



AGENTUR FÜR  
QUALITÄTSSICHERUNG DURCH  
AKKREDITIERUNG VON  
STUDIENGÄNGEN E.V.

## AKKREDITIERUNGSBERICHT

Programmakkreditierung – Bündelverfahren

*Raster Fassung 02 – 04.03.2020*

# FAHRZEUGSYSTEMTECHNOLOGIEN (M.SC.; WEITERBILDEND) FAHRZEUGTECHNIK (M.ENG.)

Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften

Juni 2021



[▶ Zum Inhaltsverzeichnis](#)

Hochschule	<b>Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften</b>
Ggf. Standort	<b>Wolfsburg</b>

Studiengang 1	<b>Fahrzeugsystemtechnologien</b>		
Abschlussgrad / Abschlussbezeichnung	<b>Master of Science</b>		
Studienform	Präsenz <input type="checkbox"/>	Fernstudium <input type="checkbox"/>	
	Vollzeit <input type="checkbox"/>	Intensiv <input type="checkbox"/>	
	Teilzeit <input checked="" type="checkbox"/>	Joint Degree <input type="checkbox"/>	
	Dual <input type="checkbox"/>	Kooperation § 19 MRVO <input checked="" type="checkbox"/>	
	Berufs- bzw. ausbildungsbegleitend <input checked="" type="checkbox"/>	Kooperation § 20 MRVO <input type="checkbox"/>	
Studiendauer (in Semestern)	Vier Semester		
Anzahl der vergebenen ECTS-Punkte	90		
Bei Masterprogrammen:	konsekutiv <input type="checkbox"/>	weiterbildend <input checked="" type="checkbox"/>	
Aufnahme des Studienbetriebs am (Datum)	02.10.2002		
Aufnahmekapazität (Maximale Anzahl der Studienplätze)	30	Pro Semester <input type="checkbox"/>	Pro Jahr <input checked="" type="checkbox"/>
Durchschnittliche Anzahl* der Studienanfängerinnen und Studienanfänger	25	Pro Semester <input type="checkbox"/>	Pro Jahr <input checked="" type="checkbox"/>
Durchschnittliche Anzahl* der Absolventinnen und Absolventen	13	Pro Semester <input type="checkbox"/>	Pro Jahr <input checked="" type="checkbox"/>
* Bezugszeitraum:	2014 - 2020		

Konzeptakkreditierung	<input type="checkbox"/>
Erstakkreditierung	<input type="checkbox"/>
Reakkreditierung Nr. (Anzahl)	3

<b>Studiengang 02</b>	<b>Fahrzeugtechnik</b>			
Abschlussgrad / Abschlussbezeichnung	<b>Master of Engineering</b>			
Studienform	Präsenz	<input type="checkbox"/>	Fernstudium	<input type="checkbox"/>
	Vollzeit	<input checked="" type="checkbox"/>	Intensiv	<input type="checkbox"/>
	Teilzeit	<input type="checkbox"/>	Joint Degree	<input type="checkbox"/>
	Dual	<input type="checkbox"/>	Kooperation § 19 MRVO	<input type="checkbox"/>
	Berufs- bzw. ausbildungsbegleitend	<input type="checkbox"/>	Kooperation § 20 MRVO	<input type="checkbox"/>
Studiendauer (in Semestern)	Drei Semester			
Anzahl der vergebenen ECTS-Punkte	90			
Bei Masterprogrammen:	konsekutiv <input checked="" type="checkbox"/>		weiterbildend <input type="checkbox"/>	
Aufnahme des Studienbetriebs am (Datum)	01.10.2014			
Aufnahmekapazität (Maximale Anzahl der Studienplätze)	30	Pro Semester <input type="checkbox"/>	Pro Jahr <input checked="" type="checkbox"/>	
Durchschnittliche Anzahl* der Studienanfängerinnen und Studienanfänger	25	Pro Semester <input type="checkbox"/>	Pro Jahr <input checked="" type="checkbox"/>	
Durchschnittliche Anzahl* der Absolventinnen und Absolventen	18	Pro Semester <input type="checkbox"/>	Pro Jahr <input checked="" type="checkbox"/>	
* Bezugszeitraum:	2014 - 2020			
Konzeptakkreditierung	<input type="checkbox"/>			
Erstakkreditierung	<input type="checkbox"/>			
Reakkreditierung Nr. (Anzahl)	1			
Verantwortliche Agentur	AQAS e.V.			
Zuständige/r Referent/in	Patrick Heinzer			
Akkreditierungsbericht vom	30.06.2021			

## Inhalt

---

<b>Ergebnisse auf einen Blick</b> .....	<b>6</b>
Studiengang 01 „Fahrzeugsystemtechnologien“ .....	6
Studiengang 02 „Fahrzeugtechnik“ .....	7
<b>Kurzprofile der Studiengänge</b> .....	<b>8</b>
Studiengang 1 „Fahrzeugsystemtechnologien“ .....	8
Studiengang 2 „Fahrzeugtechnik“ .....	8
<b>Zusammenfassende Qualitätsbewertungen des Gutachtergremiums</b> .....	<b>9</b>
Studiengang 01 „Fahrzeugsystemtechnologien“ .....	9
Studiengang 02 „Fahrzeugtechnik“ .....	9
<b>I. Prüfbericht: Erfüllung der formalen Kriterien</b> .....	<b>11</b>
I.1 Studiengangsprofile (§ 4 MRVO) .....	11
I.2 Zugangsvoraussetzungen und Übergänge zwischen Studienangeboten (§ 5 MRVO) .....	11
I.3 Abschlüsse und Abschlussbezeichnungen (§ 6 MRVO) .....	12
I.4 Modularisierung (§ 7 MRVO) .....	12
I.5 Leistungspunktesystem (§ 8 MRVO) .....	12
I.6 Anerkennung und Anrechnung (Art. 2 Abs. 2 StAkkrStV) .....	13
I.7 Besondere Kriterien für Kooperationen mit nichthochschulischen Einrichtungen (§ 9 MRVO) .....	13
<b>II. Gutachten: Erfüllung der fachlich-inhaltlichen Kriterien</b> .....	<b>14</b>
II.1 Schwerpunkte der Bewertung / Fokus der Qualitätsentwicklung .....	14
II.2 Qualifikationsziele und Abschlussniveau (§ 11 MRVO).....	14
II.3 Schlüssiges Studiengangskonzept und adäquate Umsetzung (§ 12 MRVO) .....	17
II.3.1 Curriculum (§ 12 Abs. 1 Sätze 1 bis 3 und 5 MRVO) .....	17
II.3.2 Mobilität (§ 12 Abs. 1 Satz 4 MRVO).....	19
II.3.3 Personelle Ausstattung (§ 12 Abs. 2 MRVO) .....	19
II.3.4 Ressourcenausstattung (§ 12 Abs. 3 MRVO).....	20
II.3.5 Prüfungssystem (§ 12 Abs. 4 MRVO).....	21
II.3.6 Studierbarkeit (§ 12 Abs. 5 MRVO) .....	22
II.3.7 Besonderer Profilanspruch (§ 12 Abs. 6 MRVO).....	23
II.4 Fachlich-Inhaltliche Gestaltung der Studiengänge (§ 13 MRVO).....	24
II.5 Studienerfolg (§ 14 MRVO).....	25
II.6 Geschlechtergerechtigkeit und Nachteilsausgleich (§ 15 MRVO) .....	26
II.7 Kooperationen mit nichthochschulischen Einrichtungen (§ 19 MRVO) .....	27
<b>III. Begutachtungsverfahren</b> .....	<b>28</b>
III.1 Allgemeine Hinweise.....	28

III.2	Rechtliche Grundlagen.....	28
III.3	Gutachtergruppe .....	28
<b>IV.</b>	<b>Datenblatt .....</b>	<b>29</b>
IV.1	Daten zum Studiengang zum Zeitpunkt der Begutachtung .....	29
IV.1.1	Studiengang 01 „Fahrzeugsystemtechnologien“ .....	29
IV.1.2	Studiengang 02 „Fahrzeugtechnik“ .....	30
IV.2	Daten zur Akkreditierung.....	32
IV.2.1	Studiengang 01 „Fahrzeugsystemtechnologien“ .....	32
IV.2.2	Studiengang 02 „Fahrzeugtechnik“ .....	32

## Ergebnisse auf einen Blick

---

### Studiengang 01 „Fahrzeugsystemtechnologien“

#### Entscheidungsvorschlag der Agentur zur Erfüllung der formalen Kriterien gemäß Prüfbericht (Ziffer 1)

Die formalen Kriterien sind

- erfüllt
- nicht erfüllt

#### Entscheidungsvorschlag des Gutachtergremiums zur Erfüllung der fachlich-inhaltlichen Kriterien gemäß Gutachten (Ziffer 2)

Die fachlich-inhaltlichen Kriterien sind

- erfüllt
- nicht erfüllt

**Studiengang 02 „Fahrzeugtechnik“**

**Entscheidungsvorschlag der Agentur zur Erfüllung der formalen Kriterien gemäß Prüfbericht (Ziffer 1)**

Die formalen Kriterien sind

- erfüllt
- nicht erfüllt

**Entscheidungsvorschlag des Gutachtergremiums zur Erfüllung der fachlich-inhaltlichen Kriterien gemäß Gutachten (Ziffer 2)**

Die fachlich-inhaltlichen Kriterien sind

- erfüllt
- nicht erfüllt

## Kurzprofile der Studiengänge

---

Die Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften ist eine staatliche Hochschule des Landes Niedersachsen mit den Schwerpunkten Technik, Sozial- und Rechts-, Gesundheits- und Wirtschaftswissenschaften. An insgesamt vier Standorten (Wolfenbüttel, Wolfsburg, Salzgitter und Suderburg) hat die Hochschule insgesamt zwölf Fakultäten und bietet insgesamt mehr als 80 Studiengänge an. Zum Antrag des Zeitpunkts waren ca. 12.000 Studierende eingeschrieben. Die zu akkreditierenden Studiengänge sind an der Fakultät Fahrzeugtechnik am Standort Wolfsburg ansässig, an welcher derzeit ca. 1.300 Studierende eingeschrieben sind. Die Fakultät gliedert sich in drei Institut, die sowohl Fahrzeugspezifische (Institut für Fahrzeugbau Wolfsburg und Institut für Fahrzeugsystem- und Servicetechnologien) als auch die Wiederverwertung von Kunststoffen betreffende Aspekte (Institut für Recycling) fokussieren.

