Erwerb von Fremdsprachenkenntnissen, z.B. durch das Angebot englischsprachiger Lehrveranstaltungen gefördert werden.
- In die Zulassungsvoraussetzungen des Studiengangs sollten Anforderungen an Fremdsprachenkenntnisse aufgenommen werden.
- Die Hochschule sollte darauf hinwirken, dass zwischen den Studienplatzbewerbern und deren Arbeitgebern vor Beginn des Studiums eine Vereinbarung zur Unterstützung des Studiums getroffen wird.
- In seiner derzeitigen Konzeption ist der Studiengang vor allem auf Mitarbeiter der Deutschen Bahn zugeschnitten. Der Hochschule wird empfohlen, den Studiengang so zu gestalten, dass er auch für Interessenten aus anderen Bereichen des Eisenbahnsektors attraktiv ist.
- Die gleichwertige Qualität der Lehre an den drei beteiligten Hochschulstandorten sollte durch institutionelle Regelungen sichergestellt werden.
- Die Ausstattung der Bibliotheken mit europäischen Fachveröffentlichungen sollte beibehalten und nach Möglichkeit ausgebaut werden.

Auf den Umgang mit den Empfehlungen der drei vorherigen Akkreditierungsverfahren wird im Gutachten an geeigneter Stelle eingegangen.

III Darstellung und Bewertung

1 Gesamtstrategie der Fachhochschule Erfurt und der Fakultät/des Fachbereichs

1.1 Gesamtstrategie der Fachhochschule Erfurt

Die Gesamtstrategie der Fachhochschule Erfurt besteht in der Verbindung von wissenschaftlicher Ausbildung und praxisorientierten Anwendungen. Die praxisorientierte Lehre als primäre Aufgabe der Fachhochschule soll die Studierenden gemeinsam mit anwendungsorientierter Forschung bestmöglich auf ihre spätere berufliche Tätigkeit vorbereiten. Die FH Erfurt hat sich 2008 ein Leitbild gegeben, welches sechs Leitthemen enthält:

1. Qualität und Exzellenz in Lehre und Forschung: Die FH Erfurt dient insbesondere der Pflege und Entwicklung der angewandten Wissenschaften sowie der Künste durch ein breites und diversifiziertes, qualitativ hochwertiges Lehr- und Studienangebot sowie anwendungsbezogene und innovative Forschung. Die FH Erfurt unterstützt die Berufsfähigkeit der Studierenden durch gezielte Vermittlung von fundiertem Fach- und Methodenwissen aber auch kulturellen, medialen und sozialen Kompetenzen sowie Angebote studentischen Lebens. Der Praxisbezug der Studienangebote wird durch kontinuierliche Integration der Lehrenden in Forschungsaktivitäten und Kooperationsvorhaben mit Wirtschaft, Politik und Verwaltung gesichert. Die FH Erfurt stellt sich dem Wettbewerb der Hochschulen durch kontinuierliche Evaluierungen in Lehre auf der Ebene der Hochschule, der Fakultäten und der Studiengänge. Sie sichert die Qualität der Lehre systematisch durch Methoden des Qualitätsmanagements.
2. Vielfalt und Interdisziplinarität: Die FH Erfurt nutzt die Vielfalt ihrer Studiengänge und Leistungsangebote durch kooperative und subsidiäre Zusammenarbeit als besondere Chance und Stärke. Die FH Erfurt ist dem breiten interdisziplinären Austausch besonders verpflichtet und fördert diesen aktiv in Lehre und Forschung. Die FH Erfurt ist eine von allen Mitgliedern und Angehörigen getragene Einrichtung, welche deren Engagement, Integration und Weiterqualifikation fordert und fördert. Die FH Erfurt nutzt die Möglichkeiten zur Förderung des wissenschaftlichen Nachwuchses in Kooperation mit anderen Hochschulen und dabei insbesondere die der kooperativen Promotion.
3. Nachhaltigkeit und gesellschaftliche Verantwortung: Die FH Erfurt übernimmt und vermittelt ökologische Verantwortung. Sie fühlt sich den Prinzipien der Nachhaltigkeit verpflichtet. Die FH Erfurt wirkt bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben darauf hin, dass Frauen und Männer gleiche Entwicklungsmöglichkeiten haben und folgt damit dem Prinzip des Gender Mainstreaming. Sie bietet allen Mitgliedern und Angehörigen gleiche Chancen auf Entwicklung. Sie berücksichtigt weiterhin die besonderen Bedürfnisse von Menschen mit Behinderung in allen Bereichen und achtet auf Zugänglichkeit und Studierbarkeit für Alle. Die FH

Erfurt wirkt an der sozialen Förderung der Studierenden mit. Sie unterstützt aktiv die Vereinbarkeit von Familie und Studium sowie von Familie und Beruf. Die FH Erfurt fördert durch Angebote zur Verbesserung der Studierfähigkeit insbesondere die Studierbereitschaft von Jugendlichen bildungsferner Elternhäuser.

4. **Effizienz und Transparenz:** Die FH Erfurt verbindet die akademische Selbstverwaltung mit zeitgemäßem Managementmethoden und fördert die innerhochschulische Vernetzung. Die Fakultäten erhalten ihre wirtschaftlichen Mittel auf Basis eines transparenten, leistungs- und belastungsorientierten Vergabeverfahrens, welches die Anerkennung besonderer Leistungen in Lehre und Forschung ermöglicht. Die Verwaltung der FH Erfurt unterstützt die Fakultäten bei einer transparenten Mittelverwaltung, welche den besonders sparsamen und wirtschaftlichen Einsatz ermöglicht. Die FH Erfurt macht der Öffentlichkeit ihre Angebote und Aktivitäten, die Ergebnisse ihrer Arbeit und der Erfüllung ihrer gesellschaftlichen Aufgaben zugänglich. Die FH Erfurt fördert den Kontakt der Studierenden, Lehrenden und Mitarbeitenden sowie der Absolventen untereinander. Das Grundprinzip dieser Kontakte ist Partnerschaft, Toleranz und Respekt.
5. **Katalysator der Entwicklung in der Region:** Die FH Erfurt fördert die regionale Entwicklung durch ihr Lehrangebot, Aus- und Weiterbildung, wissenschaftliche Dienstleistungen und Forschung. Sie festigt und verstetigt ihre regionale Verankerung durch Kooperationen. Die FH Erfurt berücksichtigt bei der Gestaltung ihrer Angebote und Aktivitäten die Herausforderungen des demographischen Wandels. Sie unterstützt Maßnahmen zum Verbleib oder zur Rückkehr insbesondere von jungen Menschen in die Region. Die FH Erfurt dient der Weiterbildung durch Angebote im weiterbildenden Studium, Bildungsmöglichkeiten für interessierte Bürgerinnen und Bürger und beteiligt sich an wissenschaftlichen Veranstaltungen Dritter.
6. **Internationalität in Lehre und Forschung:** Die FH Erfurt fördert die internationale Zusammenarbeit und den Austausch zwischen deutschen und ausländischen Hochschulen durch die Verwirklichung überregionaler und internationaler Kooperationen in Lehre und Forschung. Die FH Erfurt ermöglicht Studienbedingungen und Studienabschlüsse, die internationalen Standards entsprechen und Zugang zum internationalen Arbeitsmarkt erleichtern. Sie fördert den Respekt im Umgang mit anderen Kulturen, durch Entwicklung der interkulturellen Kompetenzen der Studierenden und Lehrenden. Die FH Erfurt berücksichtigt die besonderen Bedürfnisse ausländischer Studierender.

Basierend auf diesem Leitbild lag der Gutachtergruppe die Zielvereinbarung der FH Erfurt mit dem Land Thüringen für die Jahre 2016-19 vor, in der sich die FH Erfurt verpflichtet, ihr Studienangebot künftig internationaler aufzustellen und vermehrt englisch-sprachige Kurse anzubieten. Zudem soll der Bereiche Weiterbildung und Lebenslanges Lernen sowie Interdisziplinarität ausgebaut werden:

- Internationalisierung: Geplant ist, den Masterstudiengang „Internationale Soziale Arbeit“ (M.A.) bzw. eine Profillinie „Enterprise and Mobile Computing“ im Master „Angewandte Informatik“ in Englisch anzubieten. Darüber hinaus soll ein englischsprachiger Forschungsmasterstudiengang konzipiert werden. Zudem soll die FH Erfurt verbindliche Parameter für gering nachgefragte und schlecht ausgelastete Studiengänge festlegen und konkrete Verfahrensschritte definieren, in welchen Zeiträumen Studiengänge ggf. eingestellt, neu konzipiert oder in Kooperation mit anderen Hochschulen weitergeführt werden sollen. Zur Umsetzung soll sich die FH Erfurt mit dem Land Thüringen abstimmen.
- Weiterbildungsangebote: die FH Erfurt möchte je nach Bedarf Ihr Angebot quantitativ und qualitativ ausbauen, um dem wachsenden Bedarf der Gesellschaft gerecht zu werden und die Wünsche, insbesondere der Thüringer Wirtschaft, aufzugreifen.
- Interdisziplinarität: Die FH Erfurt möchte ausgehend von bestehenden Aktivitäten Synergien schaffen und um einerseits die Attraktivität derer weiter zu erhöhen und andererseits neue innovative Angebote für Lehre und Forschung zu entwickeln. Folgende drei Maßnahmen sollen umgesetzt werden:
 - Es werden fachrichtungsübergreifende, gemeinsame Projektwochen in der Kernzeit des Wintersemesters an der Hochschule etabliert und ab Dezember 2016, beginnend mit der Beteiligung von mindestens drei Fakultäten, schrittweise ausgebaut.
 - Die Studieneingangsphase der neu immatrikulierten Studierenden wird durch zentral vorgehaltene Angebote (interdisziplinäre Studieneingangswoche) unterstützt und die interdisziplinäre Zusammenarbeit durch Erhöhung der Identifikation mit der gesamten Hochschule befördert.
 - Mit Hilfe von digitalen Lehrangeboten wird die Interdisziplinarität in der Lehre unterstützt. Ein fachrichtungsübergreifendes Planspiel zum Thema Unternehmertum (fakultatives bzw. Wahlangebot) wird konzipiert und etabliert.

Weiterbildungsstudiengänge sind ein wichtiger, politischer Auftrag an die deutsche Hochschullandschaft. Menschen mit entsprechender Berufsqualifikation wird damit die Möglichkeit gegeben, sich auf wissenschaftlichem Niveau mit ihrem Fachgebiet auseinanderzusetzen und beruflich weiterzuentwickeln. Dieser Anforderung stellt sich auch die Fachhochschule Erfurt mit ihrer Hochschulstrategie, zu der das Angebot von inzwischen drei Weiterbildungsmastern gehört. Die Fakultät Wirtschaft-Logistik-Verkehr hat sich in den Ziel- und Leistungsvereinbarungen mit der Fachhochschule Erfurt für den Aufbau zweier Weiterbildungsmasterstudiengänge bis 2019 verpflichtet. Sie kann dabei auf den Masterstudiengang EBS aufbauen, der eine logische und sinnvolle Weiterentwicklung für Eisenbahningenieure darstellt.

Als inhaltliche Schwerpunkte hat die Fachhochschule Erfurt drei Themen definiert: Innovative Verkehrssysteme und effiziente Logistik-Lösungen; Kindheit, Jugend, soziale Konfliktlagen sowie nachhaltiges Planen und Bauen, Landnutzungs- und Ressourcenmanagement. Die Fachrichtung Verkehrs- und Transportwesen als Teil der Fakultät Wirtschaft-Logistik-Verkehr trägt mit ihrem Studienangebot und Forschungsprogramm wesentlich zum erst genannten Forschungsschwerpunkt „Innovative Verkehrssysteme und effiziente Logistik-Lösungen“ bei. Dabei spielt der Bachelorstudiengang VTL eine wesentliche Rolle, um eine Verknüpfung zu den Unternehmen der Region im Bereich Verkehr, Materialfluss und Logistik herzustellen sowie Kooperationen mit nationalen und europäischen Infrastrukturträgern/-planern auf- und auszubauen.

1.2 Fakultät Wirtschaft-Logistik-Verkehr

Die Fakultät Wirtschaft-Logistik-Verkehr ist mit ca. 1.300 Studierenden und ca. 35 Professorinnen und Professoren die größte Fakultät der Fachhochschule Erfurt. Sie wurde 2008 aus dem Zusammenschluss der beiden Fachrichtungen Verkehrs- und Transportwesen sowie Wirtschaftswissenschaften gebildet. Die Fachrichtung Wirtschaftswissenschaften gab es seit 1992 mit dem Diplomstudiengang Wirtschaftswissenschaften, der seit 2006 als Studiengang „Business Administration“ (B.A.) bzw. seit 2008 als Studiengang „Business Management“ (M.A.) angeboten und seit 2009 durch den Studiengang „Finance & Accounting“ (M.A.) ergänzt wird.

Die Fachrichtung Verkehrs- und Transportwesen bildet seit 1995 Wirtschaftsingenieurinnen und Wirtschaftsingenieure im Verkehrs- und Transportwesen in verschiedenen Vertiefungsrichtungen aus. Da Verkehr, Transport und Kommunikation Themenfelder sind, die traditionell Bereichen wie Bauingenieurwesen, Wirtschaftswissenschaft, Maschinenbau oder Elektrotechnik zugeordnet werden, geht die Fachrichtung einen neuen Weg, der eine Besonderheit an der deutschen Hochschullandschaft darstellt. Ausgehend von dem Gedanken, dass in einer zunehmend vernetzten Welt mit weitreichenden Auswirkungen auf Mensch und Umwelt auch vernetztes Denken erforderlich ist, werden hier die Kompetenzfelder Verkehr, Logistik, Information und Kommunikation in einer eigenständigen Fachrichtung vereinigt. Mit der Umstellung auf Bachelor-/ Masterstruktur wurde der Studiengang VTL 2006 zuerst geschaffen, dem 2008 der Studiengang EBW zur Seite gestellt wurde. 2009 kamen die Masterstudiengänge VT und MuL und 2013 EBS hinzu.

Die Fachrichtung Verkehrs- und Transportwesen hat sich Grundsätze und Leitlinien gegeben, die auf dem Leitbild der Fachhochschule Erfurt aufbauen. Insbesondere die Nachhaltigkeit im Verkehr und Transport, Internationalität in Lehre und Forschung und regionale Kooperation (u.a. mit Wirtschaft, Kommunen, Organisationen), Interdisziplinarität sowie eine flexible und bedarfsgerechte Ausbildung bieten Anschlussfähigkeit an die hochschulweiten Ziele. Dem Leitbild der Fachrichtung ist das Motto: „Planen, bewegen, kommunizieren“ vorangestellt. Der Fachbereich Verkehrs- und Transportwesen will in Lehre und Forschung auf allen Ebenen – unternehmensbezogen, kommunal, regional, national, international – zu den folgenden Grundsätzen beitragen:

- Eine zukunftsfähige und nachhaltige Entwicklung, die sich durch Wirtschaftlichkeit, Umweltverträglichkeit und Sozialverträglichkeit auszeichnet.
- Ein integriertes Verständnis von Mobilitäts- und Verkehrsmanagementkonzepten, das alle Verkehrsmittel umfasst, sich in räumliche Entwicklungsprozesse einordnet und intelligente Kommunikationssysteme unterstützend einsetzt.
- Eine sicherere, effiziente und umweltfreundliche Gestaltung des Transports von Personen und Waren.
- Effiziente Lösungen, die an den Ursachen der bestehenden technischen, planerischen, betrieblichen und gesellschaftspolitischen Probleme ansetzen.
- Innovative und kundenorientierte Strategien, die langfristige mit aktuellen Aufgabenstellungen verbinden.
- ein Studium gewährleisten, das geleitet ist durch fachliches Know-how in den Bereichen Wirtschaft, Ingenieurwesen, IuK und Planung sowie Wissenschaftlichkeit, Handlungskompetenz und Internationalität.

Die Leitlinien formen die Grundsätze aus. Die Arbeit des Fachbereichs Verkehrs- und Transportwesen zielt auf:

- Vermeidung und Reduzierung des Verkehrs.
- Verlagerung von Verkehr und Transport auf umweltschonende und effiziente Verkehrsmittel sowie Verringerung der Umweltbelastungen und Verbesserung der Sicherheit.
- Unterstützung verkehrseffizienter Wirtschaftsstrukturen.
- sozialverträgliche Ausgestaltung des Verkehrs- und Transportangebots
- Förderung einer ganzheitlichen Betrachtung der Verkehrssysteme und eines intermodalen Verkehrs, der die verschiedenen Verkehrsträger mit ihren Stärken nutzt und sie kombiniert.
- Entwicklung kundenorientierter und wirtschaftlich tragfähiger Lösungen für Unternehmen und öffentliche Hand.
- verstärkte Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit sowie Kooperationsbereitschaft und -fähigkeit.
- Einbeziehung der modernen Kommunikationsmedien (Internet etc.) bei der Gestaltung von Material- und Verkehrsflüssen.
- die Leistungsbereitschaft der Studierenden, die gefordert und gefördert wird.
- die Kooperation mit der regionalen Wirtschaft.
- eine Profilierung durch verstärkte internationale Aktivitäten.

Insgesamt passen die Studiengänge zum Leitbild der Fachhochschule Erfurt und setzen das Leitbild auf Fakultätsebene zielführend um.

Bei der Weiterentwicklung der Studiengänge wurden rechtlich verbindliche Verordnungen wie die KMK-Vorgaben, die spezifischen Landesvorgaben, Vorgaben des Akkreditierungsrates und der Qualifikationsrahmen für deutsche Hochschulabschlüsse berücksichtigt.

2 Ziele und Konzept des Bachelorstudiengangs EBW

2.1 Qualifikationsziele

Bei dem Bachelorstudiengang EBW handelt es sich um einen dual und nicht-dual studierbaren Studiengang, der im Verbund mit einem externen Partner, der DB Netz AG, durchgeführt wird. Die dual Studierenden absolvieren zeitgleich zum Studium eine Ausbildung bei der DB Netz AG zum Eisenbahner im Betriebsdienst, Fachrichtung Fahrweg (IHK). Das Studiengangsziel des Studiengangs EBW ist im § 2 Abs. 2 Studiengangsspezifische Bestimmungen (SSB) und im Diploma Supplement (Punkt 4.2) wie folgt wiedergegeben: „Das Studienziel besteht darin, durch praxisorientierte Lehre eine auf der Grundlage wissenschaftlicher Erkenntnisse und Methoden beruhende breit angelegte Ausbildung auf wesentlichen Gebieten des Eisenbahnwesens zu vermitteln, die zu einer eigenverantwortlichen Berufstätigkeit bei folgenden Eisenbahnunternehmen befähigt:

- Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)
- Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) sowie
- sonstigen Eisenbahnunternehmen, die Fachpersonal für den Bahnbetrieb bzw. den Betrieb der Infrastruktur benötigen (z. B. Gleisbauunternehmen, Fahrzeughalter, Lokpools).
- Ministerien, Behörden und Verbänden

Durch eine entsprechende Ausbildung in den Grundlagenfächern werden die Studierenden in die Lage versetzt, wesentliche Zusammenhänge zu erkennen und jene Flexibilität zu erlangen, die benötigt wird, um der rasch fortschreitenden technischen Entwicklung gerecht zu werden. Die Ausbildung soll in den einschlägigen Fächern auch dazu befähigen, die Auswirkungen der Technik auf die Umwelt und Gesellschaft zu erkennen und nachteilige Folgen soweit wie möglich zu vermeiden.“ Somit sind die Studiengangsziele transparent dargestellt.

Die Vertiefungsrichtung „Bahnbetrieb und Infrastruktur“ ist für die dual Studierenden verpflichtend, die nicht-dual Studierenden können auch den Schwerpunkt „Planung von Eisenbahnverkehr“ belegen. Auf Grund der engen Vernetzung mit der DB Netz absolviert die Mehrzahl der Studierenden das duale Studium. Die Aufnahme von nicht-dual Studierenden war eine Reaktion auf die Empfehlungen der Erstakkreditierung.

Die sprachliche Ausbildung ist im Studiengang EBW kurzgehalten. Es wird ein Fremdsprachenmodul auf Englisch angeboten. Fremdsprachige Fachmodule werden nicht angeboten. Die Möglichkeit zur Integration eines Auslandssemesters (z.B. im Rahmen eines vollwertigen Praxissemesters) ist im Studienplan nicht vorgesehen, wird von der Hochschule aber grundsätzlich unterstützt.

Der Studiengang EBW ist zwar geprägt von einer auf die Bedürfnisse der DB Netz ausgerichteten bahnbetrieblichen Ausbildung, doch wurde infolge der Integration von nicht-dual Studierenden

der allgemeinwissenschaftliche Anspruch des Studiengangs gestärkt. Da die Ausbildung auf wissenschaftlichem Niveau durchgeführt wird, haben die Gutachter keine grundsätzlichen Bedenken hinsichtlich der wissenschaftlichen Befähigung der Studierenden.

Persönlichkeitsentwicklung und zivilgesellschaftliches Engagement werden zudem durch die Integration in die Abläufe des Ausbildungsunternehmens gewährleistet.

Der Studiengang Eisenbahnwesen stellt mit 35 Studienanfängern im Jahr 2016 einen der größeren hier betrachteten Studiengänge dar. Im Bereich der Eisenbahn können Studierende nach dem Bachelor perspektivisch im Masterstudiengang EBS weiter studieren. Damit ergänzen sich die Studienangebote der Fachhochschule Erfurt im Bereich der Eisenbahnausbildung sehr gut. Nach Einschätzung der Gutachter ist die Einbindung des Studiengangs in die Strategie der Hochschule überzeugend dokumentiert und seine Zukunft perspektivisch gesichert.

Nach § 2 Abs. 3 SSB sollen die Absolventinnen und Absolventen befähigt werden, folgende Tätigkeits- und Berufsfelder zu ergreifen:

- Bewertung von Eisenbahnstruktur;
- Konstruktion, Koordination und Vertrieb von Fahrplantrassen;
- Betriebsführung und Eisenbahnen;
- Beherrschung von erforderlichen Planungs-, Dispositions- und Überwachungsaufgaben im Eisenbahnbetrieb.

Das Profil des Studiengangs ist stark auf die DB Netz bezogen und in Deutschland damit einzigartig. Der Studiengang erfüllt die Nachfrage nach akademisch und zugleich praxisnah ausgebildeten Experten für den Eisenbahnbetrieb. Die Anforderungen der Berufspraxis werden aus Sicht des Eisenbahnbetriebs und der nationalen Eisenbahninfrastruktur angemessen reflektiert. Die Definition der beruflichen Tätigkeitsfelder, die Erfüllung der Anforderungen der Berufspraxis und die Aussichten auf eine qualifizierte Erwerbstätigkeit sind auf diese Weise ebenfalls gegeben.

Aus Sicht der Gutachtergruppe ist das Kriterium „Qualifikationsziele“ erfüllt.

2.2 Studiengangsaufbau

Der Studiengang EBW ist sechssemestrig in Vollzeit bzw. achtsemestrig in Teilzeit bei einer gesamten Arbeitsbelastung von 180 ECTS-Punkten angelegt. Das Konzept verzahnt die berufliche Ausbildung mit dem Studium, so dass für die duale Zielgruppe eine Regelstudienzeit von vier Jahren zugrunde gelegt werden kann. Der Studiengang EBW setzt sich aus der Orientierungsphase (erstes Studienjahr) und Vertiefungsphase (zweites und dritte Studienjahr) zusammen (vgl. § 4 Abs. 3 SSB).

