

**Akkreditierungsbericht zum Akkreditierungsantrag der
Hochschule Wismar
Fakultät für Ingenieurwissenschaften, Bereich Seefahrt
1301-xx-1**

Bezeichnung des Studiengangs laut PO, bei Kombinationsstudieng. mit Auflistung beteiligter Fächer/Studiengänge)	Bezeichnung Abschluss	Leistungspunkte	Regelstudienzeit	Art des Lehrangebots (Vollzeit, berufsbegl. Dual)	Jährliche Aufnahmekapazität	Master		Akkreditiert am	Akkreditiert bis
						K= konsekutiv W= weiterbildend	F= forschungsorientiert A= anwendungsorientiert K= künstlerisch		
Marine Engineering	B.Eng.	210	7 Semester	Vollzeit	Ca. 30			11.12.2012	31.08.2018

Vertragsschluss am: 02.05.12

Dokumentation zum Antrag eingegangen am: 30.08.12

Datum der Peer-Review: 08./09.10.12

Ansprechpartner der Hochschule: Gerrit Tuschling, Hochschule Wismar, Bereich Seefahrt, Richard-Wagner-Straße 31, D-18119 Rostock/Warnemünde, Tel.: +49 (0)381 498 5839, E-Mail: gerrit.tuschling@hs-wismar.de

Betreuende Referentin: Dr. Paulina Helmecke

Gutachter:

- Prof. Dr. Roland Behrens, Hochschule Bremerhaven, Wärmekraftmaschinen, Arbeitsmaschinen, Thermodynamik
- Prof. Dr. Ould el Moctar, Universität Duisburg-Essen, Institut für Schiffstechnik, Meerestechnik und Transportsysteme (ISMT)
- Lars Bremer, Reedereimanagement, Wirtschaftsingenieur für Transportwesen, Reederei Carl Büttner
- Marius Klein, Studium: Maschinenbau, Produktionstechnik an der TU Chemnitz

Hannover, den 19.11.12

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	1
Abschnitt I: Bewertungsbericht der Gutachter.....	2
Einleitung.....	2
1 Marine Engineering B.Eng. (Double Degree).....	3
Abschnitt II: Abschließendes Votum der Gutachter/-innen.....	13
1 Studiengang Marine Engineering B.Eng. (Double Degree).....	13
Abschnitt III: Weiterer Verlauf des Verfahrens.....	15
1 Stellungnahme der Hochschule.....	15
2 SAK-Beschluss vom 11.12.2012.....	20
3 SAK-Beschluss vom 14.05.2013 (Wiedervorlage).....	21

Abschnitt I: Bewertungsbericht der Gutachter

Einleitung

Die Hochschule Wismar – University of Applied Sciences: Technology, Business and Design definiert sich als eine leistungsstarke und innovative Bildungs- und Forschungsstätte mit einer – insbesondere im maritimen Bereich – langjährigen akademischen Tradition. Die Hochschule wurde 1908 unter dem Namen Ingenieur-Akademie Wismar gegründet und gilt als die älteste Ausbildungseinrichtung für Ingenieure im Land Mecklenburg-Vorpommern.

Die Zahl der Studierenden an der Hochschule Wismar liegt im Studienjahr 2011 bei 6.957, dabei liegt der Anteil der weiblichen Studierenden bei 37 %. Ein Großteil der Fachbereiche befindet sich auf dem Campus in Wismar, der größte Außenstandort ist der Bereich Seefahrt in Rostock-Warnemünde.

Seit 2004 besitzt die Hochschule Wismar den Status „Familiengerechte Hochschule“. Die Koordinierungsstelle bietet umfangreiche Beratung zur Vereinbarkeit von Studium/Beruf und Familienleben. Regelmäßig werden Vorlesungen der Kinderuniversität und Seniorenuniversitätsveranstaltungen angeboten. Im Rahmen der Zusammenarbeit mit der Landeshauptstadt Schwerin werden jedes Jahr die sogenannten „Schweriner Wissenschaftstage“ organisiert.

Die Hochschule bietet ein umfangreiches Studienprogramm an drei Fakultäten: der Fakultät für Ingenieurwissenschaften, der Fakultät für Wirtschaftswissenschaften und der Fakultät für Gestaltung. Durch die seit 2005 getroffenen breit gefassten Effizienzmaßnahmen sowie selbst generierten Einnahmen konnte ein breites Spektrum an Studiengängen angeboten und die tripolare Struktur der Hochschule beibehalten werden.

Das Akkreditierungsverfahren 1301-1-1 bezieht sich auf den kooperativen Studiengang Marine Engineering B.Eng. der Hochschule Wismar und des Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS Surabaya) in Indonesien. Die Hochschule betont, dass sich beide Institutionen durch ihren hohen Standard und sehr gute internationale Referenzen in der maritimen Ausbildung und Forschung auszeichnen. Die HSW bietet bereits einen akkreditierten Bachelorstudiengang an, der auf die schiffstechnische Offiziersausbildung ausgerichtet ist.

Alle Lehrveranstaltungen des kooperativen Bachelorstudienganges „Marine Engineering“ werden an der ITS Surabaya abgehalten. Die HSW unterstützt die indonesischen Lehrkräfte durch den Einsatz der deutschen Professoren in der Lehre. Das Curriculum wurde von den beiden Einrichtungen gemeinsam entworfen. Die Absolventen bekommen nach dem erfolgreichen Abschluss einen sog. Double Degree – ein Abschlusszeugnis der Hochschule Wismar und ein Abschlusszeugnis der ITS Surabaya. Der Studiengang wird von dem Deutschen Akademischen Austauschdienst gefördert. Laut Angaben der Hochschule stößt das Studienangebot – im Hinblick auf den dynamischen globalen Wandel der maritimen Wirtschaft und die daraus resultierende Nachfrage an Fach- und Führungskräften auf dem asiatischen Kontinent – auf ein großes Interesse.

Grundlagen dieses Akkreditierungsberichtes sind die Antragsdokumentation der Hochschule sowie die Vor-Ort-Begutachtung am 08/09.10.12 in Warnemünde. Während der Begutachtung wurden Gespräche mit der Hochschulleitung, mit den Funktionsträgern der Fakultät und Programmverantwortlichen für den Studiengang geführt. Zum Zeitpunkt der Begehung waren vier indonesische Lehrkräfte in Warnemünde und sie haben an den Vor-Ort-Gesprächen

teilgenommen. Die Gespräche mit den indonesischen Studierenden wurden über eine Videokonferenz geführt. Des Weiteren wurden einschlägige Labore, deren Ausstattung laut Angaben der Hochschule der in Indonesien entspricht, besichtigt. Die Qualität des Selbstberichtes der Hochschule und die Finanzierung des Studienganges sind nicht Gegenstände des Akkreditierungsverfahrens. Die Bewertung beruht auf den zum Zeitpunkt der Vertragslegung gültigen Vorgaben des Akkreditierungsrates und der Kultusministerkonferenz.

1 Marine Engineering B.Eng. (Double Degree)

1.1 Qualifikationsziele des Studiengangskonzeptes

(Kriterium 2.1, Drs. AR 25/2012)

Das Kriterium 2.1 ist erfüllt.

Das Studiengangskonzept des kooperativen Bachelorstudienganges Marine Engineering der Hochschule Wismar und des Institut Teknologi Sepuluh Nopember orientiert sich an fachlichen und überfachlichen Qualifikationszielen, die dem entsprechenden Abschluss adäquat sind. Die Qualifikationsziele sind in der Studienordnung genannt und beziehen sich in einer angemessenen Weise auf eine wissenschaftliche Befähigung der Absolventen. Zu den Besonderheiten des Studienganges gehört die Vermittlung von schiffbaulichem Knowhow in Verbindung mit schiffsbetriebstechnischem Wissen. Diese spezielle Kombination soll die Studierenden auf die hohen Anforderungen an den wirtschaftlichen, sicheren und umweltfreundlichen Schiffsbetrieb optimal vorbereiten. In den ersten Semestern erwerben Studierende Grundlagenwissen in den Naturwissenschaften und lernen intensiv Englisch. In den weiteren Semestern sollen sie die Schlüsselkompetenzen des maritim-technischen Managements erwerben.