### Studiengang 1 „Fahrzeugsystemtechnologien“

Der berufsbegleitende Masterstudiengang ist formal an der Fakultät Fahrzeugtechnik angesiedelt, die organisatorische Betreuung erfolgt jedoch durch das An-Institut „Trainings- und Weiterbildungszentrum Wolfenbüttel“ (TWW), welches die Fort- und Ausbildung von Fachkräften aus naturwissenschaftlichen und technischen Arbeitsfeldern und somit die Förderung des Wissenstransfers zwischen Hochschule und Industrie fördern soll. Der Studiengang soll den wissenschaftlichen und anwendungsorientierten Erwerb von Kompetenzen auf dem Gebiet der Systemtechnologien im Fahrzeug fokussieren und für die Wahrnehmung leitender Funktionen im Unternehmen qualifizieren. Hierfür sollen Studierende Kompetenzen und Methoden vermittelt bekommen, die die systembezogenen mechatronischen Fahrzeug-architektonischen Aspekte umfassen, die prozessualen Forschungs- und Entwicklungswerkzeuge fokussieren und die diese durch die überfachliche Vermittlung diverser Managementtechniken untermauern. Zielgruppen des Studiengangs sollen somit berufserfahrene Interessentinnen und Interessenten aus den Bereichen (Wirtschafts-)Ingenieurwesen, Naturwissenschaft (z.B. Physik) oder Informatik sein und meist aus der Fahrzeug- bzw. Zuliefererindustrie stammen und einen Einstieg im F&E-Bereich der Branche wünschen.

### Studiengang 2 „Fahrzeugtechnik“

Der dreisemestrige Masterstudiengang soll Studierende zum wissenschaftlichen Arbeiten in einem anwendungsbezogenen Kontext der Fahrzeugtechnik befähigen und vertiefendes Wissen neuer Methoden und Problemfelder der Automobilindustrie sowie soziale Kompetenzen und Managementfähigkeiten vermitteln. Durch die wissenschaftliche Fokussierung praxisorientierter Inhalte sollen laut Aussage der Hochschule technologische Kompetenzen und prozessorientiertes Denken vermittelt werden, die die steigende Komplexität der Branche widerspiegelt. Der Studiengang zielt auf Interessentinnen und Interessenten, die aus dem ingenieurwissenschaftlichen Bereich kommen und sich für die Fahrzeug- und Zulieferindustrie qualifizieren wollen.

## Zusammenfassende Qualitätsbewertungen des Gutachtergremiums

---

### Studiengang 01 „Fahrzeugsystemtechnologien“

Auf Basis des Selbstberichts und der Gespräche während der Begehung kann die Gutachtergruppe für den Studiengang eine gute Weiterentwicklung konstatieren. Es handelt sich um einen etablierten Studiengang mit einer hohen Akzeptanz im Berufsfeld. Im Rahmen der Begehung wurde deutlich, dass die Hochschule über ein generell umfangreiches Qualitätsmanagementsystem verfügt, welches auch für den Studiengang zum Einsatz kommt. Ebenso wurde deutlich, dass aktuelle Problematiken bei der Schließung des PDCA-Kreises bereits angegangen werden. Die Gutachtergruppe bestärkt die Hochschule bei diesem Unterfangen und empfiehlt eine verstetigte Einbindung von Studierendenrückmeldungen (bzw. die Rückspiegelung) in den Evaluationskreis. Mittelfristig würde dies zudem die Bestrebungen der Fakultät unterstützen, eine nähere Bindung zwischen Hochschule und Studierenden aufzubauen.

Das engagierte und sich gut ergänzende Lehrpersonal ist zudem bestrebt, Studierende verstärkt in ein studierendenaktivierendes Lernen zu bringen, da so eine bestmögliche Verzahnung zwischen Theorie und Praxis ermöglicht wird. Die gemeinsam diskutierten Ansätze hierzu sind vielversprechend und sollen dahingehend weiterentwickelt werden, dass auch die eingesetzten Prüfungsformen diesen aktiven Ansatz widerspiegeln.

Der akademische Anspruch und das entsprechende Masterniveau sind klar ersichtlich. Der akademische Anspruch wird explizit in einem vorgesehenen Modul „Wissenschaftliches Arbeiten“ unterstützt. Eine frühere und ggf. implizitere Einbindung wissenschaftlichen Arbeitens in die Module wäre jedoch für beide Studiengänge sinnvoll.

Schlussfolgernd hält die Gutachtergruppe fest, dass der Studiengang zielgruppenspezifisch konzipiert worden sind. Das schlüssige Curriculum ermöglicht eine Auseinandersetzung mit aktuellen Themen in den Fachdisziplinen, die mit der Nutzung der weiterhin sehr guten Ressourcen, in sich stimmig und einen aktuellen Studiengang darstellt.

### Studiengang 02 „Fahrzeugtechnik“

Auf Basis des Selbstberichts und der Gespräche während der Begehung kann die Gutachtergruppe für den Studiengang eine gute Weiterentwicklung konstatieren. Es handelt sich um einen etablierten Studiengang mit einer hohen Akzeptanz im Berufsfeld. Im Rahmen der Begehung wurde deutlich, dass die Hochschule über ein generell umfangreiches Qualitätsmanagementsystem verfügt, welches auch für den Studiengang zum Einsatz kommt. Ebenso wurde deutlich, dass aktuelle Problematiken bei der Schließung des PDCA-Kreises bereits angegangen werden. Die Gutachtergruppe bestärkt die Hochschule bei diesem Unterfangen und empfiehlt eine verstetigte Einbindung von Studierendenrückmeldungen (bzw. die Rückspiegelung) in den Evaluationskreis. Mittelfristig würde dies zudem die Bestrebungen der Fakultät unterstützen, eine nähere Bindung zwischen Hochschule und Studierenden aufzubauen.

Das engagierte und sich gut ergänzende Lehrpersonal ist zudem bestrebt, Studierende verstärkt in ein studierendenaktivierendes Lernen zu bringen, da so eine bestmögliche Verzahnung zwischen Theorie und Praxis ermöglicht wird. Die gemeinsam diskutierten Ansätze hierzu sind vielversprechend und sollen dahingehend weiterentwickelt werden, dass auch die eingesetzten Prüfungsformen diesen aktiven Ansatz widerspiegeln.

Der akademische Anspruch und das entsprechende Masterniveau sind klar ersichtlich. Der akademische Anspruch wird explizit in einem vorgesehenen Modul „Wissenschaftliches Arbeiten“ unterstützt. Eine frühere und ggf. implizitere Einbindung wissenschaftlichen Arbeitens in die Module wäre jedoch für beide Studiengänge sinnvoll.

Schlussfolgernd hält die Gutachtergruppe fest, dass der Studiengang zielgruppenspezifisch konzipiert worden sind. Das schlüssige Curriculum ermöglicht eine Auseinandersetzung mit aktuellen Themen in den

Fachdisziplinen, die mit der Nutzung der weiterhin sehr guten Ressourcen, in sich stimmig und einen aktuellen Studiengang darstellt.

## I. Prüfbericht: Erfüllung der formalen Kriterien

---

(gemäß Art. 2 Abs. 2 SV und §§ 3 bis 8 und § 24 Abs. 3 MRVO)

### Sachstand/Bewertung

Der Studiengang 1 „Fahrzeugsystemtechnologien“ wird als berufsbegleitendes Studium angeboten und umfasst gemäß § 3 der Masterprüfungsordnung „Fahrzeugsystemtechnologien“ eine Regelstudienzeit von vier Semestern und einen Umfang von 90 Credit Points.

Der Studiengang 2 „Fahrzeugtechnik“ wird als Vollzeitstudium angeboten und umfasst gemäß § 4 der Masterprüfungsordnung „Fahrzeugtechnik“ eine Regelstudienzeit von drei Semestern und einen Umfang von 90 Credit Points.

### Entscheidungsvorschlag

Das Kriterium ist erfüllt.

#### I.1 Studiengangsprofile (§ 4 MRVO)

##### Sachstand/Bewertung

Beim Studiengang 1 „Fahrzeugsystemtechnologien“ handelt es sich um einen weiterbildenden Masterstudiengang mit einem stärker anwendungsorientierten Profil, wohingegen es sich bei Studiengang 2 „Fahrzeugtechnik“ um einen konsekutiven Masterstudiengang mit einem ebenfalls anwendungsorientierten Profil handelt.

Gemäß § 20ff („Fahrzeugsystemtechnologien“) bzw. § 17ff („Fahrzeugtechnik“) der jeweiligen Masterprüfungsordnung ist eine Abschlussarbeit vorgesehen. Die Masterabschlussarbeit des jeweiligen Studiengangs soll die selbständige wissenschaftliche Bearbeitung eines Problems aus der jeweiligen Fachrichtung bescheinigen. Die Bearbeitungszeit für den Masterstudiengang „Fahrzeugsystemtechnologien“ beträgt gemäß § 22 der Masterprüfungsordnung maximal sechs Monate. Gemäß § 20 der Masterprüfungsordnung „Fahrzeugtechnik“ beträgt die Bearbeitungszeit mindestens neun Wochen und maximal drei Monate.

### Entscheidungsvorschlag

Das Kriterium ist erfüllt.

#### I.2 Zugangsvoraussetzungen und Übergänge zwischen Studienangeboten (§ 5 MRVO)

##### Sachstand/Bewertung

Die Voraussetzung für die Aufnahme des Studiums ist gemäß § 2 der Zulassungsordnung „Fahrzeugsystemtechnologien“ der erfolgreiche Abschluss eines Erststudiums mit einem Umfang von 210 Credit Points (CP) sowie fachlich einschlägiger Berufserfahrung von mindestens einem Jahr, die ggf. von der Auswahlkommission bewertet werden kann.

Zum konsekutiven Masterstudiengang „Fahrzeugtechnik“ können hingegen gemäß § 2 der dazugehörigen Zulassungsordnung Absolventinnen und Absolventen zugelassen werden, die ein Erststudium mit einem Umfang von 210 CP absolviert haben. Jene Studierende, die weniger als 210 CP jedoch mindestens 180 CP absolviert haben, können die fehlenden CP durch ein Brückensemester ausgleichen.

### Entscheidungsvorschlag

Das Kriterium ist erfüllt.

### I.3 Abschlüsse und Abschlussbezeichnungen (§ 6 MRVO)

#### Sachstand/Bewertung

Beide Studiengänge werden der Fächergruppe Ingenieurwissenschaften zu geordnet. Gemäß § 2 der Masterprüfungsordnung „Fahrzeugsystemtechnologien“ wird als Abschlussgrad der „Master of Science“ vergeben, wohingegen gemäß § 6 der Masterprüfungsordnung „Fahrzeugtechnik“ der Abschlussgrad „Master of Engineering“ vergeben wird.

Absolventinnen und Absolventen beider Studiengänge erhalten zusammen mit dem Zeugnis ein Diploma Supplement. Dem Selbstbericht liegt ein Beispiel für den jeweiligen Studiengang in englischer Sprache in der aktuell von HRK und KMK abgestimmten gültigen Fassung (Stand Dezember 2018) vor.

#### Entscheidungsvorschlag

Das Kriterium ist erfüllt.