Die ersten beiden Semester bestehen ausschließlich aus Pflichtmodulen und decken den Grundlagenteil eines Wirtschaftsingenieurstudiums ab. Im dritten und vierten Semester setzt sich das Studium im Wesentlichen aus Wahlpflichtmodulen zusammen. Es können planerische, technische und wirtschaftliche Wahlpflichtmodule der Vertiefungsrichtungen „Bahnbetrieb und Infrastruktur“ oder „Planung von Eisenbahnverkehren“ gewählt werden.

Die Vertiefungsrichtung „Bahnbetrieb und Infrastruktur“ kann im Zeugnis nur ausgewiesen werden, wenn drei Module bzw. 18 ECTS-Punkte aus folgenden Modulen erfolgreich belegt und eingebracht wurden:

- Konstruktion und Analyse von Fahrplänen,
- Simulation von Eisenbahnnetzen,
- Verkehrstelematik,
- Betriebsführung im Eisenbahnwesen II,
- Gestaltung des Europäischen Bahnsystems,
- Verkehr und Umwelt.

Die Vertiefungsrichtung „Planung von Eisenbahnverkehren“ kann im Zeugnis nur ausgewiesen werden, wenn drei Module bzw. 18 ECTS-Punkte aus folgenden Modulen erfolgreich belegt und eingebracht wurden:

- Transportwirtschaft,
- Leistungen im Schienengüterverkehr,
- Leistungen im Schienenpersonenverkehr,
- Öffentlicher Personennahverkehr,
- Intermodale Transportketten,
- Verkehr und Umwelt.

Im fünften Semester findet das Berufspraktikum statt. Das Praktikum muss 14 zusammenhängende Wochen von mindestens 66 Präsenztagen (18 ECTS-Punkte) umfassen (vgl. § 14 Abs. 2 SSB). Über die Ausbildung während des Berufspraktikums haben die Studierenden einen schriftlichen Praxisbericht zu erstellen und diesen von der Praxisstelle bestätigen zu lassen. Das Praktikum sollte inhaltlich folgende Tätigkeitsgebiete im Eisenbahnwesen umfassen:

- Bewertung von Eisenbahninfrastruktur oder
- Konstruktion, Koordination und Vertrieb von Fahrplantrassen oder
- Betriebsführung von Eisenbahnen oder
- Beherrschung von erforderlichen Planungs-, Dispositions- und Überwachungsaufgaben im Eisenbahnbetrieb.

Im fünften Semester ist neben dem Praxismodul die achtwöchige Bachelor-Arbeit mit zwölf ECTS-Punkten vorgesehen. Die Bachelorarbeit ist damit nicht als Abschlussarbeit des Studiums geplant. Die Gutachter halten es für sehr ungewöhnlich, dass die Bachelorarbeit nicht zum Abschluss des

Studiums durchgeführt wird. Durch die vorgezogene Bachelorarbeit im Anschluss und das Praxismodul soll erreicht werden, dass das Thema der Arbeit einen praktischen Bezug hat und in Kooperation mit einem Unternehmen außerhalb der Hochschule entsteht. Die Anfertigung der Bachelorarbeit im Unternehmen des Praxismoduls ist in der Studienordnung nicht verpflichtend geregelt. Die Reihenfolge ist daher durchaus kritisch zu sehen, da Studierende, die eine Bachelorarbeit an der Hochschule oder in einem anderen Unternehmen als dem Unternehmen des Praxismoduls anfertigen wollen, einen Nachteil durch den Wegfall der Vorbereitungszeit erleiden können. Die Fachhochschule Erfurt sieht die Verknüpfung von Praxismodul und Bachelor-Arbeit jedoch als unkritisch an. Nach Ansicht der Gutachtergruppe erschwert aber auf jeden Fall die sehr kurze Bearbeitungsdauer von nur acht Wochen die Anfertigung einer vertieften, wissenschaftlichen Arbeit erheblich. Der Bearbeitungszeitraum der Bachelorarbeit ist auf drei Monate auszu dehnen.

Im sechsten Semester sind zwei Pflichtmodule sowie Wahlpflichtmodule der Vertiefungsrichtungen vorgesehen. Zusätzlich ist im sechsten Semester ein Projekt durchzuführen. Für die Durchführung praktischer Lehranteile besteht eine Kooperation mit der Fachschule Gotha. Die Fachschule Gotha verfügt über mehrere Jahrzehnte Erfahrung in der Fachschulausbildung mit den relevanten Schwerpunkten Verkehrsmanagement, Eisenbahnbetrieb und Personenverkehrssysteme.

Der Umfang und die Auswahl der Pflicht- und Wahlpflichtmodule ist als angemessen zu bewerten.

Inhaltlich hat es seit der vorherigen Akkreditierung geringfügige Änderungen gegeben, welche den Studiengang aktualisiert haben. So wird bspw. das Thema Digitalisierung in der Eisenbahnbetriebssimulation behandelt. Die Gutachtergruppe hat nichtsdestotrotz ein ausgewiesenes Modul vermisst, das sich mit aktueller Forschung im Eisenbahnwesen beschäftigen. Vielleicht ergibt sich die Möglichkeit, ein solches im Wahlpflichtbereich zu verankern.

2.3 Fazit

Der Studiengang verfügt über klar definierte Ziele und ist in sich schlüssig aufgebaut. Inhaltlich ist der Studiengang Eisenbahnwesen deutlich an den Belangen der DB Netz ausgerichtet. Die Empfehlung der vorangegangenen Akkreditierung, dual Studierende von anderen Unternehmen als der DB Netz aufzunehmen, ist der Studiengangsleitung bekannt, an der Umsetzung wird gearbeitet. Nach Aussage der Studiengangsleitung liegen Anfragen von Unternehmen vor.

Das Konzept des Studiengangs ist grundsätzlich geeignet, die Ziele des Studiengangs zu erreichen. Der Studiengang erfüllt im Wesentlichen die Anforderungen des Qualifikationsrahmens für deutsche Hochschulabschlüsse. Aufgrund der zu kurzen Bearbeitungszeit der Bachelorarbeit ist das Kriterium „Studiengangskonzept“ jedoch nur teilweise erfüllt.

3 Ziele und Konzept des Bachelorstudiengangs VTL

3.1 Qualifikationsziele

3.1.1 Studiengangsziel

Der Studiengang VTL wird an der Fachhochschule Erfurt seit dem Wintersemester 2012/13 angeboten. Der Studiengang steht in der Nachfolge des Studiengangs „Verkehrs- und Transportwesen“ (B.A.). Das Qualifikationsziel besteht in der schrittweisen Herausbildung ganzheitlicher Handlungskompetenz an der Schnittstelle von Ökonomie und Technik, die sich auch an der Vermittlung von analytischen, methodischen, planerischen, sozialen und sprachlichen Fähigkeiten ausrichtet. Der Bachelorstudiengang bietet einen umfassenden Überblick über die weiten Themenfelder Verkehr (mit Schwerpunkt Straßen-/Schienenverkehr), Transport (u.a. intermodale Transportketten) und Logistik (mit Materialwirtschaft, Supply Chain Management und Optimierung). Diese übergreifenden Kompetenzziele werden in den beiden Vertiefungen „Materialfluss und Logistik“ sowie „Integrierte Verkehrsplanung“ jeweils fachspezifisch konkretisiert und bilden die relevanten Grundlagen für die im Weiteren angebotenen Masterstudiengänge MuL sowie VT.

Die Entwicklung des Studiengangs VTL orientiert sich neben dem Qualifikationsrahmen für Deutsche Hochschulabschlüsse der KMK auch an der Beschreibung des Berufsbildes für Wirtschaftsingenieurwesen des Verbands Deutscher Wirtschaftsingenieure (VWI). Entsprechend der VWI-Richtlinien richtet sich das Wirtschaftsingenieurstudium auf den Erwerb integrativer Kompetenzen in betriebs-, volks- und rechtswissenschaftlichen im Zusammenspiel mit ingenieurwissenschaftlichen Themenfeldern. Hinzu kommt eine Grundausbildung in Mathematik und Naturwissenschaften sowie die Förderung disziplinübergreifenden Denkens. Entsprechend dieser Richtlinie des VWI bleibt im Blick auf die Wirtschaftswissenschaften hervorzuheben, dass die rechtswissenschaftlichen Lehranteile mit dem Modul „Grundlagen Recht“ mit vier Semesterwochenstunden (SWS) im Pflichtteil einen ersten Einblick in die relevanten rechtlichen Sachgebieten geben kann, aber vom Umfang nicht ausreicht, um ein rechtswissenschaftliches Sachverständnis für Wirtschaftsingenieure zu vermitteln.

3.1.2 Kompetenzen

Die Kompetenzziele für den Studiengang „Wirtschaftsingenieurwesen Verkehr, Transport & Logistik“ sind wie folgt aufgeführt:

- Die Absolventinnen und Absolventen kennen die Strukturen, Funktionsweisen und Wechselwirkungen, Zusammenhänge und Abhängigkeiten technischer und informationstechnischer Komponenten folgender Systeme: Materialfluss-, Logistiksysteme im inner- und au-
ßerbetrieblichen Bereich; Verkehrssysteme aller Verkehrsträger des Personen- und Güterverkehrs; Informationssysteme im Verkehrs- und Transportwesen. Sie können diese beschreiben und erklären und deren Wirtschaftlichkeit beurteilen.

- Die Absolventinnen und Absolventen sind befähigt, Alternativszenarien im Einsatz und Betrieb hinsichtlich technischer, planerischer und betriebswirtschaftlicher Fragestellungen selbstständig zu bewerten, wozu sie die Fähigkeit zur Abwägung und Prioritätensetzung besitzen.
- Die Absolventinnen und Absolventen können Techniken wissenschaftlichen Arbeitens anwenden. Dies versetzt sie in die Lage, Schlüsse folgerichtig zu ziehen und diese argumentativ eindeutig und widerspruchsfrei belegen zu können.
- Die Absolventinnen und Absolventen besitzen anwendungsbezogenes Verständnis der verwendeten technischen Systeme, um Optimierungen auf Basis betriebswirtschaftlich fundierter Überlegungen durchführen zu können.
- Gemäß dem Berufsbild einer/-s Wirtschaftsingenieurin/-s verstehen die Absolvent*innen sowohl verkehrstechnische als auch wirtschaftswissenschaftliche Zusammenhänge. Sie benutzen diese Kenntnisse sowie ihre Kommunikationskompetenzen, um zwischen Betriebswirtschaft (z.B. Rechnungswesen, Buchhaltung, Ein- und Verkauf, Marketing), Ingenieurwissenschaften und Informationstechnologie in der verarbeitenden Industrie, in Verkehrsunternehmen, Ingenieurbüros und in Behörden zu vermitteln.
- Die Absolventinnen und Absolventen generieren Innovationen im technischen, wirtschaftlichen, planerischen und datenkommunikativen Bereich und fungieren damit als Impulsgeber.
- Die Absolventinnen und Absolventen sind in der Lage, mittels Projektmanagement an strukturverändernde Projekten mitzuarbeiten und diese an der Schnittstelle von Technik und Betriebswirtschaft umzusetzen.
- Weitere Schwerpunkte des Studiums sind die Vermittlung naturwissenschaftlicher Grundlagen sowie der rechtlichen Rahmenbedingungen von Planungsprozessen, Kostenrechnung / Controlling, Markt- und Wettbewerbsanalysen, Projektmanagement und Englisch als Fremdsprache.

Die aufgeführten Fach- und Methodenkompetenzen sind umfassend und entsprechen einem ersten berufsqualifizierenden Abschluss im Bereich Verkehr, Transport und Logistik.

Darüber hinaus wird im sechsten Semester ein Modul zur Förderung der englischen Sprachkompetenz angeboten. Je nach Semester, können die Studierenden hier zwischen Wirtschaftsenglisch und technischem Englisch wählen. Die Berufsfelder im Verkehr, Transport und Logistik erfordern aufgrund ihres Querschnittscharakters eine ausgeprägte Kommunikations- und Führungskompetenz. Insbesondere für Logistik und Transport gilt dabei, dass die Aufgabenbereiche meist länderübergreifend sind und somit fundierte Fremdsprachenkenntnisse notwendig sind. Es wäre wünschenswert, wenn neben der Gruppenarbeit auch explizit ein Wahlmodul zu Kommunikations- und Führungstechniken angeboten werden könnte. Weiter wäre es wünschenswert, wenn ausgewählte fachliche Module in englischer Sprache zum festen Lehrangebot zählen würden.

3.1.3 Persönlichkeitsentwicklung und Befähigung zum gesellschaftlichen Engagement

Auf dem Gebiet der überfachlichen Kompetenzen und Persönlichkeitsentwicklung ist positiv hervorzuheben, dass durch die vorgesehene Gruppenarbeit, insbesondere durch die gemischten Teams von Bachelor- und Masterstudierenden in Form der Projektarbeit im sechsten Semester, die Persönlichkeitsentwicklung sowie soziale und kommunikative Kompetenzen mit der Möglichkeit zur Reflexion gefördert wird. Der Persönlichkeitsentwicklung wird hier insbesondere durch Führungs- und Sozialkompetenzen der Studierenden Rechnung getragen. Damit einher geht auch die Befähigung zum gesellschaftlichen Engagement.

3.1.4 Zielgruppe und Nachfrage

Während der Studiengang VTL zum Start Anfängerzahlen in der Größenordnung der Kapazität erreichen konnte, kam es ab dem Jahr 2014 zu einem deutlichen Einbruch. Momentan scheint sich die Zahl der Anfänger auf einem Niveau von knapp unter 40 zu stabilisieren. Entsprechend der Kapazitätsrechnung für das Studienjahr 2017/18 ist die Anzahl von Studienplätzen auf 50 festgelegt. Von den Studienanfängern können knapp über 70 % ihr Studium in der Regelstudienzeit abschließen. Etwa 9 % benötigen bis zum Abschluss zwei weitere Semester. Es wäre für den attraktiven Studiengang VTL wünschenswert, weit mehr Bewerberinnen und Bewerber anzuziehen. Entsprechende Maßnahmen sollten von Seiten der Hochschule, insbesondere aber auch von Seiten der Fakultät ergriffen werden. Insgesamt ist die quantitative Zielsetzung nicht unrealistisch.

3.1.5 Berufsbefähigung

Der Bachelorabschluss im Studiengang VTL führt zu einem ersten berufsqualifizierenden Abschluss. Mit dem Abschluss verfügen die Absolventinnen und Absolventen über berufsqualifizierende instrumentale Kompetenzen, mit denen sie Prozesse, die im Bereich der Beförderung von Personen sowie des Transports von Gütern auftreten, analysieren, auf ihre Stärken und Schwächen hin untersuchen und Lösungen planen und umsetzen können. Entsprechend des Berufsbildes für Wirtschaftsingenieurwesen verfolgt der Studiengang das Ziel, den Studierenden eine praxisorientierte, breit angelegte Ausbildung anzubieten, die sie in die Lage versetzt, wesentliche Begriffe, Konzepte und Methoden aus den Themenfeldern Verkehr, Transport, Wirtschaft und Logistik zu kennen sowie diese wiederzugeben und zu erläutern.

Das Studiengangsziel ist es, die Absolventinnen und Absolventen „zu einer eigenverantwortlichen Berufstätigkeit in folgenden Bereichen [zu befähigen]:

- Verkehrsunternehmen sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr;
- Speditionen, Umschlags-, Handels-, Immobilien- und Lagerhausgesellschaften;
- Verarbeitende Industrie, insbesondere Automobil- und -zulieferindustrie;
- Verkehrsinfrastrukturunternehmen aller Verkehrsträger;

- Behörden (Kommune, Bund, Land, EU) und weitere Träger von Planungsaufgaben und Verkehrsbauprojekten;
- Interessenverbände und Vereine;
- Beratungsunternehmen,
- Ingenieur- und Planungsbüros.“ (§ 2 Abs. 2 SSB)

„Das Studium soll zu Tätigkeiten in folgenden Berufsfeldern befähigen:

- Sachbearbeiter-/Referententätigkeit,
- Dispositive Tätigkeiten,
- operative Tätigkeiten ohne Führungsverantwortung,
- Assistenz bei Leitungsaufgaben.“ (§ 2 Abs. 3 SSB)

Entsprechend der erworbenen Kompetenzen liegen beruflichen Tätigkeitsfelder vor allem in den innerbetrieblichen Schnittstellenfunktionen sowie für unternehmensübergreifende Aufgabenbereiche. Daraus resultieren breite Einsatzfelder, die sich branchen- und unternehmensspezifisch in Industrie, Handel und Verkehrs- bzw. Logistikunternehmen oder auch in Projektgesellschaften wiederfinden. Tätigkeitsschwerpunkte liegen dabei in den planerischen, dispositiven und operativen Funktionen.

Die mit dem Studiengang VTL einhergehende Vielfalt an Berufsbildern, wird von den Studierenden als sehr positiv bewertet. Um dennoch eine erste Orientierung zu geben, wird mit den beiden Vertiefungsoptionen „Materialfluss und Logistik“ sowie „Integrierte Verkehrsplanung“ geeignete Schwerpunkte gebildet. Die Wahl der Vertiefungsoption erfolgt dritten Fachsemester, was aus Sicht der Studierenden nicht zu früh ist und auch im weiteren Studienverlauf noch geändert werden kann.

Insgesamt kommt die Gutachtergruppe zu einer sehr guten Einschätzung der Berufsbefähigung. Die Berufs- und Tätigkeitsfelder sind hinreichend gut definiert. Es wäre zusätzlich sinnvoll, die Tätigkeitsfelder zum einen in regelmäßigen Abständen anhand der gewählten Berufseinstiege der eigenen Absolventinnen und Absolventen (Absolventenbefragungen) zusammen mit öffentlich zugänglichen Studien zu überprüfen. Zum anderen könnten die sehr guten Beziehungen zu Unternehmen aus dem Bereich Verkehr, Transport und Logistik in regelmäßigen Abständen genutzt werden, um die Anforderungen der Berufspraxis angemessen zu reflektieren.

Aus Sicht der Gutachtergruppe ist das Kriterium „Qualifikationsziele“ erfüllt.

3.2 Studiengangsaufbau

3.2.1 Studienstruktur

Der Studiengang VTL ist vollständig modularisiert und für eine Regelstudienzeit von 6 Semestern mit jeweils 30 ECTS-Punkten (insgesamt 180 ECTS-Punkte) konzipiert. Bei erfolgreicher Belegung von jeweils drei Modulen (von fünf, mit zusammen mindestens 18 ECTS-Punkten) aus einer der beiden nachfolgend genannten Auswahllisten kann im Zeugnis ergänzend die zutreffende der beiden angebotenen Vertiefungsrichtungen ausgewiesen werden:

- „Materialfluss und Logistik“:
 - ERP-Systeme, Grundlagen SAP
 - Globale Logistik
 - Grundlagen Fördertechnik und Materialfluss
 - Optimierung in der Logistik
 - Grundlagen Simulation
- „Integrierte Verkehrsplanung“:
 - Infrastrukturplanung und -bau
 - Verkehrstelematik
 - Öffentlicher Personennahverkehr
 - Verkehrstechnik und Verkehrssteuerung
 - Verkehr und Umwelt

Im ersten Studienabschnitt (1. und 2. Semester) liegt der Schwerpunkt auf Grundlagenmodulen im Bereich Projektmanagement, Mathematik Technische Mechanik, Einführung in das wissenschaftliche Arbeiten, Grundlagen Verkehr, Grundlagen Informatik, allgemeine Betriebswirtschaftslehre, Grundlagen Recht, Grundlagen VWL, etc. Im zweiten Studienabschnitt (3. und 4. Semester) werden aufbauend auf diesen Grundlagen weiterführende Inhalte wie u.a. Dynamik, Materialfluss und Logistik, Personenverkehr und Mobilität, Transportwirtschaft, Verkehrsträger Straße und Schiene sowie eine Reihe von Modulen in Wahlbereichen, entsprechend der beiden Vertiefungsbereiche angeboten. Zum zweiten Studienabschnitt zählt auch das fünfte Semester, in dem das Praxismodul sowie die Bachelorarbeit vorgesehen ist. Der zweite Studienabschnitt schließt im sechsten Semester mit dem Modul Unternehmensplanung, einem Projektmodul sowie einem Wahlbereich, in dem auch die fachspezifische Fremdsprache angeboten wird, ab. Darüber hinaus gibt es noch einen freien Wahlbereich.

Der Umfang der Pflicht-, Wahlpflicht- und Wahlmodule erscheint angemessen. Allerdings sollte die fachspezifische Fremdsprache aufgrund ihrer Bedeutung kein Wahl-, sondern ein Pflichtmodul im Studiengang sein.

Im Studiengang ist ein Mobilitätsfenster im fünften Semester vorgesehen. In diesem Semester liegen das Praxismodul und die Bachelorarbeit. Damit sind die Studierenden im fünften Semester sowohl inhaltlich aber vor allem auch organisatorisch stark gefordert. Das Mobilitätsfensters kann kaum für z.B. ein Auslandssemester genutzt werden, ohne eine Studienzeiterlängerung in Kauf zu nehmen. Hier wäre eine Nachbesserung wünschenswert.

Der Praxisbezug des Studiums soll u.a. durch eine Praxisphase im fünften Semester, die planmäßig mit der Erstellung der Bachelorarbeit verknüpft werden soll, gewährleistet werden. Für das Praktikum und ein begleitendes Seminar werden insgesamt 18 ECTS-Punkte vergeben. Die Betreuung der Studierenden findet dabei durch die Programmverantwortlichen zusätzlich durch das Praktikantenamt der Fakultät statt. Das Praxissemester ist sinnvoll für die Erreichung der Ziele des Studiengangs. Allerdings fordert eine Vielzahl der Unternehmen die Praktika anbieten, dass Studierende auch eine den Lernzielen angemessene Zeit von sechs Monaten im Unternehmen bleiben, was deutlich über den zu leistenden 14 Wochen liegt. Mit einer längeren Praxisphase ist die Bachelorarbeit im fünften Semester nicht mehr in der vorgesehenen Zeit leistbar. Auch ist unklar, warum die Praxisphase eine Verknüpfung mit der Bachelorarbeit haben soll. Eine Argumentation, dass ansonsten der Zeitplan nicht eingehalten werden sollte dafür nicht maßgebend sein.

Die Struktur des Studiengangs ist mit den beiden Studienabschnitten klar strukturiert und die einzelnen Module sind den Studiensemestern zugeordnet und in den studiengangspezifischen Bestimmungen zur Prüfungsordnung dokumentiert.

Der erste Studienabschnitt (1.-2. Semester) umfasst insgesamt 11 Pflichtmodule, von denen sich zwei über das erste und zweite Semester erstrecken. Die Modulprüfungen zu einigen Modulen bestehen aus mehreren Teilprüfungen. Hier wäre es wünschenswert, dass das Grundlagen der Volkswirtschaftslehre, das sich über zwei Semester erstreckt auch in entsprechend in zwei Prüfungsleistungen organisiert wird. Zu kritisieren ist, dass das Modul „Grundlagen Verkehrs- und Transportrecht“ als Pflichtmodul ohne weitere Begründung nur mit 4 ECTS angegeben ist. Darüber hinaus finden sich zahlreiche weitere Module mit 4 ECTS in den ersten beiden Semestern.