Die Qualifikationsziele des beantragten Studiengangskonzeptes beziehen sich in einer angemessenen Weise auf die Befähigung der Absolventen, eine qualifizierte Erwerbstätigkeit aufzunehmen. Dabei betont die Hochschule, dass die Verbindung von schiffbaulichen und schiffsbetriebstechnischen Kenntnissen in einem Studiengang einmalig ist, und dass die Absolventen im gesamten maritimen Sektor wie Schiffbau, Off-shore und Zulieferindustrie als Fach- oder Führungskräfte eingesetzt werden können.

Die Qualifikationsziele des beantragten Studiengangskonzeptes beziehen sich in einer angemessenen Weise auf die Befähigung der Absolventen zum zivilgesellschaftlichen Engagement und auf die Persönlichkeitsentwicklung der Absolventen. Da die Erwerbstätigkeit neben dem einschlägigen Fachwissen auch Sicherheit und Entscheidungsfreude erfordert, ist die Ausbildung auf die Vermittlung von Schlüsselqualifikationen ausgerichtet.

1.2 Konzeptionelle Einordnung der Studiengänge in das Studiensystem

(Kriterium 2.2, Drs. AR 25/2012)

Das Kriterium 2.2 ist zum Teil erfüllt.

1.2.1 Erfüllung der Anforderungen des Qualifikationsrahmens für deutsche Hochschulabschlüsse

Das Studiengangskonzept beinhaltet Wissensverbreiterung und Wissensvertiefung in einer der Qualifikationsstufe angemessenen Weise. Im Studium werden schiffbauliches und schiffsbetriebstechnisches Wissen vermittelt. Die Absolventen des Studienganges verfügen über ein breites und gut integriertes Fachwissen sowie ein kritisches Verständnis der Theorien, Prinzipien und Methoden im Bereich Marine Engineering. Sie sind in der Lage, das erworbene Fachwissen entsprechend dem aktuellen Forschungsstand zu vertiefen.

Des Weiteren vermittelt der Studiengang instrumentale, systemische und kommunikative Kompetenzen entsprechend der jeweiligen Qualifikationsstufe. Dabei werden die instrumentalen Kompetenzen speziell im Modul PM26 (On-the-Job Training & and Final Project) und die systemischen Kompetenzen im Modul PM27 (Bachelorthesis & Colloquium) trainiert. Ferner wird die Entwicklung der instrumentalen Kompetenzen bei den Labortätigkeiten gefördert. Die Absolventen sind dementsprechend in der Lage, ihr Fachwissen praktisch anzuwenden und problemlösungsorientiert zu arbeiten. Sie können relevante Informationen sammeln, auswerten und auf dieser Basis wissenschaftliche Urteile ableiten. Darüber hinaus wissen sie weiterführende Lernprozesse selbstständig zu gestalten.

Kommunikative Kompetenzen werden wiederum in den Modulen PM10 (Maritime English) und PM22 (Complex Ship Operation Lab und Technical Ship Operation) entwickelt. Im Modul PM22 lernen die Studierenden, den Schiffsmaschinenbetrieb zu organisieren, zu steuern und zu dokumentieren. Des Weiteren lernen die Studierenden bei den Labortätigkeiten – nicht zuletzt durch die Ernennung der Gruppenverantwortlichen – Verantwortung im Team zu übernehmen.

Der Studiengang entspricht ebenso den formalen Anforderungen der jeweiligen Qualifikationsstufe in Bezug auf Zugangsvoraussetzungen und Anschlussmöglichkeiten. Zugelassen werden zum Studium kann, wer die Zugangsvoraussetzungen gemäß §§ 17 bis 19 des Landeshochschulgesetzes erfüllt. Da das indonesische Abitur von der deutschen Seite nicht anerkannt ist, sind indonesische (und ggf. andere) Studierende verpflichtet, ein Vorbereitungssemester zu absolvieren. Für den deutschen Bachelorabschluss zählt das Semester als 0.-Semester, während es bei dem indonesischen Bachelorabschluss in den Studiengang als 1.-Semester integriert ist. Demnach dauert das Studium für den deutschen Bachelorabschluss sieben und für den indonesischen entsprechend acht Semester und entspricht damit den formalen Anforderungen der Qualifikationsstufe in Bezug auf die Studiendauer. Der Bachelor ist als erster berufsqualifizierender Abschluss konzipiert und berechtigt zur Bewerbung für Masterprogramme.

1.2.2 Erfüllung der Ländergemeinsamen Strukturvorgaben

Bei dem kooperativen Studiengang Marine Engineering liegt eine strukturelle Vermischung der Studiengangssysteme nicht vor. Der Bachelor ist hier als erster berufsqualifizierender Abschluss konzipiert. Der Studiengang ist modularisiert und mit einem Leistungspunktsystem versehen. Allerdings weisen die Gutachter darauf hin, dass die Inhalte bei manchen Modulen keine thematisch und zeitlich abgerundeten Studieneinheiten zusammenfassen. So werden beispielsweise im Modul PM01 technisches Zeichnen und CAD mit Mathematik (lineare und nichtlineare Gleichungssysteme, numerische Differentiation und Integration) zusammenge-

fasst.

Module können innerhalb eines Jahres und in der Regel mit nur einer Prüfung abgeschlossen werden. Es wird allerdings bemängelt, dass mitunter verschiedene Inhalte in einer Prüfungsleistung zusammengeschlossen werden, um den formalen Kriterien gerecht zu werden. Vgl. hierzu Kap.1.5.

Die Regelstudienzeit von sieben Semestern für den deutschen Abschluss entspricht den Vorgaben. Die sich daraus ergebende Gesamtpunktzahl von 210 ECTS ist angemessen. Auch der Umfang der Bachelorthesis entspricht mit 12 ECTS-Punkten den Vorgaben. Für den abgeschlossenen Studiengang wird der Grad Bachelor of Engineering vergeben. Im „Agreement of the joint Bachelor Marine Engineer“ und im „Letter of Support“ ist der Grad noch als Bachelor of Science aufgeführt. Die Änderung erfolgte 2011 auf Anraten der eingesetzten Task Force. Laut § 25 der Prüfungsordnung bekommt der Kandidat mit dem Zeugnis eine Zeugnisergänzung (Diploma Supplement), aus der sich die internationale Einordnung des Abschlusses entnehmen lässt.

Die Hochschule gibt bei den Vor-Ort-Gesprächen an, dass den Studierenden empfohlen wird, eventuelle Aufenthalte an anderen Hochschulen oder in der Praxis im letzten Semester vorzunehmen. Da alle Semester durch Modulverschränkungen miteinander verbunden sind, ist dies auch nicht anders zu realisieren. Die Gutachter empfehlen, das Mobilitätsfenster auf andere Semester auszudehnen.

Die Modulgröße unterschreitet 5 ECTS-Punkte nicht. Die Modulbeschreibungen enthalten die Voraussetzungen für die Vergabe von Leistungspunkten, den Arbeitsaufwand, der in der Modulübersichtstabelle, aber nicht in den Modulbeschreibungen, nach Kontaktzeit und Selbststudium getrennt ist, eine Beschreibung von Inhalten und Qualifikationszielen sowie die Lehrformen, die Voraussetzungen für die Teilnahme, die Verwendbarkeit, Prüfungen und Prüfungsdauer, Häufigkeit des Angebots, Dauer des Moduls. Über die Sprache, in der die Veranstaltungen geführt werden, enthalten die Module jedoch keine Angaben. Darüber hinaus halten es die Gutachter für notwendig, die Modulbeschreibungen in englischer Sprache zur Verfügung zu stellen. Vgl. hierzu Kap. 1.8

Die den ECTS-Punkten zugrunde liegende Arbeitszeit ist gemäß den Strukturvorgaben zutreffend festgelegt. Pro Leistungspunkt werden meistens 30 Stunden zugrunde gelegt. Lediglich bei Modul PM 17 wird mit ca. 27 Stunden pro Leistungspunkt deutlich davon abgewichen. Pro Studienjahr werden 60 ECTS-Punkte nicht überschritten.

Die Gutachter bemängeln, dass die Anerkennung von Modulen entsprechend den Regeln der Lissabon-Konvention sowie die Anrechnung der außerhochschulisch erbrachten Leistungen nicht geregelt sind.

1.2.3 Erfüllung landesspezifischer Strukturvorgaben

-entfällt-

1.2.4 Erfüllung weiterer Anforderungen

-entfällt-

1.3 Studiengangskonzept

(Kriterium 2.3, Drs. AR 25/2012)

Das Kriterium 2.3 ist zum Teil erfüllt.