### I.4 Modularisierung (§ 7 MRVO)

#### Sachstand/Bewertung

Der curriculare Aufbau des Masterstudiengangs „Fahrzeugsystemtechnologien“ sieht vor, dass in den ersten drei Semestern jeweils vier Module belegt werden müssen. Jedes Modul wird innerhalb eines Semesters abgeschlossen. Im vierten Semester sind die Masterthesis und das dazugehörige Kolloquium zu absolvieren. Der Masterstudiengang „Fahrzeugtechnik“ sieht vor, dass in den ersten beiden Semestern sechs bzw. fünf Module absolviert werden müssen. Das dritte Semester dient dem Verfassen der Masterthesis und dem anschließenden Kolloquium.

Die Modulhandbücher enthalten alle nach § 7 Abs. 2 MRVO erforderlichen Angaben, insbesondere Angaben zu den Inhalten und Qualifikationszielen, den Lehr- und Lernformen, den Leistungspunkten und der Prüfung sowie dem Arbeitsaufwand. Modulverantwortliche sind ebenfalls für jedes Modul benannt. Die antragsstellende Hochschule verweist für den Masterstudiengang „Fahrzeugtechnik“ darauf, dass das Modulhandbuch nachgereicht wird.

Aus § 13 (Fahrzeugsystemtechnologien) bzw. § 17 (Fahrzeugtechnik) der jeweiligen Masterprüfungsordnung geht hervor, dass auf dem Zeugnis neben der Abschlussnote nach deutschem Notensystem auch die Ausweisung einer relativen Note erfolgt.

#### Entscheidungsvorschlag

Das Kriterium ist erfüllt.

### I.5 Leistungspunktesystem (§ 8 MRVO)

#### Sachstand/Bewertung

Der Gesamtstudienumfang des Masterstudiengangs „Fahrzeugsystemtechnologien“ bzw. „Fahrzeugtechnik“ beträgt gemäß § 3 der jeweiligen Masterprüfungsordnung jeweils 90 CP. Der Studienverlauf des Masterstudiengangs „Fahrzeugsystemtechnologien“ sieht für die ersten drei Semester vor, dass 20 CP pro Semester absolviert werden können. Im vierten Semester werden laut Antrag zwei Projekte, die mit jeweils drei CP kreditiert werden, sowie die Masterthesis mit Abschlusskolloquium (24 CP) absolviert.

Der Studienverlauf des Masterstudiengangs „Fahrzeugtechnik“ sieht hingegen das Absolvieren von 30 CP pro Semester vor. Die Masterthesis im dritten Semester sowie das Kolloquium werden hierbei mit 30 LP kreditiert.

Aus den Modulhandbüchern geht hervor, dass pro Leistungspunkt eine studentische Arbeitsbelastung von 30 Stunden zugrunde gelegt wird.

#### **Entscheidungsvorschlag**

Das Kriterium ist erfüllt.

### **I.6 Anerkennung und Anrechnung (Art. 2 Abs. 2 StAkkrStV)**

#### **Sachstand/Bewertung**

In § 6 bzw. § 29 der Prüfungsordnung sind Regeln zur Anerkennung von Leistungen, die an anderen Hochschulen erbracht wurden, und in § 6 bzw. § 29 der Prüfungsordnung Regeln zur Anrechnung außerhochschulisch erworbener Kompetenzen vorgesehen.

#### **Entscheidungsvorschlag**

Das Kriterium ist erfüllt.

### **I.7 Besondere Kriterien für Kooperationen mit nichthochschulischen Einrichtungen (§ 9 MRVO)**

#### **Sachstand/Bewertung**

Laut Selbstbericht ist der Studiengang „Fahrzeugsystemtechnologien“ formal an der Fakultät Fahrzeugtechnik angesiedelt. Die organisatorische Betreuung läuft zum Antragszeitpunkt über das TWW („Trainings- und Weiterbildungszentrum Wolfenbüttel e.V.“), welches als An-Institut der Hochschule fungiert und von der CertEuropA GmbH als zugelassener Bildungsträger zertifiziert wurde. Während die fachliche und inhaltliche Vermittlung der Inhalte des Studiengangs bei der Fakultät Fahrzeugtechnik liegt, wird die organisatorische Betreuung von Seiten der TWW im Rahmen einer 50%-Stelle gewährleistet.

#### **Entscheidungsvorschlag**

Das Kriterium ist erfüllt.

## II. Gutachten: Erfüllung der fachlich-inhaltlichen Kriterien

---

(gemäß Art. 3 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 StAkkrStV i.V. mit Art. 4 Abs. 3 Satz 2a StAkkrStV und §§ 11 bis 16; §§ 19 bis 21 und § 24 Abs. 4 MRVO)

Das Gutachten muss die Bewertung jedes Studiengangs des Bündels unter Berücksichtigung jedes Kriteriums dokumentieren. Abhängig von der Beschaffenheit des Studiengangsbündels kann aber die Bewertung einzelner Aspekte oder von Teilkriterien auf studiengangübergreifender Ebene angezeigt sein, um Doppelungen zu vermeiden und größere Zusammenhänge besser darstellen zu können.

### II.1 Schwerpunkte der Bewertung / Fokus der Qualitätsentwicklung

Ein besonderer Fokus der Begutachtung lag auf der Weiterentwicklung der beiden Studiengänge und die Aktualität der Curricula. Hierbei wurde deutlich, dass beide Studiengänge sinnvoll konzipiert sind, der Austausch mit dem Arbeitsmarkt wertsteigernd eingesetzt wird und somit höchst interessante und innovative Studiengänge vorliegen.

### II.2 Qualifikationsziele und Abschlussniveau (§ 11 MRVO)

#### Studiengang 01 „Fahrzeugsystemtechnologien“

##### Sachstand

Die dargestellten Qualifikationsziele des weiterbildenden Masterstudiengangs „Fahrzeugsystemtechnologien“ sehen die Berücksichtigung einer wachsenden Bedeutung der Systemvernetzung und Elektronik bei Fahrzeugen vor. Hierbei soll das Fahrzeug als Gesamtheit miteinander vernetzter, elektronisch gesteuerter Einzelsysteme verstanden werden. Der Studiengang soll auf mehreren Ebenen die ganzheitliche Thematik näherbringen. Die zu vermittelnden Kenntnisse, Methoden und Kompetenzen sollen dabei die systembezogene Fahrzeugforschung und -entwicklung umfassen und den Studierenden die Möglichkeit geben, eine aktive und gestaltende Rolle im Studium und für den weiteren Karriereverlauf zu spielen. Auf technisch-wissenschaftlicher Ebene sollen Inhalte moderner mechatronischer Fahrzeugarchitekturen vermittelt werden, zu deren Bearbeitung im Studium methodisch von der Hochschule als notwendig eingestufte Forschungs- und Entwicklungswerkzeuge und Prozesse vermittelt werden sollen. Weiterhin sollen die Absolvent/inn/en des Studiengangs auf überfachlicher Ebenen Managementtechniken anwenden können, anhand derer u. a. ihre sozialen Kompetenzen im Studium gestärkt werden sollen. Dies soll auch die Persönlichkeitsentwicklung der Studierenden befördern. So soll das Studium neben der Vermittlung zusätzlicher Fähigkeiten zum Forschen und Entwickeln auch zum zivilgesellschaftlichen Engagement der Studierenden beitragen.

##### Bewertung: Stärken und Entwicklungsbedarf

Die Qualifikationsziele und die angestrebten Lernergebnisse sind für den Studiengang in der Prüfungsordnung klar formuliert. Es wird dort transparent dargestellt, dass das Studium dem wissenschaftlichen und anwendungsorientierten Erwerb von Kompetenzen auf dem Gebiet der Systemtechnologien im Fahrzeug dient sowie der Aneignung von Managementkompetenzen auf der Grundlage wissenschaftlicher Methoden. Den Studierenden und Studieninteressierten wird deutlich gemacht, dass der Studiengang für die Wahrnehmung leitender Funktionen in Unternehmen qualifiziert.

Die Inhalte tragen durch Vermittlung von Grundlagen und Ausprägungen moderner mechatronischer Fahrzeugarchitekturen sowie durch methodisches Erlernen und Anwenden von Forschungs- und Entwicklungswerkzeugen zum Erreichen eines hohen Maßes an wissenschaftlicher Befähigung bei. Beim integrierten

Managementtraining wird darüber hinaus ein hohes Maß an Persönlichkeitsentwicklung durch intensives Erlernen von Kommunikation und Kooperation erzeugt. Damit werden die Studierenden früh für ein wissenschaftliches Selbstverständnis sensibilisiert und auf den professionellen Einsatz ihrer zu erwerbenden Kenntnisse vorbereitet.

Der Studiengang „Fahrzeugsystemtechnologien“ begründet mit seinen Inhalten und seiner Struktur, die auf einen im Technologiebereich vertiefenden und im Managementbereich verbreiternden Kenntniserwerb setzt, deutlich das Abschlussniveau eines Masterstudiengangs. Die wissenschaftlichen Anforderungen sind damit stimmig. Der akademische Anspruch wird explizit im vorgesehenen Modul „Wissenschaftliches Arbeiten“ unterstützt. Dennoch wäre die implizite Einbindung wissenschaftlichen Arbeitens in die Module zu einem früheren Zeitpunkt im Studium bzw. eine durchgängigere Berücksichtigung im Studium sinnvoll, um so diesen Aspekt in der Weiterentwicklung des Studiengangs zu stärken.

Da es sich um einen weiterbildenden Studiengang handelt, tragen die Qualifikationsziele und Lernergebnisse folgerichtig nicht grundlegend zur Befähigung zu einer qualifizierten Erwerbstätigkeit bei, vielmehr geben sie den Absolvent/inn/en die Möglichkeit, Berufswege und Karriereziele zu schärfen bzw. zu erweitern.

Auch die Persönlichkeitsentwicklung spielt im Studiengang eine wesentliche Rolle, verschiedene Module wie z. B. Führungskompetenz belegen dies. Die weiterbildende Charakteristik setzt für den Start in das Studium eine qualifizierte berufspraktische Erfahrung voraus, welche im Konzept des Studienverlaufs ihre Berücksichtigung findet und an die in den einzelnen Fachmodulen entsprechend angeknüpft wird. Dieser ausgeprägte Zusammenhang von beruflicher Qualifikation und Studienangebot wird in den Studiengangsbeschreibungen dargelegt. Die gestellten Anforderungen sind als gleichwertig zu konsekutiven Masterstudiengängen einzustufen.

Im Hinblick auf allgemeine Auskünfte zur Zielgruppe und Berufsfeldorientierung – nämlich Teilnehmende aus der Fahrzeug- und Zulieferindustrie – und zu den Inhalten des Studiengangs kann abgeleitet werden, dass die Qualifikationsziele erreicht werden. Das Abschlussniveau kann im Hinblick auf das beschriebene Curriculum als erfüllt abgeleitet werden. Der Studiengang Fahrzeugsystemtechnologien vermittelt empirische Methoden und Systemkompetenz, um ingenieurtechnische Problemstellungen und zugehörige Forschungsprojekte mit wissenschaftlichen Methoden zu behandeln. Die Ziele des Studiengangs knüpfen an mögliche berufspraktische Erfahrungen an. Die Prüfungsordnung sieht vor, dass die berufspraktische Erfahrung einschlägig und mindestens ein Jahr beinhalten muss. Die Qualifikationsziele des Studiengangs erweitern die berufspraktischen Kenntnisse der Studierenden. Die Gleichwertigkeit zu einem konsekutiven Masterstudiengang ist gegeben.