Der zweite Studienabschnitt (3.-6. Semester) umfasst insgesamt 9 Pflichtmodule. Kritisch zu hinterfragen ist, ob die Wahlmodule, insbesondere im sechsten Semester mit einem hohen Anteil relevanter betriebswirtschaftlicher Fächer wie „Supply Chain Management“ und „Intermodale Transportketten“ nicht zu spät im Studium angeboten werden.

Bezüglich der Bachelorarbeit ist festzustellen, dass die gewünschte inhaltliche Verknüpfung von Praxisphase (14 Wochen) und Bachelorarbeit (acht Wochen), zwar im Einzelfall gelingen, aber nicht systematisch sichergestellt werden kann. Für eine eigenständige wissenschaftliche Arbeit, was die Bachelorarbeit sein soll, ist die dafür vorgesehene Zeitdauer von acht Wochen zu kurz. Kritisch ist hier zum einen zu werten, dass eine inhaltliche Durchdringung, Bearbeitung und

schriftliche Dokumentation mit einem wissenschaftlichen Erkenntnisinteresse und Anspruch nach Auffassung der Gutachtergruppe zu kurz bemessen ist.

Zum anderen ist anzumerken, dass mit der Bachelorarbeit im fünften Semester nicht gewährleistet werden kann, dass die zu bearbeitenden Themenstellen nicht fachliche Inhalte aus den im sechsten Semester folgenden Lehrveranstaltungen voraussetzt. Fragwürdig ist, ob für die Abschlussarbeit tatsächlich alle notwendigen Studieninhalte vermittelt werden konnten, wenn doch im sechsten Semester weitere relevante inhaltliche Module im Studiengang folgen. Dabei sind wichtige Module, wie z.B. „Strategische und operative Unternehmensplanung“, „Supply Chain Management“, „Intermodale Transportketten“, aus der Betriebswirtschaftslehre im sechsten Semester angeordnet. Folglich können keine Abschlussarbeiten geschrieben werden, die Kenntnisse über die Module aus dem sechsten Semester erfordern oder diese Inhalte müssten entsprechend im Selbststudium erarbeitet werden, was jedoch zeitlich im fünften Semester nicht möglich ist. Daher fällt prinzipiell ein Themenkreis für Abschlussarbeiten weg, der für den Studiengang VTL von hoher praktischer Bedeutung ist.

Auch vor dem Hintergrund dieses Kritikpunkts erscheint die Bearbeitungszeit von acht Wochen zu kurz. Eine Ausdehnung der Bearbeitungszeit auf zwölf Wochen ist hier zweckmäßig. Diese Kritik wurde bereits bei der Erst- und Reakkreditierung angemerkt und angeregt, kontinuierlich zu prüfen, ob die in der Art angeordnete Bachelorarbeit im fünften Semester den selbst formulierten Zielen gerecht wird.

Mit der Verlängerung der Bearbeitungszeit für die Bachelorarbeit erscheint die Studierbarkeit im fünften Semester äußerst kritisch. Bereits heute wird von den Studierenden kritisch angemerkt, dass Praxisphase und Bachelorarbeit in Verbindung mit dem Wunsch das Mobilitätszeitfenster zu nutzen, schwer vereinbar ist. Insbesondere auch auf Grund der Tatsache, dass Unternehmen tendenziell längere Praktika einfordern und daher die Studierbarkeit im fünften Semester nicht gegeben ist. Die Studierbarkeit im fünften Semester wurde bereits bei der Reakkreditierung kritisch hinterfragt und die Empfehlung ausgesprochen, die Studierbarkeit zu überprüfen. Auch im Rahmen dieses Verfahrens haben die Studierenden erneut die Studierbarkeit im fünften Semester als „schwierig“ bezeichnet. Entsprechend sollte das fünfte und sechste Semester im Hinblick auf die Verbesserung der Studierbarkeit neu konzipiert und entsprechend neu organisiert werden.

3.2.2 Studieninhalte

Die Studiengang VTL stimmt mit den vermittelten Inhalten überein und der Abschlussgrad ist inhaltlich passend. Der Bachelorstudiengang hat den Anspruch, umfassenden über alle Verkehrsträger im Verkehr und Transport mit den jeweils korrespondierenden logistischen Aufgaben auszubilden. Auffallend im Studienprogramm ist, dass die Verkehrsträger Straße und Schiene explizit im Titel von Lehrveranstaltungen geführt werden. Dagegen werden die Verkehrsträger Wasser und Luft nur nebensächlich im Rahmen einer einzelnen Veranstaltung behandelt. Luftverkehr und

Seeverkehr stellen jedoch relevante Bestandteile interkontinentaler Transportketten dar. Diese Kenntnisse dürfen in der Ausbildung nicht fehlen und eine Behandlung im Wahlmodul „Intermodale Transportketten“ erscheint auf Grund der Bedeutung der Inhalte als nicht ausreichend. Hier wäre es im Hinblick auf die Studiengangsziele, aber auch auf explizitem Wunsch der Studierenden relevant, über alle Verkehrsträger gleichermaßen in einem Mindestmaß auszubilden.

Insgesamt erscheinen die Inhalte und Kompetenzen angemessen in Bezug auf den Bachelorabschluss.

3.3 Fazit

Der Bachelorstudiengang VTL soll einerseits zu einem ersten berufsqualifizierenden Abschluss führen, andererseits soll er als Fundament für die konsekutiven Masterstudiengänge MuL und VT dienen. Dieses Studienangebot stellt die aktuelle Weiterentwicklung langjährig bewährter und erfolgreicher Lehrangebote der Fachhochschule Erfurt dar. Der Studiengang VTL erfüllt somit in vollem Umfang die Anforderungen der Fachhochschule Erfurt und trägt mit seinem interdisziplinären, praxisorientierten Studienplan zur Zielerreichung der Fachhochschule Erfurt wesentlich bei. Der Studiengang VTL ergänzt die bestehenden Studiengänge der Fachrichtung Verkehrs- und Transportwesen sinnvoll und bildet dabei ein wesentliches Fundament für die entsprechenden konsekutiven Studienangebote.

Ziel des Studiengangs ist es, den Studierenden eine praxisorientierte, breit angelegte Ausbildung anzubieten, so dass sie in der Lage sind, mit wesentlichen Begriffen, Konzepten und Methoden der einschlägigen Themenfelder umzugehen. Letztlich geht es um die Vermittlung ganzheitlicher Handlungskompetenz an der Schnittstelle von Ökonomie und Technik unter Einschluss von analytischen, methodischen, planerischen, sozialen und sprachlichen Fähigkeiten. Der Studiengang verfolgt klar definierte und sinnvolle Ziele, die in ihrer Vielfalt der für das Wirtschaftsingenieurwesen typischen anspruchsvollen Breite entsprechen. Im Hinblick hierauf sowie auf die beiden konsekutiv angebotenen Masterprogramme ist die Unterscheidung der alternativen Vertiefungsoptionen „Materialfluss und Logistik“ sowie „Integrierte Verkehrsplanung“ folgerichtig.

Das Konzept für den Bachelorstudiengang „Wirtschaftsingenieur Verkehr, Transport und Logistik“ beinhaltet zweckmäßige Zugangsvoraussetzungen und einen überzeugenden – bis auf die angebrachten Kritikpunkte im fünften und sechsten Semester – Studiengangsaufbau. Die Modularisierung ist prinzipiell geeignet, um zum einen die Lernziele zu erreichen und zum anderen auch den Studienerfolg zu fördern. Die Arbeitsbelastung erscheint, bis auf die Arbeitslast im fünften Semester, den Lernzielen angemessen.

Die Auflage aus der letzten Reakkreditierung, dass ingenieurwissenschaftlichen Kernkompetenzen im Bereich der Technischen Mechanik (Statik, Kinematik und Dynamik) als Teil des Pflichtpro-

gramms des Bachelorstudiengangs erworben werden ist erfüllt. Der Empfehlung, dass die graphische Datenverarbeitung (CAD) in das Pflichtprogramm des Bachelorstudiengangs aufgenommen werden sollte, wurde nicht gefolgt. Weitere Empfehlungen, wie dass der Workload systematisch bei der Bewertung der Arbeitsbelastung einzelner Lehrveranstaltungen, insbesondere der integrierten Projektarbeiten durchgeführt werden soll, wäre insbesondere im Hinblick auf das fünfte Semester weiterhin wünschenswert. Daran knüpft auch die Empfehlung aus der letzten Reakkreditierung, dass die Gründe für die Ansiedelung der Bachelorarbeit im fünften Semester im Hinblick auf die verfolgten Ziele kontinuierlich überprüft und dokumentiert werden sollten. In Bezug auf die Anordnung der Bachelorarbeit im fünften Semester konnte die Gutachtergruppe nicht überzeugt werden. Auch der Umfang der Bachelorarbeit ist als zu kurz zu kritisieren.

Daher ist das Kriterium „Studiengangskonzept“ nur teilweise erfüllt.

4 Ziele und Konzept des Masterstudiengangs VT

4.1 Qualifikationsziele

4.1.1 Studiengangziel

Die Studiengangsziele des Studiengangs VT sind in § 2 Abs. 2 SSB wie folgt benannt: „Nach der breit angelegten Ausbildung im Bachelorstudiengang werden im Masterstudiengang spezifische Kenntnisse und Problemlösungskompetenzen im Bereich der Intelligenten Verkehrssysteme und des Mobilitätsmanagements vermittelt. Schwerpunktsetzungen innerhalb dieser Vertiefung sind individuell möglich und werden durch die Kombination von Wahlpflichtfächern bestimmt.“ Das Diploma Supplement ergänzt: „Die inhaltlichen Schwerpunkte umfassen dabei die Heranführung an fachspezifische Probleme, Methoden und Ergebnisse der Themengebiete intelligenter Verkehrssysteme und Mobilitätsmanagement wie auch die fachliche Weitergabe zeitnaher Erkenntnisse und Trends.“ (Diploma Supplement Punkt 4.2)

Diese Qualifikationsziele setzen sich konsequent von den Qualifikationszielen des grundständigen Studiengangs VTL ab.

4.1.2 Kompetenzen

Als Kompetenzen will der Studiengang VT „technischen und wirtschaftlichen Systemwissens und Verständnis im Bereich Intelligenter Verkehrssystem und Mobilitätsmanagement sowie wissenschaftlich fundierter Kenntnisse über die sozialen, ökonomischen und ökologischen Auswirkungen von Verkehrssystemen und Lösungen [vermitteln].“ Der Studiengang befähigt die Absolventinnen und Absolventen „fachspezifische und gesellschaftliche Folgewirkungen getroffener Entscheidungen selbständig erkennen bzw. abschätzen zu können und zu begründen. Grundlage dafür sind Kenntnisse der Absolventen von wesentlichen Begriffen und Konzepte aus den Bereichen:

- Verkehrsplanung, Infrastrukturplanung und -betrieb,
- Intelligente Transportsysteme, Straßenfahrzeugtechnik,
- quantitative Methoden der Unternehmensplanung und Konzepte der allgemeinen Unternehmensführung
- Konzepte des Stadt-, Regional- und Mobilitätsmanagements,
- EDV im Verkehrswesen,
- qualitative und quantitative Bewertungs- und Entscheidungsverfahren sowie
- Qualitätsmanagement und Angebotsplanung im ÖPNV.“ (Diploma Supplement Punkt 4.2)

Zudem besitzen die Absolventinnen und Absolventen des Studiengangs VT „neben vertieften fachlichen Fähigkeiten auch die notwendigen fachlichen und sozialen Kompetenzen, um eine leitende Stellung oder berufliche Selbständigkeit im weltweiten Einsatz zu erreichen. Insbesondere soll die Ausbildung die Studierenden befähigen,

- die fachlichen Probleme und Aufgaben in ihrer Komplexität zu erkennen, die fachspezifischen und gesellschaftlichen Folgewirkungen ihres Handelns zu bedenken und zu berücksichtigen,
- mit Fachkollegen und anderen in ihrem Tätigkeitsbereich zu kooperieren und im Team zu arbeiten, sowie die Arbeit nach außen überzeugend zu vertreten und mit Betroffenen zu diskutieren,
- Kreativität und Fantasie bei der Suche nach Problemlösungen einzusetzen,
- Entscheidungsfreudigkeit, Durchsetzungsvermögen und Flexibilität zu entwickeln und
- gesellschaftlich verantwortlich und umweltbewusst zu handeln.“ (§ 2 Abs. 4 SSB)

Diese Kompetenzen sind aus Sicht der Gutachtergruppe angemessen, eine wissenschaftliche Befähigung auf Masterniveau zu gewährleisten.

4.1.3 Persönlichkeitsentwicklung und Befähigung zum gesellschaftlichen Engagement

Der Studiengang VT kann durch die überschaubare Größe der Seminar- und Arbeitsgruppen Wissen nicht nur theoretisch vermitteln, sondern auch praktisch umsetzen. Eigenständige Projektarbeiten und ergänzende Fachexkursionen ergeben in Summe eine praxisnahe und moderne Ausbildung, welche die Persönlichkeitsentwicklung vorantreibt. In technischen Fächern sowie zu wirtschaftlichen Fragestellungen sind Modellbildung und Simulation zentral für das Verständnis von Wirkungszusammenhängen. Arbeitstechniken und Softwarekenntnisse werden den Studierenden vermittelt und in zunehmend anspruchsvollen Fallstudien erprobt.

Neue ressourcenschonende Antriebstechnologien, die fortschreitende Vernetzung von Verkehrsträgern, deren Infrastrukturen und Fahrzeugen bzw. Fahrzeugen und Nutzern untereinander sowie das Spektrum neuer Organisationsformen, Mobilitätsdienstleistungen und dadurch verfügbarer Datenmengen werden die kommenden Jahre prägen. Hier werden die Studierenden sensibilisiert für die Auswirkungen des technologischen Fortschritts auf die gesellschaftlichen Entwicklungen, was die Befähigung zum gesellschaftlichen Engagement fördert.

Aus Sicht der Gutachtergruppe sind eine angemessene Persönlichkeitsentwicklung der Studierenden und die Befähigung zum gesellschaftlichen Engagement gewährleistet.

4.1.4 Zielgruppe und Nachfrage

Als Zielgruppe für den Studiengang VT gibt die Fachhochschule Erfurt Studierende, die sich im Bereich Verkehrsplanung/ Mobilitätsmanagement weiterqualifizieren wollen, an. Die Soll-Zahlen für den Studiengang hat die Fachhochschule Erfurt ursprünglich auf 20 Studierende angesetzt, im Laufe der Jahre jedoch deutlich nach unten korrigiert, so dass jetzt nur noch 12 Studierende einen jeden Jahrgang befüllen sollen. Die Gutachtergruppe sieht diese Zahl als ein Minimum an, um ein ausreichendes Angebot im Wahlpflichtbereich vorhalten zu können. Die Werbung für den Studiengang ist daher deutlich auszuweiten, um dieses Minimum an Studierenden anziehen zu können. Ferner ist auch bei kleinen Gruppengrößen sicher zu stellen, dass das Studienangebot gegeben ist. Eine Zusammenlegung mit in Inhalt und/oder Form andersartigen Modulen anderer Studiengänge wird durch die Studien- und Prüfungsordnung nicht abgedeckt und ist auszuschließen. Ggf. ist zu prüfen, ob über die Öffnung der Studien- und Prüfungsordnung zu einem größeren Wahlpflichtbereich inhaltlich begründet sinnvolle Erweiterungen geschaffen werden können. Diese seitens Studierender monierte Praxis trägt nach Auffassung der Gutachter auch zu der geringen Nachfrage in diesem Masterstudiengang bei. Dabei könnten – im Gegenteil - die Vorteile in der Betreuung Studierender, in Exkursionen, Lehrformen, die durch kleine Gruppengrößen gegeben sind, ein besonderes Herausstellungsmerkmal dieses Studiengangs bilden und die Nachfrage beflügeln.

4.1.5 Berufsbefähigung

Tätigkeitsfelder der Absolventinnen und Absolventen finden sich in den Gebieten

- Forschung und Entwicklung:
 - Entwicklungsabteilungen der Fahrzeugindustrie und ITS-Ausrüster;
 - Technologieorientierte Start-ups im Bereich Verkehr und Mobilität;
 - Mitarbeit an Forschungsprojekten/ Promotion.
- Planung, Beratung und Umsetzung:
 - Strategische Planung und laufende Betriebsleitung im Bereich Personenverkehr bei Verkehrsunternehmen, -verbänden und Aufgabenträgern;
 - Planung und Betrieb von Verkehrsinfrastrukturen in öffentlichen Verwaltungen und privaten Unternehmen;
 - Betreiben kommerzieller Mobilitätsdienstleistungen;
 - Mobilitätsmanager in größeren Unternehmen;
 - Führungsposition in einem Beratungsunternehmen für den Verkehrsbereich.

Durch sein breites Spektrum an Themengebieten in den Bereichen des Verkehrs- bzw. Mobilitätsmanagements qualifiziert der Studiengang VT für den beruflichen Einstieg insbesondere für die folgenden Funktionen/Positionen und Einsatzfelder:

- Einstiegsführungsposition in einem Consulting Unternehmen im Verkehrsbereich;

- Strategische Planung und laufende Betriebsleitung im Bereich Personenverkehr bei Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern;
- Planung, Disposition und Beratung in Planungs- bzw. Ingenieurbüros, Leitung von Planungsteams;
- Wissenschaftliche Mitarbeit an Forschungsprojekten in den Bereichen des Verkehrs- und Mobilitätsmanagements;
- Planung und Betrieb von Verkehrsinfrastruktur in Kommunen und anderen öffentlichen Verwaltungen;
- Planung und Entwicklung im Bereich kommerzieller „Mobilitäts-Dienstleistungen“.

Damit sind die Berufs- und Tätigkeitsfelder hinreichend beschrieben. Die Gutachtergruppe kommt zu dem Schluss, dass der Studiengang VT die Studierenden befähigt, eine qualifizierte Erwerbstätigkeit aufzunehmen.

Aus Sicht der Gutachtergruppe ist das Kriterium „Qualifikationsziele“ erfüllt.

4.2 Studiengangsaufbau

4.2.1 Studienstruktur

Der Studiengang VT umfasst vier Vollzeitsemester (120 ECTS-Punkte), wobei die Arbeitsbelastung gleichverteilt auf alle Semester ist. Während das erste Semester aus den fünf Pflichtmodulen „Managementmethoden“, „Verkehrswissenschaft“, „Ingenieurmethoden“, „Verkehrsplanungsmethoden“ und „EDV-Werkzeuge“ besteht, sind im zweiten und dritten Semester nur noch die beiden Projekte Pflichtmodule. Insgesamt werden 30 ECTS-Punkte in Pflichtmodulen erworben, zwölf ECTS-Punkte in den beiden Projekten, je weitere zwölf ECTS-Punkte bzw. zwei Module aus den Wahlpflichtbereichen „Managementmethoden“, „Wirtschaftswissenschaften“, „Verkehrsträger-technologie“ sowie „Verkehrsplanungsmethoden“, drei ECTS-Punkte in einem transdisziplinären Modul und drei ECTS-Punkte im Masterseminar. Zuletzt werden 24 ECTS-Punkte für die Masterarbeit und das zugehörige hochschulöffentliche Kolloquium von bis zu 60 Minuten aufgewendet. Die Masterarbeit kann nach dem Erwerb von 40 ECTS-Punkten aufgenommen werden.

Die Studiengangsleitung hat auf die Kritik der Studierenden, die in regelmäßig stattfindenden Gesprächen zusätzliche Projektangebote forderten, reagiert, indem sie Wahlangebote ausgeweitet hat. Insofern ist nunmehr der Umfang der Pflicht-, Wahlpflicht- und Wahlmodule angemessen.

In der vorherigen Akkreditierung war angeregt worden, vor dem Hintergrund der intendierten Internationalisierung regelmäßig englischsprachige Lehrveranstaltungen anzubieten. Die Studiengangsleitung hat das zweite oder vierte Semester so strukturiert, dass es für ausländische attraktiv ist. Im zweiten Semester können bei Bedarf die Lehrveranstaltungen zu allen vier Wahlpflichtbe-

reichen wie auch das Projekt auf Englisch angeboten werden. Im vierten Semester könnten ausländische Studierende die Masterarbeit in Erfurt schreiben und die begleitenden Veranstaltungen besuchen, die auf Englisch angeboten werden können. Umgekehrt ist für Studierende der Fachhochschule Erfurt das dritte Semester als Mobilitätsfenster ausgewiesen bzw. das vierte, sollte die Masterarbeit im Ausland geschrieben werden. Auch wenn mit „Applied Transport Economics“ im zweiten Semester eine englische Lehrveranstaltung im Wahlpflichtbereich Wirtschaftswissenschaften regelhaft angeboten wird, könnte der Anteil englischsprachiger Lehrveranstaltungen weiter ausgebaut werden.

Praktische Studienanteile in Form von kreditierten Praktika sind nicht vorgesehen, doch haben die Projekte in Gruppenarbeit die Umsetzung wissenschaftlicher Erkenntnisse auf praktische Anwendungen zum Ziel. Insgesamt erscheinen jedoch die studentischen Projekte (2700 Projekt I und 3700 Projekt II), der Intention des Masterstudiengangs folgend, eine hohe Betreuungsleistung aufzuweisen. Die Weiterentwicklung der Aufgabenstellung und Bearbeitung aus Projekt I in Projekt II wird nicht deutlich. Es erscheint wünschenswert, dass der Anteil eigenständigen Arbeitens im Projekt II zunimmt und der Anteil der Betreuungsleistungen abnimmt. Ebenso wird eine Dynamik in der Weiterentwicklung dieses Moduls vermisst.

4.2.2 Studieninhalte

Aus Sicht der Gutachtergruppe ist der Studiengang stimmig hinsichtlich der angestrebten Studiengangsziele aufgebaut. Die Studiengangsbezeichnung stimmt mit den Inhalten überein und der gewählte Abschlussgrad ist inhaltlich passend.

Wesentliche Unterschiede zwischen der vorherigen Akkreditierung und den jetzt vorgelegten Unterlagen sind die Abschaffung des Pflichtmodules „Mathematische Methoden“ zugunsten von „Managementmethoden“. Auch wenn die Inhalte somit klar auf Management liegen, sind die angewandten Methoden weiterhin mathematisch ausgerichtet, bleibt doch das Modulziel, „Kenntnisse grundlegender quantitativer Methoden der Entscheidungsunterstützung und zugrundeliegender (Informations-)Technologien von Entscheidungsunterstützungssystemen des Managements“ zu lehren. Eine weitere Änderung ist die Gruppierungen der Wahlpflichtmodule zu vier Gruppen. Vormalig gab es nur einen Wahlpflichtbereich, in dem die Studierenden sieben aus elf Modulen wählen mussten. Eine letzte Änderung ist in vierten Semester anzusetzen, wo das Masterseminar halbiert und der eine Teil zugunsten des Moduls „Transdisziplinäres Modul“ abgeschafft wurde. Anscheinend war der Arbeitsumfang für das Masterseminar zu generös bemessen, so dass hier eine Kürzung zugunsten interdisziplinärer Inhalte möglich wurde. Einige Unklarheiten könnten sich in terminologischer Hinsicht ergeben, da das „Masterseminar“ quasi ein die Masterarbeit begleitendes Kolloquium ist, wohingegen das „Kolloquium“ eine Präsentation der Masterarbeit wie eine Verteidigung/ ein Rigorosum ist.