Das Studiengangskonzept ist in der Kombination der einzelnen Module im Hinblick auf die formulierten Qualifikationsziele grundsätzlich stimmig aufgebaut und sieht adäquate Lehr- und Lernformen vor. Es umfasst die Vermittlung von Fachwissen und von fachübergreifendem Wissen sowie den Erwerb von fachlichen, methodischen und generischen (fachübergreifenden) Kompetenzen. Zu den Besonderheiten des Studienkonzepts gehört die Kombination vom Fachwissen im Bereich Schiffbau und Schiffbetrieb, wobei der Schwerpunkt auf die schiffsbetrieblichen Lehrinhalte gelegt wird. Die Gutachter bemängeln den daraus folgenden unzureichenden Anteil an schiffbaulichen Inhalten im Curriculum. Des Weiteren vermissen die Gutachter das Fach Technische Mechanik und postulieren eine generelle Stärkung der Grundlagenfächer.

Einige Inhalte des Moduls PM18 werden in Frage gestellt. So sind die Gutachter u.a. der Meinung, dass ein nicht zur See fahrender Ingenieur kein Wissen im Bereich STCW (Standards for Training, Certification and Watchkeeping) oder SAR (Sicherheit der Seewege, Suche und Rettung) braucht. Des Weiteren kritisieren die Gutachter die Reihenfolge der Module. Beispielsweise sollte das Wissen über Propulsionssysteme, das curricular im Modul PM13 eingebunden ist, schon früher vermittelt werden. Auch die Zusammenlegung der Querstabilität des Schiffes mit den Grundlagen Manövrieren im Modul PM08 sowie der Grundlagen der Statik, Kinematik und Strömung von Flüssigkeiten im Modul PM09 ist nicht nachvollziehbar. Hierin sehen die Gutachter einen Mangel.

Im Modul PM01, das technisches Zeichnen und Implementierung der CAD-Software umfasst, werden methodische Kompetenzen gefördert.

Die Gutachter bemerken, dass im asiatischen Raum, der eine andere Studienkultur hat, ein größerer Wert auf die Entwicklung der Softskills – insbesondere der universitären selbstständigen Arbeitsweise – gelegt werden sollte. Als besonders wichtig erachten die Gutachter die Fähigkeit, selbstständig zu arbeiten, das erworbene Wissen anzuwenden und Probleme zu lösen. Die Programmverantwortlichen erklären, dass die Dozenten in den einzelnen Modulen selbständiges problemlösungsorientiertes Denken durch gezielte Lehrformen – insbesondere Seminare und Laborpraktika – fördern. Als wesentlicher Aspekt des Studiums wird in diesem Rahmen die Gruppenarbeit eingesetzt. Die Studierenden legen für jede Laborgruppe einen/eine Verantwortlichen/e fest, der/die die Einteilung der Aufgaben und den Ablauf der Übung leitend organisiert. Dabei werden Führungsqualitäten sowie soziale und kommunikative Kompetenzen trainiert. Die Gutachter empfehlen, im Modulkatalog konkret festzulegen, im Rahmen welcher Veranstaltungen bestimmte Softskills trainiert werden.

Die Zulassung zum Studiengang ist in der Studienordnung in Verbindung mit dem Landeshochschulgesetz geregelt. Zusätzlich zu den Zugangsvoraussetzungen gemäß §§ 17 bis 19 des Landeshochschulgesetzes müssen die Studierenden einen indonesischen Eignungstest als Qualifikation zum Studium absolvieren. Da das indonesische Abitur nicht anerkannt wird, wird von den indonesischen Studierenden ein Basissemester vorausgesetzt. Dieses strenge Auswahlverfahren gewährleistet nach Angaben der Hochschule die optimale Qualitätssicherung. Das Basissemester ist für eventuelle deutsche Studierende nicht obligatorisch, allerdings wird es ausdrücklich empfohlen, weil es einen guten Einstieg in das Studium bietet. In

diesem Semester erwerben die Studierenden Grundkenntnisse in den mathematischen, physikalischen und chemischen Fächern sowie Grundlagen der Computeranwendung, Elektrotechnik und Thermodynamik. In den weiteren Semestern konzentriert sich der Studiengang auf den Schiffbau und Schiffsbetrieb.

In das Studienprogramm ist im letzten Semester ein sechswöchiges Praktikum eingefügt. Die Gutachter bemerken, dass ein praktischer Anteil von acht ECTS Punkten bei einem gesamten Studenumfang von 210 Punkten nicht groß ist. Die Hochschule erklärt, dass die Einführung des Praktikums als ein Kompromiss in der deutsch-indonesischen Zusammenarbeit zu sehen ist, da curricular eingebundene Praktika an dortigen Universitäten nicht üblich sind. Dies wird von den Gutachtern akzeptiert.

Es wird bemängelt, dass die Vorgaben der Lissabon-Konvention (Beweislastumkehr) nicht erfüllt werden. In der Prüfungsordnung steht unter § 19 (2):

Studienzeiten, Studienleistungen und Prüfungsleistungen in Studiengängen, die nicht unter Absatz 1 fallen, werden angerechnet, soweit die Gleichwertigkeit gegeben ist oder durch ECTS-Punkte nachgewiesen wird. Studienzeiten, Studienleistungen und Prüfungsleistungen sind gleichwertig, wenn sie in Inhalt, Umfang und in den Anforderungen denjenigen des entsprechenden Studiums an der Hochschule Wismar im Wesentlichen entsprechen.

Die Prüfungsordnung muss klarstellen, dass die an anderen Hochschulen erbrachten Leistungen anerkannt werden, es sei denn, dass die Hochschule wesentliche Unterschiede hinsichtlich der erworbenen Kompetenzen nachweist.

Laut § 19 (7) Prüfungsordnung können einschlägige berufspraktische Tätigkeiten auf schriftlichen Antrag angerechnet werden. Es besteht kein Rechtsanspruch auf die Anerkennung. Die KMK-Beschlüsse vom 28.06.2002 und vom 18.09.2008 hinsichtlich der Anrechnung von außerhalb des Hochschulwesens erworbenen Kenntnissen und Fähigkeiten auf ein Hochschulstudium werden von der Hochschule nicht berücksichtigt. Hierin sehen die Gutachter einen Mangel.

Regelungen zum Nachteilsausgleich für Studierende mit Behinderungen sind im Chancengleichheitsplan der Hochschule Wismar enthalten. Des Weiteren regelt § 11(3) der Prüfungsordnung den Nachteilsausgleich für Studierende, die wegen länger andauernder oder ständiger körperlicher Behinderung nicht in der Lage sind, Prüfungsleistungen zu erbringen.

1.4 Studierbarkeit

(Kriterium 2.4, Drs. AR 25/2012)

Das Kriterium 2.4 ist erfüllt.

Die erwarteten Eingangsqualifikationen (vgl. Kap. 1.3) werden berücksichtigt, um die Studierbarkeit zu gewährleisten. Durch die Studienplangestaltung wird die Studierbarkeit gesichert. Auch die vorgeschriebene Modulabfolge (Konsekutivität) beeinträchtigt die Studierbarkeit nicht. Die Angaben zur studentischen Arbeitsbelastung wurden auf Plausibilität hin geprüft, und im Allgemeinen bestätigen sie die Studierbarkeit. In den meisten Semestern beträgt die Präsenzlehre 30 SWS. Die Hochschule bestrebt die Reduzierung der Präsenzzeit auf 24 SWS. In diesem Zusammenhang fragen die Gutachter, ob den Studierenden genügend Zeit für das Selbststudium übrig bleibt, und ob sie nicht mit dem theoretischen Wissen

überfordert sind. Die Hochschule erklärt, dass die Präsenzzeit viele Labortätigkeiten, Simulationsübungen und Veranstaltungen am Semarang Growth Center mit einschließt, die praktisch ausgerichtet sind. Die Gutachter bemerken auch, dass das letzte Semester mit zwei Modulen, dem Praktikum und der Bachelorthesis relativ überlastet ist.

In der hergestellten Videokonferenz geben die Studierenden an, dass die Prüfungsdichte und Prüfungsorganisation die Studierbarkeit nicht beeinträchtigen (Vgl. hierzu Kap. 1.5).

Laut Prüfungsordnung ist die Wiederholung einer Prüfung nach Ablauf des jeweiligen Prüfungsverfahrens nur innerhalb des darauf folgenden Semesters möglich. Dazu konstatieren die Lehrkräfte, dass im Falle einer Erkrankung eines Studierenden zusätzliche Termine vereinbart werden.