### **Entscheidungsvorschlag**

Das Kriterium ist erfüllt.

Das Gutachtergremium gibt folgende Empfehlung:

Die wissenschaftlichen Kompetenzen zum erfolgreichen Forschen und Entwickeln sollten intensiver und bereits zu einem früheren Zeitpunkt bzw. etwas durchgängiger vermittelt werden.

## **Studiengang 02 „Fahrzeugtechnik“**

### **Sachstand**

Die Hochschule gibt an, dass sie sich in der Verantwortung sieht, Studierende durch wissenschaftlich fundierte und praxisorientiert Studieninhalte für relevante Berufsfelder in der Fahrzeugtechnik zu befähigen und ihnen die Möglichkeit zu bieten ein hohes Maß an Methoden-, Sozial- und Selbstkompetenz zu erwerben, um einen direkten Berufseinstieg zu ermöglichen. Die Lehre und die Inhalte des Studiengangs sollen daher dahingehend darauf ausgerichtet sein, dass die Studierenden anwendungsorientiert lernen und dass die individuelle persönliche Entwicklung gefördert wird. Die Hochschule gibt an, dass der Masterstudiengang derart ausgerichtet ist, dass auf Basis einer anwendungsbezogenen Lehre die Studierenden zum wissenschaftlichen Arbeiten befähigt werden sollen. Anhand des Curriculums soll ein vertieftes Wissen bezüglich neuer Methoden und Problemfelder aus dem Bereich der Automobilindustrie aufgebaut werden. Soziale Fähigkeiten und persönliche Entwicklung sollen durch Managementfähigkeiten und erweiternde nicht-technische Kenntnisse gefördert werden.

### **Bewertung: Stärken und Entwicklungsbedarf**

Die Qualifikationsziele sind für Studierende nachvollziehbar, transparent und aktuell. Der Bedarf für Anpassungen der berufsfeldbezogenen Qualifikationen wird über den regelmäßigen Austausch und zahlreiche Kontakte in industrielle Unternehmen und deren Bildungsstellen implizit ermittelt. Hierbei handelt es sich zwar nicht um einen messbaren Prozess, der Vorgang vermittelt davon unabhängig den Eindruck, dass er in der täglichen Praxis gelebt und umgesetzt wird.

Über dieses Vorgehen sind zwei neue Professuren (Industrie 4.0 und Autonomes Fahren) eingeführt worden, um aktuellen Entwicklungen gerecht zu werden. Grundsätzlich ist es durch die Heterogenität der Kohorten notwendig sowohl klassische Qualifikationsziele als auch aktuelle, „moderne“ Inhalte in den Studiengang zu integrieren. Dies spiegeln auch die Angebote des derzeitigen Modulhandbuchs wider, mit der Zielsetzung zum Studienabschluss Kohorten mit unterschiedlichen Ausprägungen zu ermöglichen. Hierdurch werden Lern- und Qualifikationsziele angestrebt, welche den Studierenden eine bestmögliche Befähigung zu einer qualifizierten Erwerbstätigkeit verschaffen sollen. Auch wird hieran deutlich, dass mit dem Studiengang Kompetenzen vermittelt werden, die dem Masterniveau gemäß Qualifikationsrahmen für deutsche Hochschulabschlüsse gerecht werden.

Neben den fachlichen Inhalten werden den Studierenden Angebote zur Persönlichkeitsentwicklung gemacht. Hierzu gehören Schlüsselqualifikationen wie Ethik, wissenschaftliches Arbeiten und Verfassen von Berichten und Abschlussarbeiten oder systematisiertes Recherchieren. Um das wissenschaftliche Arbeiten in der Weiterentwicklung weiterhin zu stärken, sollte eruiert werden, ob Komponenten des wissenschaftlichen Arbeitens nicht bereits früher vermittelt werden können.

Zusätzlich zum studiengangspezifischen Abschluss ist durch die Kooperation mit der TU Clausthal und der TU Braunschweig die Durchführung von Promotionen grundsätzlich möglich. Diese Kooperation führt derzeit zu ein bis drei Promotionsabschlüssen jährlich, was den Erwartungen der Fakultät entspricht.

### **Entscheidungsvorschlag**

Das Kriterium ist erfüllt.

Das Gutachtergremium gibt folgende Empfehlung:

Die wissenschaftlichen Kompetenzen zum erfolgreichen Forschen und Entwickeln sollten intensiver und bereits zu einem früheren Zeitpunkt bzw. etwas durchgängiger vermittelt werden.

## II.3 Schlüssiges Studiengangskonzept und adäquate Umsetzung (§ 12 MRVO)

### II.3.1 Curriculum (§ 12 Abs. 1 Sätze 1 bis 3 und 5 MRVO)

#### Sachstand

Das Curriculum des Studiengangs sieht vor, dass die Module inhaltlich aufeinander aufbauen und eine vertiefende inhaltliche Auseinandersetzung mit dem Themenbereich Fahrzeugsystemtechnologien erfolgen soll. Die Hochschule gibt an, dass so eine Auffächerung vom reinen Fachwissen zum fachübergreifenden Wissen und zur Methoden- und kommunikativen Kompetenz erreicht werden soll. Die Eingangsqualifikation soll durch das Auffrischen des grundlegenden Wissens in den Bereichen „Fahrzeugtechnik“ und „Messen & Regeln elektronischer Fahrzeugsysteme“ gestärkt werden. Durch die Wahlmöglichkeit dieser beiden Module kann so, gemäß Hochschulangaben, auf das heterogene Vorwissen der Studierenden eingegangen werden. Darauf aufbauend sollen die Module C-G („Elektromobilität“, „Internet of Things“, „Fahrzeugelektronik & Fahrzeuginformatik“ und „Komplexe elektronische Fahrzeugsysteme“) von einem erweiternden Themenverständnis in Richtung Methodenkompetenz führen, wodurch die Studierenden zur Entwicklung neuer Fahrzeugarchitekturen befähigt werden sollen. Fachübergreifendes Wissen soll in den Modulen H–K („Systemspezifikation und - Integration“, „Diagnose elektrischer Systeme im Fahrzeug“, „Automatisiertes Fahren I“ und „Automatisiertes Fahren II“) vermittelt werden. Die Module sollen auf Aspekte der Entwicklung und Forschung abzielen und sehen Methoden zur Modellierung, Simulation, Integration, Entwicklung und Prüfung vor. Zur Weiterentwicklung kommunikativer und sozialer Kompetenzen sowie der Entwicklung von Kenntnissen im Managementbereich dienen die Module L und M („Management-Training I“ und „Management-Training II“).

Es ist vorgesehen, dass Vorlesungen in Verbindung mit Übungen, Laborarbeit oder integrierte Übungen durchgeführt werden.

#### Bewertung: Stärken und Entwicklungsbedarf

Das Curriculum ist in seinem Aufbau bestehend aus 13 Modulen (A-M), die in drei Semester absolviert werden sollen, sowie aus semesterübergreifenden Projekten und einer Master-Thesis mit Kolloquium, schlüssig. Diese Struktur besteht inhaltlich aus aufeinander aufbauenden Themenbereichen, die unter Berücksichtigung der Eingangsqualifikation und im Hinblick auf die Erreichbarkeit der definierten Qualifikationsziele adäquat ausgewählt und zusammengestellt sind. Damit weist der gesamte Studienverlauf einen klaren roten Faden auf. In der Dokumentation der Modulbeschreibungen wird der Aufbau stets entsprechend widerspiegelt und das gesamte Modulkonzept erscheint sehr stimmig auf die Qualifikationsziele bezogen, insbesondere finden sich entsprechend zu Beginn mehr techniklastige Inhalte, mit fortschreitendem Curriculum zunehmend persönlichkeitsentwickelnde und managementbezogene Themen.

Die Studiengangsbezeichnung „Fahrzeugsystemtechnologien“ passt zu den Qualifikationszielen ebenso wie zum Curriculum, das klar in den Einzelsegmenten die Technologien verschiedenster Fahrzeugsysteme benennt und beinhaltet. Sehr positiv hervorzuheben ist, dass neben Grundlagen zum Stand der Technik auch stark zukunftsorientierte Themen Platz finden. Das Studiengangskonzept beinhaltet Lehrformen der Vorlesungen und der Labore (online wie in Präsenz) und damit ein ausgewogenes Spektrum an Theorie und Praxis. Den Studierenden wird jederzeit die Möglichkeit eröffnet, sich aktiv in die Gestaltung von Lehr- und Lernprozessen einzubringen, große Anreize für eine Mitwirkung sind jedoch aktuell nur wenig zu finden. Es sollte daher deutlich gemacht werden, dass Änderungen am Curriculum auf Basis der studentischen Rückmeldungen deutlicher kommuniziert werden, um so den Mehrwert der studentischen Partizipation zu verdeutlichen. Hingegen sind Freiräume für ein selbstgestaltetes Studium durch die eingebetteten Wahlmöglichkeiten

insbesondere beim flexiblen Einstieg über Wahlpflichtmodule und durch semesterübergreifend belegbare Projekte gegeben. Insgesamt bildet das Studiengangskonzept die durch die Dokumentation geweckten Erwartungen umfänglich ab.

### Entscheidungsvorschlag

Das Kriterium ist erfüllt.

Das Gutachtergremium gibt folgende Empfehlung:

Für eine aktivere studentische Mitwirkung könnte stärker geworben, studierendenaktivierendes Lehren intensiviert und damit mehr Wechselwirkung mit den Studierenden erzeugt werden.

## Studiengang 02 „Fahrzeugtechnik“

### Sachstand

Der curriculare Aufbau des Studiengangs ist so gestaltet, dass der Studiengang an die Bachelorstudiengänge „Fahrzeugtechnik“ und „Fahrzeugmechatronik und -informatik“ anschließt. Die Fakultät gibt an, dass das Curriculum statt zuvor fünf nun zwei Wahlpflichtmodule enthält, womit eine Schärfung des Profils angestrebt wird. Die Schwerpunktthemen, die im Studiengang bearbeitet werden, sollen auf in der Zukunft relevante Themenbereiche fokussieren. Zu Beginn des Studiengangs soll mathematisches und ingenieurwissenschaftliches Wissen vermittelt werden, welches mit weiterführenden fahrzeugtechnischen Kenntnissen supplementiert werden soll. Einen fachwissenschaftlichen Überblick zu zukünftigen Themen sollen die Studierenden durch das Modul „Zukunftsthemen“ erhalten, durch das frühzeitig über Schwerpunkte im weiteren Verlauf des Studiengangs ein Überblick gegeben werden soll. Das Curriculum sieht ab dem zweiten Semester eine Kombination aus Wahlpflichtmodulen und frei wählbaren Modulen vor, so dass die Studierenden ihren Studienschwerpunkt frei individuell gestalten können.