Soweit ersichtlich, werden von den Lehrenden aktuelle (Forschungs-)Themen im Studiengang reflektiert.

4.3 Fazit

Die Empfehlung der vorherigen Akkreditierung wurde insofern umgesetzt, als die Möglichkeit geschaffen wurde, für ausländische Studierende ein englischsprachiges Angebot vorzuhalten, wenn Bedarf besteht. Ein Modul wird regelmäßig auf Englisch angeboten.

Insgesamt verfügt der Studiengang VT über klar definierte und sinnvolle Ziele. Das Konzept des Studiengangs und die Studiengangsmodule sind insgesamt geeignet, die Studiengangsziele zu erreichen. Der Studiengang VT erfüllt die Anforderungen des Qualifikationsrahmens für deutsche Hochschulabschlüsse auf Masterniveau.

Die Gutachtergruppe sieht das Kriterium „Studiengangskonzept“ als erfüllt an.

5 Ziele und Konzept des Masterstudiengangs MuL

5.1 Qualifikationsziele

5.1.1 Studiengangsziel

Der Studiengang MuL baut konsekutiv auf den Bachelorstudiengang VTL auf und führt zu einem weiteren berufsqualifizierenden Abschluss. Das Studiengangsziel MuL wird in § 2 Abs. 2, 3 SSB beschrieben. Demnach „werden im Masterstudiengang spezifische Kenntnisse und Problemlösungskompetenzen im Bereich Materialfluss und Logistik vermittelt. Schwerpunktsetzungen innerhalb dieser Vertiefung sind individuell möglich und werden durch die Kombination von Wahlpflichtfächern bestimmt. Der Studiengang führt auf der Basis vertiefter Grundlagen an Probleme, Methoden und Ergebnisse der verschiedenen Gebiete heran und vermittelt neueste Entwicklungen und Trends. Neben der Vermittlung wissenschaftlich fundierter Kenntnisse und Fähigkeiten soll die Ausbildung auch dazu befähigen, eine Einordnung der eigenen Tätigkeit in das gesellschaftliche Umfeld vornehmen und Technikfolgen abschätzen zu können.“ Das Studiengangsziel ist auch im Diploma Supplement unter Punkt 4.2 hinterlegt.

Ziel des Studiengangs MuL ist es also, bereits entwickelte Fach- und Methodenkompetenz auf deutlich erhöhtem Niveau systematisch zu erweitern und fortzuentwickeln. Daneben soll den Studierenden für den späteren Einsatz in leitenden Positionen Führungs- und Sozialkompetenz vermittelt werden. Die teamorientierte Bearbeitung von drei Projektaufgaben während der ersten drei Semester soll der Anwendung erworbenen Wissens, dem Erfahrungserwerb und der Interaktion in einem praktischen Umfeld dienen.

Aus Sicht der Gutachtergruppe sind die Qualifikationsziele schlüssig formuliert und in den studienrelevanten Dokumenten transparent dokumentiert. Zudem setzen sich die Qualifikationsziele von den Qualifikationszielen des grundständigen Studiengangs ab.

5.1.2 Kompetenzen

Die Kompetenzziele des Studiengangs M&L werden in § 2 Abs. 4 SSB dargelegt. Demnach sollen die „Absolventinnen und Absolventen (...) neben vertieften fachlichen Fähigkeiten auch die notwendigen fachlichen und sozialen Kompetenzen [besitzen], um eine leitende Stellung oder berufliche Selbständigkeit im weltweiten Einsatz zu erreichen. Insbesondere soll die Ausbildung die Studierenden befähigen,

- die fachlichen Probleme und Aufgaben in ihrer Komplexität zu erkennen, die fachspezifischen und gesellschaftlichen Folgewirkungen ihres Handelns zu bedenken und zu berücksichtigen,
- Kreativität und Fantasie bei der Suche nach Problemlösungen einzusetzen,

- mit Fachkollegen und anderen in ihrem Tätigkeitsbereich zu kooperieren und im Team zu arbeiten, sowie die Arbeit nach außen überzeugend zu vertreten und mit Betroffenen zu diskutieren,
- Entscheidungsfreudigkeit, Durchsetzungsvermögen und Flexibilität zu entwickeln und gesellschaftlich verantwortlich und umweltbewusst zu handeln.

Damit sind aus Sicht der Gutachtergruppe die Kompetenzziele hinreichend, wenn auch vage beschrieben. Eine wissenschaftliche Befähigung auf Masterniveau kann als gegeben angesehen werden. Diese Kompetenzziele werden im Diploma Supplement unter der Rubrik „Berufsbefähigung“ aufgeführt, was insofern nicht stimmt, als unter Berufsbefähigung die Berufsfelder und Tätigkeitsbeschreibungen zu subsumieren sind (vgl. III.5.1.5).

Die Absolventinnen und Absolventen des Studiengangs MuL sollen in die Lage versetzt werden, mit den im Studium erworbenen Kenntnissen und Fähigkeiten später Aufgaben in Konzeption, Planung und Betrieb komplexer Intralogistik- sowie makrologistischer Transport- und Verkehrssysteme übernehmen zu können. In diesem Zusammenhang wurde während der Vor-Ort-Prüfung vorgeschlagen, in der Außendarstellung statt von der Konzeption, Planung und Betrieb von „Verkehrsmitteln und deren Anlagen“ in einem umfassenderen Sinn von Konzeption, Planung und Betrieb „Mikro- und Makrologistischer Systeme“ zu sprechen.

5.1.3 Persönlichkeitsentwicklung und Befähigung zum gesellschaftlichen Engagement

Wie aus den Kompetenzzielen (vgl. III.5.1.2) ersichtlich, liegt ein Schwerpunkt auf dem Ausbau von personalen, sozialen und Schlüsselkompetenzen, welche die Persönlichkeitsentwicklung fördern. Auch die Befähigung zum gesellschaftlichen Engagement wird durch die Einübung von Kompetenzen aus den Bereichen Innovationsmanagement und Kreativitätstechniken, Formen des gewerblichen Rechtsschutzes, Arbeitnehmererfinderrecht, Produktverwertung, Lizenzen, Entrepreneurship Management, Projektmanagement (Fortgeschrittene), Personalführung/ HRD, Karriere- und Bewerbungstraining, Kommunikations- und Konfliktmanagement gefördert.

5.1.4 Zielgruppe und Nachfrage

Als Zielgruppe für den Studiengang MuL gibt die Fachhochschule Erfurt Studierende, die sich im Bereich Logistik und Materialflussoptimierung weiterqualifizieren wollen, an. Zur Auslastung des Studiengangs kann keine längerfristige Aussage gemacht werden. Mit zuletzt 17 aufgenommenen Studenten bewegt sich die Auslastung jedoch knapp auf Niveau der Vorjahre und wird als auskömmlich bezeichnet. Die typischen Studierenden im Studiengang MuL sind männlich (73 %), aus Thüringen oder angrenzenden Bundesländern, haben Abitur, das Bachelorstudium zuvor an der Fakultät absolviert und sind Mitte zwanzig. Die Abbrecherquote ist gering.

5.1.5 Berufsbefähigung

Die Absolventinnen und Absolventen des Studienganges MuL finden ein breites berufliches Einsatzfeld bei:

- Verkehrsunternehmen sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr,
- Verarbeitende Industrie, insbesondere Automobil- und -zulieferindustrie,
- Verkehrsinfrastrukturunternehmen aller Verkehrsträger,
- Speditionen, Umschlags-, Handels-, Immobilien- und Lagerhausgesellschaften,
- Behörden (Kommune, Bund, Land, EU) und weitere Träger von Planungsaufgaben und Verkehrsbauprojekten,
- Interessenverbände und Vereine,
- Forschung und Entwicklung, Wissenschaftseinrichtungen,
- Beratungsunternehmen, Ingenieur- und Planungsbüros.

Tätigkeitsmerkmale einer typischen Einstiegsposition sind dabei:

- qualifizierte Sachbearbeiter/ Referenten,
- Fachplaner,
- Junior Consultants,
- Wissenschaftliche Mitarbeiter/ Assistenz,
- Assistenz der GF (mittlere Unternehmen).

Langfristig können die Absolventinnen und Absolventen des Studienganges MuL durch ihre anwendungsorientierte Ausbildung insbesondere in folgenden Funktionen tätig werden:

- Führungsfunktionen in der mittleren und oberen Management-Ebene in technischen, kaufmännischen, planerischen und IT-bezogenen Funktionalbereichen und in Querschnittsfunktionen (z.B. Personal, Marketing, Logistik, Handel),
- berufliche Selbständigkeit,
- selbständige qualifizierte wissenschaftliche Tätigkeit, auch im Hinblick auf weitere akademische Qualifikationen (Promotion),
- wissenschaftliche Aufgaben im Rahmen von interdisziplinären Verbundprojekten (Projektentwickler).

Die oben genannten Berufs- und Tätigkeitsfelder sind klar und deutlich definiert und könnten so auch im Diploma Supplement eingetragen werden. Bisherige Erkenntnisse über den Verbleib der Absolventinnen und Absolventen legen nahe, dass die Anforderungen der Berufspraxis angemessen reflektiert worden sind und die beruflichen Einsatzmöglichkeiten in Industrie und Handel sowie bei Logistikdienstleistungsunternehmen und Behörden vielfältig sind.

Aus Sicht der Gutachtergruppe ist das Kriterium „Qualifikationsziele“ erfüllt.

5.2 Studiengangsaufbau

Der Studiengang MuL umfasst vier Vollzeitsemester (120 ECTS-Punkte), wobei die Arbeitsbelastung gleichverteilt auf alle Semester ist. Der Studiengang ähnelt im Aufbau dem Studiengang VT insofern, als im ersten Semester ausschließlich Pflichtfächer belegt werden müssen und im zweiten Semester ein Wahlpflichtanteil hinzukommt, der im dritten Semester ausgebaut wird. Die Masterarbeit mit einem Masterseminar beendet das Studium im vierten Semester.

Das Studium gliedert sich in Grundlagen-, Vertiefungs- und Schwerpunktstudium. Die weitgehend einheitliche Größe von sechs ECTS-Punkten je Modul erleichtert deren Kombination. Der Stundenplan erscheint gut abgestimmt und insofern im praktischen Studienverlauf umsetzbar. Im ersten Semester werden fach-theoretische und methodische Grundlagen vermittelt, im zweiten und dritten Semester findet eine fachliche Spezialisierung und der Erwerb von Kernkompetenzen statt, die jeweils zu 2/5 im zweiten und 3/5 im dritten Semester durch individuelle Wahlmöglichkeiten gekennzeichnet sind. Aus Sicht der Gutachtergruppe ist der Umfang der Pflicht- und Wahlpflichtmodule angemessen.

Wie im Studiengang VT gibt es keine mit ECTS-Punkten kreditierten praktischen Anteile, jedoch in jedem Semester Projekte im Umfang von zusammen 15 ECTS-Punkte. Ein Mobilitätsfenster ist nicht vorgesehen.

Aus Sicht der Gutachtergruppe ist der Studiengang MuL stimmig hinsichtlich der angestrebten Studiengangsziele aufgebaut und die Studiengangsbezeichnung stimmt mit den Inhalten überein. Die Inhalte und Kompetenzen sind angemessen in Bezug auf Masterabschluss. Aktuelle Forschungsthemen werden im Studiengang reflektiert. Der angebotene Fächerkanon erscheint ausgewogen und deckt die für Führungsaufgaben im Unternehmen bzw. die Durchführung eines anspruchsvollen interdisziplinären Projekts relevanten Themen gut ab. Allerdings wurde bereits bei der Vor-Ort-Begehung angesprochen, dass das Modul „Technische Mechanik“/Festigkeitslehre fehlplatziert ist daher durch ein mehr logistikaffines Modul ersetzt werden sollte.

5.3 Fazit

Die Ziele des Studiengangs MuL sind sinnvoll und angemessen und entsprechen den Anforderungen an einen wissenschaftlich ausgerichteten Masterstudiengang im Bereich Logistik. Aufgrund des gelungenen Studienaufbaus ist ein Abschluss des Studiums im Studiengang MuL innerhalb der Regelstudienzeit gut möglich. Insgesamt kann der Studiengang MuL als gut durchdacht und zielführend betrieben bezeichnet werden; er erfüllt die Anforderungen des Qualifikationsrahmens für deutsche Hochschulabschlüsse auf Masterniveau.

Die Gutachtergruppe sieht das Kriterium „Studiengangskonzept“ als erfüllt an.

6 Ziele und Konzept des Masterstudiengangs EBS

6.1 Qualifikationsziele

6.1.1 Studiengangziel

Die Fachhochschule Erfurt verfolgt mit dem Masterstudiengang EBS drei Ziele. Das erste Ziel besteht darin, die Ausbildungspalette im Bereich Eisenbahnwesen zu erweitern, neben dem Bachelorstudiengang EBW auch einen bahnspezifischen Masterstudiengang anzubieten und mit dem Weiterbildungsmaster auch neue Zielgruppen (neben den eigenen Absolventinnen und Absolventen) anzusprechen. Weiterhin wird mit dem Masterstudiengang EBS die Erweiterung der internationalen Vernetzung angestrebt. Hierzu dient die enge Kooperation mit der Fachhochschule St. Pölten und der Züricher Hochschule für Angewandte Wissenschaften in Winterthur. Bei diesem Netzwerk geht es neben Kontakten zu anderen Hochschulen auch um Kontakte zu Unternehmen aus der Bahnbranche. Das dritte Ziel besteht in der Akquise von Drittmitteln für die Hochschule, um in Zeiten knapp werdender öffentlicher Mittel mit diesem Angebot langfristig wettbewerbsfähig zu sein.

Das Studiengangziel des Studiengang EBS ist im Diploma Supplement wie folgt wiedergegeben (Punkt 4.2): „Mit dem Studiengang „Europäische Bahnsysteme“ erwerben Absolvent/-innen technische, betriebliche, wirtschaftliche, rechtliche und verkehrspolitische Handlungskompetenzen: einschließlich der Berücksichtigung umweltrelevanter Aspekte. Absolvent/-innen erkennen Schnittstellen zwischen diesen Bereichen, können hierbei eventuell auftretende Diskrepanzen und Zielkonflikte bewerten (z. B. Wirtschaftlichkeit versus technische und betriebliche Möglichkeiten in der Betriebsführung) sowie Lösungen erarbeiten. Der Studiengang „Europäische Bahnsysteme“ vermittelt in besonderem Maße internationales Systemwissen im Bahnbereich, welches den Studiengang „Europäische Bahnsysteme“ in seiner Form besonders und einzigartig macht. Neben den genannten Aspekten kennen Absolventen europäische Bahnsysteme, aktuelle Tendenzen in der Interoperabilität von Bahnsystemen sowie internationale Unterschiede.“

Der Studiengang „Europäische Bahnsysteme“ hat als länderübergreifender Weiterbildungsstudiengang das übergeordnete Ziel, Eisenbahner im Beruf bzw. mit zwei Jahren einschlägiger Berufserfahrung auf eine internationale Tätigkeit im DACH-Gebiet vorzubereiten. Dies erfolgt neben der Vermittlung technischer Kompetenzen auch unter umfassender Berücksichtigung von wirtschaftlichen, rechtlichen und umweltpolitischen Aspekten. Zusätzlich werden die Studierenden im Aufbau eines beruflich relevanten, internationalen Netzwerks unterstützt. Dies bezieht sich allerdings – entsprechend der beteiligten Hochschulen auch sprachlich – auf die DACH-Region. Außerdem zielt der Aufbau des Studiengangs mit je einer Projektarbeit pro Semester darauf ab, die Studierenden auch in übergeordneten Fähigkeiten wie zum Beispiel Projektmanagement, Kundenorientierung und Teamarbeit zu schulen. Diese Arbeiten fördern sicher auch eine Weiterentwicklung der Persönlichkeit.

Die Studienziele sind in der Studien- und Prüfungsordnung entsprechend dargestellt. Allerdings sollte darauf geachtet werden, dass ausschließlich Formulierungen benutzt werden, die im Einklang mit den Begrifflichkeiten des EU-Regelwerks stehen (Gegenbeispiel: Homologisierung). Im Wesentlichen stellt sich der Studiengang verglichen mit den anderen zu akkreditierenden Studiengängen jedoch reifer und übersichtlicher dar.

6.1.2 Kompetenzen

Die zu erwerbenden Kompetenzen sind in § 2 Abs. 2 SSB wie folgt formuliert: „Nach der breit angelegten Bachelor- bzw. Diplom-Ausbildung wird im Masterstudiengang/Masterlehrgang Internationales Systemwissen Bahn vermittelt. Die Studierenden erhalten einen Überblick über europäische Bahnsysteme, aktuelle Tendenzen in der Interoperabilität von Bahnsystemen sowie internationale Unterschiede hierbei. Ziel ist das Aufzeigen der Notwendigkeit von interoperablen Systemen als Bedingung für einen offenen Zugang zum Schienennetz. Studierende werden in die Lage versetzt, als Impulsgeber bei Fragen der Homologisierung und Interoperabilität zu fungieren. Ebenso erhalten die Studierenden Kenntnisse, um nationale Eisenbahnpolitiken unter europäischen Zielsetzungen zu bewerten und diese zu gestalten. Die Studierenden werden in die Lage versetzt, komplexe eisenbahnspezifische Probleme zu bearbeiten. Weiterhin erwerben die Studierenden Projektsteuerungskompetenz, soziale Kompetenz sowie interkulturelle Kompetenz.“

Der Gutachtergruppe der Reakkreditierung ist aufgefallen, dass der Erwerb von Fremdsprachenkenntnissen nach wie vor kein Kernbestandteil dieses als „Europäisch“ ausgewiesenen Studiengangs ist. Dies gilt auch für Fremdsprachenkenntnisse als Aufnahmevoraussetzung. Es ist anerkannt, dass die DACH-Orientierung des Studiengangs und der beteiligten Hochschulen fast zwangsläufig zu einer nahezu ausschließlich deutschsprachigen Ausbildung führt. Hier kann jedoch das konsequente Lesen der Gesetzes- und Verordnungstexte sowie der Normen im englischen Original Abhilfe schaffen, ohne gleich englischsprachige Module einzuführen. Allerdings müssen Fremdsprachenkenntnisse in Englisch dann aber Eingangsvoraussetzung werden, was von der Gutachtergruppe unterstützt wird. Es sollte daher Fachenglisch weiter curricular eingebunden werden. Dies kann durch englische Lehrveranstaltungen und/oder englischsprachige Studienleistungen erfolgen. Auch sollte eine weitere Fremdsprache (bspw. Spanisch) angeboten werden.

6.1.3 Persönlichkeitsentwicklung und Befähigung zum gesellschaftlichen Engagement

Die Persönlichkeitsentwicklung der Studierenden wird einmal durch ein internationales Studium an drei Lernorten auf Masterniveau entscheidend gefördert. Der Erwerb von Projektsteuerungskompetenz, sozialer Kompetenz sowie interkultureller Kompetenz sind ausgewiesene Ziele des Studiengangs EBS. Da das Eisenbahnwesen auf gesamteuropäischer (de jure) bzw. DACH-Ebene (de facto) behandelt wird, sind die Studierenden mit supranationalen Regelungen konfrontiert, welche Ihnen ein breiteres Verständnis von der Verkehrsplanung ermöglichen und somit die Befähigung zum gesellschaftlichen Engagement herausarbeiten.

6.1.4 Zielgruppe und Nachfrage

Ein nennenswerter Anteil der Studierenden wird nicht von den ehemaligen Staatsbahnen gestellt. Dennoch könnte nach Auffassung der Gutachter eine aktive Erweiterung der Herkunftsbetriebe die Anerkennung und Inanspruchnahme des Studienganges deutlich erhöhen. Demgegenüber ist zu berücksichtigen, dass die etwa 20 Studienplätze derzeit ausgebucht sind, so dass dies entweder mit einer Erhöhung der Studierendenzahl zulasten der Lerngruppengröße und damit der Qualität oder durch ein mehrfaches Anbieten der Kurse zulasten der Lehrenden einhergehen könnte. Beides scheint derzeit keine sinnvolle Lösung zu sein. Insofern sind Struktur, Studienplätze, Verfahren etc. offensichtlich passend für den Markt. Eine Veränderung der inhaltlichen Struktur, zugunsten europäischer und fahrzeugbezogener Inhalte, könnte hier aber einen Wandel initiieren.

6.1.5 Berufsbefähigung

Die Absolventinnen und Absolventen des Studiengangs EBS sollen neben vertieften fachlichen Fähigkeiten und länderübergreifenden fachlichen Kenntnissen auch Führungskompetenzen besitzen. Das Studium soll insbesondere für folgende Tätigkeiten und Einsatzfelder befähigen (§ 2 Abs. 3 SSB):

- Projektleitung (internationaler) eisenbahnspezifischer Großprojekte;
- Kundenmanagement im internationalen Verkehr;
- Eisenbahnbetriebsleitung;
- Unternehmensberatung, Forschung, Normierung;
- Nationale und internationale Aufsichtsbehörden;
- International agierende Eisenbahnverkehrsunternehmen/ Eisenbahninfrastrukturunternehmen;
- Lok- und Wagenpools;
- Bahnindustrie.

Von Beginn an wurde offensichtlich auf den Bedarf aus der Branche geachtet, um die Inhalte des Studiengangs an spätere Berufsmöglichkeiten anzupassen. Die Entwicklung des Curriculums entstand in Absprache mit verschiedenen Bahnunternehmen. Dabei wurden die Anforderungen unterschiedlicher Berufsfelder im System Bahn berücksichtigt. Dies wurde in den Gesprächen mit Lehrenden und Studierenden deutlich. Bei der Entwicklung des Studiengangs wurde offensichtlich sehr stark mit DB Netze, einer Tochter der Deutschen Bahn AG zusammengearbeitet. Dies war im Hinblick auf die Adressaten aus dem Studiengang EBW zunächst sinnvoll. Für eine nachhaltige Weiterentwicklung im Sinne des Ziels der Hochschule, internationale Vernetzung in der Bahnbranche und damit ggf. auch eine Erhöhung der Drittmittelquote zu erreichen, sollte aber auf die Einbindung anderer Marktkräfte des Systems Bahn geachtet werden.

6.2 Studiengangsaufbau

6.2.1 Studienstruktur

Der Aufbau des Studiengangs EBS ist seit der Erstakkreditierung beibehalten worden und umfasst insgesamt 120 ECTS-Punkte. 24 ECTS-Punkte werden vorab durch die zweijährige Berufstätigkeit erworben bzw. abgegolten. Die weiteren 96 ECTS-Punkte verteilen sich in den ersten drei Semestern auf je drei Vorlesungsmodule und ein Projektmodul pro Semester (alle à 6 ECTS-Punkte) und im vierten Semester auf Exkursion (5 ECTS-Punkte) und Masterthesis (15 ECTS-Punkte) mit Kolloquium (4 ECTS-Punkte). Insofern umfasst der Studiengang EBS 55 ECTS-Punkte für Pflichtmodule, 15 ECTS-Punkte für die integrierten Projekte, 20 ECTS-Punkte für Wahlpflichtmodule und 30 ECTS-Punkte für die Master Thesis mit Kolloquium und Seminar.