Es bestehen Betreuungsangebote, die die Studierbarkeit verbessern. Es kann eine fachliche und überfachliche Studienberatung in Anspruch genommen werden, mit der die Studierbarkeit verbessert wird. Neben der Beratung bei der ITS steht den Studierenden bei Fragen und Problemen stets eine Kontaktperson der HSW vor Ort zur Verfügung. Dieses Beratungsangebot der HSW wird von den Gutachtern ausdrücklich positiv bewertet. Außerdem wird den Studierenden an der ITS – insbesondere aus den ersten Semestern – ein außer-curriculares Seminar zur Einführung in die Studiengegebenheiten an der Hochschule Wismar angeboten. Das Seminar gibt fachliche Unterstützung zu den Modulen und dient der Eingewöhnung in englischsprachige Lehrveranstaltungen. Zusätzlich zum Curriculum wird den Studierenden, die ein Anschluss-Masterstudium in Deutschland planen, ein Deutsch-Kurs in den Stufen A1 und A2 des Europäischen Referenzrahmens angeboten. Die Abschlussprüfungen werden vom Goethe Institut Surabaya durchgeführt. Mit den Betreuungsangeboten sind die befragten Studierenden ausdrücklich zufrieden.

Der Antrag enthält keine Angaben dazu, wie die Belange von Studierenden mit Behinderung berücksichtigt werden. Die Studierenden geben an, dass es im Studiengang momentan keine Studierende mit Behinderungen gibt, aber dass an der ITS Rampen vorhanden und die Räumlichkeiten behindertengerecht sind.

1.5 Prüfungssystem

(Kriterium 2.5, Drs. AR 25/2012)

Das Kriterium 2.5 ist zum Teil erfüllt.

Die Studierenden erbringen während ihrer Studienzeit Prüfungsleistungen. Die Prüfungen sind dazu geeignet festzustellen, ob die für das jeweilige Modul formulierten Qualifikationsziele erreicht wurden. Die Prüfungen sind modulbezogen sowie wissens- und kompetenzorientiert. Jedes Modul schließt mit einer das gesamte Modul umfassenden Prüfung ab. In der Praxis aber bekommen die Studierenden bei manchen Prüfungen – beispielsweise im Modul PM08 – zwei Klausurteile, die für den indonesischen als zwei und für den deutschen Abschluss als eine Prüfung gelten. Die Gutachter haben den Eindruck, dass hierdurch thematisch verschiedene Inhalte in einer Prüfungsleistung zusammengeschlossen werden, um den formalen Kriterien gerecht zu werden. Dies wird als ein Mangel betrachtet.

Die Prüfungsperioden dauern in der Regel zwei Wochen. Die Studierenden bestätigen, dass diese Zeit für die Ablegung aller Prüfung ausreichend ist. Den Nachteilsausgleich für behinderte Studierende hinsichtlich zeitlicher und formaler Vorgaben regelt der § 11 (3) der Prü-

fungsordnung. Laut § 25 (2) der Prüfungsordnung werden relative Noten entsprechend der ECTS-Bewertungsskala ausgewiesen.

Es liegt ein Nachweis vor, dass die Prüfungsordnung einer Rechtsprüfung unterzogen wurde.

1.6 Studiengangsbezogene Kooperationen

(Kriterium 2.6, Drs. AR 25/2012)

Das Kriterium 2.6 ist zum Teil erfüllt.

Der Studiengang Marine Engineering wird im gesamten Umfang an der ITS Surabaya durchgeführt. Die HSW und die ITS haben zusammen mit der Indonesian Maritime Partnership Collaboration (IMPC) eine Task-Force gebildet, die aus zwei Hochschulangehörigen der HSW, zwei Mitarbeitern der ITS und einem Mitglied der IMPC besteht. Die Verantwortung für die Module liegt zu 60% bei der ITS und zu 40% bei der HSW. Zwei Professoren der HSW besuchen einmal im Jahr die ITS, um Module im Blockunterricht zu vermitteln sowie die indonesischen Lehrkräfte zu schulen und Erfahrungen auszutauschen. Von den deutschen Professoren werden die Schwerpunkte der Module vermittelt. Ansonsten wird die Lehre von den indonesischen Modulbeauftragten unterstützt. Dabei wurde die Qualität der von der ITS verantworteten Module durch die indonesische Akkreditierung belegt. In diesem Jahr erfolgte die Reakkreditierung. Die Urkunde liegt noch nicht vor.

Der Studiengang Marine Engineering wird von dem industriellen und wirtschaftlichen Sektor unterstützt. Zu den Partnern zählen das Maritime Ausbildungs- und Simulationszentrum Semarang Growth Center und die internationale Klassifikationsgesellschaft Lloyds Register. Die Kooperationsverträge liegen nicht vor. Hierin sehen die Gutachter einen Mangel. Die Zusammenarbeit ermöglicht die Anpassung der Lehrinhalte an die Marktanforderungen. Darüber hinaus werden von den Partnern Praktika und Arbeitsplätze für graduiertes Personal zur Verfügung gestellt. Es liegen keine Kooperationsverträge vor. Es wird empfohlen, weitere Kooperationen mit Firmen aus der maritimen Industrie zu suchen.

1.7 Ausstattung

(Kriterium 2.7, Drs. AR 25/2012)

Das Kriterium 2.7 ist erfüllt.

Die Hochschule hat transparente und belastbare Unterlagen zur Ausstattung vorgelegt. Der Gutachtergruppe wurde eine Fotodokumentation zur Veranschaulichung der Ausstattung der ITS Surabaya zur Verfügung gestellt. Ansonsten wurde während der Begehung in Warnemünde Räumlichkeiten des Bereichs Seefahrt der HSW präsentiert, die hinsichtlich der Ausstattung nach Angabe der HSW denen der ITS Surabaya entsprechen sollen. Aus den Gesprächen mit den Studierenden geht hervor, dass die dargestellte sächliche und räumliche Ausstattung vorhanden ist.

Die ITS Surabaya verfügt über eine große Anzahl an Hörsälen, Seminar-, Konferenz- und Arbeitsräumen sowie speziell auf die maritime Ausbildung ausgerichteten Laboren. Am Semarang Growth Center steht den Studierenden ein modernes Schiffssimulationscenter zur Verfügung. Das Ausbildungs- und Simulationszentrum wurde als eins von fünf großen Trai-

ningszentren in Indonesien mithilfe von EU-Geldern aufgebaut. Das Zentrum verfügt über moderne technische Ausstattung, einschlägige Räumlichkeiten und bietet den Studierenden Unterkunft während der Ausbildungszeit.

Die Studierenden können eine zentrale sowie eine fachspezifische Bibliothek für Maritime Technology nutzen. Die fachspezifische Bibliothek verfügt über ca. 500 Medien, davon haben die meisten eine elektronische Form. Den Studierenden werden darüber hinaus PC-Pools zur Verfügung gestellt. Zusätzlich ist die Universität mit einem WLAN ausgestattet, welches allen Studierenden kostenlosen Zugang zum Internet gewährt. Somit ist die adäquate Durchführung des Studiengangs hinsichtlich der qualitativen und quantitativen sächlichen und räumlichen Ausstattung gesichert. Die Studierenden bestätigen im Gespräch, dass sie mit der Ausstattung der ITS äußerst zufrieden sind.

Auch ist die adäquate Durchführung des Studiengangs hinsichtlich der qualitativen und quantitativen personellen Ausstattung gesichert. In der Lehre werden 5 Professoren und 17 wissenschaftliche Mitarbeiter eingesetzt. Die deutschen Professoren geben in Indonesien Blockunterricht. Ansonsten werden die Module von den indonesischen Lehrkräften unterstützt, die unter Berücksichtigung Ihrer Eignung und Qualifikation ausgewählt und im Rahmen mehrjähriger Weiterbildungsprogramme auf ihre Aufgabe vorbereitet werden. Darüber hinaus werden die Lehrkräfte zum Erfahrungsaustausch und zur Weiterqualifikation einmal jährlich nach Deutschland eingeladen.

1.8 Transparenz und Dokumentation

(Kriterium 2.8, Drs. AR 25/2012)

Das Kriterium 2.8 ist zum Teil erfüllt.