Die Hochschule gibt an, dass der Masterstudiengang derart ausgerichtet ist, dass auf Basis einer anwendungsbezogenen Lehre die Studierenden zum wissenschaftlichen Arbeiten befähigt werden sollen. Anhand des Curriculums soll ein vertieftes Wissen bezüglich neuer Methoden und Problemfelder aus dem Bereich der Automobilindustrie aufgebaut werden. Soziale Fähigkeiten und persönliche Entwicklung sollen durch Managementfähigkeiten und erweiternde nicht-technische Kenntnisse gefördert werden.

### Bewertung: Stärken und Entwicklungsbedarf

Der Aufbau des Curriculums des Studiengangs ist hinsichtlich der Qualifikationsziele adäquat und für Studierende nachvollziehbar aufgebaut. Die Lehrenden sind digital per Online-Conferencing-Werkzeugen für die Studierenden erreichbar. Die Lehrenden sind für studentische Anregungen offen, ein aktiver Dialog und Austausch wird praktiziert.

Zu Beginn der jeweiligen Module/Lehrveranstaltungen wird der Erwartungshorizont auf Basis der Modulbeschreibungen besprochen, so dass sich dieser adäquat und kohärent zur Dokumentation widerspiegelt. Die Lehrformen der Module sind getrieben durch die derzeitige Pandemie digital umgesetzt, so dass live Vorlesungen per Webkonferenz inklusive Aufzeichnung oder auch Podcasts zur Verfügung gestellt werden. Durch das „Zentrum für erfolgreiches Lehren und Lernen“ (ZELL) wurde und wird zu Didaktik und technischen Möglichkeiten unterstützt und geschult. Gruppenarbeiten und Praktika werden entsprechend der aktuellen Situation durchgeführt – Teilnehmer/innen werden über QR-Codes registriert. Unabhängig von den derzeitigen Pandemie-Bedingungen sieht das Studiengangskonzept zudem sinnvolle Lehr- und Lernformen vor, durch die

die Studierenden kontinuierlich in ihrem Kompetenzerwerb gefördert werden, sodass die angestrebten Qualifikationsziele mit dem Studienabschluss erreicht werden.

Den Studierenden wird jederzeit die Möglichkeit eröffnet, sich aktiv in die Gestaltung von Lehr- und Lernprozessen einzubringen. Dies geschieht besonders durch die Nähe der Studierenden zu den Lehrenden und den engen Austausch, der dadurch untereinander herrscht. Zudem sind Freiräume für ein selbstgestaltetes Studium durch die eingebetteten Wahlmöglichkeiten und durch semesterübergreifend belegbare Projekte gegeben.

#### **Entscheidungsvorschlag**

Das Kriterium ist erfüllt.

### **II.3.2 Mobilität (§ 12 Abs. 1 Satz 4 MRVO)**

#### **Studiengangübergreifende Aspekte**

##### **Sachstand**

Die Hochschule gibt an, dass beide Studiengänge nicht über ein explizites Mobilitätsfenster verfügen und daher Mobilität im klassischen Sinne nicht vorgesehen ist. In Absprache mit dem/der Studiengangsleiter/in können die Studierenden aber bei Interesse an einem Auslandsaufenthalt individuelle Absprachen treffen. Das International Student Office der Ostfalia HAW kann bei Bedarf bezüglich möglicher Auslandspartnerinstitutionen beraten und die generellen Anerkennungsregeln der Hochschule sind so angelegt, dass die Anrechenbarkeit von bestimmten Modulen besteht.

##### **Bewertung: Stärken und Entwicklungsbedarf**

Die Stärken des generellen Mobilitätsgedankens der HAW sind, die festen Partnerschaften mit ausländischen Hochschulen, die den Studierenden zugutekommen können. Jedoch ist aufgrund der Kürze der Masterstudiengänge hier kein explizites Mobilitätsfenster vorgesehen. Dennoch hält die HAW Ressourcen bereit und unterstützt die Studierenden bei einer Entscheidung für einen Auslandsaufenthalt, falls dies gewünscht ist. Eine mögliche Anrechnung von erbrachten Leistungen erfolgt im Sinne der Lissabon Konvention.

#### **Entscheidungsvorschlag**

Das Kriterium ist erfüllt.

### **II.3.3 Personelle Ausstattung (§ 12 Abs. 2 MRVO)**

#### **Studiengang 01 „Fahrzeugsystemtechnologien“**

##### **Sachstand**

Für den Studiengang „Fahrzeugsystemtechnologien“ gibt die Hochschule insgesamt elf hauptamtlich Lehrende an. Die Lehrveranstaltungen fallen jedoch nicht auf das Standardlehrdeputat an, da es sich um einen weiterbildenden Studiengang handelt. Die Lehrveranstaltungen des Studiengangs werden nicht polyvalent für andere Studiengänge genutzt.

Die Hochschule gibt an, dass im Rahmen eines verabschiedeten Strategiekonzepts zur Verbesserung der Lehre zusätzliche Fortbildungsangebote für Lehrende an der Hochschule eingeführt worden sind. Es wurde das ZeLL (Zentrum für erfolgreiches Lehren und Lernen) eingerichtet, das Fortbildungsangebote für

Dozent/inn/en anbietet, koordiniert und umsetzt. Die Angebote umfassen Inhalte wie Lehrbegleitung, Studiengangsentwicklung, studierendenzentriertes Lernen oder E-Learning und Mediendidaktik.

#### **Bewertung: Stärken und Entwicklungsbedarf**

Das Curriculum kann sicher mit elf hauptamtlich Lehrenden, die ausreichend fachlich und methodisch-didaktisch qualifiziert sind, umgesetzt werden. Die Ergänzung um externe Lehrende, die zusätzlich ein hohes Maß an aktuellem Praxiswissen einbringen, kann als erhebliche Bereicherung gewertet werden. Die dazu jährlich notwendige, erneute Akquise von Lehrenden erfolgt auf Basis von Erfahrungen der hauptamtlich Lehrenden und stellt damit die ausreichend vorhandene Qualifizierung sicher. Z. Zt. unbesetzte Stellen sind mit einer Besetzung in neuer Ausrichtung beplant, sodass neue zukunftsgerichtete Themen mit hauptamtlich tätigen Professor/inn/en abgebildet werden können. Die Berufungsverfahren sind transparent strukturiert und folgen klar definierten Prozessen. Die vorgehaltenen Fort- und Weiterbildungsmöglichkeiten stehen den Lehrenden offen und entsprechen den üblichen Angeboten an Hochschulen.

#### **Entscheidungsvorschlag**

Das Kriterium ist erfüllt.

### **Studiengang 02 „Fahrzeugtechnik“**

#### **Sachstand**

Für den Studiengang „Fahrzeugtechnik“ sind insgesamt fünfzehn hauptamtlich Lehrende sowie sieben externe Lehrbeauftragte vorgesehen.

Die Hochschule gibt an, dass im Rahmen eines verabschiedeten Strategiekonzepts zur Verbesserung der Lehre zusätzliche Fortbildungsangebote für Lehrende an der Hochschule eingeführt worden sind. Es wurde das ZELL eingeführt, das Fortbildungsangebote für Dozentinnen und Dozenten anbietet, koordiniert und umsetzt. Die Angebote umfassen Inhalte wie Lehrbegleitung, Studiengangsentwicklung, studierendenzentriertes Lernen oder E-Learning und Mediendidaktik.

#### **Bewertung: Stärken und Entwicklungsbedarf**

Die hauptamtlichen Professuren decken den Bedarf des Studiengangs sowohl hinsichtlich der fachlichen Qualifikation als auch der hochschuldidaktischen Kompetenz für das Lehrangebot sinnvoll ab. Darüber hinaus wurden zwei neue Professuren (Industrie 4.0 und Autonomes Fahren) eingeführt, um aktuellen Entwicklungen gerecht zu werden. Die Module externer Lehrbeauftragter werden, wie weiter unten beschrieben, evaluiert und die Ergebnisse zurückgespielt, so dass bei Problemen mit externen Lehrbeauftragten frühzeitig im Sinne der Personalrekrutierung bzw. -entwicklung eingegriffen werden kann. Die eingebundenen Lehrbeauftragten sind engagiert und motiviert, Probleme gab es in der Vergangenheit in überschaubarem und steuerbarem Rahmen. Durch die externen Lehrbeauftragte werden aktuelle Aspekte und Expertise in den Studiengang eingebracht. Maßnahmen zur Personalauswahl und -qualifizierung sind in ausreichendem Maß vorhanden.

#### **Entscheidungsvorschlag**

Das Kriterium ist erfüllt.

### **II.3.4 Ressourcenausstattung (§ 12 Abs. 3 MRVO)**

## Studiengangsübergreifende Aspekte

### Sachstand

Die Studiengänge nutzten die Räumlichkeiten am Fakultätsstandort in Wolfsburg. Dies umfasst Hörsäle, Poolräume, Labore, Büros und studentische Arbeits- und Besprechungsräume. Darüber hinaus wird dargelegt, dass vier weitere Hörsäle am Standort in Wolfenbüttel genutzt werden können.

Die IT-Struktur der Hochschule sieht vor, dass die Studierenden Zugang zu studiengangsrelevanten Informationen, Daten und Applikationen gegeben wird. Die IT-Struktur beinhaltet laut Antrag ein zentralisiertes System, welches einen Zugang zur Bibliothek, zum Rechenzentrum und dem Immatrikulationsbüro gewährt. Zudem umfasst das System den elektronischen Part des Lernens und der Administration der Studierenden (wie z. B. elektronische Prüfungsverwaltung oder eLearning-Systeme). Die Ostfalia betreibt seit 2002 zudem ein Campus-Management-System, welches Self-Service-Funktionen zur Studiums- und Prüfungsverwaltung umfasst.

Das Bibliothekssystem hat an jedem Standort der Ostfalia HAW lokale Bibliotheken eingerichtet. Der Gesamtbestand betrug zum Zeitpunkt der Erstellung des Selbstberichts ca. 260.000 Bände inkl. Zeitschriftenbänden. Zudem haben die Studierenden Zugriff auf ca. 80.000 E-Books. Für den Standort in Wolfsburg, der für die Studiengänge primär zuständig ist, haben die Studierenden Zugriff auf ca. 52.000 Bände, wovon ca. 20.000 Bände auf die Fakultät Fahrzeugtechnik fallen. Den Nutzer/inn/en stehen insgesamt 65 Leseplätze, neun Katalogrechner, 13 Internearbeitsplätze und ein Aufsichtsscanner zur Verfügung. Zudem haben die Studierenden Zugriff auf das WLAN-Netz bzw. können über einen VPN-Zugang von zu Hause aus arbeiten.