Jeder ECTS-Punkt ist mit 25 Arbeitsstunden hinterlegt, wobei das Projektmodul aus der Berufstätigkeit heraus bearbeitet wird und somit pro Semester 18 CP bzw. 450 Stunden zusätzlich zur Regelarbeitszeit zu leisten sind. Dies liegt gerade an der empfohlenen Grenze von 2.700 Stunden bei einer Vollzeittätigkeit. Auf diese Belastung werden die Studierenden zwar vorab hingewiesen, letztlich ist es aber nur mit weitreichender Unterstützung der Arbeitgeber machbar, zumal auch die ca. 67 Präsenztage nicht vollständig durch den Jahresurlaub abgedeckt werden können und sollten. Die Absprachen der Studierenden mit den Arbeitgebern sollten das berücksichtigen.

Die Größe und Aufteilung der Module entspricht dem Ausbildungsziel. Die Modulbeschreibungen sind ausreichend informativ, die Literaturangaben sollten bei der nächsten Überarbeitung allerdings aktualisiert werden.

Für alle neun Vorlesungsmodule sind jeweils 42 Stunden Präsenzzeit, 24 Stunden Fernstudium und 84 Stunden Selbststudium angesetzt, was der allgemeinen Vorgehensweise entspricht. Die Inhalte sind konsekutiv aufgebaut, eine Auswahlmöglichkeit über die neun Angebote hinaus besteht nicht. Der inhaltliche Schwerpunkt liegt auf Infrastruktur und Betrieb der beteiligten Länder. Hier wäre eine Erweiterung auf andere europäische Systeme sowie Interoperabilität im Sinne der Studiengangsbezeichnung wünschenswert. Als Wahlmöglichkeit sollte über weitere Vorlesungen zu interoperablen Fahrzeugen nachgedacht werden, um den Studiengang auch für andere Marktteilnehmer attraktiv zu machen.

Eine Differenz, die behoben werden sollte, besteht zwischen vorgelegter Broschüre (Stand August 2014) und Modulbeschreibungen bei den Modulen, die von der ZHAW Winterthur verantwortet werden. Die Zusammenfassung der Inhalte der Module des zweiten und dritten Semesters im dritten und die Umwidmung im zweiten Semester in ein Praxisprojekt sind in der Broschüre noch nicht berücksichtigt. Jedoch ist nach Auffassung der Gutachter in Anbetracht der in jedem Semester zu belegenden (praxisnahen) Projektmodule zu prüfen, ob diese Entwicklung wieder rückgängig gemacht und damit mehr Raum für Fahrzeugthemen geschaffen werden kann.

Das Projektmodul umfasst pro Semester 135 Stunden Selbststudium und 15 Stunden Präsenzzeit. Da hier eine berufstheoretische, berufspraktische oder wissenschaftliche Arbeit ausgewählt werden kann, wird es als Wahlpflichtmodul angegeben. Aus den Unterlagen geht jedoch nicht eindeutig hervor, ob am Ende aus jeder Gruppe eine Arbeit vorgelegt werden muss oder ob man z.B. drei wissenschaftliche Projektarbeiten ableisten kann.

Im vierten Semester ist die Teilnahme an einer Exkursion mit 42 Präsenzstunden Pflicht, die außerhalb der DACH-Region stattfindet. Anschließend muss ein Exkursionsbericht erstellt werden, für den 83 Stunden vorgesehen sind. Hauptbestandteil des vierten Semesters ist jedoch die Masterthesis, die in 455 Stunden Selbststudium und 20 Präsenzstunden erarbeitet werden muss, wobei diese insgesamt 475 Stunden auf 375 Stunden Thesis und 100 Stunden Kolloquium aufgeteilt werden.

Zum Abschluss erhalten die Studierenden eine gemeinsame Masterurkunde über die bestandene Masterprüfung von der Fachhochschule Erfurt und der der Fachhochschule St. Pölten. Gleichzeitig mit der Masterurkunde und dem Zeugnis wird ein gemeinsames Diploma Supplement ausgestellt.

6.2.2 Studieninhalte

Der Studiengangsaufbau und seine Inhalte entsprechen den Ansprüchen an einen Joint-Degree-Master, der im Weiterbildungssegment angesiedelt und dessen Verbindung zwischen Wissenschaft und Praxis angemessen ist.

Dennoch weist der Studiengang nach Einschätzung der Gutachterkommission zwei Defizite auf. Zum einen kommt der europäische Aspekt zu kurz, da die Inhalte sich nur auf die Bahnsysteme der DACH-Region konzentrieren. Zum anderen überwiegen die Inhalte aus Infrastruktur und Betrieb, womit auch der Kundenkreis eingeschränkt ist. Gerade der erste Punkt könnte durch ein Auslandssemester verbessert werden. Es wird jedoch anerkannt, dass im Rahmen eines berufs begleitenden Weiterbildungsmasters eine längere Abwesenheit nur in Abstimmung mit den Arbeitgebern erfolgen und daher nicht ohne weiteres verpflichtendes in das Curriculum aufgenommen werden kann.

In letzterem Punkt sollte die Ausgewogenheit im Lehrportfolio von Infrastruktur-, Betriebs- und Fahrzeugthemen verbessert werden. So wäre eine Überprüfung der Sinnhaftigkeit des Moduls M2.3 als Praxisprojekt zu empfehlen. Zum einen im Hinblick auf die Dopplung der Lehrmethode mit bestehenden Projektmodulen und zum anderen im Hinblick auf eine an diesem Zeitfenster mögliche Erweiterung der Fahrzeugthemen im Lehrangebot. Ggfs. sollten weitere Module ergänzt werden, um Wahl- bzw. Vertiefungsmöglichkeiten anzubieten. Es würde sich eine bessere Akquisemöglichkeit bei allen Unternehmen der Bahnbranche ergeben, wenn das Lehrangebot die Infrastruktur und die Fahrzeuge gleichwertig umfasst.

6.3 Fazit

Das strukturelle und inhaltliche Konzept des Weiterbildungsmasters „Europäische Bahnsysteme“ ist nach Auffassung der Gutachter geeignet, die Studiengangsziele in Bezug auf Studierbarkeit und die fachliche Qualifikation der Studierenden zu erfüllen. Die Verortung innerhalb des Qualifikationsrahmens für deutsche Hochschulabschlüsse ist gewährleistet.

Der Masterstudiengang „Europäische Bahnsysteme“ richtet sich an eine definierte Zielgruppe und die Ausbildung der Studierenden orientiert sich an klaren Zielvorgaben. Insgesamt spricht diese Kombination ein angemessenes Marktpotential an. Der Studiengang ist entsprechend der in der Erstakkreditierung ausgesprochenen Empfehlungen im Großen und Ganzen in zufriedenstellender Weise weiterentwickelt worden. Die Anpassung der Notengewichtung, die Einführung von Vereinbarungen mit den Arbeitgebern der Studierenden zur Klarstellung der Belastungen durch das Studium sowie die Qualität des Bibliotheksbestands konnten durch den Selbstbericht und in den Gesprächen mit Hochschulverantwortlichen und Studierenden nachgewiesen werden. Die Abstimmungen mit den beteiligten Hochschulen sind entsprechend der organisatorischen Möglichkeiten institutionalisiert worden.

Die Berücksichtigung der Empfehlungen aus der Erstakkreditierung ist im Selbstbericht der Hochschule dargestellt. Tatsächlich kann die Mehrzahl der Empfehlungen als erfüllt angesehen werden. Die Gutachter sind jedoch der Meinung, dass in Bezug auf die Einbindung von Fremdsprachenkenntnissen weiterhin Verbesserungspotential besteht, so dass diese Empfehlungen mit den unter III.6.1 ausgeführten Ergänzungen bestehen bleiben sollten. Die Antwort der Hochschule auf Empfehlung (Ausschließlicher Fokus auf Mitarbeiter der Deutschen Bahn) kann zwar akzeptiert werden, jedoch liegt der Fokus des Studiengangs eindeutig auf Infrastruktur- und Betriebsthemen, so dass sich im Wesentlichen Mitarbeiter der nach wie vor staatlichen Netzbetreiber angesprochen fühlen dürften, was in den Gesprächen bestätigt wurde. Diese Empfehlung sollte also, wie unter III.6.2.2 bereits ausgeführt, zu einer Gleichgewichtung von Fahrzeug- und Infrastrukturthemen hin umformuliert werden.

Insgesamt ist das Konzept des Studiengangs geeignet, die Studiengangsziele zu erreichen. Die Studiengangsmodule insgesamt so konzipiert, dass die Studiengangsziele erreicht werden können. Der Studiengang EBS erfüllt die Anforderungen des Qualifikationsrahmens für deutsche Hochschulabschlüsse.

7 Implementierung

7.1 Ressourcen

7.1.1 Personelle Ressourcen

In der Fachrichtung Verkehr und Transport besteht das Professorium aus 14 Personen, von denen zwei Honorarprofessuren sind. Acht Professorinnen und Professoren sowie fünf Dozentinnen und Dozenten aus der Fakultät bzw. anderen Teilen der Fachhochschule Erfurt leisten Lehrimporte in den Bereichen Betriebswirtschaftslehre, Rechnungswesen, Recht und Sprachausbildung. 19 Lehrbeauftragte unterstützen die Fachrichtung in der Lehre. Eine Laboringenieurin und fünf Laboringenieure betreuen die Laboraustattung.

Grundsätzlich positiv zu bewerten ist, dass Synergien zwischen den Studiengängen wie auch hochschulweit sehr gut ausgenutzt werden. So haben die Bachelorstudiengänge viele gemeinsame Veranstaltungen, was auf Seiten der Studierenden der Interdisziplinarität dient, aber gleichzeitig den Druck auf den Personalkörper senkt und die Effizienzen (räumlich, sachlich und inhaltlich) der Studiengänge sicherstellt.

Die Hochschulleitung sagt zu, dass zur Sicherung der Lehre im Bereich der Fachrichtung Verkehrs- und Transportwesen eine vorgezogene Besetzung der zur Nachbesetzung anstehenden Professur im Lehrgebiet Eisenbahnwesen möglich ist. Dies ist zum Juli 2018 mit der neu berufenen Professor für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik erfolgt.

Bezüglich der personellen Ressourcen lassen sich für die zu Studiengänge jedoch zwei wesentliche Tendenzen beobachten, denen es zu begegnen gilt. Zum einen lassen die Studierendenzahlen (zum Teil aufgrund globaler Effekte) nach, so dass gerade die Grundlagenveranstaltungen durch die bestehenden Personalkapazitäten rechnerisch ausreichend betreut werden können. In den hochspezialisierten vertiefenden Modulen der höheren Semester in den Bachelorstudiengängen und dann im Masterstudium sind die Gruppengrößen aber so klein, dass Veranstaltungen aufgrund zu geringer Nachfrage trotz bestehendem Lehrkörpers nicht oder nur eingeschränkt stattgefunden haben.

Korrespondierend mit diesem Trend wurden im betreffenden Bereich drei volle Professuren eingespart – ein Umstand, den die Fakultät Wirtschaft-Logistik-Verkehr nicht beeinflussen konnten. Der Abbau des Lehrkörpers und ein nur sehr dünner Mittelbau resultieren in eine zum Teil massive Deputatsüberlast bei den bestehenden Professuren. Dieser Trend würde verstärkt, wenn die derzeit einzige Vollprofessur im BWL-Bereich, die innerhalb des zu begutachtenden Zeitraums ausläuft, nicht adäquat oder sogar gar nicht wiederbesetzt wird.

Die Gutachtergruppe stimmt überein, dass beiden Tendenzen durch personelle Strukturänderungen begegnet werden sollte. Folgende Maßnahmen erscheinen geeignet:

- Um mehr Studierende auch aus dem Ausland zu gewinnen, wäre aus dem Kreise der bestehenden Professuren eine Internationalisierungsbeauftragte bzw. ein -beauftragter zu bestimmen. Aufgabe dieser Person wäre es, in Abstimmung mit der Hochschulleitung ein Internationalisierungskonzept zu erstellen und dieses sukzessive umzusetzen. Als Anreiz für diesen Posten sollte eine Deputatsverminderung von bis zu 2 SWS dienen.
- Um die Reduktion des hauptamtlichen Lehrpersonals zu kompensieren und das Überdeputat abzubauen, ist geeignetes Lehrpersonal einzustellen. Deputatsüberlasten und unsichere Laborpräsenzstunden können adäquat über zeitlich befristete Lehraufträge oder – besser noch – über eine noch festzulegende Anzahl von LfBA-Stellen ausgeglichen werden. Auch die Einrichtung (mindestens) einer Planstelle für Lerncoaching erscheint sinnvoll (vgl. III.7.7.3).

Mit dem Zentrum für Qualität (ZfQ) der Fachhochschule Erfurt und dem – im Rahmen der Beantragung leistungsabhängiger Besoldungen herrschenden – Zwang zu akademischen und didaktischen Fortbildungen mindestens alle zwei Jahre sind zwei wichtige Instanzen vorhanden, die die Qualität der Personalentwicklung gewährleisten. Zudem hat sich die Fakultät verpflichtet, dass jährlich mindestens 15 % der Professorenschaft an hochschuldidaktischen Weiterbildungen, insbesondere an den Veranstaltungen des hochschulübergreifenden Projektes der Thüringer Hochschuldidaktik-Initiative (HIT), teilnehmen.

Das ZfQ bietet verschiedene Möglichkeiten zur Weiterqualifizierung von Lehrenden. Neben der individuellen Beratung bietet das ZfQ Hospitationen in Lehrveranstaltungen an, d. h. die Lehrenden erhalten ein professionelles persönliches Feedback. Für die Weiterentwicklung der Lehrkonzepte kann ein hochschuldidaktisches Zertifikat erworben werden. Finanzielle Unterstützung kann bei der Umsetzung neuer Lehr- und Prüfungsprojekten gewährt werden (Lehrfonds „Innovative Lehrkonzepte“). Nicht zuletzt gibt es informelle Treffen mit Impulsvorträgen („lehrBAR“) und eine best-practice Plattform (<https://fh-erfurt.de/zfq/lehrkonzepte/>). Auch der Austausch zwischen Lehrenden und Studierenden wird durch ein bis zweimalige Treffen im Semester („Agenda Lehre“) gefördert.

7.1.2 Finanzielle Ressourcen

Die finanzielle Ausstattung der gesamten Hochschule insbesondere im investiven Bereich sticht positiv hervor. Die Labore sind auf dem neuesten Stand. Zu den Landesmitteln konnten und können in sehr gutem Verhältnis Drittmittel zugeführt werden. Die Forschungsaktivitäten werden in sehr guter Weise in den Lehrbetrieb eingebunden.

Innerhalb der Fakultät wird das Budget beider Fachrichtungen vom Geschäftsführer gemeinsam verwaltet und nach Bedarf für Hilfskräfte, Exkursionen, Dienstreisen, Laborausstattung etc. verteilt. Es wird von Seiten der Handelnden bemängelt, dass die zur Verfügung stehenden Mittel

nicht für personelle Ressourcen eingesetzt werden dürfen oder sollen. Diesem Mangel wäre durch entsprechende Regelauslegungen seitens der Hochschulleitung zu begegnen.

7.1.3 Sächliche Ressourcen

Die Räumlichkeiten und Labore sind baulich und technisch nahezu auf dem modernsten Stand. Es entstehen nahezu automatisch Synergien zwischen den Forschungs- und Lehraktivitäten. Konzeptionell lassen sich hier keine Mängel erkennen. Größe und Ausstattung der Hörsäle sind mehr als ausreichend. Lernbereiche für individuelle Vorbereitungen, Gruppenarbeiten und Laborleistungen sind üppig vorhanden und in hervorragendem Zustand. Diesen Umstand sollte man im Rahmen von Marketingmaßnahmen stärker herausstellen.

Als einziger kleinerer Mangel bleibt zu erwähnen, dass alle Hörsäle und Seminarräume über lediglich einen Beamer verfügen. Parallelpräsentationen werden so erschwert. Es wird angeraten, zwei bis drei unterschiedlich große Räume mit einem zweiten Beamer auszustatten.

Hinzu kommt ein jüngst modernisiertes Bibliotheksgebäude nebst Ausstattung, welches allen heutigen Standards entspricht. Bei der Auswahl der Zeitschriften könnten jedoch noch Verbesserungen vorgenommen werden. So sollten die Zeitschriften „Straßen- und Verkehrstechnik“ und „Zeitschrift für Verkehrssicherheit“ verfügbar sein.

7.1.4 Fazit

Die personellen, finanziellen, räumlichen und sächlichen Ressourcen haben sich gegenüber der im Rahmen der Erstakkreditierung bewerteten Situation nicht wesentlich verändert. Die räumlichen und sächlichen Ressourcen (u.a. Labore, Bibliothek) werden kontinuierlich nach Bedarf erneuert und erweitert. Die Situation der Partnerhochschulen ist ebenfalls nach wie vor an die besonderen Anforderungen des Studiengangs angepasst. Insgesamt sind die personellen Ressourcen für die Durchführung des Studiengangs und die Gewährleistung des Profils momentan ausreichend. Jedoch ist der momentanen Überlast des hauptamtlichen Personals durch adäquate Maßnahmen wie dem Einsatz von Lehrbeauftragten oder LfbA zu begegnen. Von diesem Punkt abgesehen, ist aus Sicht der Gutachtergruppe das Kriterium „Ausstattung“ erfüllt.

7.2 Entscheidungsprozesse, Organisation und Kooperation

7.2.1 Organisation und Entscheidungsprozesse

Anhand der Unterlagen, die der Gutachtergruppe zur Verfügung gestellt wurden, und den Gesprächen vor Ort, erscheinen der Gutachtergruppe die administrativen Einheiten für alle betreffenden Studiengänge funktionstüchtig und auch im Sinne einer schlanken Verwaltung in der Lage, schnelle, zielgerichtete Entscheidungen zu treffen und mit finanziellen und personellen Mitteln

durchzusetzen. Die Studierenden sind über den Fakultätsrat und die Kommission für Studium und Lehre in die Weiterentwicklung der Studiengänge eingebunden.

Für den Studiengang EBS ist die Studienorganisation aufgrund der Beteiligung von drei Hochschulen anders aufgebaut. Hier regelt eine Studienkommission, die sich aus fünf Mitgliedern zusammensetzt, alle wesentlichen Entscheidungen im Studiengang. Der Kommission gehören die Studiengangsleiterin bzw. der Studiengangsleiter von der Fachhochschule Erfurt, eine Dozentin bzw. ein Dozent der Fachhochschule St. Pölten, eine Dozentin bzw. ein Dozent der Züricher Hochschule für Angewandte Wissenschaften Winterthur sowie zwei Studierende an. Die Mitglieder der Kommission werden von den jeweiligen Hochschulen bestimmt und vom Fakultätsrat der der Fakultät Wirtschaft-Logistik-Verkehr der Fachhochschule Erfurt gewählt. Die Studienkommission ist für die Sicherstellung der Einhaltung der Studien- und Prüfungsordnungen, der Absicherung der inhaltlichen Beratung und der Umsetzung eines ordnungsgemäßen und vollständigen Lehrangebotes verantwortlich. Sie ist weiterhin zuständig für die Prüfung von Individualanträgen. Die Organisation des Studiengangs EBS ist ähnlich anderer länderübergreifenden Studiengänge aufgebaut und entspricht einer guten kollegialen Regelung für Entscheidungsprozesse. Ansprechpartner, Zuständigkeiten, Gremien und die Einbindung der Studierenden sind nach wie vor klar geregelt und transparent dargestellt. Die Kooperation der beteiligten Hochschulen untereinander sowie mit Praxispartnern erfüllt die Anforderungen des Studiengangs EBS.

Die Empfehlung der Gutachter der Erstakkreditierung, zur Sicherstellung der Gleichwertigkeit der Lehrqualität an allen drei Standorten institutionelle Regelungen einzuführen, ist von der Hochschule mit dem Hinweis beantwortet worden, dass die Vergleichbarkeit der Lehrevaluation diese Gleichwertigkeit sicherstellt. Diese Empfehlung bezog sich, wie im Bericht ausgeführt, jedoch darauf, im Fall von Schwierigkeiten, welche jedoch nicht näher spezifiziert wurden, zwischen den drei Kooperationspartnern einen formalen Eskalationsweg zu ermöglichen. Nach Auffassung der Gutachtergruppe der Reakkreditierung könnte dieser Aspekt noch einmal geprüft werden.

7.2.2 Kooperationen

Die Fakultät Wirtschaft-Logistik-Verkehr pflegt verschieden internationale Kontakte. Für die Fachrichtung Verkehr und Transportwesen sind hier zunächst die beiden Partnerhochschulen im Studiengang EBS zu nennen – die Fachhochschule St. Pölten in Österreich und die Züricher Hochschule für Angewandte Wissenschaften in Winterthur/Schweiz. Des Weiteren ist die Fachrichtung Konsortialpartner der Chinesisch-Deutschen Hochschule für Angewandte Wissenschaften (CDHAW) der der Tongji-Universität Shanghai/China im dortigen Studiengang „Wirtschaftsingenieurwesen“ (B.Eng.). Dozenten- und Studierendenaustausch findet zudem mit der School of Management and Economics der Tongji-Universität sowie mit der Zhejiang University of Science and Technology (ZUST) in Hangzhou/China statt. Eine Erasmuspartnerschaft gibt es mit der Fakultät für Verkehrswesen der Gediminas Technische Universität (VGTU) in Wilna/Litauen. Zuletzt gibt es

noch Dozentenaustausch und Auslandsexkursionen zu Staatliche Universität für Eisenbahnwesen (Om-GUPS) in Omsk/Russland und zur Fakultät Verkehrsingenieurwesen der Technischen Universität Budapest/Ungarn.

Wiewohl diese Kooperationen sinnvolle internationale Ergänzungen zum Studium bieten, so erscheint doch überschaubare Portfolio internationaler Kooperationen für die betreffenden Studiengänge von Nachteil für einen kontinuierlichen und ausgeprägten Austausch gerade auf studentischer Ebene. So wurde explizit bemängelt, dass aufgrund des Fehlens von Kooperationen in den angelsächsischen Raum kaum Möglichkeiten zur Studierendenmobilität gebe – für die o. g. Kooperationspartner sind Chinesisch, Russisch oder Ungarisch notwendige Fremdsprachen, welche die meisten Studierenden nicht beherrschen. Es wäre daher zielführend, internationale Kooperationen vor allem in den angelsächsischen Raum auszubauen. Die Fakultät sollte eine Internationalisierungsbeauftragte bzw. einen -beauftragten bestellen. Wünschenswert wäre zudem ein Internationalisierungskonzept für die Fakultät, das weitere Internationalisierungsoptionen aufzeigt.

Die bestehenden Kooperationen mit den lokalen Arbeitgebern im (dualen) Studiengang Eisenbahnwesen, die Kooperationen im Rahmen des trilateralen Studiengangs Europäische Bahnsysteme sowie die Kooperationen mit den chinesischen Hochschulpartnern bilden ein hervorragendes Alleinstellungsmerkmal und einen sehr guten Fundus für die Zukunft der betreffenden Studiengänge. Ebenfalls positiv sticht die enge Kooperation mit der Fachschule Gotha heraus. Auch hier verfügt die Fachhochschule Erfurt über ein echtes Pfund im Sinne einer praxisnahen und qualitätsvollen Lehre.