Studiengang, Studienverlauf, Prüfungsanforderungen und Zugangsvoraussetzungen einschließlich der Nachteilsausgleichsregelungen für Studierende mit Behinderung sind im Hochschulanzeiger veröffentlicht. Die Gutachter bemängeln, dass die Dokumente noch nicht ins Englische übersetzt wurden und demnach den indonesischen Studierenden noch nicht zugänglich sind. Bei der Übersetzung des Modulkataloges sollte darauf geachtet werden, dass die englische Version keine Übersetzungsfehler enthält. Die Hochschule betont ein großes Interesse der indonesischen Seite an dem gemeinsamen Projekt und die daraus resultierende große Kompromissbereitschaft. Demnach ist die Prüfungsordnung inhaltlich akzeptiert und die Übersetzung erweist sich als reine Formsache. Die Studierenden geben an, dass ihnen die deutschen Regeln bereits bekannt sind.

1.9 Qualitätssicherung und Weiterentwicklung

(Kriterium 2.9, Drs. AR 25/2012)

Das Kriterium 2.9 zum Teil erfüllt.

Die Ergebnisse des Qualitätsmanagements werden bei den Weiterentwicklungen des Studiengangs berücksichtigt. Die Annahme der Absolventen sowie die spezifische Markanforderungen sollten zur gegebenen Zeit kritisch beurteilt und bei der Optimierung des Curriculums berücksichtigt werden.

Die Evaluation des Studienganges wird genau nach dem gleichen Prinzip wie an der HSW in

Deutschland durchgeführt. Am Ende einer Lehrveranstaltung werden Fragebögen zum Ausfüllen verteilt. Die Evaluationsergebnisse werden bei der Weiterentwicklung des Studienganges berücksichtigt, allerdings erklären die Studierenden, dass sie ihnen nicht bekannt gegeben werden. Hierin sehen die Gutachter einen Mangel. Absolventenbefragungen werden an der HS Wismar durch das Dezernat II in Verbindung mit der Qualitätsmanagementbeauftragten für Lehre und Studium im 2-Jahresrhythmus durchgeführt. Diese Befragungen werden mit den Fakultäten abgestimmt und enthalten auch Daten zur Arbeitsbelastung und zum Studienerfolg.

Das Semarang Growth Center wird systematisch aufgebaut weiter entwickelt und an die Bedürfnisse der Studierenden angepasst.

Die Gutachter bemerken, dass sie in den Interviews vor Ort eine Realität erfahren haben, die besser als die Darstellung in der Dokumentation ist. Sie hätten sich einen aussagekräftigeren Selbstbericht gewünscht.

1.10 Studiengänge mit besonderem Profilspruch

(Kriterium 2.10, Drs. AR 25/2012)

-entfällt-

1.11 Geschlechtergerechtigkeit und Chancengleichheit

(Kriterium 2.11, Drs. AR 25/2012)

Das Kriterium 2.11 ist zum Teil erfüllt.

Die Hochschule hat Konzepte für die Förderung von Geschlechtergerechtigkeit und Chancengleichheit für Studierende in besonderen Lebenslagen formuliert und setzt sie soweit wie möglich auch auf der Ebene des kooperativen Studienganges um. Im Besonderen verfügt die Hochschule Wismar über einen Chancengleichheitsplan, mit dem sie langfristig die Implementierung des Gender Mainstreams verfolgt. Der Chancengleichheitsplan wird bei dem deutsch-indonesischen Joint-Programm soweit wie möglich umgesetzt. Die Hochschule betont aber, dass es sich in Indonesien um einen anderen Kulturkreis handelt, und dass die Kulturunterschiede unter allen Umständen zu respektieren sind, sodass das Konzept familiengerechter Hochschule in seinem vollen Umfang nicht umzusetzen ist. Generell ist die Vereinbarkeit vom Studium und Familienleben in Indonesien nicht üblich. Nichtsdestotrotz werden Maßnahmen getroffen, um den Studierenden in besonderen Lebenslagen mit Hilfe und Unterstützung entgegenzukommen. Die ITS verfügt über einen Kindergarten, der auch von den Studierenden in Anspruch genommen werden kann. Die Hochschule nennt ein Beispiel von einer jungen Mutter, die ihr Studium in Indonesien erfolgreich abgeschlossen hat. Eine weibliche Studierende betont in der Videokonferenz, dass Frauen an der ITS nicht benachteiligt werden. Die Gutachter bemängeln, dass der Chancengleichheitsplan nur auf Deutsch verfügbar ist und dass es keine klaren Aussagen gibt, in welchen Punkten der Chancengleichheitsplan nicht umgesetzt wird. Es muss ein Zeitplan eingeführt werden, in dem geregelt wird, welche Belange zu welchem Zeitpunkt umgesetzt werden.

1.12 Zusammenfassende Bewertung

Marine Engineering ist ein binationaler, vom DAAD geförderter Bachelorstudiengang der Hochschule Wismar und des Institut Teknologi Sepuluh Nopember in Indonesien. Zu den Besonderheiten des Studienganges gehört die Kombination von schiffbaulichen und schiffbetriebstechnischen Lerninhalten. Besonders positiv äußern sich die Gutachter zur vorhandenen sächlichen Ausstattung. Auch die Beratungsangebote – insbesondere die Studienorganisation und -koordination von dem Büro der Hochschule Wismar vor Ort – werden von den Gutachtern ausdrücklich begrüßt.

Abschnitt II: Abschließendes Votum der Gutachter/-innen

1 Studiengang Marine Engineering B.Eng. (Double Degree)

1.1 Empfehlungen:

- Es wird empfohlen, im Modulkatalog präzise festzulegen, welche Softskills bei welchen Inhalten trainiert werden.
- Es wird empfohlen, die Mobilitätsfenster auf weitere Semester zu erweitern.
- Es wird empfohlen, den Studierenden ein Feedback zu den Evaluationsergebnissen zu geben.
- Es wird empfohlen, weitere Kooperationen mit Firmen aus der maritimen Industrie zu suchen.

1.2 Akkreditierungsempfehlung an die Ständige Akkreditierungskommission (SAK)

Die Gutachter empfehlen der SAK die Akkreditierung des kooperativen deutsch-indonesischen Studiengangs Marine Engineering mit dem Abschluss B.Eng. mit folgenden Auflagen für die Dauer von fünf Jahren zu beschließen.

Diese Empfehlung basiert auf Ziff. 3.1.2 des Beschlusses des Akkreditierungsrates „Regeln des Akkreditierungsrates für die Akkreditierung von Studiengängen und für die Systemakkreditierung“. (Drs. AR 25/2012)

1.3 Auflagen:

- Die Regelungen in den Prüfungsordnungen zur Anrechnung von Studienzeiten, die an anderen europäischen Hochschulen erbracht wurden, sind an das „Gesetz zu dem Übereinkommen vom 11. April 1997 über die Anerkennung von Qualifikationen im Hochschulbereich in der europäischen Region“ anzupassen. Es muss klar geregelt werden, dass solche Studienzeiten nach den Vorgaben der Lissabon-Konvention in der Regel anerkannt und auf die Studienzzeit angerechnet werden. Von dieser Regel darf nur abgewichen werden, wenn die Hochschule wesentliche Unterschiede nachweisen kann (Beweislastumkehr). (Kriterium 2.2, 2.3, Drs. AR 25/2012)
- Die Prüfungsordnung muss den Anspruch der Studierenden auf Anrechnung außerhochschulisch erworbener Kompetenzen und Fähigkeiten berücksichtigen. Der Anrechnungsanspruch darf einerseits nicht pauschal begrenzt sein, auf seiner Grundlage können andererseits höchstens 50 % eines Studiums ersetzt werden. Die Ordnung ist entsprechend zu ändern, das Verfahren der Anrechnung ist zu beschreiben. (Kriterien 2.2, 2.3 Drs. AR 25/2012)
- Der Chancengleichheitsplan muss ins Englische übersetzt werden. Es muss ein Zeitplan eingeführt werden, in dem geregelt wird, welche Belange zu welchem Zeitpunkt umgesetzt werden bzw. welche wegen der Kulturunterschiede nicht umzusetzen sind. (Kriterium 2.11, Drs. AR 25/2012)

- Studiengang, Studienverlauf, Prüfungsanforderungen und Zugangsvoraussetzungen einschließlich der Nachteilsausgleichsregelungen für Studierende müssen ins Englische übersetzt werden. (Kriterium 2.8, Drs. AR 25/2012)
- Jedes Modul muss mit nur einer Prüfung abschließen. Die Zusammenlegung verschiedener nicht zueinander passenden Lehrinhalte in eine Prüfungsleistung ist nicht zulässig. (Kriterium 2.5, Drs. AR 25/2012)
- Die schiffbaulichen Lehrinhalte müssen curricular ausgebaut werden. Das Fach Technische Mechanik ist einzuführen und Grundlagenfächer sind zu stärken. (Kriterium 2.3, Drs. AR 25/2012)
- Die Ergebnisse der Lehrevaluation müssen an die Studierenden zurückgemeldet werden. (Kriterium 2.9, Drs. AR 25/2012)
- Die der Kooperation der Hochschule mit anderen Einrichtungen zu Grunde liegenden Vereinbarungen sind vorzulegen. (Kriterium 2.6, Drs. AR 25/2012)
- Die Reihenfolge der Module ist so zu ändern, dass die Grundlagen am Anfang des Studiums vermittelt werden, um die Zusammenlegung der nicht zueinander passenden Lehrinhalte in einem Modul zu vermeiden. (Kriterium 2.3, Drs. AR 25/2012)

Abschnitt III: Weiterer Verlauf des Verfahrens

1 Stellungnahme der Hochschule

Die Hochschule Wismar (HSW) hat den Bericht zur Kenntnis genommen. Im Bericht sind einige Punkte genannt worden, zu denen im Folgenden Stellung genommen wird.