Zudem gibt die Hochschule an, vier Labormitarbeiter, eine Person (für den weiterbildenden Masterstudiengang „Fahrzeugsystemtechnologien“) für das strategische Management sowie sechs externe Lehrbeauftragte einzusetzen.

### Bewertung: Stärken und Entwicklungsbedarf

Die administrativen Personalressourcen sind sehr gut und auskömmlich, auch um die inhaltliche Weiterentwicklung der Studiengänge begleiten zu können und die Lehrgebiete und damit verbunden Berufungen bestmöglich zu unterstützen. Im Hinblick auf virtuelle Vorlesungen hat die Hochschule mit einer angemessenen Ressourcenausstattung vorbildlich reagiert. Für die Durchführung des Studiengangs stehen daneben ausreichend viele Lehrräume und Labore mit einer modernen Ausstattung für den Präsenzbetrieb zur Verfügung. In Bezug auf die Räumlichkeiten, die Bibliothek sowie die IT-Infrastruktur gibt es keine Schwierigkeiten, sodass die Studierenden hier unter angemessenen Bedingungen arbeiten und lernen können. Der Standard der Ressourcen ist aktuell sehr gut. Die Hochschulleitung erklärte in den Gesprächen aber auch, dass absehbar und zukünftig finanzielle Einsparungen vorgenommen werden müssen, was bei zukünftigen Begutachtungen weiter beobachtet werden sollte.

### Entscheidungsvorschlag

Das Kriterium ist erfüllt.

## II.3.5 Prüfungssystem (§ 12 Abs. 4 MRVO)

### Studiengang 01 „Fahrzeugsystemtechnologien“

#### Sachstand

Im Laufe des Studiums in den beiden vorliegenden Programmen sollen die Studierenden verschiedene Prüfungsarten kennenlernen. Diese umfassen Klausuren, Versuchsberichte für experimentelles Arbeiten oder Präsentationen. Mit dem Ziel die Methodenkompetenz und die Anwendung der erworbenen Kenntnisse adäquat abprüfen zu können, sollen Klausuren, Versuchsberichte für experimentelle Arbeiten, Hausarbeiten und Präsentationen durchgeführt werden.

Die Prüfungsinhalte und –form werden zu Beginn des jeweiligen Moduls definiert, so dass die Studierenden sich verbindlich darauf einstellen können. Die möglichen Prüfungsformen sind vielfältig, so dass neben der klassischen Klausur auch Prüfungen in Form von Laborberichten, mündliche Prüfungen oder Ergebnispräsentationen ermöglicht werden.

#### **Bewertung: Stärken und Entwicklungsbedarf**

Die Prüfungen in Form von Klausuren, Hausaufgaben, Versuchsberichten und Präsentationen orientieren sich gut an den zu erwerbenden Kompetenzen und ermöglichen eine aussagekräftige Überprüfung der erreichten Lernergebnisse.

#### **Entscheidungsvorschlag**

Das Kriterium ist erfüllt.

### **Studiengang 02 „Fahrzeugtechnik“**

#### **Sachstand**

Entsprechend den Darlegungen der Hochschule sieht der Studiengang verschiedene Prüfungsformen wie Klausuren, mündliche Prüfungen oder Projektarbeiten vor.

#### **Bewertung: Stärken und Entwicklungsbedarf**

Die Prüfungen werden modulspezifisch abgelegt. Die möglichen Prüfungsformen sind vielfältig, so dass neben der klassischen Klausur auch Prüfungen in Form von Laborberichten, mündlichen Prüfungen oder Ergebnispräsentationen ermöglicht werden. Der Studiengang sieht Klausuren, experimentelles Arbeiten, praktisches Arbeiten, mündliche Prüfungen und Laborberichte vor, wobei praktische Arbeiten und experimentelle Arbeiten als modulbegleitende Arbeiten durchgeführt werden.

#### **Entscheidungsvorschlag**

Das Kriterium ist erfüllt.

### **II.3.6 Studierbarkeit (§ 12 Abs. 5 MRVO)**

#### **Sachstand**

Die Studienorganisation beider Studiengänge liegt primär bei den Studiengangsleitern, die als Beratungsstelle für Studierende, die Erstellung der Stundenpläne (unter besonderer Berücksichtigung der Anforderungen der berufstätigen Klientel im weiterbildenden Studiengang), die Bereitstellung des Lehrmaterials und die Organisation der Evaluationen fungieren. Im Fall des weiterbildenden Masterstudiengangs „Fahrzeugsystemtechnologien“ wird die Studiengangsorganisation durch das Trainings- und Weiterbildungszentrum Wolfenbüttel (TWW) unterstützt.

Bewerberinnen und Bewerber für die Studiengänge können sich über die Studiengänge online informieren und bei Rückfragen das TWW oder die jeweiligen Studiengangsleiter ansprechen. Zudem werden die Studiengänge auf Bildungsmessen beworben.

Das Studiengangskonzept sieht vor, dass Raum für Prüfungen nach der Vorlesungszeit geschaffen wird, so dass frühzeitig die Prüfungstermine bekannt sind und dennoch ausreichend Raum für die Prüfungsvorbereitung vorhanden sein soll.

Dem Modulhandbuch ist zu entnehmen, dass im Studiengang „Fahrzeugsystemtechnologien“ die Module „Fahrzeugtechnik“, „Messen & Regeln elektronischer Fahrzeugsysteme“, „Elektromobilität“, „Komplexe Elektronische Fahrzeugsysteme“, „Diagnose elektronischer Systeme im Fahrzeug“, „Automatisiertes Fahren 1“ und „Management Training 1“ jeweils mit vier Credit Points (CP) versehen sind.

Im Studiengang „Fahrzeugtechnik“ weisen alle Module mindestens fünf CP aus.

### **Bewertung: Stärken und Entwicklungsbedarf**

Die beiden Studiengänge ermöglichen in ihren Strukturen ein Studium in der Regelstudienzeit. Auch wurden die Maßnahmen und Regelungen zur Sicherherstellung eines planbaren und verlässlichen Studienbetriebs vorgestellt. Die Lehrveranstaltungen und Prüfungen finden überschneidungsfrei statt. Die Prüfungsinhalte und -form werden zu Beginn des jeweiligen Moduls definiert, so dass die Studierenden sich verbindlich darauf einstellen können.

Im Studiengang „Fahrzeugsystemtechnologie“ haben einzelne Module weniger als fünf Leistungspunkte („Fahrzeugtechnik“, „Messen & Regeln elektronischer Fahrzeugsysteme“ und „Elektromobilität“). Dies wurde aus Sicht der Gutachter ausreichend begründet, da es sich thematisch um Module handelt deren Kombination aus Sicht der Gutachtergruppe wenig sachdienlich wäre. Die geringere Anzahl an Leistungspunkten liegt an der speziellen Konzeption eines berufsbegleitenden Studiengangs im Vergleich zu einem Vollzeitstudiengang. Die Gutachtergruppe bescheinigt jedoch eine adäquate und belastungsangemessene Prüfungsdichte und -organisation. Die Arbeitsbelastung der Studierenden ist entspricht der veranschlagten Workload.

Derzeit werden einige Prüfungen noch als Teilprüfungen am Ende des jeweiligen Teils angeboten. Die Prüfungen sind dabei auf die Inhalte des jeweiligen Teils bezogen und somit inhaltlich gut abgestimmt. Dies ist jedoch gerade bei einem weiterbildenden Studiengang unter besonderer Rücksichtnahme auf die Kohorten und deren Studiensituation verständlich und sinnvoll. Dennoch wurde in den Gesprächen klar, dass dieses Konzept hin zu Modulprüfungen in der aktuellen Ausprägung des Studiengangs angepasst wurde, was durch die Gutachtergruppe begrüßt wird.

### **Entscheidungsvorschlag**

Das Kriterium ist erfüllt.

Das Gutachtergremium gibt folgende Empfehlung:

Es sollte sichergestellt werden, dass die Teilmodulprüfungen wie geplant auf Modulprüfungen reduziert werden.

## **II.3.7 Besonderer Profilanpruch (§ 12 Abs. 6 MRVO)**

### **Studiengang 01 „Fahrzeugsystemtechnologien“**

#### **Sachstand**

Der Studiengang wird in berufsbegleitender Teilzeit-Form angeboten. Laut Selbstbericht berücksichtigt die Organisation der Lehre und des Studiums die Bedürfnisse von berufstätigen Studierenden.

In den Semester 1 bis 3 sind in der Regel 20 CP zu erwerben. Im vierten Semester sind 24 CP zu erwerben. Im Jahr sind somit 40 bis 44 CP zu erwerben. Das Studium basiert auf einer Kombination von Präsenzterminen und Selbststudium. Die Modulveranstaltungen sind so konzipiert, dass nach Darstellung im Selbstbericht freitags und samstags Veranstaltungen stattfinden. Zudem wird einmal im Jahr eine sogenannte Bildungswoche durchgeführt. Das Material zum Selbststudium wird online zur Verfügung gestellt.

#### **Bewertung: Stärken und Entwicklungsbedarf**

Der weiterbildende Studiengang ist berufsbegleitend studierbar. Es wurde deutlich, dass die Studienorganisation des Studiengangs vollumfänglich umgesetzt wird und die effektiv nach außen kommuniziert wird. Die Organisation der Präsenzlehre und der Prüfungen im Blocksystem mit klaren Terminen sind für die Studierenden förderlich und gehen auf die besonderen Bedürfnisse ein. Die Umstellung auf Onlinelehre während der Pandemie ist in diesem berufsbegleitenden Studiengang gelungen und kann positiv hervorgehoben werden.

#### **Entscheidungsvorschlag**

Das Kriterium ist erfüllt.

## **II.4 Fachlich-Inhaltliche Gestaltung der Studiengänge (§ 13 MRVO)**

### **Studiengangsübergreifende Aspekte**

#### **Sachstand**

Da beide Studiengänge in einem sich sehr schnell verändernden Feld zu verorten sind, sind die Lehrenden nach eigenen Angaben bestrebt, neue Entwicklungen dauerhaft und regelmäßig in die Curricula einfließen zu lassen. Dies bezieht sich laut Antrag vor allem auf zukünftige Entwicklungen im Bereich der Elektromobilität bzw. der Entwicklung elektronischer Fahrzeugsysteme und der Digitalisierung von Fahrzeugen.

Die Fakultät hat für den Studiengang „Fahrzeugtechnik“ zudem eine Schärfung des Profilbereichs vorgenommen, der Bereiche anspricht, die für die zukünftige Entwicklung der Automobilindustrie aus Sicht der Fakultät von Relevanz sein werden. Diese umfassen die Bereiche Connectivity, Smart Factory, Elektromobilität und hybride Entwicklungsmethoden. Der Austausch erfolgt mehrere Male im Semester.