Allgemein ist der Verkehrssektor von einer sehr engen, fast familiär zu nennenden Kooperationsbereitschaft geprägt. So gibt es in Südwestdeutschland sehr viele hochschulübergreifende Kooperationen, gemeinsame Kurs- und Seminarangebote, Summerschools etc. Da In allen Studiengängen große Überschneidungen und Ähnlichkeiten gerade im Vertiefungsbereich existieren, erscheinen Zusammenarbeiten mit fachnahen Hochschulen (z.B. im Umkreis von ca. 300km um den Standort Erfurt) sinnvoll. Hier könnten sukzessive in den kommenden Jahren entsprechende Kooperationen angegangen werden, um Synergien zu nutzen.

Eine noch stärkere Bindung zwischen der Fachhochschule Erfurt und den lokalen, regionalen und überregionalen Industrien und Institutionen des Eisenbahn- und Verkehrswesens sollte in Form eines externen Studiengangsbeirats (bestehend aus Mitgliedern aus Wirtschaft und Praxis) geschaffen werden. Dies würde insbesondere für die Studiengänge EBW und EBS wichtig sein.

Insgesamt hat die Fachrichtung Kooperationen sowohl zu ausländischen Hochschulen als auch zu inländischen Partnern in die Wirtschaft aufgebaut. Beides sieht die Gutachtergruppe sehr positiv, sieht aber Potential, beide Felder auszubauen bzw. auch zu systematisieren durch die Bestellung eines Internationalisierungsbeauftragten für die Hochschulkontakte und eines Beirates für die Kooperation mit der Industrie und Wirtschaft.

7.3 Zugangsvoraussetzungen

Die Zugangsvoraussetzungen sind in allen Studiengängen in § 3 SSB geregelt. Für die beiden Bachelorstudiengänge bestehen die formalen Zugangsvoraussetzungen aus der allgemeinen oder fachgebundenen Hochschulreife, der Fachhochschulreife oder dem Abschluss einer Meisterprüfung bzw. einer gleichwertigen beruflichen Fortbildung. Ein Auswahlverfahren über Numerus Clausus o. ä. ist nicht vorgesehen, da auch nicht notwendig.

In beiden Bachelorstudiengängen EBW und TVL müssen die Bewerberinnen und Bewerber neben der Hochschulzulassungsberechtigung ein Vorpraktikum von mindestens zwölf Wochen mit Tätigkeiten in Einrichtungen des Verkehrs- oder Eisenbahnwesens absolviert haben. Dieses muss spätestens bis zum Ende des zweiten Semesters nachgewiesen werden. Einschlägige Berufsausbildungen und berufspraktische Tätigkeiten können als Praktikum anerkannt werden. Damit wird eine fachlich relevante Vorpraxisphase gefordert.

Für dual Studierende mit studienbegleitender Berufsausbildung im Studiengang EBW gilt nach Darstellung im Internetauftritt der Fachhochschule Erfurt folgendes Vorgehen: Die Studierenden werden von der DB Netz ausgewählt und vorgeschlagen. Interessierte für die duale Ausbildung bewerben sich dafür zuerst bei der DB Netz und stellen nach erfolgter Zusage einen Antrag auf Immatrikulation an der Fachhochschule Erfurt.

Studierende in den Masterstudiengängen müssen einen ersten berufsqualifizierenden Studiengangabschluss vorweisen (vgl. § 3 Rahmenprüfungsordnung (RPO)). Im Studiengang VT müssen die Bewerberinnen und Bewerber über einen ersten Hochschulabschluss im Verkehrs- und Transportwesen bzw. Wirtschaftsingenieur Verkehr, Transport und Logistik mit der Vertiefungsrichtung „Transportmanagement“ oder „Integrierte Verkehrs- und Raumentwicklung“ verfügen bzw. einen gleichwertigen anderen Studienabschluss. Die Mindestnote des ersten Studienabschlusses muss „gut“ sein und die Bewerberinnen und Bewerber müssen ein Motivationsschreiben den Bewerbungsunterlagen beifügen, in dem sie ihre Motivation, Fähigkeiten, Arbeitsweisen und Ideen für ein Projekt bzw. eine schriftliche Ausarbeitung auf dem Gebiet des Verkehrssystemmanagements darlegen. Die Zugangsvoraussetzung zum Studiengang MuL sind ähnlich, der erste Hochschulabschluss ist jedoch breiter gefasst – es muss nur ein ingenieurwissenschaftlicher Studiengang sein – und die Abschlussnote kann auch schlechter als „gut“ sein, wenn die Note der Abschlussarbeit mindestens „gut“ ist. Wie auch in den beiden Bachelorstudiengängen kann auf ein Auswahlverfahren verzichtet werden.

Der Studiengang EBS ist jedoch zulassungsbeschränkt, weshalb hier eine Zulassungs- und Auswahlverfahrensatzung (ZAS) zur Anwendung kommt. Formelle Voraussetzung ist ein erster Hochschulabschluss in einem Studiengang Eisenbahn- oder Verkehrswesen und eine zweijährige Berufspraxis i. d. R. nach dem ersten Studienabschluss. Sollten mehr Bewerberinnen und Bewerber

als Studienplätze vorhanden sein, wird eine Auswahl getroffen. Die Kriterien sind in § ZAS festgelegt, wonach die Note des ersten Hochschulabschlusses mit 52 % gewichtet wird, und je 12 % Gewicht auf Einschlägigkeit des ersten Hochschulabschlusses, auf Einschlägigkeit der Berufsausübung, auf Zusatzqualifikationen (bspw. Auslandserfahrungen) und auf ein Motivationsschreiben entfallen.

Aus Sicht der Gutachtergruppe sind die Zugangsvoraussetzungen angemessen. Diese sind geeignet, die gewünschte Zielgruppe anzusprechen. Auch das vorgesehene Auswahlverfahren im Studiengang EBS ist adäquat und in den Studienunterlagen hinreichend abgebildet.

Der Gutachtergruppe wurde eine veraltete RPO von 2011 vorgelegt, in der die Anerkennungsregeln für an anderen Hochschulen erbrachte Leistungen nicht gemäß der Lissabon Konvention ausformuliert waren. Im Internet war hingegen eine überarbeitete, aktuelle Version von 2012 zu finden, in der die hochschulischen Anerkennungsregelungen gemäß der Lissabon-Konvention umgesetzt worden sind. Jedoch ist die Anerkennung von außerhochschulisch erbrachten Leistungen in den SSBs entsprechend den Vorgaben der Kultusministerkonferenz zu regeln (Beschlüsse zur Anrechnung von außerhalb des Hochschulwesens erworbenen Kenntnissen und Fähigkeiten auf ein Hochschulstudium I und II), so dass gewährleistet wird, dass die Leistungen nach Inhalt und Niveau dem Teil des Studiums gleichwertig sind, der ersetzt werden soll, und dass höchstens 50 % des Hochschulstudiums ersetzt werden.

7.4 Modularisierung und Arbeitsbelastung

Die Studiengänge sind vollständig modularisiert. Ein ECTS-Punkt wird in der RPO mit 25-30 Zeitstunden angegeben (vgl. § 5 Abs. 5 RPO). Diese Angabe wird jedoch nicht in den SSBs konkretisiert. Dies ist bei der Verabschiedung der SSBs zu korrigieren (vgl. III.7.6). In den beiden Studiengängen EBW und VTL sind die ersten beiden Semester relativ arbeitsintensiv. Hier werden acht Module mit nur 4 ECTS-Punkten angesetzt und nur vier Module mit 5 oder mehr ECTS-Punkte angeboten. Aus Sicht der Gutachtergruppe wäre nach Möglichkeit eine Zusammenfassung oder Vergrößerung einzelnen Module anzustreben, um eine Gleichverteilung der Arbeits- und Prüfungsbelastung anzustreben. Das Verhältnis von Präsenz- zu Selbstlernzeiten ist in allen Studiengängen im Wesentlichen angemessen.

Die Studiengänge sind in Bezug auf die studentische Arbeitsbelastung und die Studienplangestaltung insgesamt studierbar. Workloaderhebungen haben keine wesentlichen Abweichungen ergeben. Die Gutachtergruppe schließt sich somit den Ergebnissen der vorherigen Akkreditierung an.

7.5 Lernkontext

Als Lehrformen kommen vor allem Vorlesungen mit begleitenden Übungen und Projekten zum Einsatz. Insbesondere die Projektarbeit wurden von den Studierenden positiv hervorgehoben.

In der Lehre werden Vorlesungen, Übungen, Praktika sowie studentische Projekte und Praxismodule eingesetzt; die Leistungskontrolle findet mittels schriftlicher Prüfungen und zum Teil in Form von Bewertungen studentischer Ausarbeitungen und Präsentationen statt. Alle Module werden im Rahmen ihres Arbeitsaufwandes entsprechend ihrer Arbeitsbelastung kreditiert. Darüber hinaus werden von der Fachrichtung Verkehrs- und Transportwesen Exkursionen angeboten.

Im Studiengang MuL wird der Unterricht häufig in Seminarform angeboten, um das Verständnis und die Vertiefung des theoretisch zu vermittelnden Stoffs zu befördern. Verschiedene Labore erlauben die praktische Anwendung der theoretisch vermittelten Kenntnisse. Darüber hinaus bieten die drei Praxisprojekte die Möglichkeit, das erworbene Wissen im betrieblichen Kontext bei Unternehmen oder im Rahmen von Forschungs- und Kooperationsprojekten der Hochschule anzuwenden. Kooperationen mit ausländischen Hochschulen, vornehmlich in China und Litauen, erlauben den Studierenden, sich interkulturelle Kompetenzen zu erwerben.

Der Weiterbildungsmaster EBS muss in seinen Lehrformen sowohl die Aufteilung zwischen Präsenzzeiten und Selbststudium als auch die geforderte Praxisnähe berücksichtigen. Damit muss zum einen die Studierbarkeit sichergestellt und zum anderen die berufliche Weiterentwicklung unterstützt werden. Der erste Punkt wird durch das sogenannte Blended-Learning-Konzept erreicht, bei dem die Studierenden über die Internet-Plattform Moodle die Möglichkeit haben, Informationen aller Art herunterzuladen, Übungsaufgaben und Tests online zu absolvieren etc. und sich so auf Prüfungen vorzubereiten oder Unterstützung bei der Bearbeitung der Projektarbeiten erhalten. Dies entspricht dem aktuellen Stand. Der zweite Punkt wird auf verschiedene Weise erreicht. Die Projektarbeiten stellen zum Beispiel eine ausgezeichnete Art des fallbasierten Lernens dar, da Aufgabenstellungen aus dem Berufsalltag mit wissenschaftlichen Methoden bearbeitet werden. Die Beteiligung von Referenten aus den derzeitigen und künftigen Berufsfeldern bei Kurzexkursionen, Praxisabenden oder auch Gastvorträgen bietet einen Einblick in die berufliche Realität über den eigenen Erfahrungshorizont hinaus. Auch die obligatorische Exkursion ist ein wichtiger Baustein, um Praxisnähe zu schaffen.

Bedauerlich ist, dass online gestützte Lehre, Prüfungen oder prüfungsvorbereitende Tests für die anderen Studiengänge der Gutachtergruppen nicht vorgestellt wurden.

Auch die Ausweitung englischsprachiger Lehrveranstaltungen konnte die Gutachtergruppe nicht verfolgen. Dies ist besonders im Studiengang EBS nötig. Hier sollte Fachenglisch stärker angewandt werden. Dies kann durch englische Lehrveranstaltungen und/oder englischsprachige Studienleistungen erfolgen. Ebenfalls sollte eine weitere Fremdsprache curricular eingebunden werden, um den europäischen Zugang des Studiengangs zu verdeutlichen.

7.6 Prüfungssystem

Potentielle Prüfungsformen sind laut RPSO Klausuren, Hausarbeiten, Protokolle, Berichte und Projektentwürfe als schriftliche Prüfungsformen und als mündliche Prüfungsgespräche und Vorträge/Referate/Präsentationen (vgl. § 10f RPSO). Den Gutachtern lagen nur die Entwürfe der SSBs vor. Die veröffentlichten SSBs müssen daher von der Fachhochschule Erfurt nachgereicht werden. Dabei sollte darauf geachtet werden, dass ausschließlich Formulierungen benutzt werden, die im Einklang mit den Begrifflichkeiten des EU-Regelwerks stehen (Gegenbeispiel: Homologisierung).

Als abzulegende Prüfungen sind Klausuren, Belegarbeiten, Kolloquien, Referate und Hausarbeit vorgesehen. Es findet sich somit eine hohe Varianz an Prüfungsformen, die sowohl unter dem Semester als auch in einer dreiwöchigen Prüfungsphase am Ende des Semesters von den Studierenden erbracht werden. Wiederholungsprüfungen werden in jedem Prüfungszeitraum angeboten. In Einzelfällen ist hierbei auch die Möglichkeit einer Ersatzprüfung gewährleistet. In der Regel wird ein Modul mit einer Prüfung beendet. Auffällig ist, dass prozessorientierte Prüfungsformen keine Anwendung finden. Es wäre wünschenswert, diese in der RPO zu ermöglichen, um den Lehrenden größere Flexibilität zu ermöglichen.

Studierenden mit körperlichen oder sonstigen Behinderungen kann auf Antrag ein Nachteilsausgleich bei Prüfungen gewährt werden (§ 9 Abs. 6 RPO). Die Befragung der Studierenden zeigt, dass die Regelungen kaum bekannt sind. Hier sollten entsprechende Informationen leicht zugänglich bekannt gegeben werden.

Die Prüfungslast in den beiden Studiengängen EBW und VTL erscheint den Gutachtern recht hoch, da sich vier bzw. zwei Prüfungen über die ersten beiden Semester erstrecken. Bei einigen Modulen wie „Bahnregelbetrieb“ und „Abweichungen vom Regelbetrieb“ zeigt der Studienplan eine aus Teilprüfungen für Vorlesung und Übung zusammengesetzte Gesamtprüfung. Außerdem gibt es in den ersten beiden Semestern einige Module mit weniger als fünf ECTS-Punkten, was die Anzahl der Modulprüfungen zusätzlich erhöht. Hier wäre langfristig ein Ausgleich zu schaffen. Zudem ist die Prüfungslast im fünften und sechsten Semester durch Pflichtpraktikum, Bachelorarbeit und Vertiefungsprüfungen in beiden Bachelorstudiengängen unausgeglichen. Die Prüfungslast in diesen beiden Semestern sollte daher in Hinblick auf die Bachelorarbeit ausgeglichen werden.

Die Bachelorarbeiten in den Studiengang EBW und VTL werden von den Studierenden im fünften Fachsemester im Anschluss an das Berufspraktikum bearbeitet. Die Bearbeitungszeit beträgt insgesamt nur acht Wochen. Dies ist für einen Bearbeitungsumfang einer wissenschaftlichen Arbeit (Bachelorarbeit und Kolloquium) mit zwölf ECTS-Punkte zu wenig. Da parallel zur Bachelorarbeit auch andere Aufgaben zu bewältigen sind, ist die Gutachtergruppe der Auffassung, dass eine längere Bearbeitungsdauer von zwölf Wochen bzw. drei Monaten angesetzt werden muss.

Abgesehen von der Nachreichung der verabschiedeten SSBs und der unzureichenden Kreditierung der Bachelorarbeit sieht die Gutachtergruppe das Kriterium „Prüfungssystem“ als erfüllt an.

7.7 Transparenz und Dokumentation

7.7.1 Dokumentation

Der Gutachtergruppe waren in der Selbstdokumentation nicht die vollständigen Studienunterlagen aller Studiengänge vorgelegt worden. So fehlten Musterstudienverlaufspläne zu allen Studiengängen. Für den Studiengang VTL wurden diese nachgereicht, für die anderen Studiengänge gibt es im Internet unterschiedlich rudimentär ausgeprägte Verlaufsblätter, die jedoch nicht an den normalerweise benutzten Standard heranreichen. Die Musterstudienverlaufspläne sind für alle Studiengänge einheitlich nachzureichen. In der Nachreichung befanden sich auch die Diplomae Supplementae aller Studiengänge. Dabei ist anzumerken, dass zusätzlich zur Abschlussnote statistische Daten gemäß aktuellem ECTS-Users' Guide zur Einordnung des individuellen Abschlusses ausgewiesen werden müssen, was weder im Zeugnis, noch im Diploma Supplement vorgesehen ist. Auf diesen relativen Abschluss ist auch in den SSBs hinzuweisen.

Zur Vor-Ort-Begehung wurde der Gutachtergruppe neue Studiengangskonzepte, die inkonsistent zum Selbstbericht waren, vorgelegt. Dies betrifft insbesondere den Studiengang VTL. Als Folge bestanden in den bereitgestellten Dokumenten mehrere Inkonsistenzen in den Bezeichnungen bspw. der Modulnummer und -titel zwischen SSB und Modulbeschreibungen. Die Modulbeschreibungen sind offensichtlich nicht einheitlich erstellt worden und durch fehlende Inhaltsverzeichnis sehr unübersichtlich bzw. sie sind als Einzelbeschreibungen und nicht als Modulhandbuch zusammengeführt. Bezeichnend ist, dass sich die Modulbeschreibungen anders als die SSBs nicht im Internet wiederfinden. Ausgehend von den Änderungen in der SSB sind die aktualisierten Modulhandbücher nachzureichen. Hierbei sollten die Lernziele und Inhalte einheitlich dokumentiert werden. Insbesondere die Lernziele der einzelnen Module könnten besser herausgearbeitet werden. Der Empfehlung der letzten Akkreditierung, die Modultitel besser zur Unterscheidung zwischen Bachelor- und Masterstudiengängen zu spezifizieren, scheint entsprochen worden zu sein.

Insgesamt wirken die Darstellungsformen, Zeugnisvarianten und Studiengangsverläufe sehr komplex und schwer verständlich, wenngleich in sich korrekt und homogen. Aufgrund der Studierendenkommentare bezüglich dieses Darstellungsmangels ist eine verständlichere und übersichtlichere Darstellungsform zu wählen. Für den Studiengang VTL gilt, dass die Darstellung erheblich verbessert werden muss.

7.7.2 Information

Das Informationsangebot im Internet ist sehr erfreulich. Es gibt ausführliche Darstellungen zu allen Studiengängen auf der Fakultätsseite. Studiengangsflyer liegen für alle Studiengänge mit Ausnahme von VTL und VT vor. Studieninteressierte für ersten Studiengang werden durch eine extra auf Schulabgängerinnen und Schulabgänger zugeschnittenes Internetportal entschädigt, welches

prominent für die Studieneinstieg wirbt (<http://www.ab-in-den-hoersaal.de/studieren/wirtschaft-sing-verkehr-transport-logistik>). Für den Studiengang VT ist das Fehlen eines Studiengangsflyers insofern problematisch, als dass der Studiengang stärker als andere unter den fallenden Studienanfängerzahlen leidet. Während in allen Studiengängen die Außenwerbung verbessert werden sollte, ist sie vor dem Hintergrund der sinkenden Studierendenzahlen im Studiengang VT deutlich zu verbessern und die Werbung hier besonders zu verstärken. Beim Studiengang MuL sollte zudem in der Außendarstellung anstatt der Konzeption, Planung und Betrieb von „Verkehrsmitteln und deren Anlagen“ von der Konzeption, Planung und Betrieb „Mikro- und Makrologistischen Systemen“ gesprochen werden.

7.7.3 Beratung

Die Studierenden haben im Gespräch lobend hervorgehoben, dass die individuelle Beratung und Unterstützung im Studium durch die Benennung von Studiengangsleiter problemlos möglich ist. Die Beratungsangebote konzentrieren sich entlang des Student-Life-Cycle vor bzw. zu Beginn des Studiums zum erfolgreichen Studieneinstieg, während des Studiums zur Optimierung des Studiums und zum Ende des Studiums zur Berufsfindung.

Die Beratung vor dem Studium erfolgt durch die zentrale Studienberatung. Sie berät in Schulen, auf Messen oder zu ihren Sprechzeiten an der Fachhochschule Erfurt Studieninteressierte zum Studienangebot. Bspw. werden seitens der Hochschule jährlich ein Hochschulinformationstag sowie ein „Girls' Day“ durchgeführt. Eine fachspezifische Studienberatung wird den Interessentinnen und Interessenten in den Fakultäten angeboten. Weitere Informationen erhalten Studieninteressierte über Flyer und die Homepage der Fachhochschule. Zudem erleichtert ein Webportal für Schülerinnen und Schüler den Zugang zu Informationen über ein Studium an der Fachhochschule Erfurt. Ein (sich im Aufbau befindendes) webbasiertes Self-Assessment-Verfahren bietet Studieninteressierten nach absolviertem Test eine Auswertung zu ihren eigenen Kompetenzen und Interessen sowie eine Empfehlung für ihre Studienwahl. Sie können anhand dieser abgleichen, welcher Studiengang der Fachhochschule Erfurt für sie passend ist. Ebenfalls erhalten sie am Ende des Tests Hinweise auf weiterführende Beratungsangebote (zentrale Studienberatung, Fachstudienberatung) sowie weiterführende Informationen zum Studium.

Während des Studiums greift die Orientierungsberatung als ein Beratungsinstrument, das als effektives „Frühwarnsystems“ innerhalb der ersten zwei Semester in der Rahmenprüfungsordnung verankert ist. Studierende sollen dadurch noch in der Anfangsphase ihres Studiums eine Orientierung für den weiteren Verlauf des Studiums, zu anderen Studienmöglichkeiten oder gar anderen Bildungsmöglichkeiten auf dem Weg zum anvisierten Berufsziel erhalten. Dieses „Frühwarnsystem“ wird in Kooperation zwischen dem Zentrum für studentische und akademische Angelegenheiten und den Fakultäten stetig weiterentwickelt. Allen Studierenden, die nach dem zweiten Fachsemester noch keine 30 ECTS-Punkte erlangt und diese Beratung nicht freiwillig in Anspruch

genommen haben, wird nach dem zweiten Semester durch die Studiengangsleitungen eine Beratung angeboten. Zudem gibt es spezielle Beratungsangebote. Die Beauftragte für die Belange Studierender mit Behinderung und chronischer Erkrankung unterstützt bei Fragen rund um ein Studium mit Behinderung bzw. chronischer Erkrankung und in Belastungssituationen. Das Auslandsreferat informiert und berät deutsche Studierende der Fachhochschule, die einen Studien- oder Praktikumsaufenthalt im Ausland anstreben sowie Professorinnen und Professoren bei der Vorbereitung von Auslandsaktivitäten. Das Auslandsreferat betreut auch die ausländischen Austauschstudierenden und bietet Unterstützung bei organisatorischen Angelegenheiten rund um den Studienaufenthalt an. Bei Fragen zu Gleichstellung oder Studieren mit Kind berät das Koordinierungsbüro für Gleichstellung und Familie.

Für die Begleitung des Übergangs in den Beruf stehen die Angebote des Career Services und des Gründerservices der Hochschule zur Verfügung. Diese können freiwillig von den Studierenden wahrgenommen werden und zielen grundsätzlich darauf ab, Hilfestellungen beim Übergang vom Studium in eine adäquate Beschäftigung zu bieten. Der Career Service als zentrales Angebot der Fachhochschule Erfurt bietet Unterstützung in Zusammenarbeit mit der Agentur für Arbeit oder mit der LEG Thüringen in Form von Beratungen, Seminaren, Vorträgen und Trainings.

Gleichwohl ist der Aufwand für Studierende, sich im Studium zurecht zu finden, aufgrund recht komplexen Darstellungen der Musterstudienverlaufspläne bzw. deren Fehlen oder nur rudimentären Darstellung eingeschränkt. Hier sollte in jedem der Studiengänge eine deutlich übersichtlichere Darstellung angeboten werden. Der Eindruck der Gutachtergruppe wurde im Übrigen von den Studierenden im Interview bestätigt. Der größte Nachholbedarf ist hier im Masterstudiengang VT festzustellen.