Teil I faktisch falsche Angaben im Bericht

Zu Kapitel 1.2.2

Es wird im letzten Absatz dieses Kapitels erwähnt, dass dem PM 17 nur 27 Stunden Arbeitsaufwand pro Leistungspunkt zugrunde gelegt sind.

Für das PM 17 wird ein Studienaufwand von 30 Stunden pro Leistungspunkt angesetzt. Dies ist auch so im Selbstbericht vermerkt.

Zu Kapitel 1.11

Es wird erwähnt, dass generell die Vereinbarkeit von Studium und Familie in Indonesien nicht üblich ist.

Diese Aussage ist zu pauschal und greift zu kurz. Gerade die Maßnahmen und Einrichtungen der ITS zeigen, dass sich auch in Indonesien Familie und Studium zunehmend vereinbaren lassen.

Teil II Stellungnahme

Kapitel 1.2.2

(1) Es wird bemängelt, dass einige Module in ihrem Inhalt keine thematisch und zeitlich abgerundete Studieneinheit aufweisen. Als Beispiel wurde das PM 01 angeführt.

Stellungnahme: Das Modul PM 01 umfasst zum einen das Gebiet des CAD, hier werden unter anderem grundsätzliche Fähigkeiten und Fertigkeiten in Funktionsweise, Aufbau und in der Anwendung eines computergestützten Konstruktionsprogramms vermittelt. Der zweite Teil, Numerische Analyse und Computerprogrammierung umfasst das Thema der Simulation. In Simulationen, insbesondere bei CFD und FEM, wird es immer wieder erforderlich sein, komplexe Gleichungssysteme linear oder nicht linear zu lösen. Das geht über die mathematischen Grundlagen hinaus, da hier z.B. eine reelle Größe als Ergebnis erwartet wird. Es werden Methoden gelehrt, wie die mathematisch theoretischen Kenntnisse umgesetzt werden können. Somit sollen die genannten Schwerpunkte in der Modulbeschreibung symbolisch für die Schwierigkeiten stehen, die in solchen Fällen immer wieder auftreten. Die Beschreibung ist hier sehr speziell formuliert, so dass eine Fehlinterpretation der Modul Inhalte möglich ist. Diese Modulbeschreibung wird bei der nächsten Änderung der Studienordnung überarbeitet.

(2) Es wird bemängelt, dass verschiedene Inhalte in einer Prüfungsleistung zusammengeschlossen werden, um den formalen Kriterien gerecht zu werden.

Stellungnahme: Unter Berücksichtigung der enormen fachlichen Breite und somit der hohen Modulanzahl im Gebiet Marine Engineering und zur Einhaltung der formalen Vorgaben wur-

de es notwendig, Module mit ähnlichen Lehrinhalten zu einem Gesamtmodul zusammenzufassen. Das gilt für den schiffbaulichen Teil und in gleicher Weise für den schiffbetrieblichen Teil. Dieser Modulaufbau wurde gewählt, um die Strukturierung des Studienplans und dessen Inhalte auf die Qualitätsansprüche und auf die Anforderungen an die Absolventen anzupassen. Die praktischen Erfahrungen aus den ersten Semestern werden in eine Neustrukturierung der Modulstruktur einfließen, da mit diesem Studiengang ein neues Feld beschrieben wird und noch keine Erfahrungen vorliegen.

(3) Es wird empfohlen, das Mobilitätsfenster auf andere Semester auszudehnen.

Stellungnahme: Die Verschachtelung der Module ist auf den großen Umfang zurückzuführen der von beiden Seiten in den Studiengang (Schiffbau und Schiffbetrieb) eingebettet wurde. Die Module entsprechen den Grundsätzen der „Ländergemeinsame Strukturvorgaben“.

Für den speziellen Fall, ein Auslandsemester an der HSW/ Bereich Seefahrt durchzuführen, eignet sich z.B. auch das 4. Semester. Die hier im Curriculum eingebundenen Module werden auch am Bereich Seefahrt gelehrt. Dabei können auch Module aus den von der HSW am Bereich Seefahrt angebotenen Bachelorstudiengang Schiffbetriebstechnik sowie des Masterstudiengangs „Operation and Management of Maritime Systems“ belegt werden, die thematisch in das Anforderungsprofil des Marine Engineers passen.

Das Mobilitätsfenster auf andere Semester auszudehnen, bleibt eine organisatorische Herausforderung für die Zukunft.

(4) Es wird bemängelt, dass die Modulbeschreibungen keine Aufteilung nach Kontaktzeiten und Selbststudium enthalten, keine Angaben über die Unterrichtsprache aufgeführt sind und die Modulbeschreibungen nicht in Englisch zur Verfügung stehen.

Stellungnahme: Die Modulbeschreibungen sind in ihrer von der Hochschule standardisierten Form ein Bestandteil der Studienordnung und damit in ihrer Struktur verbindlich.

Die Studenten sind über die Zusammensetzung der Kontaktzeiten und des Selbststudium informiert, diese Informationen finden sie auf der Home Page der ITS, hier ist erklärt aus welchem Aufwand sich die Leistungspunkte zusammensetzen. Dieser Aufwand ist allgemein gültig und betrifft auch den Studiengang Marine Engineering, so dass hier keine zusätzlichen Angaben über die Kontakt- und Selbststudienzeiten erfolgte. Als Unterrichtsprache wird Englisch präferiert, das ist den Studenten bekannt und aufgrund der internationalen Zusammensetzung der Seminargruppen nicht anders möglich. Die Modulbeschreibungen sind bereits in Englischer Sprache an der ITS vorhanden, sie können in unserem HSW Büro an der ITS eingesehen werden und werden auch den Studenten am Anfang eines Moduls mitgeteilt. Die Modulbeschreibungen sind Bestandteil der Studienordnung, deren Übersetzungen in der HSW zentral geregelt wird. Dieser Prozess ist bereits angelaufen, sodass die Modulbeschreibungen zeitnah in Englisch veröffentlicht werden können. Ziel ist ein Verfügbarkeit zum Sommersemester 2013.

(5) Es wird bemängelt, dass die Anerkennung von Modulen entsprechend der Lissabon-Konvention sowie die Anrechnung der außerhochschulischen erbrachten Leistungen nicht geregelt sind.

Stellungnahme: Nach der Auffassung des Bildungsministeriums M-V dürfen die Prüfungsordnungen nur Anrechnungen für im Hochschulbereich erbrachte Leistungen regeln. Die Anrechnung von im außerhochschulischen Bereich erbrachten Leistungen regeln sogenann-

te Einstufungsprüfungsordnungen, die zwingend zu einer Einstufung in ein höheres Fachsemester führen. Anerkennung von einzelnen Modulen sind vom Gesetzgeber nicht vorgesehen und nicht beabsichtigt. Eine solche Einstufungsprüfungsordnung wird zurzeit von der HSW erarbeitet. Mit einem Inkrafttreten ist im Laufe des Jahres 2013 zu rechnen.

Zu Kapitel 1.3

(1) Es wird bemängelt, dass der schiffbauliche Anteil nicht ausreichend berücksichtigt wird.