#### **Bewertung: Stärken und Entwicklungsbedarf**

Die fachlichen Anforderungen, die im Studienprogramm gestellt werden, sind mit neueren Inhalten der Elektromobilität, dem autonomen Fahren und der Digitalisierung bereits an aktuelle Themen der Fahrzeugtechnik angepasst und inhaltlich darauf abgestimmt. Eine kontinuierliche Weiterentwicklung und Verbesserung im Sinne von Zukunftsthemen werden durch neu ausgeschriebene Professuren und die damit potenziell hinzukommenden Inhalte angestrebt. Allein diese Tatsache belegt, dass die fachlich-inhaltliche Gestaltung und die methodisch-didaktischen Ansätze des Curriculums stets aufs Neue überprüft und angepasst werden. Die Studiengänge entwickeln sich stetig weiter durch intensive Kontakte zu den Industrieunternehmen und zu deren (Weiter-) Bildungssystemen. Der Studiengangsleiter macht Vorschläge an die Studienkommission und die Fakultät. Herausforderungen liegen in der Ausgestaltung der Themen jenseits des klassischen Maschinenbaus, wie z. B. Informatik und Autonomes Fahren. Positiv hervorzuheben ist, dass die Fahrzeugsysteme ganzheitlich betrachtet werden. So werden im Fach „Instrumente und Werkzeuge der Industrie 4.0“ die Themen Entwicklung, die Herstellbarkeit bis zum Recycling über den Lebenszyklus abgedeckt.

Bei notwendigen Anpassungen der Qualifikationsziele und der Studieninhalte macht der Studiengangsleiter der Studienkommission Vorschläge. Durch die Partizipation von Studierenden in der Studienkommission werden die Interessen der Studierenden gewahrt und damit wiederum die Transparenz der Anpassungen und der Lehrinhalte sichergestellt. Ein sehr nützlicher und unterstützender fachlicher Diskurs auf nationaler und internationaler Ebene wird insbesondere im Studiengang „Fahrzeugsystemtechnologien“ durch die Einbindung externer Lehrender aus der Berufspraxis eingebracht. Dies ermöglicht den Studierenden, die Vielfalt an Entscheidungskriterien für oder wider verschiedener Technologieoptionen zu erkennen und zu bewerten. Weiter bringen die Expert/inn/en aus den Praxisbereichen neueste Erkenntnisse aus der Fahrzeugindustrie mit, die den Studierenden einen guten Einblick in die aktuelle Forschung und Entwicklung geben. Auch die Lehrenden sind in die fachliche Community eingebunden.

Für den Studiengang „Fahrzeugtechnik“ ist der Prozess zur Erneuerung und Anpassung intrinsisch motiviert und wird über eine eigens definierte Arbeitsgruppe vorangebracht. Es besteht ein enger Kontakt zur Industrie – nicht zuletzt durch eine hohe Anzahl von industriell durchgeführten Abschlussarbeiten. Auch hierdurch wird die Aktualität sichergestellt. Durch zwei neu eingeführte Professuren (Industrie 4.0 und Autonomes Fahren) wird das Studienprogramm aktuellen Entwicklungen gerecht. Durch das ZELL werden fachliche und didaktische Weiterentwicklungen geschult und weitervermittelt. Die Überprüfung findet im Rahmen regelmäßig durchgeführter Evaluationen statt.

Der fachliche Diskurs wird hauptsächlich auf nationaler Ebene durch den Austausch mit der Industrie geführt. Dieser ist durch die o. a. Arbeitsgruppe und dem Industriebeirat des Instituts für Fahrzeugbau (IFBW) institutionalisiert. Da die Unternehmen allerdings wiederum international stark vernetzt sein müssen, können auch globale Entwicklungen angemessen in die Diskussionen einfließen.

### Entscheidungsvorschlag

Das Kriterium ist erfüllt.

## II.5 Studienerfolg (§ 14 MRVO)

### Studiengangübergreifende Aspekte

#### Sachstand

Das Verfahren zur Bewertung von Lehrveranstaltungen ist durch die Evaluationsordnung der Ostfalia geregelt und die Befragungen finden mindestens einmal jährlich statt. Für die Auswertung der Ergebnisse, die Diskussion mit den Studierenden und die Ableitung etwaiger Verbesserungserfordernisse sind zunächst die einzelnen Lehrenden verantwortlich. Dieser Prozess wird durch das Dekanat der jeweiligen Fakultät unterstützt und begleitet (hier insbesondere die Studiendekaninnen und Studiendekane), notwendigenfalls werden geeignete Maßnahmen vereinbart und umgesetzt. Im jährlich zu erstellenden Lehrbericht werden die Evaluationsergebnisse eines Studienjahres zusammengefasst und analysiert, die Konsequenzen aus den Bewertungen werden dargestellt und es werden Ziele definiert. Auch werden die Ergebnisse weiterer Befragungen analysiert und dargelegt, welche Risiken ggf. bestehen und mit welchen Maßnahmen und Instrumenten eine ggf. notwendige Verbesserung erreicht wurde bzw. erreicht werden soll. Verantwortlich für das Evaluationsverfahren der Fakultät und die Erstellung des Lehrberichts ist die/der Studiendekan/in, wobei der Lehrbericht vom Fakultätsrat beschlossen wird und anschließend der Hochschulleitung zugeht. Über die Maßnahmen und Ergebnisse wird wiederum in den übergreifenden Hochschulgremien berichtet und diskutiert. Es sind dem Antrag Kennzahlen und Daten beigelegt worden, die die Studierbarkeit der Studiengänge belegen.

### **Bewertung: Stärken und Entwicklungsbedarf**

Es werden Qualitätssicherungsmaßnahmen an der HAW Ostfalia durchgeführt. Aus diesen werden auch Maßnahmen für die Verbesserung der Studiengänge abgeleitet. Es wurde klar, dass aktuelle Problematiken bei der Schließung des PDCA-Kreises bereits angegangen werden. Die Gutachtergruppe bestärkt die Hochschule bei diesem Unterfangen und empfiehlt eine verstetigte Einbindung von Studierendenrückmeldungen (bzw. die Rückspiegelung) in den Evaluationskreis. Die Studierenden in die Weiterentwicklung des Studiengangs mehr einzubinden, kann der Qualität des jeweiligen Studiengangs nur dienlich sein. Insgesamt sollten hier schon vorhandene Bestrebungen intensiviert werden. Zur studentischen Evaluation verfügt die Fakultät über einen digitalen Evaluationscoach – Evaluationen werden digital über EvaSys und anhand eines standardisierten Evaluationsbogens durchgeführt. Die studentische Workload wird ebenfalls im Rahmen der Evaluation abgefragt. Die Ergebnisse werden mit den Studierenden besprochen.

### **Entscheidungsvorschlag**

Das Kriterium ist erfüllt.

Das Gutachtergremium gibt folgende Empfehlung:

Die Gutachtergruppe bestärkt die Hochschule den PDCA-Zyklus systematisch zu schließen und empfiehlt eine verstetigte Rückspiegelung von Studierendenrückmeldungen in den Evaluationskreis.

## **II.6 Geschlechtergerechtigkeit und Nachteilsausgleich (§ 15 MRVO)**

### **Studiengangübergreifende Aspekte**

#### **Sachstand**

Das Gleichstellungskonzept der Ostfalia verfolgt das strategische Ziel einer geschlechtergerechten Hochschule mit gleichberechtigter Teilhabe von Frauen und Männern auf allen Ebenen. Zur Umsetzung der tatsächlichen Chancengleichheit werden nach Darstellung der Hochschule sowohl das Prinzip des Gender Mainstreamings und des Diversity Managements als auch die bisherige Frauenförderung als Gesamtkonzept in die Struktur- und Entwicklungsplanung der Hochschule integriert. Der Frauenförderplan ist Bestandteil der internen Zielvereinbarungen zwischen Präsidium, Fakultäten und zentralen Einrichtungen.

Das Thema Gleichstellung ist in den Leitungsebenen der Hochschule verankert und Teil der Profil- und Strategiebildung. Das Gleichstellungskonzept möchte dem politischen Auftrag des Gesetzgebers folgen und die bisher in der Hochschule formulierten Zielvorgaben im Bereich Gleichstellung konkretisieren.

Die Fakultät Fahrzeugtechnik ist nach eigenen Angaben stetig bemüht den Anteil der weiblichen Studierenden zu erhöhen, hierzu werden beispielsweise im Rahmen des Zukunftstags gezielt Veranstaltungen angeboten. Der Anteil der Mitarbeiterinnen in Forschung und Lehre konnte ebenfalls gesteigert werden.

Die Fakultät gibt zudem an, dass Prüfungsbedingungen den Anforderungen für Studierende in besonderen Lebenslagen verbindlich in der Prüfungsordnung der jeweiligen Studiengänge festgeschrieben ist.

### **Bewertung: Stärken und Entwicklungsbedarf**

Die übergreifenden Konzepte zur Geschlechtergerechtigkeit und zur Förderung der Chancengleichheit gelten und greifen auch für diese Studiengänge. Auf Basis der Gespräche während der Begehung wurde deutlich, dass die beschriebenen Konzepte und Instrumente greifen und für beide Studiengänge gleichsam angewendet werden. Der Nachteilsausgleich ist in der jeweiligen Prüfungsordnung geregelt und somit transparent zugänglich.

### Entscheidungsvorschlag

Das Kriterium ist erfüllt.

## II.7 Kooperationen mit nichthochschulischen Einrichtungen (§ 19 MRVO)

### Studiengang 01 „Fahrzeugsystemtechnologien“

#### Sachstand

Der weiterbildende Studiengang wird laut Selbstbericht in Kooperation mit dem TWW („Trainings- und Weiterbildungszentrum Wolfenbüttel e.V.“), einem zertifizierten An-Institut der Hochschule angeboten. Die inhaltliche Ausrichtung des Studiengangs obliegt jedoch vollständig bei der Fakultät Fahrzeugtechnik. Die Kooperation bezieht sich lediglich auf die organisatorische Betreuung des Studiengangs im Rahmen einer 50%-Stelle.

#### Bewertung: Stärken und Entwicklungsbedarf

Die Organisation und Durchführung des weiterbildenden Studiengangs sind klar geregelt und werden von der Fakultät Fahrzeugtechnik verantwortet und von der TWW organisatorisch betreut. Die wissenschaftliche Verantwortung liegt eindeutig bei den Professor/inn/en der Hochschule. Diese Teilung ist nachvollziehbar und basiert auf den gängigen Rahmenbedingungen. Die Transparenz des Vorgehens konnte im Rahmen der Begehung bezeugt werden und ist in der Umsetzung konsequent umgesetzt. Damit entspricht die Kooperation zwischen der Fakultät und der TWW den Anforderungen. Allen Beteiligten sind die damit verbundenen Aufgaben im Rahmen der Kooperation bewusst und diese sind trennscharf nachvollziehbar.

### Entscheidungsvorschlag

Das Kriterium ist erfüllt.