In Bezug auf die Möglichkeiten auf Beratung in besonderen Lebenssituationen, bei Prüfungsschwierigkeiten, bezüglich Nachteilsausgleichen und im Bereich Mentoring und Coaching sind größere Defizite erkennbar. Es wird daher empfohlen, mindestens in der Fakultät, besser jedoch hochschulweit ein Lerncoaching mit speziell geschulten Beratern aufzubauen. Anzustreben wäre zunächst eine halbe Stelle pro Fakultät, sukzessive aufzustocken auf eine Vollzeitstelle.

7.7.4 Fazit

Insgesamt ist festzustellen, dass die Transparenz und Dokumentation aller Studiengänge nicht ausreichend ist, was bereits in der vorangegangenen Akkreditierung bemängelt wurde. Die Inkonsistenzen sind zu korrigieren und fehlende Dokumente nachzureichen. Das Informationsangebot im Internet ist reichhaltig und sehr gut für den Einstieg. Fehlende kohärente Musterstudienverlaufspläne und Modulhandbücher führen dann aber doch zu einem Informationsbedarf, der durch eine sehr gute Beratungssituation auch gewährleistet werden kann. Nichtsdestotrotz könnte die Informationslage verbessert werden. Gerade in der Außenwerbung besteht noch erhebliches Verbesserungspotential.

Insofern sieht die Gutachtergruppe das Kriterium „Dokumentation und Transparenz“ nur teilweise als erfüllt an.

7.8 Geschlechtergerechtigkeit und Chancengleichheit

Die Fachhochschule Erfurt hat bereits seit langem wirksame Maßnahmen zur Einbindung von Menschen mit eingeschränkter Mobilität (PRM) sowie zur Förderung von Studierenden mit familiären Aufgaben und der Geschlechtergerechtigkeit bei allen Ebenen der Hochschule eingeführt. Dies kann auch in der Reakkreditierung so bestätigt werden.

Derzeit werden alle Studiengänge überwiegend von männlichen Studierende ohne Migrationshintergrund besucht. Dies mag einerseits fachbedingt, andererseits auch geographisch bedingt sein. Die Programmverantwortlichen und Lehrenden betonen, dass ihnen sehr an einer stärkeren sozialen Durchmischung gelegen sei und sie auch in ihren Informationsveranstaltungen für den grundständigen Studiengang versuchen, Interessenten außerhalb der bisherigen Klientel zu gewinnen. Insofern ist der Empfehlung der letzten Akkreditierung Rechnung getragen worden, verstärkt Studentinnen zu gewinnen. Dennoch sind die Bemühungen bislang relativ fruchtlos geblieben, Auch die Umbenennung bspw. des Studienganges EBW habe bisher nicht zu dem erhofften Erfolg geführt. Die Gutachtergruppe ist der Auffassung, dass die Bemühungen fortgesetzt und intensiviert werden könnten. Es wäre bspw. hilfreich, eine Weiterentwicklungsstrategie so zu formulieren, dass die Studiengänge hinsichtlich der Struktur der Studierenden zu diversifizieren sind. Hierbei könnte auch ein Konzept erarbeitet werden, wie die Studiengänge einen höheren Anteil an Studentinnen erreichen.

Einen Sonderfall stellt der Studiengang EBS aufgrund der Trägerstruktur von drei Hochschulen dar. Nach Aussage der Fachhochschule Erfurt ist der Weiterbildungsmaster „Europäische Bahn-systeme“ im Einvernehmen aller drei beteiligten Hochschulen so konzipiert worden, dass die Vereinbarkeit von Studium, Familie und Beruf gewährleistet ist. Dadurch soll insbesondere die Attraktivität des Studiengangs für Frauen erhöht werden, die in Masterstudiengängen im Verkehrswesen nach wie vor signifikant unterrepräsentiert sind. Dies macht sich allerdings, soweit die Gutachtergruppe das beurteilen kann, nicht im Geschlechterverhältnis der Studierenden bemerkbar. Eine direkte Ansprache der Gleichstellungsbeauftragten der kooperierenden Unternehmen oder auch von Gruppen wie Frauennetzwerk der Allianz pro Schiene e.V. oder Women in Mobility könnte hier für eine Steigerung des Bekanntheitsgrades unter Eisenbahnerinnen sorgen.

Allgemein ist festzustellen, dass die Hochschule alle geltenden Regeln im Sinne von Geschlechtergerechtigkeit und Nachteilsausgleich einhält. Die Fachhochschule Erfurt ist als familiengerecht zertifiziert. Es herrschen jedoch qualitative Defizite bezüglich der Zugänglichkeit und Informationsvielfalt über entsprechende Beratungsangebote und Antragsoptionen. Es wird nicht ausreichend

über Möglichkeiten des Nachteilsausgleichs informiert. Eine gezielte Ansprache behinderter Menschen mit Hochschulzugangsberechtigung erfolgt nicht. Die in der Erstakkreditierung geforderte Präzisierung der Prüfungsordnung in Bezug auf studienverlängernde Härtefälle aus beruflichen oder familiären Gründen ist jedoch von der Fachhochschule Erfurt umgesetzt worden. Das Studieren mit körperlichen Einschränkungen wird individuell mit den Studierenden abgestimmt. Dennoch könnte der Prüfungsausschuss hier transparenter handeln. Die zu empfehlende Einrichtung eines Lerncoachings wurde bereits mehrfach erwähnt. Auch sind die allgemeinen Anforderungen der Barrierefreiheit noch nicht bei allen Räumlichkeiten, Erschließungsbereichen und technischen Anlagen gewährleistet.

Die Gutachtergruppe sieht trotz der o. g. Probleme das Kriterium „Geschlechtergerechtigkeit und Chancengleichheit“ als erfüllt an, da viele der Probleme nicht von der Fachhochschule Erfurt zu vertreten sind – geringer Frauenanteil in den Ingenieurwissenschaften – oder nur langfristig angegangen werden – Barrierefreie Zugänge.

7.9 Fazit

Alle Studiengänge verfügen über die notwendigen personellen, sächlichen und finanziellen Mittel, um über den Reakkreditierungszeitraum den Studienbetrieb aufrecht zu erhalten. Um die professorale Überlast abzubauen, müssen jedoch mittelfristig Maßnahmen ergriffen werden. Die Organisation aller Studiengänge ist zufriedenstellend geregelt; im Studiengang EBS könnte ein formalisierter Eskalationsweg aufgezeichnet werden, um auf Eventualfälle vorbereitet zu sein.

Die Zugangsvoraussetzungen entsprechen den staatlichen Vorgaben und sind adäquat. Im Falle des Studiengangs EBS ist das Auswahlverfahren zielführend. Der Lernkontext ist in Ordnung, es könnten aber E-Learning-Elemente verstärkt in allen Studiengängen benutzt werden und nicht nur im Studiengang EBS. Das Prüfungssystem ist adäquat, wenn auch in den beiden Bachelorstudiengängen es Arbeits- und Prüfungsspitzen in den ersten beiden und im fünften und sechsten Semester gibt, die durch eine andere Studiengangsgestaltung verbessert werden könnten.

Die Transparenz und Dokumentation hat ihrer Schwächen. Nicht alle studienrelevanten Unterlagen wurden der Gutachtergruppe rechtzeitig zur Verfügung gestellt und aufgrund der Entwurfsfassung einiger Dokumente ist es zu Inkonsistenzen zwischen den unterschiedlichen Dokumenten gekommen, die es zu bereinigen gilt. Die Geschlechtergerechtigkeit und Chancengleichheit ist gegeben, wenn man von der Schwäche absieht, dass der Studentinnenanteil niedrig ist und durch gezielte Ansprache erhöhen werden sollte.

Aus Sicht der Gutachtergruppe ist insgesamt das Kriterium „Studierbarkeit“ erfüllt.

8 Qualitätsmanagement

8.1 Organisation des Qualitätsmanagements

Das Themengebiet Qualitätsmanagement (QM) nimmt sowohl im Leitbild, in der Grundordnung als auch in den Zielvereinbarungen der Fachhochschule Erfurt einen hohen Stellenwert ein. Das QM ist auf Hochschulebene in die eigenständige Verantwortung einer Prorektorin bzw. eines Prorektors gelegt, die bzw. der gleichzeitig der „Kommission für Exzellenz und Qualität“ vorsitzt, in der Vertreterinnen und Vertreter aus den Fakultäten, der Studierendenschaft und der Verwaltung die Weiterentwicklung des Qualitätsmanagements an der Fachhochschule Erfurt abstimmen. Diese Kommission nimmt entsprechend der Grundordnung folgende Aufgaben wahr:

- Erarbeitung, Weiterentwicklung und Pflege eines Qualitätsmanagementsystems für die Hochschule sowie die Koordinierung der entsprechenden Aktivitäten in den Bereichen Organisation, Studium und Lehre sowie Forschung und Transfer,
- Koordinierung der Erarbeitung des Jahresberichts der Hochschule,
- Koordinierung der Zielvereinbarungen zwischen Präsidium und Fakultäten,
- Unterstützung bei der Erfüllung des Gleichstellungsauftrags und Gender Mainstreamings.

Zudem zeichnet sich die Kommission Exzellenz und Qualität in Zusammenarbeit mit der Kommission für Studium und Lehre einmal jährlich für die Prüfung und Diskussion der Qualitätsberichte der Fachrichtungen verantwortlich. Über die Neuentwicklung, Weiterentwicklung und Schließung von Studiengängen beschließt der Senat. Grundlage dafür ist die Empfehlung der Kommission für Studium und Lehre, deren Arbeit in engem Austausch mit der Kommission für Exzellenz und Qualität steht.

Operativ wird die Prorektorin bzw. der Prorektor durch das „Zentrum für Qualität“ (ZfQ) unterstützt. Hauptaufgabe des ZfQ ist der Aufbau und die Pflege eines Qualitätsmanagementsystems sowie die Koordination, Durchführung und Auswertung aller Evaluationen an der FH Erfurt. Zudem begleitet das Zentrum alle Akkreditierungsverfahren. Das ZfQ definiert sich als Serviceeinrichtung, die alle Organisationseinheiten der Fachhochschule Erfurt in Fragen der Qualitätsentwicklung berät und begleitet. Dabei unterstützt das Qualitätsteam alle Organisationseinheiten, einzelne Personen oder Studiengänge im Sinne der Verbesserung von Lehre und Forschung. Darüber hinaus nutzt es das im Qualitätsprozess gewonnene Wissen, um die Leistungsfähigkeit der gesamten Hochschule zu steigern, alle Bereiche der Hochschule zum Lernen anzuregen und Weiterentwicklungen sowie Innovationen in allen Studiengängen zu initiieren.

Auf Fakultätsebene sind die Prodekaninnen bzw. Prodekane für Exzellenz und Qualität die Bindeglieder zwischen der Hochschul- und Fakultätsleitung. Sie werden vom Dekan für drei Jahre ernannt und repräsentieren ihre Fakultät in der „Kommission für Exzellenz und Qualität“. Zugleich

sind sie Qualitätsmanagementbeauftragte der Fakultät. Während diese Prodekaninnen und Prodekane also primär die Außenrepräsentation der Fakultät übernehmen, findet die eigentliche Aufgabe der Qualitätssicherung auf Fakultätsebene in der Kommission für Studium und Lehre statt, die von einer Professorin bzw. einem Professor geleitet wird, die bzw. der von dem Fakultätsrat hierfür ausgewählt wurde.

Die Aufgaben der Studienkommission sind in Bezug auf die Qualität der Studiengänge insbesondere die Mitwirkung bei der:

- Sicherstellung der Einhaltung der Studien- und Prüfungsordnungen mit dem Ziel, ein Studium in der Regelstudienzeit zu ermöglichen,
- Absicherung der inhaltlichen Beratung der Studierenden,
- Zuarbeit zum Qualitätsbericht der Hochschule bzgl. des vertretenen Studienganges oder der vertretenen Studiengänge,
- Verwirklichung eines ordnungsgemäßen und vollständigen Lehrangebotes in dem vertretenen Studiengang oder den vertretenen Studiengängen,
- Berücksichtigung der Beschäftigungsfähigkeit der Absolventinnen und Absolventen des vertretenen Studienganges oder der vertretenen Studiengänge,
- Sicherstellung der Dokumentation und Implementierung von Verbesserungsmaßnahmen resultierend aus den Evaluationsprozessen auf unterschiedlichen Ebenen (Lehrveranstaltung, Modul, Studiengang).

Das QM orientiert sich am Student-Life-Cycle, d. h. Maßnahmen und Entwicklungen werden auf verschiedene Abschnitte des Studiums hin ausgerichtet. So zielt das QM zunächst auf den guten Übergang von Schule o. a. in die Fachhochschule Erfurt ab, sodann auf eine gute Lehre und Betreuung und schließlich auf einen guten Übergang in den Arbeitsmarkt. Für jede dieser Phasen werden unterschiedliche Maßnahmen bereitgestellt. Bspw. wird vor und zu Beginn des Studiums das Informationsangebot herausgestellt, um den Studierenden den bestmöglichen Eintritt in das Studium zu gewährleisten. Im Bereich der guten Lehre liegt der Fokus auf der Gewährleistung guter Rahmenbedingungen zur reibungslosen Durchführung des Studiums (Regelstudienzeit) und ggfs. Auslandssemester (Mobilitätsfenster) etc. Grundlage des QM-Systems sind dabei die Anforderungen der Studierenden, des Ministeriums, potentieller Arbeitgeber und anderer Interessengruppen sowie die Ziele der Hochschule.

8.2 Instrumente und Prozesse des Qualitätsmanagements

8.2.1 Instrumente des Qualitätsmanagements

Die Instrumente des QMs sind in der Qualitätsordnung der Fachhochschule Erfurt vom 9. Dezember 2015 (QMO) festgehalten. Die Überprüfung erfolgt durch:

- Erstsemesterbefragung (§ 6 QMO),
- Lehrveranstaltungsevaluation (§ 7 QMO),
- Modulevaluation inklusive Workloaderhebung (§ 8 QMO),
- Studiengangsevaluation (§ 9 QMO),
- Absolvent*innenbefragung (§ 10 QMO),
- Beteiligung der Lehrenden (§ 11 QMO),
- Studienabbruchanalyse (§ 12 QMO),
- Evaluation durch Externe (§ 13 QMO),
- Qualitätsaudit und Programmakkreditierung (§ 14 QMO),
- Qualitätsbericht (§ 15 QMO),
- Datenreport (§ 16 QMO).

In der Erstsemesterbefragung werden vor allem Daten zur demographischen Zusammensetzung der Studierenden und zur Motivation bzw. Studiengangswahl erhoben. Die Lehrveranstaltungsevaluation wird spätestens alle drei Jahre für jedes Pflicht- und Wahlpflichtmodul durchgeführt. Die Erhebung findet zur Semestermitte statt und eine Rückspiegelung der Ergebnisse ist zum Ende des Semesters vorgesehen. Ebenfalls spätestens alle drei Jahre sind die Modulevaluationen durchzuführen. Die Studiengangsevaluation soll spätestens alle sieben Jahre unter Beteiligung einer Vielzahl von Studierenden des betreffenden Studiengangs vorgenommen werden. Die Absolventenbefragung findet jährlich statt und umfasst die Abfrage aller Absolventinnen und Absolventen zwei Jahre nach Studienabschluss. Komplementär zur Lehrveranstaltungsevaluation findet eine Bewertung durch die Lehrenden statt. Alle drei Jahre findet eine Studienabbruchanalyse durch das ZfQ statt. Unter Evaluation durch Externe versteht die Fachhochschule Erfurt einen mindestens einmal im Jahr tagenden Beirat oder die Reakkreditierung durch externe Gutachtergruppen alle sieben Jahre. Ergänzend können Qualitätsaudits stattfinden.

Das ZfQ erstellt für jede Fachrichtung der Fachhochschule Erfurt jährlich einen Datenreport, der einen Überblick über die statistischen Entwicklungen und die Ergebnisse von Befragungen und Evaluierungen im Bereich Studium und Lehre der Fachrichtung und ihr zugehörigen Studiengänge gibt. Er stellt damit jeder Fachrichtung eine Datengrundlage für Maßnahmen zur Qualitätssicherung und -entwicklung im Bereich Studium und Lehre bereit. Viele der o. g. Erhebungen fließen in den jährlichen Qualitätsbericht der einzelnen Fachrichtungen ein. Zentrale Gegenstände des Qualitätsberichts sind eine Selbsteinschätzung der Fachrichtung sowie Stellungnahmen zu den im Berichtszeitraum erkannten Entwicklungsmöglichkeiten und Verbesserungspotentialen in den

Studiengängen und der Organisation bzw. Struktur der Fachrichtung sowie die Dokumentation von daraus abgeleiteten Maßnahmen. Der Qualitätsbericht bezieht sich dabei insbesondere auf die Ergebnisse aus dem Datenreport für die einzelnen Fachrichtungen

8.2.2 Prozesse des Qualitätsmanagements

Das QM orientiert sich am PDCA-Zyklus. Die Verantwortung für die weitere Arbeit mit den Ergebnissen aus den verschiedenen Evaluationen und Audits mit dem Ziel der ständigen Verbesserung der Qualität in Studium und Lehre liegt in der Verantwortung der Fakultäten. Die Fakultäten sind auf Basis der Ziel- und Leistungsvereinbarungen mit dem Rektorat und der Evaluationsatzung gegenüber dem Rektorat einmal jährlich rechenschaftspflichtig. Auf Fakultätsratssitzungen und in Sitzungen der Studienkommission werden regelmäßig Ergebnisse aus den Evaluationen diskutiert und notwendige Verbesserungsmaßnahmen geplant und eingeleitet. In größeren Abständen (entsprechend dem Zyklus der Studiengangevaluation) wird das Gesamtkonzept erörtert und weiterentwickelt. Unter Gesamtkonzept wird hier das Studiengangskonzept, die Lehre, der Bedarf der Studierenden, die Ausstattung, die Räumlichkeiten, aber auch der persönliche Umgang unter den Professorinnen und Professoren verstanden.

Auf die Besonderheiten des Weiterbildungsmasters „Europäische Bahnsysteme“ wird dadurch eingegangen, dass alle drei beteiligten Hochschulen zusätzlich zu ihren eigenen Qualitätssicherungsprogrammen und -managementsystemen in den studiengangsspezifischen Regelkreis zur Sicherung der Lehrqualität und Studierbarkeit eingebunden werden.

8.3 Umgang mit den Ergebnissen der Qualitätssicherung

Der studiengangsspezifische Regelkreis beinhaltet wie an der Fachhochschule Erfurt üblich auch einen kontinuierlichen Verbesserungsprozess, der die Ergebnisse der externen und internen Evaluationen bewertet und ggf. in Anpassungen berücksichtigt. Die Ergebnisse werden in öffentlich zugänglichen Berichten, vor allem dem Qualitätsbericht und dem Jahresbericht der Hochschulleitung an das Thüringer Wissenschaftsministerium, niedergelegt.

Ausgangspunkt ist Regelkreises ist der Datenreport mit den Ergebnissen der Evaluationen. Dieser wird von den Fakultätsmitgliedern analysiert und wird zum Qualitätsbericht aufbereitet. Dieser dient dann der Hochschulleitung mit als Grundlage für die Ziel- und Leistungsvereinbarungen mit der Fakultätsleitung, die wiederum Weiterentwicklungen mit den Studiengangsleitungen vereinbart. In der Studienkommission und den Modulgruppen werden die Änderungen implementiert, deren Umsetzungen wiederum in den erneute Evaluationen überprüft wird.

8.4 Fazit

Gegenüber der letzten Akkreditierung eine entschiedene Weiterentwicklung des QMs erkennbar. Dies ist insbesondere auf die novellierte Evaluationsordnung zurückzuführen, welche gemäß der Auflage der letzten Akkreditierung nicht mehr nur fakultätsbezogen, sondern nunmehr hochschulweit einheitliche Verfahren anwendet. Erfreulich ist, dass dadurch auch die Empfehlungen der letzten Akkreditierungen erfüllt wurden und die Ergebnisse der Lehrevaluationen vereinheitlicht wurden, da die Aufbereitung im Datenreport nunmehr in der Federführung des ZfQ liegen. Die Evaluierungen haben ebenso wie die Empfehlungen der Erstakkreditierung zu einer Anpassung bzw. Verbesserung der Studieninhalte, der Darstellung der Prüfungsnachweise oder auch der Studierbarkeit geführt. Auch die gleichwertige Qualität der Lehre an den drei beteiligten Hochschulstandorten des Studiengangs EBS wird nunmehr durch einheitliche institutionelle Regelungen sichergestellt.

Das QM der Fachhochschule Erfurt wird im Internet auf der Hochschuleseite transparent präsentiert und für jedermann zugänglich hinterlegt. Insbesondere die Qualitätsordnung und das darauf aufbauende Qualitätsmanagement-Handbuch vom Februar 2016 gewähren einen vollständigen Einblick in die Organisation, Instrumente und Prozesse des QMs. Das jährliche Berichtswesen sorgt für die Dokumentation der Weiterentwicklungen. Aus Sicht der Gutachtergruppe ist das Kriterium „Qualitätssicherung und Weiterentwicklung“ vollauf erfüllt.

9 Bewertung der „Kriterien des Akkreditierungsrates für die Akkreditierung von Studiengängen“ vom 08.12.2009 in der Fassung vom 20.02.2013

AR-Kriterium 1 Qualifikationsziele des Studiengangskonzeptes: Das Studiengangskonzept orientiert sich an Qualifikationszielen. Diese umfassen fachliche und überfachliche Aspekte und beziehen sich insbesondere auf die Bereiche wissenschaftliche oder künstlerische Befähigung, Befähigung, eine qualifizierte Erwerbstätigkeit aufzunehmen, Befähigung zum gesellschaftlichen Engagement und Persönlichkeitsentwicklung.

Das Kriterium ist **erfüllt**.

AR-Kriterium 2 Konzeptionelle Einordnung des Studiengangs in das Studiensystem: Anforderungen in Bezug auf rechtlich verbindliche Verordnungen (KMK-Vorgaben, spezifische Ländervorgaben, Vorgaben des Akkreditierungsrates, Qualifikationsrahmen für deutsche Hochschulabschlüsse) wurden berücksichtigt.

Das Kriterium ist **erfüllt**.

AR-Kriterium 3 Studiengangskonzept: Das Studiengangskonzept umfasst die Vermittlung von Fachwissen und fachübergreifendem Wissen sowie von fachlichen methodischen und generischen Kompetenzen. Es ist in der Kombination der einzelnen Module stimmig im Hinblick auf formulierte Qualifikationsziele aufgebaut und sieht adäquate Lehr- und Lernformen vor. Gegebenenfalls vorgesehene Praxisanteile werden so ausgestaltet, dass Leistungspunkte (ECTS) erworben werden können. Es legt die Zugangsvoraussetzungen und gegebenenfalls ein adäquates Auswahlverfahren fest sowie Anerkennungsregeln für an anderen Hochschulen erbrachte Leistungen gemäß der Lissabon Konvention und außerhochschulisch erbrachte Leistungen. Dabei werden Regelungen zum Nachteilsausgleich für Studierende mit Behinderung getroffen. Gegebenenfalls vorgesehene Mobilitätsfenster werden curricular eingebunden. Die Studienorganisation gewährleistet die Umsetzung des Studiengangskonzeptes.