Stellungnahme: Aus dem Curriculum geht hervor, dass der schiffbauliche Anteil, der nur dem Schiffbau zuzuschreiben ist, mit 56 ECTS ausgestattet wurde. Die Module, die nur dem Schiffbetrieb zuzuordnen sind, nehmen einen Anteil von 59 ECTS ein. Alle weiteren Module (66 ECTS) umfassen den baulichen und betrieblichen Teil gleichermaßen, sodass hier, nach Auffassung der HSW und ITS, eine ausgewogene Aufteilung zwischen Schiffbau und Schiffbetrieb vorliegt. Die verbleibenden 29 ECTS verteilen sich auf die WPM, das Praktikum und die Bachelor Thesis.

(2) Es wird bemängelt, dass das Fach Technische Mechanik fehlt.

Stellungnahme: Die Grundlagen der technischen Mechanik werden im „nullten“ Semester (Vorsemester für die HSW) im PM Strength of Material und im PM Physics vermittelt. In den PM 02, PM 08 und im PM 24 werden die Kenntnisse der technischen Mechanik vertiefend weitergeführt. Das nullte Semester ist die Voraussetzung für die Immatrikulation an der HSW und somit nicht Bestandteil der Akkreditierung. Aus diesem Grund hatten die Gutachter keine Informationen über die Inhalte aus diesem Semester. Diese Modulbeschreibungen liegen in englischer Sprache vor.

(3) Es wird bemängelt, dass den Studenten Kenntnisse nach STCW und SAR vermittelt werden. Dass die Moduleinhalte zeitlich nicht aufeinander abgestimmt und inhaltlich nicht ausgewogen sind.

Stellungnahme: Der Studiengang zielt darauf ab, Fach- und Führungspersonal für die maritime Industrie zur Verfügung zu stellen. Für Personal in diesen Positionen ist es erforderlich, Kenntnisse über STCW und SAR zu besitzen. Wenn sie als leitendes Personal Entscheidungen zu treffen haben, müssen sie über die Grundlagen und rechtlichen und technischen Rahmenbedingungen informiert sein. Die oben genannten Konventionen und Codes beinhalten neben den konkreten Schiffsbetrieb auch darüber hinaus gehende Anforderungen an den Schiffbau und die Auslegung von Anlagen.

Im PM 08 mussten Inhalte verbunden werden, die keinen direkten Zusammenhang aufweisen. Die jeweiligen Überschriften, die das Modul beschreiben, sind jedoch ein zwingender Bestandteil für das Verständnis, das der Schiffbau erfordert. Die Zusammenlegung von Schiffsstabilitäten und Manövrierverhalten erfolgte in diesem Modul, da sie hier im Vergleich zu den anderen Modulen die größte Schnittmenge aufweisen.

In dem PM 08 wird auch eine Einführung in den Schiffswiderstand und die Kräfte gegeben, welche an einem Schiff angreifen. Dieser Punkt ist hier mit den Grundlagen versehen, die das Verständnis für einen schwimmenden Körper vermitteln. Das PM 13 beinhaltet im Titel „Schiffswiderstände“ und bedeutet die Weiterführung und Vertiefung des Themas aus dem PM 08.

Im PM 09 werden mit der Hydrostatik und Hydrodynamik vertiefende Kenntnisse aus dem bereits vermittelten Modul Physik gelehrt. Das Themengebiet Statik und Dynamik von Fluiden stellt nach Ansicht der HSW eine wesentliche Voraussetzung dar, um den nachfolgenden Teil des Moduls, Berechnung von Pumpen und Verdichtern sowie die Berechnung von Rohrleitungssystemen, zu verstehen (vertiefende Kenntnisse). Der Fokus liegt auf maritimen-komplexen Anlagen, wo die Übertragung von Energie hauptsächlich über Leitungen und Pumpen realisiert wird. Bei den Auslegungen, Berechnungen und Konstruktionen solcher Anlagen muss sowohl die Dynamik als auch die Statik berücksichtigt werden.

(4) Die Empfehlung einer exakten Beschreibung, welche „Softskills“ in welcher Lehrveranstaltung vermittelt werden sollen, wird von der HSW angenommen und berücksichtigt. Dies wird in den Modulbeschreibungen erfolgen.

(5) Es wird bemängelt, dass die Vorgaben der Lissabon-Konvention nicht erfüllt werden.

Stellungnahme: Die Prüfungsordnung wurde in ihrer vorliegenden Form sowohl vom Justiziar der Hochschule als auch vom Bildungsministerium M-V auf das Erfüllen der formalen Rechtsvorschriften überprüft. Mängel hinsichtlich in der Beweislastumkehr bei der Anrechnung von Studienleistungen anderer Hochschulen wurden hierbei nicht festgestellt. Die Informationspflicht (Artikel III.3 Absatz 2) liegt beim Antragsteller. Diese hat nichts mit der Beweislastumkehr (Artikel III.3 Absatz 5) zu tun. Die bestehende Regelung der Prüfungsordnung folgt den Grundsätzen der Lissabon-Konvention. Ein Mangel kann von der HSW nicht erkannt werden.

(6) Es wird bemängelt, dass das letzte Semester überlastet ist

Die „Ländergemeinsame Strukturvorgaben“ geben eine Richtlinie von 60 ECTS pro Studienjahr an. Die Arbeitsbelastung mit 900 Stunden pro Semester ist nach Auffassung der HSW und auch in Übereinstimmung mit „Ländergemeinsame Strukturvorgaben“ die obere Grenze der studentischen Belastbarkeit. Das letzte Semester umfasst 16 Wochen und soll dementsprechend mit 30 ECTS benotet werden, was die HSW dazu zwingt, den Ablauf im letzten Semester sehr streng zu halten. Der Zweck ist, einen Konsens zwischen den Vorgaben, den Inhalten des Studiums und der verfügbaren Zeit zu finden. Um für die Studenten die Arbeitsbelastung angemessen zu gestalten, werden die Module im 7. Semester jeweils als Blockvorlesungen angeboten.

Zu Kapitel 1.5

(1) Es wird bemängelt, dass die Studierenden bei manchen Prüfungen zwei Klausurteile bekommen, die für indonesisches Recht als zwei Prüfungen und nach deutschem Recht als eine Prüfung anerkannt werden. Die Gutachter befürchten thematisch verschiedene Inhalte. Angeführt wurde das PM 08.

Stellungnahme: Der Studiengang soll nach deutschem und nach indonesischem Recht akkreditiert werden. Durch die bi-nationale Kooperation und Akkreditierung ist die HSW veranlasst, das indonesische Recht und die bereits erfolgte indonesische Akkreditierung anzuerkennen. Die HSW muss sich darüber hinaus an die geltenden Vorschriften durch die ‚Ländergemeinsame Strukturvorgaben‘ halten, die in der Regel nur eine umfassende Prüfung erlaubt. Das erfolgt dadurch, dass die HSW nur eine Prüfung pro Modul zulässt und berücksichtigt. Die Module sind in ihrem Inhalt und ihren Zielen eindeutig und in der Modulbeschreibung formuliert. Die Prüfungen sind so ausgelegt, dass sie sich auf die vermittelten

Lehrinhalte und Lernziele beziehen, wodurch eine thematische Vermischung nicht möglich ist. Die HSW strebt an, innerhalb der gemeinsamen Arbeitsgruppe (Task Force) die Studien- und Prüfungsordnungen in den nächsten Jahren mehr und mehr anzupassen.

Zu Kapitel 1.6

(1) Es wird bemängelt, dass keine Kooperationsverträge zwischen den Partnern aus der Industrie und der HSW vorliegen und es wird empfohlen weitere Kooperationen mit Firmen aus der maritimen Industrie zu suchen.

Stellungnahme: Mit der Firma Lloyds Register kooperiert die HSW seit vielen Jahren sehr intensiv. Das betrifft einerseits die Lehre z.B. beim Einsatz externer Dozenten von Lloyds Register und der Betreuung von Abschlussarbeiten aber auch gemeinsame Forschungsprojekte. Die weitere Zusammenarbeit fußt auf diesem gewachsenen Vertrauensverhältnis.

Mit dem Semarang Growth Center (SGC) wurden Verträge geschlossen, die die Nutzung des Ausbildungszentrums für die akademische Ausbildung der Studenten von der ITS gewährleistet. Diese Verträge sind zwischen der ITS und dem SGC beschlossen. Am 31. August 2012 waren Vertreter der HSW beim Minister für höhere Bildung und seinem Staatssekretär in Jakarta und haben das Konzept und dessen Umsetzung vorgestellt. Es wurde volle Unterstützung durch das DIKTI zugesichert und betont, dass dieser Studiengang Beispielcharakter habe.