### III. Begutachtungsverfahren

---

#### III.1 Allgemeine Hinweise

Wegen der Reise- und Versammlungsbeschränkungen aufgrund der Corona-Pandemie konnte keine Begehung vor Ort stattfinden. Entsprechend dem Beschluss des Vorstands der Stiftung Akkreditierungsrat vom 10.03.2020 wurde die Begutachtung in Absprache mit den Beteiligten virtuell durchgeführt. Dabei wurden auf Seiten der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften alle unter 4.2 genannten Gruppen in die Befragung durch das Gutachtergremium eingebunden. Die Räumlichkeiten und die sächliche Ausstattung wurden im Rahmen einer Präsentation dargestellt.

#### III.2 Rechtliche Grundlagen

*Akkreditierungsstaatsvertrag*

*Niedersächsische Verordnung zur Regelung des Näheren der Studienakkreditierung vom 30.07.2019*

#### III.3 Gutachtergruppe

Hochschullehrerinnen / Hochschullehrer

- Prof. Dr. Thomas von Unwerth, Technische Universität Chemnitz, Fakultät Maschinenbau, Lehrstuhl Alternative Fahrzeugantriebe
- Prof. Dr. Toni Viscido, Technische Hochschule Köln, Fakultät für Fahrzeugsysteme und Produktion, Institut für Fahrzeugtechnik

Vertreterin / Vertreter der Berufspraxis

- Dr. Reinhard Kolke, ADAC Technikzentrum, Landsberg am Lech

Studierende / Studierender

- Fabian Dobmeyer, Student der HAW Landshut

## IV. Datenblatt

### IV.1 Daten zum Studiengang zum Zeitpunkt der Begutachtung

#### IV.1.1 Studiengang 01 „Fahrzeugsystemtechnologien“

##### Erfassung "Abschlussquote" und "Studierende nach Geschlecht"

Studiengang: **Fahrzeugsystemtechnologie (777)**

Angaben für den Zeitraum der vergangenen Akkreditierung in Zahlen (Spalten 4, 7, 10 und 13 in Prozent-Angaben)

Einschreibungen finden nur im Wintersemester statt.

Studienjahr (z.B. 2015: WiSe 15/16 + SoSe 16)	StudienanfängerInnen mit Studienbeginn in Semester X			AbsolventInnen in RSZ oder schneller mit Studienbeginn in Semester X			AbsolventInnen in RSZ + 1 Semester mit Studienbeginn in Semester X			AbsolventInnen in RSZ + 2 Semester mit Studienbeginn in Semester X		
	insgesamt	davon Frauen		insgesamt	davon Frauen		insgesamt	davon Frauen		insgesamt	davon Frauen	
		absolut	%		absolut	%		absolut	%		absolut	%
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)
2020	26	3	12%	2	0	0%	1	0	0%	8	0	0,00%
2019	21	3	14%	2	0	0%	0	0	0%	5	0	0,00%
2018	12	1	8%	6	1	17%	0	0	0%	7	1	14,29%
2017	27	3	11%	3	0	0%	5	0	0%	5	0	0,00%
2016	27	3	11%	4	3	75%	6	1	17%	3	0	0,00%
<b>Insgesamt</b>	<b>113</b>	<b>13</b>	<b>12%</b>	<b>17</b>	<b>4</b>	<b>24%</b>	<b>12</b>	<b>1</b>	<b>8%</b>	<b>28</b>	<b>1</b>	<b>3,57%</b>

##### Erfassung "Notenverteilung"

Studiengang: **Fahrzeugsystemtechnologie (777)**

Notenspiegel der Abschlussnoten des Studiengangs

Angaben für den Zeitraum der vergangenen Akkreditierung in Zahlen für das jeweilige Semester

Abschlusssemester	Sehr gut	Gut	Befriedigend	Ausreichend	Mangelhaft/ Ungenügend
	≤ 1,5	> 1,5 ≤ 2,5	> 2,5 ≤ 3,5	> 3,5 ≤ 4	> 4
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
SS 2020	0	3	0	0	0
WS 2019/220	3	5	0	0	0
SS 2019	0	2	0	0	0
WS 2018/2019	0	5	0	0	0
SS 2018	2	1	0	0	0
WS 2017/2018	1	9	0	0	0
SS 2017	2	8	0	0	0
WS 2016/2017	0	3	0	0	0
SS 2016	0	10	0	0	0
WS 2015/2016	1	1	0	1	0
SS 2015	1	6	0	0	0
WS 2014/2015	3	4	0	0	0
SS 2014	0	4	0	0	0
WS 2013/2014	0	4	0	0	0
<b>Insgesamt</b>	<b>13</b>	<b>65</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>

### Erfassung "Studiendauer im Verhältnis zur Regelstudienzeit (RSZ)"

Studiengang: **Fahrzeugsystemtechnologie (777)**

Angaben für den Zeitraum der vergangenen Akkreditierung<sup>1</sup> in Zahlen für das jeweilige Semester

Abschlusssemester	Studiendauer schneller als RSZ	Studiendauer in RSZ	Studiendauer in RSZ + 1 Semester	≥ Studiendauer in RSZ + 2 Semester	Gesamt (= 100%)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
SS 2020	1	0	0	2	3
WS 2019/2020	1	0	1	6	8
SS 2019 <sup>1)</sup>	0	0	0	2	2
WS 2018/2019	0	2	0	3	5
SS 2018	0	0	0	3	3
WS 2017/2018	1	5	0	4	10
SS 2017	2	0	5	3	10
WS 2016/2017	0	1	0	2	3
SS 2016	1	0	6	3	10
WS 2015/2016	1	2	0	0	3
SS 2015	3	0	2	2	7
WS 2014/2015	1	5	0	0	6
SS 2014	1	0	1	2	4
WS 2013/2014	0	3	0	1	4

#### IV.1.2 Studiengang 02 „Fahrzeugtechnik“

Studiengang: **Fahrzeugtechnik (944)**

Angaben für den Zeitraum der vergangenen Akkreditierung in Zahlen (Spalten 4, 7, 10 und 13 in Prozent-Angaben)

**Einschreibungen finden nur im Sommersemester statt.**

Studienjahr (z.B. 2015: WiSe 15/16 + SoSe 16)	StudienanfängerInnen mit Studienbeginn in Semester X			AbsolventInnen in RSZ oder schneller mit Studienbeginn in Semester X			AbsolventInnen in RSZ + 1 Semester mit Studienbeginn in Semester X			AbsolventInnen in RSZ + 2 Semester mit Studienbeginn in Semester X		
	insgesamt	davon Frauen		insgesamt	davon Frauen		insgesamt	davon Frauen		insgesamt	davon Frauen	
		absolut	%		absolut	%		absolut	%		absolut	%
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)
2020	26	4	15%	3	0	0%	4	2	50%	8	0	0,00%
2019	22	3	14%	3	1	33%	8	1	13%	4	0	0,00%
2018	25	3	12%	4	0	0%	9	0	0%	10	0	0,00%
2017	26	3	12%	0	0	0%	19	2	11%	5	0	0,00%
2016	27	0	0%	12	2	17%	8	1	13%	3	0	0,00%
<b>Insgesamt</b>	<b>126</b>	<b>13</b>	<b>10%</b>	<b>22</b>	<b>3</b>	<b>14%</b>	<b>48</b>	<b>6</b>	<b>13%</b>	<b>30</b>	<b>0</b>	<b>0,00%</b>

Studiengang: **Fahrzeugtechnik (944)**

Notenspiegel der Abschlussnoten des Studiengangs

Angaben für den Zeitraum der vergangenen Akkreditierung in Zahlen für das jeweilige Semester

Abschlusssemester	Sehr gut	Gut	Befriedigend	Ausreichend	Mangelhaft/ Ungenügend
	$\leq 1,5$	$> 1,5 \leq 2,5$	$> 2,5 \leq 3,5$	$> 3,5 \leq 4$	$> 4$
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
SS 2020	1	8	0	1	0
WS 2019/220	1	4	0	1	0
SS 2019	1	4	0	1	0
WS 2018/2019	2	7	0	1	0
SS 2018	1	12	0	2	0
WS 2017/2018	1	9	0	1	0
SS 2017	3	11	0	0	0
WS 2016/2017	1	9	0	0	0
SS 2016	2	9	0	0	0
WS 2015/2016	0	10	0	0	0
SS 2015	0	5	0	0	0
WS 2014/2015	0	0	0	0	0
SS 2014	0	0	0	0	0
WS 2013/2014	0	0	0	0	0
<b>Insgesamt</b>	13	88	0	7	0

Studiengang: **Fahrzeugtechnik (944)**

Angaben für den Zeitraum der vergangenen Akkreditierung in Zahlen für das jeweilige Semester

Abschlusssemester	Studiendauer schneller als RSZ	Studiendauer in RSZ	Studiendauer in RSZ + 1 Semester	$\geq$ Studiendauer in RSZ + 2 Semester	<b>Gesamt (= 100%)</b>
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
SS 2020	0	3	0	7	10
WS 2019/2020	0	0	4	1	5
SS 2019 <sup>1)</sup>	0	3	0	3	6
WS 2018/2019	0	0	8	1	9
SS 2018	0	4	0	8	12
WS 2017/2018	0	0	9	2	11
SS 2017	0	0	9	4	13
WS 2016/2017	0	0	10	1	11
SS 2016	0	9	0	3	12
WS 2015/2016	0	3	8	0	11
SS 2015	1	7	0	0	8
WS 2014/2015	0	0	0	0	0
SS 2014	1	0	0	0	1
WS 2013/2014	0	0	0	0	0

**IV.2 Daten zur Akkreditierung**

Vertragsschluss Hochschule – Agentur:	12.12.2018
Eingang der Selbstdokumentation:	04.11.2019
Zeitpunkt der Begehung:	Die Begehung wurde coronabedingt am 16.03.2020 abgesagt und wurde am 19.03.2021 nachgeholt.
Personengruppen, mit denen Gespräche geführt worden sind:	Hochschulleitung Fachbereichsleitung Studiengangsverantwortliche, Lehrende Mitarbeiter/innen zentraler Einrichtungen Studierende
An räumlicher und sächlicher Ausstattung wurde besichtigt (optional, sofern fachlich angezeigt):	Seminarräume Hochschulbibliothek, Institutsbibliothek Labore

**IV.2.1 Studiengang 01 „Fahrzeugsystemtechnologien“**

Erstakkreditiert am:	02.10.2002 – 31.08.2006
Begutachtung durch Agentur:	ZEVA
Re-akkreditiert (1):	09.10.2007 – 31.08.2013
Begutachtung durch Agentur:	ZEVA
Re-akkreditiert (2):	27.08.2013 – 30.09.2020
Begutachtung durch Agentur:	AQAS
Ggf. Fristverlängerung	01.10.2020 – 31.09.2021

**IV.2.2 Studiengang 02 „Fahrzeugtechnik“**

Erstakkreditiert am:	31.10.2014 – 31.08.2020
Begutachtung durch Agentur:	ZEVA
Ggf. Fristverlängerung	01.09.2020 – 31.09.2021