Das Kriterium ist **teilweise erfüllt**, weil die Anerkennungsregeln nicht gemäß der Lissabon-Konvention ausgestaltet sind und für außerhochschulisch erbrachte Leistungen nicht den notwendigen Anerkennungsumfang aufzeigen. Zudem ist in den Bachelorstudiengängen die Bearbeitungszeit für die Bachelorarbeit zu kurz angesetzt.

AR-Kriterium 4 Studierbarkeit: Die Studierbarkeit des Studiengangs wird gewährleistet durch: a) die Berücksichtigung der erwarteten Eingangsqualifikationen, b) eine geeignete Studienplanung, c) die auf Plausibilität hin überprüfte (bzw. im Falle der Erstakkreditierung nach Erfahrungswerten geschätzte) Angabe der studentischen Arbeitsbelastung, d) eine adäquate und belastungsangemessene Prüfungsdichte und -organisation, e) entsprechende Betreuungsangebote sowie f) fachliche und überfachliche Studienberatung. Die Belange von Studierenden mit Behinderung werden berücksichtigt.

Das Kriterium ist **erfüllt**.

R-Kriterium 5 Prüfungssystem: Die Prüfungen dienen der Feststellung, ob die formulierten Qualifikationsziele erreicht wurden. Sie sind modulbezogen sowie wissens- und kompetenzorientiert. Jedes Modul schließt in der Regel mit einer das gesamte Modul umfassenden Prüfung ab. Der Nachteilsausgleich für behinderte Studierende hinsichtlich zeitlicher und formaler Vorgaben im Studium sowie bei allen abschließenden oder studienbegleitenden Leistungsnachweisen ist sichergestellt. Die Prüfungsordnung wurde einer Rechtsprüfung unterzogen.

Das Kriterium ist **erfüllt**.

AR-Kriterium 6 Studiengangsbezogene Kooperationen: Bei der Beteiligung oder Beauftragung von anderen Organisationen mit der Durchführung von Teilen des Studiengangs, gewährleistet die Hochschule die Umsetzung und die Qualität des Studiengangskonzeptes. Umfang und

Art bestehender Kooperationen mit anderen Hochschulen, Unternehmen und sonstigen Einrichtungen sind beschrieben und die der Kooperation zu Grunde liegenden Vereinbarungen dokumentiert.

Das Kriterium ist **erfüllt**.

AR-Kriterium 7 Ausstattung: Die adäquate Durchführung des Studiengangs ist hinsichtlich der qualitativen und quantitativen personellen, sächlichen und räumlichen Ausstattung gesichert. Dabei werden Verflechtungen mit anderen Studiengängen berücksichtigt. Maßnahmen zur Personalentwicklung und -qualifizierung sind vorhanden.

Das Kriterium ist **teilweise erfüllt**, weil die professorale Lehrüberlast nicht adäquat abgebaut wird.

AR-Kriterium 8 Transparenz und Dokumentation: Studiengang, Studienverlauf, Prüfungsanforderungen und Zugangsvoraussetzungen einschließlich der Nachteilsausgleichsregelungen für Studierende mit Behinderung sind dokumentiert und veröffentlicht.

Das Kriterium ist **teilweise erfüllt**, weil die SPOs und die Modulhandbücher Inkonsistenzen aufweisen und statistische Daten zur Ausweisung des relativen Studienerfolges fehlen.

AR-Kriterium 9 Qualitätssicherung und Weiterentwicklung: Ergebnisse des hochschulinternen Qualitätsmanagements werden bei den Weiterentwicklungen des Studienganges berücksichtigt. Dabei berücksichtigt die Hochschule Evaluationsergebnisse, Untersuchungen der studentischen Arbeitsbelastung, des Studienerfolges und des Absolventenverbleibs.

Das Kriterium ist **erfüllt**.

AR-Kriterium 10 „Studiengänge mit besonderem Profilanspruch“: Da es sich bei dem Studiengang EBS um einen weiterbildenden, berufsbegleitenden Studiengang handelt, wurde er unter Berücksichtigung der Handreichung der AG „Studiengänge mit besonderem Profilanspruch“ (Beschluss des Akkreditierungsrates vom 10.12.2010) begutachtet.

Das Kriterium ist **erfüllt**.

AR-Kriterium 11 Geschlechtergerechtigkeit und Chancengleichheit: Auf der Ebene des Studiengangs werden die Konzepte der Hochschule zur Geschlechtergerechtigkeit und zur Förderung der Chancengleichheit von Studierenden in besonderen Lebenslagen wie beispielsweise Studierende mit gesundheitlichen Beeinträchtigungen, Studierende mit Kindern, ausländische Studierende, Studierende mit Migrationshintergrund, und/oder aus sogenannten bildungsfernen Schichten umgesetzt.

Das Kriterium ist **erfüllt**.

10 Akkreditierungsempfehlung der Gutachtergruppe

Die Gutachtergruppe empfiehlt die Akkreditierung der Studiengänge mit Auflagen und Empfehlungen.

10.1 Auflagen

Allgemeine Auflagen

1. Die Anerkennung von außerhochschulisch erbrachten Leistungen ist in den studiengangsspezifischen Bestimmungen entsprechend den Vorgaben der Kultusministerkonferenz zu regeln (Beschlüsse zur Anrechnung von außerhalb des Hochschulwesens erworbenen Kenntnissen und Fähigkeiten auf ein Hochschulstudium I und II), so dass gewährleistet wird, dass die Leistungen nach Inhalt und Niveau dem Teil des Studiums gleichwertig sind, der ersetzt werden soll, und dass höchstens 50 % des Hochschulstudiums ersetzt werden.
2. Die Anzahl der Arbeitsstunden pro ECTS-Punkt ist in den studiengangsspezifischen Bestimmungen festzuhalten.
3. Um die Reduktion des hauptamtlichen Lehrpersonals zu kompensieren und das Überdeputat abzubauen, ist geeignetes Lehrpersonal einzustellen (Lehrbeauftragte, LfbA).
4. Zusätzlich zur Abschlussnote müssen statistische Daten gemäß aktuellem ECTS-Users' Guide zur Einordnung des individuellen Abschlusses ausgewiesen werden. Auf die Einordnung ist in den studiengangsspezifischen Bestimmungen hinzuweisen.
5. Die Musterstudienverlaufspläne sind nachzureichen.
6. Die verabschiedeten Studiengangsspezifischen Bestimmungen sind nachzureichen.
7. Die aktualisierten Modulhandbücher sind nachzureichen.

Auflagen im Bachelorstudiengang EBW

1. Der Bearbeitungszeitraum der Bachelorarbeit ist auf drei Monate auszudehnen.

Auflagen im Bachelorstudiengang VTL

1. Der Bearbeitungszeitraum der Bachelorarbeit ist auf drei Monate auszudehnen.

Auflagen im Masterstudiengang VT

1. Die Außendarstellung des Studiengangs ist vor dem Hintergrund der sinkenden Studierendenzahlen deutlich zu verbessern und die Werbung zu verstärken.

10.2 Empfehlungen

Allgemeine Empfehlungen

1. Es sollte ein Internationalisierungsbeauftragte im Fachgebiet benannt werden.
2. Die Zeitschrift „Straßen- und Verkehrstechnik“ und die „Zeitschrift für Verkehrssicherheit“ sollten angeschafft werden.
3. Es sollte ein Lerncoaching eingeführt werden.
4. Die Außendarstellung der Studiengänge sollte vor dem Hintergrund der sinkenden Studierendenzahlen verbessert werden und die Studiengänge stärker beworben werden.

Empfehlungen im Bachelorstudiengang EBW

1. Die Prüfungslast im fünften und sechsten Semester sollte in Hinblick auf die Bachelorarbeit ausgeglichen werden.

Empfehlungen im Bachelorstudiengang VTL

1. Die Prüfungslast im fünften und sechsten Semester sollte in Hinblick auf die Bachelorarbeit ausgeglichen werden.

Empfehlungen im Masterstudiengang MuL

1. Das Modul „Technische Mechanik“/„Festigkeitslehre“ sollte entfallen bzw. durch ein mehr logistikaffines Modul ersetzt.
2. In der Außendarstellung des Studiengangs sollte anstatt der Konzeption, Planung und Betrieb von „Verkehrsmitteln und deren Anlagen“ von der Konzeption, Planung und Betrieb „Mikro- und Makrologistischen Systemen“ gesprochen werden.

Empfehlungen im Masterstudiengang EBS

1. Die Themengebiete der Leit- und Sicherungstechnik sollten zugunsten von Fahrzeugthemen reduziert werden.
2. Es sollte Fachenglisch weiter curricular eingebunden werden. [Dies kann durch englische Lehrveranstaltungen und/oder englischsprachige Studienleistungen erfolgen]
3. Es sollte eine weitere Fremdsprache curricular eingebunden werden.

IV Beschluss der Akkreditierungskommission von ACQUIN¹

1 Akkreditierungsbeschluss

Auf der Grundlage des Gutachterberichts, der Stellungnahme der Hochschule und der Stellungnahme des Fachausschusses fasste die Akkreditierungskommission in ihrer Sitzung am 25. September folgenden Beschluss:

Die Studiengänge werden mit folgenden allgemeinen und zusätzlichen Auflagen akkreditiert:

Allgemeine Auflagen

- **Die Anerkennung von außerhochschulisch erbrachten Leistungen ist in den studienengangsspezifischen Bestimmungen entsprechend den Vorgaben der Kultusministerkonferenz zu regeln (Beschlüsse zur Anrechnung von außerhalb des Hochschulwesens erworbenen Kenntnissen und Fähigkeiten auf ein Hochschulstudium I und II), so dass gewährleistet wird, dass die Leistungen nach Inhalt und Niveau dem Teil des Studiums gleichwertig sind, der ersetzt werden soll, und dass höchstens 50 % des Hochschulstudiums ersetzt werden.**
- **Die Anzahl der Arbeitsstunden pro ECTS-Punkt ist in den studienengangsspezifischen Bestimmungen festzuhalten.**
- **Zusätzlich zur Abschlussnote müssen statistische Daten gemäß aktuellem ECTS-Users' Guide zur Einordnung des individuellen Abschlusses ausgewiesen werden. Auf die Einordnung ist in den studienengangsspezifischen Bestimmungen hinzuweisen.**
- **Die Musterstudienverlaufspläne sind nachzureichen.**
- **Die verabschiedeten studienengangsspezifischen Bestimmungen sind nachzureichen.**
- **Die aktualisierten Modulhandbücher sind nachzureichen.**

Allgemeine Empfehlungen

¹ Gemäß Ziffer 1.1.3 und Ziffer 1.1.6 der „Regeln für die Akkreditierung von Studiengängen und die Systemakkreditierung“ des Akkreditierungsrates nimmt ausschließlich die Gutachtergruppe die Bewertung der Einhaltung der Kriterien für die Akkreditierung von Studiengängen vor und dokumentiert diese. Etwaige von den Gutachtern aufgeführte Mängel bzw. Kritikpunkte werden jedoch bisweilen durch die Stellungnahme der Hochschule zum Gutachterbericht geheilt bzw. ausgeräumt, oder aber die Akkreditierungskommission spricht auf Grundlage ihres übergeordneten Blickwinkels bzw. aus Gründen der Konsistenzwahrung zusätzliche Auflagen aus, weshalb der Beschluss der Akkreditierungskommission von der Akkreditierungsempfehlung der Gutachtergruppe abweichen kann.

- Um die Reduktion des hauptamtlichen Lehrpersonals zu kompensieren und das Überdeputat abzubauen, sollte geeignetes Lehrpersonal eingestellt werden (Lehrbeauftragte, LfbA).
- Die Zeitschriftschriftenbestand sollte ausgeweitet werden.
- Die Außendarstellung der Studiengänge sollte vor dem Hintergrund der sinkenden Studierendenzahlen verbessert werden und die Studiengänge stärker beworben werden.

Die Akkreditierungskommission weicht in ihrer Akkreditierungsentscheidung in den folgenden Punkten von der gutachterlichen Bewertung ab:

Änderung von Auflage zu Empfehlung (hier ursprüngliche Formulierung)

- Um die Reduktion des hauptamtlichen Lehrpersonals zu kompensieren und das Überdeputat abzubauen, ist geeignetes Lehrpersonal einzustellen (Lehrbeauftragte, LfbA).

Begründung:

Die Änderung hat bereits der Fachausschuss empfohlen. Da die Lehrausstattung über den Akkreditierungszeitraum ausreichend – wenngleich nicht gleichverteilt gut – ist, kann dieser Aspekt nur als Empfehlung ausgesprochen werden.

Studiengang Wirtschaftsingenieurwesen Eisenbahnwesen (B.Eng.)

Der Bachelorstudiengang „Wirtschaftsingenieurwesen Eisenbahnwesen“ (B.Eng.) wird mit folgender zusätzlichen Auflage akkreditiert:

- **Der Bearbeitungszeitraum der Bachelorarbeit ist zu erhöhen.**

Die Akkreditierung ist befristet und gilt bis 31. März 2020.

Bei Feststellung der Erfüllung der Auflagen durch die Akkreditierungskommission nach Vorlage des Nachweises bis 24. Juli 2019 wird der Studiengang bis 30. September 2025 akkreditiert. Bei mangelndem Nachweis der Aufлагenerfüllung wird die Akkreditierung nicht verlängert.

Falls die Hochschule zu der Einschätzung gelangt, dass die Auflagen nicht innerhalb von neun Monaten behebbar sind, kann das Akkreditierungsverfahren nach Stellungnahme der Hochschule für eine Frist von höchstens 18 Monaten ausgesetzt werden. Diese Stellungnahme ist bis 24. November 2018 in der Geschäftsstelle einzureichen.

Für die Weiterentwicklung des Studienprogramms wird folgende Empfehlung ausgesprochen:

- Die Prüfungslast im fünften und sechsten Semester sollte in Hinblick auf die Bachelorarbeit ausgeglichen werden.

Die Akkreditierungskommission weicht in ihrer Akkreditierungsentscheidung in den folgenden Punkten von der gutachterlichen Bewertung ab:

Umformulierung von Auflagen (hier ursprüngliche Formulierung)

- Der Bearbeitungszeitraum der Bachelorarbeit ist auf drei Monate auszudehnen.

Begründung:

Die Änderung hat bereits der Fachausschuss empfohlen. 12 ECTS auf 8 Wochen verteilt ergibt eine Wochenarbeitszeit von 45 Stunden, was sicherlich im Rahmen der Bachelorarbeit realistisch ist, allerdings dann kaum Spielraum für Studenten lässt, die mehr Zeit als der Durchschnitt benötigen. Insofern ist der Gutachtergruppe zuzustimmen, dass der Bearbeitungszeitraum ausgeweitet werden soll. Jedoch ist eine Festlegung auf drei Monate eine unzulässige Einschränkung der möglichen Verlängerungsoptionen und sollte daher offener formuliert werden.

Studiengang Wirtschaftsingenieurwesen Verkehr, Transport & Logist (B.Eng.)

Der Bachelorstudiengang „Wirtschaftsingenieurwesen Verkehr, Transport & Logist“ (B.Eng.) wird mit folgender zusätzlichen Auflage akkreditiert:

- **Der Bearbeitungszeitraum der Bachelorarbeit ist zu erhöhen.**

Die Akkreditierung ist befristet und gilt bis 31. März 2020.

Bei Feststellung der Erfüllung der Auflagen durch die Akkreditierungskommission nach Vorlage des Nachweises bis 24. Juli 2019 wird der Studiengang bis 30. September 2025 akkreditiert. Bei mangelndem Nachweis der Aufлагenerfüllung wird die Akkreditierung nicht verlängert.

Falls die Hochschule zu der Einschätzung gelangt, dass die Auflagen nicht innerhalb von neun Monaten behebbar sind, kann das Akkreditierungsverfahren nach Stellungnahme der Hochschule für eine Frist von höchstens 18 Monaten ausgesetzt werden. Diese Stellungnahme ist bis 24. November 2018 in der Geschäftsstelle einzureichen.

Für die Weiterentwicklung des Studienprogramms wird folgende Empfehlung ausgesprochen:

- Die Prüfungslast im fünften und sechsten Semester sollte in Hinblick auf die Bachelorarbeit ausgeglichen werden.

Die Akkreditierungskommission weicht in ihrer Akkreditierungsentscheidung in den folgenden Punkten von der gutachterlichen Bewertung ab:

Umformulierung von Auflagen (hier ursprüngliche Formulierung)

- Der Bearbeitungszeitraum der Bachelorarbeit ist auf drei Monate auszudehnen.

Begründung:

Die Änderung hat bereits der Fachausschuss empfohlen. 12 ECTS auf 8 Wochen verteilt ergibt eine Wochenarbeitszeit von 45 Stunden, was sicherlich im Rahmen der Bachelorarbeit realistisch ist, allerdings dann kaum Spielraum für Studenten lässt, die mehr Zeit als der Durchschnitt benötigen. Insofern ist der Gutachtergruppe zuzustimmen, dass der Bearbeitungszeitraum ausgeweitet werden soll. Jedoch ist eine Festlegung auf drei Monate eine unzulässige Einschränkung der möglichen Verlängerungsoptionen und sollte daher offener formuliert werden.

Studiengang Intelligente Verkehrssysteme und Mobilitätsmanagement (M.Sc.)

Der Bachelorstudiengang „Intelligente Verkehrssysteme und Mobilitätsmanagement“ (M.Sc.) wird ohne zusätzliche Auflagen akkreditiert.

Die Akkreditierung ist befristet und gilt bis 31. März 2020.

Bei Feststellung der Erfüllung der Auflagen durch die Akkreditierungskommission nach Vorlage des Nachweises bis 24. Juli 2019 wird der Studiengang bis 30. September 2025 akkreditiert. Bei mangelndem Nachweis der Aufgabenerfüllung wird die Akkreditierung nicht verlängert.

Falls die Hochschule zu der Einschätzung gelangt, dass die Auflagen nicht innerhalb von neun Monaten behebbar sind, kann das Akkreditierungsverfahren nach Stellungnahme der Hochschule für eine Frist von höchstens 18 Monaten ausgesetzt werden. Diese Stellungnahme ist bis 24. November 2018 in der Geschäftsstelle einzureichen.

Für die Weiterentwicklung des Studienprogramms wird folgende Empfehlung ausgesprochen:

- Die Hochschule sollte vor dem Hintergrund der geringen Studierendenzahlen Maßnahmen ergreifen, um das Wahlangebot der Module weiterhin vollumfänglich vorzuhalten.

Die Akkreditierungskommission weicht in ihrer Akkreditierungsentscheidung im folgenden Punkt von der gutachterlichen Bewertung ab:

Änderung von Auflage zu Empfehlung (hier ursprüngliche Formulierung)

- Die Außendarstellung des Studiengangs ist vor dem Hintergrund der sinkenden Studierendenzahlen deutlich zu verbessern und die Werbung zu verstärken.

Begründung:

Akkreditierungsrelevant sind nicht Werbemaßnahmen, sondern das Vorhalten eines Mindestangebot der Lehre. Durch die geringen Studierendenzahlen könnten evtl. nicht alle Wahlangebote ermöglicht werden bzw. würden aufgrund der geringen Studierendenzahlen entfallen. Dies kann die Qualität des Studiengangs reduzieren. Da sich diese Situation nicht gesichert, sondern nur potentiell einstellt, wird die Auflage zu einer Empfehlung herabgestuft.

Studiengang Materialfluss und Logistik (M.Eng.)

Der Bachelorstudiengang „Materialfluss und Logistik“ (M.Eng.) wird ohne zusätzliche Auflagen akkreditiert.

Die Akkreditierung ist befristet und gilt bis 31. März 2020.

Bei Feststellung der Erfüllung der Auflagen durch die Akkreditierungskommission nach Vorlage des Nachweises bis 24. Juli 2019 wird der Studiengang bis 30. September 2025 akkreditiert. Bei mangelndem Nachweis der Aufлагenerfüllung wird die Akkreditierung nicht verlängert.

Falls die Hochschule zu der Einschätzung gelangt, dass die Auflagen nicht innerhalb von neun Monaten behebbar sind, kann das Akkreditierungsverfahren nach Stellungnahme der Hochschule für eine Frist von höchstens 18 Monaten ausgesetzt werden. Diese Stellungnahme ist bis 24. November 2018 in der Geschäftsstelle einzureichen.

Für die Weiterentwicklung des Studienprogramms wird folgende Empfehlung ausgesprochen:

- In der Außendarstellung des Studiengangs sollte anstatt der Konzeption, Planung und Betrieb von „Verkehrsmitteln und deren Anlagen“ von der Konzeption, Planung und Betrieb „Mikro- und Makrologistischen Systemen“ gesprochen werden.

Studiengang Europäische Bahnsysteme (M.Sc.)

Der Bachelorstudiengang „Europäische Bahnsysteme“ (M.Sc.) wird ohne zusätzliche Auflagen akkreditiert.

Die Akkreditierung ist befristet und gilt bis 31. März 2020.

Bei Feststellung der Erfüllung der Auflagen durch die Akkreditierungskommission nach Vorlage des Nachweises bis 24. Juli 2019 wird der Studiengang bis 30. September 2024 akkreditiert. Bei mangelndem Nachweis der Auflagenerfüllung wird die Akkreditierung nicht verlängert.

Falls die Hochschule zu der Einschätzung gelangt, dass die Auflagen nicht innerhalb von neun Monaten behebbar sind, kann das Akkreditierungsverfahren nach Stellungnahme der Hochschule für eine Frist von höchstens 18 Monaten ausgesetzt werden. Diese Stellungnahme ist bis 24. November 2018 in der Geschäftsstelle einzureichen.

Für die Weiterentwicklung des Studienprogramms wird folgende Empfehlung ausgesprochen:

- Es sollte Fachenglisch weiter curricular eingebunden werden.

2 Feststellung der Auflagenerfüllung

Die Hochschule reichte fristgerecht die Unterlagen zum Nachweis der Erfüllung der Auflagen ein. Diese wurden an den Fachausschuss mit der Bitte um Stellungnahme weitergeleitet. Der Fachausschuss sah die Auflagen als erfüllt an. Auf Grundlage der Stellungnahme des Fachausschusses fasste die Akkreditierungskommission in ihrer Sitzung am 24.09.2019 die folgenden Beschlüsse:

Die Auflagen des Bachelorstudiengangs „Wirtschaftsingenieurwesen – Eisenbahnwesen“ (B.Eng.) sind erfüllt. Die Akkreditierung wird bis zum 30. September 2025 verlängert.

Die Auflagen des Bachelorstudiengangs „Wirtschaftsingenieurwesen – Verkehr, Transport & Logistik“ (B.Eng.) sind erfüllt. Die Akkreditierung wird bis zum 30. September 2025 verlängert.

Die Auflagen des Masterstudiengangs „Verkehr & Transport“ (M.Sc.) sind erfüllt. Die Akkreditierung wird bis zum 30. September 2025 verlängert.

Die Auflagen des Masterstudiengangs „Materialfluss & Logistik“ (M.Eng.) sind erfüllt. Die Akkreditierung wird bis zum 30. September 2025 verlängert.

Die Auflagen des Masterstudiengangs „Europäische Bahnsysteme“ (M.Sc.) sind erfüllt. Die Akkreditierung wird bis zum 30. September 2024 verlängert.