Die HSW hat mit dem SGC Verträge vereinbart, die das Niveau und die Qualität der Ausbildung am SGC sichern. Diese Verträge werden im November dieses Jahres im Beisein des Wissenschafts-Attaché der Botschaft in Berlin erneuert.

Der Studiengang wird bereits durch indonesische Firmen wie Meratus Line unterstützt. Weiterhin ist die HSW derzeit in Gesprächen mit dem Großmotorenhersteller MAN und der Klassifikationsgesellschaft Germanischer Lloyd mit dem Ziel, weitere industrielle Partner für den Studiengang Marine Engineering zu gewinnen.

Zu Kapitel 1.8

(1) Es wird bemängelt, dass die Dokumente, die den Studiengang, Studienverlauf, Prüfungsanforderungen und Zugangsvoraussetzungen einschließlich der Nachteilsausgleichsregelung für Studierende mit Behinderung nicht in der englischen Sprache vorliegen.

Stellungnahme: Die HSW kennt diesen Umstand. Der Prozess der Übersetzungen ist bereits zentral angelaufen und die genannten Dokumente werden zeitnah veröffentlicht.

Zu Kapitel 1.9

(1) Es wird bemängelt, dass den Studenten nicht die Evaluationsergebnisse bekannt gegeben werden.

Stellungnahme: Die Bekanntgabe der Evaluationsergebnisse ist eine formale, organisatorische Angelegenheit und wird von der HSW in Zukunft berücksichtigt und durchgeführt.

Zu Kapitel 1.11

(1) Es wird bemängelt, dass der Chancengleichheitsplan nur auf Deutsch vorliegt, es keine Aussagen gibt in welchen Punkten er nicht umgesetzt werden kann und ein Zeitplan gefordert wird, der beschreibt, wann welche Belange umgesetzt werden.

Stellungnahme: Die Übersetzung des Chancengleichheitsplans erfolgt im Zuge der Überset-

zungen der anderen Dokumente und es ist nur noch eine zeitliche Frage, wann dieses Defizit ausgeglichen ist. Aussagen zu den Unterschieden zwischen Plan und Umsetzung stellen die HSW vor eine besondere Herausforderung, da es in Indonesien keine gesetzlichen Vorschriften gibt, die solche Belange regeln. Der kulturelle Unterschied sowie die allgemeine Unterrepräsentation von Frauen in ingenieurtechnischen Bereichen (die ITS ist eine Ingenieursuniversität) erschweren eine Definition der Umsetzbarkeit bzw. der nicht erreichbaren Ziele. Darüber hinaus zählt Indonesien zu den Entwicklungsländern der Erde und doch gibt es ausreichend Beispiele, die die Chancengleichheit belegen. Sie wurden bei der Vor-Ort-Begutachtung genannt und verdeutlichen den Willen zur Umsetzung der Chancengleichheit in Indonesien. Die HSW und die ITS sind auch weiterhin bestrebt, die gesteckten Ziele zu erreichen und die gegebenen Zustände noch weiter zu verbessern.

2 SAK-Beschluss vom 11.12.2012

Die SAK nimmt die Stellungnahme der Hochschule zur Kenntnis und stellt die Entscheidung über die folgende Auflage zurück:

- 1. Die schiffbaulichen Lehrinhalte müssen curricular ausgebaut werden. Das Fach Technische Mechanik ist einzuführen und Grundlagenfächer sind zu stärken. (Kriterium 2.3, Drs. AR 25/2012)*

Sie bittet die Gutachter, diese Forderung unter Berücksichtigung der Akkreditierungsvorgaben ausführlich zu begründen.

Die SAK beschließt die Akkreditierung des deutsch-indonesischen Studiengangs Marine Engineering mit dem Abschluss B.Eng. mit folgenden Auflagen für die Dauer von fünf Jahren.

- 1. Die Regelungen in den Prüfungsordnungen zur Anrechnung von Studienzeiten, die an anderen europäischen Hochschulen erbracht wurden, sind an das „Gesetz zu dem Übereinkommen vom 11. April 1997 über die Anerkennung von Qualifikationen im Hochschulbereich in der europäischen Region“ anzupassen. Es muss klar geregelt werden, dass solche Studienzeiten nach den Vorgaben der Lissabon-Konvention in der Regel anerkannt und auf die Studienzzeit angerechnet werden. Von dieser Regel darf nur abgewichen werden, wenn die Hochschule wesentliche Unterschiede nachweisen kann (Beweislastumkehr). (Kriterium 2.2, 2.3, Drs. AR 25/2012)*
- 2. Die Prüfungsordnung muss den Anspruch der Studierenden auf Anrechnung außerhochschulisch erworbener Kompetenzen und Fähigkeiten berücksichtigen. Der Anrechnungsanspruch darf einerseits nicht pauschal begrenzt sein, auf seiner Grundlage können andererseits höchstens 50 % eines Studiums ersetzt werden. Die Ordnung ist entsprechend zu ändern, das Verfahren der Anrechnung ist zu beschreiben. (Kriterien 2.2, 2.3 Drs. AR 25/2012)*
- 3. Der Chancengleichheitsplan muss ins Englische übersetzt werden. Es muss ein Zeitplan eingeführt werden, in dem geregelt wird, welche Belange zu welchem Zeitpunkt umgesetzt werden bzw. welche wegen der Kulturunterschiede nicht umzusetzen sind. (Kriterium 2.11, Drs. AR 25/2012)*

4. Studiengang, Studienverlauf, Prüfungsanforderungen und Zugangsvoraussetzungen einschließlich der Nachteilsausgleichsregelungen für Studierende müssen ins Englische übersetzt werden. (Kriterium 2.8, Drs. AR 25/2012)
5. Jedes Modul soll mit nur einer Prüfung abschließen. Ausnahmen davon müssen didaktisch begründet sein. Die Zusammenlegung verschiedener, nicht zueinander passender Lehrinhalte in einer Prüfungsleistung ist nicht zulässig. (Kriterium 2.5, Drs. AR 25/2012)
6. Die Ergebnisse der Lehrevaluation müssen an die Studierenden zurückgemeldet werden. (Kriterium 2.9, Drs. AR 25/2012)
7. Die der Kooperation der Hochschule mit anderen Einrichtungen zu Grunde liegenden Vereinbarungen sind vorzulegen. (Kriterium 2.6, Drs. AR 25/2012)
8. Die Reihenfolge der Module ist so zu ändern, dass die Grundlagen am Anfang des Studiums vermittelt werden, um die Zusammenlegung der nicht zueinander passenden Lehrinhalte in einem Modul zu vermeiden. (Kriterium 2.3, Drs. AR 25/2012)

Die Auflagen sind innerhalb von 9 Monaten zu erfüllen. Die SAK weist darauf hin, dass der mangelnde Nachweis der Aufлагenerfüllung zum Widerruf der Akkreditierung führen kann, oder dass die Akkreditierungsfrist nicht auf die Frist gemäß Ziff. 3.2.1 oder 3.2.4 verlängert wird, sofern die Akkreditierungsfrist wegen der Auflagen gemäß Ziff. 3.2.3 verkürzt wurde.

Diese Entscheidung basiert auf Ziff. 3.1.2 des Beschlusses des Akkreditierungsrates "Regeln des Akkreditierungsrates für die Akkreditierung von Studiengängen und für die Systemakkreditierung" (Drs. AR 25/2012).

3 SAK-Beschluss vom 14.05.2013 (Wiedervorlage)

Die SAK begrüßt die zusätzliche Stellungnahme der Gutachter und beschließt die Auflage:

1. Die schiffbaulichen Lehrinhalte müssen curricular ausgebaut werden. Das Fach Technische Mechanik ist einzuführen und Grundlagenfächer sind zu stärken. (Kriterium 2.3, Drs. AR 25/2012)

Die Auflage ist innerhalb von 9 Monaten zu erfüllen. Die SAK weist darauf hin, dass der mangelnde Nachweis der Aufлагenerfüllung zum Widerruf der Akkreditierung führen kann, oder dass die Akkreditierungsfrist nicht auf die Frist gemäß Ziff. 3.2.1 oder 3.2.4 verlängert wird, sofern die Akkreditierungsfrist wegen der Auflagen gemäß Ziff. 3.2.3 verkürzt wurde.

Diese Entscheidung basiert auf Ziff. 3.1.2 des Beschlusses des Akkreditierungsrates "Regeln des Akkreditierungsrates für die Akkreditierung von Studiengängen und für die Systemakkreditierung" (Drs. AR 25/2012).