

Beschluss des Akkreditierungsrates

Antrag: 10 007 184
Studiengang: Aeronautical Engineering, B.Eng.
Hochschule: Universität der Bundeswehr München
Studienort/e: Neubiberg
Akkreditierungsfrist: 01.10.2021 - 30.09.2029

Entscheidung

Die Akkreditierung wurde unter folgender Auflage/folgenden Auflagen erteilt:

1. Sofern der Studiengang weiterhin als "Intensivstudiengang" beworben werden soll, ist das Studium unter Berücksichtigung der Hinweise unter "Begründung" zeitlich zu straffen. (§§ 8 Abs. 4, 12 Abs. 6 BayStudAkkV)
2. Die Darstellung der Studienstruktur und Studiendauer in den Studiengangsunterlagen (v.a. Studien- und Prüfungsordnung) sowie der Außendarstellung muss die nichtkreditierten flugpraktischen Ausbildungsphasen sowie die daraus resultierende Diskrepanz zwischen Regelstudienzeit und tatsächlicher Studiendauer, wenn zutreffend differenziert nach Studienschwerpunkten, berücksichtigen. (§§ 3, 12 Abs. 5 Ziffer 1 BayStudAkkV)
3. Neben der Flugschule muss ein betrieblicher bzw. ein zu einem Betrieb äquivalenter Lernort in das Studium integriert werden. Der hochschulische und betriebliche Lernort müssen systematisch sowohl vertraglich als auch organisatorisch als auch inhaltlich miteinander verzahnt sein. Anderenfalls ist von der Verwendung des Profilvermerks "dual" in Studiengangsunterlagen sowie der Außendarstellung des Studiengangs abzusehen. (§ 12 Abs. 6 BayStudAkkV (Begründung))

Der Akkreditierungsrat hat dazu folgenden Beschluss getroffen:

Die Auflagen wurden erfüllt.

Begründung

Die Hochschule hat fristgerecht Unterlagen gemäß § 27 Abs. 3 der Musterrechtsverordnung bzw. der entsprechenden Regelung in der Landesrechtsverordnung zum Nachweis der Aufgabenerfüllung eingereicht.

Auflage 1

"Sofern der Studiengang weiterhin als "Intensivstudiengang" beworben werden soll, ist das Studium unter Berücksichtigung der Hinweise unter "Begründung" zeitlich zu straffen. (§§ 8 Abs. 4, 12 Abs. 6 BayStudAkkV)"

Die Universität der Bundeswehr stellt in ihrer Stellungnahme zur Auflagenerfüllung dar, dass sie an dem Profil "Intensivstudiengang" festhält und dass eine zeitliche Straffung des Studiums und / oder der flugpraktischen Ausbildung weder möglich noch zielführend wäre. Dabei räumt die Universität der Bundeswehr zwar ein, dass im Fall des vorliegenden Bachelorstudiengangs „im Vergleich zu einem ´normalen´ Vollzeitstudium tatsächlich keine verkürzte Studiendauer vorgesehen ist und bis zum Abschluss bei gleicher Studiendauer nicht mehr Leistungspunkte erworben werden“. Die Universität begründet das Profilvermerkmal „intensiv“ stattdessen mit der „Mehrbelastung“ der Studierenden, die durch die „in den Studiengang vollständig integrierte [...] Vollzeitausbildung zum militärischen Luftfahrzeugführer, deren praktische Anteile ihrerseits nicht mit ECTS-Leistungspunkten kreditiert sind“, resultiert.

Der Akkreditierungsrat verhält sich dazu wie folgt:

Das Argument der Antragstellerin, dass eine zusätzliche zeitliche Straffung des Studiums und / oder der flugpraktischen Ausbildung weder möglich noch zielführend wäre, ist nachvollziehbar. Auch gesteht der Akkreditierungsrat selbstverständlich zu, dass Studierende des vorliegenden Bachelors im Vergleich zu einem „normalen“ Vollzeitstudium einer „Mehrbelastung“ ausgesetzt sind.

Intensivstudiengänge sind Studiengänge mit besonderem Profilsanspruch, die nach § 12 Abs. 6 BayStudAkkV „ein in sich geschlossenes Studiengangskonzept aus[weisen], das die besonderen Charakteristika des Profils angemessen darstellt.“ Was die „besonderen Charakteristika eines Intensivstudiengangs“ angeht, ist bspw. auf § 8 Abs. 4 BayStudAkkV zu verweisen. In dessen Begründung werden Intensivstudiengänge als Beispiel für Studiengänge genannt, bei denen die Vorgaben zum Leistungspunktevolumen je Fachsemester signifikant überschritten werden können. Referenzpunkt bei der Beurteilung, ob ein Intensivstudiengang im Sinne der BayStudAkkV vorliegt, ist somit die kreditierte Arbeitsbelastung des Studiengangs und nicht die Arbeitsbelastung von nicht-kreditierten Ausbildungs-/Praxisphasen.

Auch wenn die Argumentation der Universität der Bundeswehr damit für sich alleine kein Intensiv-Profil begründet, ist anzuerkennen – und dies zeigt sich erst anhand der im Zuge der Auflagenerfüllung nachgereichten detaillierten Studienverlaufspläne – dass im vorliegenden Fall ein erheblicher Anteil der nichtkreditierten praktischen Anteile der Luftfahrzeugführerausbildung nicht parallel, sondern sequentiell zum kreditierten Curriculum absolviert wird. Der Umstand, dass die Studiendauer diejenige eines analog kreditierten Vollzeitstudiengangs erheblich übersteigt, ist in der Tat in einigen Vertiefungsrichtungen nicht darauf zurückzuführen, dass die im Studium zu erwerbenden Leistungspunkte über einen längeren Zeitraum verteilt sind, sondern dass das kreditierte Curriculum durch die nichtkreditierten Teile der Ausbildung unterbrochen wird. Der überarbeitete Studienplan (Anlage 1) sowie der detaillierte Ausbildungsplan ab Trimester 8 (Anlage 2) verdeutlichen, dass sich in den Vertiefungsrichtungen TRAPO und RPA der Erwerb der im Studiengang insgesamt vorgesehenen 210 Leistungspunkte auf drei Jahre und vier Monate verteilt. Die reine Studiendauer ist damit um zwei Monate kürzer als in einem gleich bepunkteten Vollzeitstudiengang. Dass der Studienabschluss auch in diesen beiden Vertiefungsrichtungen erst nach mehr als vier Jahren erworben wird, ist für einen Intensivstudiengang atypisch, dennoch erachtet der Akkreditierungsrat die Verwendung dieses Profilvermerkmals aus den genannten Gründen auch in diesem Sonderfall als gerechtfertigt und bewertet

die Auflage als erfüllt.

Auflage 2

"Die Darstellung der Studienstruktur und Studiendauer in den Studiengangsunterlagen (v.a. Studien- und Prüfungsordnung) sowie der Außendarstellung muss die nichtkreditierten flugpraktischen Ausbildungsphasen sowie die daraus resultierende Diskrepanz zwischen Regelstudienzeit und tatsächlicher Studiendauer, wenn zutreffend differenziert nach Studienschwerpunkten, berücksichtigen. (§§ 3, 12 Abs. 5 Ziffer 1 BayStudAkkV)"

Die Universität führt in ihrer Stellungnahme zur Auflagenerfüllung an, dass sie Regelstudienzeit und Studienverlaufsplan in der Studien- und Prüfungsordnung nicht geändert habe, da diese Darstellung den Vorgaben zur Regelstudienzeit, die "abstrakt-generell festzulegen" sei, entspreche. Die Universität macht in diesem Zusammenhang primär geltend, dass „es in den ersten Studienjahrgängen zu Verzögerungen im Rahmen der integrierten praktischen Flugausbildung und infolgedessen zu Verlängerungen von mehreren Monaten der Gesamtdauer bis zum Studienabschluss“ gekommen sei. Konkret sei ein „gewisser ‘Ausbildungsstau’ mit ungeplanten Wartezeiten“ entstanden. Dieser „Ausbildungsstau“ sei „jedoch nicht auf den planbaren Studienverlauf zurückzuführen und in diesen auch nicht regelmäßig aufzunehmen [...]“. Zum Nachweis der Auflagenerfüllung legt die Hochschule einen „überarbeiteten Studienplan“ (Anlage 1) sowie einen „detaillierten Ausbildungsplan ab Trimester 8“ (Anlage 2) vor. Aus diesen Unterlagen geht hervor, dass das Studium in einigen Studienrichtungen in der Tat in der in § 4 Abs. 1 der Studien- und Prüfungsordnung festgelegten Regelstudienzeit von viereinhalb Jahren abgeschlossen wird. Die Studien- und Prüfungsordnung wurde zudem um einen Passus ergänzt, wonach sich das Studium durch ungeplante Wartezeiten in der praktischen Flugausbildung verzögern kann.

Der Akkreditierungsrat bewertet die Auflage als erfüllt.

Auflage 3

"Neben der Flugschule muss ein betrieblicher bzw. ein zu einem Betrieb äquivalenter Lernort in das Studium integriert werden. Der hochschulische und betriebliche Lernort müssen systematisch sowohl vertraglich als auch organisatorisch als auch inhaltlich miteinander verzahnt sein. Anderenfalls ist von der Verwendung des Profilvermerks "dual" in Studiengangsunterlagen sowie der Außendarstellung des Studiengangs abzusehen. (§ 12 Abs. 6 BayStudAkkV (Begründung))"

Die Universität erläutert in ihrer Stellungnahme zur Auflagenerfüllung ausführlich, dass der Lernort Flugschule im größeren Zusammenhang der betrieblichen Ausbildungsstandorte einer Luftwaffenbetriebsstätte / Geschwader gesehen werden muss. Dabei seien die Studierenden in der Flugausbildung bereits „aktiver Teil des Luftverkehrs“ und befände sich „von Beginn an im betrieblichen Umfeld eines Luftfahrzeugführers“. Die inhaltliche Verzahnung zeige sich „vor allem anhand der Integration verschiedener flugtheoretischer Ausbildungsinhalte in den Studiengang.“ Aufgrund der „engen Vernetzung von Flugtheorie und Flugpraxis“ finde, so die Universität weiter, an den „betrieblichen Lernorten eine Kompetenzvermittlung statt“.

Der Akkreditierungsrat bedankt sich für diese Klarstellung und räumt ein, dass der von der Antragstellerin im bisherigen Verfahrensverlauf ohne weitere Kontextualisierung verwendete Terminus „Flugschule“ zu Missverständnissen geführt hat. Unter dieser Prämisse ist es zudem nachvollziehbar,

dass nur ein Kooperationsvertrag zwischen der Universität der Bundeswehr und den beteiligten Bundeswehrteilstreitkräften als Verantwortliche der Luftwaffenbetriebsstätten / Geschwader abgeschlossen wurde.

Der Akkreditierungsrat erkennt an, dass die Dualdefinition im Sinne der BayStudAkkV und damit die Auflage im vorliegenden Fall grundsätzlich erfüllt ist.

